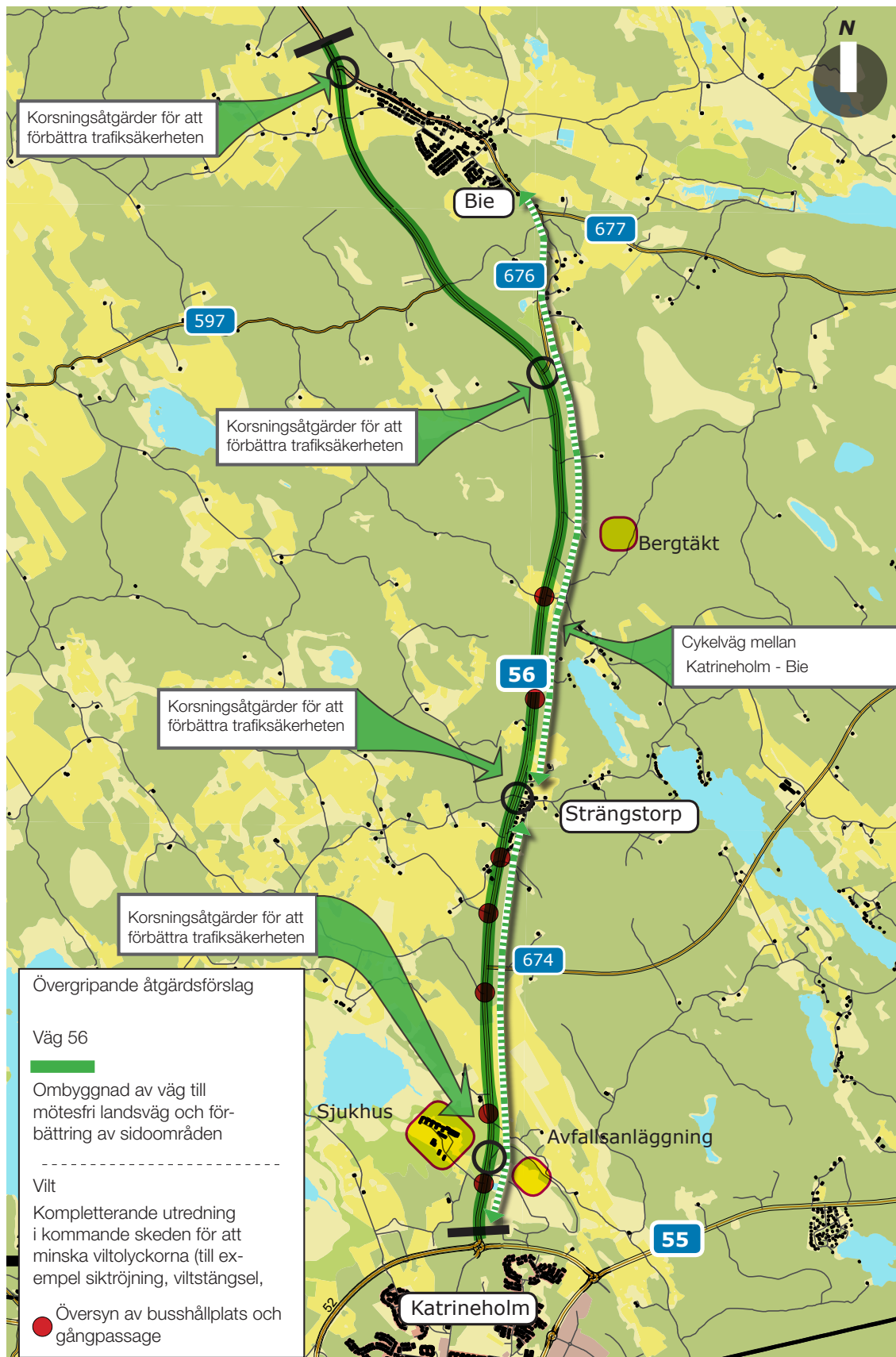
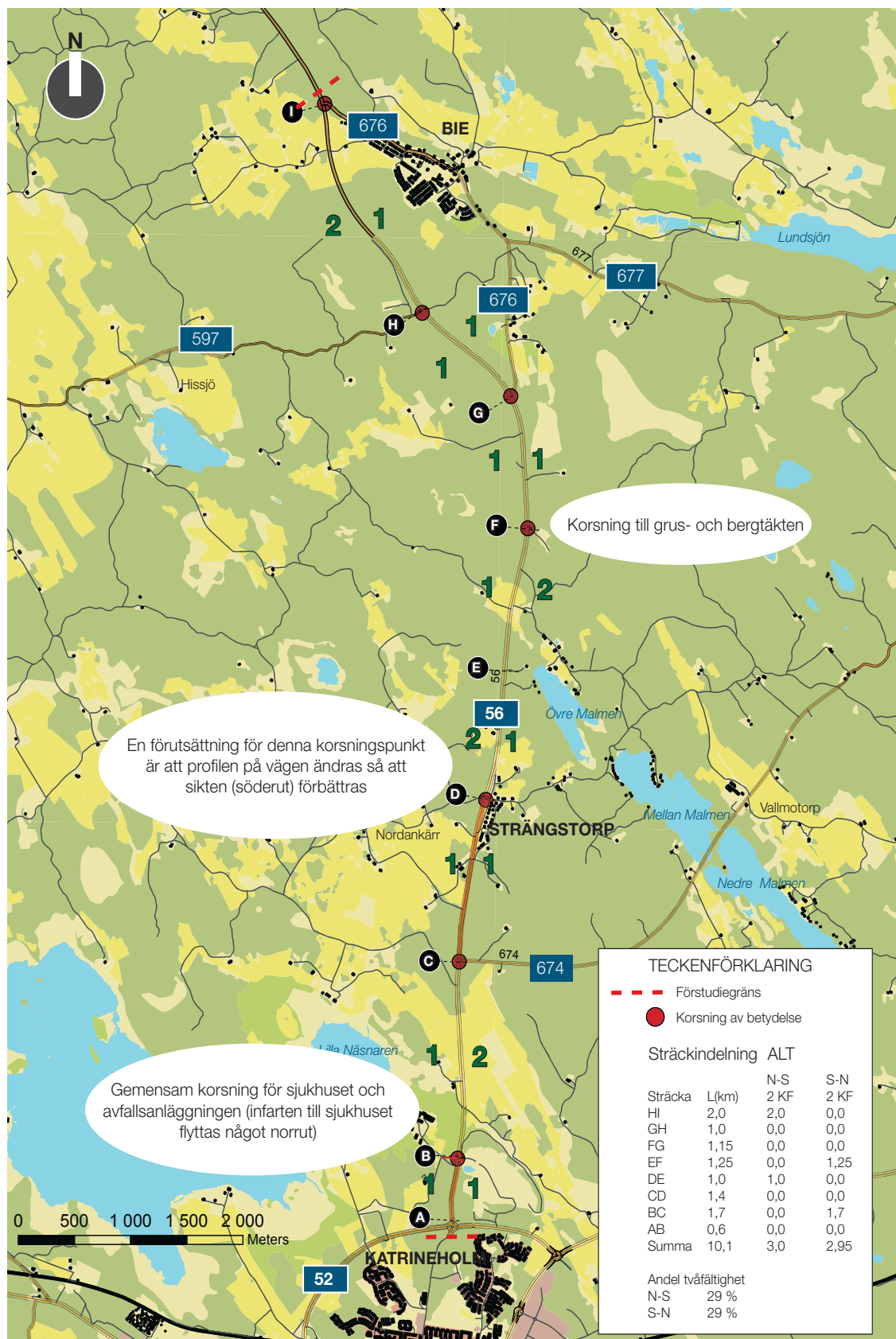




Karta 10. Översikt över åtgärder

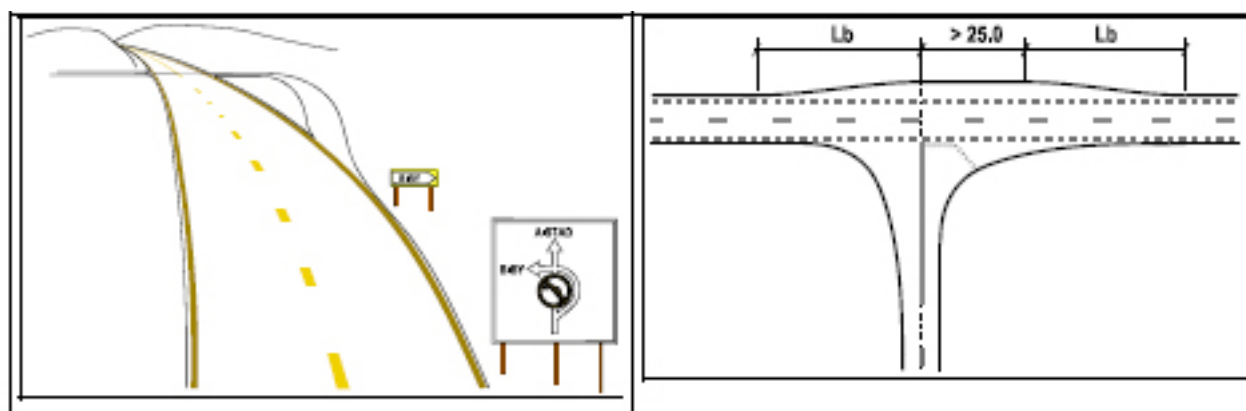
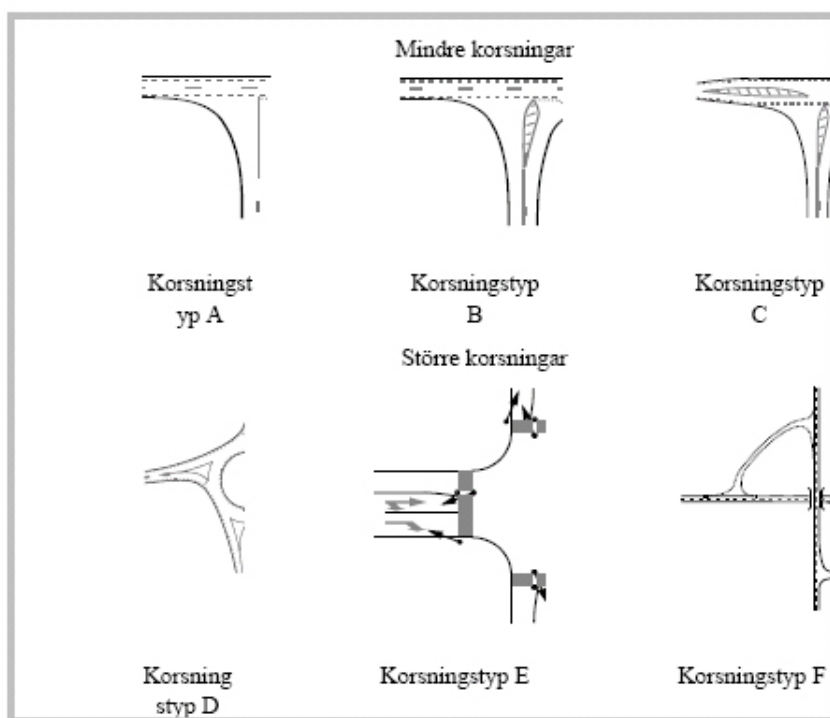


Karta 11. Förslag till sträckindelning.



Karta 12. Förslag till utbyggnad av gång- och cykelväg. Rödsträckade linjerna visar förstudieområdets gränser.

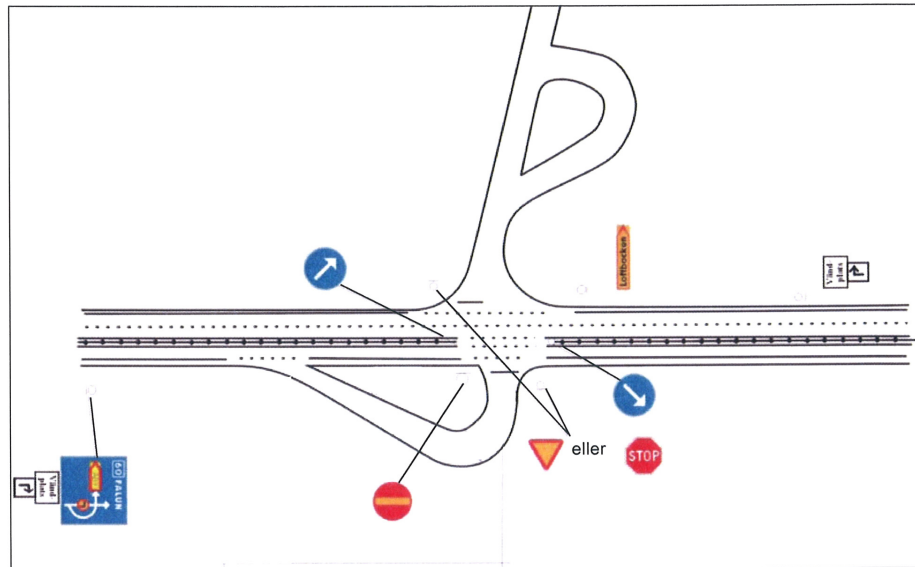
Exempelbilder från VGU (Vägars och gators utformning):
typsektioner och korsningstyper för mötesfri väg



Exempel på åtgärder för att förbättra svängmöjligheten vid korsningar (ur Effekt-samband 2000)

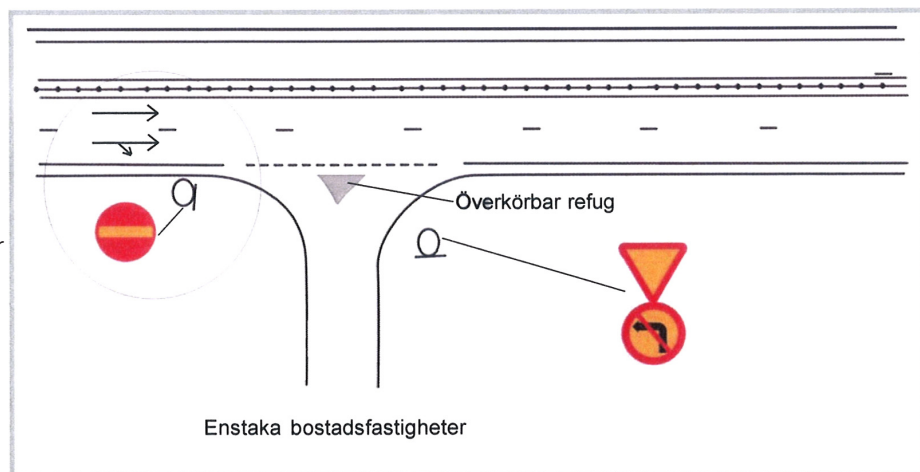
Spansk sväng:

Korsningen medger vänster- och högersväng samt överfart. Används vid korsningar med allmänna vägar eller korsningar med mycket trafik.



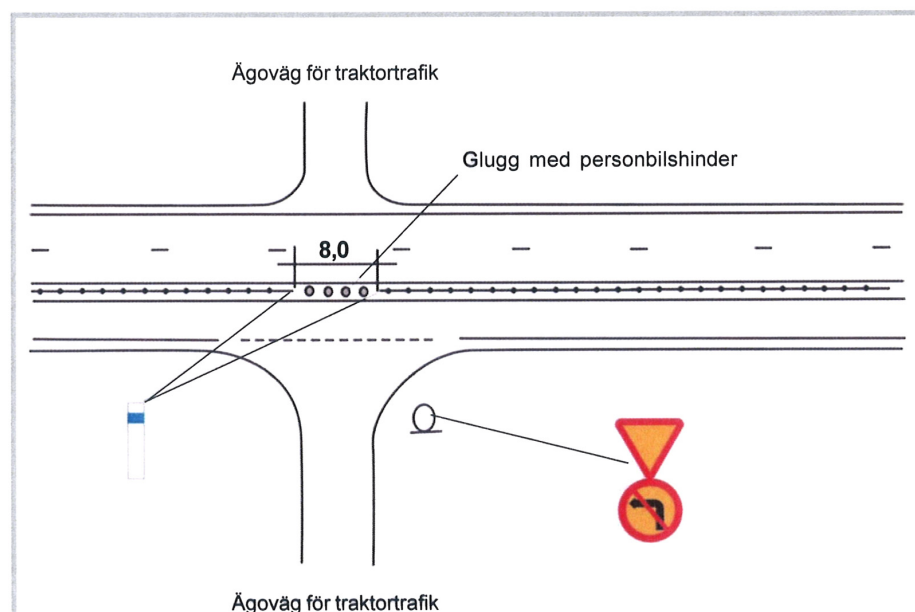
Höger in -
höger ut:

Korsningen medger inte vänster-
sväng. Används
vid enskilda vägar
eller anslutningar
till fastigheter.



Traktoröverfart:

Korsningen
medger över-
fart och höger-
sväng. Används
vid ägovägar,
åkeranslutningar
och skogsbilvägar
så att jord- och
skogsbruksma-
skiner kan korsa
vägen.



5.2 EFFEKTER OCH KONSEKVENSER

I detta avsnitt beskrivs effekter och konsekvenser av varje enskild åtgärd i förhållande till projektmålen och ett antal faktorer som omfattas inom ramen för transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen.

A) Cykelförbindelser

En utbyggd gång- och cykelförbindelse gynnar målen rörande klimatpåverkan och jämställdhet. Åtgärden bidrar även till en bättre trafiksäkerhet främst för de oskyddade trafikanterna

Med en utbyggd gång- och cykelväg bedöms antalet cyklister öka. Effekten av åtgärden bedöms dock bli låg för hela transportsystemet, medan det för den enskilde användaren kan innebära stora förbättringar.

B) Bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken

En mer tillgänglig kollektivtrafik, gynnar målen rörande klimatpåverkan och jämställdhet.

På grund av den låga andelen resenärer med kollektivtrafik bedöms att effekten av åtgärderna är låg för hela transportsystemet, medan det för den enskilde användaren kan innebära stora förbättringar.

C) Viltåtgärder

Viltåtgärder i form av viltstängsel samt olika former av viltvarningssystem motverkar att vilt passerar över vägen i partier där bilister har svårt att upptäcka dem och hinna stanna. Viltåtgärder medverkar därmed till en bättre trafiksäkerhet genom ett minskat antal viltolyckor.

Risken för personskador eller dödsolyckor minskar också när det större viltet som älg, hjort och vildsvin hålls borta från vägen.

Viltstängsel och mitträcke medför dock att vägen blir en ännu kraftigare barriär för vilt än i dagsläget. Passager som känns naturliga för viltet är viktiga för att motverka vägens barriäreffekt. Passager är också mycket viktiga för att viltet ska respektera viltstängslet på övriga sträckor.

Utterpassager medför enligt samma resonemang som ovan ett minskat antal viltolyckor. Passagerna medför dock inte i lika hög utsträckning minskad risk för personskador eftersom uttern är ett litet djur.

D) Mindre korsningsåtgärder

På kort sikt förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten för fordon genom att underlätta vänstersvängsmöjligheterna vid korsningar som har dålig sikt och/eller begränsat med utrymme.

På längre sikt byggs dessa korsningar om i samband med en ombyggnad till mötesfri väg, vilket ytterligare bidrar till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

E) Trafiksäkerhetskameror

Enligt tidigare erfarenheter minskar olyckorna med mellan 19-21% med hjälp av hastighetskameror. Att utöka antalet hastighetskameror på vägen leder till bättre efterlevnad av hastighetsgränserna, vilket minskar olycksantalet och förbättrar trafiksäkerheten.

**F) Ombyggnad till mötesfri väg
- framkomlighet, trafiksäkerhet och
regional utveckling**

Huvudförslaget i förstudien är att bygga om vägen till mötesfri standard. En ombyggnad till mötesfri väg innebär i praktiken att en mittbarriär införs, att huvudkorsningar byggs om samt att omkörningssträckor anläggs.

Ombyggnad till mötesfri väg förbättrar i första hand trafiksäkerhet och framkomlighet. De ovan nämnda åtgärderna minskar antalet möteskorsande- och singelolyckor. Med hänsyn till olyckssammansättningen på väg 56, förväntas en minskning på 30-40% färre olyckor.

Högre hastigheter medför kortare restider, vilket innebär en positiv påverkan på framkomligheten. Genom omkörningssträckor minskas sannolikheten att punktvisa köer bildas bakom lastbilar och långsamma fordon.

Bättre trafiksäkerhet och framkomlighet medför en positiv påverkan på den regionala utvecklingen, framförallt vad gäller godstransporter och bilburna pendlare inom regionen.

Ombyggnad till mötesfri väg förbättrar inte tillgängligheten tvärs vägen. Människor som rör sig i området samt transporter inom jord- och skogsbruk riskerar att uppleva vägen som en större barriär än i dagsläget.

5.3 KOSTNADER

Kostnads kalkyl har gjorts med hjälp av kalkylprogrammet Kompis 06.

Kostnaderna redovisas nedan (prisnivå 2008). Till kostnaderna har en uppräkningsfaktor lagts för oförutsedda utgifter.

ALTERNATIV	KOSTNAD (miljoner kronor)
Ombyggnad av mötesfri väg inklusive korsningar och busshållplatser.	49
Gång- och cykelväg inklusive ombyggnad av koporten samt en rörbro vid vattenpassage i söder. Asfaltsväg mellan Katrineholm - Strängstorp och grusväg mellan Strängstorp - Bie	48
Gång- och cykelväg inklusive ombyggnad av koporten samt en rörbro vid vattenpassage i söder. Grusväg hela sträckan mellan Katrineholm - Bie	47

Eventuella kostnader för arkeologiska undersökningar, skydd av vattentäkt och ledningsomläggningar tillkommer.

6. Riskhantering

6.1 SKYDDS- OCH RISKOBJEKT

Biemon (grusås vi Bie) utgör ett vattenskyddsområde. Ett vattendrag passerar väg 56 för att sedan nedströms tangera Bie källa som utgör vattentäkt för Bie. Skydd av vattendrag och grundvattenområde från läckage av förorenat vägdragvatten och vägsalt mm, måste säkerställas.

Bostäder längs väg 56 utgör skyddsobjekt mot buller och risker i form av transporter med farligt gods. Husen närmast vägen har bullerskydd. Befintligt bullerskydd bör utredas avseende bullernivåer. Övriga bostäder bör utredas om de ska skyddas från buller via vägtrafik.

Ökad trafiksäkerhet bedöms medföra minskad risk för olyckor med utsläpp av farligt gods.

Väg 56 är av riksintresse för kommunikation. En bra vägförbindelse ska vägas mot övriga intressen.

Längs sträckan finns ett antal busshållplatser, som utgör riskobjekt genom att bussar stannar och släpper av passagerare. Hållplatserna utgör också skyddsobjekt och bör bevaras för en bra kollektivtrafik.

Norr om Katrineholm finns en avfallsanläggning i direkt anslutning till väg 56. Verksamheten utgör ett riskobjekt. Transportmöjlighet till och från området måste säkerställas.

Vid Karsudden ligger ett sjukhus och en övningsplats för brandförsvaret. Här planeras även en ny brandstation. Transportmöjlighet till och från området måste säkerställas.

Vid Sund finns ett flygfält (sportflyg) och söder om Bie finns en bergtäkt. Transportmöjlighet till och från områden måste säkerställas.

Vid Sund finns en rörbro för djur, så kallad koport. Koportens funktion ska säkerställas vid en eventuell breddning av väg 56.

Väg 56 utgör en transportled för farligt gods. Transporterna utgör en risk för omgivande miljö och bostäder.

6.2 KONFLIKTPUNKTER

Föreslagna vägåtgärder bedöms kunna genomföras utan större negativ påverkan på riksintressen eller andra skyddsobjekt. Dock bör särskilt Näsnaren, Mörtsjön, och ekarna vid Torsbo nämnas.

Bebyggelselämningar och fossil åkermark finns intill väg 56 i söder strax före avfarten till Karsuddens sjukhus. Vägen sträcker sig genom ett landskap med stenåldersbosättningar och andra lämningar. Detta talar för att det finns okända fornlämningar i området som kan komma i konflikt med vägutbyggnad. Föreslagna åtgärder kan även komma i konflikt med andra kulturvärden, som exempelvis Äsplund.

Viltstängsel riskerar att medföra ökad barriäreffekt för vilt.

Föreslagna vägåtgärder bedöms också kunna genomföras utan större påverkan på bostadsmiljöer.

Vägen passerar ett vattendrag som tangerar Bie källa (vattentäkt för Bie) samt ett grundvattenområde.

7. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

Huvudmålen för förstudien är att:

- förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet personskade- och viltolyckor.
- förbättra framkomligheten

Övriga mål är:

- hitta hållbara lösningar på transportsystemet
- minskad barriäreffekt för människor och vilt.

De åtgärder som bäst bidrar till uppfyllelse av dessa mål är de åtgärder som bör prioriteras.

Tabellen visar att satsning på mötesfri väg bidrar till en bättre framkomlighet.

Framkomlighetsåtgärder som mötesfri väg, korsningsåtgärder och viltåtgärder bidrar till ökad trafiksäkerhet. Viltåtgärder bidrar även till en bättre miljö med minskade viltolyckor. Däremot kan åtgärderna medverka till att vägens funktion som fysisk och upplevd barriär i landskapet förstärks. Högre hastigheter och ökad trafik medför att bullernivåer blir högre och utsläppen ökar.

Framkomlighetsåtgärder som gång- och cykelväg och en översyn av busshållplatser och gångpassager minskar vägens barriärverkan längs vägen och punktivs tvärs vägen.

Jämställdhet: Mötesfri väg bidrar till en ökad bilanvändning/ökat bilresande för grupper som idag känner otrygghet i nuvarande trafikrytm. Åtgärderna gör att vägen blir säkrare och tryggare vilket gynnar jämställdhet. Däremot bidrar åtgärderna till att marginalisera de trafikanter som inte har tillgång till bil, exempelvis låginkomsttagare, unga och vissa äldre.

I det regionala perspektivet bidrar satsningar på väg till en bättre utveckling.

Fyrstegs- princip	Åtgärd	Projektmål *		Faktorer som omfattas inom ramen för de transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen					
		Håll- barhet	Barriär & vilt	Tillgäng- lighet	Trans- portkva- litet	Trafik- säker- het	Regional utveckling	God miljö	Jäm- ställdhet
0	Nollalternativ								
1	Gång- och cykel- förbindelse	++	0	++	0	+	0	+++	+++
	Kollektivtrafik	+	0	+	+	0	0	+	+
3	Viltåtgärder	0	+++	0	+	+++	0	+++	0
	Mindre åtgärder korsningar	0	0	+	+	++	+	0	+
	Profiljustering Strängstorp	0	0	+	+	++	+	0	0
	Trafiksäkerhets- kameror	0	0	0	+	+	+	+	+
4	Mötesfri väg	--	--	++	+++	+++	+++	--	-

+++	Mycket stort positivt bidrag till måluppfyllelse
++	Stort positivt bidrag till måluppfyllelse
+	Positivt bidrag till måluppfyllelse
0	Inget eller marginellt bidrag till måluppfyllelse
-	Negativt bidrag till måluppfyllelse
--	Stort negativt bidrag till måluppfyllelse
---	Mycket stort negativt bidrag till måluppfyllelse

Tecken + och - tillsammans med färgerna anger hur stort positivt eller negativt bidrag som respektive åtgärd ger.

Det som anges är den enskilda åtgärdens bidrag till måluppfyllelse och inte situationen efter det att åtgärden genomförts.

* Mål för projektet förutom ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Tabell 7.1 Måluppfyllelse av åtgärderna

8. Samråd

Förstudien är diskuterad i en samrådsgrupp bestående av länsstyrelsen i Sörmland och Katrineholms kommun. Kontakt och samråd har tagits med representanter för lokaltrafik.

Föreslagna åtgärder har diskuterats vid Öppet hus och möjlighet har funnits att lämna synpunkter under en samrådsperiod.

Kontakt har tagits med ledningsägare i vägens närområde för information om befintliga ledningar.

Kontakt har tagits med representanter för jakt och eftersök längs vägen för information om viltolyckor och viltets rörelse längs väg 56.

En samrådshandling kommer att skickas på remiss under hösten 2009. Samrådshandlingen kommer även att ställas ut för allmänheten. Efter remiss och utställelse beslutar Vägverket om eventuellt fortsatt arbete.

9. Fortsatt arbete

9.1 NÄSTA STEG I PLANERINGS- PROCESSEN

Om Vägverket bedömer att projektet ska drivas vidare är nästa steg i processen att upprätta en arbetsplan för väg 56 på det aktuella avsnittet.

Alternativa vägkorridorer behöver inte utredas varför en vägutredning inte bedöms som nödvändig.

9.2 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Framtida geografisk avgränsning bedöms överstämma med den geografiska avgränsningen gjord i förstudien.

9.3 FRÅGOR SOM KRÄVER SÄRSKILD UPPMÄRKSAMHET

Breddning av vägen bör ske på motsatt sida av de natur- och kulturvärden som är redovisade i förstudien och ligger i anslutning till vägen. Förekomsten av eventuella okända kulturvärden där ny mark tas i anspråk bör också utredas i en arkeologisk särskild utredning.

Lokalisering och utformning av viltpassager i form av portar, broar, stängselöppningar eller slussar bör utredas mer i detalj i kommande skeden.

Vägen bör breddas på motsatt sida där bostäder och befintliga bullerskyddsåtgärder förekommer för att inte ta i anspråk tomtmark

eller flytta trafik och buller närmre bostäderna. Ljudnivåer bör beräknas vid de bostadshus som ligger närmast vägen. Även där bullerskydd förekommer bör en beräkning ske för att kontrollera skyddet av de befintliga åtgärderna.

Vägens avvattning och hantering av vägdagvatten bör studeras noggrannare i kommande skeden för att säkerställa att negativ påverkan inte sker på Näsnaren, närliggande sumpskogar, enskilda vattentäkter och på Biemons vattenskyddsområde.

Förekomsten av föroreningar bör kartläggas noggrannare i kommande skeden via samråd med länsstyrelsen och eventuell provtagning i mark.

9.4 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Tillkommande anmälan, dispens eller provning enligt annan lagstiftning kan krävas för:

- borttagande av fornlämning
- arbete i vatten
- ingrepp i biotopskydd (vattendrag i jordbruksmark)
- åtgärd som väsentligt kan ändra naturmiljön (Miljöbalken 12:6)

10. Källor

Vägverket (2004). Vägars och gators utformning VGU. Publikation 2004:80

Uttrdag ur Översiktsplan för Katrineholms kommun stad, ÖP 52, antagen av kommunfullmäktige 1998.

Inventering av utter i Södermanlands län 2005, barmarksinventering och broinventering 2005 samt kompletterande vinterinventering 2007, länsstyrelsen i Södermanlands län, rapport 2007:7.

Länsstyrelsernas GIS-databas; www.gis.lst.se, fakta om riksintressen och skyddade områden, trafikleder för farligt gods mm.

Miljöbalken och andra miljölagar, samling av författningar på miljövårdsområdet, Naturvårdsverket förlag 2005.

Miljökonsekvensbeskrivning Väg 55 Östra förbifarten, Katrineholm, Vägverket, 2006. http://www.vv.se/templates/page3____19348.aspx

Riksantikvarieämbetets databas Fornsök; www.fmis.se, fakta om kända fornlämningar.

Skogens biologiska kulturarv (del i kunskapsavdelningens serie Reflektioner kring fornlämningar i samhället), Riksantikvarieämbetet, 2003. <http://www.raa.se/publicerat/9172093005.pdf>

Skogsvårdsstyrelsens databas Skogens källa; www.svo.se, fakta om naturvärden, nyckelbiotoper och sumpskogar.

Sörmländsk bygd under 7000 år, kulturminnesvårdsprogram för Katrineholms kommun, Katrineholms kommun, 1988.

Vilda djur och infrastruktur - en handbok för åtgärder, Vägverket publikation 2005:72.

Befolknings- och arealfakta från SCB
Brunnsarkivet, SGU

Bilaga 1. Minnesanteckningar tidigt samråd

Datum och plats	2009-02-04 Katrineholm
Möte nr	3
Närvarande	Helena Brämerson Gaddefors, Ramböll, uppdragsledare (HBG) Mario Rivera, Ramböll, trafik(MR) Manda Karlsson, praktikant, Ramböll Lennart Olsson, Katrineholms kommun, planavdelningen(LO) Mats Hedberg, Katrineholms kommun, ortutvecklingsstrateg (MH) Ann Luthander, Länsstyrelsen, kulturmiljö (AL) Agneta Claesson, Länsstyrelsen, naturmiljö(AC) Patrik Nissen, Länsstyrelsen, kommunikation & naturmiljö(PN)
Frånvarande	Fredrik Karlsson Vägverket (FK)

1. Inledning med presentation

Alla presenterade sig och berättade vilka arbetsuppgifter de har som är relevanta för detta projekt.

2. Bakgrund till projektet

HBG berättar om uppdraget som är en beställning från Vägverket att genomföra en förstudie avseende en mötesfri landsväg, ca 1 mil på väg 56 mellan Katrineholm och Bie. MR klargjorde att huvudmålet för förstudien är att förbättra trafiksäkerheten, men en följd av en bättre standard (mittseparering) blir att hastigheten kan höjas från 90 km/h till 100 km/h.

MH vill gärna ha mer detaljer om projektets bakgrund. Hur ska det finansieras och vem driver det? Är detta ett försök att föregå den regionala beslutsprocessen? Det är angeläget att få klarhet i var detta arbete med förstudien ligger i ett större perspektiv och hur den ingår i perspektivet/regionala planeringsprocessen avseende Råta Linjen.

Den preliminära tidsplanen är för närvarande:

- Just nu förstudie
- Arbetsplan i slutet av 2009
- Projektering och byggstart 2010

Syftet med detta samråd är att ta del av den lokalkännedom och inhämta kompletterande underlag inför fortsatt arbete med förstudien.

3. Förutsättningar

HBG och MR presenterade de förutsättningar angående väg- och trafiksituation, olyckor, natur- och kulturvärden, funktioner och målpunkter som de funnit. Kompletterande uppgifter om andra viktiga förutsättningar gavs av de närvarande:

Kombiterminal för godstrafik

En stor terminal för godståg till Göteborgs hamn ska trafiksättas den 1 april 2009. Katrineholm har ett strategiskt läge i noden där väg 56, 55, 52 och 57 korsar varandra. Stora företag ska här bygga centrallager på det 100 ha stora området. Terminalen blir betydligt större än i Eskilstuna, här ska fullånga tåg (650m) kunna köra in. Det finns ett fullmäktigebeslut på att stöda detta projekt med 100 miljoner i tre år. Vägfrågan är mycket viktig, då det finns en möjlighet att andelen tung trafik ökar ytterligare.

Pendling

Arbetspendling sker med tåg (UVEN). En mindre andel pendling sker med buss, mot Eskilstuna. Mest arbetspendling förekommer mellan Katrineholm till Vingåker och Flen. Busslinjen till Bie fungerar som skolskjuts och lite för arbetspendling, men har ganska litet underlag. En bussutredning pågår som bäst, ska vara klar i slutet av 2009. Kontaktperson är Stig Svallhammar, Länstrafiken, Nyköping.

Olyckor

Vildsvinsolyckor ökar eftersom stammen har ökat mycket den senaste tiden. Mer uppgifter kan eventuellt fås av Länsjaktvårdaren på Svenska Jägarförbundet i , Nyköping, Öster Malma. Kommunen har ingen kompetens för jaktstrategier.

Natur

- Ekarna vid norra delen av sträckan är inventerade som skyddsvärda av Länsstyrelsen. De har dock inte ännu officiellt skydd. Vid åtgärder som påverkar ekarna ska Länsstyrelsen kontaktas. Kommer troligen få biotopskydd.
- Sumpskogarna som inventerats av Skogsstyrelsen är viktiga. Åtgärder utanför sumpskogarna kan påverka hydrologin. Detta är viktigt att beakta så skogarna inte torrläggs.
- Rödlistade arter kan kollas upp på SLU:s artdatabank.
- Åtgärder utanför Natura 2000-området, och som ändå kan komma att påverka intresset, kräver tillstånd.

Rekreation och friluftsliv

Idrottsplats finns i norra delen av Bie. Skogarna på östra sidan om sträckan tillhör närrekreationsområdet för Katrineholm. Det finns sommarstugor samt badplats vid Malmsjöarna.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns i närheten av vägen. Vägen sträcker sig dock genom ett landskap med stenåldersbosättningar och även utmarks- och torplämningar. Det har hittats lösfynd (yxor) samt gamla bytomter från stenåldern längs den tidigare vattenleden (öppna området kring Sund). Beroende på hur den befintliga vägen är byggd så kan det ligga kvar lämningar under vägen. Om de planerade åtgärderna går utanför den befintliga asfaltsytan behövs enligt AL en

arkeologisk utredning. Vägverkets korta tidsplan är kritiskt med tanke på handläggning av ansökan om tillstånd enligt fornminneslagen, länsstyrelsens prövning om undersökning är nödvändig samt eventuell förundersökning och undersökning. Även platser där mindre åtgärder ska ske (viltstängsel, materialsamlingar under byggskedet, tillfälliga vägar etc) kan komma att behöva undersökas.

Andra värdefulla miljöer

- Hälsobrunnen, grunden till Bie
- Äsplunda bystruktur
- Oxlångstorp (byggnaderna dock flyttade)
- Gruvmiljön vid Malmsjöarna.

Kan läsas om i Sörmlandsbygden 88:1,2 och 7000 år. Katrineholms kommun Kulturmiljöplan.

Behov av gång/cykelväg

MR berättar om den undersökning som Vägverket gjort avseende gång- och cykelvägar och vilka behov som identifierats. Sträckan mellan Katrineholm och Bie markeras att ha behov av gång- och cykelförbindelse. Nu cyklar få pga den tunga trafiken. Om det fanns en separat cykelväg kunde många tänkas cykla, jmf. Valla. Kommunen instämmer att det kan finnas ett behov att knytta Strängstorp och Katrineholm med en GC-väg, men var osäkra på betydelsen (funktionen) av en förlängning till Bie.

Nuvarande verksamheter som bör beaktas i förstudien

- Soptippen med dess lakvatten. Ska eventuellt bli regional och ta emot sopor även från Vingåker och Flen. Mer uppgifter finns att hämta på Katrineholms kommun, Miljöförvaltningen.
- Bergtäkten som öppnades för ca 5 år sedan. Är tänkt att fungera ca 50 år framåt. Ägs av NCC. Det finns eventuellt utredningar (arkeologiska, miljö) som gjordes före öppnandet. Mer uppgifter kan hämtas från Miljöenheten på Länsstyrelsen.
- Ny plats för brandförsvarets övningsfält söder om sjukhuset Karsudden. Även plats för ny brandstation på sikt.
- Sjukhuset Karsudden har nyss utökat antalet platser och kommer att vara kvar
- Flygfältet används bara av sportflygare
- Soptippen och sjukhuset läge är tänkt att ha bra kopplingar och tillgänglighet mellan staden och dessa anläggningar. Åtgärderna bör beakta detta.

Övriga planer

Ny Förbifart Katrineholm planeras. Trafiken ska ledas runt Katrineholm och inte igenom. En anslutningspunkt vid korsningen väg 56 och 674. Förbifarten och de planer som finns för den bör utredas och tas hänsyn till i inom Förstudien.

Underlag för förstudiearbetet

HBG och MR fick kompletterande kartmaterial från Länsstyrelsen med avseende på natur- och kulturmiljöer, samt information om Kombiterminalen från Katrineholms kommun.

På Länsstyrelsens hemsida kan även hittas kartlager med militär verksamhet samt markföreningar.

5. Diskussion

En viktig diskussion fördes om hur denna förstudie relaterar till ett större perspektiv. Råta linjen-gruppen med representanter från alla kommuner mellan Gävle och Norrköping jobbar med dessa frågor. I Sörmland är väg 56 och 55 stomvägar som kan sägas vara i klass med de radiella europeiska vägar som inneburit tillväxt och samhällsutveckling i de regioner där de finns.

WSP (Bengt Andersson) har gjort utredningar som kan användas. Regionförbundet borde kontaktas i syfte att integrera och kombinera planer som denna. Ur Katrineholms synvinkel är det viktigt att undvika att få en flaskhalslösning på denna sträcka.

Mötesdeltagarna efterlyste vikten att i förstudien belysa kopplingen av denna sträcka och den storskaliga strukturen på godsstråket "råta linjen". Detta projekt bör enligt mötesdeltagarna ha ett systemperspektiv för att lyckas, det vill säga hur ser hela kopplingen ut mellan Eskilstuna och Katrineholm? Sträckindelningen, hastighetsstandarden och etapputbyggnaden bör planeras med hänsyn till detta. Om inte det materialet är redan framtaget, är förstudien en lämplig arena för att hantera dessa frågor. Hur ser Vägverket på detta och Råta linjen-gruppens arbete?

Astrid Värnild från Länsstyrelsen, Västmanland vet mycket om detta. Råta linjen-gruppens talesman är Håkan Jonsson, Västerås.

Kommunen vill hellre prioritera väg 55 ekonomiskt. Därför undrar man hur detta projekt ska finansieras? Ingår väg 56 i nationella planen?

Det har gjorts en Idéstudie/förstudie (gammalt) om väg 230 Eskilstuna, beställd av Vägverket. Carina Jönhild, Regionförbundet, sitter i beredningen nationellt/regionalt och kan vara lämplig att bjuda till samrådsgruppen.

6. Fortsatt arbete

Det bör vara aktuellt med ett extra samråd (denna grupp utökat med Regionförbundet och länstrafiken) för att diskutera planeringen och finansiering av projektet (inspel från VV) samt redovisning av åtgärdsförslagen i förstudien. Tidsmässigt kan det vara lämpligt innan granskningshandling ska lämnas till Vägverket.

7. Övriga frågor

Nej.

Bilaga 2. Minnesanteckningar samråd Länstrafiken i Sörmland

Datum och plats	2009-05-13 telefonmöte
Närvarande	Helena Brämerson Gaddefors, Ramböll, Ante Lövgren, Länstrafiken Sörmland
Upprättat av	Helena Brämerson Gaddefors
Delgivning	Fredrik Karlsson Vägverket (FK), Andreas Asp Vägverket,

Mötet syftade till att informera Länstrafiken i Sörmland om förstudien och hämta information och kompletterande underlag till arbetet.

1. Information från länstrafiken i Sörmland

Förutom linje 714 trafikerar även 679 och 685 sträckan. Linje 714 har bra beläggning och passagerarna utgörs av skolbarn samt pendlare till Eskilstuna. De övriga linjerna utgörs till största delen av skolbarn som åker till Katrineholm, men även i andra riktningen till Bie (från exempelvis Strängstorp)

På morgonen går fyra bussar från Bie (varav tre kommer längre ifrån för upphämtning medan en utgår från Bie). Alla fyra bussarna är fulla med skolbarn på morgonen.

Alla busshållplatser används. Det är mest av och påstigande i Strängstorp men annars kan man inte säga att någon hållplats används mer än någon annan. Länstrafiken har ej statistik per hållplats utan endast zon-statistik.

Det finns bussfickor vid alla hållplatser längs väg 56 utom vid Karsuddens sjukhus i riktning mot Katrineholm. Här stannar bussen i korsningen på vägen till Karsudden, vilket inte är någon bra lösning.

I Strängstorp är hållplatsen belägen på parallellvägen på grund av dålig sikt på krönet förbi samhället. Det blir bättre, säkrare miljö för barnen.

Ett mitträcke skulle påverka passagerarna negativt vid passager över vägen till och från hållplatserna.

Bilaga 3. Minnesanteckningar Öppet hus

Nedan följer en sammanställning av de synpunkter som framkom avseende Förstudie v 56 Katrineholm – Bie under Öppet hus i Bie skola.

2009-02.26 kl 17.00 – 19.00	Öppet hus	Bie skola	Fem män Två kvinnor
-----------------------------------	-----------	-----------	------------------------

Bie

- Mörka korsningar såväl vid norra som södra infarten till Bie.
- Belysning önskas.
- Otäckt och farligt att svänga vänster in mot Bie vid norra infarten.
- Bie en "sovstad" idag.

Strängstorp

- Södra infarten syns inte, men används mer än den norra eftersom det är bättre siktförhållanden.
- Vid norra infarten är det dålig sikt mot söder, Det är dålig sikt på grund av det höjdrön som begränsar sikten. Det är trångt när bussen kommer.
- Ska båda infarterna behållas eller bara en? Vad händer med bullerskärm om bara en infart behålls?
- Cyklister tar sig mellan Katrineholm och Strängstorp under sommarhalvåret. I övrigt är det få som cyklar på sträckan Katrineholm – Bie.
- Infartsvägarna ligger högre än väg 56. Nivåskillnader till infartsvägarna efter det att vägen byggdes om 1993 och profilen höjdes.

Övriga synpunkter

Bergtäkt

Fullastade fordon har svårt att få upp hastigheten vid utfart. Detta påverkar hastigheten på väg 56.

Björkhaga

Fastigheten ligger i direkt anslutning till väg 56 norr om Strängstorp på vägens västra sida. Bullervallen har sjunkit ihop och ger ej tillräckligt skydd längre. Kompletteras gärna med plank på krönet så att befintlig vegetation (granar) kan behållas i möjligaste mån. Vägverket får ej göra mer anspråk på fastigheten – breddning av väg på östra sidan.

Nordankärr

En problemkorsning

Busshållplatser

Läget på busshållplatserna diskuterades.

Omledningsvägnät

Väg 56 fungerar som omledningsvägnät.

Anslutning Förbifart Katrineholm

Anslutningen av förbifarten till väg 56 diskuterades.

Vilt

Det finns mycket vilt som korsar vägen. Nu finns inte så mycket älgar längre.

Vägverket
Region Mälardalen
Box 1140, 631 80 Eskilstuna
Besöksadress: Tullgatan 8
www.vv.se vagverket.esk@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Telefax: 016-15 70 05.



Vägverket