

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Stockholm

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 57, delen Gnesta till väg E4, samt indragning av väg, Gnesta kommun i Södermanlands län och Södertälje kommun i Stockholms län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg 57 på delen mellan Gnesta och E4.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 1 02 T 02 01 – 33 och daterade 2017-01-31.

Väntficka ska anläggas vid sektion ca 1/470 för att möjliggöra säker infart för vänstersvängande trafik till fastigheten Södertälje Hjortsberga 9:5.

Korsningen vid km 3/280 ska utformas så att stigningsfältet för västgående trafik avslutas öster om korsningen, och att vägområdet istället disponeras så att ett vänstersvängfält anläggs för östgående trafik.

För de områden som ianspråkats med inskränkt vägrätt ska gälla att väghållaren inte får tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver nödvändig schaktnivå, eller bestämma över markens användning för annat ändamål än anläggande och underhåll av haveriskydd eller stödmur. Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för pågående markanvändning så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Texten ”Befintligt vägområde som återlämnas” vid sektion ca 15/600 på plankarta 1 02 T 02 28 undantas från fastställelse.

Den del av vägplanen som ligger inom Södermanlands län undantas från fastställelse.

Så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt ska fasadåtgärder och/eller lokal bullerskyddsskärm erbjudas fastigheten Södertälje Billsta 11:1 i syfte att klara tillämpliga riktvärden för trafikbuller.

Väganläggningen ska dessutom i övrigt utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar samtidigt om indragning från allmänt statligt underhåll av den del av Fagernäsvägen i Mölnbo, Södertälje kommun, som är allmän statlig väg.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Stockholm.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Vägplanen innefattar ombyggnad av väg 57 på en sträcka av ca 18 km. Vägen passerar tätorterna Mölnbo och Järna men går i övrigt i huvudsak genom ett varierat skogslandskap och öppen odlingsmark. Vägen är primär transportled för farligt gods.

På olika delsträckor görs olika åtgärder såsom breddning av vägen, mitträffling och justering av vägens profil. Stigningsfält anläggs på två ställen. Där väg 57 ansluter till E4 byggs trafikplats Järna om genom anläggande av en s.k. droppe och en cirkulationsplats. Strax öster om Gnesta byggs en fyrvägs korsning om till cirkulationsplats. Därutöver görs mindre ombyggnader av ett antal korsningar och ett tjugotal busshållplatser flyttas eller byggs om.

För oskyddade trafikanter anläggs kortare sträckor gång- och cykelbana på fyra ställen med en sammanlagd längd av ca 1,5 km. Därutöver anläggs en 0,75 m bred vägren på båda sidorna av vägen på större delen av sträckan.

Justering av högsta tillåtna hastighet och stängning av ett tjugotal utfarter föreslås. Dessa åtgärder omfattas dock inte av beslutet att fastställa planen.

Till skydd mot spridning av föroreningar vid en eventuell olycka kommer haveriskydd att anläggas i vägdiken vid Sigtunaån, Harry Martinssons väg och Moraån.

Vid prognosticerad trafik år 2030 beräknas vägplanen medföra mycket stora tidsvinster på sträckan Gnesta – E4, framförallt genom ombyggnaden av trafikplats Järna.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 8,5 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Av plankartorna framgår att ca 0,5 ha av arealen utgörs av tomtmark. Resterande areal utgörs av skogs- och åkermark.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 600 kvadratmeter.

Cirka 2 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller m.m.

Planen har ur bullerhänseende bedömts innebära väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Bullerskyddsåtgärder kommer att utföras med hänsyn taget till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Ett befintligt plank kommer att ersättas med ett nytt bullerplank. Därutöver kommer ca 150 fastigheter att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Vägplanen bedöms sammantaget medföra en förbättrad bullersituation.

Kommunala planer

Av länsstyrelsens yttrande framgår att vägplanen är förenlig med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2010, och med Södertälje kommuns översiktsplan.

I planhandlingarna redovisas att vägplanen strider mot 12 detaljplaner i Järna och att arbete pågår med att ändra dessa.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Väg 57 angränsar till ett område av riksintresse för kulturmiljövård, Vårdinge, och berör strandskyddsområden vid Sigtunaån, Mölnboån och Moraån. Intrång kommer att göras i en fast fornlämning (raä nr 87:1).

Förutom vad som anges ovan berörs inga områden av riksintresse, Natura 2000-områden eller områden som omfattas av generellt biotopskydd av projektet.

Vägen passerar fem grundvattenförekomster och tre ytvattenförekomster. Konsekvenserna för vattenförekomsterna bedöms sammantaget bli oförändrade till svagt positiva.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till 186 miljoner kronor i 2015 års prisnivå och finansieras med medel ur Stockholms länsplan för regional transportinfrastruktur 2015-2025, med medfinansiering från Sörmlands länsplan.

Byggstart planeras ske så snart detta beslut har fått laga kraft.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Förstudie har utförts under åren 2011 – 2012 enligt då gällande lagstiftning.

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd. Sökanden har kungjort planförslaget och övrigt underlag och låtit det granskas under tiden maj – juni 2014. Vid granskningen kom det in 49 yttranden. Efter granskningen ändrade den sökande vägplanen. Ändringen innebär att en väganslutning behålls öppen och att en busshållplats flyttas. De som berörs av ändringen underrättades och gavs möjlighet att inkomma med synpunkter, varvid tre yttranden inkom.

Med anledning av att ett formellt fel begåtts vid den första granskningen genomfördes därefter en förnyad granskning under tiden september – oktober 2015. Vid detta tillfälle kom det in 21 yttranden.

Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- buller och vibrationer
- högsta tillåtna hastighet
- placering av fartkameror och trafikljus
- gång- och cykelvägar
- markanspråk i Järna tätort
- farligt gods
- att hänsyn inte tagits till ökad trafik
- nyttan med projektet

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillstyrkt att vägplanen fastställs. Beträffande bullerskyddsåtgärder har länsstyrelsen därvid uttryckligen bedömt att den sökande gjort en korrekt bedömning utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat inom ramen för vägplanen.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

På sträckan mellan Gnesta och E4 (trafikplats Järna) trafikeras väg 57 av 6 500 – 10 600 fordon/dygn. Andelen tung trafik varierar mellan 7 och 10 %. Vägens standard är låg i förhållande till dess regionala funktion och framkomlighetsproblem finns vid trafikplats Järna. Även längs sträckan i övrigt finns

framkomlighetsproblem, bl.a. på grund av långsamtgående trafik. Sammanhängande gång- och cykelstråk saknas och mellan vägens tätorter hänvisas gång- och cykeltrafik till vägrenen.

Vägbredden uppfyller inte kraven för god standard enligt Vägars och gators utformning (VGU) och såväl inom som utanför tätorterna behövs förändringar till förmån för de oskyddade trafikanterna.

Syftet med projektet är bland annat att längs befintlig väg förbättra framkomligheten och säkerställa en god trafikmiljö för samtliga trafikanter. Den planerade ombyggnaden av vägen är därför väl motiverad.

Av handlingarna framgår att endast få natur- kultur- och rekreationsvärden berörs av projektet och att konsekvenserna för dessa värden bedöms vara marginella. Av handlingarna framgår vidare att projektet sammantaget bedöms medföra positiva konsekvenser med avseende på risk- och säkerhet.

Speciella frågor i projektet

Gång- och cykeltrafik

I Mölnbo finns ett sammanhängande gång- och cykelstråk separerat från övrig fordonstrafik och i Järna finns delvis separerade gång- och/eller cykelbanor. Oskyddade trafikanter hänvisas i övrigt till vägrenen.

Planen innebär att ytterligare ca 1,5 km separerad gång- och cykelbana anläggs, och att vägen breddas och utformas med 0,75 m vägren på båda sidorna på större delen av sträckan. Vägplanen bedöms därför medföra en förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Lokaliseringen av gång- och cykelbanan och ianspråktagande av mark i Järna sker enligt gällande detaljplan.

Detaljplan

En ny detaljplan som är anpassad till vägplanen har tagits fram och är gällande i Järna.

Vägen passerar genom detaljplanelagda områden på en delsträcka i Mölnbo. På denna sträcka kommer endast marginella justeringar av vägens utformning inom befintligt vägområde att göras.

Trafikverket bedömer att vägplanen inte strider mot gällande kommunala detaljplaner.

Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Inga Natura 2000-områden berörs av vägplanen. Vägen angränsar till ett område av riksintresse för kulturmiljövård, Vårdinge. Projektet innebär mycket små markintrång i riksintresseområdet och konsekvenserna för riksintresset är marginella.

Buller

I dagsläget överskrider riktvärden för ekvivalent ljudnivå för ca 140 fastigheter. Riktvärden för maximal bullernivå överskrider för ca 35 fastigheter. De maximala bullernivåerna beräknas bli i stort sett oförändrade efter ombyggnaden av vägen, medan de ekvivalenta nivåerna beräknas öka något. Av miljöbeskrivningen framgår att det är de ekvivalenta bullernivåerna som är dimensionerande för bullerskyddsåtgärder.

I den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt kommer bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och lokala bullerskyddsskärmar vid uteplats att erbjudas till alla bostadsbyggnader, så att riktvärden för buller inomhus och vid uteplats klaras. Trots en något ökad bulleremission från vägen med anledning av ökad trafik kommer därmed bullersituationen för ett stort antal bostadsbyggnader längs sträckan att förbättras.

Trafikverket bedömer att bullerfrågan har hanterats på ett godtagbart sätt och i enlighet med proposition 1996/97:53, där det bl.a. anges att i de fall samtliga riktvärden inte nås, ska åtgärder för att begränsa buller inomhus prioriteras före åtgärder för att begränsa buller utomhus, samt att hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Av länsstyrelsens yttrande framgår att inga miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Farligt gods, risk och säkerhet

Av handlingarna framgår att projektet sammantaget bedöms medföra positiva konsekvenser med avseende på risk och säkerhet.

Trafikverket förutsätter att den sökande vid markarbeten och andra anläggningsarbeten beaktar de rekommendationer som ges i miljöbeskrivningen beträffande åtgärder för att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka med farligt gods. Trafikverket bedömer vidare att generella åtgärder för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet även kommer transporter med farligt gods till del.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i granskningsutlåtanden, bilaga 1 – 3. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Frågor rörande högsta tillåtna hastighet, stängning av utfarter samt förekomst och placering av fartkameror och trafikljus omfattas inte av beslutet att fastställa planen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in åtta yttranden.

Lars och Kerstin Lindqvist (Södertälje Hjortsberga 9:5)

De menar att trafiksäkerheten vid utfart från fastigheten försämrats och föreslår att påfartsfil eller separat anslutningsväg från fastigheten anläggs.

Trafikverket anser att utfart från fastigheten kommer att kunna ske på ett godtagbart sätt, men bedömer att planen inte redovisar en acceptabel lösning vid infart för vänstersvängande trafik. Beslutet att fastställa planen har därför förenats med ett villkor om att väntficka ska anläggas för att möjliggöra säker infart för vänstersvängande trafik till fastigheten.

Molstabergs samfällighetsförening

De påpekar att Molstabergsvägens utfart periodvis är tätt trafikerad. De anser att farliga trafiksituationer uppkommer när västgående trafik ska svänga in på Molstabergsvägen och att särskilda fält för svängande trafik bör anläggas. De anser vidare att något stigningsfält i västgående riktning inte behövs inom delsträcka 2 utan att det räcker med en generell breddning av vägen och en bättre utformad påfart.

Trafikverket

Av planhandlingarna framgår att stigningsfältet är motiverat av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl.

Trafikverket anser att korsningens utformning är acceptabel för högersvängande trafik.

Farliga trafiksituationer kan dock enligt Trafikverkets bedömning uppkomma vid vänstersväng för trafik i riktning mot Järna. Trafikverkets beslut har därför förenats med ett villkor om att ett vänstersvängfält ska anläggas för trafik i riktning mot Järna.

Margareta och Per Aschan (Södertälje Molstaberger 2:1)

De begär att ett separat vänstersvängfält anläggs på väg 57 för infart på Molstabergervägen, alternativt att en s.k. bandyklubba anläggs för vänstersvängande trafik. Korsningen mellan väg 57 och Molstabergervägen bör få belysning. De påpekar även att det blir en farlig passage när väg 57 får tre körfält och gående ska korsa vägen för att nå busshållplatserna vid Molstabergervägen. De påpekar att hastighetsbegränsningen överskrids och kräver fartkameror vid korsningen mellan väg 57 och Molstabergervägen. De vill även bli kontaktade angående markintrång som förorsakas av att en fastighet får sin utfart stängd och att utfarten istället föreslås gå över Molstaberger 2:1.

Trafikverket

Frågor om förekomst och placering av fartkameror omfattas inte av beslutet att fastställa planen. Trafikverket noterar att planen illustrerar en eventuell stängning av utfarten från en fastighet vid sektion 3/060 och att en alternativ utfart illustreras över fastigheten Molstaberger 2:1. Trafikverket framhåller dock att frågor om stängning eller ändring av enskilda utfarter inte omfattas av beslutet att fastställa planen.

Trafikverket delar åsikten om att ett vänstersvängfält bör anläggas i korsningen för att ge den en trafiksäkrare utformning. Trafikverkets beslut har därför förenats med ett villkor om att ett vänstersvängfält ska anläggas för trafik i riktning mot Järna. Som villkoret är formulerat innebär det även en bättre lösning för gående eftersom de då bara behöver passera två körfält för att korsa vägen öster om korsningen.

Elisabeth Aschan (arrendator till Södertälje Molstaberger 2:1)

Hon framhåller att det är en omfattande trafik på Molstabergervägen, särskilt sommartid, och pekar på trafiksäkerhetsproblem vid korsningen mellan väg 57 och Molstabergervägen och önskar att säkra avkörningsfiler anläggs för trafik i båda riktningarna. Hon framhåller att säkra överfarter måste anordnas för de gångtrafikanter som korsar väg 57, bl.a. vid Molstabergerkorsningen där busshållplatser som används av bl.a. skolelever finns, men även på flera ställen där en promenad- och joggingruta korsar vägen.

Trafikverket

Trafikverket anser att korsningens utformning är acceptabel för högersvängande trafik.

Farliga trafiksituationer kan dock enligt Trafikverkets bedömning uppkomma vid vänstersväng för trafik i riktning mot Järna. Trafikverkets beslut har därför förenats med ett villkor om att ett vänstersvängfält ska anläggas för trafik i riktning mot Järna. Som villkoret är formulerat innebär det även en bättre lösning för gående eftersom de då bara behöver passera två körfält för att korsa vägen öster om korsningen.

Kjell och Anette Jonsson (Södertälje Vårdinge-Nibble 1:2)

De påpekar att den stängning av utfart från Harry Martinssons väg som redovisas i planen inte bör genomföras. Vägen är för smal för att stillastående fordon ska kunna passeras och den föreslagna stängningen medför därför säkerhetsrisker om räddningsfordon skulle behöva komma fram. De ifrågasätter varför inte alla boende längs vägen fått ta del av planen.

De påtalar att det i granskningsutlåtande 2016-03-14 felaktigt anges att Harry Martinssons väg är kommunal och att Södertälje kommun ansvarar för den.

De ifrågasätter motiven till cirkulationsplats vid korsningen mellan Harry Martinssons väg och väg 57. Fordon från öster kommer i utförbacke mot cirkulationsplatsen och får svårt att sakta ner. Fordon från väster måste först sakta ner inför cirkulationsplatsen för att sedan accelerera i utförbacke.

Trafikverket noterar den felaktiga uppgiften om väghållning på Harry Martinssons väg. Uppgiften är dock utan betydelse för planens utformning. Trafikverket noterar även att planen illustrerar en eventuell stängning av utfarten från Harry Martinssons väg vid sektion 0/900 men framhåller att frågor om stängning av utfarter från enskilda vägar inte omfattas av beslutet att fastställa planen. Trafikverket anser vidare att fastighetsägare längs Harry Martinssons väg har getts möjlighet att ta del av planen på det sätt som föreskrivs i vägförordningen.

Av planhandlingarna framgår bl.a. att den föreslagna cirkulationsplatsen bedöms förstärka karaktärsskillnaden mellan tätort och landsbygd, vilket väntas öka trafikanternas orienterbarhet och möjlighet att anpassa körbeteendet till omgivande miljö samt öka förståelsen för föreslagen sänkning av största tillåtna hastighet. Av handlingarna framgår vidare att cirkulationsplatsen underlättar utfarter från anslutande sekundärvägar, att dess utformning möjliggör för oskyddade trafikanter att stanna upp mellan körbanorna när de ska korsa väg 57, samt att vägens profil kommer att höjas vid cirkulationsplatsen för att minska lutningen i backen öster om cirkulationsplatsen.

I planbeskrivningen redovisas även att en korsningsutformning med bred mittrefug har utretts men avförts eftersom en sådan utformning inte i lika hög grad bidrar till önskade effekter.

Trafikverket anser att planen getts en lämplig utformning i den aktuella korsningspunkten och att motiven till den föreslagna cirkulationsplatsen är tillfredsställande beskrivna i planhandlingarna.

Andréa Ohlsson och Gustav Andersson (Södertälje Vagnsmeden 6 och 7)

De motsätter sig markintrång för gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan med plank kommer att omöjliggöra framkomligheten längs husfasaden och kommer att stänga ute ljuset längs södra sidan av fastigheten. Uppgiften i planen att kommunantikvarie utreder skyddsvärde för fastigheterna stämmer inte.

De framhåller risken med farligt gods, menar att planen endast är en provisorisk lösning och anser att en förbifart förbi Järna krävs. Påpekar att inga vibrationsmätningar har gjorts och att det skakar i husen när tung trafik passerar.

Trafikverket

Utbyggnaden av gång- och cykelbanan i Järna sker enligt gällande detaljplan. Syftet med projektet är att genomföra åtgärder längs befintlig väg och ett genomförande av planen omöjliggör inte en eventuell framtida förbifart. Trafikverket bedömer att planens genomförande inte medför att transporterna av farligt gods ökar och att de åtgärder som föreslås i miljöbeskrivningen reducerar konsekvenserna vid en eventuell olycka med farligt gods.

Trafikverket noterar synpunkten om vibrationer men framhåller att planen endast innebär begränsade åtgärder längs en befintlig väg och att det därför inte är motiverat att inom ramen för projektet närmare utreda eller åtgärda vibrationsfrågan.

Elisabeth Baumer (Södertälje Vårdinge-Nibble 1:6)

Hon ifrågasätter behovet av den planerade cirkulationsplatsen vid korsningen mellan Harry Martinssons väg och väg 57. Det är inte längre aktuellt att bebygga det exploateringsområde som avsågs ha sin utfart via cirkulationsplatsen.

Hon menar att det kommer att bli problem och ökade utsläpp när tung trafik ska accelerera i uppförsläpp från cirkulationsplatsen österut. Den föreslagna profiljusteringen av väg 57 vid cirkulationsplatsen är olämplig med hänsyn till landskapsbilden. Hon ifrågasätter planhandlingarnas påstående att en cirkulationsplats belägen längre österut, högre upp i en backe, skulle medföra mera buller.

Trafikverket

Frågeställningarna rörande den föreslagna cirkulationsplatsen vid korsningen mellan Harry Martinssons väg och väg 57 har kommenterats ovan. Trafikverket framhåller upplysningsvis att en bullerkälla generellt sett genererar större spridning av buller ju högre belägen bullerkällan är.

Brf Enigheten 1 (Södertälje Bönipallen 2)

Föreningen anser att trafiken har ökat avsevärt och önskar en förnyad mätning och beräkning av trafikflöde, buller och vibrationer. Den framhåller även frågor rörande luft och ökad risk för farligt gods, och önskar att korsningen mellan väg 57 och Snickarvägen ska ges en bättre utformning. Det är risk för olyckor när trafik från väg 57 svänger in på Snickarvägen och passerar utfarten från Bönipallen 2.

Trafikverket

Beräknad trafikmängd utgår från en trafikmätning 2011. En årlig trafikökning från detta år ingår i den bullerberäkning som utförts. Frågorna om vibrationer och farligt gods har kommenterats ovan. Av miljöbeskrivningen framgår att det inte finns någon risk att miljökvalitetsnormer för utomhusluft ska överskridas.

Den exakta utformningen av korsningen mellan väg 57 och Snickarvägen regleras inte i planen. Av planhandlingarna framgår dock att inga ombyggnader av korsningen planeras. Av handlingarna framgår vidare att väg 57 vid korsningen med Snickarvägen är utformad för att markera entrén till Järna från väster och att refugerna avses förse med smågatsten för att förstärka tätortskaraktären, så att funktionen som entré till Järna tydliggörs. Detta bedöms öka trafiksäkerheten för framförallt oskyddade trafikanter inom Järna tätort.

Södertälje kommun är väghållare på Snickarvägen och ansvarar för eventuella åtgärder på den.

Villkor

Trafikverket bedömer att vägplanens utformning inte skulle medge en trafiksäker tillfart till fastigheten Södertälje Hjortsberga 9:5. Trafikverkets beslut har därför förenats med en bestämmelse om anläggande av väntficka för att möjliggöra en säker infart för vänstersvängande trafik till fastigheten.

Mot bakgrund av vad som framförts under kommunikationen, bl.a. avseende Molstabergsvägens utnyttjande, bör korsningen i km 3/280 utformas med separat vänstersvängfält för trafik på väg 57 i riktning mot Järna. Trafikverkets beslut har därför förenats med en bestämmelse med denna innebörd.

Trafikverket bedömer att befintlig avgränsning mellan statens och kommunens väghållningsansvar vid korsningen mellan väg 57 och Storgatan i Järna är lämplig. Plankartans text "befintligt vägområde som återlämnas" undantas därför från fastställelse.

I vägplanens västligaste del, på sträckan mellan Sigtunaån och Östra Storgatan i Gnesta, ligger väg 57 inom Södermanlands län på en sträcka av ca 45 m. Vägplanen avslutas vid Östra Storgatan och inga åtgärder planeras på denna del av vägen. Länsstyrelsen i Södermanlands län har inte yttrat sig över planen efter att den granskats och Trafikverket kan därför av formella skäl inte fastställa planen i den del som ligger inom Södermanlands län. Den delen undantas därför från fastställelse.

För fastigheten Södertälje Billsta 11:1 föreslås inga bullerskyddsåtgärder trots att fastigheten får bullernivåer som överskrider tillämpliga riktvärden. Motivet till detta synes vara att fastigheten föreslås inlösas i sin helhet. Ett sådant förvärv kan dock endast ske efter överenskommelse med fastighetsägaren. Trafikverkets beslut om att fastställa planen har därför förenats med en bestämmelse om bullerskydd för fastigheten för det fall att överenskommelse om förvärv inte kommer till stånd.

Förändrad väghållning

Den del av Fagernäsvägen som idag är allmän statlig väg omfattar ca 170 m från korsningen med väg 57. Trafikverket bedömer att vägen inte har sådan trafikmängd eller leder fram till någon målpunkt som motiverar att den behålls som statlig allmän väg. Vägen bör därför dras in från allmänt statligt underhåll.

Av planhandlingarna framgår att avsikten är att Södertälje kommun ska överta väghållningen på den del av vägen som dras in. Såvitt framgår av Trafikverkets uppgifter sköter kommunen redan väghållningen på Fagernäsvägen i övrigt. Trafikverket bedömer att den föreslagna indragningen bidrar till en rationell väghållning.

Trafikverket erinrar den sökande om skyldigheten att påkalla förrättning för att ordna väghållningen om det behövs.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen överensstämmer med gällande detaljplaner.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafikmiljön förbättras för samtliga trafikanter. Endast marginella konsekvenser uppstår för natur-, kultur- och rekreationsvärden. Projektet medför sammantaget positiva konsekvenser med avseende på risk och säkerhet. Det innebär att vägen får ett lämpligt utförande och att ändamålet med projektet tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

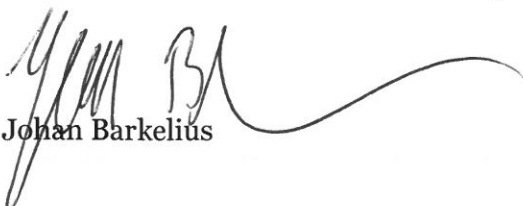
Den del av Fagernäsvägen som föreslås dras in från allmänt statligt underhåll behövs inte som allmän väg. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Olle Wahl som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

1. Granskningsutlåtande 2014-09-24
2. Kompletterande utlåtande 2014-12-17 (exkl bilaga)
3. Granskningsutlåtande 2016-03-14
4. Anvisning "Hur man överklagar"
5. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Stockholms län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Södermanlands län
Regionförbundet i Södermanlands län
Gnesta kommun
Södertälje kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Södertälje kommun (efter laga kraft)
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen