

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg 51 Förbi Finspång

Finspångs kommun, Östergötlands län

Vägplan, 2021-04-19

Uppdragsnummer: 165162



**Trafikverket**

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-04-15

Ärendenummer: TRV 2019/54032

Uppdragsnummer: 165162

Kontaktperson: Henrik Pihl, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	4
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	16
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	16
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	16
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16

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

## 1 Sammanfattning

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/54032.

### **Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan**

Inbjudan till samråd med de enskilda som kan bli berörda, Finspångs kommun, Region Östergötland, regional kollektivtrafikmyndighet, Försvarsmakten och Länsstyrelsen i Östergötlands län genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 21 mars 2021. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samråd med allmänheten har även skett genom annonsering i Norrköpings tidningar och Folkbladet 6 mars 2021.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen, i skedet samrådsunderlag, för det här projektet bestod av enskilda som kan bli särskilt berörda, Finspångs kommun, Region Östergötland, regional kollektivtrafikmyndighet, Försvarsmakten och Länsstyrelsen i Östergötlands län.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Östergötlands län har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har informerats om samrådet och beretts möjlighet att inkomma med yttrande.

Länsstyrelsen Östergötlands län avser inte att yttra sig i detta skede utan yttrar sig i beslutet om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan eller inte.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket noterar detta.

#### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Finspångs kommun har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Kommunen har informerats om samrådet och beretts möjlighet att inkomma med yttrande.

Finspång kommun har yttrat sig över samrådsunderlaget. Nedan följer en sammanfattning av yttrandet.

Kommunen vill lyfta den prioritering och avvägning mellan allmänna och enskilda intressen samt allmänna mot andra allmänna intressen som gjorts i ÖP 2020 för gällande område. Finspång kommun planerade utveckling bör tas med i beskrivningen av miljöeffekter år 2045.

Bedömer att med den ökade trafikmängden som kommer att bli på väg 215 ska hela sträckan, fram till trafikljusen vid Bergslagsvägen, vara en del av projektet. Det kan vara så att en förändring av vägen på denna sträcka påverkar gällande detaljplaner. Finspångs kommun förordar annan avgränsning.

Finspång är en bruksort och det gör att det kan förekomma ej kända föroreningar inom området. Banvallen kan innehålla spår av föroreningar såsom gamla bekämpningsmedel, metaller och PAH-föroreningar.

Bedömer att det föreligger risk för utsläpp av kemikalier och petroleumprodukter vid fordonsolyckor till mark och vatten. Därför bör Trafikverket utreda dessa risker.

Saknar viktiga målpunkter så som vårdcentrum och skogsområde på södra Nyhem. Saknar även flera gång- och cykelstråk.

Nya passager för oskyddade trafikanter ska ske planskilt. På den nya vägsträckan behöver banvallen, motionsspår och gång- och cykelvägar passeras planskilt.

Saknar flera fastigheter med enskilda avlopp och sannolikt även enskilt vatten vid Gammalstorp, Översätter, Malviken och flera fastigheter utanför kommunalt verksamhetsområde i Torstorp.

Anser att följande behöver studeras, inventeras och utredas i kommande skeden; värdefulla träd (ek, lind, asp och andra grova träd), läderbagge och övriga insekter (signalarter och rödlistade arter), viltpassager, fragmentering av landskapet och kompensationsåtgärder.

Saknar information om dagvattenhantering från vägytorna samt hur avrinningsvatten ska hanteras för att undvika spridning av föroreningar till vattenområden. Vill lyfta att delar av utredningsområdet har avrinning till Mäseln.

Saknar information om utsläpp av luftemissioner från fordon och dess påverkan för människors hälsa för närboende.

Trafikverket bör etablera en fördjupad dialog med industrierna i Finspång för hantering av befintlig uppställningsplats i anslutning till riksväg 51 vid Mellangrind.

Trafikverket behöver säkerställa tillgängligheten på vägen vid en eventuell olycka.

Motionscentral i Torstorp med klubbstuga och motionsspår samt ridanläggningen är mycket viktiga. Det är viktigt att det tas hänsyn till dessa. Deras verksamheter är beroende av att barn och unga kan gå och cykla på ett trafiksäkerhet sätt till anläggningarna.

Önskar cirkulationsplats vid korsningen väg 215 och ny vägsträckning.

Trafikverket bör ta hänsyn till att det går tunga och breda transporter på väg 51 och att det finns mycket vilt i området samt att Trafikverket förtydligar väghållningsansvaret för befintlig väg 51 och väg 215.

Busshållplatslägen bör utredas och de bör tillgänglighetsanpassas.

Vill uppmärksamma Trafikverket på att vissa mark- och schaktarbeten omfattas av kap 9 Miljöbalken miljöfarlig verksamhet gällande tillstånd/anmälningssplikt.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för synpunkterna. I den fortsatta planlägningsprocessen får dialogen mellan Trafikverket och kommunen föras vidare.

Det rubricerade projektet är avgränsat till att endast behandla väg 51 så som beskrivet i samrådsunderlaget. Det betyder att åtgärder på väg 215 eller den befintliga väg 51 varken kan utlovas eller avfärdas i detta samråd. Projektet tar emot synpunkterna och vidarebefordrar dem till Trafikverkets åtgärdsplanering för fortsatt dialog.

Målpunkter och viktiga gång- och cykelstråk uppdateras i kommande skede, samrådshandling – planförslaget.

I kommande skede, samrådshandling – planförslaget, kommer naturvärdesinventering och markmiljöprovtagning att genomföras.

I kommande skede, samrådshandling – planförslaget, kommer miljökonsekvenser med vägförslaget att beskrivas mer ingående.

Samråd med industrierna hanteras i den kommande processen.

Korsningslösningar, gång- och cykelpassager, viltåtgärder, dagvattenhantering och föroreningar i mark kommer att utredas i kommande skede, samrådshandling – planförslaget.

Förändringar av väghållningsansvar för allmän väg kommer att hanteras i kommande skeden.

I kommande skede, samrådshandling – planförslaget, kommer åtgärder för att minimera risken för att utsläpp av kemikalier och petroleumprodukter vid fordonsolyckor når mark och vatten att utredas.

Region Östergötland är huvudman för kollektivtrafiken i länet, och anger i vilken mån kollektivtrafiken behöver anläggningar längs den nya vägen eller om befintliga anläggningar ska åtgärdas. Fortsatt dialog planeras med Region Östergötland för kommande skeden.

#### **3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Enskilda som kan bli särskilt berörda har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Inkomna synpunkter på samrådsunderlaget sammanfattas nedan efterföljt av Trafikverkets svar.

### *Samråd och yttranden*

Frågor har inkommit avseende hur samråd med de som bor i närheten/fastighetsägare kommer att genomföras. Man undrar också hur man kan vara med och påverka lokalisering av vägen.

#### **Trafikverkets svar:**

Hur vi planerar att genomföra samrådet beskrivs i planlägningsbeskrivningen som finns på projektets hemsida ([trafikverket.se/finspang](http://trafikverket.se/finspang)). Planlägningsbeskrivningen uppdateras löpande. När länsstyrelsen fattat beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte fortsätter vi med utformning av planförslaget. I detta kommande skede kommer vi bland annat erbjuda enskilda samrådsmöten med särskilt berörda samt, om omständigheterna tillåter det, bjuda in till ett samrådsmöte på orten. Det är troligt att flera av dessa samråd kommer ske digitalt eller via telefon. Samrådsmöten planeras till tidigast hösten 2021.

Projektet utgår från det vägreservat som finns utpekat sedan 1990-talet. Även om utredningsarbetet strävar efter att minska påverkan av vägen, så är det ofrånkomligt att den nya vägen blir en påtaglig förändring. I nästa skede kommer alla som på ett eller annat sätt förväntas bli berörda att bli kontaktade av Trafikverket för närmare dialog.

### *Utredningsområdet*

Yttranden har inkommit med frågor kring varför man valt en korridor för en ny vägsträckning som till så stor del ligger i ett område med mycket höga naturvärden och nära rekreations- och bostadsområden. Flera önskemål har inkommit avseende andra möjliga dragningar av väg 51.

#### **Trafikverkets svar:**

Projektet utgår från det vägreservat som finns utpekat sedan 1990-talet. Projektet tar emot synpunkterna och vidarebefordrar dem till Trafikverkets åtgärdsplanering för fortsatt dialog.

### *Väglinjen, vägbredd, mm*

Fråga har inkommit avseende vad som menas med tvåfältsväg.

#### **Trafikverkets svar:**

Tvåfältsväg har ett körfält i vardera riktning.

### *Samhällsekonomi och samhällsnytta*

Yttranden har inkommit avseende att man har väldigt svårt att se nyttan med denna väg, den skulle avlasta trafiken genom centrum, men det kommer fortsätta vara trafik längs den befintliga vägen, och trafiken genom andra delar av Finspång kommer öka. Nackdelarna väger betydligt tyngre än den lilla nyttan vägen här skulle göra - ska man göra en förbifart borde man dra den helt och hållet utanför Finspång.

#### **Trafikverkets svar:**

Den samhällsekonomiska lönsamheten utreds i två steg. Under våren 2021 tas en första Samlad Effektbedömning (SEB) fram med de förutsättningar som finns att tillgå. När ett vägförslag finns framme kommer denna SEB uppdateras. Modellen jämför förväntad byggkostnad med bedömd samhällsnytta och utvisar om projektet är lönsamt eller ej.

Finspångs kommun planerar åtgärder på befintlig väg 51 som tillsammans med den nya förbifarten kommer att minska omfattningen av genomfartstrafiken.

### *Mål*

Ett flertal frågor kring måluppfyllelse har inkommit. Gäller både miljömål (samrådsunderlag, kap 4) och projektmål.

### **Trafikverkets svar:**

Utredningsområdets förhållande till projektmålen kommer att redogöras för i planbeskrivningen som tas fram i kommande skede samrådshandling.

Den beskrivning av miljökonsekvenser som upprättas i kommande skede klarlägger hur miljön förväntas påverkas av vägförslaget. Slutsatserna kommer att ligga till grund för val av åtgärder för minskad miljöpåverkan i projektet.

### *Klimat och luft*

Vilken samlad påverkan på klimatet beräknas den ökade trafiken medföra?

Samrådsunderlag berör inte frågan om luftkvalitet i området. Bedöms inte projektet medföra att utsläpp till luften ökar i området, med risk för försämrade luftkvalitet?

### **Trafikverkets svar:**

Den beskrivning av miljökonsekvenser som upprättas i kommande skede klarlägger hur klimatet och luftkvaliteten påverkas av den nya vägen.

Projektets klimatpåverkan utreds i en klimatkalkyl som uppdateras successivt i projektet. Där ges också åtgärdsförslag för hur klimatpåverkan ska kunna minskas under byggskedet. Det är dock ofrånkomligt att anläggningsprojekt av den här storleken utgör en klimatbelastning.

### *Utveckling av Finspång*

Om det är tänkt att Finspång ska vara en plats där citykärnan ska utvecklas så är det ingen bra idé att förstöra naturområdena enligt vägplanen. Drar man vägen enligt vägplanen känns det som en dålig idé att bygga bostäder vid Malviken, Nyhemsskogen eller Falla. För vem vill bo nära väg 51. Då kan Finspång lika gärna fortsätta utvecklas österut mot Svärtinge istället.

### **Trafikverkets svar**

Trafikverket noterar synpunkten.

### *Byggstart*

Varför väntar man med byggstart till 2024?

### **Trafikverkets svar:**

Processen som måste föregå en byggstart tar tid. Vägplanen måste godkännas av Länsstyrelsen, fastställas och vinna laga kraft innan Trafikverket får tillgång till marken där vägen ska byggas. Därefter ska handlingar för upphandling av entreprenör tas fram och handlingar som entreprenören kan bygga efter.

Inget är beslutat förrän vägplanen är fastställd, och ingen byggstart kan ske förrän vägplanen vunnit laga kraft.



### *Buller*

Flertal yttranden har inkommit avseende oro för ökat buller i områdena Torstorp och Viggestorp samt i naturområdet.

#### **Trafikverkets svar:**

Det stämmer att den nya vägen medför att ett för närvarande tyst område blir utsatt för ljud från vägen. Det buller som dock omfattas av lagen och som kräver åtgärd i projektet är det buller som gör att bostadsbyggnader utsätts för värden över gällande riktvärden.

I nästa skede när vägens läge och utformning är klar kommer bullerberäkningar att genomföras som visar bullernivåerna för bostäder längs ny väg 51. För de bostäder som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärdena föreslås åtgärder för att få ner bullernivåerna under gällande riktvärden.

I de fall då riktvärdena överskrids ges det förslag på skyddsåtgärder som exempelvis kan vara i form av bullerskärm, bullervall eller byte av fönster eller fasaddelar. Trafikverket måste dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket kan erbjuda förvärv av fastighet om bullernivåerna trots åtgärder överskrider de högsta acceptabla nivåerna. Trafikverket kan även erbjuda förvärv om åtgärder för att begränsa buller bedöms kosta mer än fastighetens marknadsvärde.

Inlösen av en fastighet enligt 32 kap miljöbalken kan bli aktuellt om bullernivåerna är så höga att fastigheten blir helt eller delvis onyttig för ägaren eller att det uppstår synnerligt men vid användningen.

Trafikverket beaktar risk för buller i områden som är viktiga för friluftslivet och föreslår i sådana fall om möjligt lämpliga skyddsåtgärder utifrån miljöbalkens allmänna hänsynsregler. För att underlätta bedömningarna har Trafikverket fastställt riktlinjer för buller (TDOK 2014:1021) som bland annat omfattar friluftsområden samt parker och andra rekreationsytor i tätorter.

### *Korsningar och passager*

Frågor har inkommit avseende anslutningar, korsningar, önskemål om planskilda passager för gång- och cykeltrafik.

#### **Trafikverkets svar:**

I nästa skede i vägplaneprocessen, Samrådshandling – planförslaget, kommer det att studeras närmare vilka korsningspunkter som krävs och vilken utformning dessa ges både för fordonstrafiken och för gång- och cykeltrafiken.

Beroende på typ av väg som ansluter (t.ex. fastighetsanslutning, skogs-/jordbruksanslutning eller allmän väg) till väg 51 utformas anslutningarna olika.

Det kan bli aktuellt att någon väg/anslutning stängs men det utreds i nästa skede.

### *Befintlig väg 51*

Frågor har inkommit avseende befintlig väg 51. Någon anser inte att Bergslagsvägen är en barriär. Flera undrar vad som ska hända med befintlig väg 51 när den nya väg 51 byggs. Någon skriver att: Trafikverket hävdar att väg 51 förhindrar önskad statsutveckling i Finspång.

**Trafikverkets svar:**

När ny väg 51 byggts kommer Finspångs kommun att ta över väghållarskapet för befintlig väg 51/Bergslagsvägen. Det ingår inte i projektet att projektera eller bygga om befintlig väg 51.

Den planerade nysträckningen är ett resultat av ett arbete som involverat Trafikverket, Region Östergötland, Finspångs kommun samt näringslivet med flera. Det är Finspångs kommun som har uttryckt önskan om nysträckning av väg 51 för att befintlig väg förhindrar önskad stadsutveckling i Finspång. Det är Trafikverket som är väghållare av befintlig väg 51 som har ansvaret att bygga den nya vägen.

*Trafik*

Frågor har inkommit avseende:

Det står i samrådsunderlaget att Väg 51 är rekommenderad primär väg för transport av farligt gods. Varför då?

De som bor på Bergslagsvägen har valt att bo vid en trafikerad väg vilket vi i Viggestorp inte valt.

Anser att trafiken snart kommer vara elektrifierad och att resandemönstren ändras i takt med det och pga den pandemi som nu råder

Trafikprognos önskas.

Var är mätpunkten för de trafiksiffror som presenteras i samrådsunderlaget.

**Trafikverkets svar:**

Vissa vägar i Sverige är rekommenderade vägar för transporter av farligt gods, väg 51 är en av dem. Trafikverket kan inte fatta beslut om att förbjuda tung trafik på väg 51.

Vägreservatet för ny väg 51 har legat fast sedan 1990-talet, vilket betyder att det varit känt lika länge att vägen ska byggas i området.

Trafikverket använder en modell för trafikberäkningar i det här tidiga skedet för att se tendenser till trafikfördelningen. I det fortsatta utredningsarbetet kommer modellen att förfinas och detaljeras successivt, men den kommer aldrig att helt kunna ge svaret på de kommande trafikflödena. Trafikprognos kommer att presenteras i planbeskrivningen som tas fram i nästa skede.

Trafikuppgifter finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida, där syns också var mätningen är utförd.

*Barn*

Yttranden har inkommit avseende att man är orolig för hur barn ska kunna passera väg 51 säkert i och med den nya vägen. Det gäller till exempel till och från skolan, ridhus och badplats.

**Trafikverkets svar:**

I nästa skede när väglinje tas fram kommer passager och planskilda korsningar för gång- och cykeltrafiken att studeras.

Trafikverket har att följa VGU (Vägar och Gators Utformning) som innehåller normer för mått och utformning av trafikmiljöer.

En barnkonsekvensanalys ska utföras för att belysa konsekvenserna ur ett barnperspektiv.

#### *Avskärmning och uppdelning av by*

Förutom att den planerade vägen skulle gå nära bostadsområden kapar den även av Torstorp från Finspång. Var inte tanken en förbifart utanför Finspång? Hur kan då lösningen vara att dra vägen rakt genom en annan del av Finspång och skapa en ny barriär, som var något Trafikverket ville undvika?

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket uppskattar att sakägare engagerar sig och klargör sin åsikt tydligt. I samrådsdialogen får Trafikverket dessutom nyttig information som kan förbättra vägförslaget och minska den eventuella nya vägens negativa påverkan på omgivningen.

Det fortsatta utredningsarbetet med bland annat miljökonsekvensbeskrivning alternativt miljöbeskrivning kommer att ligga till grund för hur vägen utformas för att ge så lite negativ påverkan på omgivningen som möjligt. Det kommer dock att vara svårt att helt eliminera de barriäreffekter som vägen medför.

#### *Påverkan på målpunkter*

Flera yttranden har inkommit angående påverkan på målpunkter som tex stall, badplats, skogsområde, förskola, LSS-boende, badplats mm. Stor oro har uttryckts avseende hur man på säkert sätt ska kunna nå dessa målpunkter efter att vägen byggts.

Information har lämnats avseende att många använder Mäselnleden/banvallen för skidåkning, att promenera på och att springa på.

Information har lämnats avseende att skogsområdena används av ur- och skurförskolan samt att barn boende i område leker i skogsområdet.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för lämnade information och synpunkter. Trafikverket hänvisar till andra svar gällande hantering av barriärer och korsningsförslag med mera.

#### *Boendemiljö, värde på fastigheterna*

Yttrande har inkommit avseende oro för att fastighetsvärdet ska påverkas negativt (gäller bostäder) pga att ny väg anläggs intill bostadsområde.

#### **Trafikverkets svar:**

Fastighetsägare som blir berörda av permanent eller tillfälligt markintrång på grund av den nya vägen har rätt till ersättning i enlighet med bestämmelserna i väglagen. Skadeståndsanspråk från övriga fastighetsägare hanteras enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer. Att en väg byggs i närheten av ett bostadsområde och därmed skulle påverka fastighetsvärden negativt är inget som

Trafikverket generellt betalar ut ersättning för utan det är något som man som fastighetsägare i normalfallet får tåla.

### *Natur och friluftsliv*

Flera yttranden har inkommit avseende att man anser att vägen inte bör byggas i föreslagen korridor pga det vackra landskapet med ekbackar, våtmark som innefattar ett rikt djurliv och är ett viktigt rekreationsområde.

I ett yttrande informerar man om att det saknas en del fågelarter i sammanställningen i samrådsunderlaget.

Anser att den negativa påverkan på landskap, biologisk mångfald och växt-/djurliv är alldeles för stor för att driva igenom detta projekt.

### **Trafikverkets svar:**

Naturvärdesinventering föreslås genomföras under 2021. Naturvärdesinventeringen utförs enligt gällande riktlinjer, Svensk Standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2014).

De intresseområden som direkt berörs av utredningsområdet är de som beskrivits i samrådsunderlaget. Hur de olika naturområdena påverkas av en kommande väglinje kommer att beskrivas i den kommande Miljökonsekvensbeskrivningen alternativt miljöbeskrivningen.

### *Övergripande miljö*

Fråga har inkommit avseende vad vitsen är med att bedöma miljöeffekter 25 år efter att vägen byggts? Man undrar även om en miljökonsekvensanalys är utförd.

### **Trafikverkets svar:**

För att klara av förändrade trafikmängder dimensioneras den nya vägen för beräknad trafikmängd vid ett visst prognosår, ofta 15–25 år framåt i tiden. Trafikmängderna vid detta prognosår beräknas i de flesta fall vara högre än trafikmängderna precis efter att vägen är färdigbyggd. För att inte underskatta behovet av skyddsåtgärder och andra försiktighetsåtgärder, t.ex. gällande bullerskydd, görs därför en bedömning av miljökonsekvenser vid prognosåret. Miljökonsekvenser under byggskedet bedöms och beskrivs dock separat.

Det nu utskickade samrådsunderlaget beskriver översiktligt projektets förutsättningar och möjliga miljöeffekter. Arbetet med att analysera och beskriva miljöeffekter kommer att fortsätta under planlägningsprocessen. Detta analysarbete kommer att redovisas antingen i vägplanens plan- och miljöbeskrivning eller, om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, i en miljökonsekvensbeskrivning.

### *Hastighet*

Sätt upp trafikljus respektive hastighetskameror om det finns problem med att ta sig ut på Bergslagsvägen eller om trafiken upplevs som en barriär.

### **Trafikverkets svar:**

Hastighetskameror hanteras inte inom ramen för vägplanen. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror som förvaltas av Trafikverket och Polisen. ATK finns på vägavsnitt och platser där risken för olyckor är stor och där

hastigheterna var höga innan kamerorna sattes upp. Det finns ett gemensamt samarbetsorgan mellan Trafikverket och Rikspolisstyrelsen för systemet med ATK, det s.k. ATK-rådet. En utbyggnad med fler mätplatser görs efter rekommendation av ATK-rådet och mätplatserna fördelas mellan Trafikverkets regioner. Beslut om fördelning av mätplatser fattas av Trafikverket nationellt med hänsyn till var föreslagna kameror gör mest nytta.

#### *Djur*

Yttranden har inkommit som beskriver att många vilda djur rör sig i utredningsområdet, bland annat hjortar, rådjur och rävar. Man berättar om ett rikt fågelliv med mera.

Som en extra säkerhet för den händelse några hästar rymmer önskas viltstaket längs med vägen mot ridskolans anläggning.

#### **Trafikverkets svar:**

Passageplan för vilt kommer att tas fram i nästa skede. Passageplanen studerar viltstråken och föreslår åtgärder för att minimera risken att djur blir påkörda.

Viltstängsel kommer studeras i nästa skede när väglinje fastställs och i det skedet kan för- och nackdelar studeras.

#### 3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

##### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Försvarsmakten har inget att erinra.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket noterar det.

##### *Region Östergötland*

Region Östergötland har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Region Östergötland har deltagit i det inledande steget med Åtgärdsvalsstudie (2016-2017) för riksväg 51. Med det som bakgrund ser Region Östergötland det som mycket positivt att arbetet startat för att ta fram en vägplan.

Region Östergötland önskar framföra behov av att medverka vid underhandsdialoger, särskilt avseende kollektivtrafikens anspråk samt gång- och cykeltrafikens behov att korsa eller ansluta till hållplatser.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för lämnade synpunkter.

##### *Naturskyddsföreningen Finspång*

Helt fel att bygga väg genom det unika naturområdet.

Den utlovade naturvärdesinventeringen bör utökas med inventering av insekter, lavar, mossor och skinnskalbagge.

Hänsyn måste tas till befintliga gång- och cykelvägar med skapande av planfria korsningar där så erfordras.

En gång- och cykelbro över Skuten bör tas med i projektet.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för lämnade synpunkterna.

I nästa skede kommer en naturvärdesinventering att genomföras.

Naturvärden och hur de påverkas kommer att beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen alternativt miljöbeskrivningen.

I nästa skede när en väglinje tas fram kommer behovet av passager och planskilda korsningar studeras.

Bron över Skuten ingår inte i detta projekt och därför kan inte detta projekt ta med en gång- och cykelbron som föreslås.

#### *Ryttarkamraterna Finspång*

Ryttarkamraterna Finspång har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Betande hästar gynnar den biologisk mångfalden och hästnäringen berör framförallt två att de nationella miljömålen: ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt och djurliv.

Området runt ridskolans anläggning är unikt i Finspång, på ingen annan plats i kommunen finns en lika stor ridanläggning och det finns ingen annan ridskola i kommunen. Anläggningen har funnits i området Torstorp/Viggestorp i över 50 år och är en väl befast destination både för ridskoleelever, privata träningsekipage och tävlingsekipage från hela Mellansverige. Fördelarna är många med anläggningens placering i kommunen, närhet till de centrala delarna av kommunen, närhet till skogen, närhet till flera större bostadsområden med barnfamiljer och bra kommunikationer för barnen att ta sig på egen hand till vår anläggning.

De fördelar föreningen kan se är till exempel att en förbifart kan komma att innebära ökad tillgänglighet i området med kollektivtrafik, vilket innebär att de mer långväga ridande elever kan få lättare att ta sig till anläggningen.

Orolig för ett torp som ligger vid ridskolans anläggning. Används för övernattningar vid ryttartävlingar, ridläger mm.

Våra farhågor är att förbifarten placeras så nära vår anläggning att bullernivåerna gör det svårt att bedriva undervisning på våra ridbanor utomhus. Dessa banor utnyttjas till lektionsundervisningen under vår, sommar och höst. Det är viktigt för hästarnas välmående att ridningen varieras och därför är utebanorna en viktig variation mot att enbart bedriva lektionerna inomhus i ridhuset.

Utomhustävlingar kan bli svåra att driva om bullernivåerna blir för höga. Bullerproblematik kan innebära allvarliga störningar i den verksamhet som pågår och medföra stora ekonomiska konsekvenser om till exempel tävlingar inte kan genomföras.

Känner en stor oro för att barriäreffekter och ökade trafikflöden ska göra det svårare för barn som idag kan ta sig på egen hand till ridanläggningen på ett säkert sätt via cykel- och gångvägen mellan Centrum, Viggestorp, Falla och Torstorp kommer att bli tvungna att passera en större väg med de risker som är förknippade med det.

Barriäreffekter försvårar även åtkomst till en av ridskolan största sommarbeten som är belägen i Viggestorp vid Tunnländsvägen. Kommer det att vara möjligt att passera vägen på något vis när vi ska rida hästarna till sommarbete?

**Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för lämnade synpunkterna.

I nästa skede när väglinje tas fram kommer passager och planskilda korsningar för gång- och cykeltrafiken att studeras.

Fortsatt samråd kommer att genomföras med Ryttarkamraterna för att fånga upp dess behov.

*Torstorp vägsamfällighet*

Torstorp vägsamfällighet har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 mars – 19 mars 2021.

Hur påverkas gång- och cykelvägen i Torstorp vägsamfällighet när ny väg korsar den?

Hur ska boende i Torstorp ta sig till Finspång, via Torstorpsvägen som vanligt eller med ny påfart till väg 215?

Hur kommer bullernivåerna beräknas så bullerdämpande åtgärder vidtas?

Finns ytterligare många frågetecken som vi säkert får svar på när processen skrider framåt. Ser fram mot en bra kommunikation.

**Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för lämnade synpunkterna.

I nästa skede när en väglinje tas fram kommer korsningspunkter och passager att ses över både för fordonstrafiken och för gång- och cykeltrafiken.

I nästa skede när en väglinje ska tas fram kommer bullerberäkningar att genomföras som visar bullernivåerna för bostäder längs ny väg 51. De bostäder som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärdena föreslås åtgärder för fastigheten för att få ner bullernivåerna under gällande riktvärden.

### *Brf Torstorp*

Vi som bor i Torstorp har valt att göra det på grund av det lugna och lantliga läget långt från tung trafik, buller och höga hastigheter. Den planerade dragningen av riksväg 51 skulle ta bort mycket av det lugn som råder i området.

Motsätter oss också den ökade mängd utsläpp som en ny dragning av riksväg 51 skulle innebära för oss som bor i Torstorp.

Vi anser att det är felaktigt att flytta problemet från Bergslagsvägen och istället leda trafiken genom ett naturskönt rekreationsområde som innehåller känslig natur (bl.a. ekbackar- och hagar).

Ställer oss frågande till om man i planerna har tagit hänsyn till exempelvis fågelarter, fjärilar och ormar (framförallt snok)?

Vi anser att barn- och ungdomars väg till skola, barnomsorg samt fritidsaktiviteter så som badplats, motionscentralen och ridskola blir avsevärt påverkad i och med den tunga trafik samt höga hastigheter som kommer finnas i nära anslutning till många hem. Det skulle skapa en otrygghet som inte existerar idag.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för lämnade synpunkter.

I nästa skede när en väglinje tas fram kommer korsningspunkter och passager att ses över både för fordonstrafiken och för gång- och cykeltrafiken.

I nästa skede när vägens läge och utformning är klar kommer bullerberäkningar att genomföras som visar bullernivåerna för bostäder längs ny väg 51. De bostäder som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärdena föreslås åtgärder för fastigheten för att få ner bullernivåerna under gällande riktvärden.

I nästa skede kommer en naturvärdesinventering att genomföras. Naturvärden och hur de påverkas kommer att beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen alternativt miljöbeskrivningen.

## **3.2. Samråd vid utformning av planförslaget**

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.2.2. Samråd med berörd kommun

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

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Brigadgatan 10-12 Linköping.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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