

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Korsningsåtgärd på väg 233/250

Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Vägplan, 2023-05-09

TRV 2023/18894



Trafikverket

Postadress: Gasverksgatan 7 A, 721 30 Västerås

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-05-09

Ärendenummer: TRV 2023/18894

Version: 0.1

Kontaktperson: Anton Thidé, Projektledare

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	5
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7

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

Denna samrådsredogörelse redovisar de samråd som hållits i vägplanen för korsningsåtgärder på väg 233 och väg 250 i Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län. På grund av trafiksäkerhetsbrister har Trafikverket beslutat att korsningen ska åtgärdas. De föreslagna åtgärderna omfattar ombyggnad till två förskjutna trevägskorsningar. I arbetet med vägplanen kommer två alternativ att utredas vidare. Alternativ 1 innebär att söderliggande ben på väg 250 flyttas österut medan Alternativ 2 innebär att flytta det söderliggande benet västerut.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har berörda myndigheter, organisationer och sakägare fått brev med information om samråd. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden som varade mellan 4 april och 2 maj 2023.

Allt inkommit material rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2023/18894.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen informerats via brev och avgränsats utifrån de sakägare och allmänhet som ligger nära eller i direkt anslutning till vägområdet samt ledningsägare och andra rättighetshavare som kan beröras av åtgärden.

Samrådsretsen för samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har i detta fall avgränsats till Länsstyrelsen i Västmanlands län, Skinnskattebergs kommun, Region Västmanland och Sveaskog. Enskilda som kan antas bli särskilt berörda, exempelvis markägare, definieras i fastighetsförteckningen.

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte hölls den 18 april 2023 med Länsstyrelsen i Västmanlands län. Syftet med mötet var att informera länsstyrelsen om projektet samt inhämta information. Trafikverket redogjorde för befintliga förutsättningar och projektets omfattning. Därutöver diskuterades specifik utformning samt arkeologisk utredning.

Länsstyrelsen har yttrat sig över vägplan med status samrådsunderlag, daterat 12 maj 2023. Nedan sammanfattas inkommit yttrande.

Länsstyrelsen anser att underlaget bör kompletteras med gällande objekt som är utpekade i länsstyrelsens naturvårdsplan och som berör korsningen. Det finns även en åkerholme inom utredningsområdet, norr om Gunnilboby 3:15, som inte har noterats i underlaget.

Gällande Alternativ 1, har länsstyrelsen ingen erinran ur fornlämnings synpunkt och det krävs ingen arkeologisk utredning. Inom Alternativ 2 förläggs den södra delen av vägen på orörd del av åsen, vilket innebär att det krävs en arkeologisk utredning. Ur kulturmiljösynpunkt är Alternativ 1 att föredra, då ingreppen i landskapet i anslutning till den utpekade värdefulla bebyggelsen blir mindre i jämförelse med Alternativ 2. Ur naturvårdsperspektiv kan länsstyrelsen i nuläget inte uttala sig om vilket alternativ som är att föredra, då naturvärdesinventeringen inte finns tillgänglig ännu.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att uppdatera planbeskrivningen med berörda objekt enligt länsstyrelsens naturvårdsplan i det kommande arbetet med vägplanen. Beträffande åkerholmen, kommer denna och dess intilliggande område ej att beröras av tilltänkt vägdragning varpå denna ej nämns i samrådsunderlagets planbeskrivning.

Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkter gällande de två alternativen till kommande arbetet med vägplanen.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsunderlaget har delgetts kommunen 6 april 2023 med önskan om svar senast 2 maj 2023. Dessutom hölls ett samrådsmöte med kommunen 12 april 2023. Nedan sammanfattas det inkomna yttrandet från Skinnskattebergs kommun daterat 28 april 2023.

Skinnskattebergs kommun ser fram emot en säkrare trafiklösning i en olycksdrabbad korsning. Kommunen informerar Trafikverket om att det finns en kommunal vattenledning som skulle behöva korsas ifall Alternativ 1 väljs, där hänsyn behöver tas till denna i beslutsarbetet och vid ett eventuellt utförande.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkommit yttrande och tar med sig informationen i det kommande arbetet med vägplanen. Samordning kommer att ske kontinuerligt under projektets gång och Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med kommunen.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan antas bli särskilt berörda har fått brev tillhanda 11 april 2023 med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 4 april till 2 maj 2023. Totalt har fem yttranden inkommit. Dessa sammanfattas nedan.

En synpunkt har inkommit gällande hastigheten på gällande vägar. Hastigheten på väg 250 bör sänkas till 50 kilometer/timme och bör även förses med hastighetskameror från Stjärnvik och förbi Färna. Även väg 233, från backen ned mot Gunnilbo samt västerifrån innan vägskälet, bör ges en hastighetssänkning på 50 kilometer/timme. Denna väg bör förstärkas med hastighetskamera från Västerås-hållet och stopplikt bör återinföras från Skinnskatteberg. Denna lösning ger mindre buller, lämpligare trafikrytm för trafikerande jordbrukstraktorer samt mindre påverkan på miljö och landskap. Därutöver blir det inte en trafiklösning lämpad för storstad, sådant hör inte hemma i ett kulturlandskap.

Trafikverkets svar:

En reducering av de båda vägarnas hastighet ingår inte i vägplanen. Vägförslaget projekteras för 80 kilometer/timme och utformas enligt krav för denna hastighet. Om en uppföljning av hastigheter visar på dålig efterlevnad, kan det bli aktuellt med ytterligare åtgärder.

En synpunkt har inkommit gällande att Alternativ 2, som presenterats i samrådsunderlaget, bör innebära att vägen dras så långt bort som möjligt från kringliggande fastigheter för att således slippa närliggande trafik, insyn och buller. Vägförslaget får inte påverka boende negativt, som skulle innebära mer störning än i dagsläget.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Vid utformning av vägplanens åtgärder, eftersträvar Trafikverket efter att minimera påverkan. I ett senare skede kommer Trafikverket att utföra en bullerutredning för att bedöma vilka fastigheter som kan komma att utsättas för trafikbuller över gällande riktvärden.

En synpunkt har inkommit beträffande att Alternativ 2 innebär en minimerad olycksrisk för de som passerar korsningen i högre hastigheter samt ignorerar stopplikten. Med längre avstånd mellan södergående trafik och norrgående körriktning, ökar uppmärksamheten över trafiken och trafikplatsen. En fråga hur väghållningen kommer att fungera vid Alternativ 2, sett till gällande fastighet och vilken väg som i sådant fall blir anslutningsväg?

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Beträffande anslutningsväg till aktuell fastighet, kommer anslutning att ske från väg 250 och det söderliggande ben som flyttas västerut.

En synpunkt har inkommit gällande dagens bullernivåer i området och att denna har en negativ inverkan på boende, något som skulle minska ifall Trafikverket går vidare med Alternativ 2 då vägen skulle dras längre bort från omkringliggande fastigheter och således minska buller och vibrationer. Alternativ 2 skulle även bidra till att landskapet bevaras på ett mer varsamt sätt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig detta i fortsatt arbete med vägplanen.

En synpunkt har inkommit avseende alternativ 1, som anses bli den billigaste ombyggnaden och även det alternativ som tar minst mark i anspråk jämfört med alternativ 2. Dock har olyckorna i Gunnilbokorsen minskat sedan stoppskylt tillsattes, varpå det ifrågasätts om det är nödvändigt med en ombyggnation när olycksstatistiken minskat? Vidare ställs en fråga om varför väg 233 inte har bättre vinterunderhåll med plogning? Önskemål ställs även om hastighetssänkning på väg 250.

Trafikverkets svar:

Olycksstatistiken i korsningen har varierat från år till år, varför effekten av stoppskylt är för tidig att utvärdera. Trafikverkets bedömning är dessutom att problembilden i korsningen kvarstår och har i projektets inledande skede, tillsammans med interna specialister, gjort bedömningen att föreslagna åtgärder är lämpliga efter behov och omständighet. Eventuella problem vid snöröjning måste hanteras med driften av vägen. Projektet vidareförmedlar frågan till berörd driftledare. En reducering av hastighet ingår inte i vägplanen.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisationer har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådet 4 april till 2 maj 2023. Totalt har tre yttranden inkommit. Dessa sammanfattas enligt nedan.

Gunnilbo samfällighetsförening

Genom de föreslagna åtgärderna befarar samfällighetsföreningen att bullernivåerna kommer att öka från trafik som riskerar att stanna två gånger innan de kommer över korsningen, än om detta möjligen kan motiveras med att trafiksäkerheten ökar.

Gunnilbo samfällighetsförening menar på att det borde gå att komma till rätta med säkerheten genom enklare åtgärder än dessa två förskjutna trevägskorsningar. Då väg 233 idag är den mest trafikerade vägen borde exempelvis stopplikt flyttas från denna till väg 250 i båda riktningar då det också är där sikten är mest bristfällig. Om detta kombineras med en hastighetssänkning på samtliga fyra vägsträckor mot korsningen, borde detta vara det mest gynnsamma för att minska buller och öka trafiksäkerheten.

Att sänka hastigheten tycks vara särskilt angeläget för väg 250 på grund av vägens struktur med skarpa kurvor och dålig sikt samt närhet till bebyggelse och att den trafikeras av tunga transporter med farligt gods. Även för väg 233 anses en hastighetssänkning vara motiverat för att göra trafikanter uppmärksamma på den olycksdrabbade korsningen.

Gunnilbo samfällighetsförening vill dock understryka att om åtgärder enligt de två förslagen i samrådsunderlaget ska genomföras förordas Alternativ 2, som vore mest skonsam för bebyggelsen längs väg 250 och störning av ökat trafikbuller skulle komma längre bort från hela byn.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och noterar yttrandet inför det fortsatta arbetet med vägplanen. Beträffande bullernivåer, så kommer Trafikverket i ett senare skede att genomföra en bullerutredning som visar på ifall trafikbuller över gällande riktvärden inträffar. Hastighetssänkning ingår inte i vägplanen. Vägförslaget projekteras för 80 kilometer/timme och utformas enligt krav för denna hastighet

Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland

Kollektivtrafikförvaltningen vill att en hållplats/bytespunkt och pendlarparkering byggs vid korsningen. Inväntade politiskt beslut avgör om dessa åtgärder blir aktuellt. Om hållplats/bytespunkt blir aktuellt, ska de vara tillgänglighetsanpassade. Vid byggnation av pendlarparkering bör hållplatsen bli bytespunkt för bilister till kollektivtrafik för att således erbjuda bättre förutsättningar för kollektivtrafikresande och hjälpa till att nå målet av 30% marknadsandel med kollektivtrafik.

Kollektivtrafikförvaltningen vill även informera Trafikverket om att korsningen tidigare var trafikerad av två busslinjer; en expressbuss mellan Skinnskatteberg och Västerås samt en lokalbuss mellan Skinnskatteberg, Färna och Bernshammar. Expressbussen lades ner hösten 2016 på grund av lågt resande och lokalbussen lades ner vintern 2020.

Vidare vill Kollektivtrafikförvaltningen ifrågasätta om andra trafiklösningar än de som nämns i samrådsunderlaget har utretts, exempelvis en cirkulationsplats. En sådan lösning skulle bidra till trafiksäkerheten bättre än två förskjutna trevägskorsningar. Med en cirkulationsplats skulle all trafik sänka hastigheten innan korsningen utan att störa trafikflödet. Det finns exempel i andra delar av länet där cirkulationsplatser redan finns på vägar med högre hastighet, till exempel på väg 56 mellan Sala och Västerås.

Utav de två utredningsalternativ som föreslås i samrådsunderlaget, ser Kollektivtrafikförvaltningen att alternativ 1 förespråkar kostnadseffektivitet, flexibilitet och har mindre påverkan på eventuell busstrafik. Däremot skulle alternativ 2 ha ett bättre trafikflöde samt att pendlarparkering skulle kunna anläggas öster om de norra benen av väg 250.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer ta med sig Regionens önskemål kopplat till pendling i fortsatt arbete med vägplanen.

I projektets inledande skede har Trafikverket i samråd med interna specialister gjort bedömningen att föreslagen åtgärd är lämplig efter behov och omständighet. Anläggande av cirkulationsplats har valts bort dels då Trafikverkets tekniska regelverk (VGU) anger att cirkulationsplatser bör undvikas längs prioriterade godsstråk samt att trafikmängden från respektive anslutande led är så pass låg.

Problembilden i korsningen består enligt Trafikverkets bedömning av låg regelefterlevnad, något som blir mer tvingande vid en trevägskorsning jämfört med dagens korsningsutformning.

Åtgärden bedöms också vara ekonomisk fördelaktig inte minst då befintligheter i korsningen som elkraftsledningar hade påverkats i större omfattning av en cirkulationsplats.

Sveaskog

Utav de två alternativ som presenterats i samrådsunderlaget, och som Trafikverket avser att jobba vidare med, förespråkar Sveaskog det alternativ som kallas Alternativ 1.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se