

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 288 Gimo - Börstil

Östhammars kommun, Uppsala Län

Vägplan 2023-11-23



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-11-23

Ärendenummer: TRV 2019/48564

Uppdragsnummer: 880007

Kontaktperson: Jan Nyman, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan under vintern 2019/2020	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med Östhammars kommun	9
3.1.3.	Samråd med Region Uppsala	10
3.1.4.	Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ under sommaren 2020	15
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	15
3.2.2.	Samråd med Östhammars kommun	17
3.2.3.	Samråd med Region Uppsala	18
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	20
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	24
3.3.	Samråd om nya inriktningen inför Länsstyrelsens nya beslut om betydande miljöpåverkan våren 2022	30
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	30
3.3.2.	Samråd med Östhammars kommun	34
3.3.3.	Samråd med Region Uppsala	35
3.3.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	37
3.3.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	38
4	Samråd vid utformning av planförslaget under 2023	40

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

1 Sammanfattning

Väg 288 går från Uppsala till Östhammar och är en viktig väg med betydelse för pendling både med kollektivtrafik och bil. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten till olika funktioner och aktiviteter såsom arbetsplatser, skolor och andra samhällsfunktioner samt fritidsaktiviteter i regionen. Mellan Uppsala och Gimo har väg 288 etappvis fått en höjd standard och byggts ut till mötesfri landsväg men för den sista etappen mellan Gimo och Börstil kvarstår planering och utbyggnad.

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och minska restider för samtliga trafikanter. Vägen planeras att delvis få en ny sträckning som möjliggör för en mötesfri landsväg och att minst 95% av sträckan har en hastighetsgräns om 100 km/tim. Inom ramen för vägplanearbetet ska lokalisering, utformning och miljöpåverkan av den nya vägen utredas.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att få deras synpunkter och kunskap. Alla synpunkter som kommer in under samråd sammanställs i samrådsredogörelsen. Inkomna synpunkter hanteras i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Vägplanen, och dess första skede samrådsunderlag, var ute på samråd under perioden 2019-12-04 till 2020-01-13. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Trafikverket har också annonserat i ortstidningen Upsala Nya tidning, UNT, att samrådsunderlaget har varit tillgängligt och återgett hur det gått att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Under samrådet bjöd Trafikverket in allmänheten till öppet hus i Hökhuvuds bygdegård 11 december 2019. Under våren 2020 beslutade Länsstyrelsen i Uppsala län att projektet antas innebära betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning skulle tas fram parallellt med att arbetet med vägplanen fortskrider.

Vägplanen gick sedan in i nästa skede, samrådshandling val av lokalisering. En samrådshandling för val av lokalisering var ute på samråd under perioden 2020-06-03 till 2020-07-01.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets webbplats, <https://www.trafikverket.se/gimo-borstil/>. Trafikverket annonserade även i ortstidningen Upsala Nya tidning, UNT, samt Post- och inrikes tidningar att samrådshandlingen val av lokalisering har varit tillgängligt och återgett hur det gått att lämna synpunkter. Samrådshandlingen val av lokalisering och samrådsredogörelsen utgjorde underlag för beslut om vägkorridor. Med hänsyn till Covid-19 genomfördes samrådet helt digitalt och presentationer samt en digital enkät för synpunkter har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats. Trafikverket har också haft möten med företrädare för Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala och Östhammars kommun.

Under 2020 började Trafikverket studera hur ombyggnationen av vägen kunde möjliggöras för att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten till en lägre kostnad. Inriktningen blev då att så stor del av sträckan som möjligt skulle bli mötesseparerad i befintlig sträckning utan alternativa lokaliseringar.

Med anledning av den nya inriktningen och eftersom projektets omfattning och målsättning förändrades börjades planlägningsprocessen från början och ytterligare samråd hölls från den 14 februari 2022 till den 11 mars 2022 för Samrådsunderlag, daterad 2022-02-03.

Efter genomförda samråd har Trafikverket under 2023 backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som förordades i samrådshandling val av lokalisering 2020. Det arbetet är nu i skede samrådshandling. Under samrådshandlingskedet kommer samrådsmöte på orten att genomföras.

Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar från möten med myndigheter och minnesanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2019/48564. Med hänsyn till Covid-19 har tidigare samråd delvis genomförts digitalt med presentationer samt en digital enkät för synpunkter tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

Denna samrådsredogörelse behandlar samtliga samråd som genomförts under hela processen att ta fram vägplan för sträckan.

2 Samrådsrets

Eftersom inga utredningar kring korridoralternativ eller markanspråk har gjorts i det här skedet anses alla boende inom utredningsområdet ingå i samrådsretsen. Trafikverket har bjudit in boende i området att delta i samrådsprocessen genom att annonsera i ortstidning med information om samråd och var handlingar varit tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Utöver det har mejl gått ut till Östhammars kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län och Region Uppsala.

3 Samråd

Nedan sammanfattas yttranden och synpunkter som inkommit under arbetet med projektet samt hur dessa har behandlats. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade tjänsteanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienumret TRV 2019/48564.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan under vintern 2019/2020

Vägplanen, och dess första skede samrådsunderlag, var ute på samråd under perioden 2019-12-04 till 2020-01-13. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Trafikverket har också annonserat i ortstidningen Upsala Nya tidning, UNT, att samrådsunderlaget har varit tillgängligt och återgett hur det gått att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Under samrådet bjöd Trafikverket in allmänheten till öppet hus i Hökhuvuds bygdegård 11 december 2019. Under våren 2020 beslutade Länsstyrelsen i Uppsala län att projektet antas innebära betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning skulle tas fram parallellt med att arbetet med vägplanen fortskrider.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2019-12-10 samråd, presentation, Länsstyrelsen i Uppsala län

På mötet presenterades projektet och kultur- och miljövärden inom utredningsområdet. Länsstyrelsen informerade om att en mer detaljerad naturvärdesinventering kommer behövas för den korridor som Trafikverket önskar gå vidare med. Det är viktigt att kommande naturvärdesinventering görs parallellt med utredningar avseende kulturmiljön. Arkeologiska undersökningar ska även göras. Länsstyrelsen framhåller också att en antikvarie kan komma att behövas för att analysera Börstils och Hökhuvud kyrka.

2020-02-18 samråd, yttrande samrådsunderlag

I yttranden uppmärksammar Länsstyrelsen Trafikverket att Östhammars kommun under 2019 tagit beslut om att Översiktsplanen från 2016 behöver uppdateras.

Länsstyrelsen redogör att området återfinns inom riksintresse för kulturmiljövård, Gimo bruk C22, och därför är den berörda sträckan mycket viktigt ur en kulturhistorisk synvinkel såväl vad gäller brukshistoria som medeltida kyrkomiljöer. Stor hänsyn ska tas till kyrkorna i Hökhuvud och Börstil och deras betydelse som landmärken samt blickfång i landskapet. Länsstyrelsen uppmärksammar även att den åkermark som omger kyrkorna påvisar kyrkornas historiska placering i kulturlandskapet och därför är det viktigt att åkermarken även i fortsättningen skapar en inramning åt kyrkobyggnaderna. En ny vägsträckning bör inte dras för nära kyrkorna. Samma hänsyn ska även tas till de tillhörande prästgårdarna och övriga kulturhistoriska värdefulla byggnader. Gårdar och miljöer ska förbi intakta så skada på kulturmiljön undviks.

Länsstyrelsen informerar också om att regionala och kommunala kulturmiljöprogram inte finns omnämnda i handlingen. Länsstyrelsen uppmärksammar särskilt Gimo bruk, odlingsbygden norr om Hökhuvuds kyrka samt kulturmiljöområde vid Skäfthammars kyrka, även om Olandsån som värdefullt vattendrag och ett område norr om Hökhuvuds kyrka som är särskilt bevarandevärt avseende odlingslandskapet.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att en kulturarvsanalys, landskapsanalys och arkeologisk utredning ska tas fram.

Då en lokaliseringsutredning av olika korridoralternativ ännu inte tagits fram framhåller Länsstyrelsen att de i dagsläget inte kan bedöma påverkan på naturmiljön. Under arbetet med naturvärdesinventering i fält och fördjupande landskapsanalyser som ska tas fram behöver Trafikverket konkretisera vilka skyddsåtgärder som kommer vitas för att minimera negativ påverkan på naturmiljön. Om det framåt i processen skulle visa sig att det trots skyddsåtgärder återstår en betydande skada på naturmiljön anser Länsstyrelsen att kompensationsåtgärder behöver tas fram.

Länsstyrelsen informerar också om att artskyddsfrågan behöver utredas samt vilka åtgärder som kommer vitas för att undvika och minimera negativ påverkan.

Då landskapsbildens präglas starkt av kulturlandskapet och landskapets historia ser Länsstyrelsen positivt på att Trafikverket i ett tidigt skede tagit fram och framåt avser att fördjupa landskapsanalysen. Länsstyrelsen betonar att det är av vikt att hänsyn tas till landskapsbildens och sambanden mellan dess olika värden.

Länsstyrelsen redogör att samrådsunderlaget påvisar att ett 50-tal fastigheter vid Hökhuvud ligger nära befintlig väg. Länsstyrelsen betonar att det finns en stor risk för höga bullernivåer vid de befintliga bostäderna vid en hastighetshöjning till 100 km/tim och förordar därför att inriktningen i första hand bör vara att välja en ny dragning av den nya vägen inom utredningsområdet vid Hökhuvud. Detta för att minimera buller vid bostäderna. En ny vägsträckning vid Hökhuvud är att föredra enligt Länsstyrelsen istället för att vidta väg- och/eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Ljudnivåerna ska beräknas framåt i processen vid bostadshusen.

Länsstyrelsen uppmärksammar även Trafikverket på att Hökhuvud är utpekad som expansionsområde för bostäder i Östhammars kommun översiktsplan från 2016.

Nuvarande sträckning av väg 288 går idag inom Gimos yttre vattenskyddsgräns. Länsstyrelsen ser det fördelaktigt om vägen även i framtiden kan utgöra samma avgränsning samt att vägen hamnar enbart delvis utanför vattenskyddsområdet.

Länsstyrelsen vill också informera om att befintliga vägar inom Gimo vattenskyddsområde har restriktioner för användningen av vägsalt på grund av förhöjda värden av kloridhalt i grundvattnet i

Gimos grundvattentäkt. För att minimera risken att halten blir högre ser Länsstyrelsen det lämpligt att Trafikverket ser över eventuella alternativa lösningar för halkbekämpning om vägen hamnar inom ett vattenskyddsområde eller område för vattentäkt.

Det finns även ett grundvattenmagasin vid Hökhuvud som inte har något formellt skydd, däremot utgör den ett uttag för att avlasta grundvattentakten i Gimo. Även detta magasin påvisar en risk för höga halter av klorid. Skulle det visa sig att vägen går genom grundvattenmagasinet vid Hökhuvud behöver avvattning av vägen ledas bort till lokalrening utanför magasinet. Saknas skyddande lerlager eller om det kommer tas bort där vägen föreslås är detta nödvändigt.

Inom området för grundvattenförekomster finns det idag lera som utgör ett skydd för grundvattnet. Länsstyrelsen framhåller att det värde som leran utgör bör beaktas. Likväl bör detta studeras vid utformning av diken.

Att påverkan på yt- och grundvatten utreds och att vägen utformas så påverkan på vatten undviks är viktigt menar Länsstyrelsen. Det är också av vikt att risken för föroreningar beaktas. Stor hänsyn ska tas till grundvattenförekomster betonar Länsstyrelsen. Länsstyrelsen uppmärksammar även Trafikverket på att arbetet med vägen kan innebära att dispens från skyddsföreskrifter för vattenskyddsområde behöver ansökas hos Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen informerar om att åtgärder inom vattenområdet kan vara vattenverksamhet vilket är en tillståndspliktig verksamhet som söks hos Mark- och miljödomstolen i Nacka tingsrätt. Vissa mindre åtgärder kan anmälas hos Länsstyrelsen. Även grundvattenbortledning är en tillståndspliktig åtgärd.

Länsstyrelsen redogör att de delar Trafikverkets uppfattning att anläggande av bro kräver tillstånd för vattenverksamhet.

Vid anläggande och byte av trummor i småvattendrag och skogsbäckar är det prioriterat att vandringsmöjligheten för vattenlevande organismer inte försämras och om möjligt förbättras. Länsstyrelsen informerar också om att det pågår ett arbete hos dem kring restaurering av vattendrag och att avlägsna vandringshinder för att nå målen enligt ramdirektivet för vatten.

Då det finns flera markavvattningsföretag i området belyser Länsstyrelsen att byggnationen inte får påverka syftet och funktionen av dessa. Dialog med företagen är av vikt. Sker en förändring av flöde och/eller förändring i mängd vatten måste detta hanteras genom omprövning av markavvattningsföretagen.

Att skapa trygga och säkra passager samt hållplatser för gående och cyklister ser Länsstyrelsen som viktigt då en mötesfriväg kan skapa en barriär för oskyddade trafikanter. Det ska vara möjligt att ta sig mellan de båda sidorna av vägrummet. Att en gång- och cykelväg finns med i processen från start ser Länsstyrelsen positivt på. Vid utformningen av passager bör fokus vara på att förbättra trafiksäkerheten.

Länsstyrelsen framhåller också att verksamma inom jord- och skogsbruk ska ha en fortsatt åtkomst med arbetsfordon, utan att det medför en risk för resterande trafikanter.

Länsstyrelsen ser det som fördömligt att Trafikverket beaktat de rådande klimatförändringarna och dess påverkan i handlingarna. Men detta sagt vill Länsstyrelsen även framhålla att detta bör arbetas in i det strategiska arbetet med en nysträckning av vägen. Särskilt pekar Länsstyrelsen på det förändrade klimatet under vinterhalvåret och hur temperaturen växlar kring fryspunkten för vatten (nollgenomgångar). Detta bör Trafikverket beakta och restriktioner kring halkbekämpning inom vattenskyddsområden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen angående Östhammars kommuns översiktsplan och dess uppdatering, vilket kommer att beaktas framåt i processen.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att sträckan är viktig ur en kulturhistorisk synvinkel. Trafikverket kommer att genomföra en kulturmiljöanalys, och inom ramen för detta arbete analyseras kyrkorna och de kulturmiljöer som är kopplade till dem. Trafikverket ser att kyrkorna är ett av flera kulturmiljövärden i området.

Trafikverket tackar för upplysningen om de kommunala och regionala dokumenten, dessa underlag kommer ingå i kulturmiljöanalysen. I det fortsatta arbetet med vägplanen pågår en kulturarvsanalys. Vidare är en arkeologisk utredning beställd.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om att naturvärdesinventeringar i fält och fördjupande landskapsanalys ska tas fram och dessa analyser pågår. I arbetet framåt med vägplanen kommer Trafikverket att studera skyddsåtgärder för att minimera negativ påverkan på naturmiljön, vid behov kommer även kompensationsåtgärder att undersökas.

Vid behov kommer inventeringar av relevanta artgrupper att genomföras, och dess resultat blir sedan vägledande för hur arbetet med vägen kan undvika negativ påverkan på skyddade arter.

Trafikverket delar Länsstyrelsens bild om att det är viktigt att ta hänsyn till landskapsbilden i det fortsatta arbetet med vägplanen. Framtagande av en fördjupade landskapsanalys pågår.

Att omlokalisera väg 288 till en ny sträckning utanför Hökhuvud är en av huvuduppgifterna i projektet, bland annat för att skapa en god ljudmiljö för de boende i området.

Trafikverket kommer att ta hänsyn till samtliga grundvattentäkter som återfinns i området vid lokalisering och utformning av vägen. Trafikverket instämmer att det är viktigt att vägen utformas så negativ påverkan på grundvatten undviks, såväl inom som utanför vattenskyddsområden. Trafikverket noterar riskerna kopplade till markföroreningar och dess negativa påverkan på vattenkvalitén. Likaså kommer föroreningar kopplat till dagvattenhanteringen utredas vidare för att undvika påverkan.

Trafikverket noterar de eventuella tillstånd och dispenser som kommer att krävas framåt i processen. Trafikverket kommer att ansöka om de tillstånd och dispenser som krävs för den lokalisering som väljs. Vidare noterar Trafikverket det arbete som pågår hos Länsstyrelsen enligt ramdirektivet för vatten, vilket kommer att beaktas framåt.

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att identifiera respektive trafikantgrupps behov längs sträckan. Trafikverket kommer att arbeta med frågor som berör trygghet där det finns behov. Trafiksäkerhet är en viktig aspekt i projektet som helhet.

Trafikverket kommer sträva efter att minimera negativ påverkan på tillgänglighet till markområden för de verksamma inom jord- och skogsbruk. Detta kommer att undersökas närmare framåt i processen med vägplanen.

Trafikverket noterar informationen kopplade till klimatförändringar, då bland annat ökade risker kopplade till översvämningar och erosion.

2020-03-27, samråd, yttrande beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Uppsala län fattade beslut 2020-03-27 att projektet medför betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram parallellt med att arbetet med vägplanen fortskrider. Länsstyrelsen motiverar beslutet med att projektet innebär ett stort intrång i ett kulturhistoriskt känsligt landskap som i delar omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, kallat Gimo bruk C22, kulturlandskap med fornlämningsmiljöer och medeltida kyrkomiljöer. Projektet innebär även en risk för påverkan på yt- och grundvatten och påverkan på människors hälsa genom buller. Länsstyrelsen nämner även påverkan på naturmiljö.

Trafikverkets kommentar: En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, är framtagen till projektet och kommer uppdateras parallellt med vägplanen.

3.1.2. Samråd med Östhammars kommun

2019-10-21 samråd, presentation

Ett inledande möte har hållits med Östhammars kommun och Region Uppsala. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, processen och projektmål.

På mötet framkom att kommunen och regionen ville se ett ökat fokus på en vägutformning som gynnar kollektivtrafikresenärer och som möjliggör för cykelpendling. Parterna framhöll också ett önskemål om passager för gång- och cykeltrafikanter. På mötet betonades det, att Trafikverket ska undersöka möjligheten att kombinera viltpassager med passager för gång- och cykeltrafik.

Trafikverket kommenterar: Det kommande arbetet med vägplanen får utvisa vilken ambitionsnivå som ska gälla för respektive trafikantslag. Trafikverket för gärna en fortsatt dialog om detta.

2020-01-20, samråd, yttrande samrådsunderlag

Kommunen anser att restidsminskningar för kollektivtrafikresenärer och skolskjuts bör nämnas i projektmålen för att understryka vägens nytta för samtliga resenärer. Vidare anser kommunen att det saknas ett projektmål för gång- och cykeltrafik.

Kommunen lyfter också fram att den planerade byggnationen för slutförvaret för uttjänt kärnbränsle vid Forsmark kärnkraftverk kommer leda till en ökad trafik på väg 76, vilket ställer stora krav på utformningen av korsningspunkten mellan väg 288 och väg 76. Detta är aktuellt förutsatt att byggnationen kommer till stånd, och enligt kommunen är det troligt att beslut om detta fattas under 2020-2021. Kommunen upplyser även om att vägen kommer trafikeras av personer som jobbar skift, och framhåller att samrådsunderlaget endast fokuserar på dagpendling. Kommunen anser att den trafik som kan alstras till följd av den planerade byggnationen vid Forsmarks kärnkraftverk bör redogöras tydligare i nollalternativet.

Kommunen belyser även vikten av att det finns god skyltning till målpunkter och funktioner längst väg 288. Om vägen framåt i processen skulle anläggas nära Lyssnarbergets naturreservat ser kommunen en risk att naturreservatet kan komma att bli bullerutsatt, vilket kan försämra friluftskvaliteterna. Kommunen anser också att Lyssnarbergets naturreservat behöver beskrivas närmre utifrån friluftskvaliteterna. Det är viktigt för kommunen att naturområdena även i framtiden är enkla att nå såväl med bil som till fots och med cykel.

Kommunen påpekar också att det finns ytterligare en vattenförekomst att skydda. Likväl anser kommunen att alla befintliga dricksvattenresurser ska skyddas längst med sträckan. Framåt i processen bör även gestaltungsavsikter beskrivas mer detaljerat. Slutligen anser kommunen att naturvärdena i vatten ska belysas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar till sig kommunens önskan att lägga till och korrigera projektmålen. Trafikverket kommer att komplettera listan med projektmål så att den i större utsträckning täcker in samtliga trafikantslag.

I det kommande arbetet med vägplanen kommer Trafikverket att ta i beaktande att trafiken till och från Forsmark kärnkraftverk kan komma att öka. Likväl att vägen även trafikeras av personer som arbetar obekvämt arbetstid. Samrådsunderlaget är utvecklat i projektets inledningsskede och således även nollalternativet. Nollalternativet kommer att uppdateras framåt i processen.

Trafikverket tar också med sig kommunens vilja om god skyltning till målpunkter längst med sträckan. Framåt i processen kommer en bullerutredning och eventuella skyddsåtgärder, enligt Trafikverkets rutiner, att genomföras för valt vägsträckning där målsättningen är att skapa en god ljudmiljö längst med vägsträckan. Möjligheter att nå naturområden kommer att studeras närmare framåt i processen, och även friluftsför- och naturintressen kommer att undersökas.

Vägens kommande gestaltungsavsikter kommer att belysas mer detaljerat när en korridor för vägen är vald.

Trafikverket tar till sig att det finns ytterligare en vattenförekomst att skydda inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att undersöka detta närmare framåt i processen för att minimera vägens påverkan på dessa. Likaså kommer grundvattenförekomster att beaktas under arbetet.

Beroende på val av väglinje och vägens utformning kommer det att göras bedömningar av behovet av ytterligare naturvårdsinventeringar. Det gäller både vatten- och landmiljöer och de arter som finns där. Det ska även bedömas om det behövs särskilda åtgärder för att ta hänsyn till olika arter och naturmiljöer.

3.1.3. Samråd med Region Uppsala

2019-10-09, samråd, skype-möte

På mötet lämnade Regionen synpunkter på det kommande arbetet med lokalisering och utformning av vägen. Regionen understryker vikten av att det ska vara möjligt att cykla hela vägen från Gimo till Börstil. Det behöver inte vara en separat gång- och cykelväg på hela sträckan utan det går att nyttja befintliga vägar på flera ställen. Regionen presenterade en skiss på hur en sådan lösning kan komma att se ut. Vidare föreslås också infartsparkeringar i Uppskedika, Börstil och Hökhuvud för att möjliggöra kombinationsresor mellan bil och buss. Regionen föreslår också en viss utglesning av busshållplatser på sträckan och anser att dessa ska ha gång- och cykelvägsanslutning. Möjlighet för oskyddade trafikanter att passera vägen behöver också tillgodoses med gång- och cykelportar längs sträckan.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att undersöka möjligheterna att anlägga en eller flera pendlarparkeringar vid lämpliga målpunkter.

2019-10-21 samråd, presentation

Ett inledande möte har hållits med Östhammars kommun och Region Uppsala. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, processen och projektmål. För mer info om vad som framkom på mötet se under rubriken "3.1.2. samråd med Östhammars kommun".

2020-01-20 samråd, yttrande samrådsunderlag

Region Uppsala delar inte Trafikverkets åsikt att vägen bara är viktig för pendling med bil och kollektivtrafik, utan Regionen anser också att vägen är viktig för cykel. Region Uppsala understryker att väg 288 mellan Uppsala och Östhammar, "Östhammarstråket", är utpekad som regionalt stråk för cykel- och kombinationsresor varför Regionen efterfrågar cykelbarhet på hela sträckan samt goda möjligheter att byta från bil och cykel till kollektivtrafik.

Regionen poängterar också att målsättningen att skapa en trafiksäker väg delas av Region Uppsala och Östhammars kommun som också arbetat för denna ombyggnation.

Regionen anser också att restidsminskningar för cyklister och kollektivtrafikresenärer ska inkluderas i projektmålen.

Utöver projektmålen som nämns i samrådsunderlaget vill Region Uppsala att Trafikverket ska komplettera med följande mål:

1. Förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken och skapa förutsättningar för kombinationsresor för gående och cyklister.
2. Förbättra restiden för kollektivtrafiken längs hela sträckan
3. Att öka framkomligheten för nationell och regional godstrafik.
4. Att öka trafiksäkerheten längs sträckan för fordonstrafik, gående och cyklister.
5. Att möjliggöra bättre, fler och säkrare cykelresor i Uppsala läns utpekade cykelstråk mellan Gimo och Östhammar.

Region Uppsala uppmärksammar även Trafikverket att det finns fler busslinjer än vad som återges i handlingen.

Regionen framhåller också att parallellt vägnät kan användas för att öka cykelbarheten, Regionens uppfattning är att Trafikverket endast fokuserar på en separerad gång- och cykelväg.

Även nollalternativet anser Regionen bör kompletteras, bland annat menar Regionen att det saknas skrivningar om kollektivtrafiken. Vidare redogör Regionen att en ekonomisk kalkyl saknas då projektet inte är fullt finansierat i dagsläget. Avslutningsvis saknar Regionen en naturvärdesinventering av vattendragen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med Region Uppsala kring hur kollektivtrafiken kan trafikera den lösning som tas fram. Under 2020 och 2021 kommer Trafikverket att driva en rad samrådsaktiviteter för de nya alternativa vägkorridorerna. Region Uppsalas medverkan i samrådet är avgörande för att anpassa vägförslaget så att kollektivtrafiken och cykelbarheten gynnas så mycket som möjligt.

Trafikverket tar till sig att vägen är utpekad som prioriterat cykelstråk. Trafikverket anser också att väg 288 är viktig för cykling på sträckan mellan Gimo och Hökhuvud. När det gäller väg 288 betydelse för cykling mellan Hökhuvud och Börstil, kommer Trafikverket att inventera behovet av cykelåtgärder på sträckan. Utfallet av inventeringen kommer påvisa huruvida väg 288 mellan Gimo-Börstil är viktig för cykling. Trafikverket utreder inom ramen för uppdraget hur det befintliga vägnätet skulle kunna nyttjas av cykeltrafiken, antingen istället för en separerad cykelväg i samma

vägområde som väg 288, eller som en kombination av båda lösningarna. Trafikverket vill dock påpeka att Trafikverket har begränsade möjligheter att leda cykeltrafiken till vägar med annan väghållare.

Trafikverket kommer att komplettera avsnittet om tidigare utredningar så att det framgår att även Östhammars kommun och Region Uppsala har samma målsättning.

Trafikverket tar till sig Regionens önskan att lägga till och korrigera projektmålen. Trafikverket kommer att komplettera projektmålen så den i större utsträckning täcker in samtliga trafikantslag.

Trafikverket kommer att komplettera beskrivningen av befintlig väg så att det framgår vilka busslinjer som trafikerar vägen.

Samrådsunderlaget är utvecklat i projektets inledningsskede och således även nollalternativet. Längre fram i utredningsarbetet kommer fördjupade underlag att presenteras. Restid och samhällsnytta ur olika aspekter ingår som viktiga beslutsgrunder för val av korridor och beslut om att producera vägplanen, och kommer att framgå projektets SEB (Samlad effektbedömning).

Planläggningsarbetet för väg 288 Gimo-Börstil kommer att mynna ut i flera kostnadskalkyler med successivt ökande noggrannhet. Diskussionen om finansiering kommer att fortgå parallellt med planläggningen.

Beroende på val av väglinje och vägens utformning kommer det att göras bedömningar av behovet av ytterligare naturvärdesinventeringar. Det gäller både vatten- och landmiljöer och de arter som finns där. Det ska även bedömas om det behövs särskilda åtgärder för att ta hänsyn till olika arter och naturmiljöer.

3.1.4. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

2019-12-04 till 2020-01-13

Allmänheten och enskilda som kan komma att bli särskilt berörda har haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget under perioden 2019-12-04 till 2020-01-13. Trafikverket har hållit ett öppet hus för allmänheten i bygdegården i Uppskedika den 11 december 2019. 60 personer deltog på samrådsmötet.

Trafikverket har tagit emot sex skriftliga synpunkter från boende i området. Under samrådsdialogen i Uppskedika bygdegård har synpunkter kunnat lämnats muntligen till projektets företrädare. Samtliga synpunkter inkom under samrådstiden. Nedan redogörs dessa yttranden i teman.

Lokalisering

- Istället för att fortsatt leda trafiken genom Gimo borde det byggas en förbifart förbi Gimo för att få bort den genomgående trafiken i tätorten. Med en förbifart förbättras bullersituationen, närmiljön och trafiksäkerheten för boende i Gimo.
- Den mest effektiva vägen från Gimo till Östhammar är att leda trafiken på väg 292 och väg 76 via Harg istället för väg 288. Projektet bör därför ändras till att bygga ut väg 292 och väg 76.
- Det finns kritik mot att Trafikverket utesluter det tidigare diskuterade alternativet - att bygga en väg i helt ny sträckning från Gimo till Östhammar, den så kallade diagonalen. Diagonalen anses förkorta restiden mellan Gimo-Östhammar samtidigt som befintlig väg kan användas av kollektivtrafik, cykel och lokalväg för allmänheten.
- Trafikverket borde undvika att gå via Olandsån. Personen menar att en lokalisering av vägen genom Olandsådal strider mot de nationella miljö kvalitetsmålen och förstör kultur- och naturmiljön i området.

- Istället för att hitta en ny lokalisering av vägen borde Trafikverket bygga ut befintlig väg till 2+1 och där det är möjligt 2+2 för att undvika nya markanspråk som inte är i anslutning till befintlig väg. Även sträckan genom Hökhuvud bör behållas i nuvarande läge.
- Möjliggör för en sträckning söder om Hökhuvud, mellan Lysta/Hökhuvud.

Miljö

- En effektiv hantering av buller efterfrågas av de boende i området. Det begärs också att den ökade mängden luftföroreningar för boende i Gimo redogörs.
- Var generös med bullervallar då en hastighet om 100 km/tim kommer generera mer buller.
- De senaste tio åren har det förekommit en invasion av storfågel, främst tranor och svanar, kring Olandsån vilket bör belysas under "djurs rörelser".
- Det finns brister i kapitlet om ytvatten. Olandsådalens drabbas återkommande av översvämningar till följd av bristfällig vattenreglering i Gimo damm och Österbys Stordamm. Detta behöver beskrivas i planbeskrivningen och hanteras i den fortsatta planeringen av väg 288.
- Att Trafikverket fortsätter att driva projektet trots att det konstaterats att det finns skyddsvärda miljöer anser en person är anmärkningsvärt och strider mot projektets ambitioner.
- Beakta vattenskyddsområden.

Utformning

- Det efterfrågas en dialog angående vilka utfarter för jordbruket som kan vara kvar och vilka som behöver stängas.
- För att undvika irritation behöver Trafikverket utforma vägen för att minimera att långsamtgående fordon för jordbruket inte skapar köer och saktar ner trafiken på vägen. Avsnitt där omkörning är möjlig behöver placeras på ett smart sätt så det stämmer överens med jordbrukets rörelsemönster.
- Accelerations- och bromsfält efterfrågas vid på- och avfarter för att vägen ska ha 100 km/tim som maxhastighet i praktiken.
- Möjliggör en gång- och cykelväg längst med sträckan.
- Möjliggör för en cirkulationsplats vid korsningen väg 288 samt väg 76.
- En väg med högsta tillåtna hastighet om 80 km/h skulle vara tillräckligt.
- Utforma busshållplatserna extra långa för att möjliggöra omkörning.
- Viktigt att busshållplatserna bibehålls i den mån det är möjligt.
- Möjliggör en pendlarparkering för boende i Valö och Hökhuvudsbygden.

Genomförande

- Att byggandet sker på ett sätt som inte stör trafiken.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga inkomna synpunkter. Då åtgärder längs befintlig vägsträckning i åtgärdsvalsstudien har bedömts ge bättre måluppfyllnad för vägen än en helt ny sträckning, har utredningsområdet avgränsats så att det huvudsakligen omfattar området kring befintlig väg. I det kommande arbetet med vägplanen kommer alternativa vägkorridorer att studeras inom utredningsområdet. När den korridor och väglinje som ger störst

måluppfyllnad och tar hänsyn till befintliga värden valts, kommer vägen att projekteras enligt vägars och gators utformning, VGU.

Trafikverket har skickat vidare synpunkter på att bygga ut väg 292 och väg 76 internt till avdelningen Planering. Trafikverket Planering ansvarar för prioritering av åtgärder.

Beroende på val av väglinje och vägens utformning kommer det att göras bedömningar av behovet av ytterligare naturvärdesinventeringar. Det gäller både vatten- och landmiljöer och de arter som finns där. Det ska även bedömas om det behövs särskilda åtgärder för att ta hänsyn till olika arter och naturmiljöer. Likaså kommer buller att utredas och eventuella skyddsåtgärder föreslås, i enligt Trafikverkets rutiner, med målsättningen att skapa en god ljudmiljö längs med den valda vägdragningen. Trafikverket kommer också att utreda riskerna kopplat till översvämning i det fortsatta arbetet.

Trafikverket kommer att fortsätta att utreda de kulturvärden som finns i området för att möjliggöra en vägsträckning som tar hänsyn till och som skyddar de värden som återfinns i området. I det fortsatta arbetet med vägplanen genomförs en kulturarvsanalys, en naturvärdesinventering och landskapsanalys. Vidare är en arkeologisk utredning beställd.

I den kommande projekteringen kommer på- och avfarter att studeras närmare. På vägar med högsta tillåtna hastighet om 100 km/tim är det tillåtet med långsamtgående fordon.

Trafikverket anser att väg 288 är viktig för cykling på sträckan mellan Gimo och Hökhuvud. När det gäller väg 288 betydelse för cykling mellan Hökhuvud och Börstil, kommer Trafikverket att inventera behovet av cykelåtgärder på sträckan. Utfallet av inventeringen kommer påvisa huruvida väg 288 mellan Gimo-Börstil är viktig för cykling. Trafikverket utreder inom ramen för uppdraget hur det befintliga vägnätet skulle kunna nyttjas av cykeltrafiken, antingen istället för en separerad cykelväg i samma vägområde som väg 288, eller som en kombination av båda lösningarna. Trafikverket vill dock påpeka att Trafikverket har begränsade möjligheter att leda cykeltrafiken till vägar med annan väghållare.

Trafikverket för dialog med Region Uppsala för att tillgodose möjligheter att åka kollektivt längst med vägen även i framtiden.

Trafikverket kommer att undersöka möjligheterna att anlägga en eller flera pendlarparkeringar vid lämpliga målpunkter.

Trafik under byggnationen av vägen kommer hanteras i ett senare skede av processen.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2020-01-23, samråd, telefonsamtal

En dialog har även förts med Svenskt kärnbränslehantering, SKB. En snabb och säker utformning av väg 288 samt vidare koppling till Forsmarks kärnkraftverk och det påbörjade anläggningsprojektet för slutförvar av kärnbränsle är av betydelse för SKB. Byggnationen kommer att öka antalet sysselsatta vid Forsmarks kärnkraftverk under ett flertal år. Därför är trafiksäkerheten mellan Forsmark och Uppsala av vikt för SKB. Att minska restiden är också prioriterat för SKB.

Trafikverkets kommentar: I det kommande arbetet med vägplanen kommer Trafikverket att ta i beaktande att trafiken till och från Forsmark kärnkraftverk kan komma att öka.

2020-01-17, samråd, yttrande samrådsunderlag

Gästrike Vatten AB, GAVB, har lämnat ett skriftligt yttrande över samrådsunderlaget till Trafikverket. Gästrike Vatten ser positivt på att säkerheten längst med vägen kommer att öka och att hänsyn kommer tas till miljön. Gästrike Vatten framhåller att vägplanens utredningsområde berör fyra

kommunala vattentäkter. Vid en omdragning av väg 288 vid Hökhuvud måste Hökhuvuds vattentäkt lokaliserad vid Lystaås skyddas. Desamma gäller för vattentäkten i Roddarne. Gästrike Vatten anser att grundvattenförekomster ska belysas ytterligare i kommande handlingar.

Då Sveriges geologiska undersökning, SGU, utrett och uppdaterat sina kartor samt sin bedömning av grundvattenmagasinet vid Gimo och Börstil bör vägplanens kartmaterial uppdateras.

Gästrike Vatten betonar även att vattenförsörjningen i Östhammars kommun är mycket ansträngd. Därför förordas att alla åtgärder som berör och riskerar vattentäkterna bör undvikas.

Vidare belyser Gästrike Vatten att markföroreningar kan komma att påverka vattentäkterna, vid åtgärder vid kända eller troliga markföroreningar ska detta beaktas. Särskilt lyfter Gästrike Vatten sulfidhaltiga leror som ska hanteras med stor försiktighet.

Avslutningsvis anser Gästrike Vatten att Trafikverket måste beakta befintliga vattentäkter vid val av lokalisering. Detta med anledning av att alternativa vattenresurser saknas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ta hänsyn till samtliga grundvattentäkter som återfinns i området vid lokalisering och utformning av vägen. Trafikverket instämmer att det är viktigt att vägen utformas så negativ påverkan på vatten undviks, såväl inom som utanför vattenskyddsområden.

Trafikverket noterar att vattenförsörjningen i Östhammars kommun är mycket ansträngd.

Trafikverket noterar riskerna kopplade till markföroreningar och då särskilt sulfidhaltiga leror och deras negativa påverkan på vattenkvalitén.

I kommande kartmaterial kommer vattentäkten att redovisas. Trafikverket kommer att utgå ifrån det senaste materialet från SGU när kartor uppdateras.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ under sommaren 2020

Vägplanen gick sedan in i nästa skede, samrådshandling val av lokalisering. En samrådshandling för val av lokalisering var ute på samråd under perioden 2020-06-03 till 2020-07-01. Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets webbplats, <https://www.trafikverket.se/gimo-borstil/>. Trafikverket annonserade även i ortstidningen Upsala Nya tidning, UNT, samt Post- och inrikes tidningar att samrådshandlingen val av lokalisering har varit tillgängligt och återgett hur det gått att lämna synpunkter. Samrådshandlingen val av lokalisering och samrådsredogörelsen utgjorde underlag för beslut om vägkorridor. Med hänsyn till Covid-19 genomfördes samrådet helt digitalt och presentationer samt en digital enkät för synpunkter har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats. Trafikverket har även haft möten med företrädare för Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala och Östhammars kommun.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2020-09-04, samråd, yttrande val av lokalisering

Länsstyrelsen delar Trafikverkets ställningstagande att Turkos vägkorridor i delsträcka 2 samt Grå vägkorridor i vägsträcka 3 är att förorda i den fortsatta utredningen för vägplanen. I sin samlande bedömning har Länsstyrelsen inte kunnat ta ställning till om vägkorridor Turkos och Grå är att förorda ur ett vattenperspektiv. Länsstyrelsen betonar därför att påverkan på vattenskyddsområdet måste utredas vidare.

Länsstyrelsen meddelar också att de, ur en kulturmiljösynpunkt, att de förordar Turkos vägkorridor och att det höga kulturmiljövärdet kring Hökhuvuds kyrka är viktig att bevara i sin helhet. Den

Turkosa vägkorridoren tar också störst hänsyn till den landskapsbildskyddade miljön. Med detta sagt framhåller Länsstyrelsen att den nya vägen ska hålla en så låg profil som möjligt för att minska påverkan på landskapsbilden när den passerar dalgången. Detta är av vikt för hur den visuella påverkan blir i landskapet i stort och särskilt från kyrkoområdet. Grå vägkorridor anser Länsstyrelsen tar störst hänsyn till de befintliga kulturmiljövärdena. Turkos vägkorridor menar Länsstyrelsen kommer medföra negativ påverkan på de två gravfälten vilken korridoren sträcker sig mellan. Därför är det av betydelse att vägen mellan gravarna hålls smalare och placeras på maximalt avstånd från fornlämningarna. Former av kompensationsåtgärder bör studeras vidare.

Ur naturmiljösynpunkt förordar Länsstyrelsen vägkorridor Turkos och Grå. I det fortsatta arbetet är det viktigt att den sammanhängande arealen av naturmiljöer med påtagliga och höga naturvärden inte minskar och att en god tillgänglighet till betesmarker säkras. Former av kompensationsåtgärder vid ianspråktagande av naturmarken behöver undersökas vidare.

Länsstyrelsen meddelar också att de har viss svårighet att förorda något alternativ då det saknas underlag för vilken påverkan alternativen kan medföra på grundvattenförekomster, detta gäller särskilt delsträcka 2. Det Turkosa alternativet kommer dock inte passera över själva grundvattenförekomsten (WA58803362) vilket är positivt. För delsträcka 1 och 4 påverkas grundvattenförekomsterna (WA95964517) respektive (WA45581002) av transportsystemet, därför behöver åtgärder genomföras av Trafikverket. Länsstyrelsen betonar att det är av vikt att Trafikverket för dialog med Gästrike Vatten. Länsstyrelsen anser också att Trafikverket behöver se över möjligheterna att dagvattnet från vägen leds bort från grundvattenförekomsten.

Länsstyrelsen betonar särskilt vikten av att skydda de vattenresurser som finns eftersom Östhammars kommun har begränsade vattenresurser för dricksvattenförsörjning. I Östhammars kommun finns inga alternativa vattenskyddsområden därför måste alla de befintliga vattenresurserna skyddas med lämpliga åtgärder.

Samtliga vägkorridorer kommer att passera över Olandsån därför anser Länsstyrelsen att Trafikverket i den fortsatta planeringen tar hänsyn till och anpassar utformningen av bron för att minimera påverkan på vattendraget. Länsstyrelsen upplyser även att det vid Hökhuvud finns en strömsträcka som inte får påverkas.

Länsstyrelsen har noterat att ordet barriäreffekter ofta nämns i underlaget, men Länsstyrelsen saknar en närmare beskrivning av konsekvenser den nya vägen får och hur dessa kan begränsas. Detta behöver konkretiseras i det fortsatta arbetet. Enligt Länsstyrelsen är den vägtyp som planeras är en barriär, och svår att korsa för oskyddade trafikanter. Trafikverket behöver därför ta i beaktning hur oskyddade trafikanter rör sig mellan målpunkterna bostad/hållplats.

Slutligen lyfter Länsstyrelsen fram att delar av Turkos vägkorridor tangerar en nerlagd deponi. Trafikverket behöver därför precisera vilka åtgärder som avses genomföras för att minimera riskerna för spridning av föroreningar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att en kombination av Turkos och Grå vägkorridor ger störst målpuffyllnad.

Trafikverket delar också Länsstyrelsens uppfattning att kyrkomiljön kring Hökhuvuds kyrka är viktig att bevara. I kommande samrådshandling val av utformning kommer vägens utformning att presenteras och hur kulturmiljövärden har beaktats i utformningen av vägen. En visualisering av vägen kommer presenteras för att kunna bedöma påverkan på kulturmiljövärdena. Former av kompensationsåtgärder kommer att studeras framåt i processen.

Trafikverket instämmer med Länsstyrelsen att sammanhängande arealer för naturmiljöer är viktigt att beakta. Trafikverkets målsättning är att alla skiften som blir kvar längs den nya vägen

ska kunna brukas rationellt. Behov av kompensationsåtgärder för naturmiljön kommer att utredas vidare.

I den fortsatta planeringen strävar Trafikverket efter att minimera påverkan på vattenskyddsområdena. Där vägen ändå kommer i konflikt med vattenskyddsområden avser Trafikverket att utföra åtgärder på vägen så att risken för påverkan på grundvattenresurser minimeras.

Trafikverket kommer att sträva efter att utforma en bro över Olandsån som minimerar påverkan på vattendraget. Inga åtgärder är planerade för bron i Hökhuvud.

I samrådshandlingen val av utformning kommer Trafikverket att förtydliga vilka barriäreffekter som avses och hur dessa begränsas. Hur oskyddade trafikanter rör sig mellan målpunkter kommer studeras till kommande handling. Även placering samt utformning av passager för djur och människor kommer redogöras.

I kommande handling kommer eventuella föroreningar att presenteras och vid behov åtgärder för att minska spridning av dessa.

3.2.2. Samråd med Östhammars kommun

2020-04-08, samråd, skype-möte

På mötet berättade Trafikverket om det pågående arbetet med val av lokalisering för Östhammars kommun och Region Uppsala. Regionen betonade att finansieringen av vägen inte ännu är klar och att det kommer kräva diskussioner framåt. Regionen lyfte även fram vikten av att skapa goda hållplatslägen för kollektivtrafiken. Kommunen framhöll att detaljplaneläggning av Askö för verksamheter pågår.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar Regionens uppfattning finansiering ska diskuteras framåt samt att goda hållplatslägen ska möjliggöras. Hållplatslägen kommer utformas i samrådshandlingen val av utformning i vald vägkorridor. Samråd kommer hållas under vintern 2021.

2020-06-25, yttrande val av lokalisering

Kommunen betonar vikten av att arbetet med vägplanen fortskrider i rask takt och önskar att öppningsåret avser första kvartalet av 2026. Kommunen understryker även att finansiering av projektet måste säkras.

För delsträcka 1 anser kommunen det önskvärt att en ny gång- och cykelväg lokaliserar på samma sida som företaget Sandvik Coromant.

Kommunen delar Trafikverkets uppfattning att korridor Turkos är att föredra i delsträcka 2, eftersom vägkorridoren minst påverkar jordbruksmarken. Genom Hökhuvud bör en gång- och cykelväg lokaliserar för att förbättra trafikmiljön för oskyddade trafikanter och öka tillgängligheten mellan kommunens orter. Kommunen understryker att korridor Rosa inte stämmer överens med gällande översiktsplan, då korridoren innebär stora intrång i jordbruksmark och riskerar påverka grundvattentäkten.

God planering för hushållning av vatten utmed den planerade vägen är viktigt att beakta. Kommunen föreslår därför att projektet sörjer för dagvattendammar eller liknande för att skapa lämplig fördröjning av vattenflödet. En ny bro över Olandsån får inte minska kapaciteten i ån.

Kommunen förespråkar att vägkorridor Grå väljs i delsträcka 3. Vägkorridor Orange kan med fördel användas för oskyddade trafikanter och jordbrukets transporter. Kommunen anser inte att befintlig väg ska stängas av för genomfart utan bör möjliggöra genomfart för de boende längs med sträckan.

För delsträcka 4 lyfter kommunen fram att delar av den befintliga vägen bör användas för oskyddade trafikanter efter att säkerheten har höjts. Kommunen uppmärksammar också Trafikverket att det pågår planering för ett nytt industriområde vid Askön och att in- och utfarter måste vara möjlig. En pendlarparkering i Uppskedika är viktig betonar kommunen. Kommunen lyfter fram att huvudmannskapet av befintlig väg bör utredas vidare. Vidare anser kommunen att vägen bör avslutas med en rondell vid Börstilskorset.

Sammanfattningsvis delar kommunen Trafikverkets slutsats att en kombination av vägkorridor Turkos och Grå utgör den mest gynnsamma vägsträckningen.

I övrigt framhåller kommunen att nollalternativen bör redogöra om ett slutförvar för använt kärnbränsle kommer till stånd i Forsmark. Kommunen önskar att nollalternativet beaktar att antalet transporter att öka.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar kommunens uppfattning att en kombination av Turkos och Grå vägkorridor ger störst målpuffyllnad.

Enligt förslag till aktuell tidsplan ska en ny väg öppnas för trafik senast 31 december 2025. Dialog om hur projektet ska finansieras kommer att föras under den fortsatta planläggningen.

I arbete med att utforma en gång- och cykelväg kommer möjligheten för cyklister och gående att nå målpunkter att beaktas. I samrådshandlingen val av utformning presenteras förslag på gång- och cykelväg. Samråd kommer hållas under vintern 2021.

Trafikverket kommer i arbetet med att utforma vägen säkra en god dagvattenhantering. I den kommande samrådshandlingen val av utformning kommer lösningar på fördröjning och rening av dagvatten att presenteras. Lösningarna kommer säkerhetsställa att vattendrag inte påverkas negativt.

Bron över Olandsån planeras att byggas på ett sådant sätt att vattendraget inte påverkas. Även detta kommer att redogöras för i samrådshandlingen val av utformning.

Trafikverket noterar att kommunen planerar för ett nytt industriområde i Askön. Att utreda pendlarparkeringar ingår inte i projektet, men Trafikverket för gärna dialog med Region Uppsala och kommunen var dessa kan komma att lokaliseras i framtiden.

Anslutningar och korsningslösningar kommer att studeras i skede samrådshandling val av utformning.

Trafikverket följer utvecklingen vid Forsmark kärnkraftverk och hur det påverkar projektet.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.

3.2.3. Samråd med Region Uppsala

2020-04-08, samråd, skype-möte

Ett möte har hållits med Östhammars kommun och Region Uppsala. Under mötet berättade Trafikverket om det pågående arbetet. För mer info om vad som framkom på mötet se under rubriken "3.2.2. samråd med Östhammars kommun".

2020-06-30, samråd, yttrande val av lokalisering

Region Uppsala betonar att väg 288 är högt prioriterad i länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala län och trafikförsörjningsprogrammet.

För delsträcka 1 framhåller Regionen att en gång- och cykelväg bör lokaliseras på den västra sidan av vägen, det vill säga samma sida som Sandvik Coromat.

För delsträcka 2 förordar Regionen vägkorridor Turkos. För befintlig väg genom Hökhuvud betonar Regionen vikten av att vägen förblir statlig eftersom Regionen vill trafikera med kollektivtrafik längs vägen. Regionen ser också att skyddsåtgärder behöver genomföras för oskyddade trafikanter genom Hökhuvud, att hållplatser bör tillgänglighetsanpassas och att en pendlarparkering bör möjliggöras.

För delsträcka 3 anser Regionen att vägkorridor Grå är att föredra då den undviker höga naturvärden. Regionen ser inget behov av en gång- och cykelväg längs Grå vägkorridor. Längs Orange vägkorridor bör åtgärder genomföras för oskyddade trafikanter.

För delsträcka 4 betonar Regionen vikten av goda cykelanslutningar mellan Börstil och Östhammar. Det är även viktigt att en pendlarparkering kommer till stånd i Uppskedika. Den befintliga vägen som blir kvar i och med kurvuträningen behöver anpassas för oskyddade trafikanter.

Sammanfattningsvis delar Regionen Trafikverkets bedömning att en kombination av vägkorridor Turkos och Grå är det bästa kombinerade alternativet.

Regionen har också inkommit med allmänna synpunkter på handlingen. Bland annat lyfter Regionen upp att den aviserade kostnadsökningen för projektet. Med anledning av de ökande kostnaderna vill Regionen att Trafikverket utreder alternativ som i huvudsak når en hastighet om 100 km/tim, och som samtidigt sänker byggkostnaderna. Region Uppsala ser inte ett behov av denna etapp har en högre standard än tidigare genomförda.

Det är av stor vikt att samtliga parter utreder möjligheterna till ökad finansiering parallellt som planeringen fortskrider.

Regionen saknar fortfarande ett projektmål för hela-resan-perspektivet och kombinationsresor.

I handlingen har öppningsåret ändrats, något som Regionen önskar en förklaring till. Regionen betonar att om slutförvar för kärnavfall lokaliseras i Forsmark kommer väg 288 vara en viktig länk.

Regionen informerar också Trafikverket att de har låtit genomföra en stråkutredning för väg 288 mellan Gimo – Östhammar. I studien redogör Regionen hur den framtida och befintliga vägen kan komma att trafikeras av kollektivtrafiken.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket delar Regionens uppfattning att en kombination av Turkos och Grå vägkorridor ger störst måluppfyllnad.*

Enligt förslag till aktuell tidsplan ska en ny väg öppnas för trafik senast 31 december 2025. Dialog om hur produktionen av projektet ska finansieras kommer att föras under den fortsatta planläggningen.

I arbete med att utforma en gång- och cykelväg kommer möjligheten för cyklister och gående att nå målpunkter att beaktas. I samrådshandlingen val av utformning presenteras förslag på gång- och cykelväg. Samråd kommer hållas under vintern 2021.

Frågan om väghållarskapet befintlig väg 288 kommer att utredas i den fortsatta planläggningsprocessen.

Att utreda pendlarparkeringar ingår inte i projektet, men Trafikverket för gärna dialog med Region Uppsala och kommunen var dessa kan komma att lokaliseras i framtiden.

I ändamålet i projektet går att läsa att vägen ska utformas så att god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet uppnås för alla trafikslag. Trafikverket anser därmed att hela-resan-perspektivet och kombinationsresor inkluderas. I målbilden förtydligas detta ytterligare, med att projektet ska underlätta för cyklister och resande med kollektivtrafiken.

Trafikverket följer utvecklingen vid Forsmark kärnkraftverk och hur det påverkar projektet. Trafikverket tackar för upplysningen om stråkutredningen.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Allmänheten och enskilda som kan komma att bli särskilt berörda har haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen val av lokalisering under perioden 2020-06-03 till 2020-07-01.

Med hänsyn till covid-19 har samrådet genomförts helt digitalt och presentationer och handlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats. På webbplatsen har även en digital enkät funnits tillgänglig för att lämna synpunkter, utöver detta har synpunkter kunnat skickas till Trafikverket per mejl eller via brev.

Trafikverket har tagit emot 53 skriftliga synpunkter från allmänheten. Nedan redogörs dessa yttranden i teman.

Lokalisering

- Norr om Götadiket, i delsträcka 1, bör projektet lokaliseras väster om befintlig väg för att bevara betesmarkerna öster om vägen.
- Att vägen går igenom Gimo samhälle kommer innebära en oönskad "stoppkloss" för trafiken. Istället bör Trafikverket anlägga en cirkulation i korsningen Tierp/Harg. Den nya vägen borde dras närmare Olandsån, då blir passagen snabbare och säkrare med färre korsningar.
- Välj någon av de alternativet söder om Hökhuvud så boende i Hökhuvud inte får mer störande trafik.
- Korridor Blå och Turkos skär sönder jordbrukets transportvägar.
- Rosa korridor anses inte aktuell då den påverkar produktiv åkermark, därför förordas korridor Blå eller Turkos trots att dessa klyver fastigheter. Något som resulterar i att delar av jordbruksmarken inte går att bruka på sikt.
- Rosa vägkorridor ger minst påverkan på djurliv, natur, kultur samt skogsbruket. Därför förordas detta alternativ istället för vägkorridor Turkos och Blå.
- Lokalisera inte vägen enligt Blå vägkorridor. Korridoren innebär allvarliga ingrepp i den landskapsskyddade bilden och riskerar att påverka Hökhuvuds kyrka och närliggande miljö. Såväl Blå som Turkos vägkorridorer riskerar att dela upp bygemenskapen, öka bullernivåerna och luftföroreningar i området. Rosa korridor är därför att föredra.
- Genom att dra vägen genom Hökhuvud och sänka hastigheten reduceras bullret. Vägkorridor Turkos innebär en ökad bullerexponering norrifrån för Lysta by.
- Dra vägen i vägkorridor Blå eller Turkos, därefter mot Grå och slutligen genomför kurvuträtningen.
- En rakare sydlig vägsträckning mellan Hökhuvud och Uppskedika förordas. Det minskar påverkan på befintliga fastigheter och underlättar för tungtrafik.
- Dra vägen genom Hökhuvud och därefter mot nuvarande väg till Gunbyle och slutligen mot Uppskedika och Börstil. Befintlig väg och bro är i gott skick. Att bygga ytterligare en bro i närområdet är slöseri med statens pengar.
- Grå vägkorridor innebär en stor försämring för jordbruket och försvårar för jordbrukets transporter. Stora arealer tas i anspråk.
- Bra med uträkning av kurvor mellan Uppskedika/Börstil.
- Ett flertal personer förordar att Trafikverket istället för att bygga en ny väg bör bredda befintlig väg. Vissa tycker att nämnda hinder i kultur- och naturmiljön bör kunna tolereras, och andra anser att påverkan blir större i de presenterade vägkorridorerna.

- Projektet bör ändra fokus och trafiken bör istället ledas om till väg 292 och väg 76 via Harg och Börstil. Det finns kritik mot att Trafikverket förkastat detta alternativ. Ett flertal tycker detta alternativ ger en bättre måluppfyllelse än det förslag som Trafikverket nu presenterat.
- Ett flertal personer ställer sig kritiska till varför Trafikverket inte utreder den så kallade "diagonalen" som går över skogen från södra Gimo via väg 292 och mot Börstil. "Diagonalen" innebär att negativ påverkan kan undvikas för natur- och kulturmiljön. Vägsträckan anses också vara billigare och innebär att en ny gång- och cykelbana inte behövs.

Miljö

- Beakta landskapet och bygg inte en väg som delar upp landskapet.
- Vissa ställer sig frågande varför trafikanter, som ska ha ögonen på vägen, behöver avnjuta landskapet och natur- samt kulturmiljön.
- Ett flertal personer uttrycker en oro över att Blå och Turkos korridor riskerar att påverka den tidigare deponin. Risker för läckage och ytterligare kostnader framförs.
- Ett flertal personer lyfter fram att bullernivåerna kommer att öka längs med sträckan. Boende i Gimo uttrycker en oro över att trafiken och således även trafikbullret kommer öka. Det är av vikt att Trafikverket planerar för bullerskyddsåtgärder samt bullervallar längs vägen. Vissa ställer sig frågande varför miljöpåverkan i Gimo inte har lyfts i handlingarna.
- Längs Grå vägkorridor finns en gammal släktgård, den fridlysta blomman Guckusko och huggormar samt naturliga övergångar för vilda djur. Genomförande av Grå korridor kommer innebära negativa konsekvenser för dessa. Vägen kommer också förstöra sammanhängande skiften och omöjliggöra för djurhållning. Naturområden för rekreation kommer också påverkas.
- Trafikverket benämner felaktigt det renoverade torpet Prästgårdstorpet Aspdal som "torplämning".
- En tunnel för boskap kommer krävas om korridor Turkos eller Blå förordas. En tunnel kan möjliggöra så att korna får tillgång till betesmarker och vatten.
- Det finns kritik mot att vägkorridorerna delar upp jordbruksmark och betesmarker.
- Naturvärdesinventeringen har inte tagit hänsyn till att det finns större vattensalamandrar i delsträcka 4.

Utformning

- Ett flertal personer yttrar sig om att Trafikverket bör möjliggöra en gång- och cykelväg längs hela sträckan. Vissa framhåller att sträckan mellan Hökhuvud och Börstil är extra viktig för cyklister. Andra upplyser Trafikverket att många cykelpendlar på sträckan. Gimo Ridklubb lyfts fram en viktig målpunkt. Cykelvägen bör inte "tryckas in" mellan Sandvik Coromat och befintlig väg.
- Trafikverket bör bredda och asfaltera befintlig väg till Gimo ridklubb.
- Ett flertal personer yttrar sig om möjligheten att åka kollektivt på sträckan även i framtiden ska beaktas. Vissa framhåller att hållplatserna bör vara kvar för att säkra möjligheten att åka kollektivt, andra menar att vissa hållplatser kan tas bort. Busstrafiken bör trafikera både den tillkommande och befintlig väg.
- Ett flertal personer upplyser Trafikverket om att sträckan trafikeras av långsamtgående fordon, bland annat traktorer och epatraktorer.

- Möjliggör för tätare 2+1-väg och endast kortare sträckor av 1+1-väg. Om det blir för långa sträckor av 1+1-väg stoppas trafiken upp av långsamtgående fordon.
- Bredda vägen mellan Hökhuvud och Börstil för att ge plats åt långsamtgående fordon eller utred en alternativ väg för långsamtgående fordon och cyklister.
- Ett flertal personer yttrar sig om att många trafikanter kör för fort genom Gimo. Vissa personer uttrycker en oro att trafiken även i framtiden kommer gå genom samhället, något som resulterar i en försämrad trafiksäkerhet. Andra betonar att permanenta fartnedsättande åtgärder som exempelvis cirkulationsplatser behöver komma till stånd. Det anses bättre att dra vägen på ett sätt som inte påverkar boende i Gimo. Att vägen kommer passera genom Gimo samtidigt som vägen leds förbi Hökhuvud anses motsägelsefullt agerat av Trafikverket, istället förordas att Trafikverket behandlar de två orterna lika.
- Ett flertal personer betonar vikten av att Trafikverket beaktar att på- och avfarter krävs för bostadsfastigheter, men även för jord- och skogsbruksfastigheter.
- Ett flertal personer ställer sig frågande till varför en bro ska anläggas och anser att pengarna bör läggas på annat.

Genomförande

- Beakta framkomligheten under byggskedet.
- Ett par fastighetsägare har meddelat att de önskar få sina fastigheter inlösta.
- Ett flertal ställer sig frågande till varför projektet tar så lång tid och hur projektets uppskattade kostnad kan vara försvarbar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga inkomna synpunkter.

I samrådshandlingen val av utformning kommer Trafikverket att utreda hur vägen kommer att utformas inom vald vägkorridor. Trafikverket förordar en kombination av Turkos och Grå vägkorridor, tillsammans med en breddning av befintlig väg.

En förbifart Gimo ingår inte i Trafikverkets pågående uppdrag för väg 288 mellan Gimo-Börstil och utreds därför inte inom ramen för detta projekt. Synpunkten har skickats vidare till Trafikverket planering, som ansvarar för att definiera och prioritera kommande åtgärder.

I delsträcka 2 anses Turkos vägkorridor ge störst måluppfyllnad. Turkos vägkorridor ger också sammantaget en mindre negativ påverkan än resterande korridorer i delsträcka 2. Turkos vägkorridor tar minst jordbruksmark i anspråk och är det alternativ som i minst utsträckning påverkar landskapsbilden samt kulturmiljön kring Hökhuvuds kyrka.

En vägsträckning inom Rosa korridor skulle bland annat hamna inom eller nära den landskapsbildsskyddade miljön kring Hökhuvuds kyrka, påverka fler bostadsfastigheter med buller och ta störst andel jordbruksmark i anspråk.

Att dra vägen igenom Hökhuvud stämmer inte överens med projektets ändamål och projektmål. Till prognosår 2040 förväntas trafiken längs med väg 288 att öka och att låta vägen med sitt trafikflöde gå genom Hökhuvud blir problematiskt ur en rad aspekter bland annat skulle det innebära en negativ påverkan på ljudmiljön i samhället.

Trafikverket förstår att Grå vägkorridor innebär att oexploaterad mark behöver tas i anspråk och att det i sin tur påverkar jordbruket negativt. En breddning av befintlig väg inom Orange korridor skulle innebära intrång i området som har mycket höga natur-, kulturmiljö och landskapsbildsvärden. Det handlar bland annat om naturvärdesobjekt med högsta naturvärde och fornlämningar. Med anledning av detta förordas vägkorridor Grå framför Orange.

Trafikverket ska i sitt arbete skapa anläggningar som präglas av en god arkitektur och samspelar med landskapet och människorna. Övergripande och platsspecifika gestaltungsprinciper har tagits fram. Trafikverket kommer i sitt arbete skapa en trafiksäker väg med god landskapsanpassning för att minimera negativ påverkan. I samrådshandlingen val av utformning kommer dessa anpassningar att presenteras.

Projektet kommer att innebära att platser får en förändrad trafikbullerpåverkan. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer ljudnivåerna vid bostadsfastigheter att beräknas. I de fall de beräknade ljudnivåerna överskrider gällande riktvärden kommer lämpliga väg- och/eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder tas fram för att innehålla gällande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vagnära åtgärder är vanligen skärmar och/eller vallar. Förslag till skyddsåtgärder kommer presenteras i samrådshandlingen val av utformning. Samråd planeras hållas under vintern 2021.

Torplämningen avser inte Prästgårdstorpet Aspdal. Den torplämning som avses har fornlämningsnummer Hökhuvud 120:1 och redovisas bland annat på 1700-talets kartor där den benämns som Prästtorpet. Idag återstår endast grunder och stenmurar på platsen.

Trafikverket kommer att utreda utformning av passager för vilda djur och boskap för att minimera barriärer för djur. Var dessa kommer placeras och hur de kommer utformas presenteras i samrådshandlingen val av utformning.

Trafikverket kommer att planera för en gång- och cykelväg mellan Gimo och Börstil. I arbete med att utforma en gång- och cykelväg kommer möjligheten för cyklister och gående att nå målpunkter att beaktas.

Trafikverket kommer, i samråd med Region Uppsala, att planera för att skapa tillgängligt till och från busshållplatser. I samrådshandlingen val av utformning kommer myndigheterna att se över antalet hållplatser. I handlingen kommer framtida hållplatser att presenteras. Det är Region Uppsala som planerar hur kollektivtrafiken ska dras.

Vägen kommer att utformas med omkörningssträckor, dessa redogörs i kommande arbete som presenteras under vintern 2021. Befintlig väg kommer också att finnas tillgänglig för långsamtgående fordon. Trafikverket kommer i utformandet av vägen att planera på- och avfarter till boende- och skogs- samt jordbruksfastigheter. I samrådshandlingen val av utformning presenteras utformning till omkörningssträckor, på- och avfarter till berörda fastigheter, ersättningsvägar samt tillgänglighet till fastigheter. Målsättningen är att alla skiften som blir kvar längs den nya vägen ska kunna brukas rationellt.

En kombination av Turkos och Grå väggkorridorer anses ge störst måluppfyllnad, och för att möjliggöra denna korridor krävs att en ny bro anläggs.

Att bredda vägen till Gimo Ridklubb ingår inte i detta projekt och kommer därför inte genomföras inom ramen för det här projektet.

Trafikverket kommer att planera för framkomligheten under byggskedet. Möjligheten att bygga vägen utan att störa trafiken ökar på de delsträckor där ny mark tas i anspråk.

Trafikverket har noterat att ett par fastighetsägare önskar få sina fastigheter inlösta. I samrådshandlingen val av utformning kommer vägens markanspråk att tydliggöras.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar för att slutligen leda fram till en vägplan. Hur lång processen blir beror på flera faktorer bland annat projektets storlek, vilka utredningar som krävs och alternativa sträckningar.

Det är flera faktorer som påverkar kostanden för ett vägprojekt och Trafikverket för dialog med Region Uppsala och Östhammars kommun om hur produktionen av projektet ska finansieras.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2020-06-09, samråd, yttrande val av lokalisering

Moderaterna i Östhammar har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. Moderaterna ser positivt på de framtagna projektmålen och betonar vikten av att vägen möjliggör kortare pendlingstider. Av Trafikverkets projektmål är "värna och synliggöra höga natur-, kultur- och upplevelsevärden" underordnat resterande projektmål för Moderaterna.

Trafikverket kommenterar: Samtliga projektmål kommer att vara styrande i det kommande arbetet med vägen.

2020-06-26, samråd, yttrande val av lokalisering

Vattenfall Eldistribution har lämnat ett skriftligt yttrande som återger att företaget har elnätanläggningar inom området och i närområdet av de olika lokaliseringalternativen.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket tackar för informationen.

2020-07-01, samråd, yttrande val av lokalisering

Östhammar-Öregrund Centeravdelning har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. Partiet betonar att vikten att finansiering säkras för projektet då vägen försörjer Forsmark och byggandet av slutförvar innebär ökad inflyttning och trafikflöden. Partiet understryker även att stor hänsyn ska tas till kommunens vattentäkter då vattenförsörjningen redan idag är mycket ansträngd. Vidare lyfter partiet att en cykelled, infartsparkeringar och omkörningssträckor är bör verkställas.

Trafikverkets kommentar: Dialog om hur projektet ska finansieras kommer att föras under den fortsatta planläggningen av Trafikverket, Östhammars kommun och Region Uppsala.

Trafikverket följer utvecklingen vid Forsmark kärnkraftverk och hur det påverkar projektet.

I den fortsatta planeringen strävar Trafikverket efter att minimera påverkan på vattenskyddsområdena. Där vägen ändå passerar över vattenskyddsområden avser Trafikverket att utföra åtgärder på vägen så att risken för påverkan på grundvattenresurser minimeras.

Trafikverket kommer att planera för en gång- och cykelväg mellan Gimo och Börstil. I arbete med att utforma en gång- och cykelväg kommer möjligheten för cyklister och gående att nå målpunkter att beaktas.

Vägen kommer att utformas med omkörningssträckor, dessa redogörs i kommande arbete som presenteras under vintern 2021. Befintlig väg kommer också att finnas tillgänglig för långsamtgående fordon. Trafikverket kommer i utformandet av vägen att planera på- och avfarter till boende- och skogs- samt jordbruksfastigheter. I samrådshandlingen val av utformning presenteras även utformning till omkörningssträckor och på- samt avfarter.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.

2020-07-01, samråd, yttrande val av lokalisering

Det lokala partiet Ostkustens framtid har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. Partiet framhåller att en kombination av vägkorridor Turkos och Grå bör ligga till grund för kommande arbete. Kombinationen anses mest gynnsam då den ger kortast resväg och påverkar minst natur- och kulturvärden samt landskapsbilden. Att en gång- och cykelväg planeras ser partiet positivt på. Partiet betonar att det är av vikt att värna om jordbruksmarken.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att planera för en gång- och cykelväg mellan Gimo och Börstil. I arbete med att utforma en gång- och cykelväg kommer möjligheten för cyklister och gående att nå målpunkter att beaktas.

2020-06-30, samråd, yttrande val av lokalisering

Östhammar Vatten Ab har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. Östhammar Vatten betonar att en påverkan på vattentäkterna längs med vägen kan få stora konsekvenser på dricksvattnet. De understryker också att den allmänna VA-försörjningen är mycket ansträngd i kommunen.

Östhammars Vatten upplyser Trafikverket om att vattentäkten vid Gimo har såväl kvantitets- som kvalitetsproblem. Det har nyligen framkommit att grundvattenmagasinet vid Gimo troligen ligger mer förskjutna åt väster än vad som tidigare varit känt.

För delsträcka 1 anser Östhammars Vatten att en utökning av vägen måste förläggas väster om befintlig väg. Öster om vägen finns områden med isälvsmaterial som går i dagen där tidigare infiltrationsförsök visar på potential att förstärka grundvattenbildningen till Gimo vattentäkt.

För delsträcka 2 förordar Östhammars vatten Turkos vägkorridor, då den påverkar allmänna vattentäkter minst. För delsträcka 4 påverkas Börstils vattentäkt av ombyggnationen.

Trafikverkets kommentar: I den fortsatta planeringen strävar Trafikverket efter att minimera påverkan på vattenskyddsområdena. Där vägen ändå passerar över vattenskyddsområden avser Trafikverket att utföra åtgärder på vägen så att risken för påverkan på grundvattenresurser minimeras.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

2020-06-30, samråd, yttrande val av lokalisering

LRF kommungrupp Östhammar har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. LRF anser att Trafikverket bör ändra fokus och istället bygga om väg 292 mellan Gimo och Harg samt väg 76 från Harg till Börstil. Om detta inte anses möjlig menar LRF att befintlig väg bör breddas i sin nuvarande sträckning. Vägen bör byggas med omkörningsmöjligheter för långsamtgående fordon. LRF vill uppmärksamma Trafikverket att vägkorridor Turkos och Blå bristfälligt redogör ingreppen i betesmarker. Nya konstruktioner vid Olandsån och Glötadiket måste ta hänsyn till nuvarande vattenreglering för att undvika översvämningar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tidigare utrett bland annat den så kallade "Diagonalen" och gör bedömningen om den eller väg 292/76 byggs istället så kommer ändå mycket trafik att fortsätta använda väg 288. Följden blir att väg 292/76 bedöms ha en svag samhällsnytta, Trafikverket anser därmed att den mest rationella lösningen är att bygga om befintlig väg 288. Projektet eftersträvar att använda så mycket som möjligt av den befintliga vägen när den nya planläggs. I sammanvägningen av olika faktorer och intressen anser dock Trafikverket att det ger en bättre samhällsnytta att för delar av sträckan bygga en ny sträckning.

Vägen kommer att utformas med omkörningssträckor, dessa redogörs i kommande arbete som presenteras under vintern 2021. Befintlig väg kommer också att finnas tillgänglig för långsamtgående fordon. Trafikverket kommer i utformandet av vägen att planera på- och avfarter till boende- och skogs- samt jordbruksfastigheter. I samrådshandlingen val av utformning presenteras även utformning till omkörningssträckor och på- samt avfarter.

Tidigare oexploaterad mark kommer att tas i anspråk vilket kommer att påverka jordbruks- och betesmarker. Trafikverket kommer att utforma vägen för att undvika negativ påverkan.

Trafikverket kommer i arbetet med att utforma vägen säkra en god dagvattenhantering. I den kommande samrådshandlingen val av utformning kommer lösningar på fördröjning och rening av dagvatten att presenteras. Lösningarna kommer säkerhetsställa att vattendrag inte påverkas negativt.

Bron över Olandsån planeras att byggas på ett sådant sätt att vattendraget inte påverkas. Även detta kommer att redogöras i samrådshandlingen val av utformning.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

2020-06-29, samråd, yttrande val av lokalisering

LRF Hökhuvud-Harg har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. LRF förespråkar att andra vägalternativ tas fram, särskilt lyfts den så kallade "Diagonalen" upp. "Diagonalen" anses vara ett bättre alternativ, som ger kortare restid. Dessutom kräver "diagonalen" inte en bro över Olandsån. LRF vädjar att Trafikverket tänker om och lyssnar på de boende.

LRF anser också att befintlig väg bör byggas om och breddas för att möjliggöra 100 km/tim. I Hökhuvud kan hastigheten sänkas. LRF menar att den långsamtgående trafikens påverkan på resterande trafik inte bemötts i tidigare handlingar. Många traktorförare upplever "hat och hot" från bilister som tvingats ligga bakom dem en längre sträcka. Om restiden ska minskas måste omkörning vara möjlig.

Föreslagen vägkorridorers ianspråktagande på åkermark accepterar LRF, men betonar att mindre åkermark skulle tas i anspråk om befintlig väg nyttjas. LRF betonar också att bullret från vägen kommer öka och pekar särskilt på MC-förare som enligt deras uppfattning kör för fort. En bro över Olandsån kommer göra att bullret från motorcyklarna kommer spridas långt och förespråkar därför en tunnel som stänger inne ljudet. Viltstängsel bör byggas längs med hela sträckan, busshållplatser bör vara kvar och pendelparkeringar bör byggas.

LRF ser också en risk med att polisen också väljer den nya vägen och att deras närvaro i området minskar.

Vid byggskedet måste framkomlighet beaktas.

Sammanfattningsvis stödjer LRF de delsträckor där befintlig väg breddas samt kurvuträtningen. I delsträcka 2 förordas att befintlig väg breddas och i delsträcka 3 förespråkas orange korridor.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tidigare utrett bland annat den så kallade "Diagonalen" och gör bedömningen om den eller väg 292/76 byggs istället så kommer ändå mycket trafik att fortsätta använda väg 288. Följden blir att väg 292/76 bedöms ha en svag samhällsnytta, Trafikverket anser därmed att den mest rationella lösningen är att bygga om befintlig väg 288. Projektet eftersträvar att använda så mycket som möjligt av den befintliga vägen när den nya planläggs. I sammanvägningen av olika faktorer och intressen anser dock Trafikverket att det ger en bättre samhällsnytta att för delar av sträckan bygga en ny sträckning.

Vägen kommer att utformas med omkörningssträckor, dessa redogörs i kommande arbete som presenteras under vintern 2021. Befintlig väg kommer också att finnas tillgänglig för långsamtgående fordon. Trafikverket kommer i utformandet av vägen att planera på- och avfarter till boende- och skogs- samt jordbruksfastigheter. I samrådshandlingen val av utformning presenteras även utformning till omkörningssträckor och på- samt avfarter.

Projektet kommer att innebära att platser får en förändrad trafikbullerpåverkan. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer ljudnivåerna vid bostadsfastigheter att beräknas. I de fall de beräknade ljudnivåerna överskrider gällande riktvärden kommer lämpliga väg- och/eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder tas fram för att innehålla gällande riktvärden i den mån det är

tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vagnära åtgärder är vanligen skärmar och/eller vallar. Förslag till skyddsåtgärder kommer presenteras i samrådshandlingen val av utformning. Samråd planeras hållas under vintern 2021.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.

2020-07-01, samråd, yttrande val av lokalisering

Centerpartiet i Östhammars kommun har lämnat ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen val av lokalisering. Partiet vill att vägen ska utformas till en mötesfri 2 +1 väg med högsta tillåtna hastighet om 100 km/tim. Den bör också vara anpassad för god kollektivtrafikförsörjning och omkörning av långsamtgående fordon. En gång- och cykelväg ska vara utformad på ett säkert sätt. Vägen ska finansieras så snart som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket utgår från projektets projektmål som redogör att vägen ska utformas för en högsta tillåtna hastighet om 100 km/tim på 95 procent av sträckan och sänka restiden för bil- och kollektivtrafik.

Vägen kommer att utformas med omkörningssträckor, dessa redogörs i kommande arbete som presenteras under vintern 2021. Befintlig väg kommer också att finnas tillgänglig för långsamtgående fordon. Trafikverket kommer i utformandet av vägen att planera på- och avfarter till boende- och skogs- samt jordbruksfastigheter. I samrådshandlingen val av utformning presenteras även utformning till omkörningssträckor och på- samt avfarter.

Trafikverket kommer att planera för en gång- och cykelväg mellan Gimo och Börstil. I arbete med att utforma en gång- och cykelväg kommer möjligheten för cyklister och gående att nå målpunkter att beaktas.

Dialog om hur projektet ska finansieras kommer att föras under den fortsatta planläggningen av Trafikverket, Östhammars kommun och Region Uppsala.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.

2020-09-07, samråd, yttrande val av lokalisering

Nedre Olandsåns vattenavlednings företag av 1958 är en förening bildad av cirka 160 markägare i nedre delen av Olandsån och är ansvarig för översvämningsminskade åtgärder i delar av Olandsån. Företaget framhåller att det är viktigt att en god dagvattenhantering säkras för vägen.

Vid en tillkommande bro över Olandsån är det av vikt att bron och stängsel inte försvårar för företagets underhåll av Olandsån. De framhåller också att en ny bro inte får påverka vattenflödet i ån. Företaget framhåller också att korridorerna förbi Hökhuvud kommer mark som ingår i Olandsåns båtnad att ingå i vägområdet.

Avslutningsvis saknar företaget en analys över nollalternativet och att befintlig bro i Hökhuvud samt upprustning av befintlig väg som ett korridoralternativ. De saknar också en analys över påverkan på Olandsån och frågor som berör vattenavrinning. Företaget betonar att Trafikverket måste redovisa hur vägen kommer påverka ån vad gäller föroreningar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i arbetet med att utforma vägen säkra en god dagvattenhantering. I den kommande samrådshandlingen val av utformning kommer lösningar för hantering av dagvatten att presenteras. Lösningarna kommer säkerhetsställa att vattendrag inte påverkas negativt.

Att dra vägen igenom Hökhuvud stämmer inte överens med projektets ändamål och projektmål. Till prognosår 2040 förväntas trafiken längs med väg 288 att öka och att låta vägen med sitt trafikflöde gå genom Hökhuvud blir problematiskt ur en rad aspekter bland annat skulle det innebära en

negativ påverkan på ljudmiljön i samhället. Därför kommer inte befintlig väg genom Hökhuvud att utredas som ett korridoralternativ.

Bron över Olandsån planeras att byggas på ett sådant sätt att kapaciteten i vattendraget inte påverkas. Även detta kommer att redogöras i samrådshandlingen val av utformning.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

2021-03-23, Synpunkter på förslaget till ombyggnad av väg 288

LRF är en intresseorganisation som företräder företagare i det gröna näringslivet där användning av jordbruksmark och skogsmark är en förutsättning för medlemmarnas verksamhet. Vi vill härmed tillsammans med lokala markägare som bedriver sina företag i närhet till det berörda vägprojektet inkomma med synpunkter på Trafikverkets samrådsredogörelse daterad 2020-10-15. Vi har uppmärksammat kompletteringar av TRV i frågan, införda på projektets hemsida. Vad vi förstår har kompletteringarna föranletts av Region Uppsalas kostnadsberäkningar för olika vägombyggnadsalternativ.

Sveriges riksdag tagit beslut om en nationell livsmedelsstrategi och en nationell skogsstrategi. Livsmedelsstrategin innebär att alla beslut som påverkar svensk livsmedelsförsörjning ska beakta och ta hänsyn till livsmedelsstrategins mål om en ökad svensk livsmedelsproduktion. Som LRF ser det kommer de föreslagna ombyggnationerna av väg 288 att göras på brukad jordbruksmark vilket är helt emot intentionerna i livsmedelsstrategin. LRF saknar en analys av detta och ber att Trafikverket som statlig myndighet gör en utredning över hur de skilda vägalternativen påverkar statens och företagets möjligheter att uppnå de mål som finns uppsatta i den demokratiskt antagna livsmedelsstrategin.

Under senare år har jord- och skogsbrukets transporter gått i en riktning som innebär allt bredare och tyngre fordon vilket kräver att även landets vägar anpassas till dessa fordonsekipage. Allmänt sett ser LRF positivt på att väg 288 mellan Gimo och Börstil förbättras och görs mer trafiksäker, men har känslan att Trafikverkets planering inte når hela vägen fram. LRF menar att målet om en modern och säker väg verkar ofullständig när den inte tycks ta hänsyn till jord- och skogsbrukets behov av att kunna genomföra transporter.

LRF har tidigare påpekat att Olandsån åtnjuter strandskydd och att en ombyggnad av väg 288 bör kräva hänsyn till detta men ser som ingen notis om detta i tidigare samrådsredogörelse. De har även påpekat att marken som omger Olandsån har höga naturvärden och att en ombyggnad av väg 288 bör kräva hänsyn till detta, men ser ingen notis om detta i tidigare samrådsredogörelse. Formellt sett så inser vi att även området i Hökhuvuds by också har strandskydd, dessutom "landskapsbilds-skydd". LRF bedömer att det är orimligt att ta ut en ny exploatering av strandnära mark och hävda att det ger ett bättre samlat strandskydd.

LRF anser att ombyggnation som är beskriven för vägsträckan kommer att skapa stora svårigheter för vägframkomlighet av ambulans, brandutryckning- och polisens fordon. LRF bedömer det som viktigt att hela vägsträckan får "äkta 2+1 väg" på hela vägen, alternativt utan vajerräcke där säker omkörning kan utföras, men absolut inget 1+1 med vajerräcke.

LRF menar att vägen bör gå kvar där den gör. Detta medför då en fortsatt ljudbelastning i Hökhuvud by men inte värre än nu om hastigheten genom Hökhuvud fortsatt kan vara 50 km/h.

Landskapsbilden påverkas mer av ny brokonstruktion över Olandsån och nydragna vägar än av en breddning i befintligt vägläge.

LRF har sett på vägens utveckling mellan Jälla-Gimo att betydligt färre anslutnings- och avfartsmöjligheter för långsamgående fordon behållits samtidigt som ganska mycket mark tagits i anspråk för nya parallella konstruktioner. Det innebär arronderings- och brukanderestriktioner för all jord- och skogsmark som passeras av vägen. När kontakt tas med markägarna är det av stor vikt att

alla anslutningar till åker, sko och betesmark diskuteras. Infarterna får inte bli för smala. Tas infarter bort krävs det andra lösningar så att jordbruket inte drabbas. Trafikverket måste utreda och beakta synpunkter från verksamheterna vilka som behöver 24/m 66 ton (spannmålstransporter lastbil) till de största och tyngsta traktordragna fordonen typ 3-axliga flytgödselfordon och tröskor.

Avslutningsvis emotser LRF en snar fortsatt dialog och samråd med Regionförbundet, Östhammars kommun, Länsstyrelsen och Trafikverket, helst på plats, för att diskutera sina synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för de insända synpunkterna till den pågående rubricerade vägplaneprocessen. Synpunkterna har av LRF tillsänts en rad mottagare, svaren nedan är formulerade av Trafikverket. Investeringens projekt för ombyggnad av väg 288 Gimo-Börstil.

Trafikverket har, fram till den 17 dec 2020, bedrivit en vägplaneprocess med syfte att bygga om väg 288 för 100 km/h i hela sin sträckning, med nysträckning för del av vägsträckan som idé. Svårigheter att finansiera vägförslaget har gjort att Trafikverket nu arbetar fram idéhandlingar för en lösning med 100 km/h på del av sträckan, samt med utgångspunkt att befintlig väg ska användas i större omfattning. Resultatet av den utredningen presenteras senare under våren.

Trafikverket ser också fördelar i att träffas på plats, men följer FHMs direktiv för minskad smittspridning.

Trafikverket delar inte LRFs syn att väg 288-projektet planeras att genomföras på brukad jordbruksmark. De lösningsförslag som hittills och vidare studeras/studerats tar nästan uteslutande skogsmark i anspråk.

Trafikverket tackar för idéhandlingen "Bonde på väg". För utformning av vägnätet följer Trafikverket VGU (Vägar och gators utformning). Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det mycket viktigt att vägnätet har en enhetlig och förutsägbar utformning i hela landet. Det enskilda projektet har små möjligheter att frångå VGU.

Projektet uppfyller gärna de önskemål som formulerats i "Bonde på väg", dock endast under förutsättning att de inte strider mot kravställningen i VGU.

Projektets påverkan på naturvärden, vattenfrågor och sambandet med strandskydd beskrivs i den miljökonsekvensbeskrivning projektet upprättar i kommande planskede.

Eftersom Trafikverket nu undersöker en helt annan lösning för väg 288, bemöter vi inte inspelet i detalj. Dock vill vi påpeka att det av LRF nu förordade alternativet – korridor rosa och korridor orange – är det korridoralternativ i "Val av lokalisering" som tar absolut störst areal produktiv jordbruksmark i anspråk.

I det nya idématerialet Trafikverket upprättar, för 100 km/h i befintlig sträckning, kommer preliminärt vissa delar av sträckan att lämnas utan åtgärd. De delar som byggs om för 100 km/h kommer att förses med mittseparering. Utformningen kommer att följa VGU som är en nationell standard för Vägar och gators utformning.

Projektets påverkan på landskapsbilden beskrivs i det gestaltungsprogram som upprättas i kommande planskede.

De fastigheter som drabbas av buller som överskrider riktvärdena kommer att få erbjudande om bullerdämpande åtgärder. Den bullerutredning som upprättas i kommande planskede anger vilka fastigheter som beräknas bli berörda med avseende på buller.

En viktig trafiksäkerhetsaspekt är att enskilda direktanslutningar till vägen stängs i så stor utsträckning som möjligt. Istället anordnas trafiksäkra korsningar där förutsättningarna är trafiksäkerhetsmässigt goda. Det leder till att parallella ersättningsvägar kan komma att krävas.

Planerandet av dessa strävar efter att ta så lite produktiv mark som möjligt i anspråk, samt tar stor hänsyn till arronderingen. Den negativa påverkan på brukandet längs vägen kan dock inte helt elimineras.

Den nya vägen och dess kringfunktioner kommer att uppfylla VGU.

2021-03-04 Möte mellan Trafikverket (genom Sweco), Östhammars kommun och Sandvik Coromant

Syftet med mötet var att tillsammans gå igenom den eventuella påverkan på detaljplan för Sandvik Coromant som Trafikverket och Sweco identifierat i samband med arbetet med vägplan för väg 288 Gimo - Börstil.

Sweco redovisar hur detaljplanen för Sandvik Coromant ser ut och vilken byggrätt som finns. De delar av detaljplanen som bedöms påverkas av gång- och cykelvägen är idag obebyggda och består till större delen av prickmark (mark som inte får bebyggas).

3.3. Samråd om nya inriktningen inför Länsstyrelsens nya beslut om betydande miljöpåverkan våren 2022

Under hösten 2020 började Trafikverket studera hur ombyggnationen av vägen kunde möjliggöras för att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten till en lägre kostnad. Inriktningen blev då att så stor del av sträckan som möjligt skulle bli mötesseparerad i befintlig sträckning utan alternativa lokaliseringar.

Med anledning av den nya inriktningen och eftersom projektets omfattning och målsättning förändrades börjades planläggningsprocessen från början och ytterligare samråd hölls från den 14 februari 2022 till den 11 mars 2022 för Samrådsunderlag, daterad 2022-02-03.

Efter detta samråd har Trafikverket beslutat att backa tillbaka och fortsätta arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering 2020.

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2022-03-21, samråd, yttrande samrådsunderlag ny inriktning

Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget är tydligt formulerat. Den listar även upp viktiga fokusområden som kommer att behöva utredas närmare i det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen håller med om Trafikverkets bedömning att planen bedöms medföra betydande miljöpåverkan utifrån ett flertal område, däribland naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild, yt- och grundvatten, buller, jord och skogsbruk samt rekreation och friluftsliv.

Länsstyrelsen vill understryka att enligt 6 kap miljöbalken ska den kommande miljökonsekvensbeskrivningen innehålla en redovisning och bedömning av rimliga alternativa sträckningar. Länsstyrelsen lämnar nedan synpunkter vilka miljöaspekter och andra aspekter som är viktiga att ha med dels i MKB:n, dels övergripande synpunkter som Trafikverket behöver hantera under den fortsatta processen med att ta fram samrådshandlingarna.

Länsstyrelsen instämmer ur kulturmiljösynpunkt med Trafikverkets bedömning att det planerade projektet med vägbreddning kommer att medföra betydande miljöpåverkan.

Tidigare utpekade känsliga kulturmiljöer vid Hökhuvud kyrkomiljö respektive Börstils sockencentrum riskerar att påverkas negativt av vägutbyggnaden. Längs sträckan finns ävenertalet fornlämningar av vilka många ligger i närhet till vägen.

Länsstyrelsen noterar att det bör tilläggas i samrådsunderlaget (kapitlet 5.4.3), att fornlämningar och tillhörande fornlämningsområden är skyddade enligt 2 kap kulturmiljölagen. Prövning krävs inför alla markingrepp inom dessa områden.

Det bör även tilläggas att Gimo bruk förutom det omnämnda riksintresseområdet (C22 Gimo bruk) även är utpekad som ett regionalt kulturmiljöintresse (Ös 22 Gimo bruk), med i stort sett samma utbredning. Gimo bruk utgör även byggnadsminne, till vilket hör Bruksgatan ända ut till väg 288. Information om byggnadsminnens lagskydd bör infogas samt att förändringar inom byggnadsminnen ska föregås av prövning enligt 3 kap kulturmiljölagen.

Trafikverket behöver i det fortsatta arbetet beakta de stora kulturvärdena som finns bl.a. i Hökhuvuds kyrkomiljö. Hur gång- och cykelvägen ska anpassas i Hökhuvud behöver även utredas noggrant och beskrivas i MKB:n. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att vägens ev. breddning begränsas även av att det finns kulturhistoriskt värdefulla byggnader norr om landsvägen vilka representerar ett traditionellt och typiskt historiskt uppländskt sockencentrum.

Vidare anser Länsstyrelsen att beskrivningen av kulturmiljön vid Hökhuvud bör utökas med information om den husgrundsterrass som ligger söder om vägen samt by/gårdstomt norr om densamma. Länsstyrelsen instämmer i slutsatsen att platsen varit av betydelse även under förhistorisk tid, även om ingen gravhög finns registrerad där. Ett gravfält återfinns dock ca 200 meter öster om kyrkan, intill och söder om vägen.

Även information om lagskyddet gällande kyrkor och kyrkotomter bör infogas i texten. Med kyrkotomter avses ett område som hör samman med byggnadens funktion och miljö och som inte är begravningsplatsen. Inför alla förändringar krävs prövning enligt 4 kap kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen ser positivt på Trafikverkets ambition som beskrivs närmare i samrådsunderlaget i kapitel 6.2, om att det ska eftersträvas en anpassad gestaltning där särskilda kulturmiljövärden finns, och att kulturmiljövärden ska lyftas fram med syfte att bevara och tydliggöra landskapets avläsbarhet och historiska koppling och samband.

Trafikverket tar upp möjliga miljöeffekter och beskriver de närmare i kapitel 6.3. Ett medskick till miljökonsekvensbeskrivningen kan vara att även beakta kumulativa effekter av den ombyggda vägen.

I samrådsunderlagets förslag till kommande fokusområden tar Trafikverket upp bl.a. en fördjupad landskapsanalys och ett fördjupat gestaltungsprogram. Avsikten med fokusområdena är att de ska främst fokusera på sträckan genom Hökhuvud. Länsstyrelsen ser positivt på detta, men vill samtidigt betona vikten av att utökade studier av bl.a. kulturmiljöers värden genomförs även vid t.ex. Börstil. Att föredra ur kulturmiljösynpunkt vore om vägen får en mindre skala och inte byggs ut genom dessa områden. En gång- och cykelväg bör där inte separeras från vägbanan med anledning av de äldre byggnader som står nära vägen.

Fornlämningar

Det finns områden vilka berörs av vägutbyggnaden, men som inte har ingått i någon av de två hittills genomförda arkeologiska utredningar etapp 1. Det gäller områden belägna mer än 20 meter utanför befintlig väg, inklusive områden med tillfällig nyttjanderätt, arbetsvägar, etableringsytor, tippområden m.m. Utredningen etapp 1 från 2011 behöver även i vissa fall kompletteras avseende bedömning av eventuell fornlämningsstatus. Länsstyrelsen kan därför komma att begära att en kompletterande arkeologisk utredning etapp 1 ska genomföras. För att få klarhet över i vilka fornlämningar som berörs krävs även en arkeologisk utredning etapp 2. På platser där markingrepp i fornlämningar eller fornlämningsområden inte kan undvikas kan arkeologiska för- och undersökningar komma att aktualiseras.

Naturmiljö

Breddningen av väg 288 mellan Gimo – Börstil innebär en betydande miljöpåverkan då mark med höga naturvärden kommer tas i anspråk. Flera biotopskyddade objekt och fridlysta arter förekommer i utredningsområdet. Längs med vägen mellan Hökhuvud och Uppskedika identifierades en rad naturvärdesobjekt med högsta och mycket höga naturvärden.

I anslutningen till naturvärdesinventeringen i fält och fördjupande landskapsanalyser som Trafikverket avser att ta fram behöver Trafikverket konkretisera vilka skyddsåtgärder Trafikverket kommer att vidta för att undvika och minimera den negativa påverkan på naturmiljön.

Skulle det visa sig att det återstår en betydande skada på naturmiljön trots vidtagna skyddsåtgärder, behöver Trafikverket ta fram förslag på kompensationsåtgärder.

Artskyddsfrågan behöver även utredas, dvs. vilka fridlysta arter kommer att påverkas och i vilken omfattning (bedömning av populationens gynnsamma bevarande status) samt vilka åtgärder man kommer att vidta för att undvika och minimera påverkan.

Vattenverksamhet

Grävning, schaktning, kulvertering, markavvattning, grundvattenbortledning, dämning eller andra åtgärder inom ett vattenområde är vattenverksamhet. Med vattenområde avses det område som täcks av vatten vid högsta förutsebara vattenstånd. Enligt kartunderlaget i samrådshandlingen förekommer våtmarksområdet i närhet till befintlig väg. För de fall det planeras åtgärder i våtmarksområden kan de röra sig om vattenverksamhet. Vattenverksamhet är i grunden en tillståndspliktig verksamhet. Tillstånd för vattenverksamhet söks hos mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt. Vissa mindre åtgärder kan anmälas till Länsstyrelsen.

Av underlaget framgår att grundvattenytan ligger 0 – 0,6 m under befintlig markyta. Om avvattning/bortledning av vatten inom området är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna det anlägga vägen i vald sträckning kan åtgärden vara en markavvattning. Markavvattning är förbjuden i Uppsala län vilket innebär att för att få utföra en markavvattning krävs dels dispens från markavvattningsförbudet, dels tillstånd till markavvattning. Det framgår även att vid cirkulationsplatsen har grundvatten påträffats på 3 m djup samtidigt som den fria vattenytan i provhålen ligger på 0,5 m djup. För de fall grundvattenbortledning i samband med byggnationen behövs är det en vattenverksamhet. Grundvattenbortledning, även om den är tillfällig under byggtiden, är en tillståndspliktig åtgärd. Enligt undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken, anges att om det är uppenbart att varken enskilda eller allmänna intressen påverkas av den planerade åtgärden behövs ingen anmälan eller tillstånd. Det är sökande som har ansvaret att visa att undantagsregeln är tillämplig och som har ansvaret att visa att ingen påverkan på allmänna eller enskilda intressen har skett.

Enligt tidigare samrådshandlingarna planerades det för en brokonstruktion över Olandsån. I befintligt underlag ska en ombyggnation av befintlig väg ske genom Hökhuvud. Det framgår dock inte om den ombyggnationen inkluderar en ny bro eller åtgärder på befintlig bro. Länsstyrelsen anser att anläggande av en ny bro över Olandsån kräver tillstånd för vattenverksamhet.

Enligt handlingarna kommer flera små vattendrag i form av bäckar och diken att passeras. På Länsstyrelsen pågår ett omfattande arbete med att restaurera vattendrag och avlägsna vandringshinder så att de uppsatta målen enligt ramdirektivet för vatten ska kunna uppnås. Det är därför viktigt vid anläggande, förlängning eller byte av trummor att vandringsmöjligheten för vattenlevande organismer inte försämras utan om möjligt förbättras.

I området finns ett flertal markavvattningsföretag. Trafikverket har listat befintliga markavvattningsföretag i samrådshandlingen. Åtgärder i samband med ombyggnationen, breddning och ny väg samt gång och cykelväg får inte utföras som påverkas syftet och funktionen av dessa

företag. Sker det en flödesförändring eller en förändring i mängden vägdagvatten som dikesanläggningarna inte är anpassade för är det viktigt att ha en dialog med företaget och om möjligt jobba med flödesdämpande åtgärder.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen saknar på flera ställen en beskrivning som tar upp grundvattenresursen eller vattenskyddsområdet. Länsstyrelsen håller ändå med Trafikverket om att Trafikverket behöver, såsom det framgår av samrådsunderlaget, i det fortsatta arbetet utreda och redogöra vilken *påverkan det kan bli på yt- och grundvattnet med syfte att utforma vägen så att påverkan på vatten undviks. Inventering av enskilda brunnar som kan komma att påverkas kommer att utföras.*

Länsstyrelsen saknar beskrivning av vattenresurser i kapitel 3.3 med underrubrikerna Hushållning med naturresurser samt Leva och bruka. Trafikverket behöver komplettera dessa avsnitt med en beskrivning av vattenresurser då vägen går i närhet av och genom grundvattenförekomster.

Vidare saknar länsstyrelsen en beskrivning av vägens potentiella påverkan på grundvattenförekomsterna under kapitel 5.5 Miljöbelastning. Påverkansfaktor kan t.ex. vara ökad trafik, asfalt som innehåller tjära och förorenad mark som finns utmed sträckningen, bl.a. i vägdiken. En förbättrad dagvattenhantering borde i detta sammanhang nämnas som en möjlig åtgärd.

Det framgår av samrådsunderlaget i kapitel 6.3 att miljöeffekterna kommer att utredas vidare och bli en viktig förutsättning för utformning av projektet. Länsstyrelsen saknar här en beskrivning vilka risker det finns med en ökad hastighet på vägen som genom eventuell ökad halkbekämpning kan påverka vattentäkten negativt.

Vidare saknar länsstyrelsen en beskrivning av grundvattenförekomsten under kapitel 9.2. Viktiga fokusområden vid fortsatt arbete. Här återfinns inte grundvattenförekomster utan endast vattenskyddsområden. Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma att det är viktigt att det inte får ske en försämring av MKN grundvatten.

Buller och luft

Länsstyrelsen noterar att det ligger ett 50-tal hus i närheten av vägen som kan komma att exponeras för höga ljudnivåer till följd av trafikbuller. Länsstyrelsen ser positivt på att ljudnivåerna vid husen beräknas i det kommande arbetet och skyddsåtgärder kommer att föreslås i de fall riktvärden överskrids. I underlagen till bullerkartläggning behöver det förtydligas om ÅDT för prognosåret 2040 omfattar den ökning av tung trafik som kan förväntas i och med beslutet om slutförvar kopplat till Forsmark. I det kommande arbetet behöver även planens inverkan på luftföroreningar utredas.

Förorenad mark

I undersökningar av planområdet har flertalet föroreningar upptäckts som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning, däribland arsenik, PAH:er, barium. Grundvattenmagasin och vattendrag förekommer långsmed vägsträckan som skulle kunna påverkas om föroreningar sprids vid kommande markarbete. I det fortsatta planarbetet behöver länsstyrelsen ta del av en miljöteknisk markundersökning som bland annat omfattar en redogörelse för risken att påträffade markföroreningar sprids till grund- och ytvatten. Även eventuell förekomst av sulfidjordar behöver undersökas närmare då felaktig hantering av dessa kan orsaka stora skador på miljön.

Enligt 10 kap 11§ MB ska tillsynsmyndigheten informeras om påträffade markföroreningar. Observera att samråd och i vissa fall anmälan till tillsynsmyndigheten ska göras enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd om en åtgärd medför risk för ökad spridning och exponering av föroreningar. Länsstyrelsen ser gärna att en tidig dialog upprättas med kommunens tillsynsmyndighet om det inte redan gjorts.

Barriäreffekter

Då delar av vägen planeras att byggas om till mötesfri väg finns en risk att det kommer att ge upphov till betydande barriäreffekter som behöver studeras i miljökonsekvensbeskrivningen. Skyddsåtgärder för buller kan i sig innebära att nya barriärer skapas.

Trafiksäkerhet

Beslut om slutförvar för använt kärnbränsle är taget att det ska lokaliseras i Forsmark. Trafikverket behöver beakta den trafikökningen väg 288 kommer att få utifrån detta beslut som tung transport, ökad arbetspendling m.m. och säkerställa en god trafiksäkerhet för alla som färdas längs med vägen. Länsstyrelsen är positiv till att det i projektet även planeras en gång- och cykelväg för de oskyddade trafikanterna.

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering 2020.

Trafikverket kommer att uppmärksamma de viktiga fokusområden som Länsstyrelsen anser att behöva utredas närmare i det fortsatta arbetet.

Trafikverket ska i det kommande arbetet även redovisa och bedöma de av Länsstyrelsen utpekade miljöaspekterna och andra aspekterna som är viktiga att ha med både i MKB:n, men även i den fortsatta planprocessen.

Trafikverket kommer att beakta de stora kulturvärdena som finns bl.a. i Hökhuvuds kyrkomiljö. Anpassning av gång- och cykelvägen kommer att utredas noggrant och beskrivas i MKB:n. Trafikverket kommer att komplettera de kommande handlingarna med informationen om kulturmiljön i området och infoga information om lagskyddet gällande kyrkor och kyrkotomter i texten.

Även de kumulativa effekterna av den ombyggda vägen kommer att beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.

3.3.2. Samråd med Östhammars kommun

2022-03-15, samråd, yttrande samrådsunderlag

Östhammar kommun konstaterar att förutsättningarna för ett genomförande av sista etappen på Länsväg 288, Gimo –Börstil förändrats drastiskt.

Slutförvar av använt kärnbränsle och utbyggnad av befintligt slutförvar är tillåtet enligt regeringen på Forsmarkshalvön. Det finns också en avsiktsförklaring mellan kommunen och andra intressenter att bygga en produktionsanläggning för alternativt flygbränsle på Forsmarkshalvön. Framförallt slutförvaret är en nationell angelägenhet som Trafikverket därför bör ta ansvar för genom att finansiera utbyggnaden av sista sträckan av länsväg 288. Länstransportplanen för region Uppsala är ännu inte färdigbehandlad vilket innebär att de ekonomiska förutsättningarna för väg 288 inte är satta.

Östhammars kommun tar avgörande beslut gällande vatten- och avloppsförsörjningen gällande de östra delarna av kommunen.

Kommunen står fast vid avsiktsförklaringen som tecknats mellan Trafikverket, region Uppsala och kommunen. Kommunen anser att vägen framåt är planering och genomförande av 2+1- väg, 100 km/tim, med förberedelse för förbifart Hökhuvud. Kommunen anser att eventuella merkostnader utöver avsiktsförklaringen belastar Trafikverket.

Östhammars kommun kommenterar att under processen har även ett PM tagits fram av Trafikverket: Väg 288 Gimo-Börstil. PM justerad hastighet om 100 km/tim. Vägplan 2021-05-11 (TRV

2019/48354). Detta PM har ett innehåll som till stora delar stödjer samrådsunderlaget och bör därför ingå i uppräkningsplanen av underlag då det benämns vägplan.

Att minst 30% av vägsträckan dimensioneras för en hastighet om 100 km/tim är felaktigt och bör korrigeras på web till 54%. Projekt målet om produktionskostnaden blir felaktigt med hänvisning till att kostnadsbilden ännu inte är satt i länstransportplanen.

Det är bra att detaljen för cykelbarheten vid Börstil har lyfts in i underlaget.

Genomförandetiden för detaljplan för Hökhuvud kyrktrakt har gått ut.

Det är angeläget att potentiella pendlarparkeringar vid infartsvägar till Lv 288 beskrivs för att möta upp hela-resan-perspektivet.

De samrådssynpunkter som tidigare lämnats i samband med lokaliseringssamrådet är fortfarande aktuella avseende exempelvis naturvärdesinventering i vatten, tydlighet i skydd av vattentäkterna längs sträckan, tydlighet i avsättning vid cirkulationsplats Börstil av väganslutning till södra infarten i Östhammar.

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering 2020.

3.3.3. Samråd med Region Uppsala

2021-06-15 Region Uppsalas synpunkter på PM justerad hastighet om 100km/tim

I april 2021 signerade Trafikverket Region Öst, Östhammars kommun och Region Uppsala en avsiktsförklaring som skulle uttrycka parternas gemensamma mål att säkra en utbyggnad och finansiering av väg 288 Gimo-Börstil.

I avsiktsförklaringen står det att inriktningen är att så stor andel som möjligt ska bli mötesseparerad väg förutom nysträckning förbi Hökhuvud. Region Uppsala vill att Trafikverket arbetar mer för att lyckats nå den inriktning i det förslag som presenterades i dokumentet PM justerad hastighet om 100 km/tim. Intentionen i avtalet var en hög andel mötesseparerad väg men i underlaget från Trafikverket är den endast 47 procent.

Region Uppsala önskar att Trafikverket kommer med nya förslag där andel mötesseparerad är högre än 47 procent i enlighet med intentionen i avsiktsförklaringen.

Region Uppsala vill att Trafikverket har en diskussion med Region Uppsala och Östhammars kommun angående körfältsindelningen som PM:et föreslår. Det finns önskemål om en annan indelning än den som PM:et föreslår.

Region Uppsala vill inte stänga dörren för att genomföra en förbifart Hökhuvud utan ser det som en framtida möjlig etapp 5. Om Region Uppsala önskar genomföra etapp 5 finns det något speciellt att ta hänsyn till i de andra etapperna? Region Uppsala önskar Trafikverkets syn på ett genomförande av en framtida etapp 5 samt tar fram grov kostnadsuppskattning för en framtida etapp 5. Det är viktigt att en framtida etapp 5 inte får ge avkall på funktionaliteten för etapp 4.

Enligt PM:et förväntas gång- och cykelvägen ansluta till en lokalgata söder om Börstil kyrka. Region Uppsala anser att förslaget inte uppfyller de krav om att skapa en cykelbarhet mellan Gimo och Östhammar. Region Uppsala vill att gång- och cykelvägen ansluter till Sandvägen (parallellväg till väg 76).

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket nu backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering 2020.

2022-03-11, samråd, yttrande samrådsunderlag

Region Uppsala delar inte Trafikverkets bild om att arbetet med vägplanen pausades på grund av projektets ekonomi. Region Uppsala anser att det handlade om att Trafikverket behövde göra omtag i vägplanen eftersom Trafikverket hade tagit fram ett förslag som inte motsvarade de medel som fanns avsatt i länsplanen för projektet.

Region Uppsala saknar beskrivningar för två utredningar under tidigare projekt. Trafikverkets utredning PM justerad hastighet, samt Region Uppsalas utredning Stråkutredning för del av väg 288 avseende förutsättningar för hållbart resande, bör läggas till.

Region Uppsala vill poängtera att målet ska vara att minst 54% av sträckan ska dimensioneras för en hastighet om 100 km/tim. Vidare poängterar man att Trafikverket inte arbetar utifrån länsplaneupprättarens krav på funktion, vilket måste åtgärdas.

Region Uppsala saknar projektmål som täcker in kombinationsresor, cykelbarhet, och godstrafik. Mål som handlar om minskar restid för biltrafik bör även innefatta kollektivtrafik.

Region Uppsala föreslår återigen att projektmålen kompletteras med samma mål som angavs i sitt yttrande från 2020-01-20.

Då objektet inte är fullt finansierat stryker Region Uppsala vikten av god dialog mellan projektets aktörer såsom medborgare, fastighetsägare, Östhammars kommun och Region Uppsala.

Region Uppsala påpekar att andelen trafikolyckor på vägsträckan med personskada är i underkant i underlaget. I produktionsskedet kommer framkomligheten för akuta transporter och uttryckningar påverkas. Temporära avstängningar och omledningar måste kommuniceras fortlöpande. Rutiner måste finnas för att säkra akuta transporter och nyttjandet av flaggvakter framför trafikljus är att föredra.

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket nu backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering 2020.

3.3.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

2022-02-14 till 2022-03-11

Allmänheten och enskilda som kan komma att bli särskilt berörda har haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen val av lokalisering under perioden 2022-02-14 till 2022-03-11.

Med hänsyn till covid-19 har samrådet genomförts helt digitalt och presentationer och handlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats. På webbplatsen har även en digital enkät funnits tillgänglig för att lämna synpunkter, utöver detta har synpunkter kunnat skickat till Trafikverket per mejl eller via brev.

Trafikverket har tagit emot 7 skriftliga synpunkter från allmänheten. Nedan redogörs dessa yttranden i teman.

Lokalisering

- Bibehåll många hållplatser för kollektivtrafiken.
- Upprätta det tidigare diskuterade alternativet "diagonalen" mellan Gimo och Börstil i stället för nuvarande förslag, då detta förslag förkortar restiden samtidigt som befintlig väg kan användas av kollektivtrafik, cykel och lokalväg för allmänheten.
- 1958 till ungefär 1962 byggdes nästan hela vägsträckan mellan Gimo och Börstil om med en ny vägbank. Den bör vara intakt i ungefär 75-100 år till men det finns svaga partier på sträckan. Sträckan vid Lugnets flygharanger, cirka 200-300 meter behöver förstärkas. Även förbi Hökhuvuds kyrka behövs detta för att undvika vibrationer och sprickbildning i kyrkan. Vid Börstils kyrka är marken våtmarksbetonad och behöver troligen också förstärkas.

Miljö

- Korsningen mellan väg 288 och 76 i Börstil ligger över en rullstensås. Rullstensåsen är viktig för Östhammars dricksvatten, därför är det olämpligt att fortsätta leda transporter över den. Ny anslutning till väg 76 på avstånd till rullstensåsen bör övervägas.
- Hushåll som blir instängda mellan väg 288 och nya vägen kan bli mycket bullerutsatta. Detta händer exempelvis öster om Uppskedika.
- Odlingsmark kommer fragmenteras sträckor där nya vägen inte stämmer överens med nuvarande väg 288. Detta påverkar ekologin. Det finns områden öster om Uppskedika med fridlyst vattensalamander i nära anslutning till nya vägen vilket måste beaktas.
- Viltundergångstunnlar under nya vägen, cirka 10st.

Utformning

- GC-vägen bör vara minst 4 m bred så att långsamgående fordon kan nyttja den till och från start- och målpunkt.
- Bra att norra kurvan strax väster om Börstil byggs bort.
- Bra med cirkulationsplats Börstil.
- Hushåll med tillgänglig mark.
- En hastighet på 100 km/tim skapar försumbar tidsskillnad gentemot 80 km/tim på hela sträckan. Däremot innebär 80 km/tim mindre buller.
- Önskemål om mötesfri väg hela sträckan med fart på 100km/tim.
- Viltstängsel bör finnas längs sträckan.

- Önskar ATK längs sträckan för att hålla 80 km/tim.
- Omkörningsförbud vid 80km/tim.
- Långa bussfiler/p-platser för långsamtgående fordon att kunna släppa förbi köer.
- Den planerade hastigheten genom Hökhuvud 40 km/tim kommer bli svår att hålla, önskar ATK åt båda riktningar.
- Önskar trafiksignal vid övergångsställen i Hökhuvud om det inte blir planskilda korsningar.
- Traktorer och skogsmaskinen måste kunna korsa den nya vägen för att ta sig till sina marker där den nya vägsträckningen delar det i två.

Genomförande

- Samordna renoveringen av bussterminalen i Gimo med utformningen av nya vägen, i synnerhet med avseende på avfarter.
- Håll god dialog med jordbrukare, skogsägare, fastighetsägare och näringsidkare för att inte utsätta dem för dåliga förslag på trafiklösningar.

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket nu backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering.

3.3.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2022-03-09, samråd, yttrande samrådsunderlag

LRF Hökhuvud-Harg har överlämnat synpunkter på samrådsunderlaget. Förslaget innefattar följande punkter:

1. Börja i Börstil och bygg bilvägen som Trafikverket tänkt fram till Gunbyle.
2. Bygg sedan cykelbanan hela vägen. LRF Hökhuvud-Harg hoppas fortfarande att TRV och Östhammars kommun gemensamt kan komma överens om att dra cykelbanan förbi Gimo Ridklubb för att komma närmare Sandviks personalentre och Gimo samhälle. s
3. Gör sedan säkerhetshöjande åtgärder genom Hökhuvud. LRF Hökhuvud-Harg föreslår att 50 behålls som hastighet, att cykelbanan får en egen liten bro bredvid vägbron, att kyrkan får en ny infart, att överblivna fartkameran Uppskedika östra flyttas till Hökhuvud norrgående och att en säker busshållplats byggs centralt i Hökhuvud ihop med en pendlarparkering.
4. Bygg sedan gula sträckningen Hökhuvud-Gimo 2+1 100 km/h. Det bör börja med 2-filigt södergående i långkurvan för att upplösa köer som bildas genom Hökhuvud. På samma sätt bör Trafikverket överväga bredda vägen genast norr om Bruksgatan Gimo. För som 288 ser ut söder om Gimo (norrgående) och genom Gimo så byggs det bilköer som måste få ett slut någonstans och det är bättre att köerna börjar upplösas vid Bruksgatan än vid reningsverksavfarten. (Om GC flyttas till ridklubben finns plats.)
5. Fartkameran vid Lugnet kan då flyttas in i Gimo eller till Hökhuvud så att det blir 3 fartkameror i Hökhuvud.
6. Sedan återstår en bit mellan östra Hökhuvud och Gunbyle. Den kan lämnas oåtgärdad som 80-väg utan mötesseparering. Montage av mötesseparering 100 km/tim är kontraproduktivt så fort LGF dyker upp eller ambulans ska fram. Om TRV vill gräva kan knölen vid Vaddika VSK grävas bort eller svackan över Skomakarmyren fyllas upp så att fri sikt erhålls. Genom att cykelbanan är byggd enligt ovan så är risken för cyklister eliminerad och även den risk cyklister utgör borttagen även på en i övrigt oåtgärdad sträcka.

7. I avsnitt 8 konstateras att "natur och kulturvärden är tydligt kopplade till ett levande jordbruk". Det förelagda förslaget är godtagbart. Det största intrånget på jordbruksmark blir förhoppningsvis cykelbanan som verkar få förbruka hur mycket svensk åkermark som helst. (Inte bara här utan överallt i Sverige där det förstörs mycket mark för små transportvolymmer.)

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket nu backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering.

2022-03-11, samråd, yttrande samrådsunderlag

Lokapartiet BoA har överlämnat synpunkter på samrådsunderlaget. De anser att väg 288 etapp fyra inte bara handlar om att sammanlänka Gimo med Östhammar, utan främst är länken mellan länets nordöstra hörn och Uppsala-Arlandaregionen. Lokalpartiet BoA anger att Östhammars kommun och Region Uppsala inte tycks förstå vad en väg med krav på budget för med sig för konsekvenser för boende i kommunen, inpendlare, företag, och andra parter.

BoA anger att ett mål vid initieringen av hela sträckan Uppsala – Östhammars vägplan var att 95% av den nya vägsträckan skulle utformas för att tillåta en högsta hastighet på 100 km/tim. BoA noterar att man förbisett detta när man anger målet 30% 100 km/tim-sträckor i samrådsunderlaget. En av huvudmålen är trafiksäkerhet, BoA anser ej att detta har vidmaktshållits utöver att det finns en separat väg för GC-trafikanter.

BoA anser att ett av huvudskälen till att Östhammars kommun har ungefär samma invånarantal idag som på 1980-talet är att infrastrukturen är underutvecklad i Uppsala läns nordöstra hörn. BoA anger att en nationell samling ska skapa förutsättningar för att genomföra slutförandet av väg 288 som det var tänkt från början, då ett vägprojekt måste ses i ett 100-års perspektiv.

BoA anger att det är stora brister i tänket kring funktionaliteten i trafiklösningen vad gäller väg 288 etapp fyra. Det finns behov av en planskild korsning i Gimo för att separera järnvägsgods med vägtrafik. BoA anser att en sådan lösning bör vara med i planeringsstadiet. Detta i synnerhet då Grängesberg Exploration har påbörjat sitt samrådsarbete för att återöppna Dannemoragruvan. BoA anger att man förbisett att ett ökat antal tåg måste passera väg 288 då fler transporter till och från Hargs hamn kommer lastas på tåg i samband med nya hållbarhetsinitiativ från Region Uppsala och Östhammars kommun.

Trafikverkets kommentar: Efter genomförda samråd har Trafikverket nu backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som presenterades i samrådshandling val av lokalisering.

4 Samråd vid utformning av planförslaget under 2023

Efter tidigare genomförda samråd har Trafikverket under 2023 backat tillbaka och fortsatt arbetet med de alternativ som förordades i samrådshandling val av lokalisering 2020. Det arbetet är nu i skede samrådshandling. Under samrådshandlingsskedet kommer samrådsmöte på orten att genomföras.

Detta avsnitt kommer att kompletteras efter genomfört samråd i den fortsatta planläggningsprocessen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, BOX 1214, 751 42 Uppsala. Besöksadress: Björkgatan 73.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se