

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning

Södertälje Kommun, StockholmsLän

Vägplan 2021-02-23

Uppdragsnummer: 165358



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: K. Agdahl, H.Aandahl, S.Carelli. Ramboll

Dokumentdatum: 2021-06-21

Ärendenummer: TRV 2019/81590

Uppdragsnummer: 165358

Version: 2.0

5.0

TMALL 0096

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Sammanfattning inkomna synpunkter	6
3.1.2.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.3.	Samråd med Södertälje kommun	7
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
4	Samråd vid utformning av planförslaget	29

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

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under TRV 2019/81590. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar, brev m.m. med datum och diarienummer eller dyligt som gör handlingarna spårbara.

1 Sammanfattning

Samrådet är en möjlighet att ge och få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med vägplanen har inletts med att Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag som har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet. Samrådsunderlaget har skickats ut via brev till kommunen, myndigheter och fastighetsägare längs området för projektet. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2020-10-30. Samrådsretsen informerades via brev om möjligheten att komma in med yttranden under samrådstiden. Annonsering gjordes även under Kungörelse i lokaltidningen Länstidningen Södertälje den 30 oktober 2020.

Samordningsmöte med Södertälje kommun har hållits 2020-10-20 med Södertörns brandförsvarsförbund 2021-02-22, med SLL/Trafikförvaltningen 2020-11-10 samt med trafikoperatör 2020-11-23.

Trafikverket har mottagit 52 yttranden som berör samrådsunderlaget. Samtliga inkomna yttranden och synpunkter finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

Vägplanen har under våren 2021 utökats med nya på-/avfartsramper till E20 i höjd med Trafikplats Saltskog. Samrådsunderlaget har kompletterats med en bilaga gällande detta område och har skickats ut till kommunen, myndigheter och fastighetsägare.

Samordningsmöte med Södertälje kommun har hållits 2021-04-20 rörande den kompletterande delen av samrådsunderlaget. Södertälje kommun har under samrådstid ej inkommit med några yttranden rörande den kompletterande delen av vägplanen.

Totalt har Trafikverket mottagit 2 yttranden som berör den kompletterande delen av samrådsunderlaget.

Dessa yttranden finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt berörs av projektet. Förutom de fastighetsägare som berörs av markinträng har även de myndigheter som har ett väsentligt intresse i saken medtagits.

I det inledande samrådet inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsunderlaget skickats till Södertälje kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som särskilt berörs.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Sammanfattning inkomna synpunkter

Under samrådstiden har 52 synpunkter inkommit. Dessa behandlar i huvudsak följande aspekter:

Trafiksituation: Många yttranden berör trafiksituationen och de framkomlighetsproblem som befaras uppkomma i samband med omledning av trafiken vid ombyggnad av broarna över Södertälje kanal. Detta gäller i huvudsak motortrafik, men även gång- och cykeltrafik. Särskilt oroande ses situationen för blåljusverksamheten. Genomgående finns en stor oro för att trafiksituationen i centrala Södertälje ska bli svår. Kollektivtrafiken befaras också bli drabbad.

Miljö: Främst lyfts problem med luftkvalitet, både i nuläget, under genomförandet och när anläggningen är i full drift. Oro finns även för andra utsläpp som kan komma att uppstå i samband med genomförandet.

Buller: Buller är en av de mest frekventa synpunkterna, och främst från boende som i stor skala anger att bullret är en olägenhet redan i dagsläget. Flertalet synpunkter berör utformning av bullerskärmar, hur mätningar utförts och huruvida dessa är beräknade på aktuella trafikmängder.

Utformning: Synpunkterna berör i huvudsak vägutformning, förslag på nya kopplingar och/eller vägdragningar. Försvarsmakten och Södertörns brandförsvarsförbund har specifika önskemål på utformning både under byggtid och driftskede.

Tunnel/överdäckning: Flera yttranden behandlar önskan om att vägen ska antingen förläggas i tunnel eller att en överdäckning av vägen bör ske. Huvuddelen av synpunkterna härrör från bullersituationen. Ett yttrande lyfter även den barriäreffekt som väg och broar har på staden och menar att detta skulle kunna avhjälpas med en tunnel eller överdäckning.

Influensområde: Flera synpunkter på avgränsningen av influensområdet har inkommit. Dessa gäller i huvudsak frågorna om luftkvalité och buller.

Process: Flera yttranden uttrycker ett missnöje med den korta samrådstiden. Många önskar även kontakt med Trafikverket.

Risk: Risk- och sårbarhetsanalys efterfrågas av flera, men särskilt av Södertörns brandförsvarsförbund för att säkra blåljusverksamheternas framkomlighet under omledning.

3.1.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Det har ännu inte hållits något särskilt samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen har fått möjlighet att inkomma med synpunkter. Länsstyrelsen kommer att få möjlighet att inkomma med sitt yttrande på samrådsunderlaget i samband med att handlingen inkluderat denna samrådsredogörelse skickas till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1.3. Samråd med Södertälje kommun

Samordningsmöte med Södertälje kommun 2020-10-22

Ett samordningsmöte med Södertälje kommun hölls 2020-10-22. På mötet presenterade Trafikverket samrådsunderlaget och dess föreslagna åtgärder. Södertälje uttryckte framförallt oro över byggskedet och dess inverkan på miljön, framförallt luftkvaliteten i Södertälje centrum till följt av omledning av trafiken vid ombyggnad av E4/E20 broarna pga av trafik väljer att köra genom Södertälje centrum. Södertälje kommun menade på att detta påverkar bostadsplaner och samhällsutvecklingen i stort i Södertälje kommun. Detta är viktiga frågeställningar för fortsatt arbete.

Samordningsmöte med Södertälje kommun 2020-04-20

Ett samordningsmöte med Södertälje kommun hölls 2021-04-20. På mötet presenterade Trafikverket kompletteringen till samrådsunderlaget och dess föreslagna åtgärder. På mötet framfördes från kommunens sida en oro över luftkvaliteten i Södertälje centrum och dess påverkan på framtida bostadsutveckling.

Trafikverket visade på mötet planer för omledning av trafik under byggtiden. På mötet menade kommunen att GC-väg på saltsjöbron är ett viktigt gång- och cykelstråk och därför ej bör användas för omledning av trafik.

Södertälje kommun uttryckte på mötet en oro för omledningen av trafiken under byggtiden och vill vara behjälpliga för att minimera negativ trafikpåverkan.

Samråd med Södertälje kommun - Yttrande på samrådsunderlag

Södertälje kommun har tagit del av samrådsunderlaget för projektet kapacitetsförstärkning av motorvägsbroarna på E4/E20 över Södertälje kanal.

Södertälje kommun ställer sig bakom analysen att dagens kapacitet över Södertälje kanal behöver ökas, men ser ett antal tveksamheter kopplat till den lösning och tillvägagångssätt som Trafikverket valt och som redovisas i underlaget

Samverkan under processen

Södertälje kommun har under lång tid påtalat vikten av att ha en tät dialog med kommunen och berört näringsliv i planeringen av denna åtgärd för att minska negativ påverkan under byggtiden. Skälet till det är att det sätt som Trafikverket planerar för hantering av trafiken under byggtiden i huvudsak är densamma som under brohaveriet 2016. Trafikverket prioriterade då den genomgående trafiken på E4/E20 på den övriga trafikens bekostnad. Resultatet av det blev katastrofala för trafiken till, från och inom Södertälje. Trafikverket har i flera sammanhang redovisat att det inte blev några större konsekvenser för framkomligheten under haveriet och att hanteringen av trafiken var acceptabel. Vi, kommuninvånarna och företagen i Södertälje delar inte den bilden.

Att Trafikverket nu planerar samma hantering av trafiken, utan andra förändringar än en mindre flytt av påfarten av omledningsvägen på E4/E20 söderut, är oacceptabelt.

Dialog i fortsatta processen med Södertälje kommun är ett av de områden som beskrivs under viktiga frågor i samrådsunderlaget. Södertälje kommun kräver att samverkan och dialog med såväl kommunen som med de stora företagen i Södertälje kommer genomföras i den fortsatta processen.

Samhällsekonomiska konsekvenser under byggtiden

Kapacitetsökningen kommer minska köbildning och trängsel när breddningen är genomförd men

kommer leda till att betydande samhällsekonomiska kostnader läggs över på privatpersoner och näringsliv under byggtiden. Det är anmärkningsvärt att detta inte nämns i samrådsunderlaget.

Då Trafikverket i planeringen prioriterar framkomligheten för den genomgående nationella trafiken betyder det att kostnader och konsekvenser främst belastar det lokala resandet till, från och inom Södertälje. Ett primärt fokus för Trafikverket borde vara att minimera denna kostnad och så långt som möjligt välja lösningar som fördelar kostnader och konsekvenser mer likvärdigt.

Arbetspendling under fältförsök och byggskede

Södertälje är arbetsplats för en stor del av regionens befolkning och många pendlar idag till en arbetsplats i Södertälje. För att de stora företagen i Södertälje som verkar på en global marknad ska kunna klara konkurrensen med omvärlden krävs att förutsättningarna för arbetspendling är tillförlitlig och förutsägbar. De planerade avstängningarna under byggskedet kommer få stora negativa konsekvenser för dessa företag men även andra mindre företag i Södertälje. I samrådsunderlaget saknas samhällsekonomiska kalkyler som visar på storleken på konsekvenserna av de planerade avstängningarna i projektet.

Projektets påverkan och val av influensområde

Södertälje kommun ifrågasätter Trafikverkets val av influensområde till att enbart gälla de områden som berörs av hydrologisk påverkan och buller. Vid ombyggnationen av motorvägsbroarna kommer omfördelning av trafiken, bl a E20 trafiken, att ske bland annat via Mäljarbron där luftkvaliteten redan idag överskrider gränsvärdena för PM10 och NOx.

Erfarenheterna från 2016 visar på att trafiken över Mäljarbron ökade markant, vilket också de modeller som Trafikverket använt för att prognosticera trafiken under byggtiden visar. Det är uppseendeväckande att samrådsunderlaget inte berör de bedömda störningarna som Trafikverkets trafikmodeller visar kommer uppkomma.

Luftkvalitet

Om trafikmängden över Mäljarbron ökar riskeras luftkvalitetsnormerna för NOx, men även PM10, att överskridas och nå oacceptabla nivåer. Detta är inte behandlat i samrådsunderlaget trots att detta påtalats av såväl Trafikverkets egna miljöexperter som av kommunen tidigt i processen.

EU-kommissionen driver i ett överträdelseärende att Sverige i ett antal kommuner, där Södertälje är en av de utpekade, ska åtgärda bristande luftkvalitet enligt dom i EU-domstolen med hot om kraftfulla bötesbelopp. I Södertälje gäller detta Birka- och Turingekorsen. Miljödepartementet som samordnar rapporteringen av åtgärder för att hantera problemen har i brev till Södertälje kommun betonat vikten av att komma tillrätta med överskridandena.

Till följd av ovanstående kan Södertälje kommun inte dela Trafikverkets bedömning att projektet inte medför betydande negativ miljöpåverkan

Södertäljes bedömning är att den trafiklösning som presenteras under byggskedet kommer medföra överskridanden som omöjliggör projektet och att projektet därför ska senareläggas till dess att en ytterligare passage av Södertälje kanal finns tillgänglig.

Omledningsvägar

Då Saltsjöbron kommer användas som omledningsväg, kommer det leda till omfördelningar av trafiken i Södertälje. Under byggskedet kommer dels den lokala trafik som använder Saltsjöbron idag samt E20 trafiken välja andra alternativ, vilket till stor del kommer bli Mäljarbron inne i

centrala Södertälje. Den ökade mängden trafik över Mälärbron kommer påverka Mälärbrons tekniska status men även framkomligheten för trafik som inte ska till eller från motorvägarna.

Den ökade trafikmängd som belastade Mälärbron under brohaveriet skadade bron vilket kraftigt påverkade brons bärande delar. Detta har resulterat i att bron i dag nedklassad till BK2. Bron har idag inte samma förmåga att hantera liknande trafikmängder som under haveriet.

Risken för att Mälärbron tar sådan skada att det blir aktuellt med akuta reparationer är något som Södertälje kommun framfört och som inte berörs i samrådsunderlaget. Vi ser risken som betydande och konsekvenserna om Mälärbron skadas är helt oacceptabla och skulle bli mycket svåra att hantera med dagens vägnät.

Påverkan på kollektivtrafik

Under byggtiden kommer busstrafiken i Södertälje kraftigt påverkas. Det gäller såväl den busslinje som trafikerar Saltsjöbron som alla de busslinjer som går över Mälärbron. Vid brohaveriet 2016 påverkades busslinjerna i Södertälje kraftigt av den stora köbildning som uppstod på Mälärbron och anslutande gatunät. Vi ser en mycket stor risk att motsvarande situation uppstår igen under byggtiden. När buss-trafiken påverkas finns en betydande risk att många istället väljer att resa med egen bil vilket ytterligare försämrar framkomligheten och luftkvaliteten. Detta problem måste hanteras i den fortsatta planeringen.

Fältförsöket

Att Trafikverket förstår behovet och kommer genomföra ett fältförsök av avstängningen är positivt, men vi ser vissa svagheter i hur fältförsöket är tänkt att genomföras. Att testa omledningen under en vecka kan leda till att de personresor och godstransporter som dagligen passerar bron förändras under veckan fältförsöket genomförs för att minska påverkan. Det är därför viktigt att trafikmängder nogga följs både före, under och efter fältförsöket. Vi känner oro kring hur fältförsöket kommer genomföras och vilka erfarenheter det kommer ge. Även fältförsöket kommer ju ha stor påverkan på bland annat gods försörjning och arbetspendling med betydande samhällsekonomiska kostnader som drabbar såväl privatpersoner och näringsliv.

Samordning med andra insatser

Södertälje kommun vill påtala vikten av att insatser som denna samordnas med andra insatser som påverkar framkomligheten på sträckan som breddningen av Vårbybroarna, tvärförbindelse Södertörn samt även breddningen i Hallunda.

Slutsats

Södertälje kommun anser att de negativa konsekvenser som redovisas i samrådsunderlaget tillsammans med de som Södertälje kommun lyfter i detta remissvar visar att denna åtgärd inte kan genomföras innan en ny passage av Södertälje kanal byggts och kan användas som omledningsväg under byggtiden.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket tar med synpunkterna i det kommande arbetet. Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken. Målet är att trafiken ska flyta på utan några begränsningar i framkomligheten och att det inte ska leda till några omfördelningar av trafiken i Södertälje. Avsikten är att trafiken på Mälärbron inte ska påverkas i större utsträckning. Målet är att trafikpåverkan ska vara minimerad så att det naturliga vägvalet ska

innebär att trafikant väljer E4/E20. Ett fullskaligt försök ska genomföras under 2 veckor då trafikmängder kommer att mätas i samband med fältförsöket. Målet med det fullskaliga försöket är att få konkreta erfarenheter utifrån ett genomtänkt omledningsvägnät samt genomföra förberedande arbeten. Erfarenheter kommer att visa vilka ytterligare åtgärder som krävs för.

En samlad effektbedömning är planerad och ska genomföras inom ramen för projektet.

Luftkvaliteten efter genomfört projekt ser vi inte ska påverkas negativt. Under genomförandet kommer dock mindre tillfällig påverkan att ske, denna fråga utredes och bevakas i samband med att trafikanalyser samt luftkvalitetsutredning kommer att genomföras inom ramen för projektet.

Samverkan och dialog med Södertälje kommun, operatör för kollektivtrafiken samt de stora företagen i Södertälje kommer genomföras i den fortsatta processen.

Telge nät (kommunalt bolag)

Markjuridik

Telge Nät och Trafikverket behöver tillsammans reda ut de korsande eller långsgående ledningar som kommer att påverkas av ombyggnationen, underlaget ger inte en platsspecifik bild utan det är ett större utredningsområde. Kartläggning behöver göras för ledningarna då det även finns kopplingar till närliggande fastigheter i området.

Telge Nät behöver mer underlag (eventuellt granska E4/E20 etappvis) och i dialog med Trafikverket närmre granska ifall det finns gällande avtal som behöver ses över alternativt om ledningarna ska ingå i exempelvis ett genomförandeavtal inför omförläggning. Markrättigheter kommer att behöva upprättas och kostnader för tillkommande skyddsåtgärder såsom exempelvis förläggning i skyddsror samt eventuella ledningsflyttar bekostas av Trafikverket.

För vidare dialog var vänlig kontakta Telge Nät och avdelningen för markjuridik.

Elnät

Underlaget som bifogats ger inte en särskilt specifik bild över hur markanvändningen är tänkt att förändras, därför kan inte svaret heller bli särskilt specifikt. Med det sagt har Telge Nät ledningar som går i följande vägtunnlar:

- Viksängsvägen
- GC-väg strax norr om det södra brofästet
- Hertig Carls väg
- Verkstadsvägen

Vidare har vi en luftledning som korsar i höjd med Solvägen och en borrarad kabel under vägen mellan Grödingevägen och Solvägen.

Kostnader för tillkommande skyddsåtgärder såsom exempelvis förläggning i skyddsror samt eventuella ledningsflyttar bekostas av exploitören.

Fjärrvärme

Telge Nät har fjärrvärmeledningar i GC-tunnel under E4/E20. Vid breddning av vägen kommer fjärrvärmeledningarna behöva läggas om. Då dessa ledningar är mycket viktiga för fjärrvärmenätet i Södertälje behöver detta jobb planeras i mycket god tid och kan endast utföras sommartid.

Omläggning av fjärrvärmeledningar som sker på grund av breddning av motorvägen bekostas av Trafikverket.

Vatten och avlopp

Svårt att se exakt vilka arbeten som planeras men VA har följande ledningar som korsar E4/E20. Totalt 6 ledningskorsningar som blir berört och måste studeras i detalj, skyddsror måste förlängas, kulvert förlängas mm.

1. D600, V400
2. Dagvattenkulvert under E4 från dammen
3. D225 ihop med FV

4. S1000, V400, D1000
5. Tryckavlopp 710 under bron vid kanalen
6. V300 i GC väg vid kanalen

Sedan har vi ledningar i vägarna som går under motorvägen, Glasbergavägen, Viksängsvägen och Hertig Carls väg. Alla arbeten som breddningen medför räknar vi ska bekostas av TRV. Det kan bli aktuellt att VA önskar vissledningsförstärkning som får regleras särskilt.

Stadsnät

Stadsnät har även ledningar vid utmärkt område där Fjärrvärme och VA nämnts. Dessa påverkas och kan behöva förlängas eller förflyttas.

Återvinning

Inget att erinra.

Trafikverkets kommentarer:

Ledningssamordning ingår i vägplan samt projekteringsarbete. Vartefter projektering fortskrider kommer åtgärder att identifieras för varje ledning. Samordning görs löpande i respektive skede. Ekonomiska regleringar ska följa gällande regelverk samt upprättade avtal.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsunderlaget har skickats till enskilda berörda och funnits på Trafikverkets webbplats från 2020-11-23. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

SLL/Trafikförvaltningen, möte 2020-11-23

Deltagare på mötet var trafikförvaltningen, nuvarande operatör samt Trafikverket.

Under mötet diskuterades omledning av trafiken samt dess effekter. Trafikförvaltning samt operatör framförde att påverkan på kollektivtrafiken kommer att ske. För att hantera påverkan bedömer trafikförvaltningen och operatören att linjedragningar och tillfälliga hållplatser blir nödvändiga under byggperiod.

Havs- och Vattenmyndigheten

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets kommentarer: Trafikverket noterar yttrandet.

Södertörns brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund saknar en risk- och konsekvensanalys som beskriver trafiksituationen och påföljande samhällspåverkan inom Södertälje kommun och övriga kommuner inom Stockholms län under projektets byggskede. Analysen behöver bland annat ta hänsyn till hur samhällsviktiga verksamheter påverkas av en eventuell försämrad framkomlighet under byggskedet och vilka åtgärder som behöver vidtas för att hantera eventuella risker med detta. Ett exempel på en sådan åtgärd är att skapa förutsättningar för räddningstjänsten och andra "blåljusaktörer" att snabbt kunna ta sig fram till alla delar av kommunen och angränsande områden i samband med en olycka eller annan akut händelse. Det kan bland annat handla om att möjliggöra system med "tillfällig räddningsväg" på det berörda motorvägspartiet eller på annat sätt underlätta framkomlighet för utryckningsfordon under byggskedet.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med synpunkten i det kommande arbetet och kommer fortsätta dialogen med Södertörns brandförsvarsförbund under arbetets gång. Ett första samrådsmöte med brandförsvarsförbundet hölls 2021-02-22.*

Trafikverket har för avsikt att se över riskbilden och konsekvenser för "blåljusaktörer" i samband med de arbeten då omledning av E4/E20 trafiken kommer att ske. Trafikverket utreder om det finns möjligheter att utöka /skapa tillfällig räddningsväg eller andra åtgärder som kan minska konsekvenser samt vilka stödjande system som kan minska konsekvenser vid omledning av trafik.

Region Stockholm

Region Stockholm ser det som positivt att Trafikverket studerar åtgärder i syfte att öka kapaciteten och framkomligheten på väg E4/E20, mellan trafikplats Saltskog och trafikplats Moraberg. En genomförd breddning och kapacitetsökning bedöms få positiva effekter på framkomligheten lokalt, regionalt och nationellt. Dock ser regionen, vilket även tidigare framförts, att produktionskedet kan komma att innebära stora utmaningar för transportapparaten. I tidigare dialog har Trafikverket bland annat framfört att busstrafik kan komma att utgöra en nödvändig del av lösningen för ett framgångsrikt produktionskedet – Region Stockholm anser att en fortsatt och fördjupad dialog om detta är angeläget för att möjliggöra goda lösningar och uppmanar Trafikverket att kontakta regionens trafikförvaltning i frågan. Underlaget anger att järnvägen mot Södertälje centrum under broarna riskerar att påverkas under byggskedet. Region Stockholm efterlyser mer information om detta och uppmanar Trafikverket att kontakta regionens trafikförvaltning. Det är regionens uppfattning att trafiken på järnvägen inte ska påverkas av det vägprojektet.

Regionen vill framföra vikten av att kontinuerlig dialog mellan projekten för att säkerställa att förutsättningen Södertäljebro med 3+3 körfält landar rätt i ÅVS (Åtgärdsvalstudie – Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20 Södertäljebroarna, tpl Saltskog och tpl 142).

Som tidigare nämnt är regionens uppfattning dels från tidigare dialog, dels från samrådsunderlaget, att projektet kan komma att påverka kollektivtrafiken på olika sätt. Region Stockholm anser att detta behöver utredas vidare och beskrivas i den fortsatta processen.

En bullerkartläggning från 2007 respektive 2012 redovisar att det sannolikt kommer att krävas åtgärder för bullerskydd längs vägsträckan. För att dimensionering och utformning av eventuella bullerskyddsåtgärder ska få avsedd effekt behöver bullerberäkningarna grunda sig på de trafikflöden som prognostiserats för vägplanens horisontår 2045.

Vägplanen behöver kompletteras med en bedömning av hur det lokala vägnätet riskerar att påverkas av planerade trafikomläggningar och vilka konsekvenser det får på miljön och framkomligheten till viktiga målpunkter.

Regionen saknar en beskrivning av hur trafiken på det lokala vägnätet och Mälarbron påverkas under byggtiden och konsekvenserna av ökad trafik med avseende på framförallt luft- och ljudmiljön samt på trafiksäkerheten. Luftmiljön är redan hårt ansträngd i snittet över Mälarbron och miljön klarar inte ytterligare belastning. Vägplanen behöver kompletteras med ovanstående aspekter och influensområdet kan behöva utökas med avseende på dessa frågor. Regionen är därför frågande till vilka grunder som utgör Trafikverkets bedömning att projektet inte medför betydande miljöpåverkan.

Föreslagen breddning ökar vägens kapacitet och till viss del robustheten på vägsträckan vilket är positivt. Vägplanen hanterar dock inte risken för- och konsekvenserna av en incident eller längre avstängning av Södertäljebroarna. Trafikverket studerar sårbarheten på Södertäljebroarna separat i den pågående åtgärdsvalsstudien för sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet. En sådan beskrivning bör omfatta ett bredare systemperspektiv och visa på konsekvenser av sårbarhet i transportsystemet för exempelvis näringsliv, hälsa och sjukvård, samhällsviktiga transporter med mera.

Yttrande kompletterande bilaga påfart från E20 och avfart E20 trafikplats Saltskog

Det är svårt att bedöma utformningsförslaget från underlaget som skickats ut. Trafikförvaltningen önskar att se ritningar för att kunna göra en bedömning.

Vidare vill trafikförvaltningen gärna i god tid ha en dialog med Trafikverket om påverkan under byggskedet för att säkerställa att attraktiva kollektivtrafiklösningar kan komma på plats.

Det är viktigt säkerställa bussars framkomlighet över under hela byggtiden. Åtgärder bör även vidtas för att i omringliggande vägnät, i synnerhet inne i centrala Södertälje, undvika att omledd personbiltrafik orsakar försämrad framkomlighet för bussar.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med synpunkter och tar med dessa i kommande arbete.*

Kontinuerlig dialog genomförs med projektet gällande ÅVS (Åtgärdsvalstudie – Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20 Södertäljebroarna), tpl Saltskog och tpl 142).

Bullerutredning samt bullerberäkningar genomförs för att bedöma konsekvenserna på ljudmiljön, dessa baseras på trafikflöden med horisontår 2045.

Målsättningen är att järnvägstrafiken inte ska påverkas, skyddsåtgärder tas fram i ett senare skede.

Risker och konsekvenser för omledning samt påverkan på det lokala vägnätet studeras vidare med kontinuerlig dialog med regionens trafikförvaltning.

Trafikverkets kommentarer kompletterande bilaga: *Trafikverket tar med synpunkter och tar med dessa i kommande arbete.*

Utformningsförslag kommer i skede samrådshandling att redovisas mer utförligt.

Risker och konsekvenser för omledning samt påverkan på det lokala vägnätet studeras vidare med kontinuerlig dialog med regionens trafikförvaltning.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att Trafikverket planerar att bredda E4/E20 från två till tre körfält i båda riktningarna mellan trafikplatserna Moraberg och Saltskog och även att de två öppningsbara motorvägsbroarna över Södertälje kanal ska byggas ut från två till tre körfält och samtidigt rustas upp. Sveriges Åkeriföretag har inget mer att erinra.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Villaägarna Östertälje-Rosenlunds Villaförening

Östertälje-Rosenlunds Villaägareförening vill ha en överdäckning av en så stor del som möjligt av motorväg E4/E20 genom området mellan Moraberg och kanalen, helst med en bred ekodukt, så att motorvägen hamnar under en bred bro eller tunnel. Föreningen vill att sträckan mellan broarna Solvägen och Grödingevägen prioriteras vad gäller överdäckning. Idag skär motorvägen rakt igenom villaområdet och orsakar mycket buller och luftföroreningar för boende utefter vägen. Ofta är biltrafiken stillastående på sträckan p.g.a. köbildning. Med ökad biltrafik befarar vi att problemen för de boende utefter E4/E20 blir ännu större än idag.

Motorvägen innebär också en stor bred barriär för människor och djurliv som inte kan passera vägen. Den mycket svaga ekologiska länken behöver förstärkas! Om inte överdäckning eller tunnel är möjligt för tillfället vill vi att andra bullersänkande åtgärder vidtas som t.ex. hastighetssänkning på motorvägen eller tyst asfalt.

Under ombyggnationen behövs en väl genomtänkt och fungerande trafiklösning för alla trafikslag, både fjärr- och lokaltrafik. Det behövs en lokalfil för alla trafikslag norrut över Saltsjöbron, inte bara söderut (enligt skissen för 2025). På skissen för 2026 nämns inte lokaltrafiken alls! Ni behöver också specificera vad som menas med "sommaren", är det under industrisemestern eller är det halva året?

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet.*

Bullerutredning samt bullerberäkningar genomförs för att bedöma konsekvenserna på ljudmiljön längs sträckan. Utifrån resultatet från dessa kommer bullerskyddsåtgärder att planeras på de områden som överskrider gränsvåder.

Mer detaljerad information rörande arbeten kommer i senare skede.

Kontinuerlig dialog genomförs i projektet med Södertälje kommun rörande den lokala trafiken samt samt trafikförvaltningen för kollektivtrafiken..

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket noterar att den allmänna farleden 901 i Södertälje kanal är inkluderat i riksintressesammanställningen, kapitel 4, sid 9 och 10, men längre fram i samrådsunderlaget, saknas den planerade ombyggnationens påverkan på fartygstrafiken. Ej heller återfinns sjöfarten i kapitel 8.2 där man listar viktiga frågeställningar. Här ser Sjöfartsverket det som mycket viktigt att det inkluderas ett avsnitt som behandlar de negativa effekter som kan uppstå för sjöfarten under byggnationen. En fungerande fartygstrafik i Södertälje kanal är av yttersta vikt för hela Mälarenregionen och det är därför viktigt att byggnationens eventuella påverkan på fartygs framkomlighet i Södertälje kanal inkluderas i planeringen.

Sjöfartsverket har ej tagit del av sändlista för denna samrådsremiss, men hoppas att adekvata näringslivsorganisationer i Mälarenregionen inkluderas i samrådet.

Byggnadsmoment som inskränker framkomligheten i sådan grad att kanalen behöver avlysas för fartygstrafik måste minimeras eller helt undvikas. För den händelse sådan avlysning trots allt är nödvändig ska ansökan om detta ske till Sjöfartsverket enligt nedan mall.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet. Målsättningen är att minimera påverkan på samtliga trafikslag, av säkerhet och arbetsmiljöskäl är det inte realistiskt att byta ut brospannen utan att leda om/ stänga av väg/ sjö under vissa kortare perioder.*

I samrådskretsen ingår direkt berörda, övriga/ allmänhet ges information och kan lämna synpunkter via hemsida.

Fortifikationsverket

Vad gäller den samlade hänsynen avseende totalförsvarets verksamhet hänvisa Fortifikationsverket till Försvarmakten.

Fortifikationsverket har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Försvarmakten

Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.

Cirkulationsplatsernas innerdiameter behöver vara minst 20 m och ytterdiametern behöver vara minst 32 m med körfältet(-ens) minsta bredd 6 m eller så behöver det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörningsbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

Något att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De behöver stå minst 1,5 m från kanten på vägen. Märken som är placerade närmare vägen är oftast ett större bekymmer än själva bredden på vägen.

Fri höjd ska minst vara 4,50 m.

Framkomlighet enligt ovan krav måste säkerställas på befintlig väg eller omledningsväg även under ombyggnadstiden.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet.*

Södertörnskommunerna

Södertörnskommunerna har förståelse för att åtgärder på E4/E20 måste genomföras och att motorvägsbroarna över Södertälje kanal är en flaskhals som ger upphov till trängsel och köbildning. Det är dock oroväckande att Trafikverket planerar en åtgärd där konsekvenserna och hanteringen av trafiken på sträckan under byggtiden kommer att likna situationen under brohaveriet 2016. Olyckan 2016 medförde stora störningar för trafiken i såväl Södertälje som för stora delar av Södertörn. Vi har också förståelse för att nödvändigt underhåll måste genomföras men kan samtidigt konstatera att samrådsunderlaget inte ger några närmare beskrivningar om vilka underhållsåtgärderna är eller när i tid de behöver genomföras för att garantera säkerheten på broarna. Både breddningen för att öka kapacitet och underhållsåtgärderna på broarna är båda nödvändiga åtgärder på sikt, men de löser inte grundproblemet dvs sårbarheten med att det bara finns en passage över Södertälje kanal.

I samrådsunderlaget redovisas inga åtgärder som visar på att trafiken under byggtiden kommer hanteras på annorlunda sätt än vad som skedde i samband med trafikolyckan 2016. Södertörnskommunerna anser därför att sårbarhetsfrågan behöver lösas först.

I samrådsunderlaget saknas beskrivning av konsekvenserna för trafiken under byggskedet, vilket Södertörnskommunerna ser som en stor brist. Det finns en oro för att konsekvenserna för trafiken kommer att likna, eller bli värre än, de som uppstod under brohaveriet 2016 då trafikmängderna idag är större. Dessutom finns en risk att avstängningen denna gång blir längre än 2016.

Södertörnskommunerna ser dessutom med oro på att Trafikverket kommer genomföra ett fältförsök för att studera konsekvenserna av omledningen under byggskedet. Att Trafikverket valt den ovanliga lösningen att göra ett fältförsök visar på att Trafikverket förstår att konsekvenserna under byggskedet kommer att bli svåra. Det är då anmärkningsvärt att samrådsunderlaget inte nämner mer än att det kan bli försämrad framkomlighet periodvis under byggtiden.

Södertörnskommunerna ifrågasätter även Trafikverkets bedömning om att projektet inte kommer medföra betydande negativ miljöpåverkan. De yttrande menar på att det inte är möjligt att genomföra projektet där konsekvensen är en ökning av trafiken under byggtiden. Förändringen kommer även innebära att luftkvaliteten påverkas negativt. Därför ifrågasätts Trafikverkets val av influensområde för vägplanen som inte berör påverkan på luftkvalitet.

Södertörnskommunerna ser även ett behov av samordning för att minska konsekvenserna för alla som bor och verkar på Södertörn. Breddningen av motorvägsbroarna måste, om den genomförs, samordnas med andra fysiska åtgärder som påverkar framkomligheten på sträckan som breddningen av Vårbybroarna inom projektet Tvärförbindelse Södertörn, Förbifarten samt även breddningen i Hallunda.

Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets yttrande om att det finns ett behov av dialog i kommande planskede med Södertälje kommun, men vill tillägga att det är viktigt att göra dialog med Södertörnskommunerna. Detta för att säkerställa samordning med andra stora investeringsprojekt på Södertörn som nämns ovan då detta projekt har en påverkan på hela regionen under byggskedet.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet.*

Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken. Målet är att trafiken ska flyta på utan några begränsningar i framkomligheten och att det begränsa omfördelningar av trafiken i Södertälje.

Det pågår parallellt med detta projekt en ÅVS (Åtgärdsvalstudie – Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20 Södertäljebroarna), tpl Saltskog och tpl 142). Kommunikation och samordning sker mellan projekten.

Luftkvalitén efter genomfört projekt ser vi inte ska påverkas negativt. Under genomförandet kommer dock mindre tillfällig påverkan att ske, denna fråga utredes och bevakas i samband med att trafikanalyser samt luftkvalitetsutredning kommer att genomföras inom ramen för projektet.

Det fullskaliga testet ska genomföras under 2 veckor, trafikmängder kommer att mätas i samband med fältförsöket. Målet med det fullskaliga testet är att få konkreta erfarenheter utifrån ett genomtänkt omledningsvägnät. Erfarenheter kommer att visa vilka ytterligare åtgärder som krävs.

3.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Yttrande 29: Privatperson/Serena Moraberg Kommanditbolag

Fastigheten är belägen vid den norra infarten till Södertälje, vid Morabergs trafikplats, och kommer med största sannolikhet att påverkas av detta projekt, bland annat genom breddningen från två till tre körfält och anpassningarna av avfarter och påfarter vid trafikplats Moraberg.

De synpunkter som den yttrande framför är att samrådsunderlaget är mycket allmänt hållet och det inte går att utläsa vare sig vilka miljöeffekter projektet kommer att få eller påverkan projektet kommer innebära för berörda fastigheter. Dock kan den yttrande dra slutsatsen att deras fastighet kommer att påverkas i hög grad, där fastigheten även anges i Morabergs arbetsområde 0181K-P1268C ("Detaljplanen för Fastigheten") som en yta som på "ett eller annat sätt" påverkas av Trafikverkets planer. Detta har påverkat fastighetsägarens vilja och planering vad gäller de långt gångna planerna som den yttrande haft för sin fastighet.

Således önskas att Trafikverket kontaktar den yttrande för mer detaljerad information om eventuella förändringar som behöver göras i Detaljplanen för Fastigheten.

Vidare påpekar den yttrande om ökad mängd buller, luftföroreningar, föroreningar kopplat till dagvatten samt risk för farligt gods. Trafikmängden intill den berördes fastighet är redan i dagsläget en betydande risk, varpå den yttrande menar att dessa kommer öka då trafikmängden ökar i takt med att projektet genomförs. Den yttrande pekar även på en ökad mängd risker för den berördas fastighet samt, sättningar, översvämning, avvattning samt risk för sanering i följd av att projektet genomförs. Därför efterfrågar den yttrande att Trafikverket tar fram erforderliga undersökningar med förslag på skyddsåtgärder, samt ersätta vid skada.

Den yttrande avslutar med att anse att Länsstyrelsen bör finna att projektet innebär betydande miljöpåverkan och att Trafikverket ska utföra en fullständig miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Trafikverket ska utreda och projektera optimal lösningen med minst negativ påverkan. Bullerutredningar/ beräkningar samt*

avvattningsprojektering är en del av projektets omfattning. Samråd kommer att genomföras med fastighetsägaren i kommande skede.

Dialog sker med Södertälje kommun, behövs ändringar göras i detaljplaner görs detta av Södertälje kommun. Samrådsredogörelse lämnas till Länsstyrelsen som avgör miljöpåverkan.

Yttrande 34: Privatperson

Jag vill särskilt värna om att gång- och cykeltrafiken på Saltsjöbron ska fungera under hela ombyggnadsperioden. Nuvarande möjligheter att komma på/av Saltsjöbron från båda sidor måste behållas eller nya väl fungerande alternativ skapas. Påfart norrifrån via Viksängsleden och Viksängsvägen och söderifrån via Verkstadsvägen inklusive gång- och cykelbanan som leder över Scantias område upp mot Saltskog. Den yttrande önskar att Trafikverket kan se över möjligheten att bygga en ny ramp. Att leda ytterligare biltrafik via Slussbron är ett dåligt alternativ. Det är tveksamt om ombyggnaden av kanalen och slussen kommer att vara färdig. Slussbron är smal och öppnas ofta för båttrafik eftersom den bara är någon meter hög – extra ofta under sommaren när det är mycket fritidsbåtar.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet.*

Yttrande 1: Privat

Om ni ska utföra detta måste ni säkerställa att trafiken fungerar i Södertälje först. En tunnel under Södertälje vore det optimala, ni kan inte sätta oss som bor här i liknande situation som när bron havererade på midsommarafton.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 2: Privat

Hej! Jag bor på tältvägen, nära bron. Jag önskar att det följande tas i beräkning: - ljudnivå för kringliggande bostäder (det är ett konstant brus från motorvägen) - promenad och cykelstråk (bron är väldigt ogästvänlig för allt som inte är bilar) - utsikt och vila. Det är fin utsikt över Södertälje men det finns ingen bra plats att stanna på. Vore bra med en bänk eller en utsiktsplats. Tack! Vänliga hälsningar,

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar/ bullerberäkningar samt bullerskyddsåtgärder för områden som överskrider gränsvärden är en del av projektets omfattning.*

Yttrande 3: Privat

Vi vill ha en tunnel.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 4: Privat

Bra att bron blir trefilig men det kaos som rådde efter broolyckan för några år sedan vill vi inte uppleva igen. Arbetade då i vården med många hembesök i ett stort upptagningsområde. Omöjligt att ta sig fram, många försenade besök och långa arbetsdagar då dessa besök skulle utföras trots trafikkaos. Mycket trafik i Södertälje via Birkakorset och Turingekorset och mot/genom Södertälje. Med tanke på den redan dåliga luften som råder kommer det inte att bli mer hälsosamt med ytterligare trafik. Bredda gärna bron men inte på Södertäljebornas och pendlarnas bekostnad.

Trafikverkets kommentarer: *Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken samt arbetspendlingen.*

Luftkvalitén efter genomfört projekt ser vi inte ska påverkas negativt, under genomförandet kommer dock mindre tillfällig påverkan att ske, denna fråga utredes och bevakas i samband med att trafikanalyser samt luftkvalitetsutredning kommer att genomföras inom ramen för projektet.

Yttrande 5: Privat

Blir jättebra när det är klart. Låt gnällspikarna gnälla, detta är ett måste projekt!!

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 6: Privat

Istället för optimering av en gammal konstruktion som ändå blir undermåttlig det är ombyggnation står färdig borde ni istället bygga nytt och bättre. Bygg ny förbindelse över eller under kanalen. E4 och E20 bordes delas innan bron där respektive väg har minst 2 filer i vardera riktning. Insisterar ni att ha bro över kanalen skulle en bättre lösning kunna vara att bygga två helt nya broar med 2 filer i vardera riktning, på så vis kam E20 och E4 separeras för en smidigare och säkrare förbipassering. Vägavgift ska finansiera det hela tills dagen då förbindelsen är avbetald, därefter tas vägavgiften bort.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket noterar yttrandet.

Befintliga lyftspann planeras rivas och byggas nya.

Det pågår parallellt med detta projekt en ÅVS (Åtgärdsvalstudie – Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20 Södertäljebroarna), tpl Saltskog och tpl 142). Kommunikation och samordning sker mellan projekten.

Yttrande 7: Privat

Omledning av trafik via Saltsjöbron låter bra. Vår erfarenhet sedan brohaveriet är dock att bilister vid hög trafikbelastning söker alternativa vägar genom stan som inte klarar detta. Konsekvensen blir att vi inte kan sköta vår vardag, vägarna proppar igen och det är stillastående köer överallt. Vår lokala kollektivtrafik (buss) havererar, totalt stopp över resterande broar och gator däromkring.

Trafikverkets kommentarer: *Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken samt arbetspendlingen.*

Yttrande 9: Privat

Hej Helt klart att motorvägsbron är en svag länk för hela Sveriges transportsystem. Så jag tycker verkligen att bron behöver breddas. Men kanske ännu viktigare är att ordna en smidig lösning för vägval avfart för E4 resp E20. Flödet av trafik skulle fungera otroligt mycket bättre avfarten/integreringen av E20 löstes på ett mer intuitivt sätt där även farten kunde bibehållas får resande som tar av mot eller kommer från E20. Ni borde kunna göra en optimerad lösning som faktiskt väver ihop E4 och E20 tydligt med bibehållen fart så folk slipper panikbromsa eller köra över heldragna linjerna p.g.a att dom inte vet vart dom ska. Så summa summarum tror jag ni skulle vinna mest på att lösa sammanvävningen E4 E20 INNAN ni ger er på att bredda bron...även om detta också måste göras på sikt. Hälsningar

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 10: Privat

Jag tycket det är väldigt bra att bron kommer att breddas samt E4/E20. Projektet har länge varit önskat då vägen och bron idag är en enda stor flaskhals för biltrafiken eftersom att den övergår från tre körfält till två. Detta gäller i båda riktningarna då bilister som kommer från E20 och ska ut på E4 i norrgående riktning samt i södergående riktning där det nästintill varje dag är köer. Ett projekt som inte bara Södertälje bor ser fram emot utan detta projekt berör så många fler.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 11: Privat

Jag bor ca 80 meter från motorvägen. Idag störs jag mycket av trafikbullret från motorvägen som hörs i trädgården men även i huset. I rusningstid är det mycket ofta stående bilköer på motorvägen så jag är orolig för hur mina grönsaker och fruktträd påverkas av avgaserna. Köerna bildas när tre filer från Stockholm ska delas upp till en fil för E20 och en för E4 över motorvägsbron. Jag vill att motorvägen överdäckas för att slippa buller och avgaser! Speciellt om det ska bli ännu mer trafik vid en kapacitetsförstärkning. Innan det är möjligt skulle jag förslagsvis vilja ha en hastighetssänkning genom Östertälje/Rosenlund och tyst asfalt, eller någon annan åtgärd för att minska buller och avgaser.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids.*

Yttrande 15: Privat

När motorvägsbron reparerade 2016 var framkomligheten väldigt svår och det blev alltid långa köer, speciellt vid rusning. Går det möjligtvis att minska på belastningen via att ta bort trafikljusen vid korsningen efter bron södergående och leda Scania trafiken samt Södertälje syd trafiken mot en annan riktning? På sådant via blir förmodligen trafiken smidigare utan ev trafikljus. I övrigt ställer jag mig positiv till att motorvägsbron repareras och göra om till trefilig.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken samt*

arbetspendlingen. Preliminära lösningsförslag har som mål att leda tillbaka trafiken till E4/E20 så nära broarna som möjligt.

Yttrande 16: Privat

Södertäljes befolkning kommer kraftigt påverkas av denna ombyggnation. Kapaciteten på Saltsjöbron och de omkringliggande vägarna kan inte ta upp trafiken från E4/E20. Vi minns alla hur trafiken påverkades under det senaste brohaveriet och detta var under semestertid. Trafiken har sedan dess ytterligare ökat. Södertälje behöver en ytterligare passage över kanalen för att kunna hantera detta och för att kunna hantera oförutsedda händelser som brohaveri och terrorattentat. Utöver detta så behöver trafikplatsen där E4/E20 delar sig få bättre kapacitet. Det är idag långa köer från E20 i rusningstid på morgonen. Denna trafikplatsen är inte byggd för de volymer som är idag.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet.*

Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken. Saltsjöbron är byggd för att fungera som redundans för E4/E20 broarna.

Trafikverket gör utredningar baserat på trafikprognoser för år 2045.

Yttrande 17: Privat

Står helt bakom de synpunkter som Villaägarna Östertälje-Rosenlund lämnar: - Överdäckning av E4-E20 mellan Moraberg och kanalen. Men är också av den åsikten att sträckan Moraberg - Pershagen borde kunna förläggas under jord, alltså även under kanalen. Då minskar sårbarheten, trafikbuller, avgaserna i området samt möjliggör att marken ovan jord kan användas för bebyggelse.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 18: Privat

På grund av det ökade problem med buller från motorvägen borde bullerdämpande åtgärder vidtagas snarast, då de befintliga är bristfälliga. Ett tydligt exempel är vid bron Erik Dahlbergs väg och Grödingevägen där bullerplank slutar vid körbanan följer inte vägbanorna. Överdäckning av motorvägen torde vara det bästa alternativet för bullerskydd. Hastighetsbegränsning vore ett komplement till bullerbekämpningen. Vid vår altan är bullernivån emellanåt så hög att det är svårt att konversera.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids.*

Yttrande 22: Privat

Ett mycket välkommet projekt som borde gjorts för länge sedan. Man kan bara beklaga att processerna för vägbyggen är totalt orimligt segdragna och byråkratiska i det här landet. Det är en extremt undermålig vägkapacitet vi har i och runt Stockholm, en stad som borde få växa och där infrastruktur så klart är en stöttepelare i ett fungerande samhälle. Vi borde snabba upp processerna

rejält och helt enkelt steppa upp några steg och få vägbyggen på plats betydligt snabbare. Det vinner alla på.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Yttrande 24: Privat

Luftföroreningar samt bullernivån kommer att öka i takt med att det blir en trefilig motorvägsbro. Vad kommer ni göra åt det?

Trafikverkets kommentarer: *Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Luftkvalitetsutredning kommer att genomföras inom ramen för projektet.*

Yttrande 25: Privat

Hej, Jag tycker tanken med 3 filer är bra men vi har redan nu nog med buller från motorvägen med endast 2 filer. Om ni ska genomföra detta så vill jag att ni på något sätt ser till att få bort buller från motorvägen på ett bättre sätt än med dagens lösning. Detta är inget önskemål, det är närmast ett krav från min sida. På sommaren är det omöjligt att sova med ett fönster öppet pga. bullret. Ni får gärna höra av er ifall ni har några frågor. Tack på förhand och jag hoppas innerligt att ni tar till er mina synpunkter. Mvh

Trafikverkets kommentarer: *Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids.*

Yttrande 26: Privat

Hej, Jag fick ett brev angående TRV 2019/81590 om utökade vägbanor E4 E20. För min och många andra grannars som jag talat med så säger vi alla detsamma, vi har jätteproblem med buller från motorvägen och bättre blir det tyvärr inte med en utökad väg bana i vardera riktning men samtidigt så förstår vi att det behövs. Mitt krav är att bullerskyddet från motorvägen måste förbättras avsevärt för att det här ska bli bra, det har faktiskt gått så långt så att vi bytte våra 2-glas fönster till 3-glas nu i somras och bullret minskade en aning men inte helt. Att sova med öppet fönster är helt omöjligt hemma hos oss. Vi önskar och hoppas även att det inte planeras någon tunnel som kommunen föreslog tidigare och att en eventuell omledning via Sagovägen är helt uteslutet. Stort tack för att vi får lämna våra synpunkter!

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Omledning av trafik via Sagovägen är i nuläget ej aktuellt.

Yttrande 30: Privat

Att utöka motorvägsbron till fler körfält är ett bra sätt att minska trafikköerna. Men under utbyggnationen för att utöka körfälten är en dålig idé att använda Saltsjöbron. Det blir ännu mer trafik för alla broar som finns i Södertälje. En lösning till detta kan vara att man bygger en tillfällig bro vid sidan om tills den permanent bro byggs klart.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken. Saltsjöbron är byggd för att fungera som redundans för E4/E20 broarna.*

Yttrande 31: Privat

Att bredda motorvägen genom Södertäljes villaområden Rosenlund och Östertälje innebär mer buller och avgaser. Redan idag är bullernivån hög. Trafikverket visar ett intresse av att åtgärda problemen som finns idag, genom exempelvis att sänka hastigheten till 80km/h, bättre bullerplank, och tyst asfalt. Äger idag en fastighet ca 500m från motorvägsbron. Det är ett ständigt brusande, tutande och slamrande från bron och motorvägen. Vid vind från alla nordliga håll så förstärks bullret och suset. Som sagt att bredda motorvägen utan att göra en överdäckning eller andra kraftfulla åtgärder av sträckan Moraberg fram till motorvägsbron är en katastrof. Renoveringen av motorvägsbron. Snälla trafikverket tänk, tänk om tänk rätt. Hur skall boende i Södertälje ta sig fram och åter över kanalen med endast en bro tillgänglig. Minns hur det var 2016 - helt omöjligt att ta sig från den ena sidan av staden till den andra. Hitta en annan lösning. Starta med en ny bro eller ännu hellre en tunnel under kanalen. Skippa denna skrivbordsprodukt. TÄNK till nu som tjänsteman.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Flera alternativ till hantering av trafik under byggtiden utreds för att hitta den lösningen med minst påverkan på trafiken. Preliminära lösningsförslag har som mål att leda tillbaka trafiken till E4/E20 så nära broarna som möjligt.

Yttrande 32: Privat

Hej, Jag undrar lite och oroar mig lite för två saker vad gäller breddning av motorvägen - hur ser ni på och vad tänker ni göra för att förhindra: 1. Högre ljudnivåer (de är redan bevisat för höga) 2. Luftkvaliteten i Södertälje (som redan är bevisat för dålig)

Trafikverkets kommentarer: *Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Luftkvalitetsutredning kommer att genomföras inom ramen för projektet.*

Yttrande 33: Privat

Jag läste i Södertäljeposten att en grupp boende intill motorvägsbron och motorvägen: boende i Östertälje och Rosenlund har fått reda på att bullernivån från vägen är över normerna. De måste åtgärdas antingen med insatser till varje hus eller gemensamt. De föreslår att man täcker vägen där den går förbi dessa bostadsområden och vill att man har ett grönområde intill. Jag håller med. I Tyskland och överallt annanstans i västra Europa finns det väldigt många bra exempel på hur man

byggt ett tak och väggar över motorvägar. De har också erfarenhet av växtlighet. Finns överallt i Europa. Ta efter och gör rätt.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids.*

Yttrande 35: Privat

Önskar att projektet tar större hänsyn till att inte störa lokaltrafiken över Saltsjöbron, för gående, cyklar och bilister som passerar inom Södertälje. Det står i planen att Saltsjöbron kommer att användas för motorvägstrafik. På Saltsjöbron går en cykel och gångbana och det är mycket obehagligt att cykla och gå nära intill motorvägstrafik. Lösningen som användes när motorvägsbron gick sönder sist och saltsjöbron användes för motorvägstrafik innebär att det var mycket bullrigt, störande obehagligt att passera bron gående eller med cykel. Att välja en annan bro över Södertälje kanal kan vara möjligt för bilister, men för cyklister och gående innebär det en orimligt stor omväg. Vänligen kan ni ta planera arbetet med hänsyn till oss som bor nära bron så att vi kan passera tryggt och säkert utan att behöva gå intill motorvägstrafik?

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet och beaktar det i fortsatt arbete.*

Yttrande 36: Privat

Boende i Hagaberg i Södertälje har under flera decennium lidit av en bullermatta från motorvägsbron över kanalen. Det går ett ljudstråk från den höga bron över villaområdet ända upp till Majtorpskolan som ligger ca 1 km bort.

Det finns ingen korrekt ljudmätning gjord. Tidigare ljudmätningar som gjorts har påtalat att ljudet främst kommer från närmaste vägen till motorvägen, vilket är fel.

Ljudet kommer främst från högbron och den vanligaste vindriktningen från sydväst gör det ännu värre.

Vi talar om en enorm trafik från två stora motorvägar E4 och E20 som trängs över bron.

Det är ett stort svek mot oss boende (som tidigare hade ett berg och ett stort tvåvånings flerfamiljshus som bullerskydd mot bron) att vi inte har fått en enda bullerskyddande åtgärd sedan man rev huset, sprängde bort berget och byggde en rondell.

Inte en enda åtgärd!

Se bifogade foton på det tidigare berget med huset respektive den nuvarande rondellen.

Jag kräver att man omgående startar en projektering av en omfattande bullerdämpning för Hagaberg.

Det bästa är att bygga en motorvägstunnel under kanalen.

Det näst bästa är att däcka över motorvägen. Se Folkpartiets förslag enligt länkarna nedan.

Båda dessa förslag skulle öppna möjligheter till att bygga nya attraktiva bostäder ovanpå motorvägen.

Det tredje bästa förslaget är att skapa en stor hög bullervall i slutet av Sagovägen närmast rondellen.

Jag önskar svar angående mina påståenden och förslag från ansvarig på Trafikverket.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids.*

Yttrande 37: Privat

Vi har bott i området sedan 1985, under dom åren har det blivit så mycket mer buller, vissa tider kan vi inte sitta ute det går inte att föra ett normalt samtal, och man blir trött i huvudet. Nu har det visat sig att bullret är långt över gränsvärdet, det här behöver man åtgärda. Precis som föreningen Villaägarna: Östertälje-Rosenlund,. så vill vi att man gör en överdäckning av så stor del som möjligt mellan Moraberg och kanalen. Det bullerplank som finns idag gör ingen större nytta, kanske finns andra lösningar med effektivare bullerskydd.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids.*

Yttrande 42: Privat

Synpunkter om: 'Vägplan i projekt E4/20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning' TRV 2019/81590 Riksintresset som ofta omtalas i samrådsunderlaget är mycket viktigt, men jag förstår inte att det satsas på en gammal bro. Det måste till fler överfarter/underfarter för passage av Södertälje Kanal. Det finns utrymme att placera en bro mellan motorvägsbron och tågbron. Det som då kan förbättras är påfart från E/20, och säkerställa överfart vid eventuellt haveri på befintlig bro. När regeringen gav uppdraget till Trafikverket så var förmodligen inte kraven, att bygga om en gammal bro. Vi Södertäljebor har många gånger fått tagit del av haverier och missöden av nuvarande vägbroar. Buller Bullerkartering (fig.5) som visar resultat från 2012 stämmer dåligt med verkligheten 2020. Även ÅDT med 30000 - 32000/dygn från 2014 måste också uppdateras. Jag kan inte finna hänvisning till EU:s miljöbyrå och deras rapport om buller, daterad till 31/3 2020. Befintliga bullerskärmar är felplacerade i höjd, och dåligt dämpande, vilket gör att bullret kastas mellan skärmarna och upp till högt belägna fastigheter. Nuvarande hastighet på E4/E20 är 100 km/t, hastighetsgränsen måste sänkas. På Essingeleden är maxhastighet 70 km/t, som kan jämföras med att vägen passerar genom bebyggelse, likt denna del av E4/E20. Figur 8 visar bergssidan och den del av E4/E20 som passerar genom ett område med berg på båda sidor om vägen. Det koncentrerar buller som riktar sig ner mot villabebyggelsen, där bullerskärmar saknas. Det måste bli en stor förbättring av bullerskydd och mätningar i samband vidare projektering. Har projektledningen gått runt i området omkring motorvägen, jag tror inte det när man tittar på figur 5. Har någon hört hur broskarvarna dånar när långtradarna passerar i full fart, 90 km/t. Däcka över motorvägen. Sänk hastigheten. Ta hänsyn till miljö för oss människor. Följ EU:s miljöbyrå.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Trafikprognoser baseras på horisontår 2045.*

Yttrande 40: Privat

Hej!

Här kommer våra synpunkter avseende planerad motorvägsombyggnad.

Det är med stor oro vi ser fram mot ombyggnaden av motorvägen E4/E20 här genom Södertäljes östra del, och ännu mer av den färdiga vägens ökade kapacitet och dess påverkan med ännu mer buller. Bullret är redan nu ett stort trivsel- hälso- och miljöproblem.

Vi har tagit del av samrådsunderlaget. På sid 12 fig. 5, bullerkartering, kan vi se resultat av de redan 2012 genomförda mätningarna i vårt område. Vår bestämda uppfattning är att trafikvolymen ökat sedan dess och därmed bullret. Vi vet hur det låter och nu ser vi det i färg!

Det tidigare uppsatta bullerplanket längs delar av motorvägssträckan utanför vårt område i Östertälje har inte hjälpt oss alls, eftersom vi bor högt och fritt. Oljudet här varierar med vindriktning och tid på dygnet men är alltid mycket störande, och ibland förskräckligt. Vi störs när vi är i trädgården och på vår altan, en mycket påtaglig olägenhet i vårt för övrigt fina område, med hus som vårt, stått här i nära 100 år, det är verkligen tråkigt.

Just vi, i högt och fritt läge, störs förmodligen extra mycket, men vi är inte ensamma.

Vi störs alltid mycket av bullret från trafiken på vägavsnittet ända från broarna över kanalen och till Moraberg därifrån det "trattas och studsar" mellan bergen på ömse sidor om vägen. Det låter förskräckligt mycket vid vindriktning mellan sydväst och nord.

Befintligt plank gör att ljudet studsar till motstående sida och upp mot oss. Endast delar av sträckan har fått plank, och det är inte rätt utformat med tanke på oss som inte bor precis bakom det eller lågt i området.

Hela sträckan från Moraberg och till västra sidan av kanalen behöver bullerskyddas.

Vi utgår ifrån att mycket stora ansträngningar görs för att på ett optimalt sätt dämpa effekterna av det stora bullerproblemet från E4/E20 i vårt närområde.

Varmt välkomna till oss på en provlyssning, vi vill gärna ta del av era lösningsförslag!

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. I samband med bullerutredning genomförs mätningar i fält.*

Yttrande 41: Privatperson

Den yttrande har synpunkter på buller som genereras från E4/E20 och menar att topografin kan vara en orsak till den höga ljudnivån. Med tanke på områdets topografi och de meteorologiska förhållandena påverkas ett betydligt större område av bullerstörningar än den zon på 100 meter från E4/E20 som anges i samrådsdokumentet. Utrednings/influensområdet bör därför utökas till att

innehålla hela Hagaberg och inkludera fastigheterna utmed Högländsvägen-Högåsavägen- Erik Dahlbergs väg.

Enligt uppgifter i samrådsdokumentet har en bullerkartering utförts av Trafikverket år 2012. Sedan dess har bullret från E4/E20 ökat betydligt vilket boende i området kan vittna om. Det beror främst på tre saker; ökat trafikflöde, förändrad fordonspark och ökade hastigheter. Den yttrande föreslår åtgärder för att minsta buller från E4/E20, vilket är reducerad hastighet, bullerreducerande beläggning, avskärmning av buller från väg (som t.ex. överdäckning) samt bullerskydd på berörda fastigheter.

Slutligen önskar den yttrande att det förs en öppen dialog med människorna som berörs av ett ökat buller från kapacitetsförstärkningen av E4/E20.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet. Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Bullerberörda objekt är bostadsfastigheter som beräknas få ljudnivåer utomhus som överskrider riktvärdet i utbyggnadsalternativet. Avgränsning av bullerberörda genomförs i tidigt skede innan byggnader har inventerats.*

I arbetet med framtagande av en vägplan är samråd med berörda en del av processen och kommer att genomföras.

Yttrande 43: Privat

Trafikverket har haft ärendet med projektnummer 165358 på remiss under en kort period på 23 dagar, med föga möjlighet för i synnerhet privata enskilda intressenter att hitta fram till information om att remisstid överhuvudtaget äger rum. Undertecknad råkade av en händelse upptäcka ärendet och sökte i samband med detta även Södertälje kommun för att efterhöra om man som offentlig remissinstans hade lämnat något svar. Inte ens kommunen hade haft möjlighet att yttra sig på denna korta tid och upplyste om att man begärt förlängd remisstid om en månad.

Under gårdagen gick således ordinarie remisstiden ut, men med den korta remisstid för att även allmänheten ska kunna ges en rimlig chans till synpunkter på förslaget, skriver jag ändå ner några synpunkter och reaktioner på förslaget till "kapacitetshöjning" på E4/E20 bron över Södertälje kanal.

Undertecknad är intressent som bostadsrättsinnehavare och medlem i en bostadsrättsförening. Brf tillhör de till motorvägen och brospannet E4/E20 nära belägna fastigheterna i sydöstra delen efter brospannet och kanalen.

Som medborgare i Södertälje och som boende i Brf oroas jag över ett flertal faktorer och problem som trafiken på E4/E20 genererar idag och som med stor sannolikhet riskerar att förvärras genom en utbyggnad av motorväg och bro från dagens fyra filer till sex filer. Trafikverket anför i sitt underlag till rapport: "Trafikverket gör bedömningen att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan eftersom verksamheten är lokaliserad till ett område som redan är kraftigt påverkat av vägtrafik och inga större markytor ytterligare behöver tas i anspråk." På tvärs mot denna bedömning vill jag peka på några faktorer som riskerar att omkullkasta Trafikverkets antaganden.

- Det gäller buller. Buller nivåerna från trafiken är idag redan höga och har under loppet av en 10-årsperiod tilltagit i decibel, framför allt beroende på en ökande trafik och mer tung lastbilsburen trafik som nu löper dygnet runt på mer frekvent sätt än tidigare. Enligt rapporten har den senaste bullermätningen gjorts 2012 – alltså för 8 år sedan. Det behövs nya mätningar. Den vinstbaserade snabbheten i transporter, logistikscheman och internationellt registrerad lastbilstrafik har försämrat trafikflödena kopplat till just-in-time leveranser. Bullret pågår dygnet runt, med ett något mindre flöde mellan 2-4 på natten. Risken är stor, att en ökad möjlighet till trafik genom en utbyggnad från fyra till sex filer kommer att försämra bullernivåerna ytterligare. Förutom att skapa sömnsvårigheter om nätterna, är det påvisat att ständigt lågfrekvent buller stör människors neurologiska system och på sikt riskerar att allvarligt försämra folkhälsan.
- Det gäller luftkvaliteten. Naturvårdsverket har under de senaste åren upprepade gånger påpekat den dåliga luftkvaliteten i Södertälje, som håller alldeles för höga nivåer. Så till den grad att kommunen överväger om man kan expandera bostadsbyggandet ytterligare under rådande omständigheter. Man har då främst mätt i innerstaden, på vissa trafikerade stråk, men det är väl känt, som Trafikverkets egen rapport redovisar, att nivåerna av PM10 och kväveoxider är alldeles för höga även kopplat till motorvägarna E4/E20 och närområdet kring dessa. Det är väl känt att dessa partiklar samt utsläpp av växthusgaser också på allvarligt sätt påverkar folkhälsan med hjärt- och kärlbesvär och för tidig död. Risken är överhängande att partikelnivåerna kommer att öka liksom även utsläppen av växthusgaser när motorvägen och bron breddas från fyra filer till sex filer.
- Det gäller stadsdelssegregering. Trafikverkets underlag säger under punkten 5.2 på sidan 24 att: ”Området i sin helhet bedöms som mindre känsligt och breddningen av vägen innebär relativt små ingrepp på den omgivande miljön då det längs stora delar av sträckan är möjligt att använda sig av den befintliga vägen och dess befintliga breda vägrenar till själva breddningen.” Faktum är att hela infrastrukturen av motorvägarna E4/E20 genom Södertälje kommun på ett mycket allvarligt sätt skär genom kommunens geografi och har separerat och segregerat stadsdelar i kommunen från sammanhang och tillhörighet. Södertälje södra är en sådan stadsdel. Motorvägarna, inklusive brospann bortom Södertälje kanals vattenyta, upptar undertill stora oanvändbara ”ökenytor” som inte ens uteliggarna vill använda som natthärbärge för dess ödslighet och för bullret. Ska detta tillstånd nu behöva ökas på genom kapacitetshöjningen från fyra till sex filer?
- Det gäller Förbifart Södertälje. Är det inte läge att Trafikverket börjar ta diskussionen om Förbifart Södertälje på allvar? Är det rimligt att motorvägar med riksintresse fortfarande ska gå rakt igenom centrala städer och kommuner, nu när vi läser år 2020 med 10 år kvar till förverkligandet av FN:s Agenda 2030? I synnerhet när Södertälje kommun arbetar på planerna att utveckla Södertälje södra till en ny stadsdel, en Södertälje sjöstad, i det gamla industriområdet vid vattnet med upp till 1400 bostäder. I detta avseende skulle det vara fantastiskt om Trafikverket kunde åstadkomma ett radikalt och innovativt nytänk.

Trafikverkets kommentarer: *Trafikverket noterar yttrandet.*

Bullerutredningar och bullerberäkningar genomförs i projektet och åtgärder planeras där gränsvärden överskrids. Luftkvalitetsutredning kommer att genomföras inom ramen för projektet.

Som nämnt i samrådsunderlaget kommer befintligt vägområde och befintliga vägrenar i stor utsträckning användas för kapacitetsökningen, Trafikverkets anser inte att detta ska bidra till ökad stadsdelssegregering.

Det pågår parallellt med detta projekt en ÅVS (Åtgärdsvalstudie – Sårbarhet, framkomlighet och trafiksäkerhet E4/E20 Södertäljebroarna), tpl Saltskog och tpl 142). Kommunikation och samordning sker mellan projekten.

4 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se