

Samrådsredogörelse Väg 288 Gimo – Börstil, Östhammars kommun, Uppsala Län

Väg 288 Gimo - Börstil

Östhammars kommun, Uppsala Län

Vägplan, 2020-06-02

Uppdragsnummer: 880007



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 288 Gimo – Börstil, Östhammars kommun,
Uppsala Län

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-02

Ärendenummer: TRV 2019/48354

Uppdragsnummer: 880007

Version: 1.0

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

Innehåll

| | | |
|--------|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Sammanfattning | 4 |
| 2 | Samrådsrets | 4 |
| 3 | Samråd | 5 |
| 3.1. | Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan | 5 |
| 3.1.1. | Samråd med berörd Länsstyrelse | 5 |
| 3.1.2. | Samråd med Östhammars kommun | 8 |
| 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 |

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 merparten av sträckan har en hastighetsgräns om 100 km/tim. Inom ramen för vägplanearbetet ska lokalisering, utformning och miljöpåverkan av den nya vägen utredas. Vägplanen är nu i första skedet, samrådsunderlag. Ett samrådsunderlag har varit ute på samråd under perioden 2019-12-04 till 2020-01-13. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattrar/Vag-288-Uppsala-Osthammar/Vag-288-Gimo-Borstil/. Trafikverket har också annonserat i ortstidningen Uppsala Nya tidning, UNT, att samrådsunderlaget har varit tillgängligt och återgett hur det gått att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Trafikverket har hållit ett öppet hus för allmänheten i bygdegården i Uppskedika den 11 december 2019 där Trafikverket samt Trafikverkets konsulter deltog för att presentera uppdragets omfattning, målsättning och hur vägplaneprocessen kommer hanteras. Trafikverket har också haft möten med företrädare för Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala och Östhammars kommun i syfte att i ett tidigt skede fånga upp synpunkter för det fortsatta arbetet. En tidig dialog har också förts med Svenskt kärnbränslehantering, SKB, i syfte att få en ökad kunskap om vägens betydelse för den planerade byggnation för kärnbränsleförvar vid Forsmarks kärnkraftverk. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar från möten med myndigheter och minnesanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2019/48354. En åtgärdsvalsstudie genomfördes 2015 för sträckan Gimo-Börstil.

2 Samrådskrets

Eftersom inga utredningar kring korridoralternativ eller markanspråk har gjorts i det här skedet anses alla boende inom utredningsområdet ingå i samrådskretsen. Trafikverket har bjudit in boende i området att delta i samrådsprocessen genom att annonsera i ortstidning med information om öppet hus 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 samrådsunderlaget samt hur dessa har behandlats. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade tjänsteanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienumret TRV 2019/48354.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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.

2019-12-20 samråd, mejl

Länsstyrelsen i Uppsala län begär förlängd svarstid till och med 2020-02-17 för att yttra sig över samrådsunderlaget.

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 landskapsbilden 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 landskapsbilden 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 grundvattentäkten 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 lera 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 föredömligt 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.

Trafikverket kommenterar: 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 arbetet analyseras kyrkorna och de kulturmiljöer som är kopplade till dem.

Trafikverket ser att kyrkorna är en 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.

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 projekt mål.

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.

2019-12-18, samråd, mejl

Östhammars kommun begär förlängd svarstid till och med 2020-02-20 för att yttra sig över samrådsunderlaget.

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 frilufts- och naturintressen. 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 korrigerar 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 inledningskede 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 frilufts- 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 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.

3.1.3. 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 utpekade 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
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 Uppskeidika den 11 december 2019. 60 personer deltog på samrådsmötet.

Trafikverket har tagit emot sex skriftliga synpunkter från boende i området. Under samrådsdialogen i Uppskeidika 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 Olandsådalen 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. Olandsådalen 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 långsamgående 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 vägorridororer 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 Gästrikre Vatten att markföroreningar kan komma att påverka vattentäkterna, vid åtgärder vid kända eller troliga markföroreningar ska detta beaktas. Särskilt lyfter Gästrikre Vatten sulfidhaltiga leror som ska hanteras med stor försiktighet.

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

Trafikverket kommenterar: 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.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala. Besöksadress: Östunagatan 4, 753 23 Uppsala.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se