

## GRANSKNINGSHANDLING

# Väg 53, Södra infarten Eskilstuna

*Eskilstuna kommun, Södermanlands län*

### **Samrådsredogörelse**

Vägplan, projektnummer: 155037

2022-02-02



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 78189 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 53, södra infarten Eskilstuna

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2022-02-02

Ärendenummer: TRV 2017/35020

Uppdragsnummer: 155037

Version: 1.0

Kontaktperson: Camilla Karlsson, Trafikverket

# Innehåll

1	Sammanfattning	1
2	Planlägningsbeskrivning	2
3	Samrådsrets	2
4	Samrådsaktiviteter	2
5	Samråd	3
5.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	3
5.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	3
5.1.2.	Samråd med berörd kommun	5
5.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
5.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
5.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	9
5.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	9
5.2.2.	Samråd med berörd kommun	13
5.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
5.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	27
6	Underlag	37



# 1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan 53, södra infarten Eskilstuna i Eskilstuna kommun, Södermanlands län.

I samband med framtagandet av samrådsunderlag och samrådshandling har samråd genomförts med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Eskilstuna kommun, Region Sörmland (Sörmlandstrafiken) och allmänheten. Under samrådshandlingsskedet har samråd även genomförts med markägare, berörda ledningsägare samt Eskilstuna Strängnäs Energi och Miljö (Esem).

I skede samrådsunderlag genomfördes ett öppet hus den 4 oktober 2018. I skede samrådshandling genomfördes ett öppet hus den 10 juni 2019.

Den 15:e mars 2019 tog Länsstyrelsen beslut att vägplan för väg 53, Södra infarten Eskilstuna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Under framtagande av samrådshandling beslutades att projektet våren 2020 skulle kortas ned på grund av ekonomiska skäl. Förändringarna innebar att gång- och cykelväg i söder, bygdeväg och cirkulationsplats norr om Viptorp togs bort ur projektet. En avsmalning vid nuvarande passage vid Viptorp lades till. Senare tillkom även en cirkulationsplats i höjd med Viptorp samt en vändplan i norr och söder. På grund av dessa förändringar skickades tre skilda infobrev ut till berörda fastighetsägare.

Eftersom projektet tidigare bedömts ej få betydande miljöpåverkan har samråd inte skett med bred samrådsrets. Men med hänsyn till att projektet innebär en ny dragning av väg bedömdes under sommaren 2020 att antalet samrådsparter skulle utökas. Under sommaren 2020 skickades därför samrådsmaterial ut till kompletterande samrådsparter (myndigheter, organisationer och företag).

Under hösten 2020 tillkom åtgärder för upprustning och anpassning av sidoområdet för befintlig vägsträcka där bland annat diken och slänter samt säkerhetszon hanterats för att uppfylla dagens krav på utformning av sidoområdet. Förändringarna innebar även att Nybydiket under nysträckningen fick en ny utformning samt att ett nytt öppet dike projekterades en kort sträcka parallellt med nysträckningen.

En samrådshandling arbetades fram under 2020. Myndigheter och organisationer fick ta del av samrådshandlingen via samrådsremiss sommaren 2020. Vägplanen planerades ställas ut på granskning under vintern 2020/2021, men under tidiga 2021 tog Trafikverket ett nytt beslut om att minska vägplanens omfattning för att kunna verkställa vägplanen enligt tilldelad finansiering. På grund av dessa ändringar arbetades en ny samrådshandling fram under 2021. Nya samråd genomfördes med berörd Länsstyrelse, kommun, kollektivtrafikmyndighet, fastighetsägare, ledningsägare och Esem. Ett samråd på orten genomfördes hösten 2021 där allmänheten hade möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen. På grund av Covid19-pandemin genomfördes detta digitalt.

Samrådsmöten som har hållits och synpunkter som har inkommit under projektets gång presenteras i denna samrådsredogörelse. Allt inkommit material (tjänsteanteckningar, brev, protokoll, inkomna synpunkter med mera) rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2017/35020. Inlämnade synpunkter diarieförs och blir därmed offentliga, något som framkommer på synpunktsformulär.

## 2 Planlägningsbeskrivning

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

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

Planlägningsbeskrivningen för projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-08-13, 2019-02-15, 2019-05-14, 2020-02-24, 2020-04-21, 2020-12-04, 2021-06-22 och 2022-01-20.

Planlägningsbeskrivningen finns publicerad på Trafikverkets hemsida; [www.trafikverket.se/infart-eskilstuna](http://www.trafikverket.se/infart-eskilstuna).

## 3 Samrådskrets

I skede samrådsunderlag har samråd hållits med Eskilstuna kommun, Länsstyrelsen Södermanland, Kollektivtrafikmyndigheten Sörmlandstrafiken (fortsättningsvis Region Sörmland), gemensamhetsanläggningar och fastighetsägare.

Den 15:e mars 2019 beslutade Länsstyrelsen i Södermanlands län att vägplan för väg 53, Södra infarten Eskilstuna i Eskilstuna kommun inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådskretsen definieras därmed till att omfatta Länsstyrelsen i Södermanlands län, Eskilstuna kommun, Region Sörmland och enskilda som kan bli särskilt berörda.

I skede samrådshandling har samråd hållits med Eskilstuna kommun, Länsstyrelsen Södermanland, Region Sörmland, ledningsägare, allmänheten samt enskilda som blir särskilt berörda.

På grund av större ändringar efter Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan utökades samrådskretsen till att omfatta ytterligare organisationer och myndigheter.

## 4 Samrådsaktiviteter

Denna samrådsredogörelse omfattar samrådsaktiviteter från juni 2018 till och med oktober 2021, se kapitel 6 för detaljerad lista över samrådsaktiviteter. Samrådsaktiviteter har i huvudsak bestått av samrådsmöten. Mejlväxlingar och telefonsamtal har skett i syfte att utbyta information och bredda förståelsen för projektet. Informationsmaterial har kontinuerligt tagits fram och publicerats på Trafikverkets hemsida. Därutöver har specifikt samrådsmaterial producerats inför samrådsmöten och tilldelats inbjudna.

Projektet genomförde tidiga samråd med Länsstyrelsen i Södermanland, Eskilstuna kommun och Region Sörmland under 2018. Samråd har sedan fortsatt genom hela projektets gång.

Särskilt berörda har bjudits in till separata möten under projektets gång. Det gäller fastighetsägare, företag, ledningsägare med mera.

Ett öppet hus för allmänheten genomfördes den 4 oktober 2018 i Församlingshemmet vid Stenkivsta kyrka. Inbjudan skedde genom annons i Eskilstuna kuriren den 29 september 2018 samt

genom brev för den som var särskilt berörd. Synpunkter kunde lämnas på plats vid mötet samt via synpunktsformulär på projektets hemsida.

Trafikverket översände den 14 februari 2019 en begäran om Länsstyrelsen beslut i fråga om vägplan för väg 53 Södra infarten Eskilstuna i Eskilstuna kommun kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ett öppet hus genomfördes den 10 juni 2019 på Clarion Collection Hotell Bolinder Munktel i Eskilstuna, där berörda kunde vara med och ta del av vägplanen och lämna synpunkter. Inbjudan skedde genom annons i Eskilstuna kuriren den 24 maj 2019 samt genom brev för den som var särskilt berörd. Sedan följde en samrådstid från 10 juni till och med 10 juli 2019. Samrådsmaterialet (i form av presentationsmaterial) fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida samt på plats under öppet hus. Synpunkter kunde lämnas via synpunktsformulär på projektets hemsida.

På grund av förändringar och tillägg i vägplan skickades infobrev ut våren 2020 till de som var berörda av förändringarna. Breven berörde ändring i vägplan, bullerskyddsskärmar i norr samt vändplan i söder.

Under sommaren 2020 skickades även en samrådsremiss ut till myndigheter och organisationer. Samrådshandling gick att tillgå på projektets hemsida samt via Trafikverkets kontor i Eskilstuna.

På grund av omtag gick vägplanen omarbetades samrådshandling under 2021. Ett samråd på orten genomfördes den 22 september 2021. På grund av Covid-19 skedde detta samråd digitalt. Inbjudan skedde genom annons i Eskilstuna kuriren den 27 augusti 2021 samt genom brev för den som var särskilt berörd. Mellan 1-29 september 2021 var samrådshandlingen ute på samråd, där den som önskade kunde lämna synpunkter. Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Eskilstuna, Stadshuset Eskilstuna kommun och Eskilstuna Stadsbibliotek.

Trafikverket har följt Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer och vidtagit åtgärder för att förhindra smittspridning av sjukdomen covid-19. På grund av pandemin har fysiska samrådsmöten bedömts vara olämpligt under projektets senare delar, varför samråd skett digitalt.

Yttranden och inkomna synpunkter besvaras i denna samrådsredogörelse av Trafikverket.

## 5 Samråd

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

#### 5.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

##### 5.1.1.1. *Möte, den 13 juni 2018*

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 13 juni 2018 med Länsstyrelsen i Södermanland i syfte att informera om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter i ett tidigt skede. Samrådet och det färdigställda samrådsunderlaget kommer att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen påminner om att samrådsprocessen ska vara en kontinuerlig och sammanhållen process. Länsstyrelsen ser gärna att löpande digitala samråd genomförs för att undvika att de inte har fått tillräcklig information när vägplanen kommer för yttrande inför fastställelse. Trafikverket informerar att synpunkter och överenskommelser förs in i minnesanteckningar och samrådsredogörelsen. Samråd genomförs under hela planläggningsprocessen med Länsstyrelsen för att insamla grundlig information.

Länsstyrelsen informerar om att tidigare utförd åtgärdsvalsstudie och projektmålen bör redogöras i samrådsunderlaget. Dessa kommer att beskrivas i samrådsunderlaget samt i kommande skeden uppger Trafikverket.

Länsstyrelsen instämmer att undersökningssamrådet enligt nya kap. 6 i miljöbalken blir i samband med att de erhåller samrådsunderlaget. Detta beaktas i det kommande arbetet.

Länsstyrelsen tar upp Vilstaskogens samband med omgivningen och vikten av att utreda grön infrastruktur och ekosystemtjänster. Projektet kommer genomföra en naturvärdesinventering.

Länsstyrelsen vill lyfta fram frågan om farligt gods och att projektet idag inte är en led för farligt gods men samtidigt är alternativen förknippade med sina problem. Projektet kommer genomföra en riskanalys där detta utreds.

#### *5.1.1.2. Beslut om betydande miljöpåverkan, den 15 mars 2019*

Trafikverket översände den 14 februari 2019 en begäran om Länsstyrelsen beslut i fråga om vägplan för väg 53 Södra infarten Eskilstuna i Eskilstuna kommun kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den 15 mars 2019 beslutade Länsstyrelsen i Södermanlands län att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I beslutet inkom även synpunkter från Länsstyrelsen som bör hanteras i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen påpekar i sitt yttrande att det är viktigt att en naturvärdesinventering genomförs. Länsstyrelsen har ingen kännedom om att Nybydiket och miljön invid detta är av någon särskild beskaffenhet eller hyser några utpekade högre naturvärden.

Enligt samrådsunderlaget bedöms trafikmängden vara en stark barriär för vilt. Kopplingen mellan Vilsta naturreservat och kringliggande skogar anges är viktig att ta hänsyn till.

Åtgärden kommer att medföra intrång i jord- och skogsbruksmark. Länsstyrelsen bedömer dock att om hänsyn tas till att så långt möjligt sträva efter att bibehålla en arrondering med brukningsbara ytor och tillvarata matjorden inom exploateringsområdet, så bör intrånget bli av begränsad betydelse ur hushållningssynpunkt.

Länsstyrelsen konstaterar att den östra nysträckningen berör Nybylunds odlingslandskap samt Nybyskogen och riskera påverka flera utpekade kulturmiljöer. För denna sträckning kommer en arkeologisk utredning att krävas inledningsvis och förmodligen flera arkeologiska undersökningar. Länsstyrelsen bedömer att en dragning väster om befintlig väg hade varit att föredra ur kulturmiljösynpunkt.



Länsstyrelsen påpekar att följande aspekter bör utredas i det fortsatta planeringen:

- Buller och intrång på tomtmark.
- Oskyddade trafikanter och boende så att god och trygg tillgänglighet fås till målpunkter.
- Odlingslandskapets känslighet och anpassning till detta.
- Fornlämningar och hur intrång kan undvikas.
- Vegetation i väglänter och återetablering av dessa.
- Vattenförekomster och hur miljö kvalitetsnormer ska upprätthållas.
- Trummor och dess utformning för att säkerställa god ekologisk funktion.
- Markföroreningar för att undvika föroreningsspridning.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkterna noteras och beaktas i den fortsatta planeringen. Ovannämnda aspekter utreds vidare i vägplanen för att säkerställa en hållbar användning av mark och vatten. Bland annat utarbetas PM för naturvärdesinventering, landskapsanalys, reducerad klimatpåverkan, masshanteringsanalys, passageplan och avvattning i samband med framtagande av samrådshandling. Arkeologisk utredning planeras i samband med framtagande av samrådshandling.*

## 5.1.2. Samråd med berörd kommun

### 5.1.2.1. Möte, den 26 juni 2018

Den 26 juni 2018 hölls ett tidigt samrådsmöte i Eskilstuna med Eskilstuna kommun och Region Sörmland. Inkomna synpunkter presenteras nedan.

Kommunen informerar att revidering av Översiktsplanen pågår. I dialog med politiker har stråket sydöst om stan identifierats som aktuellt för fortsatt utveckling och exploatering. Det skulle gå i konflikt med vägplanen. Kommunen ser att det finns fördelar med att vara kvar i befintlig sträckning med sänkt hastighet. Kommunen behöver därför återkoppla gällande deras inställning. Kommunens ståndpunkt bör vara klar inom det närmsta halvåret. Trafikverket tar fram ett PM vägval där analys av två lokaliseringar med olika hastigheter görs. Påverkan på exploateringsområden hanteras i denna utredning.

Kommunen informerar att befintlig infart till deponin kommer vara kvar. De återkommer avseende den nybyggda infarten.

Kommunen informerar om att de har genomfört en översiktlig naturvårdsinventering som finns att tillgå på nätet. Naturvårdsinventeringen av Eskilstuna stadsbygd, Ström C. 2017, utgör en referens till projektets naturvärdesinventering.

Kommunen informerar att det är en viltrik sträcka där naturreservatet har sin påverkan. PM Passageplan tas fram i skede samrådshandling med syfte att klarlägga behov av faunastängsel, passager och övriga skyddsåtgärder för att minimera viltolyckor och för att minska vägens barriäreffekter för djur.

#### 5.1.2.2. *Möte, den 27 juni 2018*

Ytterligare ett samrådsmöte hölls via Skype med Eskilstuna kommun den 27 juni 2018. Under mötet framkom följande synpunkter.

Det gamla yttrandet från kommunen förespråkade en ny dragning öster om den befintliga bebyggelsen. Efter dialog med kommunalrådsberedningen har kommunen ändrat ståndpunkt i frågan. Vägen ska inte vara en infartssträcka när staden växer och man har behov av att växa där man redan har vägar och investerat i vatten och avlopp.

Revideringen av översiktsplanen räknas vara klart hösten 2018. Uppdraget inför revideringsarbetet för översiktsplanen är att titta på exploateringsområden och var stadsporten för Eskilstuna ska vara placerad. Översiktsplanen ska samrådas i oktober och omarbetas efter samrådet. Efter detta kommer kommunens ståndpunkt ytterligare klargöras.

Kommunen ser det som viktigt att titta på ytterligare alternativ. När projektet tagit fram de tre alternativen måste Trafikverket och Eskilstuna kommun ta upp frågan med regionförbundet. Vaghållarskap är en annan fråga som måste hanteras.

Trafikverket informerar om att ett PM är under framtagande som ska redovisa alternativ som ny dragning kontra ombyggnation av befintlig. PM:et ska kompletteras med ytterligare ett alternativ med 60 km för flytt av stadsport söderut vid Stenkvisarondellen. Det här innebär att tidplanen kommer att förskjutas. Kommunen kompletterar med sina aspekter och perspektiv.

#### 5.1.2.3. *Yttrande, den 3 april 2019*

Den 15 februari skickade Trafikverket Samrådsunderlaget till Eskilstuna kommun för yttrande. Kommunens yttrande presenteras nedan.

Samrådsunderlaget är genomarbetat och stämmer överens med de diskussioner som genomförts mellan Trafikverket och Eskilstuna kommun. Kommunen önskar förtydligande i plan- och miljöbeskrivningen om att översiktsplanen är under revidering.

##### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Trafikverket för in i samråds- och granskningshandling att översiktsplanen är under revidering och att Eskilstuna kommun anser att vägplanen är i överensstämmelse även med den reviderade upplagan av översiktsplanen.*

### 5.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### 5.1.3.1. *Öppet hus, den 4 oktober 2018 och följande samrådstid*

Samråd i form av öppet hus hölls den 4 oktober 2018 vid församlingshemmet vid Stenkvista kyrka för att presentera syftet med vägplanen samt skapa dialog tidigt med berörda. I detta skede fanns ingen vald lösning, utan förslag på väglinjer inom en utredningskorridor. Inkomna synpunkter under öppet hus och samrådstiden presenteras nedan.

##### **Utformning väg**

Flertalet inkomna synpunkter ställer sig positiva till en nysträckning och föredrar detta framför breddning av befintlig väg. Upprustning av befintlig väg är inte en tillräcklig idé med tanke på vägens skick och alla utfarter. Önskemål inkommer att vägen dras öster om fastigheterna, så långt från

bebyggelsen som möjligt. En boende uppger att det blir en flaskhals kring lilla Nyby och undrar hur det hanteras.

Några önskemål inkommer att bygga ihop vägen med Hällberga eller E20 i norr, på grund av logistikparken Kjula. Det finns planer på ändrad sträckning av väg 920 som börjar vid Stenkvistarondellen på väg 53. Boende undrar över de planerna och tycker att de borde aktualiseras och utredas i anslutning till sträckan för väg 53. Någon typ av åtgärd önskas också förbi kyrkan eftersom folk går mellan kyrkan och församlingshemmet.

En boende önskar att vägen inte dras genom dennes fastighet.

Synpunkt inkommer om att nysträckning genom Häradsallmännings skog skulle förstöra miljön. Därav motsätter sig denne en sådan typ av nysträckning.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkterna noteras. Projektet utreder bara området som visas inom utredningsområdet. Inkomna förslag ingår ej i denna vägplan eftersom det är utanför utredningsområdet. Tidigare utredningar har visat att huvuddelen av trafiken har centrala Eskilstuna som målpunkt och att en kringled inte skulle ge önskad effekt längs väg 53. Omfattning av markinträng ges vid närmare detaljprojektering i kommande skeden, samråd genomförs kontinuerligt med markägare. I dagsläget avser projektet inte inlösa några bostäder. Detaljprojektering sker i nästkommande skeden. Vägplanen avser att hantera trafikmängder oavsett sträckning.*

#### **Utformning gång- och cykelväg**

En avskild gång och cykelbana skulle behöva anläggas närmare bebyggelsen för att vara säker och tillgänglig för boende. Med tanke på minskad trafik och minskad hastighet på befintlig väg 53 kan det vara tänkbart att gång och cykeltrafik samsas med busstrafik och trafik från boende och genomfartstrafik förbjuden. Hur hanteras eventuell intrång i fastigheten på grund av gång- och cykelvägen?

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkterna noteras. Fortsatt detaljprojektering får avgöra läget på gång- och cykelvägen.*

#### **Trafiksäkerhet**

Flertalet synpunkter inkommer gällande trafiksäkerheten på befintlig väg 53. En nysträckning innebär att befintlig väg 53 enbart trafikeras av lokaltrafik och man slipper genomfartstrafik och tung trafik. Det betyder också att det skulle fungera att cykla och gå säkert på vägen. En ny vägsträcka med god sikt och bredd skulle medföra en förbättrad trafiksäkerhet för transporter och pendling förbi bostadsområdet. Det skulle även medföra förbättrad närmiljö för boende i området med trygghet, minskat buller och minskade avgaser. Nuvarande väg 53 blir också säkrare och otryggheten för barn, unga och gamla förbättras.

Det är i dagsläget otryggt för barn att vistas i området. Sikten är dålig och många upplever att utfarterna är otrygga. Dessutom är utfarterna väldigt många ut mot väg 53 vilket skapar en otrygg miljö. Hastigheten behöver sänkas, alternativt att man uppför hastighetskameror.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Det är polisen som ansvarar för fartkameror och det är Länsstyrelsen som beslutar om hastigheten. Projektet ser över in- och utfarter längs vägen.*

## **Buller**

Den tunga trafiken önskas ledas om, med tanke på säkerheten, buller och utsläpp. Den tunga trafiken är störande och har ökat de senaste åren. Boende önskar bullerskyddsåtgärder för sin fastighet. En boende undrar hur man slipper vägbuller i samband med bygget.

### Trafikverkets kommentar:

*Beroende på val av befintlig eller nysträckning av riksväg 53 kan in- och utfarter, hastighet på vägen samt bullerfrågan påverkas i olika omfattning. Frågorna hanteras under fortsatt projektering. I byggskedet ses behovet över gällande hur fastigheter påverkas av störningar under byggtiden, och följer de krav som ges gällande buller. Bullerutredning genomförs för att ta reda på behov av bullerskyddsåtgärder.*

## **Busstrafik**

Busslinjer önskas fortsätta gå på befintlig väg 53, med god anslutning till bostäderna.

### Trafikverkets kommentar:

*Linjer för den lokala och regionala busstrafiken beslutas av Region Sörmland. Samråd genomförs med Region Sörmland för att diskutera dessa frågor.*

## **Samråd**

Ett informationsmöte önskas för de som bor efter vägen och påverkas av de nya planerna.

### Trafikverkets kommentar:

*Nytt samråd med allmänheten och enskilt berörda kommer ske under sommar 2019. Separata samråd bokas in med berörda markägare.*

## **Natur**

Det inkommer information att det är mycket vilt på sträckan.

### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Ett PM passageplan tas fram i samband med vägplanen för att utreda behov av passager längs sträckan.*

## **5.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

### **5.1.4.1. Möte Region Sörmland, den 26 juni 2018**

Den 26 juni 2018 hölls ett samrådsmöte med Region Sörmland, tillsammans med Eskilstuna kommun. Region Sörmland har ingen synpunkt i nuläget utan det kommer i ett senare skede. Vid en nysträckning kommer det bli en diskussion med kommunen avseende befintliga busshållplatser med mera.

Efter mötet skickade Trafikverket samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen till Region Sörmland för yttrande. Region Sörmland svarade att det inte fanns något som det behöver anmärkas på ur ett kollektivtrafikperspektiv.

### **5.1.4.2. Möte Region Sörmland, den 25 september 2018**

Den 25 september 2018 hölls ett inledande enskilt möte med Region Sörmland för att gå igenom befintliga hållplatser på aktuell sträcka av väg 53.

Trafikverket har fått resandestatistik för berörda hållplatser längs sträckan, som bygger på valideringar (draget busskort) och visar på mycket lågt påstigande längs sträckan. En möjlig anledning skulle kunna vara bristfälliga möjligheter att ta sig till hållplatserna genom att gå längs väg 53. En gång och cykelväg skulle kunna öka resandet i och med att det blir lättare att ta sig till hållplatserna. Eventuellt finns möjligheten att slå ihop hållplatser som ligger nära varandra, under 500 meter i avstånd.

Region Sörmland vet inget om skolskjuts längs sträckan. Region Sörmland hänvisar till kommunen när det gäller frågan om skolskjuts. Efter mötet framkom det att det inte finns någon skolskjuts för sträckan.

Vid en nysträckning kan direktbussar mellan Nyköping-Eskilstuna nyttja den nya sträckan medan lokalbussar går på befintlig väg 53. Region Sörmland har inga problem att ha trafik på kommunal gata men undviker enskilda vägar.

Det är viktigt att hållplatser utformas så att bussarna kör av vägen och att det finns en yta för passagerare att stå på samt att de kan ta sig till och från hållplatsen på ett trafiksäkert sätt. Linjer längs sträckan trafikeras med boggibuss och komfortbuss (turistbussar). Troligtvis räcker inte antalet påstigande längs sträckan för att motivera väderskydd.

Region Sörmland deltar inte på det öppna hus som kommer att hållas 4 oktober utan erhåller eventuella synpunkter via Eskilstuna kommun. Region Sörmland önskar vara delaktig i det fortsatta arbetet. Trafikverket kallar till möte när arbetet med samrådshandlingen har kommit igång och det finns mer förutsättningar för diskussion.

## 5.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 5.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

#### 5.2.1.1. *Möte, den 22 maj 2019*

Den 22 maj 2019 hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Södermanlands län i syfte att samråda om förslag i vägplanen.

Länsstyrelsen påpekade att om det finns någon befintlig regional busshållplats som blir kvar på väg 53 är det positivt. Trafikverket tar med sig detta.

Länsstyrelsen undrade hur förutsättningarna blir om man inte har en gång- och cykelväg söderut och menar på att kommunen behöver titta över cyklister och deras behov i området. Trafikverket bör inte försvåra för användande av cykel och buss. Länsstyrelsen frågade även hur lösningen blir för dem som cyklar från söder till norr, om gång- och cykelväg inte byggs, och vad det får för följder på trafikeringen. Trafikverket informerar att gång- och cykeltrafikens anslutning från bygdeväg till befintlig väg, söder om bygdevägen, utformas då det blir bestämt om det ska vara gång- och cykelväg här eller inte. Angående dem som cyklar från söder till norr tas en lösning fram efter beslut är fattat.

Vattendraget Nybydiken omfattas av strandskydd och Länsstyrelsen föreslår att planbeskrivningen hanterar kompensationsåtgärder för påverkan på detta. Länsstyrelsen uppger då att det kan riktas krav om kompensationsåtgärder. Länsstyrelsen föreslog att dialog med kommunen kan vara fördelaktigt gällande förslag till kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen undrade om inventering av kulturmiljö pågår och uppgav att det kan vara bra om det finns med så att Länsstyrelsen kan ta ställning till vägplanen. Det är bra att påbörja den processen tidigt. Projektet har koll på befintliga fornlämningar. Länsstyrelsen efterfrågade en lägesbild under arbetets gång över hur arbetet går. Länsstyrelsen meddelade att det går bra att göra arkeologisk utredning senare inför byggnation, så länge det stämmer med kulturmiljölagen och dialog förs.

Länsstyrelsen funderade över om det är undersökt om den damm som ska fyllas igen hyser salamander och grodor och att iså fall tänka över kompensationsåtgärder. Viltvårdsdammen kommer inte påverkas men Länsstyrelsen menade att det kan vara bra att ta reda på dennes värde, små våtmarker får allt ökad betydelse om vi får fler torrsomrar. Länsstyrelsen påpekade att det finns osäkerhet kring dammen och vill att kompensationsåtgärder kopplat till vattenintrången ska undersökas.

Angående masshanteringen generellt framförde Länsstyrelsen att för att klassas som återanvändning av överskottsmassor för anläggningsändamål i projektet (i vägplan) så måste användningen ha en bevisad nytta för projektet. Länsstyrelsen frågade i anslutning till det hur man avser att hantera till exempel avbaningsmassor. TRV talade om att vegetation ska tillbaka på slanter så att det blir samma flora som tidigare.

Länsstyrelsen påpekade vikten av att samråda med ridskolan och jaktlagen för information kring passager för friluftsliv.

Länsstyrelsen påpekade att den yta som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt i söder kommer bli obrukbar och att projektet behöver redovisa vad som händer med denna sen. Trafikverket informerar om att samråd kommer genomföras med markägare för att diskutera detta.

Länsstyrelsen efterfrågade om matjord, som behöver undanskaffas, kommer att återanvändas i eller utanför projektet. Detta kommer utredas vidare i senare skede.

Länsstyrelsen undrade om den tillfälliga nyttjanderätten som finns i illustrationskartan är vid just det område som är markförorenat och menar att detta kan behövas beaktas vid masshantering. Ett PM masshanteringsanalys tas fram i samband med framtagandet av samrådshandlingen i syfte att bland annat utreda denna fråga.

Länsstyrelsen framförde att process till att anmäla vattenverksamhet bör ske samtidigt som arbete med vägplan, så det sker tidigt.

Länsstyrelsen underströk att de formella stegen är att ha en kontinuerlig samrådsprocess och att Länsstyrelsen gärna vill ta del av granskningshandling när den är någorlunda klar.

Länsstyrelsen påpekade att kommunen är stor och att samråd bör hållas med alla berörda avdelningar.

#### *5.2.1.2. Möte, den 4 december 2019*

Ett samråd genomfördes med Länsstyrelsen den 4 december 2019 eftersom vägplanen utökats med en ny cirkulationsplats under hösten 2019. Trafikverket informerade om den tillkommande cirkulationsplatsen och vilka alternativ som utretts.

Länsstyrelsen funderade på om de olika alternativen skiljer sig åt gällande trafiksäkerheten. Trafikverket uppger att det inte bedöms vara någon större skillnad.

Länsstyrelsen önskade förtydligande av gång- och cykelvägens fortsättning på båda sidor om cirkulationen. Trafikverket informerade att gång- och cykelvägen går över cirkulationsplatsen och ansluter till befintliga gång- och cykelväg vid Viptorp.

Vid placering av vändslingor påpekade Länsstyrelsen att projektet bör beakta buller från dessa.

Trafikverket uppgav att ytan där förslag till vändslinga finns inte är naturvärdesinventerad men att inga kända skyddsvärden finns på denna plats. Ytan kan behöva inventeras. Länsstyrelsen inflikade att det kan finnas lokala värden såsom lektyr för barn.

#### *5.2.1.3. Yttrande, den 17 mars 2020*

Efter förändringar i vägplanen skickades underlaget till Länsstyrelsen för yttrande. Inkommet yttrande presenteras nedan.

Länsstyrelsen delar ur markföroreningssynpunkt Trafikverkets bedömning av lokaliseringalternativen. Länsstyrelsen noterar dock att provpunkt MG19T04, invid alternativ 1, visade något förhöjda halter av alifater och bly. Detta behöver utredas vidare i samråd med lokala tillsynsmyndigheten för att avgränsa markföroreningar, kartlägga risk för spridning/återförorening samt upprätta åtgärdsförslag.

#### Trafikverkets kommentar:

*Undersökning av föroreningar ska göras innan byggskedet och omhändertagande av massor.*

Ur trafikbullersynpunkt ställer sig Länsstyrelsen bakom Trafikverkets bedömning av alternativen. Länsstyrelsen påpekar att det dock behöver säkerställas att det nya läget för vändslinga i alternativ 1, inte leder till störningar på bostadsbebyggelse i Viptorp.

#### Trafikverkets kommentar:

*Läget för cirkulationsplatsen har justerats något för att undvika intrång i före detta deponiområde och för att få en bra trafikutformning. Vändslingan för bussen förslås ligga på samma yta som befintlig vändslinga.*

Trafikverket bör i samråd med kommunen utreda om möjlighet finns att vidta kompensationsåtgärder inom vägplan för eventuellt intrång i det lokala naturvärdet söder om väganslutning för Trumtorpsvägen.

#### Trafikverkets kommentar:

*Inget samråd har skett med kommunen om detta naturvärde. En generell kompensationsåtgärd för områden med höga naturvärden föreslås i planens miljöbeskrivning: Gamla träd som avverkas läggs upp som död ved i närområdet. Detta finns också inskrivet i projektets miljösäkring för detta naturvärde. Lämplig mark för uppläggning av död ved avtalas med markägare innan byggskedet.*

Länsstyrelsen bedömer att alternativen är likvärdiga ur risk- och säkerhetsperspektiv.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras.*

#### 5.2.1.4. *Möte, den 22 september 2021*

Den 22 september 2021 genomfördes ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Södermanlands län. Syftet med mötet var att samråda kring samrådshandlingen. Begäran om Länsstyrelsens yttrande över Vägplanen sker troligtvis april/maj 2022.

Länsstyrelsen uppger på mötet att de avstår från att lämna skriftliga synpunkter på detta samråd. Samrådsperioden kan göra att nya samrådspunkter kommer fram. Projektet bokar in ett uppsamlingsmöte inför att granskningshandling är på väg ut.

Länsstyrelsen framhåller att det bör vara enkelt att förstå att man får använda föreslagen passage i söder. Trafikverket uppger att grinden kommer ha reflexer. Länsstyrelsen påpekar också vikten av att göra kollektivtrafiken attraktiv.

Länsstyrelsen påpekar att det kan bli svårt att bruka den jordbruksmark som används till tillfällig nyttjanderättsyta vid den södra anslutningsvägen. Det kan även bli svårt att bruka den mindre ytan söder/öst om den nya vägen, vid Nybydiket. Länsstyrelsen vill även veta om jordbruksmark tillvaratas före eller efter etablering. Diskussion ska hållas med markägare om dessa ytor uppger Trafikverket. Att ta tillvara matjorden som resurs är en skyddsåtgärd som varit med tidigt i projektet. Separat avtal tecknas med markägare om en trumma i diket för att kunna passera till åkermarken. Eftersom trumman hamnar utanför planområdet kan den inte ingå i planen.

Länsstyrelsen har tidigare pekat på ett möjligt samband med vilt och Natura 2000-området. Det är bra om området har spridningsmöjligheter eller förbindelser och förändringar som görs bör belysas. Viltstängsel och torrtrummor föreslås i vägplanen. Eftersom sträckan är så kort finns det inget krav på viltpassage enligt VGU. Djur kan passera fritt över vägen norr om Lilla Nyby samt en bit innan Stenkvistarondellen. Länsstyrelsen uppger att det är bra att de inte släpps ut just vid rondellen.

Vägen ska få trafiksäkerhetshöjande åtgärder i norr vilket möjliggör 80 km/h fram till cirka Viptorp. Länsstyrelsen påpekar då att det är samma hastighet vid Viptorp, men inget viltstängsel likt i söder.

Länsstyrelsen uppger att det är bra om jord- och skogsbruksmark beskrivs i planbeskrivningen och visa hur massbalansen ser ut för projektet. Projektet har gjort ett PM masshanteringsanalys och arealer som berörs skrivs ut i plan- och miljöbeskrivningen. Länsstyrelsen påpekar då att även hantering av ytor som indirekt påverkas bör vara med.

Med planförslaget och planerade bullerskyddsåtgärder kommer inga riktvärden för buller att överstigas inomhus. Länsstyrelsen säger att bullerbördan flyttas till andra hus, men planalternativet är bättre än nollalternativet.

Länsstyrelsen informeras på begäran om föroreningar inom projektet. Provtagning i dammar är utförd och hantering av dessa massor är medtagna i masshanteringsanalysen. Förorenad mark finns även beskrivet i miljöbeskrivningen.



## 5.2.2. Samråd med berörd kommun

### 5.2.2.1. *Möte, den 27 maj 2019*

Den 27 maj 2019 hölls ett samrådsmöte med Eskilstuna kommun tillsammans med Region Sörmland.

Kommunen säger att vägen inte kommer bli av bygdevägskarakteristik eftersom den är för rak och därmed inbjuder till höga hastigheter. Kommunen frågade om bygdevägen håller kapacitetsmässigt om kommunen skulle exploatera området runt befintliga 53:an. Trafikverket uppger att vägen ska klara över 1000 fordon.

Kommunen undrar om Trafikverket kan inkludera en cykelväg längs med södra delen av sträckan i vägplanen eftersom det finns kommunala planer att utveckla området. Trafikverkets svarar att ingen sådan väg finns planerad men att man skulle kunna ge förslag på hur man kan göra. Kommunen ska stämma av internt om de kan medfinansiera en sådan åtgärd och vill att Trafikverket lämnar besked om hur lång sträckan är och bifogar en kostnadskalkyl. Trafikverket säger att det rör sig om ca: 3,5 miljoner.

En damm som ligger mitt i väglinjen måste fyllas igen och Trafikverket efterfrågar kommunen vilka kompensationsåtgärder för naturlivet som kan bli aktuella. Kommunen återkommer i frågan.

Gällande undantag från krav på bygglov behövs kommunens skriftliga medgivande. För att kunna ge detta behöver kommunen en ritning som anger vart man behöver undantag från bygglov och när. Bygglovhandläggare på kommunen utreder detta vidare.

Avsikten är att Eskilstuna kommun tar över väghållansvaret för bygdevägen och anslutningsvägar till väg 53. Detta kommer hanteras via avtal mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket behöver i samband med detta hantera beslut om väghållningsområde och väghållansvar. Parallellt med vägplanen arbetar kommunen och Trafikverket med en avsiktsförklaring gällande bland annat väghållansvar och omfattning av det kommunala väghållningsområdet. Denna förväntas vara klar innan vägplanen skickas in för begäran av fastställelse hos Trafikverket.

### 5.2.2.2. *Möte, den 26 juni 2019*

Den 26 juni 2019 hölls ett kompletterande samrådsmöte med Eskilstuna kommun och Region Sörmland. Anledningen till det kompletterande samrådet var att Trafikverket behövde göra ändringar i vägplanen på grund av för höga kostnader. För att minska kostnaderna bestämdes att södra gång- och cykelvägen, cirkulationsplatsen vid Sveavägen och förslaget till bygdeväg skulle utgå. Nedan listas inkomna frågor och synpunkter från kommunen.

Eskilstuna kommun och Region Sörmland undrar om detta innebär att befintliga busshållplatser och vändplatser kommer stå kvar vilket bekräftas. Eskilstuna kommun säger att gång- och cykelvägen i söder är av stor vikt för kommunen pga. framtida exploateringsmöjligheter. Trafikverket ber kommunen kontakta Trafikverkets avdelning Planering för vidare frågor om borttagna åtgärder i vägplan. Goda gång- och cykelmöjligheter kommer finnas fram till den södra vändplanen. Därifrån har kommunen fortfarande möjlighet att bygga ut för gång- och cykelstråk i senare skede för framtida exploateringsmöjligheter.

Efter samråden har man justerat vändplanen på norra sidan för att undvika närboendes privata mark. Eskilstuna kommun frågar om Trafikverket kan tillgängliggöra marken för att kunna göra

vändplanen större i framtiden och säger att den som ska drifta behöver kunna svänga runt fordonet. Trafikverket informerar om att vändplanen i nuläget är dimensionerad för sopbilar etcetera.

Eskilstuna kommun efterfrågar vem som kommer ha väghållarskap på tillfartsvägarna. Frågan uppkom även under förra samrådet och då sades det att väghållansvar skulle överlåtas till kommunalt väghållarskap.

Gällande belysning kommer den gamla belysningen på väg 53 stå kvar. Eskilstuna kommun har önskemål om belysning på gång- och cykelvägen av trygghetsskäl. Detta är inget Trafikverket har planerat för. Projektet kommer ta fram ett PM Belysning. Eskilstuna kommun nämner att kommunen får skaffa ett kommunalt abonnemang för belysningen på befintlig väg 53 i samband med vägövertagandet.

Eskilstuna kommun undrar om Viptorpslinjen kan förlängas. Region Sörmland svarar att om en förlängning ska ske krävs omfattande exploatering och man skulle behöva en sluthållplats med vändmöjligheter.

Gällande bygglov meddelar Eskilstuna kommun att innehållet i vägplanen undantas från krav på bygglov. Enligt väglagen har kommunen ingen skyldighet att ge något medgivande för det som lagen säger att Trafikverket har rätt att göra. Kommunen frågar om det räcker med att skriva ett mejl för att bekräfta detta. Trafikverket återkommer till Eskilstuna kommun om vad som behövs.

#### *5.2.2.3. Yttrande, den 26 augusti 2019*

Eskilstuna kommun svarade den 26 augusti 2019 med yttrande på mötesanteckningar och illustrationsplan från kompletterande samrådsmöte den 26 juni 2019. Yttrande tillhandahölls Trafikverket den 23 september 2019. Följande synpunkter inkom:

Gällande undantag på bygglov för bullerplank uppger Eskilstuna kommun att de vill se ett exempel från tidigare projekt med andra kommuner eftersom detta är något som kommunen inte har gjort tidigare.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Exempel översänds till kommunen.*

Ordet kvartersgata väcker förvirring, vissa tolkar det som kommunalt väghållarskap och vissa tolkar det som enskilt väghållarskap. Eskilstuna kommun ser inte att kommunen ska vara väghållare och för tydlighetens skull önskar kommunen att begreppet enskild väg används för båda anslutningarna i norr och söder.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Ändras till enskild väg.*

Efter mailkonversation med Trafikverket samt avstämning med Stadsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp ska ett avtal mellan Trafikverket och Eskilstuna kommun upprättas. Detta ska reglera att Trafikverket tar med den 1 km långa cykelbanan i söder i vägplanen och att Eskilstuna kommun står för hela kostnaden avseende projektering och byggnation av den delen. Trafikverket uppmanas ta fram förslag på avtal omgående.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Fortsatt dialog hålls med kommunen.*

Efter mailkonversation med Trafikverket samt överenskommelse med Stadsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp ska vägplanen omfatta en cirkulationsplats vid infarten till Trumtorp samt en ny infart till Viptorp. Den ska även omfatta att befintlig infart till Viptorp stängs, men att cykelmöjlighet ska vara möjlig och att bussvändslinga flyttas antingen åt norr eller söder om den nya infarten till Viptorp. Detta förslag till cirkulationsplats strider i dagsläget mot gällande detaljplan. När Eskilstuna kommun och Trafikverket är överens om lösning kommer berörda delar av befintlig detaljplan att upphävas så att detaljplanen inte utgör ett hinder för vald lösning i vägplanen.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Trafikverket inväntar beslut.*

*5.2.2.4. Möte, den 5 november 2019*

Den 5 november 2019 hölls ett samrådsmöte med Eskilstuna kommun. Syftet med mötet var att komma överens om vart gränserna ska gå för de kommunala och statliga väghållarskapet.

Kommunen uppger att det skulle vara bra om det gick att ta sig så långt som möjligt som cyklist eller gående, helst till vändplan innan man kommer ut på väg 53.

Gällande vändplan måste sopbil och bil måste kunna mötas samt driftfordon kunna snöröja. Kommunen vill veta bredd på vägen för berörda fastigheterna vid vändplan. Trafikverket uppger att vändplaner dimensioneras för sopbil, traktor och blåljus. Trafikverket undersöker om det finns möjlighet att utforma en mötesficka längs med fastigheterna.

Kommunen har diskuterat väghållningsgränsen internt och man tycker föreslaget område är lämpligt. Trafikverket behöver ta fram en informationskarta där man tydligt kan se vem som kommer ha väghållarskap var. Avsiktsförklaringen kan göras klart inom kort och avtalet kan förberedas för påskrift alternativt skrivas under så snart som möjligt med ett datum som anger om när avtalet träder i kraft.

Kommunen kommer inte bli väghållare för gårdsanslutningen som för närvarande går som enskild väg. Fortsatt dialog genomförs.

Projektet behöver motivera hur man tänkt i den norra korsningen, särskilt då man ritat in ett högersvängfält vid infarten till Lilla Nyby återvinningscentral. Kommunen meddelar att de vill se arbetsmaterialet när projektet gjort justeringar. Fortsatt dialog och samråd genomförs med kommunen. Plankartor skickats över efter mötet.

*5.2.2.5. Möte, den 9 mars 2020*

Den 9 mars 2020 hölls ett kompletterande samrådsmöte med Eskilstuna kommun och Region Sörmland. Anledningen till det kompletterande samrådet var ändringar skett i form av tillkommande av cirkulationsplats samt vändplan.

Kommunen vill förankra utformningen av cirkulationsplatsen och infarten till Lilla Nyby återvinningscentral internt. Kommunen berättar att kommunens riktlinje för passager är max 3,5 meter.

Region Sörmland kommenterar vikten av att samplanera åtgärderna så att framdriften inte påverkas. Driftmöjligheterna för vändplanen i söder och norr måste ses över. Region Sörmland ska förankra lösningen internt.

Kommunen frågar om samfinansiering för befintlig väg 53. Projektet lyfter frågan till Trafikverkets avdelning planering som hanterar denna typ av frågor.

Angående berörd detaljplan önskar kommunen att Trafikverket skickar över material för att kunna göra en intern avstämning över vilken mark som berörs. Dwg-filer skickas över efter mötet.

Kommunen säger att det inte ska behövas någon skriftlig bekräftelse gällande bullerplank samt att bullerplank i vägplan undantas ifrån krav på bygglov. Trafikverket kräver dock skriftlig bekräftelse och föreslår att det skulle kunna vara ett skriftligt samrådsyttrande.

Det finns fortfarande frågetecken kring hur cykelbanan ska gå och det behöver ses över och kartan ska därefter uppdateras.

#### *5.2.2.6. Mejlkorrespondens, den 18 juni 2020*

Trafikverket skickade den 29 april 2020 över plankartor till Eskilstuna kommun och efterfrågat medgivande för undantag på kravet om bygglov för bullerplank och upplag. Trafikverket informerat datum 25 maj 2020 att undantaget från kravet på bygglov gällande bullerplank inte längre är aktuellt men att det kvarstår för upplaget. Som svar angav bygglovsavdelningen att de inte ställer några krav på bygglov för tillfälliga upplag med en max höjd på 3 meter i samband med vägplanen för väg 53 södra infarten, så länge det sker inom vägområdet. De kompletterade sedan med att tillägga att detta även gäller för tillfälliga upplag utanför vägområdet, så länge det är okej från övriga myndigheter.

#### *5.2.2.7. Möte, den 13 september 2021*

Den 13 september 2021 genomfördes ett samrådsmöte med Eskilstuna kommun och Region Sörmland. Ett nytt samråd var aktuellt då vägplanen gått in i samrådshandlingen på nytt. Kommunen informeras om vägplanen och möjligheter att lämna synpunkter.

Tidigare har ett förslag på timglashållplats lagts fram som förslag för den nya busshållplatsen på befintlig väg 53, men kommunen ser problem med driften. De önskar bredare plattformar, vilket innebär att projektet måste ta mer mark i anspråk och då finns risk att man inte håller sig inom fastighetsgränser. Både Eskilstuna kommun och Region Sörmland vill vara med i fortsatt dialog kring utformningen av busshållplatsen. Region Sörmland tar kontakt med bussföretag. Trafikverket kallar till ett nytt möte för att diskutera busshållplatsen. På mötet utgår man från timglaslösningen.

Vägplanen medför att kommunens väghållningsområde förändras. Trafikverket har idag en avsiktsförklaring med kommunen kring detta. Varken Eskilstuna kommun eller Region Sörmland bedömer att de kommer ha stora invändningar på detta.

Eskilstuna kommun frågar om det finns en befintlig vägförening för den grusväg som ska användas till nya utfarter och Region Sörmland undrar om den nya anslutningen var något som boende reagerade på vid tidigare möten. Trafikverket förklarar att det troligtvis kommer bli aktuellt med någon typ av ny förrättning. Boende hade inga starka synpunkter på att använda nya utfarter åt väst. Vägen används idag och känns trygg.

Under mötet bekräftar Eskilstuna kommun att upphävandet av berörd detaljplan är klart.

Fråga uppkommer om inte granskning kan ske tidigare. Kommer inga större ändringar under granskningsprocessen går det kanske att effektivisera processen.

#### 5.2.2.8. *Möte, den 30 september 2021*

Den 30 september 2021 genomfördes ett möte med Eskilstuna kommun, tillsammans med Region Sörmland, gällande förslag på busshållplats som projektet tagit fram för befintlig väg 53.

Gällande förslag är en timglashållplats med ett körfält i mitten. Plattformarna föreslås vara 1,5 meter breda och 17 meter långa. Eskilstuna kommun ställer sig positiv till timglas-utformningen, men frågande till om 1,5 meter räcker som bredd eftersom barnvagnar, rullstolar och ramper ska kunna få plats. En mer lämplig bredd är två meter menar Eskilstuna kommun. Mer detaljer kring utformning hanteras i kommande skede.

För att kunna öka bredden krävs ett markanspråk utanför vägområdet. Marförhandlare på Trafikverket tittar vidare på markåtkomst för en breddning. Därefter tittar projektet på möjligheterna att bredda busshållplatsen och återkommer till Eskilstuna kommun och Region Sörmland med skiss.

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

#### 5.2.3.1. *Öppet hus, den 10 juni 2019*

Den 10 juni 2019 hölls ett öppet hus i Eskilstuna. På mötet visades en powerpointpresentation med vägplanens utformning. På mötet var det i huvudsak en positiv inställning till planförslaget.

#### 5.2.3.2. *Synpunkter på vägplan, sommar 2019*

Samrådshandlingen var ute på samråd den 10 juni-10 juli 2019. Nedan presenteras synpunkter som inkom i samband med samrådstiden, kopplat till aspekt.

#### **Utformning väg**

Generellt ställer man sig positiv till planförslaget och en nysträckning österut. För de som bor i mitten av sträckan kommer det att bli mycket lugnare mer attraktivt när man slipper all trafik. Några boende menar dock att det är synd att nysträckning kommer fram där det fortfarande finns hus på bägge sidor i norr. Det vore mer fördelaktigt att vägen går på andra sidan återvinningscentralen. Alternativt att dra den nya vägen ner till gamla Hällbergavägen och rusta upp den, för att sedan i förlängning fortsätta med den ut till Svista och E20. Karlavägen är för liten för den trafikbelastning som är i dag.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Tidigare utredningar har visat att huvuddelen av trafiken har centrala Eskilstuna som målpunkt och att en kringled inte skulle ge önskad effekt längs väg 53.*

Transporter till och från återvinningscentralen pekas ut som ett stor problem för buller längs vägsträckan. Om man skulle sänka hastigheten och leda om den tunga trafiken samt transporter till och från återvinningscentralen så skulle inte vägen behöva dras om alls. Det är den tunga trafiken och transporter i form av lastbilar med jord, grus, sand, massa som har ökat senaste åren till

återvinningscentralen. Det är den trafiken som är störande och bullrig. Den tillåtna hastigheten hålls inte heller och blir då en risk när vi använder utfarten ut på vägen.

Trafikverkets kommentar:

*Trafik till och från Lilla Nyby Återvinningscentral kommer att gå på nysträckning av väg 53 och inte belasta befintlig väg 53. Återvinningscentralen är en viktig målpunkt och godstrafik måste kunna ta sig fram likväl från norr som söderifrån. Farligt gods får inte föras från och med infarten till Lilla Nyby återvinningscentral och norrut (genom Eskilstuna) vilket innebär att det inte finns några alternativa vägar i dagsläget för denna typ av transport. Vid anläggande av den nya vägen förväntas befintlig väg 53 som ersätts med nysträckning i huvudsak användas av boende längs vägen. Förutsättningar finns för att sänka hastigheten längs denna väg (exempelvis farthinder och avsmalningar).*

Kommer det att finnas möjlighet för boende längs bygdevägen att åka in via den idag befintliga infarten?

Trafikverkets kommentar:

*Två anslutningsvägar planeras i samband med vägplanen, dessa används för boende längs den väg som ersätts med nysträckning.*

En fastighetsägare uppger att utfarten mot grusvägen inte har tillräckligt hög standard för att användas eftersom det sluttar ordentligt. Utfarten behöver göras om och fyllas upp. Om ett bullerplank sätts upp mot väg 53 skulle det inte vara möjligt att ta emot större transporter (ved, möbler, traktor, grävmaskiner). En öppning i bullerplanken skulle då vara nödvändig. Det skulle också vara nödvändigt för att nå grannar på andra sidan vägen och kunna komma till busshållplats och cykelbana.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras.*

Den nya vägen från avfallsverket och till Viptorp kommer att ha hastighet 60km. Hur tar man sig över vägen för att besöka grannar samt till busshållplatser?

Trafikverkets kommentar:

*Vid södra infarten till återvinningscentralen planeras för en passage som kan användas för att ta sig till busshållplatsen som ligger vid återvinningscentralen, öst om väg 53. Befintlig passage i höjd med Viptorp förbättras med en avsmalning för att öka trafiksäkerheten. Befintlig väg 53 förblir med dagens utformning och blir kommunal väg. Genomfartstrafiken försvinner och det blir säkrare att korsa vägen.*

Önskan inkom att grusvägen får en utfart söderifrån.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras och Trafikverket tar frågorna i beaktning.*

**Trafiksäkerhet**

Boende ser fram emot att kunna cykla tryggt samt ställer sig positiva till sänk hastighet i norr. Det är önskvärt med fartkamera i området. I nuläget är hastigheterna ofta långt över 70 (tillåtna gränsen) och stor risk att hastigheterna fortsätter att överskridas.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Hastighet på befintligt väg fastställs ej i vägplan. Det är polisen som ansvarar för fartkameror och det är Länsstyrelsen som beslutar om hastigheten*

Trafiksäkerhet med bygdeväg ifrågasätts. Befintlig infart till Viptorp är inte säker för gång- och cykeltrafikanter. En trygg cykelövergång saknas vid och det finns stor risk för personskador.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras och beaktas i det fortsatta arbetet. En avsmalning vid befintlig passage vid Viptorp planeras för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. En passage planeras anläggas vid norra påfarten till nysträckning av väg 53, i höjd med infarten till Lilla Nyby återvinningscentral. Över Malmköpingsvägen ska befintlig passage i höjd med Viptorp rustas upp i syfte att öka säkerheten. Vid infarten till Viptorp anläggs en passage.*

**Buller och bullerskyddsåtgärder**

Boende är positiva till föreslagna bullerskyddsåtgärder. Möjlighet önskas att kunna gå genom bullerplank i norra delen av projektet, exempelvis genom överlappning eller öppning i bullerskyddsskärm. Detta för att kunna ha tillgång till busshållplats för pendling till jobb men även för att få tillgång till ny cykelväg och kunna hälsa på grannar på andra sidan vägen. Hur gör ni med utfarter från östra sidan av vägen?

Trafikverkets kommentar:

*En öppning (grind) föreslås införas på bullerskyddsskärmar vid norra påfarten till nysträckning av väg 53, i höjd med Lilla Nyby återvinningscentral. Inget överlapp föreslås i vägplanen eftersom det försämrar funktionen med bullerskyddsskärmarna. En fastighet norr om återvinningscentralen tar sig ut på vägen från öst genom befintlig utfart och öppning i bullerskyddsskärmar. För en annan fastighet kommer utfart att stängas och bonde hänvisas till alternativ grusväg. Se plankarta för placering av bullerskyddsåtgärder.*

**Busstrafik**

Det går få bussar förbi boende. Förslag inkommer att bygga en vändplats för buss i södra delen av bygdevägen. Det skulle kunna fungera som ny ändhållplats i framtiden för den buss som idag stannar vid Viptorp.

Trafikverkets kommentar:

*I projektet finns två vändplatser i vardera änden av befintlig väg 53. Det finns i dagsläget inget förslag att angöra ändhållplatser i kombination med vändplanerna. Vändplanerna är inte dimensionerade/utformade för buss. Regional busstrafik föreslås gå längs nysträckning av väg 53 och lokala busstrafiken på befintlig väg 53. Nya hållplatser eller turer ingår inte i vägprojektet. Frågor kring detta hänvisas till Region Sörmland.*

**Väghållaransvar**

Projektet hänvisar alla fastigheter väster om väg 53 i norr att använda den befintliga grusvägen som går parallellt med väg 53. En intressant fråga vem står för underhållet av denna grusväg? Önsknings inkommer att göra grusvägen kommunal.

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket föreslår att en gemensamhetsanläggning bildas för grusvägen. Trafikverket kommer initiera en förrättning enligt anläggningslagen, detta inleds efter lagakraftvunnen vägplan.*

## Övrigt

I den tidigare utredningen från 2002 påstod man att Alt1 och Alt 2 föll på grund av att i "Finska Hembageriet" fanns en bostad. Bostaden är fortfarande kvar.

### Trafikverkets kommentar:

*Det finns ingen officiell bostad skriven på fastigheten.*

Det finns ingen befintlig gång- och cykelväg utan endast en grusgång mellan Trumtorp- Hällberga VSF och först vägen söderut.

### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras.*

På den gamla Malmköpingsvägen passerar hästar från Vilsta ridskola samt cyklar då även mountainbikespår går där.

### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras.*

#### *5.2.3.3. Infobrev om ändringar i vägplan, den 30 april 2020*

På grund av de ändringar som skett i vägplan sedan öppet hus den 10 juni 2019, skickades ett infobrev ut till enskilda som särskilt berörs. Infobrevet förklarade att en cirkulationsplats och vändplan tillkommit, bygdeväg utgår samt att tidplanen blivit förskjuten. I brevet hänvisades hur den som vill kan lämna synpunkter.

#### *5.2.3.4. Infobrev berörda av bullerplank, den 30 april 2020*

Information skickades ut till fastighetsägare som berörs av bullerplank. Informationen innehöll var bullerplank ska placeras samt förklaring att bullerplanket kommer fastställas i vägplanen, inget bygglov kommer därmed att krävas. Därför ges berörda möjligheten att lämna synpunkter över förslaget via infobrevet. Brevet förklarade även att i samband med uppförande av bullerplank föreslås en befintlig utfart från Eskilstuna Vilsta 3:44 stängs, men att stängning av utfarer inte fastställs i vägplanen.

Brevet skickades ut i två former; ett till berörda fastigheter i söder och ett till berörda i norr. I brevet hänvisades hur den som vill kan lämna synpunkter.

#### *5.2.3.5. Infobrev berörda av vändplan i söder, den 30 april 2020*

Information skickades ut till fastighetsägare som berörs av vändplan i söder. Brevet innehöll information om att befintlig väg 53 som ersätts med nysträckning föreslås utformas med vändplan i båda ändarna. Det innebär att mark behöver tas i anspråk för den södra vändplanen på tre fastigheter. I brevet hänvisades hur den som vill kan lämna synpunkter.

#### *5.2.3.6. Inkomna synpunkter från infobrev, april-maj 2020*

På de infobrev som skickades ut 30 april 2020 inkom tre synpunkter. De presenteras sammanfattat nedan, var för sig.

Dialog med berörda gällande förändringar kunde ha skett bättre. Tidigare skulle vägen gå genom skogen och anslut direkt mot Stenkvisarondellen. Det var ett bra förslag. Ljudet från vägen är idag väldigt störande. I söder står husen upphöjda, vilket innebär att bullervall och plank inte kommer



förbättra bullersituationen. Om Trafikverket inte varit ute på plats så önskas detta. Den nya vägen ska ha högre hastighet och då blir volymen ännu högre. Bullerskyddsskärmar önskas förlängas för att täcka in fler hus.

Trafikverkets kommentar:

*Enligt utförd bullerberäkning finns inget behov av ytterligare bullerskyddsåtgärder än de som föreslås i vägplanen. I söder föreslås bullerskyddsskärmar vall samt vall, just eftersom husen står högre. Bullerberäkningar visar att planerade bullerskyddsåtgärder medför lägre bullernivåer än dagens och inom riktvärdena. I beräkningen har man beaktat en högre hastighet samt att trafikmängden beräknas öka.*

*Gällande lokaliseringen av nya vägsträckningen har Trafikverket utgått från flera parametrar, bland annat intrång i jordbruksmark, fornlämningar, naturvärden, bullerstörning, kurvradier och byggbarhet. I den södra delen innebär en dragning längre österut ett alltför stort ingrepp i det öppna landskapet och på jordbruksmarken. Detta har inneburit att vägen, trots att bullerskyddsåtgärder krävs, följer befintlig väg så långt som möjligt innan den viker av åt öster.*

Synpunkt inkom att underlag för samråd inte lämpar sig till målgruppen och att det därför blir svårt att förstå för gemene man. Det är viktigt att medborgare som mottar underlag kan ha en ärlig chans att återkoppla. I området bor unga, gamla och människor med olika förutsättningar att ta till sig det skrivna.

Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Syftet är att informationen som går ut ska vara korrekt. Informationsbrevet rör i första hand ändringar från det underlag som tidigare presenterats, vilket kanske bidrar till otydligheter för den som inte varit med tidigare i processen. Framtagandet av en vägplan är en formell process som kräver att vi hanterar projektet på ett visst sätt och det finns krav på att vissa dokument ska tas fram. På projektets webbsida (<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Sodermanland/vi-bygger-och-forbatttrar/vag-53-sodra-infarten-eskilstuna/>) finns en planlägningsbeskrivning som beskriver hur processen för framtagande av vägplan går till.*

En av de som berörs av vägplanen vill veta in det går att cykla från Stenkvistarondellen in till Eskilstuna samt vilken hastighet kommer det av vara på väg 53 söder om den nya sträckningen och hur bred kommer vägrenen vara? I dagsläget är det inte möjligt att cykla där då vägrenen är för smal och hastigheten för hög. Förslagsvis skulle hastigheten vara 50 km/h fram till nysträckning och en ordentligt bred vägren för att man ska kunna utnyttja den planerade gång- och cykelpassagen.

Trafikverkets kommentar:

*Hastigheten kommer vara 80 km/h längs nämnd sträcka, söder om nysträckning. Befintlig hastighetssänkning vid Stenkvistarondellen kvarstår. Vägrenen kommer vara 0,25 meter söder om nysträckningen. Vägen kommer utformas som en landsväg. Söder om nysträckningen får gång- och cykeltrafiken samsas med biltrafiken.*

**5.2.3.7. Möte markägare, den 27 maj 2019**

Den 27 maj 2019 hölls ett samrådsmöte på plats i Eskilstuna med berörda markägare. Under mötet framkom följande synpunkter:

Önskemål om runda vändplaner på skogsbilvägarna, 30m+30m in från riksvägen samt grind i viltstängslet. Trafikverket har integrerat tre vändplaner på skogsbilvägar längs nysträckning som

förslag i vägplanen. Dessa fastställs dock inte i planen. Trafikverket har som avsikt att sätta upp grindar i samråd med markägaren

Det finns en önskad möjlighet till tillfällig nyttjanderätt vid de nya skogsbilvägarna och vändplaner. Inga tillfälliga nyttjanderättsytor planeras i direkt anslutning till skogsbilvägar och vändplaner.

Markägare vill ha åtkomst till sina skiften enkelt från ny vägsträckning. Önskemål markeras ut på kartan. Tre skogsbilvägar föreslås längs nysträckning. Enskilda vägar fastställs inte i vägplanen.

Önskemål om att flytta väglinjen västerut yttrades på mötet med skogsägarna. Anledningen till det var att skogen planerades att säljas. Väglinjen ansågs av skogsägarna ligga på det sämsta möjliga stället för deras försäljning eftersom väglinjen var placerad mitt i köparens tänkta exploateringsområde. Skogsägarna ansåg att möjligheten till en försäljning av marken därmed utgår.

Markägare ville se ett nytt förslag från projektören med deras önskemål i beaktande, eftersom nuvarande förslag förstör maximalt av deras skog. Anledningen till vald väglinje är att undvika intrång i fornlämningar, åkermark och naturvärden samt att väglinjen kommer längre bort från den befintliga bebyggelsen (vilket är bra ur många hänseenden). Vald linje skapar även en bra linjeföring samt massor till vägbygget.

Den föreslagna linjen som inkommit från markägare skapar en knixig linjeföring vilket inte är bra ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Dessutom skulle risken bli stor att bulleråtgärder behöver utföras för några av fastigheterna söder om bageriet. Skulle önskemål finnas att exploatera marken väster om befintlig väg 53, behövs bulleråtgärder för den bebyggelsen.

Under mötet inkom även muntliga synpunkter. Dessa berörde den planerade ersättningsvägen väst om befintlig väg, där ansvar för skötsel av vägen diskuterades. Ett högersvängfält önskades på eftersom bilar kommer upp snabbt bakom den som ska svänga höger in till Lilla Nyby återvinningscentral. Detta skulle öka tryggheten. Trafikverket föreslår att en Gemensamhetsanläggning bildas för grusvägen. Trafikverket kommer initiera en förrättning enligt anläggningslagen, detta inleds efter lagakraftvunnen vägplan. Bygdeväg är inte längre aktuellt för projektet.

#### 5.2.3.8. *Möte markägare, den 26 maj 2020*

Den 26 maj 2020 hölls ett samråd med markägare som berörs av vändplanen i söder.

Gärdesvägens infart från väg 53 kommer att stängas av och infart till den kommer istället hänvisas via gamla (befintliga) väg 53 och fram till vändplanen där gärdesvägen tar vid. Vägen nyttjas främst av arrendator och för framtida skogsbruk. Fastighetsägare föreslog istället en koppling från en skogsväg ca 100 m söderut och att infart skulle ske via den och en ny grusväg fram till vändplanen/gärdesvägen.

Vidare diskuterades förslaget och nedan synpunkter kom fram:

- Arrendatorn behöver inte åka omvägar för att komma till marken
- Vi får bort en öppning i viltstängslet (för gång och cykel)
- Finns möjlighet för oskyddade trafikanter att ta sig via skogsvägen ner mot Skogstorp

- Om tillfart ska ske via gamla väg 53 och vändplanen måste anslutningen till gärdesvägen byggas om då vinkeln omöjliggör infart med större traktorer och redskap samt att vändplanen behöver bli större

Fastighetsägarna informerade att båda skogsvägar används som dumpningsplats för skräp. Det finns farhågor kring hur framtida vändplan kommer att skräpas ned. Förslag om att använda vägen som infart vid eventuell skogsbrand i området.

Trafikverket informerade om att markintrång för vändplan är i form av diken för förlängningen av vägen samt för vändplanen som marken kommer att nyttjas. Vidare informerades det att vägghållare för vändplanen och den gamla väg 53 kommer att vara Eskilstuna kommun. Frågan angående drift och orsaken till behovet av vändplanen diskuterades och Trafikverket informerade att kommunen kommer i form av framtida vägghållare att ha drift och underhåll på vägen, samt att vändplanen främst är till för sopbil, postbil och driftfordon exempelvis snöröjningsfordon.

Fastighetsägare som är berörd av vändplan har inte längre planer på att bygga på tomten.

Fundering kring köp eller inlösen av berörd fastighet kommer upp. Fortsatt dialog sinsemellan förs om detta.

Information kommer fram om en ledning som går vid väg 53. En septitank finns på fastigheten och från den går sedan en ledning ut på åkern på andra sidan av väg 53.

Fortsatt dialog hålls om möjligheten att koppla ihop de två skogsvägarna med varandra.

#### *5.2.3.9. Samråd på orten, den 22 september 2021*

Den 22 september 2021 genomfördes ett samråd på orten. På grund av Covid-19 genomfördes det digitalt. Under mötet beskrevs vägplan och möjligheter att lämna synpunkter. Nedan sammanfattas inkomna frågor per aspekt samt Trafikverkets svar.

#### **Hastighet**

Vid tidigare möte har Trafikverket angivit 80 km/h fram till återvinningscentralen, därefter 60 km/h in mot stan. En boende i närområdet uppger att denne sett fram emot lite lugnare fart utanför huset. Trafikverket informerar om att det från och med nysträckning i söder och upp till Viptorp kommer vara 80 km/h. Detta är möjligt eftersom projektet har plockat bort busshållplats vid återvinningscentralen och projekterat för säkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg i norr.

#### **Busstrafik**

Flera frågor inkom kopplade till busstrafik. Bussen kommer fortsatt gå på den väg som bli kommunal och åker in via anslutningsvägarna. Trafikverket styr dock inte vart bussarna kommer gå, utan samråder med kommunen och regionala kollektivtrafikmyndigheten. Detaljerade frågor kopplade till bussar och dess linjer hänvisas till Regionen och kommunen som har hand om kollektivtrafiken.

#### **Buller**

Många närvarande hade frågor om buller. Fråga uppkom om Trafikverket haft i beaktande att bullret ökar om hastigheten gör det. Detta bekräftas under mötet.

En annan frågade om ljudnivån med bullerskyddsåtgärder kommer göra ljudet lägre i framtiden än i dagsläget vid fasad? Med tanke på den höjda hastigheten. Trafikverket uppger att det stämmer. Idag är det 47 bostadshus som har överskridande bullernivåer mot fasad, i planförslaget blir det tre hus. Vilka tre det gäller går att se i bullerutredningen som ligger på projektets hemsida. Gällande inomhusnivå är det ett hus som överskrider riktvärden, där föreslås att fönster byts ut.

Till skillnad från förra mötet avslutar bullerskyddsskärmar i norr nu tidigare. Fråga uppkommer varför det är så? Eftersom den inte behövs längre, man klarar riktvärden med föreslagen längd. Som följdfråga undrade en närvarande varför bullerskyddsskärmen är så mycket längre på östra sidan? Ladugården kanske rivs. Trafikverket svarar att när hastigheten höjdes på vägen behövdes den förlängas. Vid bullerberäkning tar man befintlig bebyggelse i beaktande.

### **Gång- och cykelväg**

En närvarande menar på att det inte behövs någon gång- och cykelväg på befintlig väg som övergår till kommunen, eftersom det knappt kommer gå någon trafik där. Den sträcka som blir kommunal kommer bli som en villagata och trygg att cykla på svarar Trafikverket. Vägen är dock bred, eventuella hastighetsreglerande åtgärder hanteras av kommunen. Fråga inkom gällande vart gång – och cykelväg kommer gå? På västra sidan om befintlig väg 53.

### **Övrigt**

Fråga uppkommer om hur lång är planerad byggtid. Denne informeras att byggtiden är planerad till cirka två år, beroende på säsong vid byggstart.

Blir det viltstängsel på båda sidor? Djuren måste vi vara rädda om. På detta svarar Trafikverket att det blir på båda sidor längs nysträckning. Från cirka Stenkvistarondellen fram till återvinningscentralen.

På mötet efterfrågas om man kommer kunna placera postlåda och sopkärl utanför bullerplank? Detta kommer inte vara möjligt menar Trafikverket. Förslagsvis kommer sopkärl och postlåda placeras på den enskilda vägen. Projektet har inga detaljer kring detta men man får gärna skicka in frågor för vidare dialog.

Hur kommer infarten till sopanläggningen/räddningstjänstens infart att justeras? Kommer räddningstjänsten att kunna ta sig fram under byggtiden? Trafikverket svarar att ett vänstersvängfält anläggs vid infarten till återvinningscentralen. Projekt har sett till att det finns mark för passage under byggtiden, men man har inte tittat på detaljer. Det bör inte vara några problem.

Under mötet inkom en fråga som inte besvarades. En närvarande frågar hur Trafikverket resonerar kring att logistikplatsen i Kjula växer? Trafikverket har inte beaktat Kjula i planläggningen av vägen. Kjula logistikpark är primärt tänkt att trafikeras från E20. Tidigare utredningar har visat att huvuddelen av trafiken har centrala Eskilstuna som målpunkt och att en kringled inte skulle ge önskad effekt längs väg 53.

### **5.2.3.10. Synpunkter på samrådshandlingen, september 2021**

Samrådshandlingen var ute på samråd mellan den 1 september till 29 september 2021. Under samrådstiden inkom 8 skriftliga synpunkter från enskilda som blir särskilt berörda. Dessa presenteras sammanfattningsvis nedan, per aspekt.

### **Trafiksäkerhet**

Boende längs befintlig väg 53 är oroliga över hastigheten på den nya vägen och upp till Viptorp. Detta på grund av att det finns lekande barn i området. Dessutom är risken stor även för cyklister som ska korsa vägen, till exempel för att nå gång- och cykelvägen i norr. Infarter längs vägen i norr är redan idag otrygga på grund av de höga hastigheterna. En intressent oroar sig över att ta sig förbi cykelväg innan denne svänger ut på vägen.

Planförslaget medför en negativ effekt på trafiksäkerheten för boende med utfart mot väg 53 i norr. Önskemål inkom att sänka hastigheten tidigare, där nysträckning börjar i norr.

#### Trafikverkets kommentar:

*Det finns en planpassage vid cirkulationsplatsen i Viptorp där gång- cykeltrafikanter kan ta sig över vägen. Projektet har som inriktning att hastigheten sänks söder om cirkulationsplatsen. För det fastigheter i norr som måste korsa vägen för att ta sig till gång- och cykelvägen finns öppning i räcke.*

*Norr om infarten till återvinningscentralen (och fram till cirkulationsplatsen) kommer samtliga fastigheter väster om vägen få nya utfarter mot grusvägen. Det innebär att befintliga utfarter mot väg 53 stängs och boende kommer inte behöva ta sig förbi planerad gång- och cykelväg. Öster om väg 53 kommer en fastighet att fortsatt ha utfart mot väg 53, genom öppning i bullerplank. Det föreslås en port i den västra bullerskyddsskärmen, men denna är enbart till för gående och cyklister.*

Förutom den höga hastigheten är boende oroliga över ökad mängd tung trafik som kommer gå längs vägen på grund av logistikparken Kjula. Är detta taget i beräkningen när hastigheten bestämdes?

#### Trafikverkets kommentar:

*Detta har inte beaktats i planerad hastighet. Tidigare utredningar har visat att huvuddelen av trafiken har centrala Eskilstuna som målpunkt och att en kringled inte skulle ge önskad effekt längs väg 53.*

### **Buller**

Boende i norr önskar att bullerskyddsskärmar sträcker sig till tomtgräns i norr. Det är oklart om ladan, som idag fångar upp mycket ljud, kommer att finnas kvar om några år. Dessutom finns önskemål att bullerskyddsskärmar står på vall, även om detta innebär att större del av tomten påverkas. Boende visar oror för att höjd hastighet ger ökat buller.

#### Trafikverkets kommentar:

*Enligt utförda bullerberäkningar räcker föreslagna åtgärder för att klara bullernivåer enligt riktvärden. Bullerberäkningen utgår från befintlig bebyggelse.*

En boende längs vägen önskar att nya mätningar genomförs vid dennes fastighet eftersom stor del av granhäck averkats.

#### Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket utför inga mätningar. Bullerberäkningar har gjorts för föreslagen hastighet 80km/h och dessa har inte tagit hänsyn till växtlighet.*

Önskemål inkommer om att uppföra bullerskyddsskärmar vid Anderslundavägen.

Trafikverkets kommentar:

*Enligt utförda bullerberäkningar finns inget behov av bullerskyddsåtgärder på Anderslundavägen.*

**Vilt**

Det är många djur som korsar vägen idag och därför bör det finnas en öppning i viltstängsel för att undvika viltolyckor. Detta är även viktigt så att människor kan korsa vägen. Jakten påverkas negativt på grund av att viltet inte kan röra sig som tidigare.

Trafikverkets kommentar:

*Enligt Trafikverkets riktlinjer krävs viltpassage var 4:e kilometer. Viltstängslet är cirka tre kilometer långt i denna vägplan och därför bedöms ingen viltpassage vara nödvändig. Torrtrummor för mindre och medelstora djur föreslås längs den nya vägsträckan.*

**Intrång i jordbruksmark**

En intressant motsatte sig planförslaget eftersom förslaget kommer att ha betydande negativ påverkan på lantbruksföretaget. Både jordbruksmark och skogsmark kommer att tas bort. Logistikerna runt transporter till och från åkrar kommer att försämrats. Även skogens logistik blir negativt påverkad. Åkrarnas arrondering efter bygget kommer att bli betydligt sämre vilket gör att även skördenivåerna blir lägre på grund av större andel lågavkastande vändtegar med packningsskador. Framkomligheten med jordbruksmaskiner försvåras och fördröjas. Vägbygget har en negativ klimatpåverkan på vårt lantbruksföretag genom ineffektiva transporter, lägre skördar, svårbrukade fält och packningsskador mm. Allt detta sammantaget ger en mycket stor ekonomisk påverkan på lantbruksföretaget. Om projektet genomförs måste man ta stor hänsyn till våra krav och att en skälig ersättning för alla kostnader enligt ovan betalas ut.

Trafikverkets kommentar:

*Den nya vägsträckningen har valts utifrån att minska intrång på jordbruksmark och följa befintliga arronderingar i så stor utsträckning som möjligt. Vägplanen föreslår skogsbilsvägar för att skapa åtkomst till markerna. Värdering och ersättning görs i enlighet med jordbruksnormen. Påverkan under byggtiden kommer kunna ske, med vissa begränsningar. Projektet har för avsikt att minimera denna påverkan om möjligt. Separat avtal tecknas med markägare om en trumma i diket för att kunna passera till åkermarkerna. Eftersom trumman hamnar utanför planområdet ingår den inte i vägplanen.*

**Utformning**

Önskemål inkommer att anlägga en extra fil när man kommer från cirkulationsplatsen och ska in till vänster.

Trafikverkets kommentar:

*Cirkulationsplatsens utformning, inklusive dess storlek och hastigheter, har projekterats utifrån Trafikverkets riktlinjer kopplat till trafikflöden.*

Önskemål inkommer att inte sätta vägräcken nära vägbanan eftersom det är problematiskt för breda lantbruksmaskiner.

Trafikverkets kommentar:

*Räcken är projekterade enligt Trafikverkets riktlinjer. Det finns möjligheter att bredda avståndet upp till 0,75 meter från vägbanekant.*

Trafiken till och från Kjula logistikpark kommer öka inom en snar framtid. En intressent föreslår att nysträckning dras mellan Stenkvistarondellen och Svista trafikplats. Detta skulle minska södergående trafik genom Eskilstuna, Hällberga och Ärla.

Trafikverkets kommentar:

*Denna vägplan omfattar endast sträckan mellan Stenkvistarondellen och Viptorp. Tidigare utredningar har visat att huvuddelen av trafiken har centrala Eskilstuna som målpunkt och att en kringled inte skulle ge önskad effekt längs väg 53. Trafik med Kjula som målpunkt använder Väg E20.*

Lilla Nyby avfallshantering ska omorganiseras, deponin avvecklas och solcellspark byggas. En boende i området föreslår att vägen dras över soptippen istället för ner mot den norra delen, detta skulle påverka färre boende.

Trafikverkets kommentar:

*Projektet har utrett flera alternativa linjesträckningar inom en utredningskorridor innan man kom fram till aktuellt förslag på nysträckning, se plan- och miljöbeskrivningen. På grund av markföreningar är det inte lämpligt att dra en ny väg över återvinningscentralen. Det skulle även vara en utdragen process innan vägen kan anläggas.*

### Övrigt

Idag lämnas post och hämtas sopor vid befintlig väg 53. En boende undrar hur soporhämtning och postlevereras går till för dem som får stängd utfart?

Trafikverkets kommentar:

*Ny lösning för sop- och posthantering hanteras inte i vägplanen. Aktuell lösning tas fram av Eskilstuna kommun.*

## 5.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### 5.2.4.1. Möte ledningsägare

Ledningssamordning sker kontinuerligt under arbetet med vägplanen och kommer ske fram till byggnation. Ett ärende i Ledningskollen skapades mars 2019 (ärendenummer: 20190325–0650). Ledningssamordning med tillhörande samråd hanteras separat i PM Ledningssamordning. Samråd genomförs med följande ledningsägare:

- Skanova – Tele och Opto.
- Global Connect (tidigare IP-Only) – Opto.
- Esem Va – VA.
- Esem Rörledningar – Fjärrvärme.
- Esem El och opto – El och opto.
- Stenkvista Samfällighetsförening – Opto.
- Trafikverket – Vägbelysning
- Lilla Nyby Återvinningscentral (Esem) – Pumpstation, lakvattenhantering och grind.
- Eskilstuna kommun – Gatubelysning

Minnesanteckningar från möten med ledningsägare går att hämtas ut hos Trafikverket. Ange diarienummer 2017/35020.

#### 5.2.4.2. *Möte Region Sörmland, den 27 maj 2019*

Den 27 maj 2019 hölls ett samrådsmöte med Region Sörmland tillsammans med Eskilstuna kommun.

TRV berättade om planerna för området kring Lilla Nyby ÅVC. Region Sörmland frågar om man kan bygga en ny hållplats vid ÅVC. Trafikverket besvarar att man kommer undersöka saken.

Region Sörmland ska kolla upp hur kollektivtrafiken kommer gå längs med den nya och gamla sträckningen. Troligen ska regiontrafiken gå i nya sträckningen och lokala bussar på bygdevägen. Efter mötet framkom att regional busstrafik går längs nysträckning och lokal busstrafik längs den kommunala vägen.

#### 5.2.4.3. *Yttrande Region Sörmland, den 14 juni 2019*

Efter genomfört samråd med Region Sörmland den 27 maj 2019 har regionen internt diskuterat planförslaget. Bussar kräver tvåfilig väg och en vägbredd på minst 6 meter. Det betyder att busstrafiken inte kommer kunna trafikera bygdevägen och istället måste köra på den nya vägsträckningen. Detta kräver i sin tur att hållplatser anläggs längs ny vägsträckning samt att god tillgänglighet och trafiksäkerhet säkerställs till dessa. Om lokal landsbygdstrafik behöver trafikera den nya vägsträckningen är det Region Sörmlands förslag att två hållplatser placeras på den nya vägen, där väg 53 delar upp sig i befintlig väg och ny vägsträckning.

En hållplats för den regionala landsbygdstrafiken borde placeras på ny vägsträckning i närheten av Lilla Nyby. Region Sörmland understryker återigen att det är viktigt att samrådsförslaget kompletteras med en ny hållplats längs befintlig väg. Observera att om delar av befintlig väg byggs om till bygdeväg krävs dock två hållplatser längs den nya vägsträckningen enligt synpunkt ovan.

Under mötet frågade kommunen om Viptorplinjen (linje 3) kan vara aktuell att förlänga om en framtida exploatering av området i närheten av befintlig vägsträckning skulle ske. Region Sörmland uppger att det med nuvarande förslag med bygdeväg inte möjliggör en förlängning av linje 3. Om en annan lösning av befintlig väg väljs, som möjliggör trafikering med bussar, är bedömningen att en linjeförlängning skulle bli aktuell först vid en omfattande exploatering med flera hundra bostäder. Om en linjeförlängning blir aktuell kräver detta en sluthållplats med vändplats (enligt samma utformning som hållplatsen i Viptorp).

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkterna noteras. Bygdeväg föreslås utformas med 4 meter brett körfält och cirka 1,75 meter breda vägrenar. Det innebär en total vägbredd på 7,5 meter att nyttja vid eventuellt möte. Vägplanen föreslår att trafiksäkra och tillgängliga hållplatser för regionalbussarna byggs i båda riktningarna vid infarten till Lilla Nyby återvinningscentral. Lokal busstrafik och dess busshållplatser hanteras inte i vägplanen. Busshållplatserna för den lokala busstrafiken längs kvarvarande kommunal väg behålls i stort sett som idag.*

#### 5.2.4.4. *Yttrande Naturskyddsföreningen Eskilstuna, den 19 och 23 juni 2019*

Naturskyddsföreningen Eskilstuna inkom med ett yttrande daterat 2019-06-19, samt ett kompletterande daterat 2019-06-23.



Naturskyddsföreningen Eskilstuna efterlyser en plan för hantering av dagvatten för den nya dragningen av Väg 53. Detta skulle kunna vara en kompensatorisk åtgärd för intrånget i landskapet. Naturskyddsföreningen föreslår att en dagvattendamm anläggs på lämplig plats. Naturskyddsföreningen föreslår också att den befintliga anlagda våtmarken förstärks, eftersom dagvattenmängden sannolikt kommer öka. På platsbesök konstaterade Naturskyddsföreningen att även små våtmarker är attraktiva för djurlivet. Naturskyddsföreningen utgår från att Trafikverket på lämpliga ställen skapar blomrika platser, som gynnar bin och vildbin. I den sparade kantzonen mellan vallodlingen och diket fanns vid besök en stor mångfald blommande växter.

Trafikverkets kommentar:

*Ett PM Avvattning upprättas i samband med framtagande av samrådshandling för att bland annat hantera dagvattenfrågor. Dagvattendamm anordnas inte då det inte bedöms finnas något behov av detta. Bedömningen är att mängden vägdagvattnet enbart kommer öka marginellt, eftersom nästan allt kommer infiltrera i vägläntan. Ett brett vägområde skapar mycket väglänta för infiltration. Det finns en viltvårdsdamm strax söder om den planerade kulverten (Nybydiket). För denna damm gallras trädridåer och höga buskar eller tas bort för att öka solinstrålningen på södra sidan.*

*Ett antal åtgärder är beskrivna i plan- och miljöbeskrivningen för att minska den negativa påverkan på flora och fauna. Solitära värdefulla träd som finns i omgivningen ska märkas ut och skyddas under byggtiden. För viltvårdsdammen ges som förslag till kompensationsåtgärd att trädridåer och höga buskar gallras eller tas bort för att öka solinstrålningen på södra sidan av befintlig viltvårdsdamm vid Nybydiket. Toppjorden från områden med artrik flora föreslås återanvändas för att etablera nya artrika vägkanter längs den nya vägsträckningen eller nya väglänter längs befintlig väg. Skydds-/kompensationsåtgärder i form av att återskapa artrika vägkanter samt att spara död ved föreslås.*

Föreningen har i olika sammanhang framfört till Eskilstuna kommun att vi önskar en cykel/skidväg mellan Vilsta naturreservat och det före detta järnvägsspåret som idag är en gång- och cykelväg samt ridled. Kommer denna förbindelse till stånd, skapas en rundled för cyklister från Eskilstuna till Hällberga vidare till Stenkvistarondellen och tillbaka till Eskilstuna.

Naturskyddsföreningen önskar en bro över 53:an norr om Lilla Nyby, för gång-, cykel- och skidåkning från Vilsta till det som en gång var järnvägsspåret till Stockholm. På så sätt kan man förbinda Vilsta Naturreservat med den expanderande bebyggelsen i stadsdelarna Tunafors och Odlaren. En sådan bro skulle leda till ett sammanhängande "friluftstråk" från Eklången till Torshälla. Bron skulle också bli en rak förlängning av det mountainbikespår. Om väg 53 får en cykelvänlig utformning på delen Stenkvistarondellen till Viptorp kan en lång rundbana skapas för cykelturism.

Trafikverkets kommentar:

*Befintlig infart till Skrinnavägen stängs. Den nya infarten går via den nya cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsen kompletteras med en passage för oskyddade trafikanter över väg 53 i dess norra del. Med den nya cirkulationsplatsen samlas två utfarter till en plats samt att gående och cyklister får möjlighet att passera väg 53 i en mer trafiksäker miljö.*

**5.2.4.5. Möte Region Sörmland, den 26 juni 2019**

Den 26 juni 2019 hölls ett kompletterande samrådsmöte med Region Sörmland och Eskilstuna kommun. Anledning till det kompletterande samrådet var att Trafikverket behövt göra ändringar i vägplanen på grund av för höga kostnader. För att minska kostnaderna har man tagit bort gång- och

cykelvägen i söder, den planerade nya cirkulationsplatsen vid Sveavägen och förslaget att göra om gamla 53:an till bygdeväg.

Region Sörmland undrar om de tre hållplatslägen som kommer att tas bort och hur det kommer att påverka kollektivtrafiken. Trafikverket svarar att tre hållplatslägen kommer att tas bort, två i söder och en i norr. Region Sörmland menar att detta kommer påverka närboende och deras färdsträcka till busshållplatser. Region Sörmland nämner också att det inte ska vara svårt att ta sig till en busshållplats och att man vill uppmuntra till att använda kollektivtrafik. Region Sörmland vill att man tar detta i beaktning och undrar om man kan flytta busshållplatser vid Lila Nyby söder ut och föreslår att man på båda sidor har ficka och stolpe. Trafikverket informerar då att inga åtgärder blir aktuella längs befintlig väg 53 eftersom denna inte längre ingår i projektet.

Region Sörmland frågar om bredden kommer att förändras på gamla 53:an, eftersom de vill säkerställa att bussen har samma framkomlighet som den har idag. Region Sörmland undrar även hur man säkerställer att 40km/h kommer att hållas eftersom Trafikverket inte genomför några åtgärder på väg. Inga åtgärder blir aktuella längs befintlig väg 53 eftersom denna inte längre ingår i projektet. Bussen kommer därför ha samma framkomlighet som idag och hastigheten kommer inte vara någon rekommendation utan ska följas enligt lag.

Region Sörmland kommer delge informationen som gavs under mötet till berörda parter hos deras myndighet och återkoppla till Trafikverket.

#### *5.2.4.6. Möte Esem, den 5 juli 2019*

För att ta fram lämpliga tillfälliga nyttjanderättsytor till vägprojektet hölls ett samråd med Esem som har en mark för återvinningscentral längs vägsträckan. Trafikverket avser att under byggtid använda område för tillfällig nyttjanderätt vid återvinningscentralen.

Esem nämner att området som tidigare föreslagits är under sluttäckning och kommer inte kunna användas för tillfällig nyttjanderätt under byggnation 2023. Esem föreslår annan yta, strax söder om tidigare yta. Det är berg i dagen, det går en grusväg idag till planerat vägområde för nysträckningen. El finns eventuellt tillgängligt från närliggande pumpstation. Dammen som finns där går att pumpa ut vattnet ifall även den ytan behövs. Det går en grusväg genom återvinningscentralen till Skanskas Bergtäkt.

Esem klargör att det redan idag är platsbrist på parkering och att det blir svårt med platskontor på befintlig parkering.

Esem uppger att vägen inte påverkar deras utbyggnadsplaner och att dessa utbyggnadsområden är grovt inritad och anpassning är möjligt samt att det inte är klart huruvida utbyggnad kommer bli av. Synpunkterna beaktas i kommande planering.

#### *5.2.4.7. Möte Region Sörmland, den 9 mars 2020*

Ett samrådsmöte genomfördes den 9 mars 2020 med Region Sörmland. Under mötet diskuterade bredden på passager där det bland annat framkommer att Eskilstuna kommun har en maxbredd på 3,5 meter. Det vore därför bra om man kunde använda avsmalning vid vissa partier i syfte att sänka hastigheten. Trafikverket uppger att det eventuellt går att smalna ner passager, det är svårare att bredda på grund av vägplanens gränser.

Region Sörmland kommenterar vikten av att samplanera åtgärderna så att framdriften inte påverkas. Eskilstuna kommun frågar om samfinansiering för befintlig väg 53. Trafikverkets lyfter frågan internt.

#### *5.2.4.8. Remissutskick, sommar 2020*

Under sommaren 2020 skickades samrådshandlingen ut på remiss till MSB, SGU, Ambulansen Eskilstuna, SEVAB, Försvarsmakten, Funktionsrätt Sverige, Lantbrukarnas riksförbund, Naturvårdsverket, Post- och telestyrelsen, Skogsstyrelsen, Eskilstuna CK, Svenska jägarförbundet, Svenska kraftnät, Transportstyrelsen, Sveriges Åkeriföretag öst, SMHI, Polisen och Region Sörmland.

SGU avstod skriftligt från att lämna ett platsspecifikt yttrande i ärendet (2020-08-25). Även MSB valde att inte yttra sig i ärendet (2020-07-09). SMHI, Polisen samt region Sörmland lämnade synpunkter, resterande har ej svarat. Inkomna synpunkter på remissen presenteras i kommande kapitel.

#### *5.2.4.9. Yttrande Region Sörmland, den 21 augusti 2020*

Region Sörmland lämnade ett yttrande på samrådshandlingen, daterat den 21 augusti 2020.

En säker och anvisad gångpassage är viktigt i anslutning till hållplats och Region Sörmland önskar bli involverade i detaljutformningen av hållplatserna. I och med överlämnandet av den gamla vägen till Eskilstuna kommun önskar regionen att hållplatserna på den gamla vägsträckningen blir åtgärdade. Det bör kunna göras inom ramen för denna vägplan, med hänvisning till målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet om en tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik.

Region Sörmland har synpunkter på anslutningarna med den gamla vägen. Om man ser till framkomlighet och komfort är det ett problem att bussen ska svänga höger/vänster så många gånger extra jämfört med noll svängar tidigare för att nå de lokala hållplatserna. Kollektivtrafikens huvudstråk bör så långt som möjligt gå rakt fram i korsningar och denna förändring kan bidra till att kollektivtrafiken blir ett mindre attraktivt alternativ.

#### Trafikverkets kommentar:

*Region Sörmland har varit delaktig under samrådsskedet. De nya busshållplatserna vid Lilla Nyby återvinningscentral byggs tillgänglighetsanpassade. Detta underlättar för barn, rörelsehindrade och äldre att ta sig fram och nyttja den regionala busstrafiken på ett trafiksäkert sätt.*

*För de busshållplatser som ligger längs den väg som blir kommunal kommer inga åtgärder att ske. I och med överlämnande till kommunen planeras vägen rustas upp enligt den utformning som den har idag. En av hållplatserna för lokaltrafiken behöver flyttas i samband med det. Vidare diskussion om eventuella övriga åtgärder tas med Eskilstuna kommun eftersom vägsträckan får kommunalt huvudmannaskap. Den busshållplats som ligger söder om södra tillfartsvägen kommer tas bort eftersom bussen inte längre kommer kunna komma åt denna efter byggnation av vägplan.*

#### *5.2.4.10. Yttrande Polisen, den 24 augusti 2020*

Polismyndigheten lämnade ett yttrande på samrådshandlingen, daterat den 24 augusti 2020. Polismyndigheten understryker vikten av att ny lösning tas fram för infarten vid Lilla Nyby återvinningscentral. Rapporter ur olycksstatistik (STRADA) visar fem olyckor med personskador under 2017 fram till dagens datum vid in och utfarten. Polismyndigheten tycker att det vore föredömligt att, utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, flytta in och utfarten för yrkestrafik vid Lilla Nyby till samma in och utfart som privatfordon använder.

Trafikverkets kommentar:

*Anledningen till att yrkestrafiken fortsatt ska använda den södra infarten till Lilla Nyby återvinningscentral är att man vill undvika att godstrafik/farligt gods transporteras nära centrum. Enligt Trafikverkets nationella vägdatas får inte farligt gods transporteras längre norrut än södra infarten till Lilla Nyby återvinningscentral. Ändringar av NVDB regleras inte i vägplan.*

*Esem har bedömt att en separering av yrkestrafik från persontrafik är den viktigaste faktorn för att öka trafiksäkerheten. Den södra infarten bedöms behövas dels för att yrkestrafiken ska kunna fungera, dels för att den norra infarten används av persontrafik likväl som till bergtåkten. Den är alltså högt belastad i dagsläget.*

*Den södra infarten till återvinningscentralen ska användas av yrkestrafik/företagare och planeras byggas om med stöd av vägplanen. Ny infart planeras med bl.a. ett svängfält i södergående riktning, säkra korsningspunkter för gående och cyklister, passager med mittrefuger. En hastighetssänkning rekommenderas även från infarten mot Lilla Nyby återvinningscentral och norrut mot den nya cirkulationsplatsen vid Viptorp.*

**5.2.4.11. Yttrande SMHI den 25 augusti 2020**

SMHI lämnade ett yttrande på samrådshandlingen, daterat den 25 augusti 2020.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Sträckningar över vattendrag bör utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Vid utformning av trummor bör hänsyn tas till översvämningsrisker.

För att ta reda på frågan om den aktuella ombyggnaden kommer att innebära en miljövinst bör en emissionsinventering göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer att vara i området efter ombyggnaden i förhållande till nuläget. Det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar m.m. klaras för boende i området.

SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister för att minska utsläppen. Busshållplatser bör anläggas på platser dit det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja istället för bil.

Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar:

*Vid planering av nyanläggning av trummor har Trafikverkets dokument TK Avvattning använts för att bestämma konsekvensklass och därmed se till att dimensionering på trumman blir korrekt utefter skada eller högre flöden.*

*En emissionsutredning kommer inte att göras. En miljöbedömning har genomförts samt en klimatkalkyl. Mätningar i Eskilstuna visar att förekomsten av partiklar och kvävedioxid förekommer i lägre haltnivåer än motsvarande miljö kvalitetsnormer kring väg 53. Projektet bedöms inte motverka möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för luft eftersom planerade åtgärder inte utförs för att öka trafiken.*

*Vägplanen medför en förbättring av gång- och cykelnätet i området.*

*Den nya vägsträckningen anses inte påverka trafikens omfattning eller utsläppen från trafiken i jämförelse med om vägen ligger kvar utan åtgärder men med samma trafikutveckling enligt prognos för år 2040.*

#### *5.2.4.12. Möte Räddningstjänsten, den 22 oktober 2020*

Trafikverket har haft dialog med Räddningstjänsten via telefon den 20 september 2020, uppföljt av mejl. Trafikverket har även medverkat på internt möte (2020-10-22) för att presentera upplägget med etableringsytan.

Diskussionen med räddningstjänsten har handlat om den del av grusvägen som går genom räddningstjänstens övningsområde och som Trafikverket planerat använda under byggtid som en möjlig åtkomst till nyttjanderättsytan inom återvinningscentralen. Räddningstjänsten ställer sig positiva till själva projektet men ser inte att de kan ha fordon som åker genom deras övningsområde utan att det påverkar arbetsmiljön. De har internt inte kommit fram till någon lösning på problemet.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Åtkomst till ytan inom ÅVC får bli från nysträckningen alternativt att annan lösning hittas under nästa skede och innan byggnation.*

#### *5.2.4.13. Möte Esem, den 18 februari 2021*

Den 18 februari 2021 genomfördes ett möte med Esem gällande lösning för den pumpstation som ligger inom linje för vägsträckan, samt diskutera de tillfälliga nyttjanderättsytorna som berör Esems återvinningscentral.

Befintlig pumpstation hamnar mitt i väglinjen. Enligt Esem är det fullt möjligt att flytta den åt öst. Esem föreslår att den nya pumpstationen placeras i högra hörnet vid södra dammen (med en kommunikerande ledning till norra dammen). Esem uppger att det troligen blir enklast och billigast att bygga en ny pumpstation och sen ta bort den gamla.

Det är viktigt att det blir en tillfartsväg till den nya pumpstationen. Vid pumpstationen finns ett elskåp, som går till pumpstation. Men finns också en kabel som går till den större dammen söder ut, dammen (Asksjön). Läget är osäkert.

Esem har en företagsingång med grind vid infarten till återvinningscentralen, denna kan behöva flyttas. Det finns även en infoskylt, belysningsstolpar och ledningar som man behöver beakta. Det är cirka 100 meter mellan nuvarande infart och grind, och Esem vill gärna ha samma avstånd i framtiden. Hela området är instängslat och grind kan exempelvis stå uppe vid refugen uppger Esem. Fortsatt dialog hålls med Esem om huruvida grinden kommer behöva flyttas eller inte.

Etableringsytan inom återvinningscentralen kan i nuläget endast nås via nysträckningen. Fortsatt arbete får utvisa ifall ytan även kommer kunna nås via återvinningscentralen. Esem tar prover på ytvatten vid pumpstationen, och undrar om den nya vägen kommer att störa med föroreningar? Det kommer vara väldigt få som kommer åka på grusvägen inom återvinningscentralen, vilket innebär att det inte borde vara ett stort problem.

Esem informerar att det nyligen funnits ett upplag vid bostäderna vid Lilla Nyby, i höjd med pumpstationen, och att denna kanske kan användas.

#### 5.2.4.14. *Samråd, hösten 2021*

Under sommaren 2021 var samrådshandlingen ute på samråd mellan 1-29 september. MSB, SGU, Ambulansen Eskilstuna, SEVAB, Försvarsmakten, Funktionsrätt Sverige, Lantbrukarnas riksförbund, Naturvårdsverket, Post- och telestyrelsen, Skogsstyrelsen, Eskilstuna CK, Svenska jägarförbundet, Svenska kraftnät, Transportstyrelsen, Sveriges Åkeriföretag öst, SMHI, Polismyndigheten, Region Sörmland, Eskilstuna Kommun, Länsstyrelsen Södermanlands län, Post Nord AB, Räddningstjänsten Eskilstuna Kommun, Bergsstaten, Naturskyddsföreningen, Region Sörmland, ESEM och Strängnäs Stift bjöds in till samråd via utskick och annons. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt från 2021-09-01 på Trafikverkets webbplats ([www.trafikverket.se/infart-eskilstuna](http://www.trafikverket.se/infart-eskilstuna)) samt fysiskt på Trafikverkets kontor Tullgatan 8 i Eskilstuna, Stadshuset Eskilstuna kommun, Fristadstorget 86 i Eskilstuna och Eskilstuna Stadsbibliotek Kriebsensgatan 4, Eskilstuna.

SMHI uppgav att de tagit del av rubricerat samrådsmaterial och inte hade några synpunkter (daterat 2021-09-29). MSB valde att inte yttra sig i ärendet (daterat 2021-09-27). Svenska kraftnät uppgav att de inte har några anläggningar, planer eller intressen som berörs av rubricerad remiss och därför inga synpunkter (daterat 2021-09-24). Skogsstyrelsen lämnade ett yttrande på samrådshandlingen, daterat 2021-09-27. Skogsstyrelsen informerar om deras roll i planläggning av vägbyggnationer. I övrigt hade Skogsstyrelsen inget att erinra. Den 13 oktober 2021 informerade Försvarsmakten att de inte har något att erinra på rubricerat ärende.

#### 5.2.4.15. *Yttrande SGU, den 2 september 2021*

SGU lämnade ett yttrande på samrådshandlingen, daterat den 2 september 2021. SGU vill generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. SGU hänvisar till olika tjänster som kan vara hjälpsamma i planläggningen av vägplanen.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkterna noteras.*

#### 5.2.4.16. *Möte Region Sörmland, den 13 september 2021*

Den 13 september 2021 genomfördes ett samrådsmöte med Region Sörmland, tillsammans med Eskilstuna kommun, för att presentera samrådshandlingen, se kapitel 5.2.2.7.

#### 5.2.4.17. *Yttrande Region Sörmland, den 15 september 2021*

Det 15 september 2021 lämnade Region Sörmland ett yttrande på samrådshandlingen. Regionen är positiv till planförslaget eftersom det förbättrar tillgängligheten och främjar barns mobilitet. Gällande eftersatt underhåll på nuvarande väg förutsätter Region Sörmland att det inte belastar investeringsprojektet. Region Sörmland ser fram emot fortsatt dialog om hållplats utmed nuvarande väg.

#### Trafikverkets kommentar:

*Synpunkten noteras. Fortsatt dialog genomförs.*

#### 5.2.4.18. *Möte Region Sörmland, den 30 september 2021*

Den 30 september 2021 genomfördes ett möte med Region Sörmland, tillsammans med Eskilstuna kommun, gällande förslag på busshållplats som projektet tagit fram för befintlig väg 53. Region Sörmland kommer troligtvis ej trafikera befintlig väg 53 i fortsättningen, men ställer sig positiv till timglashållplats. Läs mer under kapitel 5.2.2.8.

5.2.4.19. Yttrande Eskilstuna kommungrupp LRF, den 29 september 2021  
Det 2021-09-29 september 2021 lämnade Eskilstuna kommungrupp LRF ett yttrande på samrådshandlingen.

Planförslaget innebär ett stort intrång i pågående jordbruks- och skogsproduktion. För berörda fastighetsägare begränsas möjligheterna att bebygga dessa genom restriktioner runt större vägar. Tidsåtgång och bränsleförbrukning ökar och därmed miljöpåverkan. För att jordbruksproduktionen ska kunna fortsätta störningsfritt krävs anpassningar. Utformningen av vägen måste ge framkomlighet för breda och långa fordon både på körbanor och vid ut- och infarter till skiften. Bortledning av vatten från vägområdet till Nybydicket måste dimensioneras rätt. Under byggtiden behövs en kontinuerlig dialog med brukaren avseende passager, vägar och vattenhantering.

Trafikverkets kommentar:

*Den nya vägsträckningen har valts utifrån att minska intrång på jordbruksmark och följa befintliga arronderingar i så stor utsträckning som möjligt. Vägplanen föreslår även skogbilsvägar för att skapa åtkomst till marken. Trafikverket håller fortsatt dialog med markägare.*

Vid passage av Nybydicket krävs förlängda kulverteringar. Om dessa utformas tillräckligt långa och gräsbesådda kan de göras körbara och underlätta odlingen av intilliggande åkrar.

Trafikverkets kommentar:

*Ingen förlängning av kulvertering kommer göras. Nybydicket kommer ledas om via öppna diken. Vägplanen medför även anläggande av vägdiken. Fortsatt dialog hålls med berörda markägare.*

Matjord betraktas som resurs och skall användas till andra ändamål. Matjorden tillhör markägaren och kan bara köras bort med hans medgivande.

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket håller fortsatt dialog med markägare.*

Planen påverkar två generella biotopskydd och vägen går igenom områden med påtagligt samt visst naturvärde. Påverkan bör vara minimal så att minsta möjlig skada kan uppstå.

Trafikverkets kommentar:

*Det är Trafikverkets ambition att minimera påverkan på biotopskydd.*

Förslaget påverkar friluftslivet eftersom en mindre del av strövområdet vid Nybylund försvinner helt. Den nya vägen skapar även en barriär mellan Balsta-skogen och Vilsta strövområde. Detta går emot kommunens ställningstagande i översiktsplanen.

Trafikverkets kommentar:

*Ställningstagandena uttrycker en ståndpunkt, ambition eller vilja att verka i riktning mot ett specifikt mål, utöver vad som är fastlagt i lagar och bestämmelser. Eskilstuna kommun har varit delaktig i hela planläggningsprocessen. Det finns fortfarande möjlighet att korsa vägen.*

Vid passage av vägar krävs stora insatser för anläggning av ledningar. Genom att placera genomföringar i vägkroppen redan vid byggnation skulle detta kunna förenklas och minska skador på marken.

#### Trafikverkets kommentar:

*Samråd sker kontinuerligt med berörda ledningsägare. Projektet innebär att flertalet ledningar kommer behöva flyttas och skyddas, vilket samråds med ledningsägare. Det är inte möjligt att ta höjd för vad som eventuellt kan hända i framtiden. Trafikverket är inte intresserade av att underhålla sådana passager tills de eventuellt används.*

Vägplanen förbättrar inte problematiken med tung trafik genom Eskilstuna. Trafik söderifrån saknar bra väg till ex Eskilstuna Logistikpark. Farligt gods skall köras genom Skogstorp och ut till E20.

#### Trafikverkets kommentar:

*Denna vägplan omfattar endast denna sträcka. Farligt gods får inte föras längre norrut än södra infarten till återvinningscentralen vid Lilla Nyby. Tidigare utredningar har visat att huvuddelen av trafiken har centrala Eskilstuna som målpunkt och att en kringled inte skulle ge önskad effekt längs väg 53.*

#### **5.2.4.20. Möte Esem, den 22 oktober 2021**

Syftet med mötet var att gå igenom hur man avskiljer lakvatten eller vatten som uppkommer inom Esems anläggning med Trafikverkets vatten. Både vid dammarna och längs med vägens skärningsdiken. I avrinningsanalys har det konstaterats att vägdiket kanske inte räcker och att det finns en risk att Esems vatten rinner vidare mot förbifarten och samlas upp i skärningsdike. Projektet har vetskap om tre dammar nära vägplanen. Alla de tre dammarna kallade Esem för övrigt vatten (dvs ej lakvatten). Esem uppger att de inte har behov av dammar som ligger i väglinjen, däremot den som ligger öster om vägen.

En befintlig pumpstation hamnar i den nya vägsträckan. Denna pumpar vatten från dammarna till spillvatten västerut. På tidigare möte har man kommit överens om att pumpen flyttas österut. Storleken på pumpen är oklar, men Esem tror inte att det handlar om stora mängder. Det kommer krävas en tryckledning under väg. Vägrätten står över ledningsrätten, ESEM behöver ett avtal med Trafikverket om att få ha ledningen inom vägområdet. Ledningsrätt kan vara aktuellt utanför området för vägrätt. Trafikverket tar fram ett förslag på genomförandeavtal som Esem sedan tar ställning till.

Lite söderut finns en större damm/våtmark. Även denna klassas av Esem som övrigt vatten. Esem planerar att fylla ut/ta bort större del av denna, och behålla den nordöstliga delen. Att börja gräva ligger dock några år framåt. Esem informerar om att det inte är grundvatten i dammen, det berg med vall åt väst som gör att vattnet stannar. Fortsatt dialog hålls gällande om vallen blir kvar eller inte. Esem undersöker om förändringen är tillståndspliktig.

Esem har i samband med fyllningen av dammen, även planer på att ta bort befintlig barriär och leda vattnet mot den nya vägen. Befintlig barriär ligger inom område för tillfällig nyttjanderätt och kommer återställas till befintligt skick efter entreprenaden. Framtida rivning av barriären kräver att Trafikverket i så fall har beredskap inom sin väg för att hantera detta tillkommande flöde eftersom vägen då utgör en barriär.

Lilla Nyby ÅVC har grind vid infarten till återvinningscentralen. Idag är längden mellan infarten och grinden ca 100 meter och Esem önskar att det är liknande i framtiden eftersom det riskerar att bli långa köer, ända ut på väg 53 i värsta fall. Eventuell flytt hanteras genom en överenskommelse.



## 6 Underlag

Samrådsmaterial har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida genom hela planlägningsprocessen och har löpande uppdaterats med information kring exempelvis möten, kontaktuppgifter och underlagsmaterial. Minnesanteckningar har skickats ut till berörda efter genomförda samrådsmöten.

Samtliga dokument som utgör underlag för denna samrådsredogörelse finns diarieförda och går att hämta ut genom att ange ärendenummer TRV 2017/35020.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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