

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

Väg 288 Gimo - Börstil

Östhammars kommun, Uppsala Län

Vägplan, 2020-10-15

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: 2020-09-15

Ärendenummer: TRV 2019/48354

Uppdragsnummer: 880007

Version: 2.0

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
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	16
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	18
3.2.3.	Samråd med Region Uppsala	19
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	21
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	25

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, och dess första skede samrådsunderlaget, var under vintern 2019/2020 ute på samråd. Under samrådet bjöd Trafikverket in allmänheten till öppet hus i Uppskaedika bygdegård. Under våren 2020 beslutade Länsstyrelsen i Uppsala län att projektet antas innebära betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram parallellt med att arbetet med vägplanen fortskrider. Vägplanen är nu i sitt andra skedet, samrådshandling val av lokalisering. En samrådshandling för val av lokalisering har varit ute på samråd under perioden 2020-06-03 till 2020-07-01. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbatttrar/Vag-288-Uppsala-Osthammar/Vag-288-Gimo-Borstil/. Trafikverket har också annonserat i ortstidningen Uppsala 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 utgör underlag för beslut om vägkorridor. Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar från möten med myndigheter och minnesanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2019/48354. Med hänsyn till Covid-19 har samrådet genomförts 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 i syfte att i ett tidigt skede fånga upp synpunkter för det fortsatta arbetet med val av vägkorridor. En åtgärdsvalsstudie genomfördes 2015 för sträckan Gimo-Börstil.

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 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 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.

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 uppger 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 Uppskekika, 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 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 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.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

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.

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

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 kulturmiljövärde 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 kulturmiljövårderna. 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.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att en kombination av Turkos och Grå vägkorridor ger störst måluppfyllnad.

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.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.2.2. Samråd med berörd 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 pendelparkering 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.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket delar kommunens 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 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 viktig att en pendlarparering kommer till stånd i Uppskedika. Den befintliga vägen som blir kvar i och med kurvuträtningen 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.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket delar Regionens uppfattning att en kombination av Turkos och Grå vägkorridor ger störst målpuppfyllnad.

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 planlägningsprocessen.

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.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

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 skickat 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 önskad ”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 och 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 kurvuträkningen.
- En rakare sydlig vägsträckning mellan Hökhuvud till 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 uträtning 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 motsägelsefull 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 är 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 vägkorridorer 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 leder 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.

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.

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.

Trafikverket kommenterar:

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 planläggningsprocessen.

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 positiv 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.

Trafikverket kommenterar:

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 vägorridor Turkos och Blå bristfälligt redogör ingreppen i betesmarker. Nya konstruktioner vid Olandsån och Glötadiket måste ta hänsyn till nuvarande vattenreglering för att undvika översvämningar.

Trafikverket kommenterar:

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 kurvuträkningen. I delsträcka 2 förordas att befintlig väg breddas och i delsträcka 3 förespråkas orange korridor.

Trafikverket kommenterar:

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. Vägnära 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 planläggningsprocessen.

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.

Trafikverket kommenterar:

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.

Trafikverket kommenterar:

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 planlägningsprocessen.

Trafikverket 2020-12-03



Alexander Dufva

Projektledare



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