

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E-län väg 35, etappen Rösten – Sandtorpet

Linköpings kommun, Åtvidabergs kommun, Östergötlands län

Vägplan, 2020-09-11

Projektnummer: 156795



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 494, 581 06 Linköping

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2020-09-11

Ärendenummer: TRV 2017/51158

Åtgärdsnummer: 14105

Uppdragsnummer: 156795

Version: 0.7

Kontaktperson: Henrik Pihl, projektledare

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| SAMMANFATTNING | 4 |
| PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING | 4 |
| SAMRÅDSKRETS | 5 |
| SAMRÅD | 5 |
| Samråd med berörd länsstyrelse | 5 |
| Samråd med berörd kommun | 9 |
| Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda | 15 |
| Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 22 |
| Samråd med allmänheten | 25 |
| UNDERLAG | 26 |

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

Sammanfattning

En teknisk utredning, numera ersatt av en åtgärdsvalsstudie, för Åtvidaberg – Linköping är tidigare framtagen av Trafikverket. Utredningen ger förslag på hur väg 35 kan omvandlas till en säker mötesfri väg med 100 km/h som målstandard. Trafikverket har beslutat, via länstransportplanen, att gå vidare med att upprätta en vägplan för etappen Rösten-Sandtorpet.

Samrådsmöte med enskilda som kan antas bli berörda av projektet och Åtvidabergs kommun har genomförts i Grebo 2018-05-02 under skedet för vägplanens samrådsunderlag och inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Under och efter samrådet har synpunkterna bland annat handlat om in- & utfarter samt önskat viltstängsel längs med väg 35. Åtvidabergs kommun, Linköpings kommun och Region Östergötland yttrade sig därefter gällande samrådsunderlaget.

Inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen där Trafikverket informerade om samrådsunderlaget och länsstyrelsen gavs möjlighet att ställa frågor. Länsstyrelsen beslutade 2018-10-02 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, varför samrådsgruppen därefter har utökats enligt miljöbalken och väglagen.

Därefter genomfördes ett samrådsmöte på orten dit enskilda som kan antas bli direkt berörda och övriga intressenter hade fått inbjudan via brev. Mötet hade också annonserats i Östgöta Correspondenten. Mötet hölls 2019-04-11. Därefter fanns samrådshandlingen tillgänglig för att lämna synpunkter fram till och med 2019-05-06. De synpunkter som kom in handlade framförallt om separat cykelväg på delar eller hela sträckan och om hastighetsbegränsningen på delen förbi Grebo. Även vilt berörs i många synpunkter, liksom frågor kring buller, enskilt vägnät och den norra infartsvägen mot Grebo.

Samrådsmöten har hållits kontinuerligt med Åtvidabergs kommun och Kollektivtrafikmyndigheten (Region Östergötland). Diskussioner har framförallt förts kring vägens utformning, men tyngdpunkt på delen förbi Grebo.

Planläggningsbeskrivning

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

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

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-12-18, 2019-03-27, 2019-10-09, 2020-09-11.

Samrådsrets

Samrådsretsen har i skedet för samrådsunderlaget begränsats till de som kan antas bli direkt berörda samt den kommun där åtgärderna planeras att utföras.

Eftersom Länsstyrelsen 2018-10-02 fattade beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan sker samråd i den fortsatta vägplaneprocessen med utökad krets enligt miljöbalken och väglagen.

I skede samrådshandling har samrådsretsen utgjorts av AB Östgötatrafiken, Baroniet Adelswärd, Com Hem AB, Falck Ambulans, Fortum Distribution AB, Friluftsförbundet Region Öst, Försvarmakten, Havs- och vattenmyndigheten, IP-Only AB, Lantbrukarnas Riksförbund, Linköpings kommun, Länsstyrelsen Östergötland, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturskyddsföreningen Östergötland, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Region Östergötland, Riksantikvarieämbetet, Räddningstjänst Östra Götland, Skanova, Skogsstyrelsen, Svenska Jägareförbundet Östergötland, Sveriges Åkeriförening, Tele2 Sverige AB, Telenor Sverige AB, Trafikverket ITV, Vattenfall AB, Åtvidabergs kommun, Östergötlands Ornitologer samt fastighetsägare och rättighetsinnehavare som antas bli särskilt berörda.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med berörd länsstyrelse har skett i ett tidigt skede kring frågor som rör kulturmiljö. I skedet för vägplanens samrådsunderlag bjöds Länsstyrelsen in till ett möte 2018-09-27 där Trafikverket informerade om samrådsunderlaget och Länsstyrelsen gavs möjlighet att ställa frågor inför deras beslut om betydande miljöpåverkan.

Synpunkt: Under samråd med Länsstyrelsen som ägde rum 2018-09-27 uppkom frågor kring hur hanteringen av de olika anslutningarna påverkar lantbrukarna och hur dialogen med markägare, arrendatorer och Åtvidabergs kommun sker. Länsstyrelsen påpekade även att det är viktigt att undersöka vilka gårdar som utgör centrum för mycket aktivitet och transport. Frågor kring de arkeologiska utgrävningarna har framförts till Länsstyrelsen av en markägare.

Under samrådet lyfte Länsstyrelsen även frågan om att Trafikverket har tolkat det som att projektet antas medföra en betydande miljöpåverkan. Frågor kring hur olycksdrabbad sträckan är i dagsläget diskuterades också samt hur man ser på dagvattenhanteringen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har en kontinuerlig dialog med lantbrukare, markägare, arrendatorer samt Åtvidabergs kommun. Trafikverket har även varit i kontakt med en markägare angående frågor kring de arkeologiska utgrävningarna. Riksintresset för natur med eklandskap, fornlämningar och eventuell påverkan på grundvatten ligger till grund för att anta att projektet medför betydande miljöpåverkan. Detta är dock inte fastställt i nuläget¹. Trafikverket kommer undersöka möjligheter till åtgärder för att minska viltolyckor på sträckan. Angående dagvattenhanteringen tänker Trafikverket använda öppna diken och ledningar i befintliga punkter i så stor utsträckning som möjligt. Trafikverket vill förtydliga att hastigheten förbi Grebovallen beror på vägens linjeföring samt att mål hastigheten på resterande sträcka är 100 km/h.

Länsstyrelsen lämnade samrådsyttrande 2019-06-03 gällande vägplanens samrådshandling. I yttrandet framförs följande:

Synpunkt: Länsstyrelsen ser positivt på projektet och anser att valt alternativ förbi Grebo är mest lämpat utifrån de alternativ som utretts. De påpekar att det är viktigt att gestaltungsprogrammets ambitioner fullföljs och att god samordning sker med kommunens fysiska planering.

Trafikverkets svar: Trafikverkets ambition är att utforma omstigningshallplatsen och den planskilda passagen vid Grebo enligt gestaltungsprogrammet och i nära samråd med Åtvidabergs kommun.

Synpunkt: Länsstyrelsen ser gärna att de projektspecifika målen för att begränsa klimatpåverkan vidareutvecklas och ytterligare konkretiseras i den fortsatta planeringen.

Trafikverkets svar: Trafikverket arbetar under vägplanen med att ta fram en så kallad klimatkalkyl för att beräkna hur stor klimatpåverkan projektet bedöms få. Utifrån resultatet som redovisas i klimatkalkylen kommer mål att sättas och åtgärder att vidtas för att minska klimatpåverkan i projektets kommande skeden.

Synpunkt: De förslag till konkreta hänsynstaganden och kompensationsåtgärder till såväl enskilda ekar, ekmiljöer, artrika vägkanter mm är mycket positiva från naturvårdssynpunkt. För att minimera påverkan på riksintresset för naturvården-eklandskapet är det mycket viktigt att Trafikverket följer de intentioner som redovisas vad gäller hänsyn, skadelindring och kompensation för intrång i befintliga ekmiljöer.

Trafikverkets svar: Trafikverkets har för avsikt att följa de hänsynstaganden, kompensationsåtgärder och intentioner som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Synpunkt: Länsstyrelsen ser mycket positivt på förslaget att med hjälp av ekodukt och viltpassage med varningssystem lösa viltets behov av säker passage.

¹ Länsstyrelsen beslutade 2018-10-02 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Trafikverkets svar: Trafikverket anser att det är viktigt att viltets behov av säker passage och möjlighet till rörelse tvärs vägen tillgodoses och instämmer med Länsstyrelsen.

Synpunkt: Länsstyrelsen noterar att materialet inte innehåller de senaste resultaten från de arkeologiska utredningarna, etapp 2, som genomförts, vilket även framgår av samrådsförslaget. Den arkeologiska rapporten finns i manusform och enligt den kommer ytterligare 9 platser att bli föremål för arkeologisk förundersökning, vid sidan av de i materialet redan listade platserna. Länsstyrelsen förutsätter att dessa uppgifter inarbetas i den slutliga versionen av miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har inarbetat de senaste resultaten från de arkeologiska undersökningarna innan miljökonsekvensbeskrivningen skickades till Länsstyrelsen för godkännande.

Synpunkt: Vad beträffar eventuell skyltning för att stärka och tydliggöra åtgärder för kulturmiljön är det avgörande hur den långsiktiga förvaltningen av dessa kan lösas. Vad beträffar tillgängliggörande av miljöer är det positivt att det finns ett funktionsnedsättningsperspektiv i materialet. I samband med kommande arkeologiska undersökningar kan det vara betydelsefullt att arbeta med breda publika aktiviteter, så kallad Förmedling.

Trafikverkets svar: Hur skyltning och tydliggörande av kulturmiljön ska göras är en detaljplaneringsfråga som kommer att hanteras i projektets senare skeden, gärna tillsammans med Länsstyrelsen och berörd kommun.

Synpunkt: Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att tillräckligt avstånd hålls till fornlämning L2012:2451, plats med tradition/"Röstensgubben". Avståndet måste överstiga 50 meter.

Trafikverkets svar: Trafikverket avser inte att göra intrång närmare "Röstensgubben" är vad som redan behövs för befintlig väg.

Synpunkt: Det är mycket viktigt att projektet utformas så att inte förutsättningarna för lantbrukets transporter i området begränsas. Fokus behöver vara på att hitta långsiktigt bra lösningar för landskapets brukande.

Trafikverkets svar: Ett av projektets mål är att möjliggöra för fortsatt brukande av landskapet runt vägen och Trafikverkets representanter har därför träffat enskilda markägare för att diskutera hur just deras situation kan lösas på ett tillfredsställande sätt, samtidigt som framkomligheten på väg 35 ska vara god för långväga trafik. Det enskilda vägnätet fastställs inte i vägplanen och fortsatt dialog med markägarna kommer att ske.

Synpunkt: Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa beräkningar av dagvattnets föroreningsbelastning på berörda recipienter. Vägen går över grundvattenförekomsten SE646490-150509 vid Redinge-Grebo som har god kvantitativ och kemisk status. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen ytterligare behöver behandla hur vägens miljöpåverkan ska begränsas för att inte långsiktigt försämra grundvattenförekomstens status. Länsstyrelsen efterlyser

information kring enskilda vattentäkter i närområdet som kan beröras av projektet samt vilka hänsynstaganden som behöver göras för att begränsa risken för påverkan på dessa. Dagvattensystemet måste ges en tillräcklig dimensionering för att inte vålla problem med översvämningssrisker för omgivande mark. Länsstyrelsen förutsätter här att hänsyn tas till de ökade flöden som kan orsakas av ett framtida ändrat klimat. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att krong diket vid Grebo ingår i dikningsföretag (R_144) varför avsedda förändringar av diket behöver hanteras av mark- och miljödomstolen, antingen som en omprövning eller ett upphävande av dikningsföretaget.

Trafikverkets svar: Trafikverkets ambition är att allt vägdagvatten som uppstår längs med sträckan ska tas om hand i öppna diken med möjlighet till fördröjning innan utsläpp till recipient. I Trafikverkets egna regelverk för att dimensionera avvattningssystemet från vägen tas hänsyn till framtida förändrade förhållanden på grund av klimatförändringar. Förbi grundvattenförekomsten planeras för särskilda skyddsåtgärder, vilket beskrivs på vägplanens vägplaneritningar och fastställs. Enskilda vattentäkter kommer att inventeras och provtas innan byggnationen inleds så att Trafikverket har kontroll över de skyddsåtgärder som kan komma behöva vidtas. Angående dikningsföretaget vid Grebo har Trafikverket för avsikt att hantera den påverkan som projektet medför som en omprövning av dikesföretaget.

Synpunkt: Det bör förtydligas vilka fastigheter som kommer att utsättas för vägtrafikbuller och vilka bullernivåer som bedöms uppträda efter genomförda bullerskyddsåtgärder. Länsstyrelsen efterlyser en utförligare beskrivning av luftkvaliteten och projektets förhållande till miljö kvalitetsnormerna för luft. Miljökonsekvensbeskrivningen saknar rubrik avseende vibrationer samt en beskrivning kring om dessa vid någon närliggande fastighet riskerar att överstiga riktvärdena för vibrationer. Miljökonsekvensbeskrivningen bör redogöra för hur buller från bygg- och anläggningsverksamhet kommer att hanteras, exempelvis vid byggandet av den nya trafikplatsen vid Grebo.

Trafikverkets svar: Vägtrafikbuller har beräknats i en särskild bullerutredning och kartor på bullerutbredningen redovisas i miljökonsekvensbeskrivningens bilaga 7. I vägplanen kommer det att redovisas förslag på både vägnära och fastighetsnära skyddsåtgärder för att tillse att gällande gränsvärden för väsentlig ombyggnad inte överskrids. Inför att byggnation inleds kommer en riskanalys avseende vibrationer från byggandet att tas fram. Då inventeras också närliggande fastigheter och lämpliga åtgärder kan vidtas. Vid byggnation av projektet kommer entreprenören att åläggas att följa de riktvärden som finns för buller och vibrationer.

Synpunkt: Den masshanteringsplan som kommer att upprättas bör redovisa var eventuella upplag ska placeras, massornas tekniska kvalitet, föroreningsrisker samt vilka åtgärder som omfattas av anmälningsplikt.

Trafikverkets svar: Masshanteringen styrs till stor del av den entreprenör som får i uppdrag att genomföra byggnationen. Genomförda markmiljöundersökningar visar på låga föroreningshalter, men provtagning kommer också att ske i ett genomförandeskede så att massorna hanteras på ett korrekt sätt.

Synpunkt: Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar risker förknippade med farligt gods i avsnitt 4.1. Det bör framgå här om Trafikverket bedömer att den ombyggda vägen

innebär en förändrad riskbild för närliggande bostäder eller känsliga verksamheter och på vilket sätt. Om riskerna förknippade med farligt gods inte bedöms i konsekvensavsnittet så bör det tydligt motiveras varför.

Trafikverkets svar: Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med avseende på detta inför Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen.

Samråd med berörd kommun

Det har skett flertalet samråd med Åtvidabergs kommun under 2017–2018.

Synpunkt: Kommunen har nämnt att man bör ta hänsyn till de som pendlar till Björsäter samt överväga behovet av en cykelväg mellan Grebo och Linköping. I övrigt hänvisar kommunen till sin översiktsplanering.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer ta hänsyn till alla trafikslag vid utformningen av vägen och omstigningsplatsen. Det aktuella projektet har dock inget uppdrag att utreda en cykelväg mellan Grebo och Linköping.

Åtvidabergs kommun deltog även på mötet för de som kan antas bli särskilt berörda 2018-05-02, se kommentarer under Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Både Linköpings kommun och Åtvidabergs kommun har lämnats möjlighet att ge synpunkter på samrådsunderlaget under perioden juni till augusti 2018.

Följande synpunkter har inkommit från Linköpings kommun:

Synpunkt: I kommande noggrannare naturvärdesinventering bör eventuella värdefulla artrika vägkanter eftersökas, avgränsas och värdeklassas. Förslag till skyddsåtgärder bör sedan tas fram i förekommande fall.

Trafikverkets svar: Vägkanter kommer eftersökas, avgränsas och värdeklassas i ett senare skede. Om det behövs kommer skyddsåtgärder att vidtas.

Synpunkt: Sviestadsån (lokalt namn i området Kräpplingeån) är en vattenförekomst klassad till måttlig ekologisk status och åtgärder som kan bidra till en försämring är enligt Miljö kvalitetsnormen (MKN) inte tillåtna. På aktuell sträcka finns utifrån aktuell topografi en kort sträcka, mellan Starrgården och Smedstugan, där åtgärder i vägens närområde skulle kunna leda till påverkan på Sviestadsåns vattenförekomst. Detta bör särskilt beaktas.

Trafikverkets svar: Åtgärder kommer att genomföras för att säkerställa att en försämring av vattenförekomstens status inte sker.

Synpunkt: I direkt anslutning/ tangerande "avgränsningsområdet" i vägplanen finns förutom de redovisade ytterligare tre naturvårdsobjekt i Linköpings kommuns naturvårdsprogram: objekt 863057 (Ekmiljö Ö Svinbo, naturvärdesklass 1, värdekärna i riksintresset Eklandskapet), objekt 863052 (Fillingeåsen, naturvärdesklass 3) samt objekt 863071 (Sandmiljöer vid Fillinge, naturvärdesklass 3). Dessa bör redovisas och beaktas i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar: De tre naturvårdsobjekten kommer att tas med och beaktas i det fortsatta arbetet.

Synpunkt: Positivt att landskapsperspektivet och grön infrastruktur (för till exempel ekmiljöerna med koppling till riksintresset Eklandskapet) har tagits upp. Framtidsområden för ekmiljöer är där viktiga och efter bedömning av ingrepp i form av ökade barriäreffekter eller direkt fysisk påverkan genom nedtagning av träd etcetera bör det kunna bli aktuellt med även kompensationsåtgärder, till exempel i form av ekplanteringar eller liknande.

Trafikverkets svar: Vi kommer ta hänsyn till Eklandskapet även i det fortsatta arbetet. Eventuella kompensationsåtgärder föreslås i vägplanens senare skeden.

Synpunkt: Ombyggnationen stämmer med de ställningstaganden som är gjort i Linköpingskommuns översiktsplaner.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar detta.

Synpunkt: Området som berörs är utpekad riksintresse för naturvården, Eklandskapet Linköping- Åtvidaberg.

Trafikverkets svar: Riksintresset finns omnämnt på flera ställen i samrådsunderlaget, bland annat i kapitel 4.3.

Synpunkt: Linköping kommun vill trycka på att framkomligheten för cykeltrafik beaktas.

Trafikverkets svar: Vi kommer ta hänsyn till alla trafikslag vid utformningen av vägen och omstigningsplatsen. Det aktuella projektet har dock inget uppdrag att anlägga en separat cykelväg.

Synpunkt: Håller med om slutsatser kring effekter på riksintresse för kulturmiljövård och övrig utpekad kulturmiljö. Uppmärksammar dock att fler miljöer kan utpekas som särskilt värdefulla inom och i närheten av avgränsningsområdet om man följer BFS 2016:6, 1:2213, särskilt kriteriet om bebyggelse äldre än 1920-talet. Handlingen behöver följa även Plan- och bygglagen (PBL) inte bara Miljöbalken (MB) och Kulturminneslagen (KML), när det gäller effekter på kulturmiljö.

Trafikverkets svar: Kulturmiljön kommer att behandlas i samråd med Länsstyrelsen enligt alla aktuella regler och lagar i projektet.

Synpunkt: Det är viktigt att framkomligheten för och tillgängligheten till kollektivtrafiken beaktas i fortsatt planering.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer ta hänsyn till alla trafikslag vid utformningen av vägen och omstigningsplatsen.

Följande synpunkter har inkommit från Åtvidabergs kommun:

Synpunkt: Innehållet i texten bör kompletteras med att kommunfullmäktiges beslut om att anta översiktsplanen är överklagat (laglighetsprövning) och att det i nuläget är en pågående process hos Förvaltningsrätten. Översiktsplanen har därför inte vunnit laga kraft.

Trafikverkets svar: Texten i samrådsunderlaget har uppdaterats med avseende på detta.

Synpunkt: Idag finns ett stort behov av cykelförbindelse på sträckan Rösten – Redinge vid Värna-korset och dess omstigningspunkt. På sikt vill kommunen se en cykelväg hela vägen från Åtvidaberg – Grebo – Linköping.

Trafikverkets svar: Vi kommer ta hänsyn till alla trafikslag vid utformningen av vägen och omstigningsplatsen. Det aktuella projektet har dock inget uppdrag att utreda en cykelväg mellan Grebo och Linköping.

Synpunkt: Det finns en komplettering till Länsstyrelsens inventering av grova träd som inte är med i den aktuella versionen av samrådsunderlaget. Inför fortsatt hantering bör vägplanen kompletteras med dessa träd. Åtvidabergs kommuns åsikt är att grova träd, främst ek, ska bevaras så långt möjligt.

Trafikverkets svar: Träden kommer beaktas i den fortsatta processen för vägplanen. Vid upprättande av vägplan ställs många intressen mot varandra, men i den mån det är rimligt att bevara grova träd kommer så att ske.

Synpunkt: Åtvidabergs kommun påpekar att vattendraget vid Björknäs bör förtydligas på kartan i bilaga 3.

Trafikverkets svar: Vattendragets placering framgår av texten. Om behov finns kommer kartorna att uppdateras i kommande skede av vägplanen.

Åtvidabergs kommun har inkommit med yttrande över Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplanens samrådshandling. Yttrandet är daterat 2019-04-24. Yttrandet kommer att kompletteras med ytterligare ett yttrande gällande övriga delar av samrådshandlingen i juni 2019 efter att politiken har sagt sitt. I yttrandet gällande miljökonsekvensbeskrivningen nämns följande synpunkter:

Synpunkt: Det saknas ett naturvärdesobjekt i beskrivningen.

Trafikverkets svar: Detta revideras i uppdatering av miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkt: Kommunen vill lyfta fram cykeltrafikens möjligheter att ersätta bilen som färdmedel på sträckan Grebo- Linköping. Kommunen saknar ett helhetsgrepp vad det gäller cykling på sträckan Rösten- Hackefors.

Trafikverkets svar: Separat cykelväg ingår inte i projektet. Vägens sektion är anpassad för att cykling ska kunna ske på vägrenen.

Synpunkt: Kommunen saknar en närmare beskrivning av luft- och markföroreningars eventuella påverkan.

Trafikverkets svar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med uppgifter kring luftföroreningar i samband med uppdatering inför begäran om Länsstyrelsens tillstyrkan. Markföroreningar finns redan beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkt: Kommunen saknar en beskrivning av hur störande strålkastarljus påverkar bostäder samt eventuella åtgärder.

Trafikverkets svar: Begränsning av strålkastarljusets påverkan på bostäder kommer att ske. Detta är del av detaljutformningen som genomförs i senare skede.

Synpunkt: Åtvidabergs kommun önskar en tydligare beskrivning av hur Trafikverket har bedömt att bullerskyddsåtgärder bör vidtas eller inte.

Trafikverkets svar: Bullerskyddsåtgärder genomförs i de fall gällande gränsvärden vid väsentlig ombyggnad överskrids och det är tekniskt rimligt och ekonomiskt försvarbart att genomföra en åtgärd.

Synpunkt: Kommunen förordar viltskyddsåtgärder i form av faunastängsel utmed hela vägetappen. Anläggandet av vilt- och faunapassager är mycket positivt för att minimera vägens avskärande effekt på djurlivet.

Trafikverkets svar: Viltskyddsåtgärderna kommer att detaljutformas i vägplanens kommande skede för granskningshandling. I samband med det bestäms också i hur stor omfattning faunastängsel sätts upp och hur passager ska utformas.

Som ett komplement till yttrandet avseende miljökonsekvensbeskrivningen inkom Åtvidabergs kommun med ytterligare ett yttrande efter politisk behandling, daterat 2019-06-05. I yttrandet framförs följande

Synpunkt: Åtvidabergs kommun saknar beskrivningar av åtgärder i vägplanen som återger trafikverkets roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för förbättrande förutsättningar för gång- och cykeltrafik (N2017.19./201). En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Näringsdepartementet.

Trafikverkets svar: En gång- och cykelväg ingår inte i projektet. Prioritering av vilka sträckor som ska föras med gång- och cykelväg görs av Region Östergötland. Vägens sektionsindelning har anpassats för detta och vägrenarnas bredd kommer att sättas till 75 cm så att det finns möjlighet att cykla på vägen. På delar av sträckan finns ett parallellt enskilt vägnät.

Synpunkt: Åtvidabergs kommun anser att viltstängsel ska anläggas utmed hela etappen Rosten- Sandtorpet. Kommunen förordar också att Trafikverket tar ett helhetsgrepp om åtgärderna och anlägger viltstängsel även på sträckan Rosten-Åtvidaberg.

Trafikverkets svar: Så kallat faunastängsel planeras att sättas upp längs med sträckan Rosten-Sandtorpet, sträckan Rosten-Åtvidaberg ingår inte i denna vägplan. Ett faunastängsel är utformat för både större klövvilt, vildsvin och mindre smådjur. Detaljutformning av viltstängslet kommer att göras i vägplanens granskningshandling.

Synpunkt: I etappens nordligaste del mot Sandtorpet är en längre sträcka planerad som 1+1-väg utan omkörningsmöjligheter. I nästa etapp mot Linköping där vägplan redan finns fortsätter vägen i norrgående körriktning med ett enkelt körfält utan omkörningsmöjligheter fram till Bankekind vilket innebär att en sträcka på cirka 4,3 km inte erbjuder omkörningsmöjlighet i norrgående riktning. Åtvidabergs kommun anser att Trafikverket bör söka en helhetslösning över vägplangräns som ökar omkörningsmöjligheter i norrgående riktning.

Trafikverkets svar: Den norrgående omkörningssträckan på etappen Rosten-Sandtorpet slutar kring km 36/700. Norr om denna sektion är det inte lämpligt att ha ytterligare omkörningssträcka på denna etappen på grund av antalet anslutningar som behöver bevaras och att omkörningssträckans längd mellan anslutningarna skulle bli för kort. På delsträckan norr om det här projektet börjar norrgående omkörningssträcka kring km 41/000. Det innebär att enfältigheten blir cirka 4,3 km totalt. Flera anslutningar åt öster finns illustrerade på ritningar för delsträckan norr om Sandtorpet, vilket troligtvis är motiveringen till vald riktning för omkörningssträcka i den etappen. Den totala längden för omkörning i etappen Rosten- Sandtorpet är ungefär lika stor i norrgående som i södergående riktning.

Synpunkt: Åtvidabergs kommun är positiv till omfattningen av den föreslagna omstigningsplatsen förbi Grebo och den planskilda korsningen som ansluter till Grebo och Redinge. Åtvidabergs kommun vill att hållplatser för lokalbuss och pendlarparkering samlokaliseras på västra sidan av väg 35 mot Grebo. Kommunen önskar aktivt delta tillsammans med Trafikverket och Region Östergötland i detaljutformningen av omstigningsplatsen.

Trafikverkets svar: Hållplatser för lokalbuss är placerade väster om väg 35 i vägplanens granskningshandling. Däremot ser Trafikverket inte att det är lämpligt att placera pendlarparkeringen väster om väg 35, vilket beror av flera anledningar. När väg 35 placeras över den öppna marken väster om befintlig väg kommer det skapas restytor mellan väganläggningarna, vilka lämpar sig bra för pendlarparkering. Väster om vägen finns brukad mark, vilka ska bevaras i största möjlig mån enligt projektmålen. Väster om vägen är markens beskaffenhet sämre än öster om vägen, det gör att det förhoppningsvis inte behövs geotekniska förstärkningsåtgärder för att anlägga parkeringsplatsen om den placeras öster om vägen. Trafikverket kan också se en fördel i att pendlarparkeringen placeras öster om väg 35 så att resenärer får nära till busshållplatsen på morgonen när de ska åka till jobb och skola i Linköping. Som Åtvidabergs kommun påpekar nedan i sitt yttrande så är det stora pendlarströmmar mot Linköping. Kontinuerliga möten har förekommit med både kommunen och Region

Östergötland och båda parter har också haft möjlighet att lämna synpunkter på både samrådsunderlag och samrådshandling.

Synpunkt: Åtvidabergs kommun är en pendlingskommun vars befolkning är beroende av att nyttja väg 35 för att transportera sig till sitt arbete framförallt i Linköping. Den totala ombyggnaden kommer att pågå under många år framöver. För att kommunen ska vara en attraktiv boendekommun även under ombyggnadstiden är det av yttersta vikt att kommande åtgärder planeras så att pendling påverkas så lite som möjligt vilket ska hanteras även i upphandlingsskedet.

Trafikverkets svar: Trafikanter på väg 35 kommer att påverkas av ombyggnationerna av väg 35 under flera år. Åtgärder för den allmänna trafiken under byggtiden kommer att följa Trafikverkets riktlinjer för att minimera störningarna så mycket som möjligt. Trafikverket arbetar aktivt med att sprida information om de ombyggnationer som planeras. Bland annat finns information på Trafikverkets hemsida.

Under september 2019 mailar Trafikverket en sammanställning av de plank och murar som planeras i projektet för väg 35 Rösten-Sandtorpet till Åtvidabergs kommun. Kommunen återkommer med information om att dessa inte är bygglovspliktiga, utan anses vara en del av väganläggningen. Trafikverket kommer därför att lägga in dessa åtgärder i vägplanen som undantag från krav på bygglov.

Trafikverket har 2020-04-06 haft ett samrådsmöte med Åtvidabergs kommun. Trafikverket informerade kommunen om projektets status samt gemensamma frågeställningar. Vid mötet lyftes följande synpunkter av kommunen:

Synpunkt: Hur hanterar man busstrafiken vid retardationsfält i södergående riktning på väg 35 vid omstigningshallplatsen?

Trafikverkets svar: Frågan har varit uppe för diskussion och detaljerna bestäms i bygghandlingsskede.

Synpunkt: När det gäller frågan om kommunen vill stå som medsökande vid fastställelse av vägplanen eller om Trafikverket ska ha fullmakt för kommunen, önskar kommunen att Trafikverket skickar över ett exempel på fullmakt från ett annat projekt.

Trafikverkets svar: Trafikverket önskar svar från kommunen under hösten ifall kommunen ska vara medsökande eller om Trafikverket ska ha fullmakt att företräda kommunen.

Synpunkt: Kommunen önskar en grov uppskattning av areal för kommunal väg inom projektet som kommunen behöver stå för markinlösen på.

Trafikverkets svar: Arealer som berörs av kommunal väg kommer att framgå av vägplanens fastighetsförteckning.

Synpunkt inkommen 2020-04-15: Åtvidabergs kommun inkommer med en fråga om Trafikverket vet om det finns möjlighet att söka pengar eller om Trafikverket kan samarbeta för att ekonomiskt stödja trafikantveckan som infaller i september i syfte att öka det kollektiva resandet inför ombyggnad av väg 35.

Trafikverkets svar: Det finns tyvärr inga medel att söka längre hos Regionen för detta ändamål.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett möte med särskilt berörda har genomförts i Grebo IK:s klubblokal i Grebo 2018-05-02, där cirka 70 personer deltog. Vid mötet informerades det om vägplanprocessen, befintliga förhållanden och kort information gjordes om de alternativ som utreds. Mötet avslutades med frågestund.

Synpunkt: Synpunkter både under och efter mötet har till stor del handlat om in- & utfarter för boende i närheten av väg 35 samt önskat viltstängsel längs med sträckan. Det har även kommit in önskemål om en cykelväg mellan Linköping och Åtvidaberg för de som cykelpendlar till jobb och skola.

Trafikverkets svar: Föreslagna lösningar för parallellvägnät, mindre vägnät samt anslutningar från brukad mark mot väg 35 görs i överenskommelse med markägare. Det enskilda vägnätet fastställs inte i vägplanen utan kommer att hanteras via separata lantmäteriförrättningar. Utredning kring viltstängsel pågår. Det ingår inte i projektet att anlägga en cykelväg däremot anpassas vägens utformning till oskyddade trafikanter.

2019-01-10 skickade Trafikverket ut brev till de som kan antas bli direkt berörda för att ställa frågor kring om det finns arrendatorer på fastigheten, om man arrenderar någon annans mark, hur marken på fastigheten används idag, om det finns åkerdränering, bevattningsledning eller vattenbrunnar på fastigheten och hur transportbehovet ser ut. Markägarna gavs också möjlighet att lämna övriga synpunkter. Svaren skulle vara Trafikverket tillhanda senast 2019-02-18. Ett trettiotal markägare valde att svara på brevet.

Synpunkt: De övriga synpunkter som markägare hade handlade om fastighetsunika lösningar, både vad det gäller utformning av anslutningsvägar samt ersättningar för inlöst mark.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för de svar som kommit in. Svaren kommer att vara en viktig del i fortsatt projektering och framtida byggande. De enskilda lösningarna kommer att hanteras i samråd med respektive fastighetsägare.

2019-04-11 genomfördes ett samrådsmöte på orten i Grebo skolas matsal. De enskilda som kan antas bli direkt berörda hade kallats via brev och annons publicerades i Östgöta Correspondenten 2019-03-30. Vid samrådsmötet hölls en presentation om vägplaneprocessen, vägförslaget med dess effekter och konsekvenser samt marklösenfrågor. Efter presentationen fanns möjlighet för mötesdeltagarna att ställa enskilda frågor. Presentationen och frågestunden upprepades och genomfördes därmed två gånger. Totalt deltog cirka 100 personer på samrådsmötet.

De synpunkter som framkom under samrådsmötet handlade framförallt om in- och utfarter för boende, markägare och brukare längs med sträckan. Även viltfrågan diskuterades och enstaka frågor kring cykling förekom. De som ville lämna synpunkter uppmanades att lämna in dem skriftligen, vilka bemöts nedan.

Efter mötet har samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och under perioden 2019-04-11 till och med 2019-05-03 fanns möjlighet för intresserade att lämna synpunkter på vägförslaget. Ett fyrtiotal synpunkter har inkommit, vilka sammanfattas nedan med svar från Trafikverket. De vanligaste synpunkterna handlar om önskemål om separat cykelväg på delar eller hela sträckan och om hastighetsbegränsningen på delen förbi Grebo. Även vilt berörs i många synpunkter, liksom frågor kring buller, enskilt vägnät och den norra infartsvägen mot Grebo.

Synpunkt: Varför finns det inte med några cykelvägar i projektet? Några personer anser att det bör byggas en gång- och cykelväg parallellt med väg 35 från Rosten till omstigningshållplatsen vid Grebo. Det kommer ett stort antal personer resande från "Värnavägen" som inte kommer åt expressbussarna annat än med bil annars. Andra anser att det borde anläggas en gång- och cykelväg hela vägen från Grebo till Linköping.

Trafikverkets svar: En gång- och cykelväg ingår inte i projektet. Prioritering av vilka sträckor som ska förses med gång- och cykelväg görs av Region Östergötland. Vägens sektionsindelning har anpassats för detta och vägrenarnas bredd kommer att sättas till 75 cm så att det finns möjlighet att cykla på vägen. På delar av sträckan finns ett parallellt enskilt vägnät.

Synpunkt: Är den inritade vägen från Mårsängsvägen i Grebo och österut över väg 35 planerad för att även fortsatt vara en stig eller ska den bli en bilväg? Någon uttrycker att man inte vill ha en väg där överhuvudtaget.

Trafikverkets svar: Den inritade vägen i samrådshandlingen kommer att tas bort till skede granskningshandling.

Synpunkt: En person kan inte se hur man ska ansluta från deras marker till väg 35. Någon annan påpekar att deras fastighet kommer att omringas av väg på tre sidor i och med den föreslagna lösningen för det enskilda vägnätet. De påpekar också att det ska finnas arkeologiska lämningar där nya enskilda vägar föreslås. Några vill att anslutningarna och föreslagna parallellvägar ska göras om vid deras fastigheter.

Trafikverkets svar: Det enskilda vägnätet hanteras inte i vägplanens fastställelse. Däremot finns det med förslag på hur anslutningar ska ske på vägplanens illustrationsritningar. Fastighetsägare längs med sträckan kommer att kontaktas av Trafikverkets markförhandlare för att diskutera lämpliga lösningar. De lösningar som

ska genomföras för det enskilda vägnätet kommer sedan att hanteras via separata lantmäteriförrättningar. Arkeologiska lämningar beaktas när nya vägar anläggs.

Synpunkt: Några vill gärna ha tyst asfalt på den nya vägen med 100 km/h som kommer att gå genom samhället. Någon vill att bullret ska reduceras med så kallad tyst asfalt, vallar, plank eller hastighetsreglering så att även de som bor längre bort ifrån vägen inte störs av bullret. Så hög och lång bullerskyddsvall som möjligt föreslås på båda sidor av väg 35 vid Grebovallen. Någon annan påpekar att bullerskydd förbi Grebo vore önskvärt. Någon undrar om man räknat på vilken skillnad i buller det skulle göra om hastigheten sänks till 80 km/h. Någon påpekar att deras fastighet kommer behöva bullerskyddas.

Trafikverkets svar: Den nya vägen ner mot Grebo samhälle är inte dimensionerad för 100 km/h, utan hastighetsbegränsningarna planeras att behållas likt idag. Ny väg 35 förbi samhället är däremot dimensionerad för 100 km/h och det planeras för bullerskyddsåtgärder för att klara de gränsvärden som finns för buller, oavsett hur långt från vägen som bostadsfastigheterna ligger. Oavsett vilken hastighet som sätts på väg 35 har Trafikverket skyldighet att skydda de bostadsfastigheter som utsätts för bullernivåer över gällande gränsvärden vid väsentlig ombyggnad när det är tekniskt rimligt och ekonomiskt försvarbart.

Synpunkt: Det är många som tar bilen till hållplatserna för fjärrbussarna för att hämta personer som kommer med buss. Därför framförs önskemål om möjlighet för att tillfälligt stanna till närmare busshållplatserna än den planerade pendelparkeringen.

Trafikverkets svar: Den nya pendelparkeringen kommer att ge möjlighet för bilar att stanna till för att hämta och lämna personer som åker buss. Det är inte möjligt att anlägga parkeringsplatser direkt på väg 35, närmare busshållplatserna, då det skulle innebära en ökad trafiksäkerhetsrisk.

Synpunkt: Det framförs önskemål om ny gång- och cykelväg till omstigningshallplatsen vid Grebovallen. Man önskar också genomtänkt och säker cykelbana från Bockhagsvägen ner mot nya vägen, övergångsställe samt cykelbana mot centrum av vägen.

Trafikverkets svar: Gång- och cykelväg är planerad att följa den nya vägen från Grebo samhälle till omstigningshallplatsen och med anslutningar till respektive busshållplats. Vägen och cykelbanan mot Grebo centrum ligger utanför projektets gränser och är Åtvidabergs kommuns ansvar.

Synpunkt: De som bor vid Bockhagsvägen vid norra infarten till Grebo undrar hur de ska kunna komma ut från sina tomter när det planeras för nya träd på den befintliga vägen utanför.

Trafikverkets svar: Anslutning från tomterna måste ses över och ett förslag till lösning så att passage till och från tomterna är möjlig kommer att presenteras i vägplanens granskningshandling.

Synpunkt: Behovet av viltstängsel påpekas. Någon undrar hur många meter viltstängsel som planeras totalt.

Trafikverkets svar: Så kallat faunastängsel planeras att sättas upp längs med sträckan. Ett faunastängsel är utformat för både större klövvilt, vildsvin och mindre smådjur. Detaljutformning av viltstängslet kommer att göras i vägplanens granskningshandling.

Synpunkt: Hur motiveras vinkelrät anslutning från Grebo norra? Varför används inte befintlig väg 35 som accelerationspåfart norrut? Finns det ingen anslutning till väg 35 söderut från Grebo norra, är de som ska söderut hänvisade till Rösten? En alternativ utformning av trafikplatsen vid Grebo föreslås som innebär att vägen från Grebo går i en längre S-kurva på åkermarken. På så sätt kan mer av befintlig väg behållas.

Trafikverkets svar: Vid Grebo norra kommer en enklare variant av en trafikplats att byggas med av- och påkörningsfält på väg 35 både söder- och norrut. Vid Grebo norra kommer det således att vara möjligt för de som kommer från Grebo att köra på väg 35 även söderut. Den befintliga väg 35 kommer att utgå ur allmänt underhåll och överlämnas till de som har intresse i vägen. Den planskilda passagens utformning bygger på flera parametrar och anslutningen mot Grebo har anpassats för att uppnå tillräckligt flack lutning på vägen upp mot bron över väg 35. Det är därmed inte möjligt att göra anslutningsvägen kortare.

Synpunkt: För befintlig väg in mot Grebo föreslås sänkt hastighet till 40 km/h och trafiksäkerhetshöjande åtgärder med övergångsställe från Bockhagsvägen till gång- och cykelvägen mot Grebo och hastighetskameror. Någon annan undrar vilken hastighet som är planerad på vägen in mot Grebo, med starkt önskemål om att hastigheten inte höjs jämfört med dagens nivåer.

Trafikverkets svar: Vägen in mot Grebo kommer att överlåtas till Åtvidabergs kommun, vilket kommer att hanteras innan denna vägplan är färdig. Trafikverket har informerat Åtvidabergs kommun om önskemålen.

Synpunkt: Någon har frågor kring hur det fungerar för räddning, polis och ambulans med mötesfri väg, samt vad som händer vid trafik hinder eller motorstopp.

Trafikverkets svar: Räddningstjänsten och polismyndigheten är en samrådspart i vägplanens framtagande. Så kallade nödfickor kommer att anordnas med ungefär 1 km intervall på enfältssträckor där det inte finns andra möjligheter att komma undan från vägen. Om det uppstår trafik hinder på enfältssträcka så kommer trafiken att behöva stanna, alternativt där det är tvåfältighet i andra köriktningen kan trafiken tillfälligt ledas om under ordnade former i motgående riktning.

Synpunkt: Önskemål framförs om att vägbredden ska anpassas för jordbruksmaskiner som kan vara cirka fyra meter breda.

Trafikverkets svar: Trafikverkets krav på minsta fria bredd mellan räcken är 5,1 meter, vilket kommer att tillämpas i projektet. Det kommer således alltid finnas möjlighet för jordbruksmaskiner att färdas längs med vägen. Däremot kommer omkörning inte att vara möjlig på enfältssträckor.

Synpunkt: Någon undrar hur man ska kunna ta sig från en sida av vägen till den andra, till exempel vid busshållplatser, när vägen är försedd med mitträcke.

Trafikverkets svar: Vid busshållplatser och korsningar där oskyddade trafikanter behöver kunna korsa vägen kommer det att göras ett kortare uppehåll i mitträcket och mittremsan breddas så pass mycket att det ska vara möjligt att passera en körriktning i taget.

Synpunkt: Önskemål framförs om att kunna passera vägen till häst vid busshållplatsen "Övre Fillinge", likt man kan göra idag.

Trafikverkets svar: Passagemöjlighet för gående med öppning i räcke planeras men inga särskilda åtgärder kommer att göras för hästar.

Synpunkt: Varför blir det sänkt hastighet vid djur/-faunakorsningar men inte vid omstigningshallplatsen och för människor?

Trafikverkets svar: Djur planerar inte sina passager på det sätt som människor gör och agerar mer oberäkneligt i trafiken. För att kompensera för det behöver således biltrafiken anpassa sig. Vid uppehåll i faunastängslet kommer det därför att säkerställas att sikten är god så att man hinner stanna och undvika krock med vilt, alternativt måste hastigheten sänkas. Vid omstigningshallplatsen planeras för planskild korsning för de oskyddade trafikanterna, således är en hastighetssänkning inte motiverad. Vid busshållplatser och korsningar där oskyddade trafikanter behöver kunna korsa vägen kommer det att göras ett kortare uppehåll i mitträcket och mittremsan breddas så pass mycket att det ska vara möjligt att passera en körriktning i taget.

Synpunkt: Vad blir den beräknade tidsvinsten för pendling? Det förutsätts att väntetider vid varje hållplats är medräknade och kraftigt ökade under rusningstid.

Trafikverkets svar: Redan idag finns det busshållplatser längs med sträckan som påverkar framkomligheten på väg 35. Därför har ingen jämförelse gjorts där väntetider vid hållplatser är medräknade. När hastigheten ökar, antalet anslutningar reduceras och vissa busshållplatser utgår (efter samråd med Region Östergötland) kommer dock framkomligheten på väg 35 att öka. Den teoretiska restidsvinsten ligger på strax under två minuter på hela sträckan om man jämför hastighetsbegränsningen som finns idag med den som föreslås.

Synpunkt: Frågor ställs kring den bedömning som görs att trafiksäkerheten höjs när man höjer hastighetsbegränsningen och kördynamiken förändras.

Trafikverkets svar: I samband med att hastighetsbegränsningen höjs kommer också mittseparering i form av räcke att anordnas. Det innebär att risken för frontalkrockar reduceras. Frontalkrockar anses innebära störst risk av alla olyckstyper för svåra skador eller dödade. Även de allvarliga konsekvenserna vid singelolyckor bedöms reduceras då vägen byggs om eftersom sidoområdet säkras upp, alternativt att sidoräcke sätts upp så att risken för att krocka med oeftergivliga föremål försvinner.

Synpunkt: Vilken hastighet når bussen som stannar vid bussanslutningen på väg 35 norrut vid Grebo? Det är enkelfiligt norrut. Samma situation kommer väl också att uppstå på flera andra platser på väg 35.

Trafikverkets svar: När bussen stannar till vid en busshållplats och när den sen ska köra ut igen från bussfickan kommer trafiken som kör i samma riktning att behöva anpassa sin hastighet. Sikten för bussen och för trafiken på väg 35 ska dock vara sådan att en anpassning kan ske utan problem.

Synpunkt: Hur lång siktsträcka söderut är det vid omstigningshallplatsen vid Grebo?

Trafikverkets svar: Siktsträckan är så lång att stoppsikt råder i den planerade korsningen. Det vill säga att både utkörande fordon och fordon på väg 35 som kör i genomgående körfält ska ha en chans att stanna om man upptäcker risk för en konflikt.

Synpunkt: Någon undrar varför vägen från Målbäck (cirka 5 km söder om projektets södra ände) och fram till Rosten inte tas med i projektet.

Trafikverkets svar: I detta projekt arbetar Trafikverket endast med delsträckan Rosten- Sandtorpet.

Synpunkt: Hastigheten föreslås begränsas till 70 km /h, alternativt max 80 km/h på sträckan där väg 35 går i ny sträckning förbi Grebo.

Trafikverkets svar: Trafikverkets övergripande mål med projektet är att uppnå en målstandard för 100 km/h. Med anledning av det har en utformning med planskild passage för både biltrafik och oskyddade trafikanter valts.

Synpunkt: Finns det fler exempel på liknande vägbyggen med målhastighet 100 km/h där boende och samhällen påverkas i denna utsträckning?

Trafikverkets svar: Varje projekt är unikt, däremot finns det flera andra projekt där det förekommer ombyggnad av väg för att uppnå en högre standard förbi samhällen.

Synpunkt: Vad blir det för hastighetsövervakning på väg 35?

Trafikverkets svar: I den här typen av projekt brukar så kallade hastighetskameror nedmonteras. Istället får konventionell hastighetsövervakning utföras genom till exempel poliskontroller.

Synpunkt: Någon efterfrågar varför tre bostadshus vid Bockhagsvägen, det vill säga där den nya infartsvägen mot Grebo i norr ansluter mot befintlig väg, inte är markerade som aktuella för bullerskyddsåtgärder.

Trafikverkets svar: Vid framtagandet av samrådshandlingen har en bullerskyddsutredning genomförts. I den beräknas hur mycket buller som närliggande fastigheter kommer att beröras av. De fastigheter som berörs av buller över gällande riktvärden vid väsentlig ombyggnad är aktuella för bullerskyddsåtgärder, övriga fastigheter har bullervärden som underskrider gällande riktvärden.

Synpunkt: Någon påpekar att när den södra infarten till Redinge stängs vore det bra om de som bor närmast vägen ändå kan få åtkomst via den södra infarten men att de som bor i byn ska hänvisas till den norra infarten. Den södra infarten bör dock flyttas så

att bullerskydd kan sättas upp utmed vägen. Breddning av väg 35 bör på denna sträcka göras på vägens västra sida.

Trafikverkets svar: Den södra infarten till Redinge är en enskild väg. Det enskilda vägnätet hanteras inte i vägplanens fastställelse. Däremot finns det med förslag på hur anslutningar ska ske på vägplanens illustrationsritningar. Fastighetsägare längs med sträckan kommer att kontaktas av Trafikverkets markförhandlare för att diskutera lämpliga lösningar. De lösningar som ska genomföras för det enskilda vägnätet kommer sedan att hanteras via separata lantmäteriförrättningar. Gällande bullerskydd så har en bullerutredning tagits fram och åtgärder kommer att vidtas för att skydda bostadsfastigheter från buller. Breddning av väg 35 planeras på båda sidor av vägen för att uppnå en geometri som uppfyller kraven för 100 km/h.

Synpunkt: Någon undrar vart man vänder sig för frågor kring förändrade fastighetsvärden? Någon annan begär inlösen av sin fastighet.

Trafikverkets svar: Trafikverkets markförhandlare kan vara behjälplig med denna typ av frågor.

Synpunkt: Blir det inte svårare att köra om långsamma fordon när man separerar vägen med ett räcke?

Trafikverkets svar: Som vägen ser ut idag är det, i båda riktningarna, möjligt att köra om på ca 70% av sträckan om man tar hänsyn till omkörningsförbud och mycket skymd sikt. Om man även tar hänsyn till sträckor där det är olämpligt att köra om, såsom sträckor med varningslinjer eller skymd sikt samt korsningar med anslutning på motsatt sida, så sjunker omkörningsbarheten till ca 55–60%. Med hänsyn till mötande fordon så sjunker omkörningsbarheten ytterligare under 55–60%, framförallt under dygnstimmor med hög trafik såsom pendlingstid. Den nya utformningen av väg 35 mellan Rosten och Sandtorpet har en omkörningsbarhet på ca 40% i båda riktningarna, vilket inte borde ligga så långt från dagens verklighet utifrån beskrivningen ovan. På den nya vägen kan omkörning även ske utan risk för mötande fordon och trafiksituationen blir allmänt säkrare.

Under framtagandet av granskningshandlingen har sporadiska synpunkter inkommit under hösten 2019 till och med våren 2020:

Synpunkt inkommen september 2019: Fastighetsägare inkommer med synpunkt och önskar att enskild väg utmed fastigheten tas bort och att en ny vägsträckning önskas. Nu är vägen dragen rakt igenom fastigheten och att det inte är lämpligt med tung trafik utanför husknuten.

Trafikverkets svar: Enskilda vägar hanteras inte inom vägplanen utan hanteras i samband med kommande lantmäteriförrättning.

Synpunkter inkomna december 2019: Synpunkter har inkommit gällande skyddsåtgärder avseende vilt. En av dessa synpunkter handlar om att viltpassager, speciellt viltbron, behöver ses över gällande placering och utformning och samordnas

med övriga intressenter för att de ska tjäna sitt syfte. En annan synpunkt är att viltstängsel måste sättas upp utmed sträckan på grund av nyligen inträffad dödsolycka samt att det är en tidsfråga innan fler viltolyckor sker.

Trafikverkets svar: Viltbron på väg 35 planeras att placeras i närheten av ett konstaterat viltstråk där djur rör sig över vägen idag. Trafikverket planerar att anlägga faunastängsel längs med större delen av sträckan. Ett faunastängsel är utformat för både större klövvilt, vildsvin och mindre smådjur.

Synpunkt inkommen april 2020: Arrendator av jordbruksfastighet önskar få information om projektets framskridande och tidplan. Detta för att undvika onödiga utgifter och arbeten inom jordbruksmark som eventuellt kommer att tas i anspråk av vägplanen. En besvikelse finns över att ingen dialog eller annan återkoppling skett med åtminstone LRF som samlade kraft för jordbrukets intressen.

Trafikverkets svar: Vägplanen ska ställas ut efter sommarsemestern 2020 och ett förfrågningsunderlag tas tidigast fram under våren 2021. Produktion är planerad att starta sent hösten 2022 så därav ska det inte påverka planerad höstsådd. Trafikverket avser att boka in ett fysiskt möte efter att restriktionerna tillåter detta.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Från juni 2017 och framåt har samråd skett tillsammans med representanter från Åtvidabergs kommun och Kollektivtrafikmyndigheten (Region Östergötland) vid ett tiotal möten, se även samråd med berörd kommun.

Det har inkommit synpunkter till projektet som berör andra delar av Trafikverkets verksamhet. Projektet har vidarebefordrat dessa synpunkter till berörda verksamhetsområden inom Trafikverket.

Synpunkt: Region Östergötland yttrande sig 2018-08-28 över samrådsunderlaget. Kollektivtrafikmyndighetens (Region Östergötlands) bedömning är att trafikering med regional kollektivtrafik fortsatt kommer att ske på väg 35 samt på vägnätet genom samhället, väg 700 och väg 704. Det kommer vara av stor vikt att goda trafikabla förutsättningar med hög framkomlighet på dessa vägar medges. I anslutning till omstigningsplatsen bör det finnas utrymme för expansion av parkeringsplatser.

Trafikverkets svar: Trafikverket vill också verka för en fortsatt god framkomlighet på de allmänna vägarna. I projektet är det främst åtgärder på väg 35 som är aktuella, men anslutningar mot denna från de övriga allmänna vägarna kommer att byggas om. Ombyggnationen ska göras på ett sådant sätt att framkomligheten för kollektivtrafiken fortsatt är god. Trafikverket planerar också fortfarande för att omstigningshallplatsen vid Grebo ska bli av.

Under hela framtagandet av vägplanen har samråd förts med Grebo IK. Även Åtvidabergs kommun har deltagit. Grebo IK har själva hittat en alternativ plats för sin anläggning kring Grebo och har inlett en dialog med Åtvidabergs kommun för hantering

av kommunala planer för att kunna påbörja anläggandet av nya fotbollsplaner, omklädningsrum, klubblokal med mera.

Övriga berörda myndigheter och organisationer har haft möjlighet att yttra sig över samrådshandlingen i samband med att denna fanns tillgänglig på Trafikverkets webbsida under perioden 2019-04-11 till och med 2019-05-05. Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av handlingen med avstår från att yttra sig. Friluftsrämjandet meddelar att man sänt handlingen vidare till sin lokala avdelning, som sedan inte har lämnat något yttrande. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig.

Synpunkt: Vattenfall meddelar att man inte har någon anläggning i närheten och har därför inget att erinra. EON meddelar att de har flera anläggning som troligtvis kommer att beröras och förutsätter fortsatt samråd kring projektet.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar de intressenter som väljer att inte yttra sig. Fortsatt samråd kommer att ske med ledningsägare som berörs av projektet.

Synpunkt: Värna Grebo Bygdegårdsförening önskar cykelväg från Rosten till omstigningshallplatsen i Grebo.

Trafikverkets svar: Angående den önskade cykelvägen från Rosten till omstigningshallplatsen i Grebo, se svar på motsvarande fråga från enskilda som särskilt berörs av projektet.

Synpunkt: Östergötlands ornitologiska förening framför önskemål om att bevara den variation av naturmarker som finns längs med vägen. Föreningen påtalar också att det finns flera rödlistade arter kopplade till träd samt rödlistade fåglar och fjärilar i området. Därför bör hantering av träd som måste tas ned och etablering av växtlighet inom vägområdet ske för att gynna dessa.

Trafikverkets svar: Vägens intrång i naturmiljön ska begränsas och anpassningar kommer att göras i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarbart.

Synpunkt: Försvarsmakten meddelar att vägar, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter med totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton och bredd 4,2 meter. Sidomarkeringsstolpar ska placeras minst 0,5 meter utanför asfaltsbeläggningen. Om det finns cirkulationsplatser ska dessa ha en ytterdiameter på minst 32 meter och innerdiameter på minst 20 meter med överkörningsbar mitt.

Trafikverkets svar: Försvarsmaktens krav ska kunna tillgodoses.

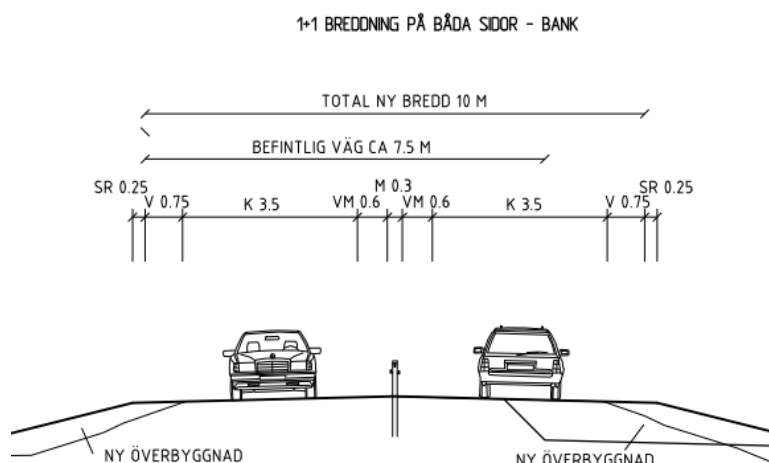
Synpunkt: Region Östergötland framför synpunkter på sina busshållplatser längs med sträckan.

Trafikverkets svar: Fortsatt samråd kommer att ske med Region Östergötland vad det gäller utformning av busshållplatser och vilka busshållplatser som kommer att utgå.

Synpunkt: Lantbrukarnas Riksförbund (LRF Östergötland) anser att körfältsbredden på det högra körfältet bör vara fyra meter, även på sträckor med två körfält i samma

riktning, på grund av att lantbruksfordon är mycket breda. Vidare bör sidoräcken placeras längre ut och vägrensbredden bör vara minst 0,75 meter. Många akutfickor bör skapas, särskilt längs med enfiliga sträckor och gärna vid upp-/nedfarter till fält. LRF hyser oro till att utfarten från Landerydsvägen på Fillingerakan kommer bli bekymmersam för såväl långsamtgående fordon som för lokaltrafik och bussresenärer.

Trafikverkets svar: Den minsta vägbredden i en körriktning kommer att delas upp på 3,5 meter körfält, 0,75 meter vägren samt 0,25 meter stödremsa, se bild nedan. Detta innebär att lantbruksfordon kommer att få plats, eftersom det totala utrymmet egentligen blir 4,5 meter, om även vägren och stödremsa utnyttjas. När det gäller akutfickor (även kallade SOS-fickor) kommer tre sådana att anläggas och dessa placeras på sträckor med 1+1 körfält. Korsningen mellan väg 35/Landerydsvägen kommer att utformas till en C-korsning. Detta innebär att norrgående trafik på väg 35 som ska göra vänstersväng in på Landerydsvägen kommer att få ett avsvängningsfält där de kan stå och invänta lämplig lucka innan de korsar väg 35. På så sätt hindras inte bakomvarande fordon att fortsätta rakt fram förbi korsningen. Vidare kommer trafik från Landerydsvägen, som ska göra vänstersväng ut på väg 35, få ett accelerationsfält. Accelerationsfältet startar från korsningen och fortsätter norrut i vänster körfält för att sedan förenas med det högra körfältet till 1+1 väg. Norrgående fordon på väg 35 som ska köra förbi korsningen fortsätter köra i det högra körfältet.



Sektion på väg 35 vid 1+1 körfält

Flertalet samrådsmöten har genomförts med Grebo IK som också kan antas bli direkt berörda. Möten har genomförts tillsammans med Åtvidabergs kommun. Vid mötena har det diskuterats lösningar för att klubben ska kunna driva sin verksamhet vidare.

Under framtagandet av granskningshandlingen har sporadiska synpunkter inkommit under hösten 2019 och våren 2020.

Synpunkt inkommen september 2019: Redinge vägsamfällighet inkommer med synpunkter via mailkorrespondens. Om föreningens södra infart stängs som planerat, så

kommer inte exempelvis skogstransporter att kunna passera i Redinge byn som vägen ser ut i dagsläget. De undrar om de måste agera redan nu för att ändra på vägen, när ombyggnationen startar vid sträckan Katrineberg så kan transporter inte längre passera. Det kommer också lastbilstransport med lång gods till ett företag och leveransen måste ordnas på något sätt. Hjälper Trafikverket till i sådana här fall eller är det samfälligheten som får projektera och bära kostnader?

Trafikverkets svar: När vi stänger en infart så säkerställer vi också att ni ska ha fortsatt åtkomst till era fastigheter. Vårt förslag är att rusta upp vägen/traktorvägen på Redinge 6:1 och anpassa den så att även lastbil kan ta sig fram. När vi tar fram vägplanen fastställer vi inte enskilda vägar, det hanteras i separata lantmäteriförrättningar efter att vägplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket kommer bekosta lantmäteriförrättningar och ombyggnation av enskilda vägar som krävs på grund av de förändringar vi gör. Ombyggnationen av de enskilda vägarna gör vi i samband med att väg 35 byggs om.

Synpunkt inkommen mars 2020: Redinge vägsamfällighet inkommer med synpunkter via mailkorrespondens på föreslagen väg och att kurvrätning önskas.

Trafikverkets svar: Trafikverket ser över om kurvrätning går att utföra.

Samråd med allmänheten

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2018-05-02. Förutom att få information angående projektet på hemsidan har allmänheten även kunnat lämna synpunkter angående den kommande byggnationen. Synpunkter som har inkommit redovisas under rubriken Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.

2019-04-11 genomfördes ett samrådsmöte på orten i Grebo skolas matsal. Annons om mötet publicerades i Östgöta Correspondenten 2019-03-30. Efter mötet har samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och under perioden 2019-04-11 till och med 2019-05-03 fanns möjlighet för intresserade att lämna synpunkter på vägförslaget. Synpunkter som har inkommit redovisas under rubriken Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Underlag

Se diariet förda anteckningar TRV 2017/51158:

Skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget från privatpersoner

Yttranden över samrådsunderlaget från Åtvidabergs kommun, Linköpings kommun och Region Östergötland

Minnesanteckningar samrådsmöten med Åtvidabergs kommun

Minnesanteckningar samrådsmöte Länsstyrelsen

Svarsbrev på brevutskick från Trafikverket i början av 2019

Skriftliga synpunkter på samrådshandlingen



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 494, 581 06 Linköping. Besöksadress: Brigadgatan 10–12, Linköping
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se