

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 263 ny bro Erikssund

Sigtuna och Upplands-Bro kommuner, Stockholms län

Granskningshandling, 2017-09-19

Projektnummer: 152559



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Marie Holms, ÅF

Dokumentdatum: 2017-09-19

Ärendenummer: TRV 2016/11210

Projektnummer: 152559

Version: 0,1

Fastställt av: Åsa Eriksson, Trafikverket

Kontaktperson: Åsa Eriksson, Trafikverket

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	4
2	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
3	SAMRÅDSKRETS	4
4	SAMRÅD	4
4.1	Samråd med berörd länsstyrelse	4
4.2	Samråd med berörda kommuner	6
	Sigtuna kommun	6
	Upplands-Bro kommun	7
4.3	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
4.4	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
	Sjöräddningssällskapet i Uppsala	8
	SLL (Stockholms läns landsting)	8
	Sjöfartsverket	9
	Havs- och vattenmyndigheten	10
	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	10
	Naturvårdsverket	10
	SGU	10
	Statens geotekniska institut (SGI)	10
	Saltsjön – Mälarens Båtförbund	11
4.5	Ledningsägare	11
	Skanova	11
	Vattenfall	12
	E.ON	12
4.6	Samråd med allmänheten	12
	Underlag	16

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

1 Sammanfattning

Under arbetet med vägplanen har samråd hållits med länsstyrelsen, Sigtuna och Upplands-Bro kommuner, Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet, SLL (Stockholms läns landsting), ledningsägare, enskilda som kan bli särskilt berörda samt övriga intresserade.

2 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-04-18 och 2017-08-24.

3 Samrådskrets

Samrådskretsen har identifierats utifrån de sakägare som berörs direkt av projektet till följd av markintrång eller indirekt av projektet till följd av buller, ändrade anslutningar och andra förändringar eller störningar i vägens närområde såväl under byggskede som driftskede. Till samrådskretsen hör även Sigtuna och Upplands-Bro kommuner, Länsstyrelsen i Stockholms län, Sjöfartsverket, Polis, Räddningstjänst, ambulanssjukvården, SLL (Stockholms läns landsting, kollektivtrafik) samt övriga myndigheter och företag som har bedömts ha nytta av informationen.

4 Samråd

4.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Skede samrådsunderlag

Samråd med länsstyrelsen har hållits, 2016-02-04, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Projektet presenterades av Trafikverket. Under detta samråd redogjordes även för kommunernas hållning till projektet och deras initiala synpunkter.

Skede samrådshandling

Parallellt med framtagande av vägplanen genomförs även den process som föregår en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för Erikssundsbron. Ett samrådsmöte avseende vattenverksamhet genomfördes 2017-02-15 där även Sigtuna kommun och Sjöfartsverket var representerade. På mötet redovisades bakgrunden till projektet, förslag på åtgärder samt tidplan för vägplan, tillstånd och produktion. Mycket av den information och de synpunkter som framfördes vid det samrådet är gällande även för vägplanen varför det samrådet inkluderas i denna samrådsredogörelse.

Följande frågor/synpunkter framfördes på mötet:

Länsstyrelsen: Vad kommer byggandet av bron att innebära? Det är viktigt att det beskrivs tydligt i MKB och ansökan om tillstånd. Länsstyrelsen påminner om att vattenområdet är upp till högsta vattenyta.

Trafikverket: Broarna är inte detaljprojekterade än, men utformningen blir snarlik den som nuvarande broar har, dvs med ett svängcentrum och brostöd lika nuvarande bro.

Länsstyrelsen: Grumling under byggskede är en viktig fråga, liksom katastrofskydd under byggtiden.

Trafikverket: Krav kommer att ställas på entreprenören om uppställningsplatser samt skyddsåtgärder och användning av oljor och kemikalier.

Länsstyrelsen: Vilka bedöms vara de största problemen?

Trafikverket: Grumlingen och eventuellt buller under byggskede för boendemiljöer. Krav ställs på entreprenören om detta. Byggtiden beräknas bli ca 1,5 år inklusive rivning av befintlig bro och återställning av befintlig väg som rivs.

Länsstyrelsen: Redovisa byggtiden för bron i ansökan om tillstånd för vattenverksamheten. Försiktighetsmått kan bli aktuella gällande t ex grumling. Trafikverket bör föreslå tider för detta.

Trafikverket: Arbete kommer sannolikt att bedrivas inom sponter. Grumlingspåverkan uppstår framförallt då sponterna dras upp.

Länsstyrelsen: Kulturmiljöfrågorna besvaras av andra parter hos Länsstyrelsen. Trafikverket har rutiner för samordningen av kulturmiljöfrågor med Länsstyrelsen.

Sjöfartsverket: Kommer farleden att flyttas för någon av broarna?

Trafikverket återkommer med besked om detta, inklusive placering av ledverk och besked om muddring kommer att behövas till Sjöfartsverket så snart det är klarlagt.

Länsstyrelsen: Var tydlig i ansökan vad det är Trafikverket ansöker om tillstånd för gällande vattenverksamheten.

Länsstyrelsen: Påverkar projektet översvämningzoner på stränderna? Frågan gäller främst stränderna på norra sidan. Våtmarksområdena är generellt sett värdefulla områden, för fågel.

Trafikverket: Projektet kommer att beröra strandområdena. Kompensationsåtgärder kan bli aktuella.

Sigtuna kommun: Hur kommer projektet att påverka fåglar i området, under häckningsperiod och i övrigt? Vid naturinventering av området har häckande gulärta observerats. Detta är den enda kända häckningsplatsen för gulärta i Sigtuna kommun. Tidsmässiga restriktioner för byggskedet kan vara motiverade.

Trafikverket: Det finns enligt Artportalen fler och viktigare häckningslokaler för gulärta i kommunen (Garnsviken och Fysingen). Projektet berör bara yttersta kanten av våtmarksområdet på norra sidan av sundet. Tidsrestriktioner bedöms inte vara nödvändiga.

Länsstyrelsen: Våtmark är ett vattenområde vilket måste inkluderas i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, dvs det område som berörs av högvattennivåerna.

En ny VA-ledning mellan Bro och Sigtuna kommuner ska anläggas, men ingen på mötet visste var den ska ligga.

Trafikverket: Norrvatten planerar för en huvudvattenledning söder om bron. Ledningen påverkas inte av detta projekt.

Upplands-Bro kommun: Gäller de högre kraven för buller, det vill säga de som gäller för väsentlig ombyggnad?

Trafikverket: Ja.

4.2 Samråd med berörda kommuner

Sigtuna kommun

Skede samrådsunderlag

Samråd med Sigtuna kommun har hållits 2016-01-20. Samrådet genomfördes för att ge en initial bild av projektet samt ge kommunen en möjlighet att samplanera med andra intressen på aktuell plats. Sigtuna kommun ställer sig positiv till brobytet men påpekar att man saknar egna intressen vid bron då marken ägs privat och vägen är statlig. Man påtalar att det finns intressen från olika organisationer att en cykelväg anläggs utmed väg 263 inom kommunen för att fortsätta i Upplands-Bro kommun.

Skede samrådshandling

Samråd via mejl, 2016-12-21, gällande avloppslösning för manöverhuset har skett. Om det blir aktuellt med en vattentoalett och bad-, disk och tvättvatten till slutentank ställer vi krav på snålspolande toalett samt snålspolande munstycken för dusch och vask. Om det blir så att brovaktarstugan används mer frekvent kan det vara väl värt att fundera på en annan lösning med markbaserad rening för både WC – och BDT-vatten (bad-, disk- och tvätt).

I mejl daterat 2016-10-13, lämnar kommunen följande information: GC-bana utmed väg 263 är efterfrågad redan idag men inte utpekad som regionalt stråk och därför inte aktuell för utbyggnad ännu. Kommunen anser att gc-banan på bron bör vara minst 3 m bred plus ”respektavstånd” till räckena för att möta behovet av goda kommunikationer vid framtida utbyggnad av bebyggelse runt bron.

Se även anteckningar från samrådsmöte avseende vattenverksamhet som genomfördes 2017-02-15 och redovisas under rubriken Samråd med berörd länsstyrelse.

Upplands-Bro kommun
Skede samrådsunderlag

Samråd med Upplands-Bro kommun har hållits 2016-01-20. Samrådet genomfördes för att ge en initial bild av projektet samt ge kommunen en möjlighet att samplanera med andra intressen på aktuell plats. Upplands-Bro kommun hade inga speciella synpunkter kring brobytet vid träffen.

Skede samrådshandling

Se anteckningar från samrådsmöte avseende vattenverksamhet som genomfördes 2017-02-15 och redovisas under rubriken Samråd med berörd länsstyrelse.

4.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Skede samrådsunderlag

Under arbetet med samrådsunderlaget har följande frågor inkommit:

Hur ordnas säker överfart av väg 263 för oskyddade trafikanter? Trafikverket har svarat att man är medveten om problematiken men det berör inte själva projektet då det ligger utanför projektområdet.

Fråga om passage med hästar över väg 263 samt hur hastigheten över bron ska respekteras har inkommit från berörd närboende vid bron. Även frågor om vattenkvalitet i brunn, bullerskydd och infart till fastigheten har tagits upp av fastighetsägarna.

Skede samrådshandling

Samråd har skett med direkt berörda på plats som bland annat har lämnat följande synpunkter: En hög andel av trafiken håller inte gällande hastighet och det finns en önskan om att få fartkameror uppsatta alternativt farthinder eller ett helt nytt läge för väg och bro. Det är mycket tung trafik på vägen. Trafikverket har svarat att hastighetsbegränsning och fartkameror är frågor som projektet har mandat att ta beslut om.

Åverkan på alléträd längs uppfart mot Erikssunds gård bör undvikas. Trafikverket har svarat att allén inte kommer att påverkas av projektet.

Ytor med åkermark/bete mellan ny väg och annan avgränsning behöver kunna skötas på ett annat rationellt sätt om de inte ska växa igen. Trafikverket noterar önskemålet och strävar efter att tillmötesgå det i projekteringen.

Håtunaholm 3:1 har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Önskar infart till åker i södra delen för säkrare infart än den som nu finns ca 200 m söderut, se medskickad skiss.

Trafikverket: Nuvarande åkerinfart ligger utanför området för vägplanen och omfattas därmed inte av projektet.

Erikssund 1:27 har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Tar in vatten från Mälaren som renas till dricksvatten. Vattenintaget ligger 5-6 m från strandlinjen och på ca 1 m djup. Det är känsligt för grumling.
- Tar även in sjövattnet för bevattning och dricksvatten till djur via en annan anläggning.
- Arbetar hemifrån 2-3 dagar i veckan, arbetet kräver fokus och koncentration, önskar därmed byggmetoder med så lågt och stötfrött ljud som möjligt.

Trafikverket: Entreprenören kommer att åläggas att vidta skyddsåtgärder för till exempel grumling så att vattnet vid intaget för dricksvatten och vatten till djur inte påverkas av byggnadsarbetena.

4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Sjöräddningssällskapet i Uppsala

Skede samrådsunderlag

Sjöräddningssällskapet i Uppsala, räddningsstation Uppsala har i yttrande, daterat 2016-03-03, meddelat att man handhar sjöräddning på norra Mälaren. Insatsområdet sträcker sig från Uppsala i norr till Stäket i söder. Räddningsstationen är belägen vid Skarholmen, strax utanför Uppsala. Räddningsstationen har beredskap och utför insatser dygnet runt under hela året. Insatserna genomförs med en räddningsbåt samt med en svävare under tider då isläget inte möjliggör insatser med båt. Följande specifika synpunkter trycker man på:

- Trygghets- och säkerhetsperspektivet av sjöräddning på Mälaren måste beaktas i kommande planerings-, samråds- och genomförandeprocesser.
- Fri passage för sjöräddning, dygnet runt, året runt måste säkerställas under hela byggtiden.
- Den nya bron måste möjliggöra fri passage för sjöräddning, dygnet runt, året runt.
- Sjöräddningssällskapet förs in som sakägare i projektet och medges medverka i den löpande samrådsprocess som planeras.

Trafikverket: Sällskapets synpunkter har noterats och kommer att beaktas.

SLL (Stockholms läns landsting)

Skede samrådsunderlag

Samråd har skett med SLL, 2016-02-04, angående brobyte vid Erikssund. Projektet presenterades av Trafikverket. SLL har en busslinje, nummer 579, som passerar Erikssund. SLL efterlyser information i god tid innan byggskedet påbörjas, om busshållplatser behöver flyttas eller kollektivtrafiken påverkas på annat sätt. SLL önskar att körfälten ska ha en bredd på minst 3,5 m.

Sjöfartsverket

Skede samrådshandling

2017-01-18 genomfördes ett samrådsmöte med sjöfartsverket avseende utbyte av bron vid Erikssund. På mötet lämnades information om projektet och alternativa förslag för den nya bron. Följande frågor/synpunkter framfördes på mötet.

Om farleden flyttas måste man tänka på manövreringen för fartygen. Helst ska farled hållas så vinkelrät mot bro som möjligt. Om farled ska flyttas måste detta återkopplas till Sjöfartsverket.

Har djupet på farleden setts över? Idag är farledsdjupet 2,7 m och inget underhåll/muddring sker. Bottenscanning har gjorts under hösten 2016. Resultatet från den delges Sjöfartsverket.

Idag finns möjlighet för båtar att lägga till vid ledverken i väntan på öppning. Är det något som man bör kunna även i framtiden? Förslag från projektör är då att förlänga ledverket på höger sida så att båtar kan vila i sin rätta färdriktning och därmed undvika problem för motgående båttrafik.

Den fria bredden kommer inte förändras på de nya broarna gentemot de befintliga.

På frågan om vilken båt, för eventuella påkörningskrafter, som Trafikverket ska dimensionera för svarar Sjöfartsverket att fartygen Evert Taube och Sjösala är de största båtarna som går i farleden. Trafikverket dimensionerar påkörningskrafter efter dessa båtar.

Idag finns farledsbelysning på Erikssund och fasadbelysning på ledverken.

Om nautiskt ljus ska placeras på ledverken behövs tillstånd för detta. Enda kravet från Sjöfartsverket är att eventuell belysning inte stör annan sjöbelysning eller bländar båttrafik.

Belysning ska kunna minimera påkörningsrisken som finns om ledverken inte är belysta.

Den nya bron kommer att få ett manöverhus, till skillnad från idag, där det endast finns i Almarestäket. Om manöverhusen placeras nära vattnet ska det inte finnas risk för bländning eller störning för båttrafik.

Under produktion kommer en del verksamhet ske i och i närheten av farled vilket innebär att det kan uppstå behov av att temporärt stänga farleden. Från Sjöfartsverkets sida är det fullt möjligt att stänga av farleden i kortare perioder, dock beror längden på avstängning som kan godtas på när under året som den sker.

Om projektet ser ett behov av att stänga av farleden ska detta ansökas från Sjöfartsverket som sedan går ut på remiss. Processen tar cirka 3 månader.

För Sjöfartsverket är det viktigt att det finns en riskanalys, som även inkluderar risker för fartyg, i projektet.

Segelfrihöjd föreslås skyltas med eventuell kompletterande information om att den segelfria höjden utgår från medelvattenytan.

Det är viktigt att ingen grundläggning lämnas kvar när den gamla bron rivs.

Det finns ett prick-par i Erikssund som eventuellt behöver flyttas.

Sjöfartsverket önskar delta vid startmötet för entreprenaden.

Se även anteckningar från samrådsmöte avseende vattenverksamhet som genomfördes 2017-02-15 och redovisas under rubriken Samråd med berörd länsstyrelse.

Via mejl den 17 februari 2017 bekräftar Sjöfartsverket följande:

Det är acceptabelt att inkräkta på den fria bredden i farleden under byggtiden för Eriksundsbron, om det är minst samma fria bredd som för Stäketbron.

Spont eller annat som inkräktar på farleden under byggtiden ska synas tydligt för sjöfarten exempelvis genom att det belyses. När det gäller detaljer över eventuella belysningar eller andra åtgärder för att förtydliga arbetsplatsen lämnas besked i ett senare skede.

Sjöfartsverket har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Om farleden flyttas måste detta återkopplas till Sjöfartsverket, djupet i farleden bör inte påverkas.
- Positivt att ny bro bibehåller fri bredd och höjd.
- En tillfällig begränsning av fri bredd till 8,7 m är acceptabelt.
- Rederierna Strömma och Mälarstaden bör ges tillfälle att yttra sig.
- Nautisk riskanalys bör genomföras samt återkommande möten med Sjöfartsverket inför och under byggtiden.

Trafikverket: Sjöfartsverkets synpunkter kommer beaktas i det fortsatta arbetet.

Havs- och vattenmyndigheten

Skede samrådshandling

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Skede samrådshandling

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen.

Naturvårdsverket

Skede samrådshandling

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen.

SGU

Skede samrådshandling

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen.

Statens geotekniska institut (SGI)

Skede samrådshandling

SGI har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Föreslagna grundläggningar för bron bedöms innebära tillfredsställande säkerhet.
- Rekommenderar ytterligare miljötekniska markundersökningar, framför allt runt den tidigare kemptvätten, för avgränsning, karaktärisering, kontrollprogram och masshanteringsplan.
- Kontroller av grundvattnets föroreningsgrad bör göras i samband med markarbeten.
- Omhändertagande av eventuellt förorenat grundvatten ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Påminner om att asfalt kan innehålla stenkolstjära, ytterligare undersökningar rekommenderas.
- Rekommenderar kontrollprogram för kontroll av åtgärder för begränsning av grumling.

Trafikverket: SGIs synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Saltsjön – Mälarens Båtförbund

Skede samrådshandling

Saltsjön-Mälarens Båtförbund har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Ingen erinran gällande byte av bro.
- Byggets påverkan på sjöfarten under byggtiden bör minimeras.
- Bron ska vara öppningsbar och öppningstiderna ska inte förändras till det sämre än rådande efter byggperioden.
- Stödjer alt 1 med ny bro i nytt läge.
- Fri höjd får inte bli lägre än 2,7 m, men gärna högre.
- Eventuella begränsningar av farleden (kortvariga) bör helst ske under icke-fritidsbåtssäsong.
- Farledens djup bör inte underskrids efter färdigställande.

Trafikverket: Befintlig brohöjd ska gälla även fortsättningsvis. Störningar för fritidsbåtstrafiken under byggtiden ska minimeras. Farledens djup kommer inte att underskridas. Brons öppningstider efter byggperioden är inte en fråga för projektet.

SMHI

SMHI har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Om den nya bron konstruktion påverkar strömningsförhållandena i Erikssund kan detta vara av vikt att utreda.
- Trafikverket: Dämningsberäkningar har utförts. Den föreslagna bron kommer inte att påverka strömningsförhållandena mer än nuvarande bro.
- Det är viktigt att vid byggnation av infrastruktur med lång teknisk livslängd ta hänsyn till det framtida klimatet förändras.

Trafikverket: Den nya bron projekteras för att klara HHW100 framräknad med beaktande av framtida klimatfaktorer samt den pågående ombyggnationen av Slussen.

4.5 Ledningsägare

Skede samrådshandling

2017-03-09 genomfördes ett samrådsmöte med berörda ledningsägare. På mötet redovisades bakgrunden till projektet, förslag på åtgärder samt tidplan för vägplan, tillstånd och produktion.

Skanova

Följande frågor/synpunkter framfördes på samrådsmötet 2017-03-09:

- Två ledningar kommer att behöva läggas om.
- Skanova vill själva projektera och det ska regleras i genomförandeavtal.

Skanova har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen.

- Har markförlagda teleanläggningar i området.
- Önskar så långt det är möjligt att bibehålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.
- Förutsätter att Trafikverket bekostar eventuella omläggningar.

Trafikverket: Trafikverket kommer att kalla till ett möte med Skanova för att klargöra ledningsomläggningar, ansvarsförhållanden och kostnadsreglering.

Vattenfall

Vattenfall har lämnat följande information efter att ha delgivit protokollet från samrådsmötet med berörda ledningsägare (2017-03-09):

- Bron vid Erikssund ligger inom ett av Vattenfall Eldistributions nätområden. Koncessionsgränsen bedöms vara felritad i Netbas, den lär gå mitt i Erikssund.
- Norr om bron har Vattenfall Eldistribution ett 12 kV luftledningsnät med en nätstation nordväst om bron. Det finns 0,4 kV luftledning från nätstationen till bebyggelsen norr om bron. Vattenfall Eldistribution har inga nätanläggningar invid broområdet.

E.ON

E.ON har inkommit med följande synpunkter på samrådshandlingen:

- Projektet påverkar en luftledning 0,4 kV.
- Flytt/ombyggnad bekostas av den som det begär.

Trafikverket: Trafikverket kommer att kalla till ett möte med E.ON för att klargöra ledningsomläggningar, ansvarsförhållanden och kostnadsreglering.

4.6 Samråd med allmänheten

Samrådsmöte på orten genomfördes 2017-05-17 i Håtunagården, Upplands-Bro. På mötet redovisades bland annat bakgrund, planprocessen, tidplan för projektet, vägområdet, ny väg- och bro, miljökonsekvenser, vägtrafikbuller och störningar under byggtiden. På mötet ställdes frågor och delgavs synpunkter som besvarades av Trafikverket.

Fråga: Återställande av mark – vad händer med den gamla vägen?

Trafikverket: Trafikverket återställer mark efter samråd med markägare.

Fråga: Beräknas bullret för de högre trafiksiffrorna för 2040?

Trafikverket: Ja, vägtrafikbullret beräknas både för nuläge, nollalternativ samt enligt planförslaget med trafikmängd enligt trafikprognosen för 2040.

Fråga: Kan tyst asfalt läggas för att minska bullret från vägen?

Trafikverket: Tyst asfalt är för kostsamt i relation till antalet bullerstörda fastigheter. Trafikverket kommer i detta projekt att erbjuda fastighetsnära åtgärder vilket innebär åtgärder på fönster och vid behov fasaden (ventilöppningar till exempel).

Fråga: Vilken hastighet kommer att gälla för den nya vägen?

Trafikverket: Den nya hastigheten är oförändrad, 60 km/tim. Det är inte Trafikverket utan länsstyrelsen som beslutar om hastigheter på det statliga vägnätet. Vägen dimensioneras för 60 km/tim.

Fråga: Kommer ATK-kameror att monteras utmed vägen?

Trafikverket: Fyra trafikkameror är planerade för väg 263 mellan Österby och Erikssund. En av dessa kommer att placeras där Karin Månsdotters Allé ansluter till väg 263 vid Erikssund. Detta görs i ett separat ATK-projekt och är därmed ingen vägplanefråga.

Synpunkt: Fartkameror ska monteras längs sträckan. En fartkamera önskas i anslutning till bron.

Trafikverket: Synpunkten har framförts till Eva Lundberg som är nationell samordnare för bland annat fartkameror på Trafikverket.

Fråga: Folk kör redan idag snabbt på vägen. En bredare väg och bro ger sannolikt ännu högre hastigheter. Många barn och äldre finns i området. Bör det därför inte anläggas ett övergångsställe vid de nya busshållplatserna?

Trafikverket: Övergångsställen har visat sig inge en falsk trygghet vid 60 km/h varför det inte är aktuellt i detta fall.

Synpunkt: Asfaltsytan på norr om bron används idag för skolbussar dagligen. Var ska de stanna och vända när asfaltsytan minskas enligt förslaget? Skolbussen kan inte samsas med lokaltrafiken i ny bussficka. Skolbussen behöver kunna vända på vändplanen vid det föreslagna teknikhuset.

Trafikverket: Väganslutningen till teknikhuset har kompletterats med en vändplan dimensionerad för bussar.

Fråga: Hur kommer brunnar att kunna påverkas av projektet?

Trafikverket: Risk för påverkan av grundvatten kommer att utredas i senare skede. Provtagning sker innan, under och efter i brunnar som riskerar att påverkas under byggskedet.

Information: En bergtäkt planeras i närområdet vilket bedöms öka antalet lastbilar i området. Med bredare väg finns risk att flertalet av dessa väljer vägen norrut över Erikssund vilket innebär att den tunga trafiken eventuellt ökar mer än beräknad prognos.

Trafikverket: Informationen noteras.

Synpunkt: En busskur önskas vid busshållplatserna.

Trafikverket: Det är Länstrafiken som beslutar om busskurer, inte Trafikverket.

Synpunkt: Trafikmätningarna för vägsträckan är väldigt gamla. Nya mätningarna borde göras eftersom den tunga trafiken ökat under de sista åren.

Trafikverket: Trafikmätningar utfördes senast 2013 vilket betraktas som uppdaterade trafiksiffror i dessa sammanhang.

Fråga: Fastighetsgränserna för Norränge 1:2, är aldrig markerad. Kommer de att bli det?

Trafikverket: Fastighetsgränser som gränsar till vägområdet kommer att markeras innan byggarbetet påbörjas.

Under den efterföljande frågestunden ställdes följande frågor som besvarades enligt nedan:

Information: Grundvattnet i området innehåller uran samt förhöjda halter av järn och kalk.

Fråga: Finns möjlighet att göra gångstigen/viltpassagen till en passage för skolbarn och vuxna som ska gå till norrgående busshållplatsen?

Trafikverket: En anordnad gångpassage under bron är inte önskvärd då det är olämpligt att vistas under bron på grund av skaderisker i samband med öppning och stängning av bron.

Fråga: Varför är vägområdet så stort runt bron?

Trafikverket: Mark kommer tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggskedet för att ge plats åt entreprenörens etablering, upplag och maskiner. Den ytan återställs och lämnas tillbaka till markägaren när byggskedet är avslutat. Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Fråga: Hur kommer slänterna se ut?

Slänterna kommer att få en lutning om mellan 1:2 och 1:3 och bekläs med matjord från området så att befintlig gräs- och örtvegetation kan återetableras i slänterna.

Fråga: Hade man inte kunnat lägga matjord på slänterna vid brostöden?

Trafikverket: Att anlägga växtlighet på slänterna vid brostöden skulle ge ökade driftskostnader. Den ökade kostnaden har bedömts väga tyngre än den trivsel som växtligheten skulle kunna medföra. Under nivån för högsta högvatten behöver slänterna kläs med erosionsskydd vilket inte medger att anlägga växtlighet på dessa delar.

Fråga: Hästverksamheten på södra sidan, hur ska den kunna fungera under byggtiden? Har stall och hagar på olika sidor om vägen.

Trafikverket: Verksamheten kommer att få ekonomisk ersättning för företagsskada för den olägenhet detta medför.

Fråga: Boenden önskar hastighetskameror längs sträckan.

Trafikverket: Detta projekt beslutar inte om trafikkameror men önskemålet kommer att framföras till de som ansvarar för trafikkameror på Trafikverket.

Synpunkt: Boenden önskar sänkt hastighet, till 40 km/h, på vägen.

Trafikverket: Länsstyrelsen beslutar om hastigheter på det statliga vägnätet. Det bedöms dock inte som troligt att en sänkning av hastigheten är aktuell då vägen är viktig som pendlingsväg och regionala transporter.

Fråga: När är ÅDT mätt på vägen? Är den aktuell?

Trafikverket: Trafikmätningar utfördes senast 2013.

Fråga: Är vändplatsen dimensionerad för skolbuss? Den brukar stå där ca 10-15 min.

Trafikverket: Väganslutningen till teknikhuset har kompletterats med en vändplan dimensionerad för bussar.

Fråga: Kommer busshållplatserna hamna på samma ställe som idag?

Trafikverket: Busshållplatserna flyttas till den nya vägen ca 5 meter längre norrut från bron jämfört med dagens busshållplatser.

Fråga: Varför hamnar de nya busshållplatserna längre bort? Kan man inte ha de i samma läge?

Trafikverket: Busshållplatserna behöver flyttas till den nya vägsträckan. Läget för hållplatserna styrs i huvudsak av den anslutande vägen norr om bron vars läge i sin tur styrs av broräcken och siktsträckor.

Fråga: Kan man inte lägga busshållplatserna vid den nya vändplatsen?

Trafikverket: Det är inte troligt att Länstrafiken accepterar busshållplatser som innebär att bussen måste köra av huvudvägen och vända då det ökar restiden för samtliga på bussen.

Synpunkt: Boenden önskar övergångsställe i närheten av busshållplatsen.

Trafikverket: Övergångsställen har visat sig inge en falsk trygghet vid 60 km/h varför det inte är aktuellt i detta fall.

Synpunkt: Boenden önskar 'gupp' på sträckan för att få ner hastigheten.

Trafikverket: Gupp är endast lämpliga som farthinder i gatumiljö med mycket låg hastighet. Det är inte aktuellt på en landsväg med 60 km/timmen som hastighetsgräns.

Fråga: Måste man ha bussfickor? Om bussen stannar längs vägen så blockeras den och övriga bilister saktar ner.

Trafikverket: Väg 263 är en landsväg med viktig funktion för pendlingstrafik och regionala transporter varför framkomligheten för den trafiken inte ska hindras.

Fråga: Är bussfickorna dimensionerade för hela bussen?

Trafikverket: Ja, bussfickorna är dimensionerade för de bussar som används för kollektivtrafiken.

Synpunkt: Skyltar på bron är dumt placerade (i relation till busshållplatsen), är du inte så lång så syns du inte för bilister/bussar.

Trafikverket: Skyltar för den nya vägen kommer att placeras så att de inte hindrar sikten för trafikanter.

Fråga: Hur tar projektet hänsyn till de ökade vattennivåerna som nya Slussen genererar?

Trafikverket: Projektet har kontrollerat den nya anläggningen både mot vattennivåer med nuvarande konstruktion och de som kommer att gälla med nya slussen. Anläggningen klarar förhållandena som båda alternativen ger.

Fråga: Hur kommer belysningen se ut?

Trafikverket: Det klagas i senare skede när bygghandling tas fram av entreprenören.

Synpunkt: Boenden önskar belysning vid busshållplatser.

Trafikverket: Projektet projekterar för den belysning som krävs enligt gällande tekniska föreskrifter.

Synpunkt: Boenden önskar busskurer.

Trafikverket: Det är länstrafiken som beslutar om och uppför busskurer. Trafikverket bygger bussfickorna så att det finns plats för busskur.

Fråga: Blir bron längre än idag? Varför?

Trafikverket: Den sammanlagda spännvidden för den nya bron blir 82 meter. Den sammanlagda spännvidden för den befintliga bron är 78 meter. Anledningen till att den nya bron blir längre än den befintliga är att den förses med två meter breda strandpassager på

var sida vilket inte befintlig bro har. Vattendragets bredd är i övrigt ungefär lika vid lägen för ny och befintlig bro.

Fråga: Varför kan inte farleden vara stängd under byggperioden?

Trafikverket: Sjöfartsverket har meddelat att farleden ska hållas öppen bland annat då den är viktig för viss yrkesmässig trafik, materialtransporter och sjöräddningen.

Fråga: Blir det inte mer effektiv hantering av skattepengar att 'passa på' att sätta upp två lampor till vid hållplatsen när man ändå bygger, än att ev. vid ett senare tillfälle komma dit och börja med nytt jobb?

Trafikverket: Projektet har inte finansiering för åtgärder utöver vad som krävs enligt gällande riktlinjer för vägstandard.

Fråga: Hur kommer snöröjningen bli? I dagsläget fungerar inte snöröjningen vid busshållplatserna.

Trafikverket: Hur driften sköter snöröjningen av vägen är inte en fråga som hanteras i detta projekt.

Synpunkt: Boenden önskar att TRV kollar på alternativet att kunna gå under bron, för att slippa korsa vägen.

Trafikverket: En enkel gångpassage anpassad till det rörliga friluftslivet kommer att finnas under bron på båda sidorna. På mötet gav Trafikverket följande svar: Projektören får i uppgift att utreda möjligheten att skapa en enkel gångväg mellan gångpassagen på norra sidan och busshållplatsen för norrgående trafik. Efter att frågan har utretts vidare bedöms det som olämpligt att leda gångtrafik till och från bussar under bron då Trafikverket vill minimera risken att det finns människor under den rörliga brodelen vid broöppningar.

Fråga: Kommer man kunna gå med häst under bron?

Trafikverket: Det beror på hästens storlek och lynne. Frihöjden under bron blir 2,2 meter.

Information: På fastigheten Svarvarholmen 1:1 finns en liten byggnad under mark, som en potatiskällare. Den är placerad runt det första 'S':et i den vita rutan där det står 'Strandpassage småvilt'.

Trafikverket: Den kommer inte att påverkas av projektet men den ska mätas in och läggas in i kartunderlaget så att Entreprenören får information om dess läge.

Vattenverksamhet

Trafikverket uppmanade de närvarande att lämna information om eventuella anläggningar i vattenområdet. Det gäller till exempel slingor för värme, intag av råvatten för dricksvatten etc. så att skyddsåtgärder kan vidtas för dessa under byggskedet.

Underlag

Alla samråd som genomförts under arbetet med vägplanen finns diarieförda under diarienummer TRV 2016/11210.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se