

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Vägplan Väg 50, Nykyrka-Brattebro backe

Motala kommun, Östergötlands län samt Askersunds kommun, Örebro län

2019-10-15

Projektnummer: 138 382



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Vägplan, Väg 50 Nykyrka Brattebro backe  
Skapat av: ÅF Infrastructure AB  
Dokumentdatum: 2019-10-15  
Projektnummer: 138382  
Version: 2.0

Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Jonas Danielsson  
Uppdragsansvarig: Mikael Edström, ÅF Infrastructure AB  
Distributör: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Sammanfattning .....                                           | 4  |
| Planläggningsbeskrivning.....                                  | 4  |
| Samrådsrets i skedet samrådsunderlag (Förstudie).....          | 6  |
| Samrådsrets i skedet samrådshandling .....                     | 7  |
| Samråd i skedet samrådsunderlag (Förstudie) .....              | 9  |
| Samråd med myndigheter och organisationer .....                | 9  |
| Samråd med allmänheten .....                                   | 13 |
| Samråd i skedet samrådshandling.....                           | 18 |
| Samråd med berörda länsstyrelser .....                         | 18 |
| Samråd med berörda kommuner .....                              | 22 |
| Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer ..... | 27 |
| Samråd med allmänheten .....                                   | 32 |
| Möte på orten .....                                            | 34 |
| Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda .....      | 36 |

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## Sammanfattning

Samråd i skedet samrådsunderlag (Förstudie) har skett med myndigheter, organisationer och allmänhet via samrådsmöten och remissad Förstudie, daterad 2012-04-23. Länsstyrelserna Örebro och Östergötlands län har i gemensamt beslut med förstudie för Väg 50 delen Nykyrka-Brattebro backe som underlag, 2012-11-26 beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Minnesanteckningar från möten, skrivelser och inkomna skriftliga synpunkter från skedet samrådsunderlag finns diarieförda på TRV 2011/80404.

Samråd i skedet samrådshandling har skett med en utökad samrådsrets eftersom projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Dokumenterat samråd har främst skett i följande forum:

- Möten med Länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län
- Möten med Motala och Askersunds kommun
- Möten med Östgötatrafiken, länstrafiken i Örebro län, räddningstjänster och ledningsägare
- Övriga myndigheter och organisationer har brevledes anmodats att inkomma med synpunkter på samrådshandling daterad 2018-01-08 som funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida
- Informationsmöten och samrådsmöten för allmänheten
- Möten på orten för allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda
- Enskilda möten på orten med särskilt berörda

Minnesanteckningar från möten, skrivelser och inkomna skriftliga synpunkter finns diarieförda på TRV2014/94982 och TRV2017/43740.

## Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådsrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen

tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för projektet har uppdaterats vid följande tillfällen:  
2014-08-01, 2014-10-13, 2014-11-25, 2016-10-07, 2017-03-27, 2017-10-31.

# Samrådskrets i skedet samrådsunderlag (Förstudie)

Samrådskrets utöver allmänheten bestod av:

- Motala kommun
- Motala kommun, Plan- och miljökontoret
- Askersunds kommun, Tekniska förvaltningen
- Sydnärkes miljöförvaltning
- Länsstyrelsen Östergötland
- Länsstyrelsen Örebro
- Regionförbundet Östsam
- Regionförbundet Örebro
- Östgötatrafiken
- Länstrafiken Mälardalen AB
- Örebro läns landsting
- Landstinget i Östergötland
- Polisen, Motala
- Polisen, Hallsberg
- Räddningstjänsten, Motala
- Nerikes brandkår
- Naturskyddsföreningen Östergötland
- Naturskyddsföreningen i Askersund
- Fältbiologerna
- Riksantikvarieämbetet
- Naturvårdsverket
- LRF Östergötland och Örebro
- Försvarsmakten

## Samrådsrets i skedet samrådshandling

Projektet antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed har samrådsretsen utökats till att även innefatta övriga statliga myndigheter vars verksamhetsområden berörs och organisationer som kan antas bli berörda. Samrådsretsen har identifierats med hjälp av Trafikverkets checklista och i samråd med länsstyrelserna. Lokala föreningar har identifierats med hjälp av kommunernas hemsidor.

- Markägare och nyttjanderättshavare som är direkt berörda
- Boende i området
- Räddningstjänsten Motala-Vadstena
- Nerikes brandkår
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Sveriges Åkeriföretag
- Medevi brunn AB
- SMHI, Svenska meteorologiska och hydrologiska institut
- Havs- och vattenmyndigheten
- Vätternvårdsförbundet
- Polismyndigheten Region Öst
- Polismyndigheten Region Bergslagen
- Försvarsmakten
- SMC, Sveriges Motorcyklister
- NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
- Nationella viltolycksrådet
- Funktionsrätt Sverige
- PRO, Pensionärernas riksorganisation
- Länsstyrelsen Östergötland
- Länsstyrelsen Örebro
- Skogsstyrelsen
- AB Östgötatrafiken
- Länstrafiken Örebro
- Region Östergötland
- Region Örebro län

- Motala kommun
- Plan- och miljöförvaltningen Motala kommun
- Askersund kommun
- Sydnärkes miljöförvaltning
- Sydnärkes byggförvaltning
- Vattenfall AB
- Skanova
- Telenor Sverige AB
- Riksantikvarieämbetet
- Naturvårdsverket
- Arbetsmiljöverket
- Lantbrukarnas riksförbund, Östergötlands län
- Lantbrukarnas riksförbund Örebro län
- Naturskyddsföreningen i Östergötlands län
- Naturskyddsföreningen i Örebro län
- Naturskyddsföreningen Askersund
- Naturskyddsföreningen Motala
- Östergötlands ornitologiska förening
- Närkes ornitologiska förening
- Jägarförbundet Östergötlands län
- Jägarförbundet Örebro län
- Västra Ny hembygdsförening
- Friluftsförbundet
- Intresseföreningen Medevi brunn
- Vätternrundan
- Stiftelsen Adventistsamfundet, Västerängs lägergård
- Jordbruksverket

## Samråd i skedet samrådsunderlag (Förstudie)

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2011/80404.

### Samråd med myndigheter och organisationer

Den 10 april 2012 hölls tidigt samråd med representanter från Länsstyrelsen i Östergötlands samt Örebro län, Motala kommun samt Askersund kommun.

#### Sammanfattning av samrådssynpunkter:

- Den smala korridoren mellan Nykyrka och Medevi möjliggör inte nybyggnad på denna sträcka
- De delsträckor av dagens väg 50 som eventuellt utgår kommer fortsättningsvis att vara till stor nytta
- Kommunerna vill på sikt kunna cykla hela sträckan Motala-Nykyrka-Övralid-Medevi-Nydalen-Stora Forsa. Området har stor turistpotential med Vättern och Göta kanal.
- Båda kommunerna har planer på att utveckla bostadsområdena i anslutning till vattnet. Vid Västanvik finns planer på att utöka med 400 tomter. Detta skulle innebära en ökad trafik hit.
- Trafiken kan förväntas öka mer än framtagen prognos med hänsyn till ny väg 50 mellan Mjölby och Motala.
- Det är viktigt med stråktänk med en jämn hastighet på längre sträckor. I och med detta är det viktigt att antalet korsningar minimeras.

*TRV kommentar: Synpunkterna mottagna.*

En förstudie för samråd daterad 2012-04-23 togs fram för väg 50 delen Nykyrka – Brattebro backe.

Förstudien var ute på remiss. Annonserad remisstid var 2012-04-24 till 2012-05-15. Under denna tid fanns förstudien tillgänglig på; internet ([www.trafikverket.se/projekt](http://www.trafikverket.se/projekt)), Trafikverket i Linköping (Ågatan 31) och Eskilstuna (Tullgatan 8), Trafikverkets utställningslokal för projekt BanaVäg Motala-Mjölby (Bispmotalagatan 6B, Motala), Motala kommun (Drottninggatan 2) och Askersunds kommun och biblioteket (Stöökgratan 8 resp. Lilla bergsgatan 12A).

Förstudien skickades på remiss till den definierade samrådskretsen utöver allmänheten.

Sammanfattning av synpunkter i yttranden över förstudien:

#### Länsstyrelsen Örebro län

- Länsstyrelsen i Örebro län stöder förstudiens intentioner och hoppas på en skyndsam fortsättning av processen i en vägutredning.

#### Länsstyrelsen Östergötland

- Länsstyrelsen ser det som viktigt att arbetet görs med syftet att förbättra framkomligheten och säkerheten m.m.
- De ser det som rimligt att breddning sker på sträckan söder om Medevi och att en nysträckning utreds norr om Medevi.
- De poängterar vägens läge nära Vättern, som är viktig för dricksvattenförsörjningen, vilken gör det viktigt att utreda miljöaspekter i det fortsatta arbetet. Det är viktigt att utreda vilka åtgärder som krävs för att negativ påverkan på vattenkvaliteten ska kunna undvikas. Detta är även viktigt med tanke på att vägen är primär transportled för farligt gods.
- Likaså är det viktigt att ta hänsyn till turismen och friluftslivet i anslutning till Vättern. Frågan om cykelväg på den aktuella sträckan tycker de bör vidareutredas, liksom hänsyn till riksintresset vid Medevi.
- Länsstyrelsen påpekar även att projektet kommer innebära ett visst intrång för jord- och skogsbruket vilkas lokala behov bör studeras.

#### Askersunds kommun

- Askersunds kommun uttrycker sin glädje över planerade ombyggnationer av riksväg 50.
- De betonar deras intresse för en väg utan ”ryckighet” med ideliga hastighetsgränsändringar och köbildningar vid på- och avfarter.
- De poängterar att sträckan ingår i ett större sammanhang som en länk mellan motorvägarna E4 och E20 och vikten av en jämn standard. De reagerar därför på att standarden bör vara lika som för den nybyggda delen mellan Motala och Mjölby. De tycker att en 1+1-lösning känns mycket avlägsen och ifrågasätter starkt att detta är ett alternativ. De överlåter till Trafikverket huruvida 2+1 eller 2+2 standard ska råda men anser att 2+2-standard på hela sträckan vore den bästa lösningen.

### Motala kommun

- Motala kommun anser det mycket angeläget att riksväg 50/Bergslagsdiagonalen byggs om på detta besvärliga avsnitt.
- De påpekar vikten av att utrednings- och planeringsprocessen bedrivs målmedvetet och snabbt så att man får en beredskap att starta bygget så snart det finns resurser.
- De poängterar att Motala och Askersunds kommuner planerar för en ökad bosättning i Stora Forsa, Nydalen och Västankvik samt att Medevi är ett viktigt besöksmål.
- De betonar vikten av cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet både för turism och evenemang (Vätternrundan) och för daglig cykelpendling.
- De vill ha separat cykelväg där vägen breddas till 2+1.
- Hänsyn till framkomligheten för jordbruksredskap bör tas.
- Kommunen förutsätter att åtgärder vidtas så att riktvärden för vägtrafikbuller följs.
- De påpekar även vikten av att beakta de bestämmelser för vattenskyddsområdet Vättern som nu arbetas fram. Likaså arbetet med den förstudie för gång- och cykelväg runt Vättern som pågår i regionförbundet Östsams regi.

### Riksantikvarieämbetet

- Riksantikvarieämbetet tycker förstudien ger goda förutsättningar att arbeta vidare med en lösning som kan anpassas till landskapet inklusive den byggda miljön och kulturmiljön.
- Förstudien ger en översiktlig information om registrerade fornlämningar. De påpekar vikten av att analysera denna information och fördjupa kunskapen om fornlämningarna i det fortsatta arbetet. Med detta ökar möjligheterna att bedöma konsekvenserna av de förändringar som blir följden av olika alternativa lösningar för vägens anläggande. I samråd med Länsstyrelsen kan sådana lösningar diskuteras, som minimerar ingrepp i fornlämnings- och kulturmiljöer.

### Försvarsmakten Högkvarteret

- Försvarsmakten har inget att erinra avseende förstudien för väg 50 mellan Nykyrka – Brattebro backe.

### Sydnärkes miljöförvaltning

- Miljöförvaltningen vill lyfta fram vikten av att bygga för framtiden och förespråkar nysträckning mellan Medevi och Brattebro backe.
- De påpekar att en väg anlagd med modern teknik på ett längre avstånd från sjön minskar risken för negativ påverkan på vattentäkten då en miljöolycka längs väg 50 kanske är den allvarligaste risken för dricksvattenförsörjningen.
- De menar även att anläggandet av separat gång- och cykelväg bör ges högre prioritet.
- Miljöförvaltningen förutsätter att skydd mot trafikbuller så som plank, vallar, extra fönster förutsätts beaktas i kommande planeringsskede.

### Länstrafiken

- Länstrafiken är angelägna om att få vara med vid planering av hållplatser längs sträckan. Dels för att hållplatserna placeras så att resenärerna har en säker väg att ta sig till hållplatsen och dels om det på något eller några ställen krävs en ensidig hållplats så att skolelever blir på- och avsläppta på rätt sida om vägen. Med säkra hållplatser ökar möjligheten för skolelever att resa med ordinarie kollektivtrafik istället för med taxi. Om antalet hållplatser minskar ökar behovet av cykelparkering vid hållplatserna.

### Motala kommun, Plan- och miljöförvaltningen

- Plan- och miljönämnden bedömer att åtgärden kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.
- De delar motiven till att vägen breddas i befintlig sträckning på sträckan mellan Nykyrka och Medevi.
- De påpekar att det finns många riksintressen i området och att kommande utredningar bör ta hänsyn till det men att dessa borde kunna kombineras med vägens riksintresse.
- Man bör i fortsatt arbete ta hänsyn till Vättern som vattenförekomst och som en viktig vattentäkt.
- Plan- och miljönämnden förutsätter att Trafikverket kommer följa riksdagens riktvärden för buller för nybyggnad av infrastruktur även på de sträckor där breddning sker och att detta hanteras i kommande planeringsskede.
- De påpekar vikten av naturvärdesinventeringar i den föreslagna korridoren och att utreda vilken barriäreffekt vägen kommer utgöra både för människor och djur.

- Det är även viktigt att utreda om vägen kommer utgöra ett hinder för lantbrukare längs vägen.
- Plan- och miljönämnden anser att det är viktigt att de oskyddade trafikanternas intressen beaktas och påtalar vikten av att busshållplatserna på sträckan finns kvar även om några kan behöva flyttas.

*TRV kommentar: Synpunkterna mottagna.*

## Samråd med allmänheten

Den 24 april 2012 hölls samråd med allmänheten. Samrådet hölls i Brunnssalongen på Medevi brunn kl. 16-20, med en presentation av projektet kl. 18.00. Mötet annonserades i Östgöta Korrespondenten, Motala tidning och Nerikes Allehanda. I annonsen fanns information om utställelsen av förstudien för samråd daterad 2012-04-23. Samrådstid startade i och med samrådsmötet och var annonserad att pågå under tre veckor framåt.

Drygt 70 personer var närvarande vid presentationen av projektet kl. 18.00. Tidigare hade cirka 20 personer varit på plats och fått information mellan 16.00-18.00. Av de närvarande var cirka 70 % män och 30 % kvinnor.

Sammanfattning av synpunkter och frågor från samrådsmötet:

- Från länsgränsen och norrut saknas sidoräcken på befintlig väg. Vägen går nära Vättern som är känslig för utsläpp. Varför har inte Trafikverket åtgärdat detta?

*TRV kommentar: Det kan inte vi svara på direkt, utan skickar frågan vidare till Trafikverkets driftavdelning.*

- Det är väldigt kort tid efter detta möte för yttranden, bara tre veckor. Kan det förlängas?

*TRV kommentar: Tre veckor är praxis, Trafikverket vill ha synpunkter innan den 15 maj. Synpunkterna ska inarbetas i förstudien.*

- Norra infarten till Medevi fanns med i de tidigare utredningarna som gjorts. Hur blir det nu? Finns det med fortfarande?

*TRV kommentar: Det är för tidigt att svara på detaljfrågor i detta skede.*

- Är det ok med 1+1 med den trafikmängd som räknats fram? Eller blir det 2+1 längs hela sträckan?

*TRV kommentar: 1+1 fungerar med aktuella trafikmängder. Hur fördelningen blir mellan 1+1, och 2+1 kan vi inte svara på i detta skede.*

- Dåligt framförhållning av Trafikverket med kallelsen inför detta möte. Annons i tidningen tre dagar innan mötet, i Motala tidningen.

*TRV kommentar: En miss av Trafikverket. Vi beklagar detta.*

- Ni nämner att trafiken består av ca 20 % tung trafik. Jag har hört att en lastbil sliter 10000 gånger mer än en personbil på vägen. Är det sant?

*TRV kommentar: Det kan inte Trafikverket svara på.*

- Ni säger att en byggstart kan ske mellan åren 2016-2018. Är det rimligt?

*TRV kommentar: 2016 är lite tidigt, men 2017 är mer rimligt. Men processen kan påverkas av politik, överprövningar, osv.*

- När fastställs vägsträckningen?

*TRV kommentar: Vägens läge fastställs i arbetsplaneskedet, ca ett år innan byggandet startar. Fastställd väglinje gäller i fem år.*

- När kommer marklösen att ske?

*TRV kommentar: Avtal om ersättning kan skrivas när arbetsplanen vunnit laga kraft, det vill säga ungefär vid byggstart.*

- Kommer det ges möjlighet att bli remissinstans?

*TRV kommentar: Trafikverket kommer att lägga ut allt på nätet. Även synpunkter kan lämnas där.*

- När kan man överklaga vägens linje?

*TRV kommentar: Vid fastställandet av vägplanen. Då har markägaren möjlighet att överpröva beslutet. Men Trafikverket vill ha in synpunkter under hela processen.*

- Vid olyckor på väg 50 leds trafiken in på den lilla vägen mellan Godegård-Zinkgruvan. Den vägen är smal och borde rustas för att fungera som omledningsväg. Den är även skyltad som cykelled. Vägen är belagd till länsgränsen, sedan är det grusväg. Detta borde samordnas med driften på Trafikverket för att få den delen belagd.

*TRV kommentar: Trafikverket ska prata med driftavdelningen om detta.*

- Finns det några påtryckningar från Länsstyrelsen och Vätternrundan om cykelbanor och cykelmöjligheter längs väg 50?

*TRV kommentar: Detta har diskuterats med Länsstyrelsen. Det finns ett tänk om detta och det arbetas parallellt med sådana frågor i andra projekt.*

- På mötet framfördes att korsningen vid Vätterns väveri är farlig och att Trafikverket bör se över den.

*TRV kommentar: Trafikverket antecknar synpunkten.*

- Den södra delen ska ju bli 2+1 väg. Kommer anslutningsvägarna att samlas ihop till en korsningspunkt?

*TRV kommentar: Det är för tidigt att svara på i detta skede. Det kan vi svara på i detaljprojekteringen.*

- Det blir trångt om ett utryckningsfordon vill förbi en traktor på en 1+1 sträcka.

*TRV kommentar: Trafikverket antecknar synpunkten.*

Sammanfattning av skriftliga samrådssynpunkter:

- En ombyggd väg ger en ökad hastighet och ökad trafikmängd som innebär ökade utsläpp. En långtradare på 60 ton förbrukar 56 % mer bränsle om den ökar hastigheten från 70 till 110 km/timme och att det av en liter bränsle blir 2,3 kg koldioxid samt att en "tradare" drar runt fyra liter per mil.
- Närheten till Vättern gör att det ständigt blåser sydvästliga vindar vilket innebär att alla föroreningar från trafiken drivs in över land öster om väg 50 och sprids på de som bor där och på kravodlingar. Man trycker därför på vikten av att en ny väg dras så långt österut som möjligt, på andra sidan av odlingar och bebyggelse.
- Man välkomnar en säkrare trafiksituation men oroar sig för placeringen av in- och utfart till Medevi/Västanvik samt den ökade hastigheten till 100 km/timme.
- Man upplever redan idag höga bullernivåer och dessa kommer att förvärras.
- Vätternrundan genererar mycket cykelträning längs vägen och att det vore av största vikt för trafiksäkerheten att ha skilda cykelbanor längs väg 50. Behåll eventuell frångången del väg 50 som cykelväg eller dra en ny cykelväg parallellt med en nybyggd väg.
- Dra riksväg 50, vid Medevi, så långt öster ut som möjligt (genom eller öster om f.d. Stavsjön). Infarten till Västanvik placeras så långt norr ut som möjligt och samordnas med infart till Medevi Säteri.
- Det är dags att vägen åtgärdas snarast. Hastigheten på vägen är betydligt högre än den skyltade på 70 km/h. Varje vecka sker det någon olycka – större eller mindre och nästa gång den inträffar kanske det är väldigt nära

Vättern, som levererar dricksvatten.

- Förr hade vägen som uppgift att skapa kontakt och samhörighet inom bebyggelsen. Då var det viktigt att vägen gick nära hus och gårdar. Idag strävar man efter att lägga större vägar utanför samhällen. Att slå sönder/dela en, sedan lång tid tillbaka, ihophållen bygd med en 100-väg skulle vara förödande. Man bör kunna prioritera mänskliga värden framför ekonomi och effektivitet. Det bör vara självklart att en ny väg ger förbättringar och vinster för alla, såväl de som bor och berörs av den nya vägen som de som ska färdas på den.
- En grupp har tagit fram ett eget alternativ efter den framtagna lokaliseringsplanen 1994. Alternativet är en variant på alternativ fyra i lokaliseringsplanen som de kallar justerat alternativ 4. I skrivelser listas bl.a. motiv till varför vägen borde placeras öster om bygden vid Stora Forsa och Södra Kärra och inte enligt det alternativ som arbetsplanen från 1997 redovisar.
  - Området är en levande landsbygd med både sommarbostäder och permanentboenden med stor andel barnfamiljer. Hela området kännetecknas av rikt friluftsliv
  - Barriäreffekten av vägen kommer att öka ytterligare med mötteseparering och ökad trafikmängd
  - 80 % av vindarna är västliga och vägen bör därför ligga så långt öster om bebyggelsen som möjligt. Både med avseende på buller och föroreningar. En väg som dras inom området "Riksintresse planerad väg" kommer inte att leva upp till Trafikverkets miljöpolicy
  - Man betonar även Vättern som vattentäkt och de utredningar som pågår att sjön ska kunna försörja en stor del av bl. a. Närke. Många av de som bor i området har även egna färskvattenbrunnar. Då väg 50 är primär transportväg för farligt gods och med den stora andelen tung trafik som finns bör vägen placeras så långt från Vättern som möjligt.
  - De påpekar även bristerna för de oskyddade trafikanterna då ingen separat gång- och cykelväg föreslagits i förstudien
- Den tidigare föreslagna vägsträckningen, alternativ 2, anses även i dagsläget vara den mest lämpliga.
- I skrivelse från Medevi Brunn AB poängteras vikten av den unika brunnsmiljön och det kulturhistoriska värdet. De är inte emot en ändring av nuvarande sträckning men önskar att det möjligen ska underlätta för gäster att hitta och stanna. Området får inte heller påverkas negativt av

buller och trafik. De vill därför gärna vara involverade i planeringen av projektet och diskutera lämpliga lösningar och förslag när sådana presenteras.

*TRV kommentar: Synpunkterna mottagna.*

### **Beslut miljöpåverkan**

Länsstyrelserna Örebro och Östergötlands län har i gemensamt beslut med förstudie för Väg 50 delen Nykyrka-Brattebro backe som underlag, 2012-11-26 beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. TRV 2011/80404:26.

För tillkommande gång- och cykelväg norr om det utredningsområde som ingick i förstudien har länsstyrelsen i Örebro län meddelat att inget extra beslut erfordras avseende miljöpåverkan. TRV2014/94982:172.

# Samråd i skedet samrådshandling

## Samråd med berörda länsstyrelser

I samband med framtagande av alternativa lokaliseringar har följande samråd och kontakter hållits med länsstyrelserna:

- Tidigt samråd med länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län, 2014-06-17. Minnesanteckningar TRV2014/94982:69.
- Möte i fält med länsstyrelsen i Örebro län, 2014-08-14. Minnesanteckningar TRV2014/94982:72.
- Samrådsmöte med länsstyrelsen i Örebro län, 2014-11-25. Minnesanteckningar TRV2014/94982:66.
- Samrådsmöte med länsstyrelsen i Östergötlands län, 2014-12-18. Minnesanteckningar TRV2014/94982:64
- Yttrande från länsstyrelsen i Örebro län, daterat 2015-12-03, över upprättad samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09. TRV2014/94982:47
- Yttrande från länsstyrelsen i Östergötlands län, daterat 2015-12-04, över upprättad samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09. TRV2014/94982:46.

Länsstyrelserna har 2015-10-21 informerats per brev att Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09 har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och att yttrande önskas senast 2015-12-04.

## Sammanfattning av samrådssynpunkter

Oavsett vilken lokalisering som väljs är det viktigt att:

- Jord- och skogsbrukets tillgänglighet tvärs och längs vägen tillgodoses
- Bruksmarker undviks i så stor utsträckning och att man även ser på möjligheten att arrondera
- Vättern med till denna kopplade vattendrag och vattentäkter skyddas mot utsläpp vid ev. olycka
- Möjliggöra för oskyddade trafikanter att färdas avskild från väg 50 där sidovägnät saknas
- Bullerskyddsåtgärder för bostäder behöver utredas men ser inget behov av bullerskyddsåtgärder med anledning av friluftslivet (Länsstyrelsen Örebro).

*TRV kommentar: Synpunkterna mottagna.*

Sammanfattning av synpunkter i yttranden över val av lokaliseringsalternativ:

#### Länsstyrelsen Örebro län

- Ur allmän naturvårdssynpunkt är alternativ 2 att föredra. Alternativ 0+, att bygga om i befintlig vägsträckning, innebär svårigheter att skapa viltpassager och få till bra lösningar för friluftslivet. Alternativ 0+ är även olämplig med dess närhet till sjön Vättern vilket medför omfattande skyddsåtgärder.
- Vid jämförelse mellan alternativ 2 och 8 när det gäller särskilt utpekade naturmiljöer är alternativ 2 att föredra. Alternativ 8 berör bl.a. ett värdefullt säterilandskap, biotopskyddad allé och Engelska parken tillhörande Medevi säteri.
- Den befintliga vägens platskontinuitet, som åtminstone sträcker sig tillbaka till medeltiden och att alternativ 2 och 8 riskerar att bl.a. sönderdela kulturmiljön i Stora Forsa och Södra Kärra utgör grund för att ur kulturmiljösynpunkt förorda alternativ 0+
- Länsstyrelsen anser i en samlad bedömning att vägombyggnaden kräver en ny vägdragning för att få en hög trafiksäkerhet och framkomlighet, skydd för olyckor med farligt gods och bra omlednings- och parallellvägar, som inte gör intrång på fastigheterna längs nuvarande väg 50. Såväl alternativ 2 som 8 är lämplig för fortsatt projektering. Alternativ 0+, upprustning av befintlig väg, ses inte som något alternativ.

#### Länsstyrelsen Östergötlands län

- För delen inom Östergötlands län när det gäller påverkan på särskilt utpekade miljöer är alternativ 2 något bättre än alternativ 8. Alternativ 8 berör det värdefulla säterilandskapet kring Medevi gård med bl.a. en biotopskyddad allé.
- Alternativ 8 med en dragning söder om Nydalen kommer längre bort från bebyggelsen vilket är en fördel ur bullersynpunkt
- Länsstyrelsen anser att både alternativ 2 och 8 är lämpliga för fortsatt arbete och att alternativ 0+ bedöms mindre lämpligt att gå vidare med och instämmer i det yttrande som Länsstyrelsen i Örebro lämnar.

*TRV kommentar: Trafikverket har i sitt ställningstagande, daterat 2016-01-05, angående val av lokaliseringsalternativ beslutat att alternativ 2 ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.*

I samband med framtagande av planförslag samt MKB utifrån valt lokaliseringalternativ har följande samråd och kontakter hållits med länsstyrelserna:

- Samrådsmöte med länsstyrelsen i Östergötlands län 2016-05-12, TRV2014/94982:63.
- Samrådsmöte med länsstyrelsen i Örebro län 2016-05-17, TRV2014/94982:61.
- Samrådsmöte angående yt- och grundvattenskydd med länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län 2017-01-26, TRV2014/94982:164
- Mejlkontakt med länsstyrelsen i Östergötlands län 2017-02-02, TRV2014/94982:198
- Samrådsmöte angående yt- och grundvattenskydd och användbarhet bergmassor med länsstyrelsen i Östergötlands län 2017-05-19, TRV2014/94982:114.
- Yttrande från länsstyrelsen Örebro län, daterat 2018-02-27, över upprättad samrådshandling, avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2018-01-08. TRV2014/94982:135
- Yttrande från länsstyrelsen Östergötlands län, daterat 2018-03-01, över upprättad samrådshandling, avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2018-01-08. TRV2014/94982:148

Länsstyrelserna har 2018-01-29 informerats per brev att underlag för avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning enligt nya kap 6 i miljöbalken samt samrådshandling beskrivning av lokalisering, utformning och miljöpåverkan, daterad 2018-01-08 finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida och att synpunkter önskas senast 2018-03-02.

Sammanfattning av samrådssynpunkter:

#### Länsstyrelsen Östergötlands län

- Man ser positivt på om bullervallar kan anläggas i anslutning till Medevi brunn för att minska bullret från vägtrafiken och därmed öka upplevelsevärdet vid brunnsmiljön.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas även om enbart arkeologisk utredning etapp 1 är genomförd.
- Rekommenderar att tillstånd till vattenverksamhet söks även om flödet ryms inom anmälan då man ser en fördel att ha rättskraft för en så viktig anläggning

- Öppna diken i jordbruksmark som ständigt eller under en stor del av året håller ytvatten eller fuktig markyta ska betraktas ingå i det generella biotopskyddet
- Förutom åtgärder för skydd av grundvatten/ytvatten bör även frågan om ekologiska kompensationsåtgärder lyftas inom hela projektet
- Kavlebäcken och Odensbergsbäcken utgör naturvärdesobjekt och ingår i åtgärdsplan upprättad 2009.
- Föreslagna riskreducerande åtgärder, vid yt- och grundvattenförekomster längs sträckan, i form av flackare vägslänter, säkrare sidoområde, högkapacitetsrällen, fördröjningsdiken och kantsten som skydd mot direktutsläpp vid korsande vattendrag bedöms som tillräckliga åtgärder för skydd mot utsläpp vid eventuell olycka.
- Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet för Vätterns vattenskyddsområde inom Östergötlands län anser att utifrån analysresultat av bergmaterial kan dessa användas till vägbyggnadsändamål inom projektet.
- I yttrande gällande avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning anser länsstyrelsen att såväl direkta som indirekta effekter behöver behandlas liksom effekter på såväl kort som lång sikt.  
Rubriken influensområde borde finnas med under flera rubriker utöver naturmiljö.  
Påverkan på närliggande Natura 2000-områden redovisas och konsekvensbedömmas eller om dessa inte påverkas motiv till sådan bedömningsgrund.  
Rubriken Människors hälsa bör även inrymma förorenad mark.

#### Länsstyrelsen Örebro län

- Vid avsaknad av gång- och cykelmöjlighet behöver det kompletteras med bra skyltade gång- och cykelvägar
- Att arkeologiska utredningar är genomförda är inget krav för att kunna godkänna miljökonsekvensbeskrivningen
- Bremendomen (EU) gör att tolkningarna av uppfyllelse MKN har skärpts vilket påverkar redovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen
- De objekt som omfattas av det generella biotopskyddet och som påverkas återskapas genom kompensationsåtgärder
- Miljösäkringen i vägplaneskedet och vidare till upphandlings- och byggskedet är mycket viktigt
- Fridlysta arter och arter som omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen och som påverkas behöver klargöras

- Föreslagna riskreducerande åtgärder, vid yt- och grundvattenförekomster längs sträckan, i form av flackare vägslänter, säkrare sidoområde, högkapacitetsräcken, fördröjningsdiken och kantsten som skydd mot direktutsläpp vid korsande vattendrag bedöms som tillräckliga åtgärder för skydd mot utsläpp vid eventuell olycka.
- I yttrande gällande avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning har länsstyrelsen inga synpunkter på redovisat innehåll.

*TRV kommentar: Synpunkterna mottagna.*

#### Samråd med berörda kommuner

I samband med framtagande av alternativa lokaliseringar har följande samråd och kontakter hållits med kommunerna:

- Tidigt samråd med Motala och Askersunds kommun 2014-06-17. Minnesanteckningar TRV2014/94982:69.
- Skrivelse från Askersunds kommun 2014-09-05, TRV2014/94982:37.
- Samrådsmöte med Askersunds kommun 2014-11-25, TRV2014/94982:71.
- Samrådsmöte med Motala kommun 2014-12-18, TRV2014/94982:64.
- Yttrande från Motala kommun, daterat 2015-12-01, över upprättad samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09. TRV2014/94982:49.
- Yttrande från Askersunds kommun, daterat 2015-12-04, över upprättad samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09. TRV2014/94982:48.

Kommunerna har 2015-10-21 informerats per brev att Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09 har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och att yttrande önskas senast 2015-12-04.

#### **Sammanfattning av synpunkter lämnade vid samråd med Motala kommun (MK) och Askersunds kommun (AK)**

Oavsett vilken lokalisering som väljs är det viktigt att:

- Vägen placeras så långt österut som möjligt i anslutning till Nydalen där exploateringsområde planeras (AK)
- Öppningar i mitträcket för jordbruksmaskiner tillgodoses (AK)
- Hänsyn tas till Vätternrundan samt turistprojektet cykelfri led runt Vättern (MK)

- Trafikverket ser över möjligheten att anlägga separat gång- och cykelväg norr om vägombyggnaden fram till anslutningen av väg 585 vid Gärdshyttan (AK)
- Korsningar utformas för 100 km/h så att en jämn trafikrytm erhålls (AK)
- Planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik anläggs så att oskyddade trafikanter trafiksäkert och smidigt kan nå kollektivtrafikpunkter och bebyggelse på ömse sidor av vägen (AK)
- Vägen ges högre grad av tvåfälsdelar än de 25–30 % i vardera riktningen som nu föreslås (AK)
- Vägen förses med slänträcken för att ge mera utrymme åt breda lantbruksmaskiner (AK)
- Möjliggöra för cykeltrafiken att ta sig mellan Askersund och Motala avskild från trafiken på väg 50 (AK)
- Vättern med till denna kopplade vattendrag skyddas mot utsläpp vid ev. olycka (AK)

*TRV kommentar: Synpunkterna mottagna.*

*- Gång- och cykelmöjligheten har utökats till att omfatta vägen från Nykyrka till väg 585*

*- Ingen hänsyn tas till Vättenrundan eller cykelfri led runt vättern.*

*- Samtliga korsningar kommer att anpassas för 100 km/h*

*- Korsningspunkter för oskyddade trafikanter kommer att ses över*

*- Varje fastighets behov kommer att studeras i kommande skede*

### **Sammanfattning av synpunkter i yttranden över val av lokaliseringsalternativ.**

#### Motala kommun

- Kommunen förordar alternativ 2 och ställer sig bakom yttrandet från Askersunds kommun.
- Påtalar vikten av att skydda mot vägtrafikbuller vid Västanvik och Medevi samt att vägstråket ges en trafiksäker och bekväm gång- och cykelförbindelse som anknyter till bebyggelsen längs sträckan.

### Askersunds kommun

- Kommunen motsätter sig alternativ 0+, ombyggnad i befintlig sträckning. Förordar alternativ 2 då denna lokalisering är samma som för tidigare upprättad arbetsplan från 1997 och därmed har fastighetsägare längs sträckan länge varit inställda på att vägen kommer att dras i detta läge.
- Anser att endast 2+1 och 2+2 körfält är acceptabelt med omkörningsmöjligheter på minst 30 % helst upp mot 40 % i vardera riktningen.  
Påtar vikten av att sträckan får en jämn hastighetsstandard om 100 km/h utan lokala hastighetsbegränsningar vid korsningar.
- Kommunen anser att de platser där gång- och cykelväg passerar väg 50 måste utföras planskilda. Vidare så bör gång- och cykelvägnätet utföras så att det blir en del av den cykelled som planeras runt Vättern och samtidigt utformas så att det ansluter till kollektivtrafikpunkter och pendlarparkeringar. Samtliga planskilda passager för korsande vägar ska ha en separat gång- och cykelbana vid passagen och bör vara belyst.  
Ett alternativ till den gång- och cykelväg som framgår av samrådshandlingen och som föreslås gå fram till korsningen väg 50/585 är att placera denna väster om väg 50 och förlänga den norrut till enskild väg där man når en befintlig planskild passage.
- Kommunen påtar vikten av tillräckligt utrymme för lantbruksmaskiner som behöver färdas på vägen och förordar slänträcken.

*TRV kommentar: Trafikverket har i sitt ställningstagande, daterat 2016-01-05, angående val av lokaliseringsalternativ beslutat att alternativ 2 ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Synpunkterna i yttrandena mottagna.*

*- Korsande vägar förses inte med separata gång- och cykelbanor då trafikmängden på vägarna är låg.*

### **I samband med framtagande av planförslag samt MKB utifrån valt lokaliseringsalternativ har följande samråd och kontakter hållits med kommunerna:**

- Samrådsmöte med Motala kommun 2016-05-12, TRV2014/94982:63.
- Samrådsmöte med Askersunds kommun och Sydnärkes miljöförvaltning och byggförvaltning 2016-05-17, TRV2014/94982:61.
- Mejlkontakt med Motala kommun 2016-06-28, TRV2017/94982:85
- Samrådsmöte angående yt- och grundvattenskydd och användbarhet bergmassor med Sydnärkes miljöförvaltning 2017-05-19, TRV2014/94982:114.

- Samrådsmöte med Motala och Askersunds kommun, Sydnärkes miljöförvaltning, Sydnärkes byggförvaltning 2017-10-11, TRV2014/94982:149
- Mejlkontakt med Sydnärkes byggförvaltning avseende hantering av intrång i byggnadsplan för Fritidsområde Nydalen, norra delen 2018-02-01, TRV2014/94982:151
- Yttrande från Motala kommun, daterat 2018-02-20, över upprättad samrådshandling, avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2018-01-08. TRV2014/94982:134
- Yttrande från Askersunds kommun, daterat 2018-03-06, över upprättad samrådshandling, avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2018-01-08. TRV2014/94982:146

Kommunerna har 2018-01-29 informerats per brev att underlag för avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning enligt nya kap 6 i miljöbalken samt samrådshandling beskrivning av lokalisering, utformning och miljöpåverkan, daterad 2018-01-08 finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida och att synpunkter önskas senast 2018-03-02.

**Sammanfattning av samrådssynpunkter** MK (Motala kommun), AK (Askersunds kommun), SM (Sydnärkes miljöförvaltning, SB (Sydnärkes byggförvaltning)

- Viktigt att räkna på bullernivåerna vid Medevi brunn då detta är ett större turistmål (MK)
- De kulverterade diken som ingår i dikningsföretag ingår inte i vattenskyddsområdet för Vättern med tillflöden (AK, SM)
- Miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsten vid Stora Forsa och söderut mot länsgränsen samt Vättern bör redovisas (AK, SM)
- Positivt att Trafikverket beslutat att vägen ska byggas ut med 2+1-körfält på hela sträckan (AK)
- Föreslagna riskreducerande åtgärder, vid yt- och grundvattenförekomster längs sträckan, i form av flackare vägslänter, säkrare sidoområde, högkapacitetsrällen, fördröjningsdiken och kantsten som skydd mot direktutsläpp vid korsande vattendrag bedöms som tillräckliga åtgärder för skydd mot utsläpp vid eventuell olycka (SM).
- Sydnärkes miljöförvaltning som tillsynsmyndighet för Vätterns vattenskyddsområde inom området för Örebro län anser att utifrån analysresultat av bergmaterial kan dessa användas till vägbyggnadsändamål inom projektet.

- Funktionen för den längsgående gång- och cykelförbindelsen bibehålls även om den planerade gång- och cykelvägen förlängs och ansluts till enskild väg mittför Gärdshyttans gård i norr (AK).
- Vägen borde föras med slänträcken och inte som nu föreslås placeras som vanliga sidoräcken för att ytterligare öka den fria bredden längs enfältsdelar vilket skulle underlätta för främst jordbrukstransporterna (MK).
- Nyttjande av de enskilda vägarna för den längsgående gång- och cykelförbindelsen måste säkerställas genom avtal (MK, AK)
- Inga högre krav än de som gäller för Trafikverket kommer att ställas med avseende på bullerskyddsåtgärder (MK, AK)
- Då ytterst liten del av byggnadsplan för Fritidsområde Nydalen, norra delen berörs är detta att betrakta som en mindre avvikelse med hänvisning till PBL 9 kap. 31 § c. Genomförandetiden för planen har gått ut och åtgärden är förenlig med planens syfte och kan dessutom tolkas som att det tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller allmänt intresse (SB).
- I yttrande gällande samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning har Motala kommun inget att erinra på den föreslagna avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivning.  
Poängterar att ökade bullerstörningar för bebyggelsen vid Västanvik måste belysas noga och bulleråtgärder vidtas.  
De positiva miljöeffekterna av den längsgående separata gång- och cykelmöjligheten bör framgå av miljökonsekvensbeskrivningen.
- I yttrande gällande samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning har Askersunds kommun framfört önskemål om att en informationsficka anläggs i norrgående riktning i anslutning till Forsa.  
Anser att Trafikverket ska vara intressent i de enskilda vägar som ingår i den längsgående gång- och cykelmöjligheten för att säkerställa att dessa hålls öppna och i bra skick.  
Föreslår närvarostyrd belysning vid busshållplatser för att bl.a. öka tryggheten.  
Önskemål om ytterligare viltpassage för större vilt.  
Lägen för småviltpassager behöver preciseras.

*TRV kommentarer: Synpunkter motagna.*

*- På grund av den höga andelen motorcyklar under sommarhalvåret får inte stållineräcken förekomma inom projektet. Det finns idag få slänträcken som inte är av stållinetyp och som är CE-märkta. Dessutom förekommer på långa sträckor inom projektet högkapacitetsräcken vid vattenskyddsområden,*

*grundvattenförekomster, höga bankar och broar och dessa ska enligt regelverket placeras i stödremsan. TRV har därför beslutat att inte använda sig av slänträcken inom detta projekt.*

*- Hur åtkomsten till enskilda vägar för den långsgående gång- och cykelförbindelsen säkerställs får diskuteras vidare i det fortsatta arbetet.*

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

**I samband med framtagande av alternativa lokaliseringar har följande samråd och kontakter hållit med övriga myndigheter och organisationer.**

- 2014-12-16, Samrådsmöte med Regionförbundet i Örebro, ambulansen samt Länstrafiken i Örebro län (inbjudna som inte deltog Polisen Örebro, Askersunds kommun, Nerikes brandkår), Minnesanteckningar TRV2014/94982:65
- 2014-12-18 Samrådsmöte med Motala-Vadstena Räddningstjänst (inbjudna som inte deltog var polisen och ambulans), Minnesanteckningar TRV2014/94982:70.
- 2014-12-18, Medevi Brunn AB, skrivelse, TRV2014/94982:7
- 2015-01-23 Nydalens fritidsområdes samfällighetsförening, skrivelse, TRV2014/94982:24
- 2015-01-23 Västansviks samfällighetsförening, mejl, TRV2014/94982:23
- 2015-03-18 samråd med Östgötatrafiken, Minnesanteckningar TRV2014/94982:166
- Yttrande från Region Örebro län, daterat 2015-11-18-12-03, över upprättad samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09. TRV2014/94982:45.

#### **Sammanfattning av samrådssynpunkter**

- Öppningar i mitträcket krävs även för räddningstjänsternas ändamål vilket är speciellt viktigt där sidovägnät saknas.
- Möjligheten att anlägga hållplats för expressbuss längs ev. nysträckning bör tas med i kommande skede.
- Gång- och cykelvägnätet bör bindas ihop genom att anlägga gång- och cykelvägnät norr om vägombyggnaden.
- Medevi Brunn AB anser att det viktigaste är att begränsa bullret från vägtrafiken och inte försämra infarter till verksamheten.
- Nydalens fritidsområdes samfällighet önskar att alternativ 1 och 0 ej byggs utan att en östligare dragning väljs.

- Region Örebro län har inkommit med samrådsyttrande avseende Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09 som funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida.  
Regionen Örebro län förespråkar lokaliseringsalternativ 2 och att påpekar att stor vikt bör läggas vid att anordna trafiksäkra och gena cykelförbindelser längs sträckan. Trafikering med kollektivtrafik kommer att fortgå längs befintlig vägsträcka och eventuella anslutningspunkter till ny väg behöver utformas trafiksäkert liksom hållplatser vid ev. om- eller nybyggnad av dessa.

*TRV kommentar: Synpunkter motagna. Projektet är förlängt med gång- och cykelbana norr om vägombyggnaden. TRV kommer att följa de lagar och reglerverk som finns för buller. TRV har gått vidare med alt. 2.*

**I samband med framtagande av planförslag samt MKB har följande samråd och kontakter hållit med övriga myndigheter och organisationer.**

- 2016-01-20, Västansviks samfällighetsförening, mejl, TRV2014/94982:58
- 2016-06-07, Skogsstyrelsen Linköpings distrikt, samrådsyttrande, TRV2014/94982:76
- 2016-06-26, Sveaskog, skrivelse TRV2014/94982:77
- 2016-09-13, samråd med Östgötatrafiken. Minnesanteckningar TRV2014/94982:167
- 2016-09-19, samrådsyttrande Östgötatrafiken. Mejl TRV2014/94982:100.
- 2016-09-27, samråd med Länstrafiken Örebro. Minnesanteckningar TRV2014/94982:168
- 2016-10-24, Samrådsyttrande Östgötatrafiken. Mejl TRV2014/94982:103
- 2016-11-08, Samrådsyttrande Östgötatrafiken. Mejl TRV2014/94982:211
- 2016-11-18, Samråd med Räddningstjänsten Motala och Nerikes brandkår. Minnesanteckningar TRV2014/94982:169
- 2017-02-23, Samrådsyttrande Länstrafiken Örebro. Mejl TRV2014/94982:107
- 2017-03-07, Samrådsyttrande Östgötatrafiken. Mejl TRV2014/94982:110
- 2017-04-11, samråd med Vätternrundan. Mejl TRV2017/43740:1
- 2017-06-12, Samrådsyttrande Länstrafiken Örebro. Mejl TRV2014/94982:177
- 2017-06-20, Samrådsyttrande skogligt biotopskyddsområde Skogsstyrelsen. TRV2014/94982:194

- 2017-06-30, Samråd med Vätternrundan. Mejl TRV2017/43740:2
- 2017-08-30, Samrådsmöte med Vattenfall, Skanova och Telenor. Minnesanteckningar TRV2014/94982:174
- 2017-09-20, Samrådsmöte med Länstrafiken Örebro. Minnesanteckningar TRV2014/94982:116
- 2017-09-20 Samrådsyttrande Östgötatrafiken. Mejl TRV2014/94982:117
- 2017-10-26 Samrådsyttrande Region Östergötland/Motala kommun avseende Östgötaleden. Mejl TRV2014/94982:178
- Yttranden från övriga myndigheter och organisationer, över upprättad samrådshandling, avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2018-01-08. TRV2014/94982:122, 124-125, 129-130, 133, 136-145, 147.

Övriga myndigheter och organisationer som ingår i samrådskretsen har 2018-01-29 informerats per brev att underlag för avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning enligt nya kap 6 i miljöbalken, samrådshandling beskrivning av lokalisering, utformning och miljöpåverkan, daterad 2018-01-08 samt samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09 finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida och att synpunkter önskas senast 2018-03-02.

### **Sammanfattning av samrådssynpunkter:**

- Vätternrundan vill inte bära kostnader för breddning av planerad gång- och cykelstråk för att hålla loppet på den istället för rv. 50.
- Sveaskog framför att anslutningar till väg 50 inom deras fastighet ska anpassas för tyngre skogstransporter.
- Östgötatrafiken anser att en ny anslutningsväg mellan väg 1084 vid Medevi brunn till området Västanvik vore att föredra ur trafikeringsynpunkt men accepterar det föreslagna o-alternativ, d.v.s att trafikeringen sker som idag med anslutning av Västanvik direkt till väg 50 och att vändning sker vid busshållplats Nydalens vändplats i Örebro län.  
Framför att busshållplatslägen på väg 50 måste anpassas så att erforderlig utfartssikt erhålls och att möjligheterna att gå till och från passagemöjligheter väg 50 tillgodoses.  
Anser att hållplatserna Kalvsjö och Åsandbys vägkors kan utgå och ersättas med de förbättrade hållplatserna vid Kavelbäcks vägkors och Stenstorp där möjligheten att passera väg 50 planskilt föreslås.  
Anser att en placering av busshållplatsen Kavelbäcks vägkors söder om anslutningen av väg 1081 är att föredra ur lutnings- och siktperspektiv och att den föreslagna planskilda GC-passagen samordnas med busshållplatsens läge.
- Länstrafiken Örebro avser inte att köra över länsgränsen för att möjliggöra byte mellan respektive länstrafiks bussar. Anser därför att föreslagen

lösning som möjliggör att länstrafiken i Östergötland fortsätter att trafikera busshållplats Nydalens vändplats i Örebro län där byte mellan respektive länstrafiks bussar kan ske är bra.

Framför behov av att bygga om hållplatsen Nydalens vändplats så att två bussar kan stå inne samtidigt och komplettera med parkering för ca 5 st bilar.

Anser att busshållplatserna Stordalen och Sågen som ligger utefter del av befintlig väg 50 som kommer att föreslås utgå ut allmän väghållning kan utgå och att resande får nyttja busshållplatserna vid Dalkullen och Nydalens vändplats via planskild passage väg 50. Anser även att busshållplatsläget Dalkullen södergående kan utgå.

Framför önskemål om att anlägga en busshållplats längs nysträckningen vid Stora Forsa och i anslutning till någon planskild passag väg 50 för eventuell framtida expressbussförbindelse.

*TRV kommentar: Synpunkter mottagna.*

- Räddningstjänsten Motala-Vadstena och Nerrikes brandkår framför vikten av att skyddsåtgärder vidtas i anslutning till vattendrag som ingår i eller ansluter till vattenskyddsområdet.

Anser att uppställningsplatser längs sträckan bör anläggas för att kunna flytta bort och tillfälligt ställa upp fordon från olycksplatser.

- Nerrikes brandkår framför i yttrande TRV 2014/94982:141 över samrådshandling daterad 2018-01-08 att minsta bredd mellan mitträcke och eventuellt sidoräcke bör vara minst 5,5 m på enfältsdelar för att möjliggöra för räddningstjänsten att passera på sidan av stillastående lastbilar i händelse av olycka. Anser att det kan erfordras fler än en uppställningsplats per enfältsdel för att kunna nyttjas effektivt.

*TRV kommentar: Synpunkter mottagna. I detta projekt har en bredare sektion valts jämfört med hur det normalt ser ut vid 2+1 vägar, bredden minst blir 5,35 – 5,4 m. Åtkomst har studerats i PM genomförande.*

- Skogsstyrelsen anger i sitt samrådsyttrande över intrång i biotopskyddsområde SK 311-1999 att vägdragningen bör flyttas något österut så att denna ligger utanför biotopskyddsområdet. Om vägen inte går att flytta österut krävs dispens från förbudet att vidta skadliga åtgärder inom området vilket Skogsstyrelsen är restriktiva till.

*TRV kommentar: TRV kommer att inkomma med en dispensansökan för intrång i samband med vägplanen.*

- Region Östergötland har via Motala kommun medgivit en framtida omdragning av Östgötaleden i anslutning till Medevi så att planerade planskilda passager väg 50 nyttjas för leden.
- SMHI anser i yttrande TRV 2014/94982: 133 över samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningsamråd MKB samt samrådshandling,

val av lokaliseringsalternativ att en emissionsutredning bör göras som redovisar totala utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar utmed vägsträckan efter ombyggnaden i förhållande till nuläget. Gällande miljö kvalitetsnormer måste klaras för boende i området.

Hänsyn bör tas till översvämningssrisker samt åtgärder vidtas för att minimera konsekvenser på vattendrag och vattentäkter vid eventuell olycka med farligt gods.

*TRV kommentar: Genomförd EVA-kalkyl har visat att vald sträckning ger lägre utsläpp till luft under driftsskedet än nollalternativet. Risken för överskridande av miljö kvalitetsnorm inom planområdet är mycket låg med hänsyn taget till landskapsbild samt ÅDT. Någon emissionsutredning har inte gjorts i projektet. Påverkan för miljö kvalitetsnormer finns redovisad under kap. "7.2 miljö kvalitetsnormer" i projektets planbeskrivning. TRV tar hänsyn till översvämningssrisker och arbetar med att minimera konsekvenser för vattendrag och vattentäkter vid eventuella olyckor.*

- Nationella viltolycksrådet ser i sitt yttrande TRV 2014/94982: 136 över samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningsområde MKB samt samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ positivt på att vägsträckan förses med viltstängsel. För att ytterligare reducera viltolycksrisker bör viltstängsel säkras för vildsvin och anslutande vägar där det blir öppning i viltstängslet anlägga färist.

*TRV kommentar: TRV har mottagit synpunkt. Det faunastängsel som planeras i projektet kommer att vara utrustat med ett så kallat bökskydd.*

*Vid korsningar och anslutningar där det finns behov av att passera genom stängsel utförs grindar, färist eller öppningar i stängslet. Vid öppningar där inte grind eller färist utförs kommer stängslet att dras bågformigt ut från väg 50 och avslutas minst 30 m in på den anslutande vägen så kallad strut.*

- Medevi Brunn AB framför i sitt yttrande TRV 2014/94982: 138 över samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningsområde MKB samt samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ vikten av att bullerdämpande åtgärder utreds i samråd. En ökad bullernivå skulle påverka bevarandet av den kulturhistoriska miljön där lugn och ro är en viktig del. Framför vikten av att väg 50 breddas åt öster förbi Medevi bl.a. med anledning av förekomsten av fladdermöss och då främst den förkommande rödlistade arten Barbastell.

*TRV kommentar: TRV har mottagit synpunkt och arbetar utefter gällande lagar och regler gällande både bullerdämpande åtgärder och rödlistade arter.*

- Vätternvårdsförbundet har i yttrande TRV 2014/94982:139 över samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningsområde MKB samt samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ framfört betydelsen av att

hänsyn tas till de vattendrag som är kända reproduktionslokaler för öring, harr och flodnejonöga eller har potential att bli det.

Påtar vikten av att minimera risken för att utsläpp uppstår vid olyckor på vägen och att om utsläpp sker minimera risken för att dessa når vattendragen och omsider Vättern.

Anser även att åtgärder för att motverka att salt från vinterväghållningen når Vättern bör vidtas.

*TRV kommentar: TRV har mottagit synpunkten. TRV arbetar med att minimera konsekvenser för vattendrag och vattentäkter vid eventuella olyckor.*

- Naturskyddsföreningen Motala ser i sitt yttrande TRV 2014/94982:143 över samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningsområde MKB samt samrådshandling, val av lokaliseringalternativ positivt på den föreslagna möjligheten för oskyddade trafikanter att färdas avskild från trafiken på väg 50 bl.a. genom utbyggnad av gång- och cykelvägar. Framför vikten av skyltning längs denna möjlighet.  
Anser att man behöver se över möjliga kompensationsåtgärder för de biologiska värden som påverkas.

*TRV kommentar: TRV har mottagit synpunkten. TRV kan enbart utföra kompensationsåtgärder enligt de förutsättningar som ges i väglagen.*

- Naturskyddsföreningen Askersund framför i sitt yttrande TRV 2014/94982:147 över samrådshandling daterad 2018-01-08 inkl avgränsningsområde MKB samt samrådshandling, val av lokaliseringalternativ vikten av att det skapas god tillgänglighet till Vättern och de naturområden som finns längs vägen. Hänsyn tas till såväl växters som djurs möjlighet att röra sig i landskapet.

*TRV kommentar: TRV har mottagit synpunkten. TRV strävar alltid efter att minimera barriäreffekterna och påverkan på växter och djur*

## Samråd med allmänheten

### Informationsmöte, alternativa lokaliseringar

Hölls på Medevi brunn 2014-06-17. Samrådshandling daterad 2014-06-16 presenterades och fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Annons för mötet publicerades i Nerikes Allehanda och Motala tidning med Vadstena Tidning 2014-06-12. Minnesanteckningar TRV2014/94982:67.

### Samrådsmöte, alternativa lokaliseringar

Hölls i Nykyrka 2014-11-25. Samrådshandling daterad 2014-08-14 presenterades och fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Annons för mötet publicerades i

Nerikes Allehanda och Motala tidning med Vadstena Tidning 2014-11-15, samt Post och inrikes Tidningar 2014-11- 14. Minnesanteckningar TRV2014/94982:68.

Sammanfattning av lämnade synpunkter på samrådsmötet:

- Buller från vägtrafiken stör vid guidningar i brunnsområdet vid Medevi brunn och boende längs vägen idag och kommer att öka i och med ökad hastighet på vägen. Bullerskyddsåtgärder behöver utföras.
- Alternativ 1 och 2 och övriga i samma lägen bör ej genomföras. Dessa alternativ påverkar bl.a. bullersituationen för boende på udden på andra sidan Forsaviken
- Alternativ som delar byn Stora Forsa i två delar ska inte genomföras
- Delar av allmänheten i Stora Forsa och Södra Kärra önskar att alternativ 4 genomförs men med östligare sträckning.
- Alternativ 2 förordades
- Miljön och landskapet vid Medevi Säteri bör bevaras då säteriet har anor från 1250-talet
- Jaktens intressen, möjligheten att nå Vättern och friluftslivet måste måste tillvaratas

*TRV kommentarer: Bullerskydd kommer att utföras i enlighet med gällande riktvärden. TRV beslutade 2015-12-16 att gå vidare med alt. 2. Planskilda korsningar kommer att tillskapas för att säkerställa möjligheten att nå vättern och tillvarata friluftslivet.*

#### Informationsmöte, vald lokalisering

Ett informationsmöte med allmänheten hölls den 8 mars 2016 på Restaurang Karolinen i Nykyrka. Syftet med mötet var att redovisa projektförutsättningar, valt lokaliseringalternativ och ge möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Hela samrådshandlingen för val av lokaliseringalternativ daterad 2015-06-01 med revidering 2015-10-09 samt inkomna yttranden fanns tillgängligt på projektets hemsida inför mötet. Minnesanteckningar TRV 2014/94982:62

Annons för mötet infördes i Nerikes Allehanda, Motala Vadstena tidning och Östgöta Correspondenten alla med datum 2016-03-05.

Sammanfattning av lämnade synpunkter på mötet:

- Flera möjligheter att korsa väg 50 planskilt måste finnas vid Stora Forsa så att de som hamnar öster om vägsträckningen kan nå Vättern
- Vattendragen får inte påverkas av vägen då öring går upp och leker i flera av dessa

- Allmän oro om buller framfördes och inlösen kan vara ett alternativ om nivån blir för hög
- Synpunkter på vägens placering inom korridoren framfördes
- Pågående och planerade ekologiska odlingar kan komma att påverkas av vägens sträckning
- Alternativ sträckning har inte redovisats för delen i söder där man följer befintlig väg, vilket är ett krav
- Ett stort antal viltstråk finns längs sträckan och viltpassager efterfrågades bl.a. vid Medevi

*TRV kommentarer: Synpunkter mottagna.*

#### Möte på orten

Möte på orten hölls den 14 juni 2016 på Restaurang Karolinen i Nykyrka. Enskilda som kan bli särskilt berörda av projektet bjöds in via brev. En annons om samrådet publicerades i Post- och inrikes Tidningar 2016-06-03 samt Nerikes Allehanda, Motala Vadstena tidning och Östgöta Correspondenten alla med datum 2016-06-04. Minnesanteckningar TRV 2014/94982:118

På mötet presenterades Samrådshandling daterad 2016-06-14. Inför mötet publicerades denna även på Trafikverkets hemsida.

Inkomna skriftliga synpunkter under samrådstiden t.o.m 2017-06-27. TRV 2014/94982:60, 73, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 86.

Sammanfattning av inkomna synpunkter:

- Många är oroliga för ökade bullernivåer från vägtrafiken där väg 50 följer befintlig vägsträckning och det tillkommande bullret från vägtrafiken längs nysträckningen. Åtgärder för att minska bullret från vägtrafiken efterfrågas.

*TRV kommentar: Bulleråtgärder kommer att utföras för fastigheter där gällande riktlinjer överskrids och där åtgärder är samhällsekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga.*

- Flera anser att föreslagen anslutning av Västanviksområdet in till Medevi brunn är fel och att området istället bör anslutas som idag direkt till väg 50. Om Västanvik ansluts till väg 50 via Medevi brunn medför detta en ökad trafikmängd genom området med utökad bullestörning för de boende och brunnsmiljön samt negativ påverkan på natur- och kulturmiljön som följd.

*TRV kommentar: Synpunkt mottagen.*

- Öka trafiksäkerheten genom att anlägga högersvängskörfält på väg 50 vid korsningar bl.a. vid anslutningen av väg 585 mot Zinkgruvan.

*TRV kommentar: Trafikverket har inte för avsikt att anlägga högersvängskörfält. Dessa medför en stor risk att avsvängande fordon skymmer bakomvarande trafik för utkörande från sidovägnät med otäcka olyckor som följd. Korsningsvinklarna blir svåra med ofta raka sidokollisioner.*

- Åtkomstfrågor till marker och fastigheter för såväl markägare som arrendatorer.

*TRV kommentar: Synpunkter mottagna.*

- Onödigt stora ingrepp i landskapet och miljön då vägen inte ansluts tidigare i norr till befintlig sträckning.

*TRV kommentar: Ur vägestetiska skäl är målsättningen att nybyggnadssträckans plangeometri till största delen ska utformas med enbart kurvor. En anslutning tidigare till den ca 1,5 km långa raksträckan har inte ansetts uppfylla denna målsättning. Förslaget att ansluta längre i norr direkt till redan ombyggd mötesfri väg innebär även att en längre del kan byggas utan påverkan av vägtrafiken eller att påverka denna. En senare anslutningspunkt innebär även att man uppnår en bättre massabalans i projektet.*

- Enskilda brunnars fortsatta vattenkvalitet och tillgång på vatten.

*TRV kommentar: Kontroll av vattennivåer kommer att ske såväl innan byggstart som under entreprenadtiden. Vattenkvalitet kommer inte att mätas.*

- Upplysning om viltstråk och behov av viltportar

*TRV kommentar: Synpunkt motagen*

- Stänga norra anslutningen, väg 1084, till Medevi för trafik in till Medevi brunn.

*TRV kommentar: TRV ser inget motiv till att föreslå stängning av denna anslutning. Väg 1084 ansluter väg 50 där säkrare korsning med vänstersvängfält föreslås.*

- Flera anser att en förändrad vägdragningen förbi Stora Forsa krävs. Såväl ett östligare läge där det är mindre antal fast boende som en västligare dragning förordas.

*TRV kommentar: Synpunkt mottagen.*

Den 24 oktober 2018 hölls två möten på orten avseende indragning av väg från allmänt underhåll på lokalen Strandvallen i Hammar, Askersunds kommun. Mötena avsåg indragning av del av väg 50 mellan Medevi och Stordalen samt vägarna 1095 och 584 samt indragning av del av väg 50 mellan Södra Kärra och Brattebro backe. Berörda bjöds in via brev. Minnesanteckningar TRV 2014/94982:212 och TRV 2014/94982:213

På mötena visades PowerPoint-presentationerna "Rv 50 Nykyrka-Brattebro backe Indragning av del av Rv 50 mellan Medevi-Stordalen & väg 1095/584" samt "Rv 50 Nykyrka-Brattebro backe Indragning av del av Rv 50 mellan Södra Kärra-Brattebro backe" som även lades upp på Trafikverkets hemsida.

Inkomna skriftliga synpunkter under samrådstiden t.o.m 2018-11-14. TRV 2014/94982:181, 182.

Sammanfattning av lämnade synpunkter på möten och inkomna skriftliga synpunkter:

#### Indragning del av väg 50 Medevi-Stordalen och väg 1095/584

Inga synpunkter framfördes kopplat till syftet med mötet.

Minnesanteckningar TRV2014/94982:212

#### Indragning del av väg 50 Södra Kärra- Brattebro backe

- Delen som föreslås dras in från allmänt underhåll borde även fungera som gång- och cykelmöjlighet

Minnesanteckningar TRV2014/94982:213

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

**I samband med framtagande av alternativa lokaliseringar** har synpunkter inkommit från enskilda som kan bli särskilt berörda via följande skrivelser: TRV2014/94982:1, TRV2014/94982:4, TRV2014/94982:5, TRV2014/94982:6, TRV2014/94982:8, TRV2014/94982:11, TRV2014/94982:17, TRV2014/94982:22, TRV2014/94982:27, TRV2014/94982:28, TRV2014/94982:29, TRV2014/94982:35, TRV2014/94982:38, TRV2014/94982:43.

#### **Sammanfattning av synpunkter lämnade i skrivelser:**

- Ett flertal synpunkter har inkommit att Alternativ 4 med så östlig dragning som möjligt är att föredra då detta kommer längst bort från Medevi, Västanvik, Nydalen och Vättern samtidigt som detta inte delar Dalmark, Stora Forsa och Södra Kärra i två delar. Alternativet medför att bullerpåverkan från vägtrafiken minimeras vid Medevi brunn och för

permanentboende, djurhållning kan fortsätta och dagens öppna landskap bibehållas. Även risken för påverkan på Vättern vid eventuell olycka med farligt gods minskar med detta alternativ.

- Alternativ 5 anses även detta som ett möjligt alternativ för då detta sammanfaller med alternativ 4 vid passagen av byarna Stora Forsa och Södra Kärra.
- Såväl alternativ 4 som 5 med något längre väglängd bör kunna accepteras om något av dessa alternativ främjar miljö- och hänsynsmål.
- Även Alternativ 2 och 3 förordas. Alternativ 2 främst då detta motsvarar sträckningen i den tidigare arbetsplanen och därmed legat till grund för förvärv och utveckling av fastigheter. Såväl alternativ 2 som 3 bevarar också miljön vid Vättern och rekreationsområdena vid utkanten av Stora Forsa i anslutning till skogen.
- Passagen förbi Medevi och främst i anslutning till Medevi Brunn föreslås byggas om i befintlig sträckning med 1+1-körfält och brunnsområdet skyddas mot vägtrafikbuller.
- Synpunkter har inkommit på innehåll i de handlingar som ska lämnas in för tillåtlighetsprövning:
  - Mätningar och beräkningar behöver göras för att bestämma ekvivalentnivåer och maximalnivåer såväl inomhus som utomhus och lågfrekvent buller inomhus
  - En utredning för att miska bullret för de hus med i skrivelsen angivna bullernivåer ska tas fram och bästa möjliga ev. kominerade lösning såsom tyst beläggning, begränsad hastighet, vägnära bullerskydd eller treglasfönster föreslås
  - Nyttan av bullerskyddsåtgärder ska beräknas och ställningstagande redovisas
  - Luftföroreningar vid hus i närheten av vägen såväl idag som i framtiden ska mätas och bedömmas och risker för hälsoeffekter tas fram
  - Synpunkter framförs även på avsaknad av alternativa sträckningar söder om lokaliseringsområdet där väg 50 föreslås följa befintlig vägsträckning

*TRV kommentarer: Trafikverket noterar de synpunkter som kommit in inför val av lokaliseringsalternativ*

*.  
- Tillåtlighetsprövning d.v.s. planläggningstyp 5 är ej aktuellt för detta objekt. Detta utförs endast på större projekt av nationell betydelse. Projekt Rv 50 Nykyrka-Brattebro backe tillämpar planläggningstyp 4.*

*- Beträffande buller från vägtrafiken så ska förväntad bullersituation utredas utifrån ett beräknat trafikflöde 20 år fram i tiden från öppningsåret. De riktvärden som gäller är de som fastslogs av riksdagen år 1997. Målet vid väsentlig ombyggnad är att bullret inomhus ska ligga under de långsiktiga*

riktvärdena (30 ekvivalent och 45 max nattetid). Om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt ska även riktvärdena för buller ute (55 ekvivalent vid fasad mot väg och 70 dBA max vid uteplats) underskridas. Det finns inga andra krav som kan ställas beträffande bullret.

- Nyttan av en bullerskyddsåtgärd går att beräkna och kommer utföras längs den lokalisering som väljs.

- Olika metoder finns för att dämpa bullret från vägtrafiken. Trafikverket väljer alltid den mest kostnadseffektiva metoden. Vanligtvis så brukar fönsteråtgärder, skydd av uteplats med plank och bullervallar bli aktuellt i vägprojekt men det är för tidigt att besluta detta redan nu då vi håller på att ta ställning till lokalisering av linjen. Exakt typ av åtgärd avgörs senare i processen. I detta tidiga skede (val av lokalisering) så undersöker Trafikverket endast omfattningen på hur många som berörs

- Risken för överskridande av miljökvalitetsnorm inom planområdet är mycket låg med hänsyn taget till landskapsbild samt ÅDT. Inga enskilda mätningar av luftkvalitet vid bostadshus kommer att göras.

- Befintlig väggeometri är tillräckligt bra på rv. 50 södra delen, så av miljö- och kostnadsskäl följs befintlig sträckning.

**I samband med framtagande av planförslag samt MKB har följande samråd och kontakter hållit med de enskilda som kan bli särskilt berörda.**

Synpunkter från berörda har inkommit via följande skrivelser, mejl:  
TRV2014:94982:87, TRV2014:94982:89, TRV2014:94982:109,  
TRV2014:94982:170.

2016-09-20 hölls ett informationsmöte med anledning av de många frågor om framtida bullernivåer vid fastigheter i anslutning till Södra Kärra och Stora Forsa som ställdes vid mötet på orten 2016-06-14. På mötet redovisades en preliminär bullerutredning. Kallelse skedde genom brev som skickades 2016-09-08. Vid mötet ställdes frågor som besvarades på mötet eller kompletterades med svar i förda anteckningar. TRV2014/94982:101

2017-03-22 hölls ett samrådsmöte med anledning av inkommen skrivelse, daterad 2017-02-22 TRV2014/94982:109, från boende i Stora Forsa. Minnesanteckningar TRV2014/94982:111.

Vid mötet framfördes följande synpunkter:

- Placera väg 50 förbi Stora Forsa i skärning för att minimera bullerpåverkan

- Genomför erforderliga bullerskyddsåtgärder
- Korsande enskild väg vid ca km 17/5 bör passera på bro över väg 50 istället för som nu föreslaget under för att förbättra möjligheten till bullerskydd längs vägen
- Förse väg 50 med tyst asfalt förbi byn

*TRV kommentar: Synpunkter mottagna.*

Under tiden vägplanen tagits fram har markförhandlare från Trafikverket haft enskilda samrådsmöten med fastighetsägare. Vid de enskilda samrådsmötena har markförhandlaren gått igenom och förklarat projektet samt föreslagna lösningar och därefter diskuterat fastighetsägarnas förutsättningar och specifika önskemål. De synpunkter som framkommit har framförallt berört åtkomst till markerna, enskilda vägar, bullerskyddsåtgärder, dikningsföretag.

Minnesanteckningar från enskilda möten på orten TRV2014/94982.

*TRV kommentar: Synpunkter mottagna.*



Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)