

Ransta nästa Bygdegårdsförening
Att: Gunnar Axinge, Dennis Hilmarsen, David Ramsey,
Göran Wallin



Svar på öppet brev från arbetsgruppen Bredda vägen

Hej,

Vi ber först om ursäkt för att svaret dröjt.

Vi har för enkelhets skull delat upp svaren så att de som hör till den statliga infrastrukturen är för sig och den kommunala för sig.

Frågor som rör Trafikverkets infrastruktur.

Järnvägsövergångarna

Båda övergångarna är utrustade med ljussignaler och helbommar dvs bommarna spärrar båda körfälten i båda riktningarna, vilket är den säkraste utformningen. Vi har 7 rapporterade händelser sedan 2009 på övergångarna vilket i jämförelse med andra järnvägsövergångar är väldigt få. Av de incidenter som vi har fått rapporterade är bompåkörningar från fordon vanligast. Dessa kan bero på flera saker antingen att man av någon anledning hamnar mellan bommarna när de fälls ner och att man för att komma av spåret kör igenom bommarna, eller att man inte observerat att de redan ligger nere och kör in i dem utifrån. Påkörningarna har mestadels skett på den norra anläggningen. Vi har inte fått några rapporter om personskador. Eftersom det är helbommar finns det inget krav på fri sikt.

Vi kommer ändå be vår drift entreprenör att se över dessa för att se om det finns behov av och möjlighet att förbättra sikten. Ingen av korsningarna är i dagsläget prioriterade för ytterligare åtgärder, men om vi får loss lite medel så kommer vi att göra en studie som syftar till att hitta lösningar som minskar ner tiden som bommarna ligger nere samt se över plattformen. Totalt i regionen har vi ca 730 järnvägsövergångar varav ca 200 har samma säkerhetsnivå som korsningarna i Ransta.

Väg 726 och väg 723

Väg 726 är en 5,8 meter bred länsväg med 1060 fordon per dygn varav 90 fordon är tung trafik. Skyltad hastighet är 70 km/h och genomsnittshastigheten för personbilar är 69-74 km/h och 65-74 km/h för tung trafik. Båda ligger inom normalspannet. Trafiken har ökat marginellt sedan 1988 då vägen trafikerades

av 840 fordon per dygn. 2 olyckor med personskador finns inrapporterade i våra system, ingen av de med svårt skadade personer och båda på väg 56 vid korsningen. Även efter en exploatering och ökad befolkning i Ransta enligt kommunens planer anser vi att vägen har en godtagbar standard. Vi förstår om trafiken på väg 56 vid Tomtakorset kan upplevas som intensiv men vi har inte heller där några planer att bygga om korsningen då den uppfyller godtagbar standard.

Väg 723 är en lågtrafikerad 4,5 meter bred länsväg med 260 fordon per dygn varav 25 fordon är tung trafik. Skyltad hastighet är 70 km/h och genomsnittshastigheten för personbilar är 63-69 km/h och 59-66 km/h för tung trafik. Båda ligger under normalspannet. Trafiken har ökat marginellt sedan 1988 då vägen trafikerades av 230 fordon per dygn.

Parkeringsfrågan vid badet har diskuterats tidigare. Problemet är bristen på en parkering, men då det inte är en anordnad badplats är det bara markägaren som kan ombesörja detta. Varken Trafikverket eller kommunen kan anordna någon parkering i dagsläget. Sedan förra året råder det parkeringsförbud på väg 723 mellan väg 56 och 2,1 km österut under sommarhalvåret. Det innebär att polisen nu har möjlighet att vidta åtgärder om detta inte efterlevs. Förhoppningsvis har detta förbättrat situationen.

I Västmanlands län är det Region Västmanland som i sin roll som planupprättare tar fram och fastställer den regionala planen för transportinfrastruktur och därmed beslutar vilka investeringsåtgärder på det regionala vägnätet som Trafikverket ska utföra under planperioden.

I gällande plan finns inga medel avsatta för standardhöjande åtgärder av det slag ni efterfrågar. Det är dessutom generellt sett mycket svårt att få positiv samhällsekonomisk nytta på åtgärder på det lågtrafikerade vägnätet (färre än ca 1000 fordon per dygn).

I Trafikförordningen (1998:1276) finns generella regler för alla slags trafikanter. Förare har ett ansvar att anpassa hastigheten efter väg och siktförhållanden. En hastighetsbegränsning är den högsta tillåtna hastigheten och inte den hastighet det är mest lämpligt att färdas i. Att trafikanter framför sitt fordon i strid mot de generella hänsynsreglerna är i sig inte motiv för att vidta fysiska åtgärder i trafikmiljön.

Länsstyrelsen är den instans som prövar önskemål om hastighetsförändringar.
Länk till Länsstyrelsen:

<https://www.lansstyrelsen.se/vastmanland/samhalle/trafik-och-infrastruktur/foreskrifter-i-trafiken.html>

Frågor som rör Sala kommun.

Detaljplaner och översiktsplaner

Sala kommun skickar alltid ut pågående planer till flertal remissinstanser där Trafikverket är en av dem. När ett behov av att utöka infrastrukturens kapacitet uppstår meddelar Trafikverket detta och det diskuteras även internt inom kommunen. För ytterligare frågetecken kring detta kan Plan- och utvecklingsenheten kontaktas men det finns även bra information på Boverkets hemsida, länk till rätt sida <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplanprocessen/>.

Stationsvägen och Kärrbäcksbovägen

Stationsvägen har fått sänkt hastighet till 30 km/h i och med att vi projekterar för en ny gång- och cykelväg längs Kärrbäcksbovägen studerar vi även var eventuellt nya passager av Kärrbäcksbovägen är möjligt för att höja säkerheten för de oskyddade trafikanterna.

I pendlarparkeringsfrågan ligger även ett förslag på eventuellt nya hållplatslägen och en utredning om hur en ny gång- och cykelväg, som binder samman Ransta skola och Stationsbyggnaden/Ransta nästa.

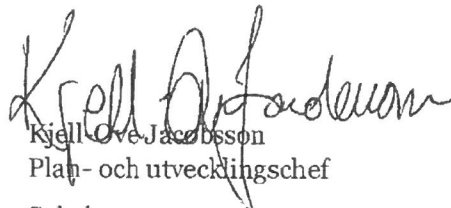
Ransta pendlarparkering

En detaljplan arbetas med för Ransta pendlarparkering. För status och lägesuppdatering kan projektansvarig kontaktas. Planarkitekt Martin Röjestål, Martin.Rojestal@sala.se, 0224 - 74 73 24.

Vänlig Hälsning



Tomas Holmlund
Trafikverket



Kjell-Ove Jacobsson
Plan- och utvecklingschef
Sala kommun