

PM

Ärendenummer

TRV 2017/107058

Projektnummer

160019

Dokumentdatum

2019-08-29

Sidor

1(8)



TRAFIKVERKET

Kopia till:

Dariet

Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Öst inkomna yttranden rörande vägplan för ombyggnad av väg 51 genom Marieberg i Örebro, Örebro län.

Vägplanen har projekterats av Loxia och granskningshandlingen är daterad 2019-04-15. Planen har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett 2019-05-11 i Nerikes Allehanda samt 2019-05-10 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit från 2019-05-13 till och med 2019-06-14.

Med anledning av granskningen har 11 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-11.

Annan identifikation (myndighet, förening etc.)

Företrädare

Namn	Kumbro Stadsnät AB
Adress	Box 30000, 701 35 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.1 Ledningsägaren meddelar att de har befintliga ledningar i delar av projektområdet. De önskar behålla läget för ledningarna och påtalar att eventuella kostnader för flytt eller annan påverkan av ledningar skall belasta den part som initierar åtgärden.

1.2 Om kablar eller anläggningar som tillhör Stadsnät AB skadas vid schaktarbete meddelar de att den entreprenör som utfört arbetet är skyldiga att ersätta Stadsnät i Örebro AB med de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. I allmänhet är även entreprenörens uppdragsgivare skyldig att ersätta uppkommen skada och även kostnader som tredje man drabbats av kan bli aktuella. Om en kabel, kanalisation eller maskeringsnät blir skadad, ska detta omedelbart anmälas.

Se bilaga 1.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.1 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket meddelar att eventuella ersättningar till berörd part hanteras av Trafikverket.

1.2 Trafikverket meddelar att entreprenörer är skyldiga att anmäla om skada uppstår på ledningsägarnas kablar eller anläggningar. De ska även informera berörda ledningsägare innan arbete utförs inom berörda ledningssträckor. Eventuell ersättning för skador regleras av Trafikverket.

PM

Ärendenummer

TRV 2017/107058

Projektnummer

160019

Dokumentdatum

2019-08-29

Sidor

2(8)



TRAFIKVERKET

Företrädare

Namn	Polismyndigheten Örebro
Adress	Box 1804, 701 18 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.3 Meddelar att i handlingen kan de inte hitta någon plan för utryckningsvägar vid ombyggnationen och efterfrågar om det finns några sådan.

Se bilaga 3.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.3 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket meddelar att vid framtagandet av vägplanen för väg 51 och angränsande vägar har framkomlighet under produktionen varit en viktig faktor. Arbetsmaterial om trafik under byggtiden finns hos Trafikverket men redovisas inte i granskningshandling. Utryckningsfordon bedöms kunna ha full framkomlighet under hela produktionen.

Företrädare

Namn	Försvarsmakten
Adress	Produktionsledningens resursproduktionsenhet, 107 85 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

1.4 Meddelar att Försvarsmakten inte har något att erinra avseende vägplan för väg 51.

Se bilaga 4.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.4 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

Företrädare

Namn	Nerikes Brandkår
Adress	Box 33600, 701 35 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.5 Meddelar att Nerikes brandkår hittills inte har några synpunkter på förslaget till vägplan för ombyggnad av väg 51 genom Marieberg i Örebro kommun.

Se bilaga 5.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.5 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.



Företrädare

Namn Länsstyrelsen Örebro
Adress 701 86 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.6 Meddelar att i både samrådshandlingen och i granskningshandlingen framgår det att grundvattentäkten är fortsatt utsatt för risk vid utebliven om- och utbyggnad på grund av frånvaron av räcken och diken som kan hantera eventuella utsläpp. I beskrivningen av vägutformningen framgår att räcken ska sättas utmed sträckan för bland annat grundvattnet och i samrådshandlingen föreslogs högkapacitetsräcken som skydd för grundvattenförekomsten. Länsstyrelsen påtalar att Trafikverket i båda handlingarna lyfter att räcken behövs för att säkra skyddet för grundvattnet men i granskningshandlingen har skyddsåtgärden med högkapacitetsräcken tagits bort. Länsstyrelsen meddelar att det vore önskvärt med en motivering eller förtydligande till varför skyddsåtgärden tagits bort och om det innebär att inga räcken kommer att sättas upp till skydd för grundvatten.

Se bilaga 7.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.6 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Som skydd mot förorening av vattenförekomsten föreslås semipermeabla (halvtäta) diken, vilket är irriterat som skyddsåtgärd på plankartorna. Ytterligare skyddsåtgärder såsom ett högkapacitetsräcke bedömer vi inte vara ekonomiskt försvarbart utifrån den nya vägens standard med flacka slänter utan fasta hinder och en i övrigt gynnsam terräng. Högkapacitetsräcket (i samrådshandlingen) var i första hand avsett som avåkningsskydd för ökad trafiksäkerhet. Väg 51 är i dagsläget inte utpekad som transportled för farligt gods.

Företrädare

Namn Region Örebro län
Adress Box 1613, 701 16 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.7 Meddelar att Regionen tidigare har informellt gett besked att man inte har invändningar mot att väg 51 får en nysträckning, men att Örebro kommun står för alla kostnader för den nya vägen. Region Örebro län meddelar att de varit tydliga med att finansiering via länsportalen inte är aktuell och att det inte finns medel avsatta i länsplanen för detta projekt.

1.8 Region Örebro meddelar att vad gäller den nya utformningen av väg 51 så har de inga invändningar. Förslaget innebär inte några större förändringar för kollektivtrafiken och befintliga hållplatser kan behållas på ungefär samma platser som idag.

1.9 Cykelstråket Örebro-Kumla är ett viktigt regionalt cykelstråk och den nya utformningen av cykelvägarna i det aktuella området bedöms inte ha någon betydande påverkan på det regionala cykelstråket. Kommunen som huvudman för del av stråket kommer innebära ett behov av samordning mellan kommunen och Trafikverket vad gäller skyltning, då det är viktigt med skyltning för cyklisterna till och från målpunkter längs hela sträckan. Påtalar att vägplanen bör förtydliga att Örebro- Kumla är ett regionalt cykelstråk och att detta innebär behov av skyltning som ett regionalt cykelstråk.

1.10 Meddelar att det är anmärkningsvärt att förslaget till vägplan inte tar upp vare sig Länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län eller cykelstrategi för Örebroregionen trots att vägplanen berör såväl regional statligt vägnät och som ett regionalt cykelstråk.

Se bilaga 8.



Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.7 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

1.8 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

1.9 Trafikverket meddelar att under hela projekttiden har en tät dialog förts mellan kommunen och Trafikverket för att beakta samtligas intressen och för att i den slutliga anläggningen inkludera exempelvis tydlig skyltning av det regionala cykelstråket mellan Örebro och Kumla.

1.10 Trafikverket beklagar att länsplanen och cykelstrategin dokumenten inte har nämnts i klartext men vill understryka att dessa dokument har varit styrande för vägplanens inriktning I vägplanen beskrivs väg 51 som en regionalt viktig väg i det funktionellt prioriterade vägnätet med avseende på såväl dagliga som långväga personresor som godstransporter och kollektivtrafik. Väg 51 är även utpekad som ett strategiskt vägnät för tyngre transporter. Trafikverket meddelar att de har beaktat det regionala cykelstråket vid framtagandet av utformningen och sträckningen för ny gång- och cykelbana längs med ny väg 51.

Företrädare

Namn	Örebro kommun
Adress	Box 30000, 701 35 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.11 Meddelar att det nya förslaget innebär att nuvarande riksvägsdragning och trafikplats Marieberg blir mindre belastad. Kommunen bedömning är att nya sträckningen kan vara en förutsättning för att undvika kapacitetsproblem på nuvarande riksväg genom Marieberg, om området öster om järnvägen i Törsjö blir fullt utbyggt.

1.12 Kommunen meddelar för att minska barriäreffekten av nuvarande riksväg genom Marieberg skulle det kunna vara en fördel om kommunen blev väghållare på den sträcka. Meddelar att kommunen i helhet inte har några synpunkter på förändringar i väghållaransvaret. Kommunalt övertagande av väghållaransvar hanteras enligt de rutiner som finns hos Trafikverket när projektet är färdigställt.

1.13 Vägplanen hänger samman med detaljplanen för Mosås 8:3, som är överklagad och väntar på prövning i mark- och miljödomstolen. Den föreslagna riksvägsdragningen som redovisas i vägplanen överensstämmer dock med detaljplanen. Kommunen meddelar att förslaget av stängning av anslutningen vid Rabattvägen betraktas som en mindre avvikelse från detaljplanen. Vissa andra detaljplaner kommer behöva ändras för att överensstämna med vägplanen och dessa förändringar kommer utföras av Örebro kommun.

1.14 Örebro kommun meddelar att kommunen upplåter den mark som inom detaljplan utgör allmän plats och som i vägplanen fastställs som vägområde för den allmänna vägen.

1.15 Kommunen ger Trafikverket fullmakt att begära fastställelseprövning för den del av väg 51 där kommunen är väghållare enligt Väglagen.

1.16 Örebro kommun finansierar enligt förslaget vägplanekostnader och kostnad för utbyggnad enligt vägplan. Kommunen meddelar att det i dagsläget finns beslutad finansiering via exploateringsmedel för att genomföra och bygga en mindre del av vägplanen, inkluderande trafikplats vid E20 och ett hundratal meter väg öster fram till en planerad cirkulationsplats där kommunala gator ansluter till riksvägen enligt antagna detaljplaner. För att kunna bygga resterande del av riksvägen enligt föreslagen vägplan krävs andra skattefinansierade investeringsmedel som kan vara kommunala, regionala eller statliga. Dessa medel är ännu inte beslutade.

Se bilaga 9.



Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.11 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

1.12 Trafikverket meddelar att vägplanen redovisar att nuvarande riksväg 51 behålls statlig men Trafikverket har noterat kommunens önskan om att eventuellt ta överväghållaransvaret i framtiden.

1.13 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

1.14 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

1.15 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

1.16 Trafikverket tackar för informationen om status för finansieringen av projektet.

Företrädare

Namn	E.ON Energidistribution AB
Adress	Box 1422, 701 14 Örebro

I yttrandet framförs följande:

1.17 Meddelar att E.ON har anläggningar inom aktuellt planområdet som kommer att beröras av projektet och E.ONs anläggningar bekostas av projektet om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning.

Se bilaga 10.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.17 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

Företrädare

Namn	E.ON Energilösningar AB
Adress	205 09 Malmö

I yttrandet framförs följande:

1.18 E.ON har anläggningar inom aktuellt planområdet som kommer att beröras av projektet. E.ON står inte för några kostnader vid eventuella ledningsflyttar eller eventuella åtgärder med ventilanordningar/brunnar. E.ON vill vara delaktiga i samordningen för att kunna planera eventuella åtgärder i god tid. De nämner även att den nya vägen till E.ONs kylanläggning behöver vara dimensionerad för tungtrafik samt att en 24 meters långtradare kan ta sig fram och att de behöver ha tillträde till anläggningen under hela byggnationen.

Se bilaga 11.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

1.18 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.



Privatperson

Namn

Adress

I yttrandet framförs följande:

2.1 Meddelar att som boende i Marieberg är det med stor oro som man ser på planerna på att bygga om väg 51 och dess anslutning mot E18/E20. Ställer frågan hur man kan påstå att det blir bättre trafiksäkerhet när Mosåsvägens trafik blandas med den tunga transporttrafiken som tidigare leddes rakt fram under Mosåsvägen? Och dessutom får en vänstersväng i T-korsningen med nya 51:an för norrgående trafik? Anser att man inte skapar något mervärde utom att den tunga trafiken får företräde och slipper vänta i rondellen vid Mariebergs centrum, troligen orsaken till hela den här cirkusen vilket egentligen visar på dåligt planerat från början.

2.2 Påtalar att på den raka och väl fungerande Mosåsvägen ska man införa snäva svängar, en rondell och en ofullständig beskriven förgrening norrut. Ställer sig frågan vad Trafikverket tror om olycksstatistiken, köer och utsläpp för de två alternativen? Anser att den nya sträckningen på Mosåsvägen kommer leda till att alla parametrar kommer försämrats.

2.3 Gällande bullret för de boende i Marieberg, från att i dagsläget har Mosåsvägen relativt lätt trafik tills att nu kommer all tung trafik som tidigare passerat vid handelsområdet nu komma precis in på husknutarna i västra Marieberg. Påtalar att Trafikverket kallar påverkan "obetydlig"- hur kan man motivera det? Menar att en 50-tons långtradare bör låta betydligt mer än personbilar, inte minst när de ska ta sig upp på Mosåsvägen nerifrån motorvägen.

2.4 Ställer frågan hur man tänkt lösa kopplingen nya väg 51:an och Mosåsvägen i den norra delen? Framgår inte tydligt vid en snabbare genomläsning.

2.5 Påtalar att det är dålig ordning på dokumentlänkarna och flera pekar fel.

2.6 Föreslår att dra hela projektet söderut och led väg 51 genom Transportstaden och passera över eller under Mosåsvägen söder om Mariebergs köpcentrum så finns det fritt spelrum ut på motorvägen. Menar att blanda den tunga trafiken med persontrafiken bara för att långtradarna ska slippa snäva rondellen i Marieberg kan inte vara rätt väg att gå.

Se bilaga 6.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

2.1. Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Ny väg 51 kommer få säkrade sidoområden med flacka slänter och en separat gång- och cykelbana längs hela sträckan där gående och cyklister kan färdas säkert skyddade från fordonstrafiken. Korsningarna kommer att få säkra utformningar, enligt våra krav. Nya väg 51 längs Kumlavägen kommer att få en högre andel tunga fordon jämfört med Kumlavägen i dag. Nya väg 51 är utformad för att ta hand om tung trafik. Samtidigt minskar andelen tunga fordon minskar på nuvarande väg 51 genom Marieberg handelsområde. Vi får en omfördelning av trafiken.

2.2 Trafikverket meddelar att utformningen av korsningarna är anpassade efter kommunens detaljplan Mosås 8:3 och följer de krav som Trafikverket har. Förslaget är framtaget i samråd med Örebro kommun och med



Trafikverkets specialister för vägutformning. Kapacitetsberäkningar och klimatkalkyler är framtagna och lever upp till Trafikverkets krav.

2.3 Trafikverket meddelar att en bullerutredning med kartor finns framtagna och redovisas i vägplanen. Tunga fordon och trafikmängder för ett framtida scenario år 2040 är inräknade i den framtagna bullerutredningen. Det befintliga bullerskyddet vid nuvarande väg 690 är tillräckligt för att uppfylla riktvärdena gällande buller.

2.4 Trafikverket meddelar att i norra delen av nya väg 51, där nysträckningen viker av västerut från nuvarande väg 690, planeras det i enlighet med detaljplanen för Mosås 8:3 m.fl. en typ C-korsning, ett s.k. trevägsskäl. I detta fall kommer vänstersvägande trafik endast att vara tillåtet från väg 51 och norrut.

2.5 Trafikverket tackar för synpunkten.

2.6 Trafikverket tackar för synpunkten och meddelar att i detta projekt är det inte aktuellt med en sträckning av väg 51 söder om Mariebergs köpcentrum.

Fastighet Örebro Törsjö 2:41, Örebro län

Lagfaren ägare/Andel

Namn	Örebro Travsällskap
Adress	Travbanevägen 10, 702 31 Örebro

I yttrandet framförs följande:

3.1 Meddelar att Örebro Travsällskap inte har något principiellt mot planerna gällande ny väg men känner en oro att verksamheten kommer kraftigt att försämrats. Del av marken som ägs av Örebro Travsällskap och som behöver tas i anspråk används idag för träning av travhästar och är en viktig del av träningen med s k backträning. Önskar att det säkerställs att den nya tränings slingan som ska ersätta den befintliga, iordningställs på ett tillfredsställande sätt både avseende längd men även höjdskillnader etc. Utgår från att Trafikverket ersätter för dessa kostnader.

3.2 Meddelar att väg och travträningssbanan behöver avskiljas på ett säkert och tillfredsställande sätt, med förslagsvis vägräcke och samt s k bullerplank, för att träningsbanan ska kunna anläggas så nära vägen som möjligt för att kunna skapa förutsättning för att behållas så mycket stigning och längd som möjligt.

3.3 Påtalar att det är viktigt hur man hanterar träningsbanan under byggnadstiden och att Trafikverket under byggnadstiden tillsammans med Örebro Travsällskap säkerställer säkerheten mellan djur och maskiner.

Se bilaga 2.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst:

3.1 Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket meddelar att ett visst intrång kommer krävas och påverka travverksamhetens nuvarande utformning. Trafikverket vill minska påverkan genom att så långt som möjligt ge liknande förutsättningar med möjlighet för en ny tränings slinga i angränsning till den nuvarande. Trafikverket meddelar att det vid byggnationen kommer att föras dialog med berörd markägare för att skapa en utformning som blir tillfredsställande avseende både längd och höjdskillnader.

3.2 Trafikverket meddelar att i vägplanen finns en illustrationsplan med förslag på en möjligvall mellan ny väg 51 och travträningssbanan.

PM

Ärendenummer

TRV 2017/107058

Projektnummer

160019

Dokumentdatum

2019-08-29

Sidor

8(8)



TRAFIKVERKET

3.3 Trafikverket meddelar att en dialog kommer föras med Örebro Travsällskap både innan och under byggnationen för att säkerställa säkerheten för både djur och maskiner.

För Trafikverket Region Öst den 2019-10-31.

Anna Kero, projektledare

Trafikverket

Box 1140

631 80 Eskilstuna

Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Anna Kero

Projektledare

Direkt: 010-125 41 03

anna.kero@trafikverket.se