

Till:

Trafikverket Region Öst, Eskilstuna
WSP Samhällsbyggnad Örebro

REMISSVAR

Avseende Samrådshandling 2012-04-23 Brattebro backe – Nykyrka,
uppdragsnummer 107032

Remissvaret avgränsar sig till delen Brattebro backe - Medevi

Sörbygden 2012-05-15

Med vänliga hälsningar



Jan Backeborn, Södra Kärra 1:27 samt 1:28
0141-92002



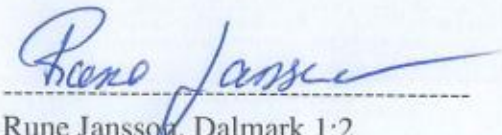
Örjan Skyrman, Stora Forsa 1:15 samt 1:21
0141-230340



Per Schyrman, Stora Forsa 1:37 samt 1:43
0141-92206



Mattias Larsson, Stora Forsa 1:119
0141-92107



Rune Jansson, Dalmark 1:2
0141-92102

Innehållsförteckning:

1. Inledning
2. Allmänt
3. Synpunkter som ska tas i beaktande i förstudie
 - a. Barriäreffekt
 - b. Hänsynsmål och miljömål
 - c. Vattentäkter
4. Slutsats remissvar

RV50 Delen Brattebro backe – Medevi

1. INLEDNING.

Undertecknade knutna till fastigheter i Södra Kärra, Stora Forsa och Dalmark anför följande remissvar vilket ska tilläggas till tidigare inskickat material. Tidigare inskickat material är delar (bilaga 2 och 3) av det remissvar som lämnades 1994-03-28 på dåvarande lokaliseringsplan för berörd sträcka. Bilagorna 2 och 3 bifogas detta dokument.

Efter noggrann genomgång av förelagda remisshandlingar anføres följande;

2. ALLMÄNT.

Sträckan Brattebro backe – Medevi är en levande landsbygd som har både skönhet och utmärkande karaktärsdrag vilket har lockat många att bygga sina sommarhus här. Närheten till både Motala och Askersund har även gjort området attraktivt för permanentboenden med stor andel barnfamiljer. Vättern med dess möjligheter i direkt anslutning till nämnda sträcka är också en mycket starkt bidragande orsak till områdets popularitet. Hela området kännetecknas av ett rikt friluftsliv.

3. SYNPUNKTER SOM SKA TAS I BEAKTANDE TILL FÖRSTUDIE.

I samrådshandling 2012-04-23 finns för den berörda sträckan ett utritat grått område inom vilken den nya vägen är tänkt att dras. Det finns också en rödstreckad korridor som anger "Riksintresse planerad väg".

Vi anser att det finns en mängd argument för att en eventuellt ny väg ska dras så långt österut det är möjligt i det område som är gråmarkerat.

Barriäreffekt:

Nuvarande väg är idag en stor barriär mellan de boende och Vättern och hindrar till stora delar fortsatt utveckling av området.

Skulle den i samrådsplan inritade sträckan "Riksintresse planerad väg" tas i anspråk ser vi en ännu påtagligare barriäreffekt då man delar och skär av de byar och samhällen som finns utefter sträckan.

I tidigare lokaliseringsplan upprättad januari 1994 såg man redan då att en ny sträckning enligt "Riksintresse planerad väg" skulle medföra negativ påverkan. *"Vägen kommer att utgöra en barriär bl a i Stora Forsa. Effekten minskar genom att två broförbindelser föreslås"*¹

På det informationsmöte som hölls i Medevi i april 2012 meddelas att en eventuellt ny väg kommer att byggas utan broförbindelser / mötesfria korsningar.

I samrådshandlingen 2012-04-23 går att läsa ut en prognos för hur trafiken kommer att öka de närmsta åren på sträckan. Redan nu är det svårt och förenat med livsfara att korsa vägen och om några år, med en trolig passage av ca 8000 fordon, kommer det bli mer eller mindre omöjligt.

En eventuell ny väg som dras inom området "Riksintresse planerad väg" kommer omöjliggöra framtida bygdegemenskap. Barn / ungdomar har ingen möjlighet att träffa kompisar som bor på andra sidan vägen utan att få skjuts från sina föräldrar.

Vidare kan man ur samrådshandlingen 2012-04-23 utläsa att en ny sträckning av vägen kommer att vara mötesseparerad vilket ökar säkerheten för fordonstrafiken samtidigt som säkerheten för de oskyddade trafikanterna kommer vara fortsatt låg. En mötesseparerad väg innebär en ökad svårighet att passera vägen vilket i sin tur förstärker barriäreffekten. Mittöar hjälper upp situationen men med den täta trafiken är det ändå förenat med mycket stor fara att korsa vägen

Busshållplatser ska enligt samrådshandlingen 2012-04-23 i största möjliga mån flyttas till att ligga i anslutning till växlingssträckorna för att man bara ska behöva korsa ett fält i taget. Detta till trots kommer det bli en ohållbar situation för de barn som åker buss till skolan då de varje dag måste korsa vägen. Även vid nyttjande av den gamla vägen för linje- och skolskjuts blir situationen ohållbar då många måste korsa den nya vägen för att nå busshållplatserna.

Det kommer enligt samrådshandlingen 2012-04-23 inte heller föreslås någon separat gång-och cykelväg utefter den nya sträckningen. De oskyddade trafikanterna får även fortsättningsvis trafikera väg 50 tillsammans med övrig trafik.

¹ Vägverkets lokaliseringsplan från 1994 för berörd sträcka

Hänsynsmål och miljömål:

*"Beroende på trafikökningen samt ökad hastighet på befintlig väg 50 förväntas bullernivåerna för intilliggande fastigheter öka något. Eventuella fastigheter som ligger i anslutning till nysträckning kommer påverkas negativt av nyalstrat buller från trafiken på en ny väg. Trafikökningen genererar även ökade luftföroreningar. Några beräkningar är ej genomförda"*²

Med den prognostiserade trafikmängden på ca 8000 fordon per dygn år 2035 varav ca 25% är tung trafik ser vi att hänsynsmålen omöjligtvis kommer att efterlevas om alternativet "Riksintresse planerad väg" tas i anspråk för ny sträckning.

En ny sträckning "Riksintresse planerad väg" förbättrar miljön för många boende utefter nuvarande sträckning men ett stort antal får en påtagligt försämrad livsmiljö med ökade hälsoproblem till följd.

Då 80% av vindarna, enligt trafiktverkets fakta om buller, är västliga är det mycket angeläget att en ny vägsträckning dras så långt österut det är möjligt för att minimera störande buller för de boende utefter sträckan.

*"Vi verkar för att samhällets miljömål inom områdena klimat, hälsa och landskap nås genom att vidta åtgärder för ett energieffektivt transportsystem med begränsad klimatpåverkan, minskade luftföroreningar, buller och minskad användning av farliga ämnen, att bibehålla och stärka natur- och kulturvärden."*³

"Landskapets natur- och kulturmiljövärden ska mer systematiskt tas tillvara och beaktas i väg och samhällsplaneringen. Viktiga och utmärkande karaktärsdrag i landskapet ska ha möjlighet att utvecklas och bevaras."

"Vägverket målsättning är att:

– År 2015 ska Vägverket säkerställa ett vägnät i samklang med omgivande natur- och kulturmiljölandskap."

*"Situationen är alltså den idag att vägtransportsystemet sammantaget fortsätter att påverka landskapet negativt, trots att åtgärder vidtas och hänsyn tas vid planering. Fortfarande byggs fler vandringshinder i vattendrag än som tas bort, fortfarande skapas fler barriärer för människor och djur än som öppnas, fortfarande förstörs fler livsmiljöer för djur och växter än som skapas och fortfarande förstörs oåterkalleligen samband i landskapet."*⁴

Vi anser att en eventuell ny väg som dras inom området "Riksintresse planerad väg" inte kommer att kunna leva upp till Trafikverkets miljöpolicy som till vissa delar är citerad ovan. Den kommer inte att utveckla och bevara landskapets kultur- och miljövärden och heller inte att säkerställa ett vägnät i samklang med omgivande natur- och miljölandskap.

² Samrådshandling 2012-04-23 Nykyrka – Brattebro backe

³ Trafikverkets miljöpolicy TDOK 2010:50

⁴ Trafikverkets fördjupningsdokument landskapsmiljö 2008-2017

Vattentäkter:

Vättern är av riksintresse för naturmiljö och även en del i Natura 2000 området. Utredningar pågår också för att möjliggöra Vättern som en framtida vattentäkt för en stor del av bla Närke. Boende utefter det område som ingår i utredningsområdet för den nya vägen har egna färskvattenbrunnar och är helt beroende av att närmiljön är skyddad.

Väg 50 är primär transportväg för farligt gods vilket innebär att transporter med farligt gods i första hand ska ske på dessa vägar.

Med den stora andelen tung trafik på den aktuella sträckan anser vi att vägen måste förläggas så långt österut det är möjligt för att vid en eventuell olycka med transporter farligt gods inte äventyra färskvattenbrunnar och sjön Vättern.

4. SLUTSATS REMISSVAR:

Mot bakgrund av ovanstående anser vi att den otvivelaktigt mest fördelaktiga dragningen av en ny väg på sträckan Brattebro backe – Medevi är vårt, sedan tidigare inskickat alternativ, "Justerat alternativ 4"

"Justerat alternativ 4" minimerar barriäreffekten och man får en bibehållen bygdestruktur utefter hela sträckan där människor kan träffas och umgås på ett naturligt sätt. Där barn kan cykla till varandra för att leka eller ner till Vättern för att bada utan att riskera livet, och där vi får en bygd som kan utvecklas och växa i samklang med landskapet.

"Justerat alternativ 4" minimerar effekten av störande buller och försämrade närmiljö för de boende samtidigt som det är det mest fördelaktiga alternativet för den tunga trafiken då alternativet innehåller minst störningar.

Ett "justerat alternativ 4" är också det alternativ som vi anser bäst möter trafikverkets miljöpolicy och bäst lever upp till samhällsmålen för klimat, hälsa och landskap

Vi vill att ett "justerat alternativ 4" ska ingå som ett underlag i det fortsatta utredningsarbetet för ny sträckning av RV50 Brattebro backe – Nykyrka.

JUSTERAT ALTERNATIV 4 MED KOMMENTARER

Vi har analyserat de korridorer som redovisats för framdragning av de olika vägalternativen. Vi har förstått att alternativ 2, 3 och 4 är de mest aktuella, varav huvudalternativet är alternativ 2.

Alternativ 2 tycks ha tillkommit där det är billigast att anlägga väg ur topografisk synpunkt, utan hänsyn till bebyggelse och samhällskonstellationer.

Alternativ 4 är ett förslag som tillkommit senare och som i största möjliga mån ska ta hänsyn till miljön och befolkningens livsrum.

Tyvärr har projektören ritat vägsträckan utan att ta någon hänsyn till topografin och har lyckats pricka in 5 stycken höjder med nivåer mellan 150 - 175m som undvikes i vårt **justerade alternativ 4**. Vi har på kartan (Bilaga 4 Kartmaterial) lagt in en vägsträckning som passar in i naturen och som avsevärt (40% - 60%) minskar schaktmassorna.

BESKRIVNING AV VÄGJUSTERINGAR FÖR ALTERNATIV 4

Väglängdbeskrivning från söder.

1. 1km Om vägen förläggs 80m västerut minskas schaktdjupet med 5m.
2. Vägen dras öster om Stavsjön och därmed minskas de massor, som måste borttransporteras samtidigt som miljökraven tillgodoses.
3. Efter Stavsjön svänger vägen västerut, dras vid sidan om Lerbrännsberget. Denna sträckning följer i stort alternativ 3 och stora schaktmassor sparas.
4. 3-4km Enligt alternativ 4 nås här höjden 170m. Justerat alternativ 4 når 165m och på en kortare sträcka. Här finns det berg att bryta och eftersom det går en kraftledning intill passar det mycket bra med en krossanläggning här för hela vägsträckan. Vägens lutning når då målstandard.

5. 4km Vägen böjer något österut och går norr om gölarna. Hela schakten som visas i 4:ans alternativ 4,5-5km försvinner. En viss fyllning vid passagen vid gölarna.
6. 4-5km Sträckningen mot Tvättgölen är så gott som plan frånsett ett stalp på 2,5m (grusås).
7. 5-5,5km Vägen dras mellan Tvättgölen och 175m berget mot Västra Örkälla. Den djupa långa ravin som alternativ 4 har vid 5,5km finns ej nu. Den ravin som finns vid Västra Örkälla är endast ca 8m djup och 80m lång.
8. 5,5-6km Sträckningen mellan Västra Örkälla och Frisland är plan med gruskullar på 2-3m höjd här och där.
9. 6-7km Från Frisland går vägen i en befintlig ravin ända ner till fältet väster Röjelund. Alla schaktmassor mellan 5,5-7km vid alternativ 4 försvinner. Fyllningen mellan 7-8,5km ifrågasätts.
10. 9-10km Vägen dras norrut på skogsmark och passerar på bergsslutningen omedelbart öster om Kvarnsjön.
11. 10-11.5km Vägen dras NV mot anslutning Brattebro
Hela sträckningen 9-11.5km får en höjdskillnad på ca + - 5m. Dessutom bibehålls vägens höjdläge + 125m.

Naturligtvis måste detta *justerade alternativ 4* utredas.

OMBYGGNAD Rv 50
ALTERNATIV 2 / JUSTERAT ALTERNATIV 4

	<u>Alt. 2</u>	<u>Just. Alt. 4</u>
VÄGLÄNGD m.	11700	11900
ANLÄGGN.KOSTN. MKR	90	82-105
MASSHANTERING M3	385000	370000-560000
SAMH.EKON. VINST MKR	255	251 *
NUVÄRDESKVOT	1,8	2,1-1,4

* tillkommer ej kvantifierad vinst för fordonskostnad p.g.a. låg adderad total stigning

BERÄKNING AV SAMHÄLLSEKONOMI

Generellt kan sägas att den i remissen stora skillnaden i beräknad nuvärdeskvot mellan alt. 2 och alt. 4 endast orsakas av skillnaden i anläggningskostnad.

Alternativ 4 passerar genom en relativt kuperad terräng där den föreslagna dragningen av vägen gjorts helt utan hänsyn- och anpassning till naturen.

I vårt justerade alt. 4 undviks de kraftigaste nivåskillnaderna på ett flertal platser efter vägens sträckning och vi uppskattar minskningen av masshanteringen till 40-60 % motsvarande 370000-560000 m³.

På motsvarande sätt minskar den totala anläggningskostnaden med 45-68 Mkr.

Vid jämförelse av de i samhällsekonomiska intäkten ingående parametrarna kan konstateras att skillnaderna mellan alt. 2 och alt. 4 är mycket marginella och ytterligare mindre i ett justerat alt. 4 där vi räknar med att den negativa fordonskostnaden motsvarande 12 Mkr ej är aktuell.

Ett justerat alt. 4 har den klart lägsta totala adderade stigningen vilket påverkar fordonskostnaden positivt (ej kvantifierat i vårt förslag)

Det antagande som gjorts betr. trafikintensiteten kan mycket väl variera mellan allt från 4000 fordon/dygn till 6000 fordon/dygn och ger då upp till 30-35 %avvikelse m.a.p. samhällsintäkten.

Den förväntade ökningen i trafikintensitet är dessutom, enligt förutsättningarna, kopplad till motsvarande minskning på annan riksväg i Sverige varför hela beräkningen av den samhällsekonomiska intäkten är till stor del antaganden relaterade till en förenklad prognosmall.

Med ett justerat alt. 4 enligt ovanst. och ett alt. 2 enligt remissunderlaget erhålles följande:

NUVÄRDESKVOT : ALTERNATIV 2: 1,8

ALTERNATIV 4 justerat: 1,4-2,1

BERÄKNING AV MILJÖKONSEKVENSER

I remissen förekommer nedanst. rubriker där subjektiva bedömningar har gjorts för att fastställa storleken på försämring- alternativt förbättring m.a.p. miljön.
Vi ifrågasätter objektiviteten i flera av bedömningarna och påstår att nedanst. jämförelse mellan alt. 2 enl remissförslaget och ett justerat alt. 4 är mer relevant. (båda alternativen jämföres med alt. 0)

	<u>Alt.2</u>	<u>just Alt.4</u>	
Naturmiljö	- -	-	mindre störning vid Medevi-Nydalen vid ett justerat alt.4
Närmiljö	+ +	+ + +	mindre störningar för permanentboende vid ett justerat alt. 4
Friluftsliv	+ +	+ +	
Landskapsbild	- -	+ +	ett justerat alt.4 är klart mindre störande med dragning i relativt plan skogsmark och ger väsentligt mindre barriäreffekt
Kulturmiljö	-	-	ett justerat alt.4 är ej störande i Medevi kulturmiljö
Buller	+ +	+ + +	ett justerat alt.4 ger stor förbättring för flertalet permanentboende
Luftföroreningar	-	-	enl. Vägverkets beräkningar är skillnaden i total luftförorening endast enstaka procent mellan resp. alternativ Ett justerat alt. 4 ger lägsta adderade stigningen och därmed lägst förorening.
Vattenföroreningar	0	+ +	Stavsjöns reningseffekt ger positiv verkan vid ett justerat alt. 4
Miljöfarligt gods	+ +	+ + +	ett justerat alt.4 har större avstånd till sjön Vättern relativt alt.2
Vibrationer	0	0	
Markanvändning o hush.	- -	-	ett justerat alt.4 påverkar markanvändning i mindre grad relativt alt.2
Utvecklingsmöjligheter	+ +	+ + +	
Påverkan under byggn.	- -	-	alt.2 påverkar fastigheter för permanentboende i väsentligt högre grad

