

Samrådsredogörelse

Väg 57

Gnesta - E4

Södertälje kommun, Stockholms Län

Projektnummer: 107262

2014-03-14



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse
Skapat av: Ellen Fredholm
Dokumentdatum: 2014-03-14
Dokumenttyp: Rapporter/PM/Utredningar
DokumentID:
Ärendenummer: [Ärendenummer]
Projektnummer: 107262
Version:

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Mats Berg
Uppdragsansvarig: Björn Auvinen
Tryck:
Fotograf:
Distributör: Trafikverket, Solna strandväg 98, 171 54 Solna, telefon: 0771-921 921

Innehåll

1 Sammanfattning.....	4
1.1 Genomförda samråd	4
1.2 Vanligt förekommande synpunkter.....	4
2 Planlägningsbeskrivning.....	5
3 Samrådsrets	5
4 Samrådsredogörelse.....	6
4.1 Samråd med myndigheter och organisationer	6
4.2 Samråd med allmänheten	18
4.3 Samråd med fastighetsägare berörda av markinträång	26
4.4 Övriga samråd.....	29

1 Sammanfattning

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

1.1 Genomförda samråd

Framtagandet av vägplanen för detta projekt inleddes med en skissfas. I denna fas framkom att åtgärder eventuellt kunde bli aktuella utanför förstudieområdet, i och med en eventuell omdragning av väg 500. Ett omtag i planlägningsprocessen genomfördes därför, och samråd kring utökad förstudieområde genomfördes i april 2013 (under v.15-17, t.o.m. den 28 april) med enskilda och särskilt berörda genom informationsutskick per brev. Synpunkter som inkom i samband med samrådet kring det utökade förstudiesamrådet har sammanställts i särskild samrådsredogörelse, se bilaga 1.

Den 18 mars 2013 hölls ett möte med Länsstyrelsen i Stockholms län angående utökning av förstudieområdet och arkeologisk utredning.

I juni 2013 hölls två samrådsmöten med allmänheten, ett i Gnesta den 3 juni 2013 och ett i Järna den 4 juni 2013. Annonseringen för mötena skedde den 20 maj 2013 i Post- och Inrikes Tidningar och i Länsstidningen Södertälje, samt den 23 maj 2013 i Södertälje Posten. Inför dessa möten togs en samrådshandling, daterad den 20 maj 2013, fram. Denna handling finns fortfarande tillgänglig via Trafikverkets webbsida för projektet.

Två ledningssamordningsmöten har hållits, ett den 18 april 2013 och ett den 22 oktober 2013. Deltagare och agenda framgår av mötesanteckningar.

Den 18 december 2013 hölls ett möte med allmänheten för de fastighetsägare som kommer bli berörda av eventuellt markinträang. Berörda fastighetsägare blev inbjudna till mötet via brev.

Under vägplaneprocessen har 17 samordningsmöten hållits. Kallade till samordningsmöten har varit representanter från Trafikverket Region Öst, Gnesta kommun, Södertälje kommun, Trafikförvaltningen (SL) och sammankallande var Trafikverket Region Stockholm.

Samtliga yttranden, sändlistor, mötesprotokoll och andra handlingar inom projektet finns tillgängliga för allmänhet, myndigheter och organisationer via Trafikverkets diarie.

1.2 Vanligt förekommande synpunkter

De vanligast förekommande synpunkterna handlar om vägplanens föreslagna åtgärder. Många personer har ställt frågor kring utformning av gång- och cykelbanor, om Trafikverket kommer att anlägga några nya och i så fall var. Önskemål finns om separerad gång- och cykelbana längs med hela sträckan. I samband med samråd kring utvidgning av förstudieområdet för en omdragning av väg 500 inkom många synpunkter emot förslaget. Flertalet synpunktslämnare poängterar vikten av trafiksäkerhet inom tätorterna. Frågor om och synpunkter kring vilka hastighetsbegränsningar som ska gälla är också vanligt förekommande.

2 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att utgöra. 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 detta projekt upprättades den 7 januari 2013.

3 Samrådskrets

Samrådskretsen är de som informerats om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådskretsen varierar mellan olika projekt och samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådskretsen avgränsats till följande:

- för samrådet i samband med utökat förstudieområde var samrådskretsen avgränsad till de fastigheter som föll innanför gränsen för det nya föreslagna förstudieområdet
- för de två mötena i juni 2013 var samrådskretsen de som nåtts av annonseringen enligt ovan i de två lokala tidningarna.
- för mötet den 18 december 2013 var samrådskretsen de fastighetsägare som berörs av markintrång enligt utformning och ritningar daterade 2013-12-18.

4 Samrådsredogörelse

4.1 Samråd med myndigheter och organisationer

Nedan redogörs för de synpunkter som inkommit från myndigheter och organisationer. Även de telefonsamtal som Trafikverket har haft med myndigheter och organisationer finns redovisade.

Södertälje kommun, Bo Ljungberg, Kommunekolog, Miljökontoret			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2012-02-23	2012/26053
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: telsamtal	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Diskussion kring Naturminnen.			
Trafikverkets kommentarer: Södertälje kommun hänvisades vidare till Länsstyrelsen.			

Södertälje kommun, Jessica Söderström, Kommunikationssamordnare, Samhällsbyggnadskontoret			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2012-03-13	2012/26053
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: telsamtal	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Diskussion kring Naturminnen.			
Trafikverkets kommentarer: Naturminnen i Södertälje kommun berörs ej (se karta över Södertälje kommun, s. 108, "Naturminnen i Stockholms län", 2005:1).			

Länsstyrelsen i Stockholms län, Örjan Hallnäs, Enheten för naturvård			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input checked="" type="checkbox"/> Annat: telsamtal	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2012-02-23	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Diskussion kring Naturminnen.			
Trafikverkets kommentarer: Naturminnen i Södertälje kommun berörs ej (se karta över Södertälje kommun, s. 108, "Naturminnen i Stockholms län", 2005:1).			

Södertälje kommun, Jenny Ahrling, Ledningskoordinator, Samhällsbyggnadskontoret			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input checked="" type="checkbox"/> Annat: telsamtal	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2012-03-13	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Trafikverket efterfrågar kommunens skogspolicydokument.			
Trafikverkets kommentarer: Policydokumentet har hittills inte kommit projektet tillhanda. Trafikverket fortsätter att söka efter dokumentet.			

Polisen Stockholm, Lars Jonsson, länsansvarig			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input checked="" type="checkbox"/> Annat: telsamtal & e-post	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2012-11-05 2012-11-06 2012-11-15	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Diskussion kring statistik för viltolyckor.			
Trafikverkets kommentarer: Kartunderlag från STORM, viltolyckor 2006-2012 kom projektet tillhanda.			

Stockholm NVR, Björn Eek, länsansvarig jägare			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2012-11-15	2012/26053
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons	2012-12-11	
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: talsamtal	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:</p> <p>Diskussion kring viltpassager. Inget ytterligare underlag, hade endast samma underlag som på hemsidan, dvs. viltolyckor senast 2 veckorna. Hänvisade istället till STORM. Databasen används även av Jägareförbundet, bl.a. då viltpassager bestäms. Hade ingen lokal platskänedom.</p> <p>Mörkertal är något som ingen vet något om, det som är anmält hos polisen är det som gäller.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har använt sig av ovan nämnda statistik och information från eftersöksjägare med lokalkänedom.</p>			

Eftersöksjägare, Hans Svensson			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2012-12-12	2012/26053
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: talsamtal	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:</p> <p>Diskussion kring viltpassager.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Det sker enligt Hans Svensson betydligt färre viltolyckor idag än tidigare på väg 57 sedan hastighetskamerorna längs delar av vägen har satts upp. Tidigare skedde alltså fler olyckor över hela vägsträckan. Många av de inrapporterade viltolyckorna är kollisioner med rådjur, som ofta uppehåller sig inne och intill i samhällen. Detta kan alltså vara en förklaring till varför så många olyckor skett vid Mölnbo och i närheten av Järna (väster om E4:an). Vid Mölnbo finns en kraftledning, där djur ofta uppehåller sig och byter mark (det fungerar som en slags viltpassage). Detta finns enligt Hans Svensson även vid E4:an. Fler än tidigare av de inrapporterade olyckorna är kollisioner med vildsvin då detta bestånd är betydligt större idag. Enligt Hans Svensson har de haft problem med vildsvin bl.a. i samhällena.</p>			

Länsstyrelsen i Stockholms län, Nicklas Boussard, inventerare förorenade områden			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-03-12	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Kontakt med Länsstyrelsen angående MIFO-objekt.			
Trafikverkets kommentarer: Trafikverket har skickat e-post avseende avstämning av underlag över MIFO-objekt i direkt anslutning till väg 57. Efter svar har Trafikverket kartlagt existerande MIFO-objekt. De utgörs framförallt av bensinstationer, nedlagda och i drift. De finns redovisade bilagekartorna till miljöbeskrivninge			

Anticimex, Björn Andersson, chef Anticimex Mölnbo			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input checked="" type="checkbox"/> Annat: talsamtal	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-05-02	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Samtal angående transporter till och från Anticimex anläggning i Mölnbo.			
Trafikverkets kommentarer: Trafikverket föreslår enligt Vägplanen att utforma ovan beskrivna korsning så att de fordon som ska till och från Anticimex via Fagernäsvägen kan nyttja korsningen. Trafikverket utreder vidare om kompletterande skyltning är nödvändigt.			

Vårdinge Kyrka, Anders Andersson, kyrkogårdschef Järna-Vårdinge			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input checked="" type="checkbox"/> Annat: talsamtal	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-05-15	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Positiv till omdragning av väg 500.			
Trafikverkets kommentarer: En omdragning av väg 500 är inte längre aktuellt. Trafikverket har mottagit flertalet synpunkter från boende och verksamma i direkt anslutning till föreslagen ny sträckning av vägen och dessa har spelat en stor roll då Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget. Beslutet grundar sig på de synpunkter mot förslaget som inkommit och på den påverkan på miljön som förslaget skulle innebära.			

Länsstyrelsen i Stockholms län			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-06-27	Diarienummer TRV 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Länsstyrelsen beslutade med stöd av 2 kap 11 § lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. (KLM) att en särskild arkeologisk utredning ska genomföras för särskild utredning etapp 1, väg 57, Gnesta-E4 i Södertälje.			
Trafikverkets kommentarer: Detta beslut inkom med anledning av att projektet ville undersöka möjligheterna för en eventuell omdragning av väg 500 utanför förstudieområdet. Synpunkten inkom i samband med samråd kring ett utökat förstudieområde för att inkludera den aktuella sträckan. Trafikverket har genomfört denna utredning men har beslutat att väg 500 ska vara kvar i befintlig sträckning. I den arkeologiska utredningen påträffades inga nya fasta fornlämningar längs sträckan. Några enstaka fornlämningar kan komma att beröras av projektet. För dessa gäller fortsatta arkeologiska åtgärder i form av förundersökningar eller förundersökningar i avgränsande syfte, dvs att fornlämningsgräns mot vägområdet bestäms. Det kan göras i ett tidigt skede. Förundersökningar med syfte att sedan undersöka och ta bort/förändra en fornlämning kan däremot inte göras förrän vägplanen har godkänts. De fornlämningar som bedöms kunna komma att beröras är: en stensättning (raä 87:1, delsträcka 2), ev. ett bevakningsobjekt (raä 306:1, delsträcka 2) och ett fornlämningsområde (84:9, delsträcka 5).			

PRO Järna Vårdinge			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-05-13	Diarienummer TRV 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Föreslår ytterligare fartsänkande åtgärder genom Mölnbo.			
Trafikverkets kommentarer: Schikaner mellan Fristavägen och Skolvägen kommer inte att anläggas. Dels på grund av att det inte ryms inom vägområdet och dels på grund av att Trafikverket bedömer att det inte är nödvändigt. En trafiksäkerhetskamera föreslås på den norra sidan av väg 57 vid skolvägen riktad österut. Placering av nya fartkameror utvärderas nationellt.			

Föreningen Stjärnflocka genom Filip Wall			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonser <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2013-06-12	TRV 2012/26053
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:</p> <p>Synpunkten berör Trafikverkets process i samband med förslag till en eventuell omdragning av väg 500. Föreningen uttrycker frustration över hur processen gått till och att de inte fått inbjudan till samrådsmötena skickat till sig trots att de inkommit med synpunkter i ärendet tidigare.</p> <p>Föreningen önskar även ta del av Trafikverkets kostnadsuppskattningar som de inte finner på projektets hemsida.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har förståelse för den frustration som uttrycks. Trafikverkets ambition är att försöka nå så många som möjligt inför de samråd som hålls och väljer därför att annonsera i lokala tidningar och på Trafikverkets hemsida. Ofta väljer också berörda kommuner att annonsera på sina hemsidor.</p> <p>Trafikverket har förståelse för föreningens åsikter mot förslaget på ny dragning av väg 500 och dessa har spelat en stor roll då Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget. Beslutet grundar sig på de synpunkter mot förslaget som inkommit och på den påverkan på miljön som förslaget skulle innebära.</p> <p>Kostnadsuppskattningar har gjorts kontinuerligt under projektets gång. Vid den tid då synpunkten inkom var de uppskattningar som gjorts tillgängliga i förstudien i kap "6.8 Kostnader". Förstudien fanns då och finns även nu tillgänglig via projektets hemsida på www.trafikverket.se. Den 17 oktober 2013 hölls ett succesivkalkylmöte där kostnader för projektet beräknades. Resultatet finns att hämta via Trafikverkets diarie.</p>			

Vårdinge Mölnbo kommunalnämnd			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonser <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2013-06-17	TRV 2012/26053
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:</p> <p>Vårdinge Mölnbo kommunalnämnd specificerar en rad önskemål och förslag till åtgärder enligt:</p> <p>Gång- och cykelväg för att ansluta till Gnestas cykelbanenät, sektion 0/500-0/650.</p> <p>Avfartsramp i västlig riktning i korsning mot Visbohammar/Sundby, vid sektion 1/300.</p> <p>Stigningsfält i östlig riktning, sektion 1/300-1/800.</p> <p>Rondell i korsning väg 57/500 med avplaning av sikhindrande krön, vid sektion 1/800.</p>			

Korsning väg 57 mot Molstaberg, vänstersvängfält från Gnesta och avfartsramp från Mölnbo, vid sektion 3/300.

Stigningsfält i västlig riktning, sektion 3/500-4/300.

Korsning väg 57/väg 501, vänstersvängfält från Mölnbo mot väg 501, vid sektion 4/300.

Gång- och cykelbana från korsning väg 57/väg 501 till västlig infart mot Balsberga. Sektion 4/200-4/700.

Tätortsportalen, västlig byggs symetrisk för dämpning av hastigheten i båda riktningarna, vid sektion 5/250.

Korsningen återställs enligt: Arbetsplan 2006-11-10 30A206:13911, vid sektion 5/550.

Gång- och cykelbana L:a Balsberga-Högfors förlängs fram till Rösjövägen. Sektion 6/750-8/100.

Översyn av befintligt äldre grusvägnät att fungera som huvudsaklig gång- och cykelbana mellan Gnesta och Mölnbo, sektion 0/500-4/700.

Trafikverkets kommentarer:

Gång- och cykelbana i sektion 0/500-0/650 anläggs inte. Cyklister hänvisas till den cirkulationsplats som anläggs i korsningen med Harry Martinssons väg och sedan vidare inom området "Visbohammar 1:20 m.fl" där detaljplanearbete pågår som inkluderar gång- och cykelbana längs med väg 57.

Korsningen vid sektion 1/300 utformas med ett körfält i vardera till- och frånfart med god standard enligt gällande regler avseende bl.a. bredder och lutningar. Korsningen kommer att bli belyst och vara väl synlig för samtliga trafikanter.

Stigningsfält kommer att anläggas mellan Gnesta och Mölnbo på grund av rådande terräng. I östgående riktning mellan sektion 1/300 och 2/400 och i västgående riktning i sektion 3/400 till 4/185.

Att anlägga en cirkulationsplats vid korsningen väg 57/väg 500 är inte aktuellt på grund av trafiksäkerhetsrisker. Avplaning av krön vid sektion 1/800 genomförs ej på grund av att siktsträckan till korsningen vid väg 500 blir längre med nuvarande förhållanden vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Korsningen väg 57/väg mot Molstaberg förses med breddad vägren för att möjliggöra omkörning av fordon som ska svänga vänster mot väg mot Molstaberg.

Korsningen väg 57/väg 501 förses med separat vänstersvängfält på väg 57 för västgående vänstersvängande trafikanter.

Gång- och cykelbana i sektion 4/200 – 4/700 tas inte upp i vägplanen. Det är dock möjligt att genomföra åtgärden utanför vägplanen och då i den kommunala planeringsprocessen.

Tätortsportalen i sektion 5/250 ges en symetrisk utformning.

Refugen i korsningen vid sektion 5/550 har ny utformning så att de fordon som nyttjar korsningen ges tillräckligt utrymme. Gång- och cykelbana öster om Mölnbo förlängs till sektion 7/180, där den nya busshållplatsen "Vrå" anläggs, och hänvisas därefter till vägrenen eller parallella vägar. Befintliga parallella grusvägar, där kommunen är väghållare, ligger utanför ramarna för detta projekt. Trafikverket ser dock inga hinder i att kommunen ser över detta vägnät för förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter.

Stjärnflocka förskola genom Katja Peters, Förskolechef			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-06-18	Diarienummer TRV 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Förstår att den trafikfarliga korsningen mellan väg 57 och väg 500 behöver förbättras men motsätter sig starkt till en omdragning av väg 500 mellan förskolan och sjön Sillen. Efterfrågar även bättre kollektivtrafik och cykelbanor längs väg 57. Stockholms biltullar skulle ju gå till förbättrad kollektivtrafik, hur kommer det sig att dessa pengar nu läggs på ökad biltrafik genom utbyggnad av väg 57?			
Trafikverkets kommentarer: Trafikverket har förståelse för åsikterna mot förslaget på ny dragning av väg 500 och dessa har spelat en stor roll då Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget. Beslutet grundar sig på de synpunkter mot förslaget som inkommit och på den påverkan på miljön som förslaget skulle innebära. Förbättringar av kollektivtrafik som föreslås inom projektet består i upprustning av, samt optimering av lägena för busshållplatserna. Trafikverket föreslår breddning av befintlig väg och att anlägga en vägren till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Nya gång- och cykelbanor föreslås i anslutning till tätorterna för att knyta an till parallella vägar och andra målpunkter som exempelvis busshållplatser m.m. strax utanför tätorterna.			

Vårdingerådet			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum Uppgift saknas	Diarienummer TRV 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Generellt positiva till projektet men anser att det verkar saknas lokalkännedom inom projektet. Föreslår trafikmätning och platsbesök på specificerade tider i fyrvägs korsningen väg 57/väg 500 och väg 57/väg 501 p.g.a. att det är många fordon och verksamheter m.m. längs med anslutande vägar. Utformning av korsning inkl. refug vid Fagernäsvägen i Mölnbo måste ses över. Långa och tunga fordon med målpunkt Anticimex kan inte ta sig ut på väg 57 utan att dra med sig trafikljusen. Strax öster om anslutning med väg 505 ansluter en väg norrut mot Vreten där både gårdsverksamhet och bostäder finns. Ytterligare ca 1 km öster ut finns anslutande väg mot Skrotfrag AB där tung trafik går. Refuger med fält för svängande trafik vore på sin plats här. Söder om väg 57 i kurvan (sektion 12/900) ansluter väg som används av tunga fordon. Åtgärder i topografin, uträtning av kurvan samt påkörningsfält i riktning mot Järna vore lämpliga åtgärder.			

Påtarlar mörkertal i olycksstatistiken och påpekar att det sker fler incidenter än de som rapporteras.

Positiva till hastighetssänkning mellan rondell i Gnesta, i väst och avfart till väg 506, i öst. Problempunkter kan dock eventuellt bli utfart från fastigheten Charlottendal och det planerade nya området (detaljplan Visbohammar), om det ska vara fler utfarter än vid den planerade cirkulationsplatsen?

Stigningsfälten i delsträcka två finner de helt onödiga och har inte upplevt problem med att hamna bakom långsamtgående fordon längs denna sträcka. Föreslår istället väl tilltagna av- och påfartsfiler vid samtliga anslutande vägar. Åtgärda topografin och uppförande av hastighetskamera föreslås också.

Positiva till omdragning av väg 500 och cirkulationsplats vid väg 506. Dock måste hänsyn tas till Stjärnflocka förskola och hastigheten på vägen bör helst vara 40 km/h och förses med övergångsställe.

Förkastar idén om ofullständig trafikplats vid befintlig korsning väg 57/500 eftersom det skapar långa omvägar längs smalare vägar.

Framhäver synpunkter kring gång- och cykelvägar parallellt med väg 57.

Korsning väg 57/Fagernäsvägen måste ses över.

Positiva till ny utformning av tätortsporten öster om Mölnbo.

I delsträcka fyra är de positiva till breddning av vägen samt gallring och uppljusning av vägområdet. Föreslår även topografiska åtgärder för ytterligare bättre siktförhållanden. Hänsyn behöver tas till anslutande vägar. Anser att 60 km/h bör behållas vid avfarten till väg 505.

Positiva till planskild passage i Järna, den bör även vara rullstolsanpassad.

Vore bra med planskild korsning vid Storgatan.

Se över gång- och cykelpassager vid trafikplatsen. Anslut eventuellt till gång- och cykelbron över E4 vid Saltå kvarn.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket har genomfört platsbesök längs med hela sträckan och trafikmätningar, bla, i korsningarna väg 57/väg 500 och väg 57/väg 501. Resultatet visar på relativt låga trafikmängder i dessa korsningar vilket redogörs mer detaljerat i Trafik PM, se pärm 5 flik 3. Utformningen i dessa två korsningar föreslås i Vägplanen till så kallade typ C-korsningar. Det innebär att de föreslås utformas med en refug och separat vänstersvängfält på väg 57.

Korsningen väg 57/Fagernäsvägen har setts över och anpassats utifrån de fordon som trafikerar korsningen.

Korsningarna väg 57 och väg mot Vreten respektive Skrotfrag AB förses med breddad vägren för att möjliggöra passage av vänstersvängande fordon.

Trafikverket instämmer i synpunkten kring mörkertal i olycksstatistiken och beaktar detta i det dagliga arbetet.

Det planerade nya området i.o.m. ny detaljplan för "Del av Visbohammar 1:20" kommer endast att ansluta via väg 506 till väg 57.

Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget om omdragning av väg 500. Beslutet grundar sig på de synpunkter mot förslaget som inkommit och på den påverkan på miljön som förslaget skulle innebära.

Trafikverket föreslår breddning av befintlig väg och att anlägga en vägren till förmån för gång-

och cykeltrafikanter. Nya gång- och cykelbanor föreslås delvis i anslutning till tätorterna. Den i samrådshandlingen, daterad 20 maj 2013, föreslagna planskilda passagen i form av en gång- och cykelbro nord-ost om Eneskolan i Järna har utretts vidare. Pga befintliga terrängförhållanden och information från skolorna om förväntat lågt nyttjande har Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget i Vägplanen.

Trafikverket har utrett planskild passage vid Storgatan i Järna. Det är dock ej möjligt att anlägga varken bro eller tunnel pga terrängen. Lutningarna innebär att en sådan lösning inte är möjlig. Vid trafikplats Järna anläggs ny gång- och cykelbana som knyter an till befintlig gång- och cykelbana genom Järna.

Forum för medborgardialog genom Liselotte Almén Malmqvist m.fl.			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-06-24 2013-07-01	Diarienummer TRV 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Tiden för synpunktshantering på samrådshandling daterad 20 maj 2013 går ut i juni 2013. Synpunkten är ett önskemål om förlängd svarstid till den 30 september 2013. Kritik framförs kring mötesformen, innehåll och val av datum för mötena som hölls i juni 2013. Forum för medborgardialog inbjöd till ett möte efter mötet i Järna den 4 juni 2013 där ett 40-tal personer deltog. Mötesdeltagarna underkänner Trafikverkets möte på Eneskolan den 4 juni 2013. Svarstiden är för kort, materialet är för stort för att ta in på två timmar, information kring förslaget är inte tydlig och lättfattlig. Önskar förlängd svarstid till och med september.			
Trafikverkets kommentarer: Det är möjligt för vem som helst att komma med synpunkter på projektet under hela processen ända fram till att Trafikverket färdigställer en så kallad Granskningshandling. Granskningshandlingen ställs ut och ett slutdatum för synpunkter bestäms. På Blanketten som delades ut vid mötena i juni står "sista dag för inlämning". Det är en felaktig formulering som olyckligtvis har kommit med av misstag från en gammal mall. I annonsen inför mötet återfinns korrekt formulering "Vi vill gärna ha dina synpunkter före den 30/6 2013". Att Trafikverket har satt ut ett datum för synpunkter är för att kunna hantera inkomna synpunkter och härleda de till vilket skede i processen de syftar till. Trafikverket valde mötesformen "öppet hus" för att fler skulle få möjlighet att ställa frågor och framföra synpunkter till Trafikverket. Trafikverket tar till sig synpunkten angående mötesdatum. Anledningen till att dessa datum valdes trots att de är i en period av många skolavslutningar med mera var att Trafikverket ville hinna genomföra mötena före semestertider. Trafikverket föreslår via e-post den 26 juni 2013, ett möte med några representanter från Forum för medborgardialog för att samtala kring processen, mötesformer och projektet "Väg 57 Gnesta – E4".			

Gnesta kommun			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-07-08	Diarienummer TRV 2012/26053
<p>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna:</p> <p>Positiva till de åtgärder som medför förkortad restid och ökad trafiksäkerhet. Får dock inte ske med för stora negativa konsekvenser på närmiljön och miljön sett i ett större perspektiv.</p> <p>Förordar alternativet med planfri anslutning vid korsningen väg 57/väg 500.</p> <p>Föreslår alternativ lösning till rondell vid korsningen väg 57/Harry Martinssons väg i form av separata körfält för vänster- och högersvängande.</p> <p>Mycket viktigt att arbeta vidare med förslaget om planskild passage för gång- och cykeltrafikanter i Järna tätort. Detta för att minimera säkerhetsriskerna och optimera trafikflödet.</p> <p>Gnesta kommun har förståelse för opinionen i Järna tätort ang. ökad genomfartstrafik men anser inte att pengar ska flyttas till en förbifart. Åtgärder inom Järna tätort är nödvändiga oavsett förbifart eller ej och omöjliggör inte heller förbifart i framtiden.</p> <p>Föreslår att cyklisterna nyttjar vägen parallellt med väg 57 från korsningen väg 57/väg 501 mot Vårdinge Kyrka och vidare förbi kyrkan på den gamla vägen ner till Harry Martinssons väg vid norra Sillen. Sedan kan cyklisterna fortsätta denna gamla väg över väg 57 och ansluta till Östra Storgatan i Gnesta via gångbron över Sigtunaån. Förbindelsen finns redan men kan kräva en del förbättringar.</p>			
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har beslutat att inte gå vidare med förslaget om en ofullständig trafikplats vid korsningen väg 57/väg 500. En ofullständig trafikplats innebär att alla körrelationer <i>inte</i> är möjliga i trafikplatsen. I förslaget som presenterades hänvisades trafiken till och från Järna till väg 501. På grund av nivåskillnader i omgivande terräng krävs allt för omfattande anläggningsarbeten, med stora ingrepp i oexploaterad mark som följd, för att kunna möjliggöra alla körrelationer i en planskild fullständig trafikplats.</p> <p>Trafikverket har utrett ett alternativ till en cirkulationsplats i korsningen väg 57/Harry Martinssons väg. Trafikverket bedömer att en cirkulationsplats enligt föreslagen utformning är det alternativ som är att föredra, varför denna lösning har valts.</p> <p>Den i samrådshandlingen, daterad 20 maj 2013, föreslagna planskilda passagen i form av en gång- och cykelbro nord-ost om Eneskolan i Järna har utretts vidare. Pga befintliga terrängförhållanden och information från skolorna om förväntat lågt nyttjande har Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget i Vägplanen.</p> <p>Trafikverket har utrett planskild passage vid Storgatan i Järna. Det är dock ej möjligt att anlägga varken bro eller tunnel pga terrängen. Lutningarna innebär att en sådan lösning inte är möjlig.</p> <p>Trafikverket kommer inte att genomföra förbättringar på det parallella kommunala vägnätet. Inom projektet kommer Trafikverket att bredda befintlig väg och anlägga en vägren till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Nya gång- och cykelbanor föreslås delvis i anslutning till tätorterna.</p>			

Rösjön-Lövnäs Vägsamfällighet			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonser <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2013-07-26	Diarienummer TRV 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Positiva till föreslagen gång- och cykelväg österut från Fristavägen i Mölnbo men önskar att den förlängs till Rösjövägen och därmed ytterligare 51 hushåll. Viktigt att busshållplatserna ca 150-200 meter väster om Rösjövägen bibehålls även om nya planeras. Vill se förtydligande i vägplanen gällande busshållplatsernas lokalisering.			
Trafikverkets kommentarer: Ny gång- och cykelbanor föreslås delvis i anslutning till tätorterna. Busshållplatserna väster om Rösjövägen bibehålls men flyttas närmre korsningen väg 57/Rösjövägen.			

Vårdinge kyrkliga församlingsråd, Svenska kyrkan			
Samrådstyp <input type="checkbox"/> Möte <input checked="" type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: talsamtal	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annonser <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2014-01-24	Diarienummer 2012/26053
Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna: Ställer sig positiva till utveckling av gång- och cykelväg mellan Fristavägen och byggnation vid Vrå/Högfors och att busshållplatsen flyttas österut. Anser att flytt av refugen på järnvägsbron i Mölnbo bör kontrolleras för att tung trafik ska klara kurvan upp mot Stockholm när den kommer från gamla stationshuset, så den inte längre behöver köra in mellan villabebyggelsen i samhället. Ställer sig positiva till gång- och cykelväg söder om väg 57, mellan Balsberga och avfart mot Vagnhärad, då det blir trafiksäkrare för oskyddade trafikanter. Anser att infart till Långbro gård, mitt emot infart till Vagnhärad, väster om Mölnbo måste finnas kvar för att inte tvinga in trafik in på Skogstorpsvägen. Anser att infart mitt emot Molstabergrinfarten inte kan stängas då det skulle innebära stopp för trafik in till Rasks stenförädling. Den slingan gör också att oskyddade trafikanter slipper vara ute på väg 57. Ställer sig positiva till att infart till Vårdinge kyrka (väg 500) bevaras men kompletteras med en svängfil men tycker att mötande trafik måste säkerställas för att undvika att få ett trafikfarligt område. Ställer sig negativa till rondellen vid Harry Martinssons väg och infarten till Visbohammar. Anser att den branta uppfarten från Gnestahållet kan orsaka bullerproblem närtung trafik gasar på och att det därtill leder till köbildningsrisk och därmed omkörningsrisker vid backkrönet in mot väg 500.			

Anser att Gullbäckskällan redan idag är ett stort bekymmer pga salt och övrig påverkan.
Anser att förslaget vid utställning ska sättas upp i Mölnboskolans bibliotek för att tillgängliggöra det för Vårdingebor.

Konstaterar att kartor och ritningar, på lokala vägar, inte alltid varit korrekta och ställer gärna upp och förevisar de områden som de påpekar måste finnas kvar.

Anser att mötet i Mölnbo Folkets Hus var ett bättre och lugnare möte än det som hölls i Järna.

Trafikverkets kommentarer:

Cirkulationsplatsen vid Harry Martinssons väg utformas enligt gällande riktlinjer för att ges en trafiksäker utformning. Bullernivåer har utretts inom projektet och ägare till de fastigheter som berörs kommer att kontaktas av Trafikverket

Granskningshandlingen kommer att finnas tillgänglig på:

- Trafikverket Region Stockholm, Solna strandväg 98
- Stadshuset Södertälje, Campusgatan 26, Södertälje
- Gnesta kommunhus, Västra Storgatan 15, Gnesta
- Järna Bibliotek, Storgatan 4, Järna
- Delar av handlingarna finns även på: www.trafikverket.se/vag-57/

4.2 Samråd med allmänheten

I detta avsnitt redogörs för synpunkter inkomna från allmänheten med anledning av samrådshandlingen daterad 20 maj 2013 och samrådsmötena den 3 juni 2013 i Gnesta och den 4 juni 2013 i Järna. Synpunkterna ha grupperats i olika ämnesområden. I kolumnen "Rad i bilaga 2" framgår hur många som haft synpunkter inom samma ämnesområde. I bilaga 2 framgår vem/vilka som lämnat synpunkten och datum för när synpunkten inkommit.

Sammanställning av synpunkter från allmänheten			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2013-05-20	TRV 2012/26053
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input checked="" type="checkbox"/> Annons	Till	
<input type="checkbox"/> Remiss	<input checked="" type="checkbox"/> Webb	2013-08-26	
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Synpunkter och bemötande:			Rad i bilaga 2:
Kommer Trafikverket anordna cykelvägar parallellt med väg 57 längs med sträckan?			1, 3, 7, 9, 10, 11, 28, 30, 35, 38, 47
Trafikverkets kommentarer: Cykelfrågor ingår i projektet. Någon sammanhängande separat gång- och cykelväg mellan tätorterna Gnesta, Mölnbo och Järna planeras dock ej. Däremot förses vägen med vägren. Där parallella cykelvägar saknas			

<p>hänvisas cyklisterna till denna. Nya gång- och cykelbanor föreslås delvis i och i anslutning till tätorterna för att knyta an till målpunkter som exempelvis parallella vägar, busshållplatser, bostadsområden m.m.</p> <p>Specifika önskemål om cykelbana i sektion 0/500 – 0/650 och 4/200 – 4/700 har inkommit. Cykelbana i sektion 0/500 – 0/650 är inte aktuellt för denna vägplan. Cyklisterna hänvisas till cykelbana som planeras inom området ”Visbohammar 1:20 m.fl.” där detaljplanearbete pågår.</p> <p>På grund av inkommen synpunkt där Trafikverket informeras om att en trekammarbrunn är anlagd där gång- och cykelvägen föreslagits i sektion ca 13/780-13/940 väster om Järna tätort utreddes alternativ sträckning för denna gång- och cykelbana. Det har emellertid visat sig att Trafikverkets förslag var genomförbart trots brunnens placering.</p>	
<p>Synpunkter och förslag kring åtgärder inom Mölnbo.</p>	<p>2, 29, 42</p>
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Synpunkterna avser vilka hastigheter som föreslås och förslag till specifika utformningar.</p> <p>Genom Mölnbo tätort är föreslagen hastighetsbegränsning 50 km/h. Det är dock kommunen som har beslutanderätt angående hastigheter genom tätorterna. Södertälje kommun kan därför komma att revidera detta i ett senare skede.</p> <p>Tätortsportarna, de refuger som bildar entréer öster och väster om Mölnbo, ges ny utformning. Några ytterligare farthinder eller refuger genom tätorten föreslås inte. Dels på grund av utrymmeskäl och dels på grund av att Trafikverket inte bedömer det vara nödvändigt.</p> <p>Vägplanen föreslår en ny placering av trafiksäkerhetskamera vid Skolvägen riktad mot öster. Behovet av trafiksäkerhetskamera utvärderas nationellt och ställs mot behov av fartkameror på andra platser i landet.</p> <p>I nästa skede i projektet ses skyltning och stolpars placering över.</p> <p>Upphöjt övergångsställe föreslås tvärs Backvägen för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Södertälje kommun ansvarar för skyltning av ”Skolväg” och sådan skyltning hanteras inte inom vägplanen. Trafikverket har fört förslaget om skyltningen vidare till kommunen.</p>	
<p>Motsätter sig omdragning av väg 500 enligt förslag i samrådshandlingen daterad 20 maj 2013.</p>	<p>3, 14, 39, 43, 44, 45</p>
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har beslutat att inte gå vidare med förslaget om omdragning av väg 500. Beslutet grundar sig på de synpunkter mot förslaget som inkommit och på den påverkan på miljön som förslaget skulle innebära.</p> <p>Därför har Trafikverket beslutat att väg 500 anslutning till väg 57 kvarstår i befintligt läge. Korsningspunkten kommer sannolikt att utformas med ett separat vänstersvängfält för västgående bilar på väg 57.</p>	

Synpunkter kring mötesformer, innehåll och utlysning av mötet.	3, 8, 10,12, 14, 15, 27, 33, 35, 36, 47
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har tagit emot synpunkter som uttrycker missnöje kring mötesform och innehåll på samrådsmötena den 3 juni i Gnesta och den 4 juni i Järna. Trafikverket valde mötesformen ”öppet hus” för att fler skulle få möjlighet att ställa frågor och framföra synpunkter till Trafikverket. I andra projekt har Trafikverket haft erfarenhet av möten som ordnas i form av att representanter från projektet presenterar förslaget med en efterföljande gemensam frågestund. Trafikverkets erfarenheter från sådana möten är dock att endast ett fåtal personer kommer till tals. Trafikverket arbetar löpande med att hitta nya och förbättrade mötesformer och kommer arbeta vidare med detta kontinuerligt.</p> <p>Trafikverket har förståelse för den frustration som uttrycks. Trafikverkets ambition är att försöka nå så många som möjligt inför de samråd som hålls och väljer därför att annonsera i lokala tidningar och på Trafikverkets hemsida. Ofta väljer också berörda kommuner att annonsera på sina hemsidor. Annonseringen för mötena skedde den 20 maj 2013 i Post- och Inrikes Tidningar och i Länstidningen i Södertälje samt den 23 maj 2013 i Södertäljeposten.</p> <p>Trafikverket tycker att det är beklagligt att någon/några av mötesdeltagarna anser att Trafikverket inte lyssnar till medborgarnas synpunkter. Enligt den planeringsprocess som Trafikverket följer ska samtliga inkomna synpunkter bemötas och denna samrådsredogörelse är ett verktyg för detta.</p>	
Önskemål om 2+1väg sträckorna Gnesta - Mölnbo och Mölnbo - Järna samt högre högsta tillåtna hastighet.	4, 6, 28
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket föreslår att stigningsfält för tunga fordon mellan Gnesta och Mölnbo anläggs. Det är dock inte motiverat mellan Mölnbo och Järna pga flack terräng. På denna sträcka breddas dock vägen med bredare körfält och vägren på båda sidor.</p> <p>Vägens utformning är baserad på att 80 km/h blir gällande högsta tillåtna hastighet. För högre hastighet ställs högre krav på utformning med exempelvis mitträcken och större sidoområden, detta är inte aktuellt för denna vägsträckning.</p>	
Önskemål om förbifart Järna	4, 15, 33, 35, 48
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Inom ramarna för det här projektet finns medel avsatta för åtgärder i vägens befintliga sträckning. Projektet ska dock inte omöjliggöra en eventuell framtida förbifart om medel blir avsatta för detta i framtiden.</p>	

Korsningsutformning befintlig korsning väg 57 och väg 500	5, 14, 45
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Korsningen utformas som en såkallad Typ C-korsning. Det innebär att en refug och separat vänstersvängfält anläggs på väg 57. Det ökar både framkomligheten och trafiksäkerheten.</p> <p>En cirkulationsplats är inte lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.</p>	
Synpunkter ang. utjämning av svackor/backkrön	5, 14, 33, 45
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Avplaning av krön vid korsningen väg 57/väg 500 genomförs ej på grund av att siktsträckan till korsningen vid väg 500 blir längre med nuvarande förhållanden vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förändringar i vägens topografi i plan och profil görs för att skapa goda siktförhållanden och därmed öka trafiksäkerheten.</p>	
Förslag till utformning sträckan mellan Harry Martinssons väg och väg 500	5, 13
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Förslag om stigningsfält på sträckan mellan Harry Martinssons väg och väg 500 har inkommit. Trafikverket föreslår i Vägplanen att bredda vägen med ytterligare ett körfält i östlig riktning, ett så kallat stigningsfält.</p> <p>Förslag har även inkommit om att anlägga ett fält för fri högersväng för västgående trafik mot Visbohammar/Sundby vid korsningen med Harry Martinssons väg. Detta kommer inte att anläggas på grund av att föreslagen utformning med ett fält i vardera till- och frånfart samt utformning i övrigt, med bl.a. belysning och andra gestaltungsåtgärder, uppfyller korsningens funktion och förväntade behov. Korsningen är väl synlig för trafikanter i västgående riktning. I och med att korsningen blir belyst förstärks den ytterligare.</p>	
Anläggande av cirkulationsplats vid korsningen väg 57/ Harry Martinssons väg.	5, 13, 14, 45
<p>Synpunkter har inkommit där trafiksäkerhet i en sådan korsning ifrågasätts. Korsningen utformas utifrån gällande krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) vilket säkerställer en standard på den nya vägen som skapar en trafiksäker och tillgänglig trafikmiljö. Bland annat innebär detta att lutningen på väg 57 österut minskas. För att korsningen ska fungera på ett trafiksäkert sätt förutsätts att korsningen underhålls för att hålla en god standard oavsett väglag.</p> <p>Föreslagen utformning med ett fält i vardera till- och frånfart samt utformning i övrigt, med bl.a. belysning och andra gestaltungsåtgärder, uppfyller korsningens funktion och förväntade behov. Korsningen är väl synlig för trafikanter i västgående riktning som ges god tid att hinna bromsa in inför cirkulationsplatsen. I och med att korsningen blir belyst förstärks den ytterligare.</p>	

<p>Trafiksäkerheten och framkomligheten kommer med föreslagen utbyggnad totalt sett att öka. En cirkulationsplats förordas framför en fyrvägs korsning. Trafiken i norra tillfarten kommer öka med anledning av den nya detaljplanen som innehåller bland annat en ny förskola. Vidare har kommunen planer på att införa 50 km/h från korsningen västerut mot Gnesta. En cirkulationsplats förenklar utfart från sekundärvägarna i korsningen utan att kompromissa med framkomligheten på väg 57. Största påverkan på väg 57 blir hastighetsnedsättningarna. Eftersom en utbyggnad av bostäder och förskola planeras i området, samt att busshållplatserna byggs om, gör att fler kommer vilja passera vägen. Med anledning av det är en cirkulationsplats att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter. I en fyrvägs korsning skulle fotgängare hänvisas till att passera tre körfält istället för två.</p> <p>En oro kring utsläpp och hur tunga fordon ska kunna accelerera upp för backen i östgående riktning efter cirkulationsplatsen har uttrycks. Fordon i cirkulationsplatsen kör i ca 20-30 km/h och kommer därför inte att starta från stillastående.</p> <p>Enligt "Direkt mätning av bilavgaser i trafiken", mars 2005, IVL. Är de viktigaste parametrarna för avgasutsläpp fordonstyp, drivmedel och reningsutrustning (katalysator). För bilar med katalysatorer har effekten av acceleration studerats. Resultatet visade på ett visst samband mellan uppmätta bränslespecifika utsläpp och acceleration, men de är inte enkla och entydiga. För kväveoxid (NO) och koloxid (CO) ökar bränslespecifika utsläpp med ökad acceleration.</p>	
<p>Önskemål om förbifart Mölnbo</p>	<p>8, 35, 48</p>
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Inom ramarna för det här projektet finns medel avsatta för åtgärder i vägens befintliga sträckning. Projektet ska dock inte omöjliggöra en eventuell framtida förbifart om medel blir avsatta för detta i framtiden.</p>	
<p>Synpunkter kring anslutande vägar och ev. flytt/avstängning av dessa anslutningar.</p>	<p>11, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 31, 32, 34, 36, 37, 40, 45, 46, 47</p>
<p>Trafikverkets kommentarer</p> <p>Oro har uttryckts i samband med att ett rykte har spridit sig om att Trafikverket ska stänga anslutningen till Molstabergsvägen. Trafikverket och projektet "väg 57 Gnesta-E4" har inga planer på att stänga anslutningen till Molstabergsvägen från väg 57. Det är beklagligt att detta rykte har uppkommit.</p> <p>Förslag har även inkommit kring utformning av andra korsningspunkter. Vid korsningar med de större vägarna anläggs separata vänstersvängfält. Vid några anslutande vägar anläggs en bredare väggren för att kunna passera vänstersvängande fordon som blir stående på väg 57 i väntan på att kunna svänga.</p>	

<p>Korsningen vid Molstaberger görs om till en trevägskorsning vilket ökar trafiksäkerheten.</p> <p>In-/utfart till/från fastigheten Billsta 1:8 kommer att flyttas till Billstavägen och inte längre ansluta direkt till väg 57.</p> <p>Statistik över inrapporterade olyckor finns beskrivet i Trafik PM.</p> <p>Korsningen med Molstaberger svägen framstår inte som särskilt drabbad av trafikolyckor.</p> <p>Trafikverket har genomfört trafikmätningar under för- och eftermiddag i korsningarna med väg 500, väg 505 och vid tpl Järna.</p> <p>Enligt en synpunkt har det under 2012 genomförts en dikning av Molstaberger svägen då ca 30 cm togs bort på vardera sida vägen.</p> <p>Synpunktslämnaren undrar varför detta genomfördes. Trafikverket har inte genomfört dessa åtgärder. Molstaberger svägen sköts av en samfällighetsförening varför Trafikverket inte kan svara på denna fråga.</p>	
Synpunkter kring tågtrafiken	12, 33
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Förslag har inkommit med önskemål om spårutbyggnad och utökad turtäthet för pendeltågen. Utökad turtäthet på pendeltågstrafiken togs upp i Förstudien som ett förslag till en steg 1 åtgärd. I förstudien konstaterades satt detta inte är möjligt p.g.a. kapacitetsbrist för spårtrafiken. En spårutbyggnad är således en förutsättning för utökad pendeltågstrafik.</p> <p>Trafikverket har tagit emot synpunkter som uttrycker oro kring avstängning av pendeltågstrafiken mellan Mölnbo och Gnesta. Trafikverket återkommer i frågan om detta är aktuellt.</p>	
Allmänt missnöje över projektet	12, 14, 21, 49
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har tagit emot synpunkter som uttrycker ett allmänt missnöje över projektet. Trafikverkets projektmål är att öka framkomligheten men även att förbättra trafiksäkerheten. Det är två mål som kan gå emot varandra eftersom säkerhetsåtgärder ofta innebär fysiska åtgärder med syfte att sänka hastigheten medan framkomligheten ökar med högre hastigheter. Trafikverket har därför valt att fokusera på framkomlighetsmålet längs med sträckorna mellan tätorterna och på trafiksäkerhetsmålet inom tätorterna. Trafikverket föreslår i Vägplanen en helhetslösning med syfte att trafiksituationen ska förbättras för samtliga trafikantgrupper.</p>	
Placering av fartkameror	13, 47
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Inom vägplanen föreslås kamerornas placering optimeras. Om någon kamera flyttas ska behovet av kameran ställas mot behov nationellt för fartkameror i hela landet.</p>	

Synpunkter kring förhållanden och åtgärder inom Järna tätort	26, 27, 33, 35
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>I synpunkterna ges förslag till åtgärder och synpunkter på föreslagna åtgärder.</p> <p>Den i samrådshandlingen, daterad 20 maj 2013, föreslagna planskilda passagen i form av en gång- och cykelbro nord-ost om Eneskolan i Järna har utretts vidare. Pga befintliga terrängförhållanden och information från skolorna om förväntat lågt nyttjande har Trafikverket beslutat att inte gå vidare med förslaget i Vägplanen.</p> <p>Trafikverket har utrett planskild passage vid Storgatan i Järna. Det är dock ej möjligt att anlägga varken bro eller tunnel pga terrängen. Lutningarna innebär att en sådan lösning inte är möjlig.</p> <p>I en av synpunkterna påpekas att Södertälje kommun i sin Översiktsplan har identifierat sträckan mellan Snickarvägen och Storgatan att höra till så kallad "centrumförtätning". Trafikverket anser att detta projekt inte möjliggör kommunens intentioner utan delvis bidrar till uppfyllande genom att bredda befintlig gångbana till gång- och cykelbana.</p> <p>Breddningen av befintlig gångbana och anläggandet av ny gång- och cykelbana syftar till att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.</p> <p>Enevägens anslutning till väg 57 föreslås stängas. Detta främst för att skapa bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Södertälje kommun ansvarar för hastighetsbegränsning inom tätorten.</p> <p>Vägen breddas åt de håll som innebär minsta möjliga markintrång och där terrängen tillåter.</p>	
Möjlighet för säkra omkörningar saknas	28, 30
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Vägens utformning med stigningsfält, bredare körbana, vägren och god standard även i sidoområdena, d.v.s. gallring av träd m.m., innebär att fordonstrafiken ska kunna hålla skyltad hastighet 80 km/h mellan tätorterna. Behovet av omkörning väntas därmed minska. För de omkörningar som eventuell ändå blir nödvändiga kommer de kunna ske på ett mer trafiksäkert sätt än idag p.g.a. förbättrad standard på vägen i.o.m. förbättrad sikt m.m.</p>	
Frågor och synpunkter kring buller	33, 50,
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket har tagit emot en fråga om hur stora skillnaderna är på ljudutsläpp för olika typer av fordon i olika hastigheter. Enligt Svenska kommunförbundets skrift "Skönheten och ljudet", 1998, ger en hastighetsminskning från 70km/h - 50km/h teoretiskt ca 4 dBA lägre</p>	

<p>ekvivaletnivå. En minskning från 50km/h – 30km/h ger motsvarande 2 dBA lägre nivå.</p> <p>Ett tungt fordon upplevs låta dubbelt så starkt som en personbil.</p> <p>Trafikverket har genomfört bullerberäkningar med avseende att ta reda på Vägplanens inverkan på bullernivåer. Separata möten kommer att hållas med ägare till fastigheter där accepterade nivåer överskrids.</p>	
<p>Busshållplatser</p>	36, 38
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Önskemål om att behålla busshållplatser vid Molstabergsvägen har inkommit. Hållplatserna behålls.</p>	
<p>Passager tvärs väg 57 mellan tätorterna</p>	38
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>En synpunkt har inkommit angående att det är viktigt att trafiksäkert kunna passera väg 57 vid Molstabergsvägen och vid avfarten mot Långbro och Vagnhärad. Den södra anslutningen stängs av för fordonstrafiken.</p>	
<p>Övergripande för hela sträckan</p>	47, 48
<p>Ett par av de hittills inkomna synpunkterna handlar om frågor som berör hela sträckan. Tex att det bör införas omkörningsförbud längs hela sträckan och en synpunkter kring hastigheter.</p> <p>Ett sådant förbud är inte realistisk och eftersom stigningsfälten tillkommer. Vägens standard ökar, vilket gör att det skapas goda förutsättningar att gällande hastighetsbegränsning kan hållas. Det gör i sin tur att behovet av att köra om minskar. För de omkörningar som eventuell ändå blir nödvändiga kommer de kunna ske på ett mer trafiksäkert sätt än idag p.g.a. förbättrad standard på vägen i.o.m. förbättrad sikt m.m.</p> <p>Trafikverket utformar vägen utifrån av 80 km/h gäller mellan tätorterna och 50 km/h gäller inom tätorterna. Om skyltad hastighet inte hålls är det en polisiär fråga. Trafikverket kommer även att utforma entréerna till tätorterna på sådant vis att gaturummet uppfattas som mindre och bidra till lägre hastigheter.</p>	
<p>Frågor kring vägens breddning</p>	50
<p>Breddningen kommer att ske på olika sidor av vägen beroende på rådande lokala förhållanden och där breddningen innebär minsta möjliga markintrång.</p>	

4.3 Samråd med fastighetsägare berörda av markinträång

I detta avsnitt redogörs för de synpunkter inkomna från allmänheten inför eller efter mötet den 18 december 2013 som gällde de fastighetsägare som berörs av markinträång enligt utformning och ritningar daterade 2013-12-18.

Synpunkterna har grupperats i olika ämnesområden. I kolumnen "Rad i bilaga 2" framgår hur många som haft synpunkter inom samma ämnesområde. I bilaga 2 framgår vem/vilka som lämnat synpunkten och datum för när synpunkten inkommit.

Sammanställning av synpunkter från allmänheten			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2013-05-20	TRV 2012/26053
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input checked="" type="checkbox"/> Annons	Till	
<input type="checkbox"/> Remiss	<input checked="" type="checkbox"/> Webb	2013-08-26	
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
Synpunkter och bemötande:			Rad i bilaga 2:
Överjärna församling			52
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Trafikverket arbetar i nära samarbete med kommunen gällande t.ex. fastigheter som berörs av vägplanen. Kyrkogårdsmurens nya sträckning kommer inte att påverkas av åtgärder som planeras genomföras enligt vägplanen.</p>			
Busshållplatser			52
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Önskemål har inkommit om att busshållplatserna på båda sidor vid Stora Simsjön/Bilskrotan samt att busshållplatsen vid Stortäppan borde finnas kvar. Positiv respons har inkommit angående att busshållplatsen vid Rösjövägen flyttas österut samt att till nya hållplatser byggs vid krönet Vrå/Högfors.</p> <p>Busshållplatserna Stortäppan och Simsjön utgår pga. lågt antal resande. Åtgärder som görs för befintliga busshållplatser genomförs för att förbättra komfort och trafiksäkerhet för kollektivtrafikresenärer.</p>			
Gång- och cykelvägar			52
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Positiva synpunkter har inkommit gällande planerad gång- och cykelväg ner till avfarten vid Fristavägen då det knyter ihop området med Mölnbo på ett bra sätt. Positiva synpunkter har också gjorts angående gång- och cykelväg söder om väg 57 mellan Balsberga och avfarten mot Vagnhärad men fråga har också inkommit om cykelvägen kan fortsätta söderut längs vägen mot Vagnhärad så att den an knyter till gamla vägen förbi de fd marmorbrotten strax söder om väg 57 och att det vore bra om man får bort</p>			

<p>cyklister från väg 57.</p> <p>Väster om Mölnbo tätort i sektion 4/200 – 4/700 har en gång- och cykelbana, parallellt med väg 57 på vägens södra sida, utretts. Gång- och cykelbanan arbetades fram i samarbete mellan Trafikverket och Södertälje kommun. Åtgärden föreslogs under utredningsskedet som en övrig åtgärd, det vill säga en åtgärd utanför vägområdet. Åtgärder utanför vägområdet ingår inte i Trafikverkets planering för finansiering och åtgärden skulle därför drivas vidare genom den kommunala planeringsprocessen. I ett senare skede har kommunen meddelat att några kommunala medel för en sådan gång- och cykelbana inte finns att tillgå. Därför har åtgärden exkluderats från vägplanen.</p>	
<p>Infarter, vägbredd och möjlighet att korsa väg</p>	<p>52, 55</p>
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Positiva ställningstaganden har förmedlats till Trafikverket angående att infarten till Vårdinge kyrka (väg 500) blir kvar och får en svängfil. Infarten kommer att utformas med mittrefug, typkorsning C (dvs. separat vänster sväng-fält), se även planritning vid sektion 1/800. Positivt respons har också getts på stigningsfält i backen vid Gullbäck.</p> <p>Infarten till Långbro går kommer att finnas kvar. Den föreslås inte längre stängas.</p> <p>Anslutningen mot Knutstugan kommer att stängas för att uppnå ökad framkomlighet längs med väg 57. Åtgärder för ökad framkomlighet är prioriterade längs med delsträckorna mellan tätorterna. Gång- och cykeltrafikanter ska även fortsättningsvis kunna använda vägen.</p> <p>Anslutningen stängs endast för fordonstrafik som hänvisas till anslutning via väg 501.</p> <p>Möjlighet att korsa vägen för bruk av skogsmark ska säkerställas i vägplanen.</p>	
<p>Utformning vid Harry Martinssons väg</p>	<p>52, 53</p>
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Synpunkter har inkommit där trafiksäkerhet om korsningen utformas som cirkulationsplats ifrågasätts. Korsningen utformas utifrån gällande krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) vilket säkerställer en standard på den nya vägen som skapar en trafiksäker och tillgänglig trafikmiljö. Bland annat innebär detta att lutningen på väg 57 österut minskas. För att korsningen ska fungera på ett trafiksäkert sätt förutsätts att korsningen underhålls för att hålla en god standard oavsett väglag.</p> <p>Föreslagen utformning med ett fält i vardera till- och frånfart samt utformning i övrigt, med bl.a. belysning och andra gestaltungsåtgärder, uppfyller korsningens funktion och förväntade behov. Korsningen är väl synlig för trafikanter i västgående riktning som ges god tid att hinna bromsa in inför cirkulationsplatsen. I och med att korsningen blir belyst förstärks den ytterligare.</p>	

<p>Trafiksäkerheten och framkomligheten kommer med föreslagen utbyggnad totalt sett att öka. En cirkulationsplats förordas framför en fyrvägs korsning. Trafiken i norra tillfarten kommer öka med anledning av den nya detaljplanen som innehåller bland annat en ny förskola. Vidare har kommunen planer på att införa 50 km/h från korsningen västerut mot Gnesta. En cirkulationsplats förenklar utfart från sekundärvägarna i korsningen utan att kompromissa med framkomligheten på väg 57. Största påverkan på väg 57 blir hastighetsnedsättningarna. Eftersom en utbyggnad av bostäder och förskola planeras i området, samt att busshållplatserna byggs om, gör att fler kommer vilja passera vägen. Med anledning av det är en cirkulationsplats att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter. I en fyrvägs korsning skulle fotgängare hänvisas till att passera tre körfält istället för två.</p> <p>En oro kring utsläpp och hur tunga fordon ska kunna accelerera upp för backen i östgående riktning efter cirkulationsplatsen har uttrycks. Fordon i cirkulationsplatsen kör i ca 20-30 km/h och kommer därför inte att starta från stillastående.</p> <p>Enligt "Direkt mätning av bilavgaser i trafiken", mars 2005, IVL. Är de viktigaste parametrarna för avgasutsläpp fordonstyp, drivmedel och reningsutrustning (katalysator). För bilar med katalysatorer har effekten av acceleration studerats. Resultatet visade på ett visst samband mellan uppmätta bränslespecifika utsläpp och acceleration, men de är inte enkla och entydiga. För kväveoxid (NO) och koloxid (CO) ökar bränslespecifika utsläpp med ökad acceleration.</p> <p>Fastigheten sydväst om cirkulationsplatsen har idag en plank. Trafikverket kommer att ersätta eller komplettera detta med ett högre plank för skydd mot buller.</p>	
Gullbäckskällan/vattentäkt	52
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Vid brunnarna i sektion 1/500 så kommer Trafikverket att utföra ett vägräcke för att säkerställa att inte fordonsolyckor sker nära brunnarna. Även ett bankdike kommer att utföras så att vägvattnet leds förbi området kring källan.</p>	
Övrigt: kallelsetid, tidpunkt för samråd och tidsplan	52, 54, 55
<p>Trafikverkets kommentarer:</p> <p>Mötet var mellan 17.00 och 20.00 för att kunna passa så många som möjligt. För berörda som inte hann till mötet kommer vi att hitta annan lösning att diskutera frågorna. Kallelsen till mötet skickades den 2 december 2013.</p> <p>Fråga inkom om tidplan. Trafikverket hoppas på produktionsstart 2015, troligen på hösten. Dock är detta i nuläget en preliminär tidplan som kan komma att revideras.</p> <p>Det har inkommit synpunkter på att kartor som presenterats har varit</p>	

inaktuella på så sätt att Kolonivägen numera är borttagen och att platsen numera är en del av kyrkogården samt att kartor felaktigt visat någon form av lagringsplats på kyrkogårdsmarken. Trafikverket har justerat grundkartan inom aktuellt område.	
--	--

4.4 Övriga samråd

På Trafikverkets hemsida för projektet finns uppdateringar om var i processen projektet befinner sig. Håll utkik på hemsidan.

Mats Berg
Projektledare
Trafikverket

Bilagor:

Bilaga 1, Samrådsredogörelse från samråd kring utökat förstudieområde
Bilaga 2, Radhänvisning för inkomna synpunkter



Trafikverket, Stockholm. Besöksadress: Solna strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se