



Kommunstyrelsen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Dnr.: 2015.159
Datum: 2015-12-04

Svar på samråd Rv 50 Nykyrka-Brattebro Projektnr. 138382

Vi är glada, nyfikna och genuint förväntansfulla inför att detta vägprojekt skall genomföras. Startsträckan har varit lång och förvisningen om att byggstarten för den sista utbyggnads-etappen på den del av riksväg 50 som ligger i vår trakt rycker allt närmare känns mycket, mycket bra! Vi har följande synpunkter efter att i samråd med Sydnärkes Byggförvaltning och Sydnärkes Miljöförvaltning ha läst samrådshandlingen.

Val av sträckningsalternativ

Vi vill bestämt motsätta oss alternativ 0+. Vi anser att mycket lite talar för sträckningen och den utgör också det alternativ som får flest markeringar med bedömningen "Talar emot val av detta alternativ" i Trafikverkets sammanställning av de tre återstående alternativen. Denna bedömning ges rubrikerna "Boendemiljö, Friluftsliv/rekreation, Geoteknik, Byggbarhet, Påverkats av tidigare plan, Ledningar, Robusthet i driftskedet och Påverkan på riksintressen". Det är bara under rubriken "Naturmiljö" som alternativet anses bättre än de två andra och detta i första hand som en följd av att man till stor del använder ianspråktagen mark. I övrigt konstateras i avsnittet rörande naturmiljö att de tre alternativen är ungefär likvärdiga. Om vi tittar närmare på "Boendemiljö" konstaterar vi att alternativ 0+ ger 97 bullerstörda fastigheter medan alternativ 2 och 8 ger 27 respektive 28, varav endast ett tiotal i båda alternativen idag inte har några bullerstörningar från vägen.

Återstår alltså alternativ 2 och 8. Eftersom man 1997 tog fram en arbetsplan för nybyggnation av väg enligt alternativ 2 och denna sträckning har blivit accepterad i bygden har fastighetsägare längs sträckan länge varit inställda på att vägen kommer att dras i detta läge. I samband med det omtag som har gjorts i planeringen av den nya vägen har flera sträckningsalternativ utretts, bland annat två östliga alternativ som nu har strukits med tanke på 100 Mkr i ökad kostnad och för dålig nettonuvärdeskvot. Vi beklagar detta eftersom vi gärna hade sett något av dessa alternativ. I valet mellan alternativ 2 och 8 vill vi förorda det sedan tidigare accepterade och planerade alternativ 2. Vi anser inte att alternativ 8 tillför så många positiva aspekter, att det skall förändra det tidigare fastställda sträckningsalternativet. I Trafikverkets sammanställning har alternativ 2 ingen markering på "Talar emot val av detta alternativ" medan alternativ 8 har det i "Påverkats av tidigare plan och Masshantering/massbalans". Alternativ 2 har bara markeringar på "Talar för val av detta alternativ" och "Talar varken för eller emot detta alternativ". Inget av utvärderingskriterierna talar alltså tydligt mot alternativet. Detta faktum torde ge en bra vägledning inför beslut.



Följande delar av vårt svar i samrådet kommer att utgå från att alternativ 0+ inte är aktuellt, då vi anser att det är en orimlig tanke att förverkliga det med tanke på de uppenbara aspekterna boende och närhet till Vättern i kombination de hinder som anges i samrådshandlingen.

Vägstandard

För att vägen skall bli framkomlig på lång sikt anser vi att endast 2+2 och 2+1-lösningar i praktiken är acceptabla som standard i stråket. Målet 30-40 % omkörningsprocent bör inte underskridas och ambitionen bör ligga närmare 40 % än 30 för att få en bra helhet i stråket. Vi vill starkt påtala vikten av att vägen har en jämn hastighetsstandard om 100 km/h. I de delar av vägen som ligger i Askersunds kommun finns inga så stora korsningar att hastighetssänkningar i korsningarna kan motiveras. Vi har flera bra exempel på plankorsningar med denna hastighet, till exempel längs den nybyggda riksväg 49 mellan Olshammar och Rude.

Gång- och cykel



Vi ser fram emot lösningen där cyklister kan använda delvis nyanlagd gång- och cykelväg och delvis den nuvarande riksväg 50 som kommer att bli lågtrafikerad när den nya är klar. Alla punkter där gång- och cykelvägen eventuellt passerar väg 50 måste utföras planskilda. De norra delarna av vägen i projektet Rude – Askersund - Åsbro utformas på detta sätt. Bortsett från den felande länken mellan Stjersund och Hammar finns därför inom kort bra cykellösningar på lågtrafikerad väg eller enkom gång- och cykelväg ända från Hallsberg till korsningen väg 50/585. samt från Hallsberg till



Olshammar. Att utforma den nya väg 50 på ett sådant sätt att passager över vägen sker i plan vore ett mycket ovälkommet steg bakåt i den storskaliga planeringen av cykelvägnätet.

Vi vill påpeka att man i samrådshandlingen anger att gång- och cykelvägen norrut skall gå fram till korsningen väg 50/585 mot Zinkgruvan. Detta förutsätter att gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan om väg 50. Ifall den skulle anläggas på den västra sidan måste den antingen byggas med planfri passage vid korsningen eller gå fram till ett läge 450 m längre norrut, där man når en befintlig lågtrafikerad tunnel under väg 50. På så sätt kan skapa en planskild passage och fortsättning mot Harge utan passage av väg 50, se illustration. Lösningen kompletterar den befintliga planskilda passagen vid Sänna på ett bra sätt.

Gång- och cykelvägnätet torde utformas så att det ansluter till kollektivtrafikpunkter och pendlarparkeringar. De planskilda passager under väg 50 som planeras i området skall ha en separat gång- och cykelbana finns i passagen. Detta även i de fall som det inte finns enkom gång- och cykelväg före och efter passagen. För att skapa trygghet i passagerna bör de vara belysta.

Askersunds kommun deltar i projektet "bilfri cykelväg runt Vättern". De nyanlagda delarna av gång- och cykelvägnätet bör utföras så att de kan bli en del av den cykelled som planeras. Till exempel anser vi att ett minimikrav på gång- och cykelvägen skall vara att den är asfalterad och att den skyltas enligt Trafikverkets nya program för detta. Vi är givetvis måna om goda gång- och cykelvägsstråk även söderut, mot Motala.

Pendlarparkering och kollektivtrafik

Vi är positiva till att det planeras för parkeringsmöjligheter för pendlare. Dessa bör vara belägna så att gång- och cykelvägar ansluter på ett bra sätt samt att de ligger vid naturliga bytespunkter till kollektivtrafik. Lägen för pendlarparkeringar bör diskuteras närmare i ett senare skede i processen, när sträckningsalternativ har valts.

Beträffande kollektivtrafikens behov vill vi framhålla vikten av samråd med de bägge regionernas kollektivtrafikmyndigheter.

Lantbrukets behov

Lantbruket är en viktig näring i trakten. Genom maskinsamarbeten och spridda åkermarker kommer stora och långsamma maskiner regelbundet att åka på vägen. Det är därför viktigt att vägen utformas så att maskinerna får plats och att sidoräckena sätts som slänträcken. Bild 26 och 27 i samrådshandlingen visar två vägsektioner med alternativa sidoräckessättningar, av vilka vi förordar bild 27 med slänträcken. Då ryms stora maskiner och de kan i nödvändiga fall hålla ut för att släppa om utryckningsfordon. Vi förutsätter också att LRF och berörda markägare ges möjlighet till tidig dialog om hur möjligheten att nå markområden utformas.

Möjlighet till stopp

Stora Hammarsundets rastplats är mycket uppskattad och vi ser gärna att skyltning finns längs den nya vägsträckan, som förvarnar om att rastplatsen är relativt närbelägen. Vi vill också förordas att SOS-



fickor anläggs längs sträckan, framför allt på de delar som blir enkelfiliga. Detta ger möjlighet att bli av med krånglande fordon samtidigt som lantbruksmaskiner kan släppa om köer.

Buller och vibrationer

Vi förutsätter att erforderliga buller- och vibrationsmätningar kommer att göras inför byggnationen och att lokalbefolkningens synpunkter tas på stort allvar.

Vätterns vattenskyddsområde

Vättern är en viktig dricksvattentäkt och just nu pågår skyltning vid vägnät och andra strategiska platser med information om att sjön och dess närhet är vattenskyddsområde. Vägprojektet förutsätts omfatta erforderlig skyltning om vattenskyddsområdet vid den nya vägen.

Helheten i stråket och gestaltungsprinciper

Den aktuella vägsträckan är en del av Bergslagsdiagonalen och dess delsträcka mellan E4 vid Mjölby och E20 vid Brändåsen. Vi upplever att målstandarden i stråket varierar kraftigt, där de delar som har byggts i Östergötland har en avsevärt högre ambitionsnivå och standard än de i Örebro län. Detta trots att de stora trafikmängderna finns hos oss, både på huvudvägen och på anslutande vägar. Vi är djupt förbryllade över detta! Nu är läget som det är och vi är därför angelägna om att sträckan Nykyrka - Brattebro utformas på ett sådant sätt att den utgör en bra övergång mellan den norra och den södra delen i stråket. Till exempel kan man leta och prioritera gemensamma nämnare mellan delsträckorna vad gäller belysningar, val av mitträcken, hur skyltställage utformas med mera. Även det landskapsarkitektoniska uttrycket får gärna harmoniera så att man inte upplever att man passerar ett antal olika separata avsnitt. Vi uppskattar ambitionen att låta karaktäristiska lokala förutsättningar som bergskärningar och kuperad terräng prägla vägmiljön, snarare än att exempelvis stora sprutsådda slänter anläggs.

Vi ser fram emot fortsatt samarbete och den förestående byggstarten och på sikt invigning av den sista etappen på detta viktiga vägstråk!

Per Eriksson (S)

Kommunstyrelsens ordförande



Expedieras till:
Trafikverket

KS § 228

Yttrande om samrådshandling väg 50 Nykyrka – Brattebro backe

Dnr: 2015.159

Ärendebeskrivning

Trafikverket har skickat en samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ av riksväg 50, sträckan Nykyrka-Brattebro. Förslaget till yttrande bygger på att kommunen motsätter sig breddning i befintlig sträckning dels på grund av närheten till Vättern med de miljömässiga risker detta medför samt störningen av boende.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse 2015-11-04

Förslag till yttrande 2015-11-04

Trafikverkets samrådshandling 2015-10-09

KSAU § 174

Kommunstyrelsen beslutar

att avge förslaget yttrande till Trafikverket.