

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anders Ljungberg

Mottagare
Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Mellersta regionen

Kopia till
Diariet

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av korsning mellan väg 233 och 250, samt indragning av väg, Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av korsningen mellan väg 233 och 250.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknad 100Co201, daterad 2024-10-23.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar med stöd av 25 § väglagen att de delar av nuvarande väg 250, som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från att vara allmän väg. Indragningen sker i samband med att den nya vägen öppnas för trafik.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Mellersta regionen.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Korsningen mellan väg 233 och väg 250 är en fyrvägs-korsning som upplevs som bristfällig vad gäller trafiksäkerhet och korsningen är dessutom relativt olycksdrabbad. Sökanden har beslutat att korsningen behöver åtgärdas. Vägplanen föreslår att korsningen kommer att byggas om så att två separata trevägs-korsningar bildas. Ombyggnaden innebär att den södra anslutningen av väg 250 till väg 233 flyttas österut, vilket innebär att sikten öster- och västerut längs med väg 233 blir bättre än i dagsläget. Väg 233 och 250 kommer även att behöva profiljusteras (höjas) längs en sträcka på cirka 150 respektive 100 meter för att klara kraven för vägar med en hastighetsgräns på 80 km/tim.

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

Beslutat av
Anders Ljungberg

Vägplanen förutsätter en hastighetssänkning på väg 250, vid södra anslutningen, från 80 km/tim till 60 km/tim. En framställan om hastighetssänkning har gjorts till länsstyrelsen men beslut om sänkningen fattas i en separat process och ingår inte i vägplanen.

Lokalisering och utformning

Den valda utformningen, alternativ 1, motiveras av att det alternativet sammantaget innebär bäst målpuppfyllelse när funktion, miljö och ekonomi vägs samman. Alternativet är positivt sett ur ett ekonomiskt perspektiv dels då det innebär en lägre kostnad än det andra utredda huvudalternativet, alternativ 2 samt de övriga alternativen 3 och 4.

Valt alternativ innebär att den södra anslutningen av väg 250 till 233 flyttas och att cirka 160 meter ny väg byggs i ett förskjutet läge.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 0,39 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt för väg som nytt vägområde.

Cirka 0,7 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, planeras att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderättstiden kommer att gälla från den dagen då marken tas i anspråk till två månader efter godkänd slutbesiktning.

Kommunala planer

Vägplanen bedöms inte strida mot gällande översiktsplan för Skinnskattebergs kommun. Vägplanen berör ingen detaljplan.

Buller

Vägplanen medför att riktvärden enligt prop. 1996/97:53 för buller överskrids vid en bostad på fastigheten Gunnilboby 3:13. För att begränsa effekterna av buller kommer denna fastighet att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer
Natura 2000-områden

Inga Natura-2000 områden berörs av vägplanen.

Riksintressen

Färnaområdet är ett större område som breder ut sig öster om väg 250 och som omfattas av riksintresse för friluftslivet. I utkanten av Färnaområdet där vägplanen berör riksintresset är

markanvändningen jordbruksmark. Vägplanen bedöms inte påverka riksintresset på sådant sätt att någon negativ konsekvens uppstår.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för grundvatten berörs då planområdet är beläget inom område för grundvattenförekomsten Färnaåsen-Färna (rullstensås). Planerad verksamhet bedöms inte påverka grundvattenströmningar eller grundvattenbildningen i åsen och ingen påverkan på den kvantitativa statusen förväntas därmed uppstå. Planerad verksamhet innebär ingen förändring mot nuläget vad gäller påverkan från saltning av väg. En flytt av befintlig korsning bedöms sammantaget inte försvåra möjligheten att uppnå fastställd miljökvalitetsnorm för kemisk status.

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Områden där miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas utgörs främst av högtrafikerade vägar i större tätorter med slutna gaturum och begränsad luftomsättning. Aktuell sträcka av väg 250 går genom ett öppet landskap där luftomsättningen är god. Baserat på detta bedöms det inte finnas risk för att gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids till följd av projektet.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 26 miljoner kronor i prisnivå 2024. Finansiering sker med medel ur den regionala planen för Västmanlands län. Planerad byggstart är år 2026.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förberedande studie i form av en åtgärdsutredning. Länsstyrelsen i Västmanlands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort förslaget till vägplan och underlaget till denna och låtit det granskas under juli till augusti 2024. Vid granskningen kom det in sju yttranden. En kompletterande granskning, för tre berörda som missats från början skedde under oktober 2024. Ett granskningsutlåtande samt de kompletterande tre granskningsutlåtanden, för granskningen i oktober, har upprättats av sökanden och bifogas detta beslut.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen gällande tid för tillfällig nyttjanderätt, ändrat fastighetsbeteckning samt ändring av vägområde som ska dras in från att vara allmän väg. Ändringarna redovisas i en särskild handling.

De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det inte in några ytterligare synpunkter.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Västmanlands län har via ett yttrande tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Trafiksäkerheten behöver förbättras för vägkorsningen mellan väg 233 och väg 250 som idag är en olycksdrabbad fyrvägs-korsning. Med ombyggnaden med två separata trevägs-korsningar istället för en fyrvägs-korsning och hastighetssänkningen kommer trafiksäkerheten att öka.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningarna i granskningsutlåtanden samt efter ändringar i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in fyra yttranden.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Försvarmakten och Vattenfall eldistribution har yttrat sig utan att lämna nya synpunkter.

Lars Matsson har yttrat sig och synpunkterna handlar främst om:

1. Trafikverkets tidigare hantering av problemen vid korsningen. Lars påpekar att han anser att Trafikverket brister i ansvarsbiten och sitt tjänstemannaansvar.
2. Att ingen kontakt tagits med lokal företrädare vid start av projektet.
3. Lokaliseringsalternativ redan valts innan samrådet.
4. Att lokala intressen inte tillmötesgåts. Omstart av projektet, snabba fartbegränsande åtgärder samt alternativ sträckning för den nya korsningen av väg 233.
5. Förändrad trafikmiljö samt buller och fordonsljus. Höjdskillnad och motlut för körning ut på väg 233 och usel sikt.
6. Grusås som vattentäkt påverkas.

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

Beslutat av
Anders Ljungberg

Trafikverkets kommentar:

1. Om sökanden har brustit i ansvaret för korsningen i tidigare skeden samt brister i tjänstemannaansvar gör Trafikverket ingen bedömning av då detta inte ingår i prövningen av vägplanen. Trafikverket kan dock konstatera att sökanden tagit fram en vägplan och planerar för en ombyggnad av korsningen.
2. Trafikverket kan av utredningen se att sökande har tagit fram ett förslag till vägplan. I detta arbete har de genomfört samråd, samrådsmöte på ort samt ställt ut förslaget för granskning. Berörda har vid dessa tillfällen getts möjlighet till att lämna synpunkter och på så vis kunnat påverka projektets riktning och innehåll.
3. Att sökanden redan valt utformning före samråd framkommer inte av handlingen. Att sökanden tydligt via utredningen kunnat se att ett alternativ kan vara att föredra innebär inte att lokaliseringen är beslutad före samråden. Det är bland annat detta samråden är till för, att få in synpunkter och nya förslag till det arbete som redan genomförts och arbetet framgent med vägplanen.
4. Trafikverket kan via vägplaneförslaget se att sökanden resonerat kring olika lokaliseringar utifrån flera aspekter och valt ett väl avvägt lokaliseringsalternativ. Något behov för omstart föreligger inte.
5. Förslaget till vägplan visas att korsningarnas nya utformning blir bättre vad gäller trafiksäkerhet samt att det tagits hänsyn till siktlinjer, höjdskillnader, fordonsljus och buller.
6. Den nya sträckningen för korsningen ligger inom ett område som utgörs av en grusås vilken omfattas av vattenskyddsområde. Det framkommer av vägplanen att planerad verksamhet inte bedöms påverka grundvattenströmningar eller grundvattenbildningen i åsen.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Den sökande har redogjort för valt och bortvalda alternativ vad gäller lokalisering och utformning av vägen och dess anordningar. En samlad bedömning har sedan legat till grund för ställningstagandena.

Trafikverket anser att det valda alternativet och dess utformning utgör en rimlig avvägning mellan olika allmänna och de enskilda intressena.

Påverkan på riksintresse

Trafikverket delar sökandes uppfattning att projektet inte påverkar riksintresset på sådant sätt att någon negativ konsekvens uppstår för riksintresset.

Trafikverket bedömer att ingen påtaglig skada uppstår för riksintresset för friluftsliv.

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

Beslutat av
Anders Ljungberg

Buller

Vägplanen redovisar att åtgärder vidtas enligt prop. 1996/97:53 för buller och utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket bedömer att vägplanens förslag på åtgärder har en tillräcklig omfattning och är lämpliga att genomföra.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för den berörda vattenförekomsten.

Förändrad väghållning

När den nya sträckningen för väg 250 har byggts behövs inte de delar som inte sammanfaller med vägens nya sträckning. Ombyggnaden innebär att cirka 90 meter av väg 250 som idag är allmän kommer att dras in från att vara allmän väg. Delar av den vägen som dras in kommer att behövas för en fastighet. Trafikverket anser att olägenheten för berörd vid indragningen blir högst ringa och att förändringen medför högst ringa olägenhet för bygden.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Den föreslagna ombyggnaden medför att trafiksäkerheten ökar både på väg 233 och väg 250. Vid utformningen av projektet har hänsyn tagits till olika intressen och hinder i omgivningen. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet med ombyggnaden tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

De delar av nuvarande väg 250 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

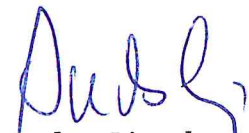
Beslutat av
Anders Ljungberg

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med planprovare Magnus Olofsson som föredragande.


Anders Ljungberg

Bilagor

1. Granskningsutlåtanden
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Lantmäteriet (efter laga kraft)

Skinnskattebergs kommun

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning

Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Anders Ljungberg

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/134939, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-10-08, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anders Ljungberg Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Granskningsutlåtande rörande vägplan för Korsningsåtgärd på väg 233/250, Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Detta granskningsutlåtande upprättas efter genomförd granskning av förslag till vägplan för Korsningsåtgärd på väg 233/250.

Planförslaget har varit tillgängligt för granskning under perioden 2024-07-08 till och med 2024-08-26.

Med anledning av granskningen har 7 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1 till 7.

Yttrande nr 1

Sveaskog
Fastigheter
Kerstin Jernelo
Torsgatan 4, 105 22 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

1.1 Sveaskog står fast vid sina tidigare framförda synpunkter och har inget ytterligare att tillägga.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

1.1 Noteras.

Yttrande nr 2

Region Västmanland
Kollektivtrafikförvaltningen
Elin Dalman
Ingenjör Bååths gata 11, 722 12 Västerås

I yttrandet framförs följande:

2.1 Kollektivtrafikförvaltningen har tidigare yttrat sig i ärendet och framhöll då framför allt att Trafikverket bör beakta möjligheterna till en bytespunkt

och pendlarparkering vid korsningen. Kollektivtrafikförvaltningen konstaterar att synpunkterna är omhändertagna i samrådsredogörelsen.

2.2 I dagsläget finns ingen busstrafik på platsen och det planeras inte heller för ny busstrafik på platsen. Kollektivtrafikförvaltningen har därmed inga ytterligare synpunkter i ärendet.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

2.1 Noteras.

2.2 Noteras.

Yttrande nr 3

Eric Zillén

Gunnilboby 3:2 (ca 0/100 – 0/150)

Gunnilbo 4, 739 92 Skinnskatteberg

I yttrandet framförs följande:

3.1 Den nya vägsträckningen planeras att dras över bondens åker, i rådande verklighetsläge där åkermark behövs för att säkerställa inhemsk produktion av råvaror.

3.2 Det finns viktig el- och telekommunikation nedgrävd på platsen samt att tätorten Skinnskattebergs vattenförsörjning passerar just där. Även om vattnet stängs av en kortare period, drabbas invånarna i Skinnskatteberg hårt av avbruten vattenleverans samt att flertalet av de gamla rören inne i samhället inte klarar tryckchocken när vattnet kopplas på igen. Även om säkerställande av vattenleveransen beräknas vara kortvarig så är risken allt för hög för att chansa med människors liv och hälsa.

3.3 Tänkt dragning kommer att drabba fastigheten och intilliggande granne hårt med ökat buller vid acceleration och inbromsning på väg 250.

3.4 Risken för olyckor norrgående på väg 250 mot väg 233 ökar katastrofalt på grund av att det inte finns något tydligt stopp innan väg 233, det vill säga ett större hinder som skog. Om väg 250 i stället dras över det nu nedlagda grustaget så blir det ett naturligt stopp vid väg 233, där är skog på den norra sidan av väg 233. Även förare som är distraherade bör uppmärksamma större hinder som skog. Andra fördelar med dragningen över det gamla grustaget är minskad olycksrisk för boende i Gunnilbo. Två fasta boende samt en sommarboende vill ha dragningen över gamla grustaget för att slippa massor med buller och högt tal av riskmoment vid in/utfart från fastigheterna och bonden kan då också fortsätta odla viktiga spannmål.



3.5 Viktigast av allt måste vara att säkerställa vattenleveransen till Skinnskatteberg utan att riskera andras liv och hälsa. Vem kan garantera att vattenleveransen till alla som är anslutna till vattensystemet i Skinnskatteberg kommer att fungera dagligen utan missöden och haverier?

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

3.1 Trafikverket har strävat efter att anpassa vägsträckningens utformning så att anspråket av åkermarken är så litet så möjligt. Trafikverket har försökt att välja den bästa kompromissen genom att tillgodose en lösning som bäst ökar framkomlighet och trafiksäkerhet till det totalt sett minsta markintrånget. Åkermark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas till befintlig miljö, om inte annat avtalas med fastighetsägaren.

3.2 Trafikverket har kännedom om alla kända ledningar som andra ledningsägare och intressenter har delat med Trafikverket. Vattenledningar som vägplanen korsar är samhällsviktiga ledningar som kräver att de schaktarbeten som genomförs under byggtiden sker med stor försiktighet.

3.3 Enligt den bullerutredning som Trafikverket har genomfört inom ramen för projektet kommer bullerriktvärden inte överskridas för ekvivalenta eller maximala ljudnivåer vid nämnd fastighet och intilliggande granne. Bullernivåerna i området kommer bli oförändrade eller något lägre jämfört med nuläget på grund av att vägen placeras längre bort från bostäderna väster om väg 250. Vägplanen förutsätter även en hastighetssänkning på det södra benet av väg 250 från 80 km/timme till 60 km/timme vilket bedöms kunna bidra positivt till ljudmiljön. En framställan om hastighetssänkning har gjorts till länsstyrelsen men beslut fattas i en separat process och ingår inte i vägplanen.

3.4 Trafikverkets bedömning är att problembilden i korsningen består av låg regelefterlevnad, något som blir mer tvingande vid en trevägskorsning jämfört med dagens korsningsutformning. Denna lösning bedöms dessutom ge en långsiktigt god effekt på trafiksäkerheten, då korsningarna dras isär från varandra.

Vägplanen förutsätter en hastighetsnedsättning från 80 till 60 km/tim längs södra benet av väg 250 vilket bedöms komma att minska trafikriskerna vid in-/utfart från fastigheterna jämfört dagsläget.

Angående bullerpåverkan vid ny dragning av väg 250 enligt vägplanen, se svar 3.3. Som framgår av vägplanens plankarta och planbeskrivning, kommer en fastighet att erbjudas bullerdämpande fastighetsnära åtgärder om närmare utredning visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena inomhus inte ska överskridas.

3.5 Trafikverket kommer inte att påverka vattenleveransen till Skinnskatteberg. Under fortsatt arbete med bygghandling och senare under byggtiden kommer dialog fortlöpande föras med Skinnskattebergs kommun och övriga ledningsägare för att säkerställa att hantering av ledningar och att eventuell flytt av ledning sker med stor försiktighet.

Se även svar 3.2.

Yttrande nr 4

Lars Matsson
Gunnilbo 5A, 739 92 Skinnskatteberg

I yttrandet framförs följande:

- 4.1. Vem ansvarar för hastighetsreglerna? Länsstyrelsen eller Trafikverket?
- 4.2. Vem ansvarar för tillfällig hastighetsreglering?
- 4.3. Vem ansvarar för fartkameror?
- 4.4. Vem ansvarar för kostnader för trafiksäkerheten?
- 4.5. Insikten för oss som bor här är att vi blir överkörda och behandlas som icke intressanta medborgare. Det är illa och bidrar till minskat förtroende för både myndigheter, den offentliga verksamheten och demokratin.
- 4.6. Trafikverkets totala bedömning är att vägplaneförslaget innebär minsta negativa påverkan på sammanvägda intressen. Var befinner vi som lever och verkar här i denna analys?
- 4.7. Det har inte genomförts bullerstudier på plats och i hus som hävdats i tidigare material.
- 4.8. Väganvisningsskyltar uppsatta av Trafikverket skymmer sikten i korsningen.
- 4.9. Framför allt väg 250 trafikeras av långsamtgående, breda jordbruksmaskiner. Förskjuten korsning måste vara stor nog.
- 4.10. Väg 250 går igenom ett antal byar. Att den idag har samma tillåtna hastighet som väg 233 är horribelt och bortom allt sunt förnuft.
- 4.11. Antalet olyckor har ökat i takt med att hastigheten stigit och trafikintensiteten har ökat.



4.12. Att Trafikverket menar att väg 233 är ett utpekat godsstråk är galet. Naturligtvis ska företagen i närheten ha goda fraktmöjligheter, men det innebär inte att väg 233 ska ses om ett bra GPS-alternativ för transporter bortåt Värmland. Det finns redan väl utbyggda vägar som klarar de behoven (Väg 66, 68, Sura-leden, E18 osv).

4.13. Väg 233 leder dels genom Gunnilbo vägsbana men också vidare genom Skinnskattebergs tätort med hastighetssänkning till 40 kilometer/timme. Vägen är gränsande till kommunens enda skola med årskurserna F-9. Det bedöms vara ett prioriterat godsstråk?

4.14. Vi kräver att ett omtag görs som grundar sig i en annan syn på problemen i korsningen mellan väg 233 och väg 250.

4.15. Vi kräver att länsstyrelsen, Trafikverket, polismyndigheten, kommunen och sakägare kommunicerar tydligare och bättre.

4.16. Samtliga hus efter väg 250 drabbas av helljus och strålkastare. Det gäller nu och än mer om alternativ 1 väljes.

4.17. Bullerdämpning genom plank är inte önskvärt, rekommenderas ej heller av polis ur ett inbrottsperspektiv.

4.18. Flytta de stora skyltarna, den nordligaste på väg 250 bör flyttas ca 150 meter norrut.

4.19. Sänk hastigheten på väg 233 redan uppe på krönet innan Gunnilbo by, sett från öster. Förslagsvis 40 kilometer/timme. Från väster, från Skinnskatteberg, sänk 150 meter innan korsningen.

4.20. Återuppsätt skyltar om olycksdrabbad korsning.

4.21. Sänk hastigheten på väg 250 till 40 kilometer/timme innan korsningen.

4.22. Sätt upp hastighetskameror.

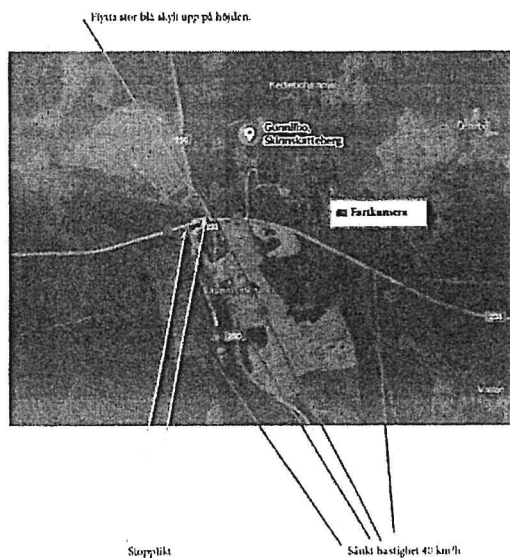
4.23. Väg 233 ska inte vara ett utpekat godsstråk. Vi menar att målet är att sänka trafikintensiteten av tung trafik. Vid GPS-navigering från Värtahamnen till Hällefors är denna vägsträcka snabbast eftersom E18 är under ombyggnad (beräknas vara klart 2025). Det kan förväntas lägre trafikmängder när E18 står klart och vi ser inget behov av att väg 233 ska utgöra ett framtida bra alternativ.

4.24. Måste det byggas (och spenderas mer) förordas alternativ 2. Minst tre fasta boenden får med denna lösning en bättre livssituation. Den gamla grusgropen som är en effekt av tidigare mänskliga aktiviteter får ny användning och alla står som vinnare. Situationen med buller och störande

ljus förbättras för hela Gunnilbo. Läckagespärr med kontrollbrunnar används vid ombyggnation. Alternativ 2 innebär också minskad risk för all existerande, redan nedgrävd infrastruktur. Hastighetsbegränsningar är dock nödvändiga även i detta alternativ – såväl som alternativ 1.

4.25. Oavsett alternativ krävs skötsel av korsningen. Underhåll av vägkameror har omtalats som negativt och kostsamt. Men det kostar även att hålla sikten fri. Slyrjning måste utföras årligen och är oundvikligt om inte hårdgörning av mark mellan de olika vägdelarna är Trafikverkets lösning.

4.26. Kartbilden nedan beskriver önskad tillämpning av alternativ 2.



4.27. Alternativ 1 förkastas. Trafikverkets förslag, troligen influerat av länsstyrelsens uppgifter om naturliga förutsättningar, prioriterar fel och glömmer både ortsbefolkning och trafikanter.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

4.1 Det är länsstyrelsen som beslutar om hastighetsreglering. Trafikverket är remissinstans och får yttra sig om ärendet. Efter beslut är det Trafikverket som tillser att vägmärken sätts upp.

4.2 Tillfällig hastighetsreglering kan Trafikverket besluta om, tex vid vägarbeten.

4.3 Trafikverket beslutar om och sätter upp fartkameror i dialog med Polismyndigheten. Det är en separat process som inte ingår i den här vägplanen.



4.4 Trafikverket står för kostnaden att underhålla och utveckla den statliga infrastrukturen och där är ett mål att samhällets vägar ska vara trafiksäkra. Riksdagen bestämmer Trafikverkets ekonomiska ramar och regeringen ger direktiv hur det statliga anslaget ska prioriteras. På regional nivå tar varje län fram en plan för vilka åtgärder som ska utföras och hur pengarna ska användas.

4.5 Planläggningsprocessens regleras i väglagen (1971:954) och syftar till att vara en demokratisk process där samrådet möjliggör utbyte av information och inhämtning av synpunkter från bland annat berörda enskilda. Information och synpunkter som inkommer under samrådet beaktas och tillgodoses i möjligaste mån i enlighet med gällande krav och regler. En grundläggande utgångspunkt är att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Projektets utgångspunkt är att inte försämra boendemiljön mot dagsläget, men grundsytet med projektet är att trafiksäkra korsningen.

4.6 Enskilda som särskilt berörs kan vara fastighetsägare, rättighetsinnehavare med flera som berörs av markintrång eller av exempelvis befintligt vägområde, buller, ändringar av anslutningar eller andra typer av störningar och påverkan.

4.7 Bullerberäkningar har gjorts för samtliga fastigheter som berörs av vägplanen. För de två fastigheter som där riktvärdena för ljudnivåer överskreds i den första bullerberäkningen gjordes en kompletterande utvändig inventering av byggnaderna på plats. I ett senare skede kommer invändig inventering av dessa fastigheter att erbjudas för vidare utredning och genom denna fastställa vilka bullerskyddsåtgärder som kan komma att erbjudas.

4.8 Efter fastställd vägplan är nästa steg att ta fram en bygghandling för det vägområde som fastställts i vägplanen. I detta skede kommer val av skyltning och dess placering att ses över.

4.9 Den nya dragningen av väg 250 följer Trafikverkets krav och råd som ställs i *Vägar och gators utformning* (VGU) och används vid all projektering av statliga vägar. Vägförslaget kommer inte förändra möjligheten att ta sig fram med breda jordbruksmaskiner jämfört med befintlig utformning.

4.10 Se svar 3.4, andra stycket.

4.11. Genom vägplanens åtgärder ökar säkerheten på vägen och Trafikverket bedömer därför att risken för olyckor minskar.

4.12 Det åligger inte Trafikverket att inom ramen för denna vägplan fastslå huruvida väg 233 ska pekas ut som prioriterat vägnät för godstransporter eller inte. Det arbetet görs tillsammans med berörda aktörer, däribland länsplaneupprättare, för att peka ut de vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter samt vägar med kopplingar till nationellt och regionalt viktiga noder. De vägar som pekats ut skapar ett sammanhängande regionalt och nationellt nät med kopplingar till viktiga målpunkter och noder.

4.13 Se svar 4.12.

4.14 Trafikverket har vid flertal tillfällen gjort insatser på befintlig infrastruktur för att försöka åtgärda problemen med trafiksäkerhet i korsningspunkten. Dessa åtgärder har haft låg effekt och korsningen är fortsatt olycksdrabbad. Därför har Trafikverket kommit fram till att korsningen behöver byggas om för att trafiksäkerheten ska förbättras.

Trafikverkets bedömning är att problembilden i korsningen består av låg regelfterlevnad, något som blir mer tvingande vid en trevägskorsning jämfört med dagens korsningsutformning. Denna lösning bedöms dessutom ge en långsiktigt god effekt på trafiksäkerheten, då korsningarna dras isär från varandra.

4.15 Trafikverket har bjudit in till samråd vid två tillfällen för den aktuella vägplanen. Första gången under våren 2023 och andra gången under vintern 2023 då Trafikverket även bjöd in till ett samrådsmöte på orten. Vid samtliga tillfällen har Trafikverket tagit del av de synpunkter som kommit in och beaktat dem i arbetet med vägplanen. När Trafikverket under sommaren 2024 ställde ut planen för granskning så har berörda erbjudits via brev att lämna sina synpunkter på det färdiga planförslaget. Trafikverket ansvarar inte för kommunikation från andra myndigheter eller aktörer.

4.16 Trafikverket har inom ramen för vägplanen utrett effekterna av bländning från den nya sträckningen av väg 250. Utredningen påvisar inte några negativa effekter beträffande ljusförhållanden och dess potentiella konsekvenser på omgivande fastigheter. Fastigheten Gunnilboby 3:15 förväntas uppleva en förbättring med den nya trafiklösningen, medan en minimal påverkan i jämförelse med befintlig situation förväntas för fastighet Gunnilboby 3:13.

4.17 Trafikverket kommer inte att uppföra ett bullerplank som bullerskyddsåtgärd inom ramen för aktuell vägplan.

4.18 Se svar 4.8.

4.19 Vägförslaget projekteras för 80 kilometer/timme och utformas enligt krav för denna hastighet. Om en uppföljning av hastigheter visar på dålig efterlevnad, kan det bli aktuellt med ytterligare åtgärder. Beslut om hastigheter fattas i en separat process och ingår inte i vägplanen.

4.20 Se svar 4.8.

4.21 Se svar 4.10.

4.22 Det sker kontinuerligt en dialog mellan Trafikverket och Polisen om var trafiksäkerhetskameror (ATK) ska sättas upp. Att reglera korsningspunktens trafiksäkerhet med denna typ av åtgärd är dock en kortsiktig lösning då dessa åtgärder inte blir lika tvingande för trafikanter som en ombyggd korsning som kräver en annan typ av regelefterlevnad.

4.23 Se svar 4.12.

4.24 Det förslag som förordas av flera närboende (tidigare kallat Alternativ 2) där vägen flyttas längre bort från bebyggelsen innebär ca 400 m anläggning av ny väg. Detta alternativ uppfyller projektmålet gällande trafiksäkerhet på motsvarande sätt som Alternativ 1 men kräver ett större markintrång. Trafikverkets förslag till vägplan (tidigare kallat Alternativ 1) innebär cirka 150 m ny vägsträckning och är därmed det alternativ som innebär minst markintrång men fortfarande uppfyller projektmålen. Siktförhållanden vid detta alternativ är goda och ingreppet i befintlig miljö är mer småskaligt.

Alternativ 2 innebär ett mer storskaligt ingrepp i landskapsbilden och omgivande miljö då bland annat skog kommer att behöva avverkas, både för att anlägga vägen samt för att skapa godtagbara siktförhållanden. De geotekniska markförhållandena vid detta alternativ innebär att vägen förläggs på isälvsediment som är ett mer genomsläppligt material och innebär därmed en större risk för nedträngning av förorening till grundvatten i vattentäkten Färna. Terrängen har även stora höjdskillnader vilket medför större påverkan på miljö och ekonomi.

När Trafikverket bygger en ny väg så försöker Trafikverket i möjligaste mån att ta hänsyn och välja det alternativ som påverkar omgivningen minst negativt. Samtliga alternativ medför påverkan bland annat kopplat till kultur- och naturvärden, befintliga ledningar och befintlig bebyggelse men Trafikverkets totala bedömning är att vägplaneförslaget innebär minsta negativa påverkan på sammanvägda intressen. Förslaget till ny korsningsutformning uppfyller projektmålen i kombination med en samhällsekonomiskt hållbar lösning. Trafikverkets har förståelse för att det finns individuella perspektiv i frågan men har skyldighet att utgå från en sammanvägd bedömning.

Under samrådet har oro uttryckts för att denna utformning ska medföra ökat trafikbuller och bländning från fordonslyktor. Den utredning som har gjorts har inte påvisat att föreslagen utformning skulle medföra negativ effekt av bländning för närboende. Beträffande risk för buller, har Trafikverket tagit fram en bullerutredning som föreslår att en fastighet kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder om närmare utredning visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalnivå inomhus inte ska överskridas.

Vägplanen förutsätter en hastighetssänkning på det södra benet av väg 250 från 80 km/tim till 60 km/tim. En framställan om hastighetssänkning har gjorts till Länsstyrelsen men beslut fattas i en separat process och ingår inte i vägplanen.

4.25 Siktröjning kommer att ske med jämna mellanrum inom vägområdet så att kraven på siktsträckor uppnås. Projektet har inte rådighet över var fartkameror (ATK) ska placeras. Detta kan endast rekommenderas internt till Trafikverkets nationella projekt för ATK som sedan beslutas av dem.

4.26 Trafikverkets förslag till vägplan utgår från tidigare benämning Alternativ 1, varpå förslagen inte blir tillämpbara. För ingående beskrivning av varför alternativ 2 har valts bort, se svar 4.24.

Val och utformning av skyltar kommer att beslutas senare i projektets bygghandling.

4.27 För Trafikverkets motivering till val av alternativ, se svar 4.24.

Yttrande nr 5

Andreas Uhlin
Gunnilboby 3:13 (ca 0/000 - 0/035)

I yttrandet framförs följande:

5.1. En planerad åtgärd av korsningen är givetvis positiv för ökad trafiksäkerhet, dock har den en mycket stor påverkan på de boende, närmiljön, landskapet och fastigheterna i närområdet. Vad är orsaken till att det förslag som innebär minst påverkan på närboende och intresseägare ej hörtsammats?

5.2. Vad är orsakerna till att Trafikverket inte drar vägen enligt det förslag som majoriteten vill ha, att den förläggs norr om väg 250 genom grustaget?

5.3. Vad är de planerande hastighetsgränserna för väg 250 och väg 233 och inom vilka gränser/områden?

Skapat av
Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum
2024-09-19

- 5.4. Vad är planerad skyltning?
- 5.5. Vilka bulleråtgärder kommer att vidtas?
- 5.6. Kommer det att anläggas mitträcken/skyddsräcken i korsningen?
- 5.7. Vad innebär att "anspråk på mark kan komma att tas"?
- 5.8. Finns det planer på avverkning?
- 5.9. Hur kommer mark och gammal väg att återställas?
- 5.10. Vilken typ av asfalt kommer att användas?
- 5.11. Hur kommer väg/linjemarkeringar att utföras?
- 5.12. Ett vägräcke finns med på vägplanen. Vad är längd och höjd för vägräcket? Utförande? Val av material? Eventuella varningsskyltar? Vägräcket är inritat mittemot Gunnilboby 3:13 och kommer om det uppförs att förfula närmiljön och sänka värdet på båda fastigheterna 3:13 och 3:15.
- 5.13. Hur förändras höjdnivån för vägbanan i förhållande till nuvarande höjder på vägbanan?
- 5.14. Vilken lutning/bankning kommer en ny väg bana att få i förhållande till den gamla?
- 5.15. Kommer en ny vägsträckning att ligga närmare fastigheten?
- 5.16. Hur kommer angörande infart att anläggas/påverkas?
- 5.17. Hur kommer ny släntning utföras och anläggas?
- 5.18. Trafikverket disponerar grustaget Gunnilboby 2:6, vad är planen för nuvarande användning och eventuella förändringar i användning och utformning?
- 5.19. Hastighetsbegränsningen på väg 250 innan den möter väg 233 måste sänkas kraftigt innan adressen Gunnilbo 1. En ny vägsträckning enligt presenterad preliminär vägplan innebär att den tidigare svängda vägen utanför fastigheten blir en raksträcka. Detta inbjuder till högre fart och givetvis att trafikanter som kommer söderifrån kommer att hålla en högre hastighet fram till korsningen med förbättrad sikt.
- 5.20. Fordon som kommer från norr kommer att behöva accelerera från korsningen mot vår fastighet med ökat buller som följd.

5.21. En raksträcka utanför fastigheten (Gunnillbo 3:13) innebär ökad exponering mot vägen, utsikt från hus och tomt försämras med minskad trivsel och försämrat värde på fastigheten.

5.22. En raksträcka utanför huset kommer att medföra ökad ljusexponering vid mörker. Helljus från bilar och långtradare som idag har enorm ljusstark belysning medför ökad ljusexponering både in i huset och på tomten.

5.23. Den planerade vägsträckningen kommer att innebära ökad exponering mot fastigheten 3:13. Vägljud/buller kommer att öka och åtgärder för detta behöver vidtas, både för inom- och utomhusvistelse.

5.24. Hastigheten på väg 233 måste sänkas före och efter korsningen för ökad säkerhet och minskat vägljud/buller.

5.25. Ett vägräcke direkt utanför fastigheten kommer att förfula närmiljön och utsikten från bostad och tomt, värdet på fastigheten påverkas negativt. Det rör sig om mycket gamla fastigheter där ett vägräcke kommer att framstå som ett märkligt och mycket förfulande inslag.

5.26. En ny korsning påverkar landskapsintrycket negativt och ska givetvis utformas på ett sätt som är anpassat till denna miljö.

5.27. Vi antar att föreslagen vägplan är ett beslut till största del baserat på att minimera kostnader. Den besparing som görs om preliminär vägplan antas ska användas till att minimera de försämringar som drabbar oss, närboende, närmiljön och landskapsintrycket.

5.28. Fastigheterna Gunnillbo 3:2, 3:13 och 3:15 har förutom de boendes egna värden ett historiskt värde och påverkas negativt av varje förändring i närmiljön.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

5.1 Trafikverket behöver beakta och balansera olika intressen, där samhällsintressen och allmänna intressen behöver tillgodoses. Enskilda intressen tillgodoses i enlighet med gällande krav och regler. En grundläggande utgångspunkt är att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Projektets utgångspunkt är att inte försämma boendemiljön mot dagsläget, men grundsyftet med projektet är att trafiksäkra korsningen.

5.2 Se svar 4.24.

Skapat av
Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum
2024-09-19

5.3 Som framgår av vägplanens planbeskrivning, förutsätts en hastighetssänkning på det södra benet av väg 250 från 80 kilometer/tim till 60 kilometer/tim. Hastighetsbegränsningen på väg 233 kvarstår.

5.4 Skyltning och annan detaljutformning (t.ex. väglinjer och typ av asfalt) beslutas inte inom ramen för vägplanen. Detta utreds och beslutas i projektets bygghandling vilket är skedet efter vägplanen.

5.5 Se svar 3.3.

5.6 I vägplanen ingår inget mitträcke. Det placeras ett nytt vägräcke vid nordöstra vägkanten i korsningen mellan väg 250 och norra benet av väg 250.

5.7 Frågeställningen är kopplad till en formulering inför samråd av planförslag. Projektet är nu i skede granskningshandling, vilket innebär att den mark som kommer att ianspråktagas redovisas på vägplanens plankarta.

5.8 Aktuellt område har redan avverkats för sikt i samband med annat projekt, därför gör Trafikverket bedömningen att minimalt med avverkning kan behöva genomföras.

5.9 Den del av väg 250 som rivs och dras in från allmänt underhåll kommer att återställas likt omkringliggande mark, med undantag för delen där ny infart görs till Gunnilboby 3:2 eller där ny mark tas i anspråk enligt vägplanens plankarta. Den mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas till befintlig miljö, om inte annat avtalas med fastighetsägaren. Vid återställning av marken kring den ombyggda korsningen och den nya lokaliseringen av vägmötet mellan väg 233 och 250 ska eventuell nyplanterad vegetation, träd och sådd återspegla den befintliga naturliga miljön. Vid val av växter ska hänsyn tas till att det är en trafikmiljö.

5.10 Se svar 5.4.

5.11 Se svar 5.4.

5.12 Detaljer för hur vägräcket utformas och eventuell skyltning behandlas i kommande skede när bygghandling tas fram. Den valda utformningen sker enligt Trafikverkets styrande dokument Vägar och gators utformning (VGU).

5.13 Väg 233 och 250 kommer att behöva profiljusteras (höjas) längs en sträcka på cirka 150 respektive 100 meter för att klara kraven för vägar med en hastighetsgräns på 80 km/tim. Se även svar 5.14.

5.14 Den valda utformningen sker enligt Trafikverkets styrande dokument Vägar och gators utformning (VGU). Södra delen av väg 250 kommer vara likt innan, med 2,5% lutning. Högsta lutning på profilen blir ca 3%. Norra delen av väg 250 (som profiljusteras) kommer höjas något och då få en något

kraftigare lutning, 3%, dock över en kortare sträcka. Idag är den lutningen ca 2%. Väg 233 påverkas endast i profilen där gamla korsningen byggs bort.

5.15 Ny vägsträckning kommer inte ligga närmare fastighet Gunnillboby 3:13 än den befintliga vägen gör.

5.16 En fastighet, Gunnillboby 3:2, får ny infart. Detta illustreras på vägplanens illustrationskarta och fastställs inte i vägplanen utan kräver beslut enligt 39 § väglagen (1971:948). Övriga infarter kommer inte att förändras, utan kvarstår med befintlig utformning. Under byggtiden kommer enskilda fastighetsanslutningar att påverkas. Framkomligheten till fastigheter kommer aldrig stängas utan att likvärdig anslutning kan erbjudas. Trafikverkets ambition är att påverkan under byggtiden från projektet ska bli så liten som möjligt mot tredje man samtidigt som man ska skapa en säker och trygg arbetsplats för kommande entreprenör.

5.17 Utförande av slänter kommer att variera, med 1:2 till 1:4 lutningar, enligt Trafikverkets aktuella vägutformningsstandard.

5.18 Trafikverkets Markförvaltning äger och förvaltar fastighet Gunnillboby 2:6. Projektet har ingen information om eventuella förändringar i användandet av fastigheten. Under entreprenadskedet för projektet kommer anlita en entreprenör att ges möjlighet att använda fastigheten som etableringsyta.

5.19 Se svar 3.4, andra stycket.

5.20 Se svar 3.4, tredje stycket.

5.21 Ny väg hamnar inte närmre fastigheten jämfört dagsläget. Närområdet är idag påverkat av befintlig väg och Trafikverket bedömer ingen förändrad påverkan på trivsel och utsikt från fastigheten.

5.22 Se svar 4.16.

5.23 Utredningen visade att den ekvivalenta fasadljudnivån för fastighet Gunnillboby 3:13 överskrider med 1 dB. För planerade åtgärder se svar 3.4, tredje stycket.

5.24 En reducering av hastigheten på väg 233 ingår inte i vägplanen. Det är länsstyrelsen som beslutar om hastighetsreglering.

5.25 Väggräcken anläggs för att undvika intrång i tomtmark. Alternativet hade varit att anlägga en slänt för att säkerställa en hinderfri säkerhetszon vid vägkanten vilket hade inneburit ett större markintrång på tomtmark och påverkan på enskilda fastighetsägare.



5.26 Projektet har gjort ett antal anpassningar av vägens sträckning och åtgärder för att mildra konsekvenserna på landskapsbilden. Vägens sträckning har anpassats för att så mycket av odlingslandskapet som möjligt ska kunna bibehållas. Vägen kommer inte att bli högre utan kommer att ligga på samma höjd som idag. En naturlig anslutning ska även skapas mot omgivande odlingsmarker; åkermark återställs så att den löper så nära nytt vägområde som möjligt. Se även svar 5.28, första stycket.

5.27 Se svar 4.24 för Trafikverkets motivering till val av alternativ. Trafikverkets bedömning om påverkan på boendemiljö finns att läsa i svar 5.25.

5.28 Vid val av utformning har Trafikverket eftersträvat att begränsa påverkan i möjligaste mån. Men när en väganläggning av den här storleken ska byggas, kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas oavsett vilket alternativ som än hade valts.

Projektet har vidtagit ett antal åtgärder för att undvika skada på omgivande kulturmiljö och mildra konsekvenserna. Bland annat kommer vägräcken att sättas upp vilket ur kulturmiljöavseende är att föredra framför alternativet som innebär släntlutningar (som innebär ingrepp i tomtmark).

Yttrande nr 6

Länsstyrelsen Västmanlands län
Anna Onsten-Molander, enhetschef
Simon Eriksson, planhandläggare
Anna-Lena Hallgren, arkeolog
Isa Lindqvist, byggnadsantikvarie
Inga-Lill Nyberg, naturvårdshandläggare
Charlotte Arketeg, miljöskyddshandläggare
Isabella Segerström, vattenhandläggare
Västra Ringvägen 1, 721 86 Västerås

I yttrandet framförs följande:

6.1 Länsstyrelsen har inget att erinra gällande allmänna hänsynsregler enligt 2 kap. miljöbalken.

6.2 Länsstyrelsen har inget att erinra gällande riksintressen enligt 3-4 kap. miljöbalken.

6.3 Åtgärden planeras att genomföras inom den tertiära zonen för Färna vattenskyddsområde (SE663063-150247) och därför bör försiktighet iakttas.

Länsstyrelsen anser att det i samband med korsningsåtgärden bör säkerställas att mängden vägsalt som sprids till vattentäkten minskas. För att begränsa spridning av förorening vid olycka samt vägsalt bör barriärer i någon form inrättas så att reglering av vägsalt och sanering av eventuell förorening blir möjlig utan att detta når vattentäkten. Möjligheten att inrätta täta diken med avledning till kontrollerat magasin bör därför utredas.

Vid snöröjning bör försiktighet iakttas så att material innehållande salt deponeras på ett sådant sätt att spridning av salt till grundvattnet minimeras.

Skydd mot infiltration krävs för att upprätthålla miljö kvalitetsnormerna. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör redovisa förslag på skyddsåtgärder.

6.4 Länsstyrelsen har inget att erinra avseende biotopskydd, strandskydd eller skyddsåtgärder för naturmiljön.

6.5 Gästgivargården intill den gamla landsvägen har anor från 1600-talet. Byggnadstypen är relativt unik i kommunen och dess placering berättar om transport- och kommunikationsledernas utveckling och betydelse längs med den gamla landsvägen. Gården är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i kommunens nya kulturmiljöunderlag. Även byggnaden på andra sidan den gamla landsvägen, en före detta bagarstuga, är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i kulturmiljöunderlaget. Länsstyrelsen vill poängtera att ett genomförande av vägplanen med vägräcken, vägbank med mera bör utföras så att den gamla landsvägens sträckning och bebyggelsen med koppling till landsvägen fortsatt kan upplevas och avläsas.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

6.1 Noteras.

6.2 Noteras.

6.3 I skyddsföreskrifterna för Skinnskattebergs kommuns vattentäkt vid Färna finns inga gällande krav för väghållning/saltning i vattentäktens tertiära skyddszon. Vinterväghållning hanteras inte inom vägplanen. Trafikverket Underhåll ansvarar för vinterväghållning av det statliga vägnätet. Snöröjning och halkbekämpning styrs av vägklass där klassningen baseras på vägens trafikmängd och funktion. Trafikverket är medvetna om de negativa miljöeffekterna av vägsalt som halkbekämpningsmetod och arbetar med att förbättra metoderna och att ständigt försöka minska saltmängden.

Väg 250 sträcker sig flera kilometer längs den rullstensås som utgör grundvattenförekomsten Färnaåsen-Färna (WA44243648 / SE663063-

150247). Området vid befintlig korsning inom vägplaneförslaget utgör endast några hundra meter identifierad kontaktsträcka där avrinnande vatten från anläggningen kan nå skyddsobjektet, eller att anläggningen kan påverka skyddsobjektet på annat sätt.

Tidigare redovisade förslag på skyddsåtgärder utgörs av flackare innerslänter, vägräcke i korsningspunktens nordöstra hörn samt att den nya korsningspunkten i förslaget flyttas österut och förläggs på skyddande jordarter som ger ett naturligt skydd mot infiltration. Vägplaneförslaget innebär att trafiksäkerheten höjs och därmed är åtgärden i sig riskreducerande för olyckor som kan leda till spridning av förorening.

Trafikverket vidhåller att det inte är ekonomiskt försvarbart eller miljömässigt motiverat att utföra ytterligare skyddsåtgärder för vattenskyddet inom vägplaneförslaget. Motivet till detta är att en kostnadsdrivande åtgärd genom att täta diken endast skulle innebära ett skydd i en liten del av tertiär skyddszon ca 4 km från den primära skyddszonen. Ur ett nationellt perspektiv är årsdygnstrafiken för låg för att väg 250 i dagsläget ska kunna prioriteras hos Trafikverket för en riktad miljöåtgärd.

Skyddsåtgärder under byggtiden utreds vidare i bygghandlingen vilket är skedet efter vägplanen.

Trafikverket och Länsstyrelsen i Västmanland har vid möte 23 september haft dialog kring länsstyrelsens yttrande kopplat till vattenskyddsfrågan. Efter den dialog som genomförts har länsstyrelsen per e-post meddelat att man inte har något att erinra gällande miljökvalitetsnormer eftersom ombyggnationen i sig är en förbättrande åtgärd.

6.5 Noteras. Se även svar 5.28.

Yttrande nr 7

Vattenfall eldistribution AB
Tillstånd och Rättigheter (DS-PRF)
Jannike Tingsmark
Evenemangsgatan 13, Solna

I yttrandet framförs följande:

7.1 Vattenfall Eldistribution AB har ingen pågående dialog med Trafikverket gällande detta projekt och Vattenfall Eldistribution AB fick inte detta ärende på remiss i samrådsskedet. Framöver önskar Vattenfall Eldistribution vara med i ett tidigare skede än granskningsskedet.

7.2 Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för korsningsåtgärderna. Just nu pågår ett projekt att byta ut och spänningshöja befintlig 33 kV luftledning som korsar vägen.

7.3 Nedan framgår riktlinjer för säkerhetsavstånd till befintliga elnätanläggningar:

Ny korsande väg eller gång och cykelväg under luftledning

Vägområdet för korsande väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter från luftledningens stolpar och stag. Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens faser skall vara minst det avstånd som gäller vid alla belastningsfall enligt gällande Elsäkerhetsföreskrifter. Luftledningen skall vara utförd i A-klassat utförande.

Ny korsande väg invid markkabel

Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. Vid annan typ av beläggning ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas om vägsträckan kommer trafikeras av tung trafik.

7.4 Då det finns ett flertal elnätanläggningar som påverkas och säkerhetsavstånden inte uppfylls måste Trafikverket ansöka om ledningsflytt för samtliga elnätanläggningar. Flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av Trafikverket. Det är extra viktigt att Trafikverket hör av sig i tid eftersom luftledningen är koncessionspliktig och har sin handläggningstid innan någon flytt kan ske.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

7.1 Projektets ledningssamordnare har vid ett flertal tillfällen tagit kontakt med Vattenfall för att informera om projektet och föra en dialog. Under arbetet med framtagande av vägplanens samrådshandling våren-sommaren 2023 erbjöds Vattenfall ett möte med Trafikverket. Vattenfall tackade nej och hänvisade till att Trafikverket får ansöka om ledningsflytt när det blir aktuellt. Det senaste kontaktförsöket av Trafikverket, innan granskningshandlingsskedet, gjordes hösten 2023 då projektets ledningssamordnare fick samma svar som ovan.

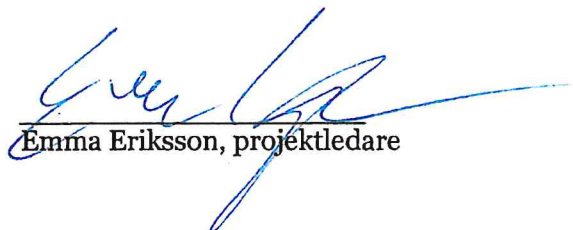
7.2 Trafikverket har kännedom om Vattenfalls projekt med flytt av luftledningen intill korsningen och projektets ledningssamordnare har haft

kontakt med Vattenfalls projektledare. Projektet är, i den del som rör vägplanen, redan genomfört enligt Trafikverkets senaste fältbesök. En av luftledningsstolparna vid korsningen mellan väg 250/233 ligger idag ca 9-10 meter från vägen. Vägen och dess slänter kommer dock inte att förändras jämfört dagsläget i denna del, det kommer endast sättas upp ett vägräcke.

7.3 Noteras.

7.4 Trafikverket tackar för informationen och vill samtidigt informera om att det endast är markkablar söder om väg 233 som blir påverkade av vägplaneprojektet. Under kommande arbete med bygghandling och under byggtiden kommer vidare kontakt tas med Vattenfall.

För Trafikverket Mellersta regionen den 2024-11-06



Emma Eriksson, projektledare

Dokumentegenskaper: Skapat av Rejlers Sverige AB Ärendenummer TRV 2023/18894, Dokumentdatum 2024-08-12, Konfidentialitetsnivå (Klassificering Trafikverket), Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Skapat av
Eriksson Emma, IVmr2
Ärendenummer
TRV 2023/18894

Dokumentdatum
2024-11-06

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Första kompletterande granskningsutlåtande rörande vägplan för Korsningsåtgärd på väg 233/250, Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Detta kompletterande granskningsutlåtande upprättas efter genomförd första kompletterande granskning av förslag till vägplan för ombyggnad av korsning mellan väg 233 och 250 i Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län.

Planförslaget har varit tillgängligt för granskning under perioden 2024-10-08 till och med 2024-10-27.

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

Yttrande nr 1

Erlandsbo Lantbruk AB
Johan Andersson
Erlandsbo 8, Fagersta

I yttrandet framförs följande:

1.1 Mottagaren har tagit del av vägplaneförslaget. Inga synpunkter.

Skapat av
Eriksson Emma, IVmr2

Dokumentdatum
2024-11-06

Ärendenummer
2023/18894
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2024-10-08

Vänligen signera och återsänd detta blad.

Jag har tagit del av Trafikverkets förslag till vägplan för ombyggnation av korsning mellan väg 233 och 250 i Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län.

☒ Jag har inga synpunkter

☐ Jag har synpunkter

Synpunkter ska ha inkommit till Trafikverket Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se senast 2024-10-27.
Ange ärendenummer 2023/18894.

E. Eriksson 17/10-24
Ort, datum

Johann Andersson
Signatur

Johann Andersson
Namnförtydligande

Rättighetsinnehavare för jordbruksarrende, del av Gunnillböby 3:1

Trafikverket

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 821 821
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Skapat av
Eriksson Emma, IVmrv2

Dokumentdatum
2024-11-06

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

1.1 Trafikverket noterar.

För Trafikverket Mellersta regionen den 2024-11-06



Emma Eriksson, projektledare

Dokumentegenskaper: Skapat av Eriksson Emma, IVmrv2 Ärendenummer TRV 2023/18894, Dokumentdatum 2024-11-06, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Skapat av
Eriksson Emma, IVmrv2
Ärendenummer
TRV 2023/18894

Dokumentdatum
2024-11-06

Konfidentialitetsnivå
1- Ej känslig

Andra kompletterande granskningsutlåtande rörande vägplan för Korsningsåtgärd på väg 233/250, Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Detta kompletterande granskningsutlåtande upprättas efter genomförd andra kompletterande granskning av förslag till vägplan för ombyggnad av korsning mellan väg 233 och 250 i Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län.

Planförslaget har varit tillgängligt för granskning under perioden 2024-10-14 till och med 2024-11-05.

Med anledning av granskningen har 1 stycken yttranden inkommit, vilken numrerats 1.

Yttrande nr 1

Sveaskog
Fastigheter
Kerstin Jernelo
Torsgatan 4, 105 22 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

1.1 Enligt planförslaget kommer en del av jordbruksmarken som brukas idag att bli avskuren och svåråtkomlig. Den del av jordbruksmarken som ligger mellan nya och gamla placeringen av väg 250 kommer bli svår att komma åt. Kommer Trafikverket att ha någon lösning på det? Så som planförslaget ser ut nu kommer den markbiten att bli svårbrukad eller till och med obrukbar. Detta kommer vi att vilja ha kompensation för.

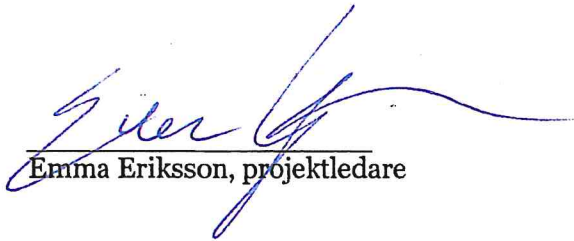
Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

1.1 Trafikverket utser opartisk värderingsman som tar fram underlag i ersättningsfrågor som intrång i mark och avskuren jordbruksmark. Trafikverkets markförhandlare kommer efter att planen vunnit laga kraft kontakta samtliga som bedöms ha rätt till ersättning för tecknande av avtal.

Skapat av
Eriksson Emma, IVmr2

Dokumentdatum
2024-11-06

För Trafikverket Mellersta regionen den 2024-11-06



Emma Eriksson, projektledare

Dokumentegenskaper: Skapat av Eriksson Emma, IVmr2 Ärendenummer TRV 2023/18894, Dokumentdatum 2024-11-06, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Skapat av
Eriksson Emma, IVmrv2
Ärendenummer
TRV 2023/18894

Dokumentdatum
2024-11-06

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Tredje kompletterande granskningsutlåtande rörande vägplan för Korsningsåtgärd på väg 233/250, Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Detta kompletterande granskningsutlåtande upprättas efter genomförd tredje kompletterande granskning av förslag till vägplan för ombyggnad av korsning mellan väg 233 och 250 i Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län.

Planförslaget har varit tillgängligt för granskning under perioden 2024-10-16 till och med 2024-11-05.

Med anledning av granskningen har 2 stycken yttranden inkommit, vilken numrerats 1 till 2.

Yttrande nr 1

Försvarmakten
Mellersta Militärregionen
Ulrica Flemström
Kungsängen

I yttrandet framförs följande:

1.1 Som sektorsmyndighet bedömer och yttrar sig Försvarmakten över samhällsplaneringsåtgärder som kan komma att påverka riksintressen för totalförsvarets militära del. Försvarmakten värdesätter att kunna bidra och delta så tidigt som möjligt i processerna, men då antalet inkommande formella remisser och andra typer av uppdrag inom fysisk planering är stort så behöver myndigheten göra prioriteringar av våra resurser i dessa frågor.

Försvarmakten kommer därmed inte handlägga denna remiss vidare.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

1.1 Trafikverket noterar.

Yttrande nr 2

Polismyndigheten
Roger Ogemar
Skepparbacken 5 Västerås

I yttrandet framförs följande:

2.1 Polisens synpunkt är i grunden att något bör åtgärdas i aktuell korsning.

2.2 Polisens uppfattning är att flest olyckor sker då fordon på väg 233 från Skinnskatteberg inte uppfattar att korsningen kommer, och därför för sent upptäcker eventuella korsande fordon som har företräde.

Vårt förslag är att förskjuta väg 233 norrut in på grusplanen. Dels får de en chikan som uppmärksammar trafikanterna om stoppet, dels får de en längre sträcka att hinna uppfatta fordon från Kolsvahållet på väg 250.

Faran med att förskjuta norrgående väg 250 österut, är att mycket tung trafik kommer från Fagerstahållet, där det först lutar nedför, den är dessutom kurvig. Även om skyltningen skulle bli bättre och hastigheten sänks från Fagerstahållet, kommer de med stor sannolikhet ha svårt att upptäcka korsningsförskjutningen i tid, särskilt när halkan kommer framåt vintern då många tunga fordon kan väga så mycket som 74 ton.

Polisen förespråkar därför att väg 233 från Skinnskatteberg förskjuts norrut istället.

Kommentar från Trafikverket Mellersta regionen

2.1 Trafikverket delar uppfattningen om att åtgärder behövs i aktuell korsning, vilket är anledningen till att vägplanen tas fram.

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

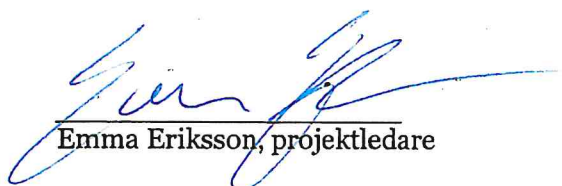
Eftersom väg 233 har ett högre årsdygnstrafik och för att skapa ett bättre trafikflöde är Trafikverkets förslag att väg 250 flyttas för att skapa den förskjutna trevägskorsningen. En separat framställan har gjorts till länsstyrelsen om hastighetssänkning på väg 250 från Fagerstahållet. Val av skyltning och dess placering kommer att ses över i nästa skede av projektet.



Skapat av
Eriksson Emma, IVmrv2

Dokumentdatum
2024-11-06

För Trafikverket Mellersta regionen den 2024-11-06



Emma Eriksson, projektledare

Dokumentegenskaper: Skapat av Eriksson Emma, IVmrv2 Ärendenummer TRV 2023/18894, Dokumentdatum 2024-11-06, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Bilaga 2

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 12 november 2025**.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/134939, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-10-08, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Bilaga 3

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Ärendenummer
TRV 2024/134939
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-10-08

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/134939, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-10-08, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

