

Samrådsredogörelse

Tidigt samråd för vägplan Ruds- och Lindenäsvägen, Hammarö kommun

2020-02-28

Dnr SVN 2019/221



Inledning

Hammarö kommun påbörjade under 2019 en vägplan för Rudsvägen och Lindenäsvägen. För att informera om planerna och i tidigt skede samla in synpunkter har ett tidigt samråd hållits.

Planens syfte

Syftet med vägplanen är att öka trafiksäkerheten för framförallt oskyddade trafikanter och möjliggöra för fler människor att resa hållbart. Därför vill Hammarö kommun anlägga en gång- och cykelväg (GC-väg) längs Rudsvägen och Lindenäsvägen. Dessutom planerar kommunen att höja standarden på några hållplatser längs Rudsvägen och genomföra en liten breddning av Lindenäsvägen, ny sträckning av Rudsvägen förbi Östanås, samt mindre kurvförbättringar.

Planförfarande

Vägplanen upprättas i enlighet med väglagen (1971:948).

Vad är en samrådsredogörelse

Samrådsredogörelsen ska innehålla en sammanställning av inkomna synpunkter under samrådstiden samt en redovisning av kommunens ställningstaganden med anledning av synpunkterna.

Så har samrådet genomförts

Samrådshandlingar

Samrådshandlingarna består av:

- Samrådsunderlag
- Karta

Remiss

Samrådshandlingar har varit på remiss under tiden 25 november till 20 december 2019. Utskicket har sänts till särskilt berörda enligt sändlista. Samrådshandlingarna har under samrådstiden funnits tillgängliga på kommunens hemsida, samt i kommunens kontaktcenter.

Samrådsmöte

Ett tidigt samrådsmöte hölls i kommunhuset 5 december 2019. Minnesanteckningar finns på kommunens hemsida.

Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av enskilda som är särskilt berörda, allmänheten, Hammarö kommun, Länsstyrelsen i Värmlands län samt Värmlandstrafik.

Vad händer efter samrådet

Synpunkterna från samrådet kommer att användas under den kommande planläggningsprocessen. Ett nytt samrådsmöte kommer att hållas där det ges ytterligare möjlighet att synpunkter i form av samrådsyttranden. De synpunkterna behandlas under framtagandet av en granskningsversion. Därefter ställs den nya versionen ut ytterligare en gång och under utställningstiden ges ytterligare

en chans att lämna synpunkter i form av granskningsyttranden. När utställningen är genomförd kompletteras handlingarna ännu en gång och därefter fastställs vägplanen av Trafikverket.

Sammanfattning av samrådet

Samråd med berörd länsstyrelse

Den 7 november 2019 hölls ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Värmlands län.

Samråd med andra förvaltningar Hammarö kommun

Representanter från Hammarö kommun deltog på samrådsmötet i Sessionssalen i kommunhuset Skoghall, Hammarö Kommun den 5 december 2019. Representanter för kommunstyrelsens förvaltning och serviceförvaltningen deltar i arbetet med vägplanen.

Samråd med Värmlandstrafik (numera Region Värmland)

Värmlandstrafik har fått information om vägplanen och har under arbete deltagit i placering av hållplatslägen. Värmlandstrafik kommer att involveras i det kommande planarbetet med avseende på kollektivtrafik.

Samråd med allmänheten

Ett tidigt samrådsmöte hölls i kommunhuset 5 december 2019. Minnesanteckningar finns på kommunens hemsida. Inkomna synpunkter redovisas nedan.

Inkomna synpunkter med kommentarer

Synpunkter lämnade före det tidiga samrådsmötet

Peter Frithiofsson (2018-09-06)

Då ett antal in och påfarter i anslutning till väg 561 mot Rud, ligger inom er utredningsplan för den tänkta om dragningen av väg 565 till Tynäs, vill jag framföra min samt mina grannars åsikt.

Efter att ombyggnad och breddning skett av väg 561 vid infarter till Bärstadskolan samt nya förskolan har hastigheten ökat markant på sträckan som nu har 50 km/h som högsta hastighet. (tidigare 70 km/h)

Trafikintensiteten har stigit avsevärt under de senaste åren med en ökad hastighet förbi våra utfarter och fastigheter, inte minst av tung yrkestrafik.

Min uppfattning är att de flesta som passerar inte alls respekterar den hastighetsbegränsning som råder.

Vi som bor och har våra utfarter efter denna sträcka upplever en stor fara vid såväl in som utfart, då de flesta av våra utfarter till stor del skymda av backkrön och svängar mm.

Det skulle vara önskvärt om någon form av hastighetsbegränsande åtgärd vidtogs utefter denna sträcka.

Jag hoppas att ni så snart som möjlig tittar på en möjlighet att sänka hastigheten förbi våra fastigheter, då det förmodligen även kan påverka era planer för avfarten till den nya Tynäsvägen.

Kommentar: Kommunen håller på att se över hastighetsbegränsningen på hela väg 561 och 566. Detta sker separerat från vägplanarbetet och kommer vara klart under våren 2020. Hastighetsmätningar kommunen genomfört inom området 2015 -

2017 tyder på att hastigheterna vid Bärstadsskolan är tydligt för höga. Hastigheterna sjunker sedan ner mot 50 km/h vid Utteråsen när vägen smalnar av. För information så krävs underskrivna namnlistor för att formellt kunna framföra andra personers åsikter.

Elisabeth Bæcklund och Jan Kvarnström (2019-11-30)

Synpunkter på samrådsunderlag "Vägplan Rudsvägen & Lindesnäsvägen"

Vi har som berörd markägare beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående samrådshandling tom 2019-12-20. Våra synpunkter berör Lindesnäsvägen (väg566).

Samrådshandlingen visar att den planerade kantstensbundna gång och cykelvägen (gcvägen) skall förläggas norr om och i anslutning till befintlig körbana. Motivet för detta

uppges vara att minska intrånget på fastigheterna. Finns avsikten att minimera intrången skall i första hand mark som redan är avsatt för väg (befintlig samfällad vägmark) och mark som omfattas av officialservitut eller ledningsrätt nyttjas för breddning av befintlig väg.

Vägplanen förutsätter vägrätt. Vägrätten innebär att väghållaren förvärvat vägmarken som om äganderätt erhållits och att väghållaren äger väganläggningen.

Väg 566 är en gammal sockenväg med oklara gränser mot de fastigheter på vilka den är förlagd. Förhållandet gäller för Geterud s:2 och Geterud 1:5 men antas gälla även för övriga marksamfälligheter och fastigheter som äger den befintliga väganläggningen. När det gäller väg 566 handlar det inte bara om upplåtelse av vägmark för en ny gc-väg utan troligen även förvärv av en befintlig väganläggning där förhållandena kan vara oklara. Det är viktigt att ägar- och åtkomstfrågor löses tidigt i planeringsprocessen då dessa kan ta tid att lösa.

Väglagen reglerar att planerad väg skall medföra minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. I samrådsunderlaget framgår att gc-vägen skall förläggas norr om befintlig vägbana. Planeringen har inte tagit hänsyn till den ledningsrätt för vatten och avlopp som nyligen genomförts i området. I ledningsrätten har mark redan tagits i anspråk med inskränkningar för markägarna. Där ledningsrätten är förlagd söder om väg 566 bör detta område i första hand tas i anspråk för breddning av ny körbana. Eventuella mötesfickor skall också anläggas på sådan mark. Detta alternativ innebär att gc-vägen förläggas på nu befintlig vägbana medan återstående körbana breddas söderut. Alternativet medför väsentligt mindre intrång och olägenheter och medför inte oskäliga kostnader.

Där ledningsrätten är förlagd i befintlig körbana eller norr därom bör ledningsrättens utbredning nyttjas i första hand där det inte finns ytterligare samfällad vägmark att tillgå vid breddning av vägbanan. Först därefter skall ytterligare och nya intrång på fastigheter diskuteras.

Det är också av betydelse att anslutning av Sundholmsvägen, den enskilda vägen mot Rävön, får en korrekt anslutning mot väg 566 i den vägplan som upprättas. I dagsläget motsvarar inte förläggningen, anslutningen och utförandet av korsningen det som gäller i anläggningsbeslut, officialservitut och Trafikverkets råd avseende denna typ av korsning. Den nuvarande korsningen anses också trafikfarlig av boende i området då den efter återställandet efter vatten och avloppsentreprenaden inbjuder till höga hastigheter. Åsikterna framfördes vid fastighetsbestämning i samband med ledningsrätten för vatten och avlopp. Hammarö kommun och Sundholmsvägens samfällighetsförening närvarade vid sammanträdet i fält.

Vid bildandet av vägplan finns goda möjligheter att öka trafiksäkerheten i korsningen vid en korrekt anslutning av Sundholmsvägen. Enligt samrådsunderlaget skall den enskilda vägen passera över gc-vägen vilket kommer att innebära krav på försiktighetsåtgärder. Korsningen skall i vägplanen placeras i rätt läge.

Mot bakgrund av ovanstående och att den redovisade samrådshandlingen är allmänt hållen och inte möjliggör för berörda markägare att i detalj bedöma vägplanens konsekvenser, skall Hammarö kommun i ett så tidigt skede som möjligt ytterligare samråda med oss angående den planerade vägplanen.

För Geterud 1:5 och del av Geterud s:2

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. De befintliga VA ledningarna ligger i väster norr om Lindenäsvägen, passerar vägen mitt på för att i öster ligga söder om vägen. En gång- och cykelväg kommer att ligga på samma sida hela vägen. Det är inte beslutat på vilken sida, men som uttryckts i samrådshandlingen bedöms initialt att norra sidan ger mindre påverkan på befintliga bostäder. Även VA ledningarnas läge intill vägen påverkar hur gång- och cykelvägen kan byggas. Frågan kommer att utredas ytterligare innan beslut tas. Lindenäsvägen ligger mycket riktigt med vägrätt. Den nya gång- och cykelvägen kommer att tillhöra vägen och även den byggs med vägrätt. Gång- och cykelvägens korsning med Sundholmsvägen kommer att behandlas i vägplanen. Någon förändring av Sundholmsvägen läge är troligen inte nödvändig för att kunna göra en trafiksäker passage över vägen. Trafikflödena på båda vägarna är låga. Frågan om att samfälligheten (Geterud S.2) inte överensstämmer med befintlig Sundholmsväg är en fråga mellan berörda fastighetsägare och Sundholmsvägens SFF. Frågan berörs inte i vägplanen som enbart rör väg 566. Enligt väglagen (1971:948) ska den som avser att bygga en väg samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och enskilda som särskilt berörs. Samrådet ska inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behovet. Därför har vi tidigt i planläggningsprocessen inbjudit till dialog. Fastighetsägare har rätt till ersättning för intrång och annan skada till följd av vägens byggande eller användande. Ersättningen bestäms

med hjälp av tillämpliga delar i expropriationslagen (1972:719). Överenskommelse tecknas med berörda fastighetsägare efter att vägplanen har fastställts.

Synpunkter lämnade på det tidiga samrådsmötet

Anonym (2019-12-05)

Indrag av cykelväg till Utteråsen 306/302.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. En lösning på hur boende vid Utteråsen ska kunna komma till GC-vägen behövs.

Börje Olsson (2019-12-05)

Behåll enbart cykelväg på Lindenäsvägen.

Skapa ny bilväg som sträcker sig ner till Lindenäs via Geterud. Den vägen ska vara så pass bred att en skolbuss kan köra ner till Lindenäs.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Frågan om möjlighet för ny bilväg till Lindenäs kommer att ses över. Frågan om skolbuss kommer att tas upp med Bildningsförvaltningen under planläggningsprocessen.

Synpunkter lämnade efter det tidiga samrådsmötet

Magnus Gruvholm (2019-12-05)

Jag har följande synpunkter på Vägplan Rudsvägen och Lindenäsvägen.

1. Benämningen Stenbacken bör ändras till Rud Höjden då Stenbacken är en gammal benämning på området som numera heter Rud Höjden.
2. Vägen mellan Hallersrud och Larbergsgård skall vara oförändrad står det i handlingarna. Kurvorna och svackorna vid utteråsen är trafikfarliga även om man nu flyttar de oskyddade trafikanterna till en cykelväg. Jag tycker att man skall lägga in ett krönet, svackan, kurvan vid utteråsen skall åtgärdas på något sätt så sikten blir bättre för både de boende som skall ut på vägen samt trafikanterna som passerar där. Det behöver inte var så högt prioriterat, men när man nu gör en vägplan tycker jag att man kan ta med ett förslag på hur man kan förbättra vägområdet. Förslagsvis så tar man ner backkrönet och flyttar dessa massor/sprängsten till svackan.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Kommunen kommer också att se över hur trafiksäkerheten kan förbättras vid Utteråsen. På samrådsmötet framgick det att detta har legat med i planen hela tiden, men att

inget färdigt förslag fanns som kunde beskrivas. Detta borde ha framgått tydligare i samrådsunderlaget.

Magnus Gruvholm (2019-12-12)

Jag vill att man funderar på trafiklösningen vid bärstadskolan när man planerar att flytta utfarten till och från Bärstad förskola. Som det är nu så är det många vänstersvängar från Lövnäshållet in till bärstadskolan och från andra hållet är det lika många farliga vänstersvängar från Rud in till Bärstad förskola.

Man bör planera för refuger med plats för att stå i en "vänsterfil" när man skall svänga vänster. Alternativt göra en cirkulationsplats så blir det inga vänstersvängar alls. När en eventuell Tynäsväg kommer till detta område kommer det att bli ännu mer trafik i denna korsning. Då bör man redan nu planera för den trafiklösningen.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete.

Håkan Karlsson / Marie Alvers (2019-12-06)

Vi bor på Lindenäsvägen 110 (Geterud 1:18) och vill börja med att tala om att vi är mycket glada för planerna och ser med tillförsikt fram mot detta projekt.

Synpunkterna vi har är:

Enligt det tidiga samrådsmötet den 5/12 – 19 skulle gång- och cykelväg dras norr om / längs med Lindenäsvägen (LV) samt delvis bredda LV.

Vi bor söder om LV så den åtgärd som berör oss är således breddning av vägen.

Eftersom vi bor så pass nära vägen idag så vill vi inte ha vägen ännu närmare. Vi är INTE intresserade av att släppa till mark för en breddning av LV. Med anledning av detta föreslår vi både breddning och ev. cykelväg hamnar på norra sidan av LV utanför våran tomt Geterud 1:18.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Under arbetet kommer hänsyn att tas till närhet till bostadshus vid planering av vägsträckning. Hur detta påverkar denna fråga är för tidigt att säga.

Maria Fors (2019-12-09)

Vid gårdagens möte kunde vi konstatera att ni inte tagit fram något som helst material kring den farligaste sträckan utefter väg 561.

Jag ber er därför att senast den 16/12 inkomma med en risk/konsekvensanalys av att ni valt att inte belysa en av de trafikfarligaste sträckorna i Hammarö kommun.

Redan 2010 fick ni en fyrstegsanalys av trafikverket avseende åtgärder som behövde hanteras innan en exploatering av Rud var möjlig. Utteråsen var en av de punkter som ni fick in. Trots det har ni inte vidtagit några som helst åtgärder för att höja trafiksäkerheten kring Utteråsen, men däremot med snabb takt haft en exploatering av Rud.

Jag ber er därför meddela mig vilken ökning vi haft på befolkningen öster om Utteråsen från 2010 till dagens datum. Jag ber er också inkomma med antalet fordon som passerade Utteråsen 2010 och hur siffran ser ut idag. Detta ber jag er svara på senast 16/12.

Vidare så kräver vi att ni på fastigheten Larberg 1:8 utför en ljudmätning både utomhus och inomhus. Vi vill också ha en vibrationsmätning utförd. Detta skall vara klart senast den 16/12, med anledning av att svar in till er förväntas redan senast den 20/12.

Vidare har ni fått information av att Värmlandstrafik påpekat att de inte kan stanna eller hålla hastigheten kring den farliga sträckan med anledning att de då inte tar sig upp för backen. En minibuss för skolskjuts har redan stått i diket. Som tur var fanns inga barn ombord vid tillfället.

Vilka omedelbara åtgärder tänker ni vidtaga för att säkerställa våra barns säkerhet? Svar önskas senast den 16/12.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Detta var ett tidigt samråd för att informera om att vi startat upp arbetet med vägplan och för att ni ska ha möjlighet att komma in med synpunkter, som vi kan ta med oss under det kommande arbetet. Under 2020 när vi kommit längre i planlägningsprocessen och det finns tydligare förslag på olika åtgärder kommer vi gå ut på ett samråd där ni kommer att få lämna synpunkter på mer tydliga förslag. Datumet 20/12 har ingen annan innebörd än att vi vill få in synpunkter till vårt fortsatta arbete.

Som sades på det tidiga samrådsmötet så är inte problematiken vid Utteråsen bortglömd. Att det inte stod något i underlaget inför mötet var bara för att det inte idag finns några konkreta förslag på åtgärder. Våra inhyrda konsulter på Ramböll har fått i uppdrag att även titta på denna fråga under utredningsarbetet med vägplanen. Det hade kommit upp under vår genomgång på mötet även utan frågor från er som var närvarande. Vi hade kunnat skrivit i underlaget att frågan utreds. Det hade varit bättre.

Att kommunen inte gjort något sedan vi tog över vägen från Trafikverket är inte helt sant. Vi har sänkt högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h. Vi har också lagt ner mycket tid på att försöka bygga en cykelväg för att få bort oskyddade trafikanter från vägen. När detta tyvärr inte gick som vi hoppats så startade vi arbetet med en vägplan för att göra förbättringar via en planlägningsprocess. Tyvärr tar alla planlägningsprocesser lång tid fram tills att åtgärderna kan realiseras. Det var därför vi försökte bygga cykelvägen via frivillig markåtkomst.

Vi har sökt efter siffror på boende på östra delen av Hammarö 2010 jämfört med nu. Tyvärr har vi ingen sådan statistik framtagen. Det vi kan säga är att 2010 bodde det ca 14926 personer på Hammarö och nu bor det ca 16483 personer på ön. Det är en ökning på ca 10 %.

Vad gäller trafikökningen så står det i fyrstegsanalysen som du hänvisar till att det passerar ca 1200 fordon per dygn. Den senaste trafikmätningen som vi gjort är från 2017 och då passerade det ca 1400 fordon per dygn.

Vad gäller problem med buller och vibrationer så är det Miljö- och byggnadsnämnden som hanterar klagomål från boende. För att kartlägga bullerproblematik görs normalt inte mätningar. Buller är svårt att mäta på bra sätt. Det är bättre att göra beräkningar på hur bullernivåer ser ut efter vägar. Jag rekommenderar att du kontaktar Miljö- och byggnadsnämnden själv för att få en bättre kontroll över processen.

Vad gäller busstrafiken så ska vi kontakta Region Värmland och höra med dem vilka problem de ser att det finns på sträckan.

Vad gäller ytterligare åtgärder så håller kommunen på att se över hastighetsbegränsningen på hela väg 561. Det blir förhoppningsvis klart till våren 2020. Det är inte omöjligt att vi kommer att sänka högsta tillåtna hastighet ytterligare förbi Utteråsen. Vad gäller cykelväg och ombyggnationer av vägar så är det sådant som kommer att undersökas under det pågående vägplanarbetet.

Maria Fors (2019-12-13 konversation via mejl)

1. Om ökning på östra delen av Hammarö endast varit 10 % de senaste 10 åren kan ni väl knappast lägga pengar på en cykelväg ända ut till Rud?
2. Det är klart att ni kan se hur många hushåll/personer som var registrerade 2010 jämfört med idag. Förväntar mig ett svar senast på måndag. Ni kan samtidigt svara på hur många bostäder som har beviljats bygglov de senaste 10 åren på samma område.
3. Då jag upplever att ni inte arbetar faktabaserat, oberoende och utifrån en riskhanteringsprocess får vi kanske blanda in en tredjepart?
4. Förväntar mig få ta del av den riskanalys som skall ha tagits fram i samband med utredningsarbetet för vägplanen.
5. Kommunen har inte gjort några som helst säkerhetshöjande åtgärder på sträckan utanför Utteråsen, snarare förvärrat den.

Kommentar:

1. **Ökningen jag angav var för hela kommunen och inte östra sidan. Vi värnar om trafiksäkerheten och ser samtidigt att byggnationen kommer att fortsätta österut i enlighet med översiktsplanen.**
2. **Vi har inte sådana siffror framme. Så de omfattas inte av offentlighetsprincipen. Vi har heller ingen skyldighet att genomföra utredningar för att svara på den typen av frågor.**
3. **Jag kan inte hålla med dig. Vi arbetar alltid faktabaserat. Om du vill ta in olika parter är det upp till dig.**

4. **Vi kommer inte göra några speciella riskanalyser. Arbetet kommer att genomföras inom ramarna för vägplanarbetet. I denna utgår vi från alla tidigare utredningar som gjorts angående vägen.**
5. **Som jag har sagt tidigare så har vi sänkt högsta tillåtna hastighet på vägen. Inga fysiska förbättringar har skett på vägen utanför där du bor. Det är vi överens om.**

Börje Olsson, för Sundholmsvägens SFF (2019-12-16)

Vi önskar härmed lämna synpunkter på det samrådsmöte som hölls den 19/12/2015

Låt oss börja med lite fakta:

Trafikverket har publicerat en GIS-modell kallad "SÄKER SKOLVÄG FÖR BARN MELLAN HEMMET OCH SKOLHÅLLPLATSEN", som kan användas för klassificering av skolbarns väg mellan hemmet och skolhållplatsen. För att ta fram GIS-modellen och klassificeringen av skolbarns väg mellan hemmet och skolhållplatsen krävdes att en inledande litteraturstudie genomfördes. De viktigaste slutsatserna av litteraturstudien är att barns mognadsfaktorer inte är färdigutvecklade vilket innebär att de har vissa begränsningar för att hantera en komplex trafiksituation. Det finns flera faktorer som påverkar säkerheten, tillgängligheten och tryggheten på vägen mellan hemmet och skolhållplatsen och i studien har följande faktorer behandlats: antal barn, skyltad hastighet, trafikmängd, separeringsform på sträcka, vägbredd, vägbelysning, passage över vägen, sikt från passage, avstånd, barriär, belysning, rädsla och dolda utrymmen.

Barn är inte fullt trafikmogna vilket medför att de inte alltid har förmågan att bete sig på ett trafiksäkert sätt. Nedan presenteras en kortare sammanfattning av dessa mognadsfaktorer som inte är färdigutvecklade hos barn. (Svenska kommunförbundet, 2001) 7

- Barns hörsel är inte fullt utvecklad och detta medför att barn har svårt att lokalisera ljud. Vilket kan innebära att om en bil signalerar från vänster kan barnet mycket väl se åt höger eftersom barnet uppfattar att ljudet kommer därifrån.
- Barn har också ett mindre synfält än vuxna och har därför svårt att överblicka trafiksituationen. Först vid 15-års åldern är synfältet helt utvecklat
- Barn har svårt att koncentrera sig på en sak under längre tid. Ett barn kan se en bil närma sig men sedan få syn på något annat och glömma bort bilen.
- Barn är små vilket gör att de ser världen ur ett annat perspektiv än vad vuxna gör. Det faktum att barn är små vållar problem både för dem själva och för bilisterna. De kan inte se över bilarna och inte heller vägmärken som sitter högt upp.
- Barn är impulsiva och spontana vilket medför att de har svårt att hejda sig. De uppfylls lätt av sina känslor som exempelvis glädje vilket kan medföra att de springer över gatan för att hälsa på en kamrat utan att se sig för.
- Många barn kan mycket om trafik men saknar insikt och har därför svårt att förstå innebörden av trafiktermer och trafikmärken som de har lärt sig.

- Barn kan inte relatera till liknande händelser eftersom de saknar erfarenhet vilket medför ett bristande omdöme i trafiken. De har också svårt att tänka i abstrakta termer och förutse vad som kommer att hända vilket medför att de har svårt att bedöma situationer som inte liknar dem som de har tränats på.

Nollvisionen för barn kan enligt Vägverket (2008b) konkretiseras till att inget barn ska dö eller skadas allvarligt på väg till och från skolan på grund av brister i vägtransportsystemet. Barn ska kunna bete sig på ett icke trafiksäkert sätt där deras ofta oförutsägbara beteende inte ska resultera i dödsfall. Särskilda åtgärder ska vidtas för att förbättra säkerheten utmed skolvägarna. I samband med detta är det viktigt att se över korsningars utformning samt separering mellan gång- och cykelvägnätet och biltrafiknätet. Det finns vetenskapligt fastställda studier som visar på att risken att dödas ökar markant efter 30 km/h. Om barn är i kontakt med biltrafik ska därför hastigheten säkras till 30 km/h.

Vägverket [2008c] definierar att bra tillgänglighet för barn betyder att de själva ska ta sig till sina målpunkter utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna. Bra tillgänglighet för barn innebär korta avstånd till skolan och andra viktiga målpunkter samt ett väl fungerat gång- och cykelnät. Ett väl fungerat gång- och cykelnät är en förutsättning eftersom barn troligen är den grupp som mest använder sig av gång- och cykelvägnätet då de minst två gånger per skoldag tar sig till och från skolan.

Desto fler barn som går längst med vägen/passerar över vägen desto större är sannolikheten för att en olycka ska inträffa. Sannolikheten för olyckor ökar om barn måste gå långa sträckor längs med vägen mellan hemmet och skolhållplatsen.

För att bilisterna i god tid ska hinna upptäcka barnen och anpassa hastigheten krävs goda siktmöjligheter.

Hastigheten på bilar är direkt avgörande för hur allvarliga konsekvenserna blir efter en trafikolycka. Dödsrisken är cirka 10 % om fotgängaren körs på i 30 km/h, medan den är 40-85 % om en fotgängare körs på i 50 km/h. Englund et al. [1998].

Ju fler bilar som passerar barnen som går längs med vägen eller passerar över vägen desto högre är sannolikheten för att en olycka ska inträffa mellan barnen och ett fordon.

Elvik et al. (1997) har analyserat sambandet mellan förändringar i vägbanebredd och förändringar i antalet olyckor. Författarna diskuterar att ökade vägbredder på landsbygden kan ha större betydelse som säkerhetsmarginal än vad som gäller för tätbebyggt område. Utifrån resonemanget ovan antas att en bredare väg på landsbygden, ökar säkerheten för barnen. Detta eftersom en bredare väg gör att utrymmet bättre medger möte under förutsättningen att barnen går längs med vägen. Elvik et al. (1997) har även analyserat olika undersökningar om hur trafiksäkerhetseffekten påverkar vägbelysningen. Utifrån detta anger författaren att införandet av vägbelysning reducerar personskadeolyckorna i mörker med 25-32 %. Detta oberoende på vilken vägmiljö belysningen sätts upp på. Effekten på gåendes personskadeolyckor är ännu större och effekten ligger i dessa fall på cirka 50 % reduktion av mörkerolyckorna.

Så till våra tankar om Lindenäsvägen

Redan 2012 insåg Hammarö kommun att Lindesnäsvägen var i alldeles för dåligt skick och sa att man inte skulle tillåta mer bebyggelse till de områden som berördes av vägen innan vägen avsevärt förbättrats. Likaså hade man som plan att dra om vägen genom Geterud. Nu har det gått sju år sedan dess och den fasta bebyggelsen som berörs av vägen har mångdubblats, men man har inte tagit några som helst åtgärder att förbättra vägen. Det senaste är väl att Hammarö kommun överklagat Länsstyrelsens beslut att upphäva detaljplanen på Sundholmen till Regeringsrätten. Hammarö kommun kan börja med att ta tillbaka denna överklagan till Regeringsrätten och sätta stopp för kommande nybyggnation, så har ni åtminstone gjort något konkret. Kom ihåg att i stort sett samtliga som bor här ute, skriftligen redogjort för att de inte vill ha någon detaljplan som innebär ännu mer bebyggelse.

Den 191205 var vi som bekant på ett s.k. tidigt samrådsmöte och man redovisade INGA som helst planer för Lindesnäsvägen, vilket är minst sagt anmärkningsvärt. Därför skall ni få några konkreta idéer ifrån oss som bor här ute och som också betalar kommunalskatt till Hammarö kommun.

Idag är Lindenäsvägen en skolväg. Det går ingen skolskjuts längs Lindenäsvägen. Den är alldeles för smal för att vanliga personbilar skall kunna mötas säkert på vintern. Den är definitivt för smal för att en personbil på ett säkert sätt skall kunna möta en lastbil under någon tid på året och skulle det samtidigt då komma en fotgängare eller cyklist på ett skymt område längs vägen, kan en livsfarlig situation uppstå. På ett par ställen är sikten skydd av kurvor, buskar och träd intill vägen och på ett ställe är ganska förrädiskt skydd av ett krön. Belysningen längs vägen är bristfällig. Det finns inga platser för cyklister och fotgängare att färdas längs vägen, utan att gå på densamma. Man kan utan överdrift säga att Lindenäsvägen idag är en dödsfälla, speciellt för skolbarn.

Därför kräver vi nu:

1. Att skolbussen skall åka längs Lindenäsvägen och hämta skolbarn där.
2. Att belysningen skall vara ordentlig hela vägen, då detta är en skolväg.
3. Att bilvägen breddas, så vi slipper köra av vägen eller mista sidobackspeglar vid möte på vintern.
4. Att eftersom Lindenäsvägen är en skolväg, så skall den naturligtvis ha en separat gång- och cykelbana, så att inte gång- och cykeltrafikanter skall tvingas gå på vägen.
5. Att man siktröjer på några platser, där träd står alldeles intill vägkanten ffa vid dolda kurvor.

Vi föreslår därför att man genomför originalplanen och drar en vägsträckning genom/via Geterud, som är tillräckligt bred för att bilar och lastbilar skall kunna mötas på ett säkert sätt och så att skolbussen kan åka ner till Lindenäs. Tittar man på kartan, så verkar det redan finnas en sådan dragning gjord, kallad Geterud S2. Vidare föreslår vi att vägen mellan Östanås 1:24 och Larberg 1:14, görs om till en cykel- och gångväg, samt stängs av för biltrafik, vilket skulle göra att gång och cykeltrafikanter kunde välja den kortaste vägen utan fara för hälsan. Det skulle även vara bra för

miljön.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Det primära syftet med vägplanen är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I samrådsunderlaget framkommer att kommunen föreslår en belyst separat gång- och cykelväg utefter Lindenäsvägen. Bilvägen föreslås breddas något för att underlätta möte. Att skolbussen idag inte åker in till Lindenäs beror delvis på att vägen anses vara för smal för busstrafik. Breddas vägen ökar möjligheten för skolbusstrafik. Belysning kommer att anläggas på gång- och cykelvägen. Bilar kan själva lysa upp sin väg. Behovet av siktröjning kommer vi att se över. Frågan om bostadsbyggande och hantering av detaljplaner är separat och hanteras inte i vägplanen. Kommunen håller på att se över hastighetsbegränsningen på hela väg 561 och 566. Detta sker separerat från vägplanarbetet och kommer vara klart under våren 2020. En sänkt hastighet på väg 566 ökar trafiksäkerheten som vägen ser ut idag.

Tord och Annelie Hedberg, Johan Hedberg och Johanna Axelsson (2019-12-17)

Synpunkter på vägplan Rud- och Lindenäsvägen.

Cykelväg.

Kommunen planerar för cykelväg genom norra Hult söder om Utteråsen. De cyklister som bor vid Utteråsen, måste fortfarande cykla i Utteråsbackarna för att nå cykelvägen. Det medför en än större risk för olyckor, då bilister tror, att alla cyklister befinner sig på cykelvägen. Det är ytterst viktigt, att bygga om Utteråsbackarna, samtidigt som man bygger cykelvägen.

Utfart Gråbergsvägen.

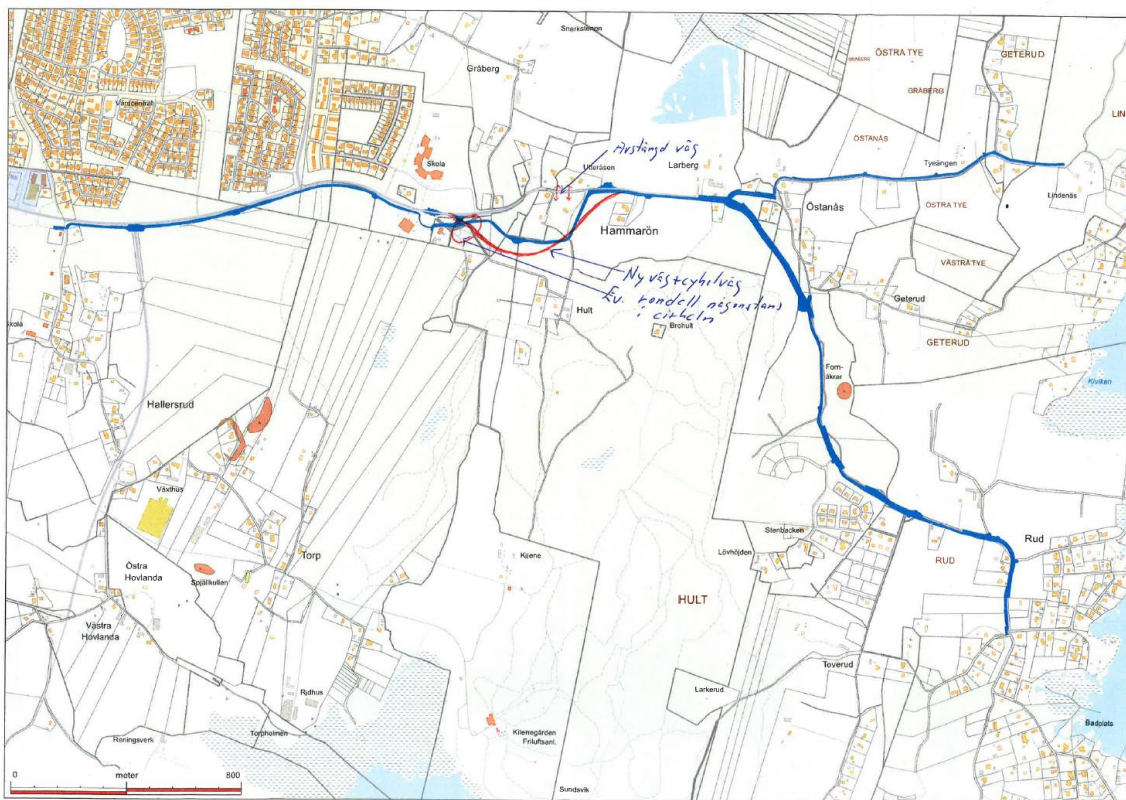
Att kommunen nu planerar för säkrare utfart från Bärstads förskola är mycket positivt, men vi oroas fortfarande över, att inget görs med utfarten från Gråbergsvägen. Efter samtal med Lars-Åke Tärnbro har vi förstått, att ny utfart ligger med i planen för nya Tynäsvägen. Vi ser fram emot att även det blir genomfört.

Ny väg till Rud Och Lindenäs.

Kommunen äger mark i norra Hult. Man är också ansvarig för underhållet av norra Hultvägen. Lägg ny väg och cykelväg vid norra Hultvägen. Gå vidare genom egen mark över norra Hult, och sväng tillbaks mot gamla vägen öster om Utteråsbackarna. Eventuellt kan en rondell placeras någonstans inom den på medföljande kartan markerade cirkeln, som samlar upp en del påfarter.

Bilaga.

Karta med ny väg



Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. En lösning på hur boende vid Utteråsen ska kunna komma till GC-vägen behövs. Kommunen kommer att se över hur trafiksäkerheten kan förbättras vid Utteråsen. Ny utfart från Gråbergsvägen planeras mot nya Tynäsvägen och ingår därför inte i denna vägplan.

Marianne Karlén (2019-12-19)

Synpunkter på samrådsmaterialet för Vägplan Rudsvägen och Lindenäsvägen

Efter att jag tagit del av information via förmöte för samråd samt informationsmaterial på Hammarö kommuns hemsida vill jag framföra följande synpunkter på den planerade förändringen på väg 566.

Syftet med förändringen, enligt underlag är i korthet;

- Förbättrad möjlighet för gång-cykel och kollektivtrafik på väg 566
- Öka trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter

Detta med anledning av den planerade utbyggnaden i Lindenäsområdet.

Nuläge:

Jag bor på vänster sida, mitt i kurvan direkt efter korsningen Rud/Lindenäs.

Trafiken har för varje år ökat förbi vårt hus och särskilt efter den senast utökningen av bostäder har antalet tunga fordon ökat markant. Vi har dagligen fordon som tvärnitar i kurvan pga möten i "vår" kurva. Dagligen kör fordon in på vår infart för att kunna möta ffa tunga fordon.

Jag är uppvuxen på den här gården och sett utvecklingen på ökad trafik men också ökad hastighet. Har föreslagit kommunen att sänka hastigheten ytterligare i vår kurva från 60 till 40 km/timme men inte fått gehör för detta.

Idag rider vi ogärna på denna vägsträckning då det innebär en direkt fara för häst och ryttare. Därför har vi anlagt egna ridvägar.

Det går ingen kollektiv trafik ut till Lindenäs idag och det är tur för trafiksäkerheten och möjlighet till framkomlighet för buss, men en fara för de barn som promenerar förbi oss varje dag.

Jag tycker det är jättebra att trafiksäkerheten ska förbättras för det har vi efterlyst under lång tid. Bästa trafikläget här var när det var två stora hål i asfalten som jag sprayade röda. Då anpassade bilisterna hastigheten för att inte köra sönder bilarna. Ett naturligt farthinder. Det var en sorg när kommunen kom och lagade vägen efter återkommande påstötningar från boende på Lindenäs.

På den norra sidan av befintlig väg ligger vår tomt med angränsade kastanjeträd som min morfars far o mor har planterat och fortsätter ned efter våra hästbeten, vår ridväg samt en planterad askallé som vi vårdar ömt. Det finns också en station för fiber.

Synpunkter:

Jag föreslår en helt ny vägsträckning ut till Lindenäs för en långsiktigt och hållbar väglösning. Endera genom fastighet 1:2 eller via Geterud. Detta för att undvika "vår kurva" som är och förblir ett nålsöga. Detta skulle möjliggöra kollektivtrafik (buss), tung trafik under utbyggnad av bostäder samt säkerställa trafiksäkerheten. Detta skulle då möjliggöra att använda befintlig väg 566 som cykelväg.

Det är väldigt svårt att se på kartan i ert förslag var sträckningen av cykelbanan börjar på 566. I texten står det att "Korsningen kommer att vara oförändrad och efter kurvan kommer vägen att breddas till 5 meter samt sidoförflyttas fram till Lindenäs" Det är ottydligt var breddningen ska börja. Dvs breddning av väg samt breddning av väg och cykelväg. Vill ha förtydligande på detta.

Om förslaget innebär att "vår kurva" ska breddas till 5+3 meter innebär det att våra gamla kastanjeträd behöver tas ned och det vill jag inte.

För att öka trafiksäkerheten redan nu för de barn som går och cyklar efter den här vägen föreslår jag en hastighetsbegränsning till 40 km genom kurvan.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Kurvan förbi er fastighet är ett trångt område. Vi kommer att se över vilka alternativa lösningar som finns för att få till en bra lösning för både gång- och cykelväg samt bilväg. Kommunen håller på att se över hastighetsbegränsningen på hela väg 561 och 566. Detta sker separerat från vägplanarbetet och kommer vara klart under våren 2020.

Urban Fredholm / Lena Fredholm (2019-12-20)

Synpunkter på samrådsunderlag vägplan Rud och Lindenäs

Vi har mottagit information vid samrådsmöte. Vi har också studerat underlaget.

Vi förordar att man i tidigt skede tecknar avtal med markägarna innan en ny vägplan skapas. Vår uppfattning är att det borde vara tillräckligt med en gång- och cykelväg mellan Rud och Bärstad. Vägen är för närvarande i gott skick varför vi inte ser någon anledning att göra förbättringar på den som att utjämna kurvor. Skulle vägen bli rakare finns risken att hastigheten kommer att höjas. När man gör planer bör man även kunna kostnadsberäkna projektet så att såväl kommunmedborgare som politiker kan inse vidden av investeringen. Detta är särskilt viktigt eftersom Hammarö kommun nu har höjt kommunalskatten så radikalt.

Kommentar: Kommunen anser att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är alltför dålig efter Rudsvägen och Lindenäsvägen. Därför behövs gång- och cykelvägar anläggas efter båda vägarna. Det finns även trånga passager med ett flertal bostäder med utfarter, samt kurvor där det har förekommit avåkning. Det är dessa partier vi kommer att se över. Det kommer inte att bli någon generell breddning av Rudsvägen eller likande åtgärder. I och med att arbetet nu sker via en vägplanläggningsprocess får berörda fastighetsägare ge sina synpunkter under processarbetet. Enligt väglagen (1971:948) ska den som avser att bygga en väg samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och enskilda som särskilt berörs. Samrådet ska inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behovet. Därför har vi tidigt i planläggnings-processen inbjudit till dialog. Fastighetsägare har rätt till ersättning för intrång och annan skada till följd av vägens byggande eller användande. Ersättningen bestäms med hjälp av tillämpliga delar i expropriationslagen (1972:719). Överenskommelse tecknas med berörda fastighetsägare efter att vägplanen har fastställts.

Anja Solterbeck (2019-12-20)

Bästa kommun!

Här kommer några förslag hur det kan bli förhoppningsvis ännu lite bättre med nya vägen.

Jag bor på Östanås 1:15 och äger således hörntomten. Eftersom gränstomten har nyligen såld så kan det vara bra att fråga nya ägaren att dra vägen i fortsättning till befintlig korsning rakt fram och sedan svänger runt min tomt (ALT.1)

I tillägg vore det ju jättebra om man undviker svackan före ytteråsen och går med stora vägen parallellt med planerad cykelväg (ALT. 2).

ALTERNATIV 3: DRÖMLÄGE vore det förstås att bli av med trafikproblem med smala vägar, två svår överskådliga ställen (ytteråsen och Östanås-korsning) samt nålsöga Östanås i kurvan mot Lindesnäs. Med det alternativet är en mer flexibel lösning för cykelbanan möjlig såsom enbart cyklist och boende på gamla smala vägsträcka mot Lindesnäs. Prickiga linjer är enbart utkast till anslutning mot Lindesnäs utifrån Geterud. Detta öppnar i alla fall för framtidas utbyggnad inom vattennära områden. Inga åtgärder behövs vid Östanåskorsning och rundkurvan.

Med vänlig hälsning och önskan om en bra Kooperation och välvilja på alla nivåer.

ALTERNATIV 1:



ALTERNATIV 2:



ALTERNATIV 3: DRÖMLÄGE



Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete. Kurvan på väg 566 strax efter korsningen med väg 561 är ett trångt område. Vi kommer att se över vilka alternativa lösningar som finns för att få till en bra lösning för både gång- och cykelväg samt bilväg där. Kommunen kommer också att se över hur trafiksäkerheten kan förbättras vid Utteråsen.

Sven Karlsson genom Katarina Karlsson (2019-12-20)

Till projektledare samt övriga berörda i projektet

Sven Karlsson blev inbjuden och deltog vid ert samrådsmöte 191205. Då han fyllt 86 år och har något nedsatt både syn och hörsel kunde han tyvärr efter mötet inte riktigt redogöra för vad som framkommit när vi pratades vid senare samma kväll. Jag, som närmast anhörig, står därför som undertecknad av dessa synpunkter och frågor, men svar kan med fördel adresseras till Sven eftersom han är fastighetsägare.

Fråga nr 1: Är vägens planerade sträckning så som den visas på utskickad kartbild? Finns alternativa sträckningar diskuterade/utredda?

Enligt den utskickade kartbilden går vägen alldeles i kant med hans tomtgräns. Så förutom att ha en väg kvar (Lindenåsvägen) på framsidan blir huset/tomten i princip omringat av väg även på sidan och baksidan. Den enda "vägfria" sidan blir den mot angränsande granntomt.

Fråga nr 2: Hur nära tomtgränsen kommer vägen att dras, och hur bred blir den inklusive diken, belysning osv. just vid fastigheten Hult 2:1 på Larberg/Östanås?

Fråga nr 3: Kommer bullernedsättande/skyddande åtgärder erbjudas? Ni skriver i samrådsunderlaget att buller inte kommer bli något problem och skyddsåtgärder inte kommer behövas, känns det rimligt att det inte blir ett ökat buller om en väg går på tre istället för en sida av tomten samt antal boende på Rud och därav trafikanter förväntas öka?

Fråga nr 4: Vattenkvalitet: Fastigheten Hult 2:1 har egen grävd brunn. Hur påverkas kvaliteten på vattnet av den planerade vägsträckningen? Erbjuder ni då en kostnadsfri anslutning till det kommunalt vatten eller får fastighetsägaren själv stå för det?

Fråga nr 5: Hur resonerar ni i övrigt kring den försämrings i boendemiljön inklusive luftkvalitet relaterat till att vara omgiven av väg jämfört med skog? Enligt kartan ska vägen gå så att miljön runt hela husets baksida inklusive altan samt trädgård blir påverkat av trafiken. Här finns eftermiddags och kvällssolen, trädgårdsland och växthus. I nuläget kan man ta några kliv utanför tomtgränsen och plocka blåbär, lingon och svamp. Njuta av småfåglar, ekorrar och skogens sus. Ta sig en promenad upp till det närliggande Kilene-spåret. Det är ju en stor del av den livskvalitet som finns i området. Ska det finnas ett övergångsställe så man kan ta sig ut på andra sidan vägen/ut i skogen, eller hur tänker ni kring det?

Fråga nr 6: Anser ni att vägsträckningen enligt utskickad karta bidrar till en värdeökning eller värdeminskning på fastigheten Hult 2:1?

Fråga nr 7: Det finns ett stort markområde (gårde samt skog) att dra in vägen innan Larberg, utan att komma nära bebyggelsen på Larberg, varför väljer man inte det? Marken kan osannolikt vara så värdefull jordbruksmark/skog att det går att motivera att den ska vara orörd, och istället försämma närmiljön för de boende på Larberg? Vilka andra alternativ har utretts angående vägens sträckning genom Larberg?

Avslutningsvis

Vi har full förståelse för att vägbygget behöver genomföras och det behövs en förbättring av trafiksäkerheten på denna sträcka, absolut. Men det är viktigt att ni visar förståelse för de boende i området och visar på varför, eller varför inte, olika lösningar är aktuella och att vi får svar på våra frågor och kanske kan komma fram till lösningar som är acceptabla för alla.

Projektledare Lars-Åke Tämbro välkomnas att kontakta oss för att boka in ett möte hemma hos Sven Karlsson så snart som möjligt alternativt att Serviceförvaltningen tar kontakt med undertecknad för möte, samt tacksam för skriftligt svar på ovanstående frågor.

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkten i kommande arbete.

1. Exakt läge för ny väg är ännu inte fastställt. Kartan visar ett ungefärligt läge.

2. Detta är inte fullt klart ännu. Gång- och cykelvägen kommer att belysas, men inte bilvägen. Undantag kan behöva göras i ny korsning med väg till Östanås och Lindenäs.

3. Buller kommer att utredas i vägplanarbetet.

4. Utbyggnad av kommunalt VA inom området är en separat fråga som inte kommer att beröras av vägplanen. Egna brunnar besiktigas på liknande sätt som

byggnader i samband med byggnation enligt en riskanalys som kommer att tas fram innan byggstart.

5. Byggnation av vägar eller bostäder påverkar alltid landskapet. Det går tyvärr inte att undvika. Den lantliga atmosfären i området kommer att finnas kvar.

6. Vad en fastighet är värd är svår att svara på. Ibland kan fastighetsvärdet öka på grund av att vägar förbättras eller fler fastigheter bebyggs. Det kan göra att området uppfattas som mer tillgängligt och blir mer populärt att bosätta sig i.

7. Tanken med vägdragningen är att få så lite intrång på befintlig skogs- och åkermark som möjligt. Det finns nationella riktlinjer som säger att åkermark om möjligt ska bevaras. Mindre påverkan på naturen är också positivt för natur- och djurliv.