

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 1

Borlänge kommun, Dalarnas län

Vägplan, 2015-12-11

Projektnummer: 83859571



Trafikverket

Postadress: Region Mitt, Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1, Samrådsredogörelse

Författare: Lena Jernberg/Hanna Eliassen, Sweco Civil AB

Dokumentdatum: 2015-12-11

Version: 1.0

Kontaktperson: Maria Eriksson, Trafikverket

Omslagsbild: Sweco Civil AB

Innehåll

Sammanfattning	5
Planlägningsbeskrivning	6
Samrådsrets	6
Samråd	7
<i>Bakgrund till samråd för sträckan Borlänge-Djurås</i>	7
<i>Samråd enligt äldre planprocess</i>	7
Utställelse/remiss av förstudie 2011-03-14	7
Skogsstyrelsen	7
AB Dalatrafik	7
Sveriges Motorcyklister (SMC)	7
Försvarsmakten	7
Mellansvenska Handelskammaren,	8
Räddningstjänsten, Dala Mitt	8
Länsstyrelsen Dalarnas län, Plan och Beredskapsenheten	8
Gagnef kommun, Kommunstyrelsen	8
Lantbrukarnas Riksförbund	9
Borlänge kommun, Kommunstyrelsens näringslivs- och planutskott	9
<i>Samråd med berörd länsstyrelse</i>	10
Information vid beredningsmöte, 2013-09-23, minnesanteckningar	10
Information vid beredningsmöte 2015-01-12, minnesanteckningar	10
Yttrande från länsstyrelsen, 2015-02-09	10
Samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet, e-post 2015-05-20.	11
Samrådsmöte med länsstyrelsen ang. vattenverksamhet, 2015-10-05	11
<i>Samråd med Borlänge kommun</i>	12
E-post kontakt 2013-04-25	12
Möte med samhällsbyggnadschef och kommunekolog, 2013-11-06	12
Möte med Borlänge kommun, 2015-02-17, minnesanteckningar	13
<i>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda</i>	14
Boende i N Amsberg, sydvästra sidan av väg E16/70, 2014-03-20	14
Inkomna synpunkter under samrådstid efter samrådsmöte på orten 2013-11-26— 2013-12-20	14
<i>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</i>	15
Skogsstyrelsen, e-post 2015-03-19	15
Borlänge Energi AB, möte 2013-02-11 och 2013-10-14	15
Borlänge Energi AB, möte 2015-05-28	15
Dalatrafik AB, möte 2013-01-23 och 2013-04-17, minnesanteckningar	16
Dalatrafik AB, möte 2015-03-19, minnesanteckningar TRV 2013/73924	16
Räddningstjänsten Dala-Mitt, 2013-10-16 och 2013-12-11, minnesanteckningar	17
Lennheden Vatten AB vid flertal tillfällen, 2013-01-17	18
Borlänge Energi genom Midvatten AB, möte 2015-06-02	18

Borlänge Energi genom Midvatten AB, möte 2015-06-25	18
Borlänge Energi AB och Midvatten ang. Tjärna vattentäkt 2015-11-13, minnesanteckningar	19
Ledningssamordningsmöte, 2015-05-25, minnesanteckningar, TRV 2013/73924	19
Utskick av aktuella planer till ledningsägare, via e-post, 2015-10-12.	19
Ledningssamordningsmöte med Borlänge energi, elnät och VA, 2015-11-18, minnesanteckningar	19
<i>Samråd med allmänheten</i>	20
Tidigt samråd/öppet hus i Sifferbo 2010-11-23, minnesanteckningar	20
Öppet hus i Gimsbärke-Duvnäs bygdegård, 2013-03-13	20
Samrådsmöte på orten för hela sträckan Borlänge-Djurås, 2013-11-26—27	21
Samrådsmöte på orten för etapp 1, 2015-03-31, minnesanteckningar	23
Sveriges MotorCyklister, yttrande 2015-04-07	25
<i>Övrig information</i>	26
Underlag	26

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

I projektet har samråd utförts i olika skeden. Projektet startades under den äldre planeringsprocessen när en förstudie inledde projektet. Förstudiens samrådshandling ställdes ut för samråd under perioden 2011-02-21 till 2011-03-14. Annonsering om utställelsen gjordes i lokaltidningar. Förstudiens samrådshandling skickades på remiss till Länsstyrelsen i Dalarnas län. Borlänge kommun, Gagnefs kommun, Skogsstyrelsen, Dalatrafik, Försvarmakten, LRF Dalarna, Mellansvenska handelskammaren m.fl. Inkomna synpunkter sammanställdes i samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen tog beslutet att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan 2011-05-13.

Framtagning av vägplanen påbörjades under hösten 2012 och övergick vid årsskiftet till den nya planprocessen som trädde i kraft 2013-01-01. Projektet utförs enligt planläggningstyp 2 med miljöbeskrivning enligt nya planprocessen. Vägplanen inleddes med en skissfas där ett principförslag på vägförslaget togs fram. I skissfasen genomfördes ett "Öppet hus" i Gimsbärke-Duvnäs bygdegård. Skissförslaget fanns att studera på projektets hemsida på www.trafikverket.se.

Under framtagning av vägplanen har samråd utförts löpande med bl.a. Länsstyrelsen i Dalarnas län, Borlänge kommun, Dalatrafik, Lennheden Vatten AB, Skogsstyrelsen, Räddningstjänsten, ledningsägare, enskilda sakägare och allmänheten.

Under november 2013 genomfördes två s.k. "Allmänt samrådsmöte på orten" i Gimsbärke-Duvnäs bygdegård. Samrådslokalen var bemannad för frågor under tiden från kl. 15 till kl. 19 innan det formella mötet började. Många synpunkter och frågor dokumenterades och bemöttes direkt på plats i samrådslokalen. Övriga synpunkter har hanterats vidare i projekteringen av vägförslaget. Vissa sakägare har fått förtydligande beskrivning skriftligt via post eller e-post.

Efter samrådet på orten har samrådsunderlaget funnits tillgängligt på projektets hemsida. Många synpunkter har framförts via telefon, e-post och brev till Trafikverket under denna period.

2014 lades projektet i viloläge eftersom finansiering saknades i den nationella planen för investeringsåtgärder åren 2014-2025. 2015 återupptogs arbetet igen med etappvis finansiering av delar av sträckan. Samrådsredogörelsen omfattar därför enbart synpunkter på etapp 1 på delen Cirkulationsplatsen i Mellsta- Norr Amsberg (korsning väg 293). Ett nytt samrådsmöte på orten genomfördes i Norr Amsberg 2015-03-31.

Projektets planläggningsbeskrivning har reviderats regelbundet och funnits tillgänglig på projektets hemsida. Den skickades även med i kallelsen till samråd på orten.

Följande justeringar av vägåtgärderna har gjorts med hänsyn till inkomna synpunkter på etapp 1:

- Breddning av vägsektionen från 16,30 m till 16,50 m pga. framkomlighet för räddningsfordon.

- Breddning av vägrenen till 1.0 m för att trafiksäkerheten för moped klass I skall förbättras.

- Många anpassningar har utförts av vägåtgärderna pga. vattenskydd, trånga passager, bullerskydd osv.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets 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.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats löpande under projektets framskridande och funnits tillgänglig på projektets hemsida på www.trafikverket.se.

Samrådskrets

Samrådskretsen har varit omfattande i projektet. Anslutningar stängs och ersätts med nya korsningspunkter som berör många fastighetsägare och intresseföreningar. De som omfattas av stängningar direkt via fastigheten ingår i samrådskretsen. Övriga har kallats till samråd via annons i lokaltidningar.

Följande har innefattats i samrådskretsen för vägplanen:

Myndigheter och organisationer

- Länsstyrelsen
- Skogsstyrelsen
- Borlänge kommun
- Dalatrafik
- Borlänge Energi AB
- Lennheden Vatten AB
- Ledningsägare
- Räddningstjänsten

Berörda fastighetsägare och samfälligheter

Fastigheter/markägare/närboende som berörs via direkta intrång eller beräknas få nivåer avseende buller som överskrider gällande riktvärden.

Samråd

Bakgrund till samråd för sträckan Borlänge-Djurås

Denna samrådsredogörelse omfattar samråd som genomförts för etapp 1 (Mellstarondellen-N Amsberg (väg 293)). Samråd i tidiga skeden har skett för hela sträckan Borlänge-Djurås både enligt en gammal planprocess och enligt den nya som infördes 2013-01-01. Dessa samråd finns med i denna samrådsredogörelse och delar av dessa samråd berör även hela sträckan. Samråden har delvis beskrivits så att enbart de synpunkter som är allmänna samt berör sträckan för etapp 1 har tagits med. Alla inkomna synpunkter är registrerade i Trafikverkets diarium. Synpunkter sammanfattas i samrådsredogörelsen. Synpunkter i förstudieskedet har diarienummer TRV 2011/10307A och i vägplaneskedet har diarienummer TRV 2013/73924.

Samråd enligt äldre planprocess

Utställelse/remiss av förstudie 2011-03-14

Förstudiens samrådshandling ställdes ut för samråd under perioden 2011-02-21 till 2011-03-14. Annonsering om utställelsen gjordes i lokaltidningar. Förstudiens samrådshandling skickades på remiss till Länsstyrelsen i Dalarnas län. Borlänge kommun, Gagnefs kommun, Skogsstyrelsen, Dalatrafik, Försvarmakten, LRF Dalarna, Mellansvenska handelskammaren m.fl. Inkomna yttranden/synpunkter som berör etapp 1 listas nedan. Trafikverkets kommentarer anges med kursiv text.

Skogsstyrelsen

Har inget att erinra mot förstudien.

AB Dalatrafik

Ser fram emot en trafiksäkrare väg och att diskussioner förs över busshållplatsers placering.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket ser gärna att diskussioner förs om busshållplatsers placering.

Sveriges Motorcyklister (SMC)

Tycker det är positivt med förbättrad vägsträcka, speciellt vintertid. Säkra av- och påfarter är positivt ur mc-synpunkt. Riktlinjer för vägens utformning anpassad till motorcyklisters specifika behov saknas. Val av mitträcken, de som orsakar minst skaderisk för motorcyklister. Betonar användandet av förlåtande sidoområden istället för räcken. Där räcken måste sättas upp önskas räcke med underglidningsskydd och så långt från vägen som möjligt. Ur säkerhetssynpunkt bör mopedklass 1 kunna framföras på parallell gc-väg. Framgår inte om det har beaktats. Vid korsningar är det extra viktigt att minimera fasta installationer.

Trafikverkets kommentar: Detaljerade utredningar av dessa frågeställningar kommer vidare att beaktas i senare skede i vägprocessen.

Försvarmakten

Har inget att erinra.

Mellansvenska Handelskammaren,

Angeläget projekt med besvärlig vägsträckning. Vill ha 2+2 hela vägen, tillstyrker förslaget under nuvarande förutsättningar.

Trafikverkets kommentar: Inkomna synpunkter kommer följa vägobjektet och tas i beaktande.

Räddningstjänsten, Dala Mitt

Vajerräcke innebär begränsad framkomlighet för räddningsfordon men ser positiv på höjd säkerhet för delsträckan. Har inget att erinra mot förstudien.

Trafikverkets kommentar: Ett fortsatt samråd är av vikt för den fortsatta processen.

Länsstyrelsen Dalarnas län, Plan och Beredskapsenheten

Innebörden av barnkonventionen innebär att barn och ungdomar ska ges möjlighet att delta i planering. Tillstånd provas av kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen när åtgärder som kan påverka fasta fornlämningar ska utföras. Länsstyrelsen upplyser om att hänsyn tas till övriga registreringar i form av s.k. bevakningsobjekt och övriga kulturhistoriska lämningar. Även lokaler av generellt biotopskydd kan beröras vid breddning, och byggnation av gc-väg. Områden med strandskydd ska belysas i arbetsplanen. Länsstyrelsens naturvårdsenhet kan bistå med material kring inventerade hotade arter längs väg 70. Gimsbärke har landskapsbildskydd vilket kräver särskilt tillstånd från Länsstyrelsen naturvårdsenhet, vid åtgärder inom området. Vägsträckan berör även av Tjärna vattenskyddsområde där långtgående planer finns på nya gränser och föreskrifterna för Tjärna, Lennhedens och Bäsna vattentäkter. Om anläggningsarbetet startar innan det nya vattenskyddsområdena träder i kraft bör särskilda skyddsåtgärder vidtas.

Inkomna synpunkter kommer följa vägobjektet och tas i beaktande. En fortlöpande dialog under vägprocessen gång mellan Trafikverket och Länsstyrelsen är viktigt.

Gagnef kommun, Kommunstyrelsen

Förutsätter att arbetet med arbetsplanen sker i nära samarbete.

Beakta en fortsatt attraktiv boendemiljö och företagsklimat intill riksvägen. Dalabanans möjlighet till utvecklig är viktig. Mötesstation och hållplats för järnväg kan bli aktuellt i Djurmo- Sifferbo området som kräver bra tillgänglighet. Befintliga busshållplatser med möjlighet att korsa riksvägen måste finnas kvar. Planerad testplats i Djurås är viktig för digital trafikinformation. Anpassning av alternativt vägnät behövs för oskyddade trafikanter. Positivt med separat gc-väg vid Djurmo. Hastighetsökning från 70- 80 km/h vid delsträcka 9 innebär ökat buller. "Bräcken" ska vara Bäckan. Där måste möjlighet för hästar, övriga oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon kunna passera. Vill se helhetslösning för gc-väg längs hela vägsträckan mellan Borlänge och Djurås.

Trafikverkets kommentar: Inkomna synpunkter kommer följa vägobjektet och tas i beaktande. Ett nära samarbete med kommunen kommer ske i den fortsatta vägprocessen.

Lantbrukarnas Riksförbund

Välkomnar säkerhetshöjande åtgärder på vägsträckan. Viktigt med nära dialog med berörda markägare, om inlösen, intrång, korsningar och vändpunkter för lantbrukare. Utformningen av väg mm. Påverkar vilken riktning transporter färdas. Vid markarbeten kan möjligheten för rör dragning av för fiberkabel utnyttjas.

Trafikverkets kommentar: Inkomna synpunkter kommer följa vägobjektet och tas i beaktande.

Borlänge kommun, Kommunstyrelsens näringslivs- och planutskott

Cykeltrafiken från Borlänge fungerar bra fram till Norr Amsberg. Lämpligt med trafikseparerat gång- och cykelstråk fram till Djurås. Säkra och funktionella busshållplatser för kollektivtrafiken ger möjlighet till utveckling.

Vägens barriärverkan för närboende behöver särskilt beaktas.

Vattentäkten i Lennheden kommer försörja Borlänge och Falun med dricksvatten. Skyddsområdet kommer att uppdateras och förändras. Väg 70 kommer passera genom primära, sekundära och tertiära zoner. Provpumpning visar att klorid transporteras från vägområde till brunnar för vattentäkt. Vid olycka med utsläpp av miljöfarliga ämnen finns risk för förorening av vattentäkten. Kommunen anser att skyddsåtgärder ska vidtas för känsligaste delarna av skyddsområdet.

Breddning vid delsträcka 1 kan påverka naturreservat, beslut om särskilt intrång tas då av kommunen.

Hantering av överskottsmassor behöver klarläggas i tidigt skede.

Kommer ytterligare bullerreducerande åtgärder behövas för fastigheter mellan Borlänge och Djurås? Vilka åtgärder sker för fastigheter mellan järnväg och väg?

Borlänge Energi Elnät har luftledningar och jordkablar som går parallellt och korsar väg 70 på delsträcka 3-5. Borlänge Energi planerar inga nya ledningar som korsar väg 70 men har befintliga ledningar.

Insamling av hushållsavfall på sträckan Borlänge- Gimsbärke sker utmed väg 70. Lösning behöver finnas med tidigt i planeringen.

Stadsnätet har ledningar som kan beröras av vägbygget. Borlänge Energi stadsmiljö förutsätter samverkan med Trafikverket när detaljprojektering påbörjas.

Trafikverkets kommentar: Inkomna synpunkter kommer följa vägobjektet och tas i beaktande. Ett nära samarbete med kommunen och Borlänge Energi kommer ske i den fortsatta vägprocessen.

Samråd med berörd länsstyrelse

Information vid beredningsmöte, 2013-09-23, minnesanteckningar

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:

Trafikverket informerade om vilka åtgärder som föreslagits i skissfasen för vägplanen. Kartmaterial och beskrivning av åtgärderna i skissfasen hade sänts över två veckor i förväg. Länsstyrelsen påpekade att mer samråd krävs kring ev. fornlämningar vid Färjenäs (som inte fanns i underlagsmaterialet) och vid Sifferbo. Frågor ställdes om bulleråtgärder, kommunernas byggplaner, intrånget i landskapet, vattenflöden och riskpunkter vid broar/trummor. Beredskapsenheten skickade med en påminnelse om att beskriva transporter av farligt gods.

Trafikverkets kommentarer: Skissfasen har ingen formell status. Vägförslaget och dess konsekvenser beskrivs mer utförligt i Vägplanens plan-och miljöbeskrivning.

Trafikverket beaktar synpunkterna i det fortsatta arbetet med Vägplanen.

Information vid beredningsmöte 2015-01-12, minnesanteckningar

Trafikverket/Sweco informerade om projektet E16/väg 70 Borlänge-Djurås, sammanfattade bakgrunden till nystart av delar av projektet, etapp 1 och 2 samt redogjorde för det planerade arbetet framöver.

Det finns ett beslut dat. 2011-05-13 (TRV 2011/10307 A) om att projektet inte kan antas ha betydande miljöpåverkan. Trafikverket önskade besked om detta beslut fortfarande gäller. Länsstyrelsen återkommer med besked (se nedan).

Sweco redogjorde för de två etapperna och besvarade frågor från mötesdeltagare. Material i form av planer med ortofoto i bakgrunden, typsektion översänds digitalt till LS.

Det som framkommit under projekteringen och som projektet fått mer kunskap om sedan förstudien är för:

Diskussioner om vägvatten från Mellstabron ska ledas till landfäste för omhändertagande eller som i dagsläget släppas i större recipient (Dalälven).

Det finns en testarena/sträcka (mäter trafikflöden, mängd, hastigheter osv) som inte varit med i tidigare underlag, sekt ~ 3/050 – 3/450. Den medför att vägområdet utökas ytterligare ca 2 m, på en sträcka av drygt 100 meter, utöver det intrång som krävs för föreslagen körfältsindelning 2+2. Breddningen utförs på vänster sida i färdriktning mot Djurås.

Yttrande från länsstyrelsen, 2015-02-09

Med anledning av att projektet E16/väg 70 Borlänge-Djurås delas upp i flera separata vägplaner önskar Trafikverket besked om länsstyrelsens beslut 2011-05-13, att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan, fortfarande gäller. Länsstyrelsen anser att de tillkommande åtgärderna inte är av karaktären att det finns anledning att revidera tidigare beslut.

Samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet, e-post 2015-05-20.

Samråd ang. kulturmiljö som utpekats som övrigt intresse för kulturmiljövård i Norr Amsberg. Länsstyrelsens svarar att Norr Amsberg har utpekats som ett område av kulturhistoriskt värde. Motivet är bymiljön med kyrka och omgivande odlingslandskap.

Det område som E16/väg 70 passerar genom är av underordnad betydelse för den utpekade kulturmiljön. Från kulturmiljösynpunkt kan breddning av vägen göras. Bullervallar bör dock anläggas med hänsynstagande till utblicken mot Hemsjön och Amsberg kapell.

Samrådsmöte med länsstyrelsen ang. vattenverksamhet, 2015-10-05

Syftet med samrådet var att stämma av hur erosionsskyddet vid dagvattenutloppet i Hemsjön ska hanteras.

Erosionsskyddet i Hemsjön är mindre än 3000 m² och är därmed inte tillståndspliktig. Åtgärden bör anmälas eftersom det finns en ovanlig kransalg i Hemsjön. Synpunkter från länsstyrelsen:

- Skyddsåtgärd behövs för att minska grumling. Det ska beskrivas i anmälan.
- Ta kontakt med fiskevårdsområde och inhämta synpunkter.
- Sprängsten ska inte ligga i det yttersta lagret utan att erosionsskyddet i vattenområdet ska kläs in med rundat material (ex. morän).
- Beskriv påverkan på och hur hänsyn tas till kransalg.

Trafikverkets kommentar: Synpunkter kommer att behandlas och inarbetas i anmälan om vattenverksamhet i nästa skede.

Samråd med Borlänge kommun

E-post kontakt 2013-04-25

Vid kontakt via e-post om kommunens planer norr om Mellstarondellen –Gimsbärke:

Enligt besked från Samhällsbyggnadschefen har kommunen inte haft några planer på lång tid i området norr om Mellsta och har för tillfället inga planer.

Möte med samhällsbyggnadschef och kommunekolog, 2013-11-06

Trafikverket informerade om åtgärderna längs sträckan. Nedan följer kommunens synpunkter/önskemål:

Södra sidan längs Dalälven är infiltrationsområde för vattentäkt, samt att marken är klassat som ett kommunalreservat/naturvårdsavtal. Ser med fördel att vattnet leds till "Färjenäs-sidan".

Befintlig port till Mellsta camping är viktig för kommunen.

Hur hanteras ytan mellan föreslagen ersättningsväg och väg 70 (generell fråga) ur driftsynpunkt?

Betesmark vid Hemsjön (korvsjön) brukas och kommunen önskar att landskapet hålls öppet även i fortsättningen.

Risk för "spring över vägen/mitträcke" (i höjd med gamla anslutningen väg 293) till fotbollsplanen på andra sidan. Barnfamiljer bor i Norr Amsberg.

För kännedom: fritidshuset söder om bilskroten saknar förrättad vägförbindelse idag.

Ser ut som vägförslaget redovisar schakt i slänt klassad som "artrik vägkant" (~5/100).

Kommunen framför önskemål om att en utterpassage skapas genom trumman i Gagnbro, i samband med eventuella åtgärder.

Viktigt att det även fortsättningsvis är möjligt att komma åt att bruka marken på båda sidor vägen.

Generellt är Borlänge kommun positiva till att trafiksäkerhetshöjande och kapacitetshöjande åtgärder utförs längs sträckan. Likaså uppskattas att bullerfrågan och sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter ingår i projektet.

Kommunen påpekar även vikten av att eventuellt massöverskott hanteras korrekt.

Trafikverkets kommentarer: Ang driftsynpunkt: Ersättningsvägarna hanteras i en annan process (lantmäteriförrättning) och Trafikverket har därför inte möjlighet att påverka vägens läge eller drift och underhåll. Läget är enbart ett förslag i Vägplanen. Vi tar dock till oss synpunkterna och för dem vidare i projektet.

Övriga synpunkter beaktas i projekteringen.

Möte med Borlänge kommun, 2015-02-17, minnesanteckningar

På mötet deltog förutom kommunrepresentant även representant för Borlänge Energi AB och Lennheden Vatten AB.

Trafikverket/Sweco informerade om projektet E16/väg 70 Borlänge-Djurås, sammanfattade bakgrunden till nystart av delar av projektet, etapp 1 och 2 samt redogjorde för det planerade arbetet framöver samt att inhämtade ny information från Borlänge kommun och Borlänge Energi/Lennheden Vatten.

Borlänge Energi anser att ett ledningssamordningsmöte med flera ledningsägare bör hållas inom projektet. Sweco samordnar ett möte under våren.

Borlänge Energi/Lennheden Vatten informerar att de kommer att upphandla en entreprenör som ska sanera avlopp inom vattenskyddsområdet för Lennhedens vattentäkt.

Borlänge Energi vill anlägga högspänningsledningen mellan Koppslagårdarna och Gagnbro under våren. De kan inte vänta på TRV längre. De vill få underlag på lägen för planerade vägåtgärder så att de kan lägga ledningen där den inte kommer i konflikt med de nya delarna.

Lennheden Vatten informerar om att de håller på med nya provborrningar i Båtstad för en ny reservvattentäkt. Det kommer att ställas högre krav på hela grundvattenresursen. De informerar även om att vattenskyddsområdet för Lennhedens vattentäkt ännu inte är fastställt, men att inget pekar på att gränserna kommer att ändras. De gränser som TRV fått som underlag gäller fortfarande. Lennheden Vatten lämnar över förslag på vägskyltar som information om vattenskyddsområde. TRV tar med detta som underlag inför skyltplanen i projektet.

Borlänge kommun har inte några nya planer längs sträckorna i N Amsberg, Koppslagårdarna/Duvnäs. Ev. finns förslag på några tomter i N Amsberg, men inget som ska påverka projektet.

Behöver projektet mer info gällande trafikplanering ska Trafikingenjören på Borlänge Energi kontaktas.

Borlänge energi undrar om det finns några planer på laddningsstationer för elbilar längs sträckan.

Trafikverkets kommentarer: Synpunkter och önskemål beaktas under framtagning av vägplanen.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Boende i N Amsberg, sydvästra sidan av väg E16/70, 2014-03-20

Syftet med samrådet var att informera om och få synpunkter på nytt förslag med bulleråtgärder, hantering av förråd ("gamla smedjan") och ev. inlösen av fastighet.

Informationen var uppskattad och inga nya önskemål kom fram. Fastighetsägaren önskar inte bli inlöst.

Trafikverkets kommentarer: Inga nya förändringar införs i vägplanen.

Inkomna synpunkter under samrådstid efter samrådsmöte på orten 2013-11-26—2013-12-20

Under samrådstiden har telefonsamtal och e-post inkommit till Trafikverket. Nedan sammanfattas de synpunkter och svar som Trafikverket gett till respektive yttrande.

Ägaren av en fastighet i Norr Amsberg har oljeuppvärmning och därför i behov av tömning och fyllning av tank. Denne undrar om tankbilen kommer in och om sophämtning kommer att kunna ske vid huset/fastigheten nu när direktanslutningen tas bort?

Trafikverket: Framkomligheten för tankbil/sopbil att komma in till fastigheten kommer inte att försämrats av nuvarande förslag, som innebär att de kommer att få köra på ersättningsvägen in till fastigheten.

Ägaren av fastigheter i Färjenäs önskar ytterligare information om hur anslutningarna blir vid korsningen direkt efter Mellstabron.

Trafikverket: Enligt förslaget kommer korsningen att byggas om för en ökad trafiksäkerhet.

Den befintliga stigen rustas upp och förlängs för att möjliggöra för planskild passage för gång-och cykeltrafikanter. När det gäller de enskilda vägarna hanteras dessa separat och kommer att fastställas i en lantmäteriförrättning.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Skogsstyrelsen, e-post 2015-03-19

Samråd angående intrång i naturvärde vid Norr Amsberg. Skogsstyrelsen svarar att området fortfarande är registrerat som ett naturvärde och det man vill skydda är en del av de gamla tallarna och den marksvampflora som följer av att det är en sandtallskog. I samband med avverkning hade skogsstyrelsen ett samråd med markägaren och kom då överens om att spara en lite större grupp med 200-åriga gammeltallar ca 70-80 m från riksvägen. Merparten av de andra tallarna som står på området idag är fröträd och kommer att avverkas när beståndet är föryngrat. Så om man vid ombyggnaden av riksvägen behöver ta i anspråk ett område närmast vägen, så är det inget större ingrepp i miljön.

Borlänge Energi AB, möte 2013-02-11 och 2013-10-14

Samrådet 2013-02-11 avsåg ledningar (VA, el), trafik och avfallshantering.

Borlänge Energi (BE) berättar om svårigheterna för hämtning av avfall och tömning av slambrunnar som Borlänge Energis personal upplever längs sträckan. Det finns ett flertal ställen som fordonen måste backa in för att kunna komma åt att tömma kärlen. De största problemen är vid ravinen vid Solbacka/Gagnbro och i Duvnäs. I närheten av Sifferbo tömmer även Borlänge Energi avfallet, av gammal hävd, inom Gagnefs kommun.

BE undrar om cykelvägar kommer att byggas.

BE informerar om att luftledningen längs väg 70 från bron över Dalälven och upp mot anslutningen till N Amsberg redan är tagen ur drift och markförlagd.

En ny ledning ska läggas längs väg 70 mellan Duvnäs och Solbacka redan i vår/sommar.

Ett särskilt möte kring den nya ledningen hölls 2013-10-14. BE avvaktar sk. riktad borrning av ledningen vid ravinen i Gagnbro till Trafikverkets projektering är klar under våren 2014.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket informerar om att i första hand ska befintligt sidovägnät användas, men där det saknas kommer nya gång- och cykelvägar att anläggas.

Mer samordning med vägprojekteringen krävs för den nya ledningen. Sträckan där ledningen ska läggas är mycket svår med skredrisker samt behov av grundvattenskydd.

Trafikverket tar med sig synpunkterna i den fortsatta processen.

Borlänge Energi AB, möte 2015-05-28

Mötets syfte var att stämma av skyddsåtgärder/föreningar för Tjärna vattentäkt.

Sweco redogör för läget i projektet samt specifikt för de borrhningar och provtagningar som gjorts i projektet samt de förorenade massor som påträffats vid dödisgropen norr om Mellstarondellen.

Diskussion följer om massornas omfattning samt riskbilden för förorening av tälten. Sweco beskriver att föroreningarna medför att infiltrationslösningar är olämpliga genom de förorenade massorna och man därför måste planera för pumpstation för kvittblivning

av (renat) vägdagvatten. Olika alternativ för pumpningsriktning diskuteras, sannolikt är Dalälven att föredra som recipient. Lusbäcken får ej belastas mer enligt Blg Energi.

Diskussion följer om ev åtgärder, såsom täckning eller sanering på kommunens mark, om föroreningarna visar sig påverka vattenkvaliteten oavsett Trafikverkets åtgärder.

Dalatrafik AB, möte 2013-01-23 och 2013-04-17, minnesanteckningar

Dalatrafiks ansvarige för hållplatser har varit delaktig vid två projekteringsmöten där sträckans samtliga hållplatser har behandlats och diskuterats. Projektören har föreslagit nya lägen och olika förbättringar för de lägen som blir kvar. Dalatrafik har fört fram sina åsikter om respektive hållplats. De hållplatser som är viktiga att behålla har varit prioriterade.

Trafikverkets kommentarer

Dalatrafiks synpunkter har inarbetats i vägplanen.

Dalatrafik AB, möte 2015-03-19, minnesanteckningar TRV 2013/73924

En genomgång av sträckan och placering av busshållplatserna gjordes. Dalatrafik har följande synpunkter/information:

Dalatrafik har inga synpunkter generellt för åtgärderna på etapp 1 eller etapp 2 utan är nöjd med placeringarna av de nya hållplatserna. Framförallt där det blir bra tillgänglighet med planskilda förbindelser.

På kartan över miljöintressen skulle det vara bra om det finns en symbol för de nuvarande busshållplatser som tas bort.

Dalatrafik planerar att bygga nya väderskydd där de är ålderdomliga. En ny utformning för väderskydd på landsbygden har tagits fram. En yta på 1,2 m x 2,2 m behövs för väderskyddet.

Den nya hållplatsen söder om korsningen vid väg 293 används sparsamt. En direktbuss går nu från Djurås till Falun och svänger därmed av före hållplatsen. Busslinjen som går till Borlänge går in genom Norr Amsberg och stannar vid hållplatser där.

Dalatrafik flaggar upp att den nya hållplatsen som byggs vid nya planskilda porten i Norr Amsberg kommer att påverkas av höga hastigheter eftersom det är 2+2 körfält. Den blir eg. en motorvägshållplats.

Trafikverkets kommentarer

Dalatrafiks synpunkter kommer att beaktas i vägplanen.

Räddningstjänsten Dala-Mitt, 2013-10-16 och 2013-12-11, minnesanteckningar

Vid samtal med räddningstjänsten Dala-Mitt informerade räddningstjänsten att de lämnat ett yttrande på förstudien och att de då inte hade något att erinra. Han ville diskutera ev. möte internt. Vectura skickade över underlagsmaterial från skissfasen för synpunkter.

Vid möte med räddningstjänst och ambulans, 2013-12-11, framfördes följande synpunkter (Trafikverkets svar anges med kursiv stil):

Även med mittseparering så är det enklare att ta sig fram till olycksplatsen när det är 2+2 än 1+1. Vid uttryckningar åker vi alltid från två olika håll vid olyckor.

I grunden är vi väldigt positiva till mittseparering.

Vi har inga erfarenheter räckan eller vilken typ av räck som fungerar bra praktiskt.

Tillkommande kommentar från Trafikverket till protokollet i senare skede:

På sträckan förbi Lennhedens vattentäkt krävs speciell mittseparering av balkmodell. Detta krav har tillkommit pga. att vajerräcke har visat sig "riva sönder" tankar mm i större utsträckning än balkräcke. Därigenom ökar risken för utsläpp vid olycka.

De som man vet kring vajer är att vid olyckor då bil kört in i vajerräcken har lett till att massor av delar av bilen ligger utspridda runt om och på vägen som behöver samlas upp och det sätt både oss och andra trafikanter i fara.

Byggen som håller på över en längre period ställer till det för både oss alla.

Trafikverket: I tidigare fall har vi haft en kontakt med ambulansen och på så sätt har vi försökt skapa plats åt dem så de enkelt kommer förbi.

Oklart om SOS har information om alla öppningar i mittbarriärer, bör kunna kompletteras på enkelt sätt. (Märkning av öppningar finns).

1+1 är trånga passager och många trafikanter blir stressade av uttryckningsfordon. Medtrafikanter kan därför vara en olycksrisk då de försöker hålla ut åt sidan, men ändå inte tillräckligt för att t.ex. ambulans kan ta sig förbi.

Trafikverket: ja, det är tyvärr en risk. 1+1 fält har en fri bredd på $0,5+3,5+0,5=4,5$ m vid räck och där det är möjligt utformas sidoområdet med 1:4 slänt.

Finns det några ersättningsvägar för de jordbrukare som finns i Duvnäs?

Trafikverket: Tyvärr så finns det inte några ersättningsvägar för enbart det ändamålet.

Hur gör vi då det är 1+1 och vi behöver köra om?

Trafikverket: Vi har tidigare vid 1+1 vägar ibland byggt fickor med jämna mellanrum för att underlätta för omkörning, om inte korsningspunkter med öppning i räck finns i tillräcklig utsträckning. Den frågan ska vi ta med oss.

Vad blir det för hastighet där det är och 1+2 och 2+2?

Trafikverkets: Det är 90 km/h i dag utan räck och efter bygget kommer det att generellt att vara 100 km/h med räck.

Hur ser det ut med stängsel kring sträckan Borlänge-Djurås?

Trafikverket: Vi ska ha en diskussion med länsstyrelsen i den frågan, finns inte något förslag än. I dagsläget finns inget viltstängsel på sträckan. Vi har tidigare år gått över till att lägga pengar på mitträcke där det gör skillnad än på viltstängsel.

Lennheden Vatten AB vid flertal tillfällen, 2013-01-17

Väg E 16/70 ligger inom primär skyddszon på delen mellan Duvnäs och Solbacka (ca 2 km). Det finns hydraulisk kontakt med vattentäkten under väg 70 och Dalälven. På denna sträcka är skyddsåtgärder längs vägen i form av täta diken och uppsamling av vägdagvatten nödvändiga. Väg E16/70 ligger även inom sekundär skyddszon på några sträckor, men här räcker det med beredskap för att ta hand om ev. utläckage av olja el. dyl.

Det beslutades att Trafikverkets konsult (Geotekniker) funderar på hur skyddsåtgärder kan utföras och vad det skulle kosta. Lennheden Vatten funderar på vilken nivå på skyddsåtgärder som krävs.

Efter samrådsmötet har flera arbetsmöten hållits på teknisk nivå med Trafikverkets konsult (geotekniker, tekniskt sakkunnig i avvattningsfrågor) och Lennheden Vatten AB:s konsult Midvatten AB.

Trafikverket tar med sig frågan om finansiering, dvs om det finns andra sätt att finansiera dessa åtgärder och som inte belastar projektet med mötesseparering. Vägen är en nationell väg som "tävlar" om finansiering med liknande vägar i Sverige. Projektet måste visa på lönsamhet och kan inte "belastas" med för mycket omkringliggande projekt.

Borlänge Energi genom Midvatten AB, möte 2015-06-02

Sweco redogör för läget i projektet samt specifikt för de borrhningar och provtagningar som gjorts i projektet samt de förorenade massor som påträffats vid dödisgropen norr om Mellstarondellen.

Diskussion följer om massornas omfattning samt riskbilden för förorening av täkten. Sweco beskriver att föroreningarna medför att infiltrationslösningar är olämpliga genom de förorenade massorna och man därför måste planera för pumpstation för kvittblivning av (renat) vägdagvatten. Olika alternativ för pumpningsriktning diskuteras, sannolikt är Dalälven att föredra som recipient.

Midvatten har med stöd av Borlänge Energi beslutat att sätta rör nedströms de påträffade föroreningarna för att provta grundvattnet och se om de finns spår av föroreningar. Midvatten reflekterar över riskbilden för påverkan vid uttag i nya planerade uttagpunkterna vid Båtstad.

Diskussion följer om ev åtgärder, såsom täckning eller sanering på kommunens mark, om föroreningarna visar sig påverka vattenkvaliteten oavsett Trafikverkets åtgärder.

Borlänge Energi genom Midvatten AB, möte 2015-06-25

Sweco redogör för utredningen gällande skyddsåtgärder. Kortfattat planeras för skyddsåtgärder hela sträckan mellan Mellstarondellen och Dalälven. Norr om Dalälven pågår utredning om behov och det råder osäkerhet om riskbilden och infiltrationstider. Prover har skickats på analys för att bestämma konduktivitet mer exakt.

Midvatten redogör för gränserna för infiltrationsområdet mot Tjärna norr om bron. Gränsen är osäker och beror av pumputtag i Lennheden och Tjärna. Det finns begränsat

med provborrningar i området mellan bron och Hemsjön varför det är osäkert hur åsbildningen ser ut slutar.

Det bestäms att Midvatten ska föreslå utökade borrningar för Blg Energi för att bättre kunna bedöma riskbilden/inströmningen norr om bron. Förhoppningsvis hinns detta med under sommaren. Midvatten berättar att föreskrifter för Tjärna nu utreds av Miljökontoret Blg.

Sweco beskriver olika alternativ för skydd direkt norr om bron där vägen går på hög bank, kantsten+räcke, helt tätskikt i hela banken, räcke + bankdike högt upp i banken. Vikten av att fånga upp lastbilar som ev kommer igenom räcket diskuteras, räcke+ kantsten med tätskikt vid bankfot kan då vara ett bra alternativ.

Ny avstämning görs efter sommaren och förhoppningsvis finns då provsvar från föroreningar, svar på konduktivitetsanalyser samt svar resultat från Midvattens provborrningar.

Borlänge Energi AB och Midvatten ang. Tjärna vattentäkt 2015-11-13, minnesanteckningar

Syftet med mötet var att samordna arbetet med skyddsåtgärder för Tjärna vattentäkt och diskutera ifall nya förutsättningar kräver nytt ställningstagande för nivå på skyddsåtgärderna. Mötet kom fram till att förslaget i vägplanen ligger kvar som planerat och ställs ut för granskning.

Ledningssamordningsmöte, 2015-05-25, minnesanteckningar, TRV 2013/73924

Berörda ledningsägare samlades till ett samordningsmöte. Kartunderlag hade skickats ut före mötet. Planerna upplevdes otydliga vad som var befintligt samt nytt vägområde. Ny tydligare planer kommer att skickas ut.

Trafikverket redogjorde för vägåtgärder och tidplan. Respektive ledningsägare informerade om vilka ledningar de har i området samt om några nya planer finns.

Utskick av aktuella planer till ledningsägare, via e-post, 2015-10-12.

Ledningssamordningsmöte med Borlänge energi, elnät och VA, 2015-11-18, minnesanteckningar

Sweco redogjorde för vägåtgärderna och främst de åtgärder med täta diken vid Mellsta som kan påverka ledningar i området. Nya mer detaljerade plankartor med nytt och befintligt vägområde ska skickas ut till ledningsägarna.

Samråd med allmänheten

Tidigt samråd/öppet hus i Sifferbo 2010-11-23, minnesanteckningar

Inbjudan till tidigt samråd annonserades i lokala tidningar. Nedan sammanfattas synpunkter och kommentarer som berör etapp 1.

- Vill att TRV ska ha en hög ambition vad gäller oskyddade trafikanters möjligheter att korsa vägen, ta sig till busshållplatser, till grannen, mellan byar o.s.v.
- Det borde finnas viltstängsel.
- Ett medelvärde på trafikflödet är missvisande, eftersom det tidvis är mycket högt flöde.
- 10-15 jord- och skogsbrukare måste ta sig till sina marker.
- Det ska vara lätt att vända om man bara får åka höger i korsningen.
- Anlägg planskilda portar där vinsten med 2+2 och 2+1-körfält är stor.
- Vill ha en medlöpande väg vid bilsproten och fotbollsplanen med en planskild port så delen inte blir avskärmad från övriga byn.

Trafikverkets kommentarer

Synpunkterna beaktas i arbetet med åtgärder i förstudien. Vissa synpunkter lämnas för vidare bearbetning i kommande skeden (Vägplan).

Öppet hus i Gimsbärke-Duvnäs bygdegård, 2013-03-13

Ett öppet hus genomfördes mellan kl. 14-19 där representanter från konsulten, Trafikverket fanns tillgängliga för frågor. Följande synpunkter inkom på delsträcka 1 (Mellsta-N Amsberg):

- Synpunkter på passager för gångtrafik i plan för anslutning till busshållplatser.
- Passagen vid ca 2,8 km bör byggas som en fullvärdig port för fordonstrafik.
- Fastighetsägaren på södra sidan vid ca 3,3 km kommer inte ut på väg 70.
- Många badgäster kommer till korvsjön i N Amsberg. Anslutningen vid 2,6 km bör vara öppen för trafik.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket tar med sig synpunkterna och arbetar fram ett nytt förslag till samrådsmötet.

Samrådsmöte på orten för hela sträckan Borlänge-Djurås, 2013-11-26—27

Samrådsmöten hölls i Gimsbärkes bygdegård den 26 och 27 november 2013. Inbjudan till mötet skickades ut enligt fastighetsförteckning. Annonseringen skedde i lokaltidningar 2014-11-16.

Efter Trafikverkets genomgång av utredningen och de föreslagna åtgärderna öppnades det upp för en fråge- och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som därpå framfördes dokumenterades och materialet sammanfattas här nedan. Under båda dagarna fanns möjlighet att ta del av samrådsunderlaget i bygdegården från kl. 15. Ett formellt möte hölls kl. 19-21 båda kvällarna. Synpunkter finns sammanställda nedan.

Följande allmänna synpunkter/frågor framfördes under mötena. Trafikverkets kommentarer/bemötande i kursiv stil:

- 2+2 körfält är ju nästan motorväg och 100 km/timmen. Bullerproblemen är och blir stora. Vilka åtgärder kommer att vidtas?
Bullerberäkningar kommer att visa var åtgärder behövs. Förslag till åtgärder kommer att finnas i vägplanen.
- Det är omfattande vibrationer både från bil- och tågtrafik. Kommer standarden att förbättras på vägen?
Undersökningar för att ta reda på markförhållanden pågår. Jordlagren kan visa var vibrationer är ett problem, men de är svåra att åtgärda. Standarden kommer att förbättras vad gäller trafiksäkerheten i första hand.
- Kommer ni att lägga "tyst" asfalt?
Ingen är planerat.
- Busshållplatserna är flyttade/borttagna på vissa platser. Det blir långt för en del boende.
I projektarbetet har Dalatrafik medverkat och lämnat uppgifter vilka hållplatser som är viktiga att ha kvar och att det är OK att ha långt till hållplatsen på landsbygden.
- Olycksstatistiken visar att det inte inträffat några dödsolyckor de senaste 10 åren.
Nej, men olycksrisken är stor.
- Hur mycket ökar utsläppen av växthusgaser längs väg 70? Vill se en beräkning av detta.
Inga beräkningar finns i dagsläget.
- Har inte Trafikverket övervägt planer för en ordentlig motorväg upp till Dalarna. Nu plottas det. Vill ha en ny sträckning. Hur kan man komma fram till att trafiken ökar?
Det finns inte resurser för att bygga en ny sträckning till Dalarna. Ett sådant projekt skulle aldrig bli av. Inriktningen är att underhålla och förbättra de vägar vi har. Trafikmängderna förväntas öka eftersom den ökar i hela samhället. Det är en prognos.
- Finns det regler för hur sträckindelning får vara (1+1, 2+1, 2+2)?
Nej, enda regeln är att längderna inte får vara för korta så att omkörningar ska hinnas med.
- Har tunneln i N Amsberg fri höjd?
Ja. 4.70 m.
- Vad blir det för bredd på enskilda vägar resp. gång- och cykelvägar?
3,5-6 m resp 3 m.
- Kommer det att bli belysning på gång- och cykelvägar?
Endast i anslutning till redan belysta delar. Inte mitt i skogen.

- Kommer det att sättas upp viltstängsel. Många rådjursolyckor förekommer.
Inget bestämt ännu.
- Måste det vara 100 km/timmen mellan Mellstabron och N Amsberg?
Ja, när det blir 2+2 indelning vill många köra om. Lägre hastighet får ingen efterlevnad.
- Idag är det svårt att komma ut på från väg 293 framförallt vid stugbytdagar och när Leksand spelar hockeymatch. En rondell bör byggas. Järnväg till Sälen förespråkas också.
Inga planer finns på detta i dagsläget.
- Hur mycket trafik är det vid maxtimme morgon och kväll?
Ca 1000 fordon/timme
- Har man tagit ställning till var bullerdämpande åtgärder ska utföras?
Inte ännu. Lösningar tas fram när bullerutredningen är klar och visar var det behövs.
- Kommer ni att mäta buller?
Nej, beräkningar utförs enligt gällande beräkningsmodeller.
- Hur ska ambulansen komma förbi?
Bredare vägrenar gör att räddningsfordon kan ta sig fram. Samråd med räddningstjänsten utförs ang. detta.
- 1+1 sträckorna blir ett problem. Går det att anlägga fickor som gör det möjligt att stanna?
Ja det kan bli aktuellt om det blir för långt mellan korsningarna.
- Ökad hastighet ger ökad saltning. Trafikverket bluffar om saltanvändningen. Träd dör och saltet förstör grundvattnet.
TRV vill inte gå in i denna diskussion. Det är en övergripande fråga och har inte direkt med vägåtgärderna i detta projekt att göra.
- Kommer framtida drift- och underhåll av enskilda vägar att bli en ökad kostnad för fastighetsägarna?
Det kan bli ökade kostnader där en ny enskild väg bildas. Stadsbidrag kan erhållas i vissa fall. Borlänge Energi/kommun sköter idag vissa enskilda vägar inom kommunen.
- Kan en fastighet lösas in i förväg?
I undantagsfall. Kan lösas in först när vägplanen har vunnit laga kraft.
- Finns någon etappindelning av projektet.
Nej, inte i dagsläget.

Övriga frågor och synpunkter som framfördes innan det formella mötet dokumenterades i minnesanteckningar och de frågeställningar som berör etapp 1 listas här nedan. Förslaget förtydligades för de som undrade hur deras fastighet berördes. Trafikverket tar med sig synpunkterna för fortsatt bearbetning i projektering av vägförslaget.

- En medlem i Färjenäs vattenförening framför att denne har en gemensam brunn i anslutning till föreslagen ersättningsväg samt en ledning som korsar väg 70 i sektion 1/600
- En lantbrukare i Norr Amsberg åker 6-8 gånger per dag till sin mark i Sifferbo. Denne vill ha en omkörningssträcka eller en öppning i räckt vid infarten norr om den nya gc-porten för att kunna ta sig till ersättningsvägen förbi Koppslagårdarna. Denne önskar även kunna åka på gc-vägen mellan Färjenäs och N Amsberg.
- Lantbrukare i Norr Amsberg åker till sin mark i Gimsbärke och anser att vägen via motorstadion skulle kunna förbättras så att den kan användas som traktorväg.

- Lantbrukare önskar kunna åka på gc-vägen med jordbruksmaskiner mellan sträckan 2/200 till ca 2/600 för att kunna bruka åkrarna.
- En fastighetsägare har infiltrationssystem där enskild väg är planerad vid sektion 3/000.

Trafikverket tar med sig synpunkterna i den fortsatta projekteringen.

Samrådsmöte på orten för etapp 1, 2015-03-31, minnesanteckningar

Samrådsmöte hölls i Samrådsmöte hölls i Församlingshemmet i Norr Amsberg på kvällen den 31 mars 2015. Inbjudan till mötet skickades ut enligt fastighetsförteckning. Annonseringen skedde i lokaltidningar 2015-03-21.

Efter Trafikverkets förklaring och presentation av vägförslaget för etapp 1: Mellsta-N Amsberg öppnades det upp för en fråge- och diskussionsstund med mötesdeltagarna. De synpunkter som framfördes dokumenterades och materialet sammanfattas här nedan. Trafikverkets kommentarer/bemötande i kursiv stil.

- Den nya planskilda korsningen för väg 905 kommer att generera mer trafik genom Norr Amsberg. Det är ofta svårt att komma ut på E16/70 vid nya korsningen med väg 293, vilket gör att trafikanter istället kommer att välja att ta väg 905. Nu när vi äntligen har fått bort den tunga trafiken i Norr Amsberg genom nya förbifarten för väg 293.
Det går att förbjuda tung trafik på väg 905.
- Kan man inte göra vägporten lägre så inga tunga fordon frestas att ta vägen genom N Amsberg?
Olika åsikter om detta. Skogsmaskiner/jordbruksredskap måste kunna använda porten.
- Bygg en cirkulation vid korsningen med väg 293 istället så det blir lättare att komma ut på E16/70. Idag är det omöjligt att ta sig ut under högratifierade perioder. Stopplikten har tagits bort och det är bra!
Korsningen mot väg 293 har nyligen byggts om till en bättre standard. Ingen ytterligare åtgärd för denna korsning är planerad i dagsläget. Frågan tas med i den kommande processen och vidare diskussion förs ang. ytterligare åtgärder.
- Korsningen med väg 293 är idag mycket farlig. Många gör omkörningar över spärrfältet. Trafikanter som ska svänga höger in på väg 293 måste hålla ut så mycket som möjligt. Ett högersvängsfält önskas.
Korsningen mot väg 293 har nyligen byggts om till en bättre standard. Ingen ytterligare åtgärd för denna korsning är planerad i dagsläget. Frågan tas med i den kommande processen och vidare diskussion förs ang. ytterligare åtgärder.
- Ett högersvängsfält (avfartsramp) önskas vid avsvängande höger in på väg 905, eftersom det är 2+2 körfält med 100 km/h.
En avfartsramp är inte motiverat här, då det handlar om att i stället sänka hastigheten i god tid vid insvängande till korsningspunkt. De bakomvarande trafikanterna, som ska vidare mot Djurås har körfält 2 som omkörningsfält. Med ett bra trafikbeteende ska inte denna höger in- höger ut-korsning utgöra någon säkerhetsrisk eller någon störning i trafikrytmen.
- Åtgärderna är mycket välkomna. Trafikverket behöver jobba mer med hastigheterna. Det går att sänka till 80 km/h vid Mellsta redan idag.
Att enbart sänka en hastighet, som inte åtföljs av en synbar trafiklösning får

troligtvis föga efterlevnad. Därmed kommer hastigheterna att ändras i samband med att trafiklösningarna färdigställs.

- Snöröjningen är undermålig på gång- och cykelvägen på Mellstabron. All snö från vägbanan hamnar på GC-vägen istället.
Det kommer inte bli sämre med nya vägåtgärderna.
- När vet vi hur mycket mark som tas i anspråk?
När vägplanen ställs ut för granskning i sommar.
- Hur långt blir det 80 km/h?
Från Mellstarondellen och förbi korsningen vid Färjenäs.
- Det finns 10-talet fritidshus i höjd med bilskroten i N Amsberg. En väg mellan bilskroten och fotbollsplanen är önskvärd.
Fastighetsägaren har stängt av markområdet och Trafikverket kan inte göra något åt detta. Frågan kan tas upp för enskilda förhandlingar med lantmäteriet när vägplanen är fastställt.
- Kan ombyggnaden komma igång tidigare?
Nej, planeringsprocessen styr tidplanen.

Efter att mötet avslutats gavs enskilda sakägare möjlighet att framföra frågor och synpunkter enskilt. De som inkom finns dokumenterade nedan.

- Fastigheten har en infiltrationsanläggning där nya infarten till fastigheten föreslås. Det finns inte plats att ansluta. Önskemål om att få infarten på anslutande fastighet eller att infiltrationsanläggningen flyttas.
Ersättningsvägen kan förläggas så att mer mark finns att tillgå utanför tomtgräns på angränsande fastighet. Trafikverkets föreslår att fastighetsägarna själva tar kontakt med ägaren till grannfastigheten och kommer med förslag på lösning så kan frågan tas upp vid lantmäteriförrättningen.
- Den yttrande vill inte ha ersättningsväg över sin gårdsplan.
Trafikverket tar med sig synpunkterna och arbetar fram ett nytt förslag för ersättningsvägens dragning.
- Ligger fastighetens privata bullervall utanför vägområdet idag? Vi tar inte så mycket mark nu.
När det gäller denna fastighet är det oklart var det befintliga vägområdet är. För att säkerställa hur mycket nytt vägområde som behöver tas i anspråk kommer bl.a. bullervallen att mätas in på nytt.
- Fastighetsägaren vill inte få sin fastighet avdelad med en ersättningsväg.
Trafikverket tar med sig synpunkterna och arbetar fram ett nytt förslag för ersättningsvägens dragning.

Frågor och synpunkter har även inkommit skriftligt via e-post efter mötet (Yttrande finns diarieförda under TRV 2013/73924) . Dessa finns sammanställda nedan.

- Vill ej ha väg genom fastighetens trädgård. Ger förslag i skiss på framflyttning av vändplan samt in- och utfart till fastigheten.
Trafikverket tar med sig synpunkterna och arbetar fram ett nytt förslag för ersättningsvägens dragning.
- Vill ej ha väg genom fastighetens trädgård. Ger förslag i skiss på ny väganslutning till garage. Vill ha ersättningsmark för mark som Trafikverket tar i anspråk.
Trafikverket tar med sig synpunkterna och arbetar fram ett nytt förslag för ersättningsvägens dragning.

- Den planfria passagen medger ett ökat trafikflöde, även av tung trafik, genom Norr Amsberg. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör vidtas även vid korsningen med länsväg 293. I vägförslaget ska tallarna vid fotbollsplanen sparas, som är lätta att ersätta. Detta samtidigt som de planerade ersättningsvägarna på båda sidor av E16 kommer att förstöra åkermark för alltid.

Trafikverket ska se över om det ev. går att förbjuda tung trafik genom den planfria passagen i syfte att mildra den trafikmängd som befaras uppstå genom Norr Amsberg. Gällande korsningen mot väg 293 så har denna nyligen byggts om till en bättre standard. Ingen ytterligare åtgärd för korsningen är planerad i dagsläget. Frågan tas med i den kommande processen och vidare diskussion förs ang. ytterligare åtgärder.

För åkermark finns inget utfärdat biotopskydd, som det finns för trädrader invid vägen. Behöver mark tas i anspråk så projekteras vägens läge och utformning på så sätt att åkermarken fortfarande ska vara bruksbar och lättillgänglig.

- Önskar att ett högersvängfält läggs till vid korsningen efter brofästet vid Färjenäs.
Den föreslagna korsningen med den medföljande standarden med vänstersvängfält anses vara tillräcklig inom detta område. För övrigt har man slutat med högersvängfält pga. den förhöjda olycksrisken som uppstår då utsvängande fordon får skydd sikt när fordon passerar högersvängsfältet.

Sveriges MotorCyklister, yttrande 2015-04-07

Under prioriterade åtgärder i regeringens uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025 stod bland annat följande: ”Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul”. I förslaget bör därför större hänsyn tas till motorcyklister, mopedförare och andra oskyddade trafikanter, genom att:

- kravet på att enbart vajerräcken får användas på vägen stryks – dessa är farliga för oskyddade trafikanter och det finns alternativa räcken som är säkrare och ändå medger fri sikt.
- avståndet till mitt- och sidoräcke ökas till 1,5-2,5 meter vilket är vad som ses som säkert utrymme för återhämtning internationellt.
- fordon som faller inom moped klass I får framföras på de GCM-vägar som kommer att löpa parallellt med E16/70. Avsaknad av väl tilltagen vägren innebär att de som färdas på dessa fordon annars stoppar upp annan trafik, som då kör om även på 1+1-sträckan vilket innebär trafikrisk.

Trafikverkets kommentar:

- *I projektet i sin helhet är det balk- eller rörräcken som ska användas. Dock behövs vajerräcke (linräcke) vid teststräckan pga. mätningstekniska aspekter. Den sträckan utgör ca 300 m av den totala längden på 4,1 km. Det förhållandevis ringa användandet av vajerräcke är motiverad och anses här inte vara något problem ur säkerhetssynpunkt.*
- *I utformningen av vägen har reglerna som finns angivna i VGU (Vägar och gators utformning) följts. Därmed förutsätts att den föreslagna vägen har de egenskapskrav som är ställda och följer en vedertagen standard.*

Trafikverket tar med sig synpunkterna i den fortsatta projekteringen.

Övrig information

Projektets hemsida på www.trafikverket.se har regelbundet uppdaterats vid information om allmänna möten (Öppet hus), samrådsmöte på orten, samrådsperioder och när nya handlingar har publicerats, ex förstudiens beslutshandling och vägplanens samråds-handling. Planläggningsbeskrivningen skickades med i kallelsen till samråd på orten.



Maria Eriksson

Projektledare

Underlag

Minnesanteckningar från möten/kontakter, diariern TRV 2011/10307A (förstudie) och TRV 2013/73924 (vägplan).



Trafikverket, Region Mitt, Box 417, 801 05 Gävle.

Besöksadress: Norra Kungsgatan 1 i Gävle alt. Röda vägen 1 i Borlänge

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se