

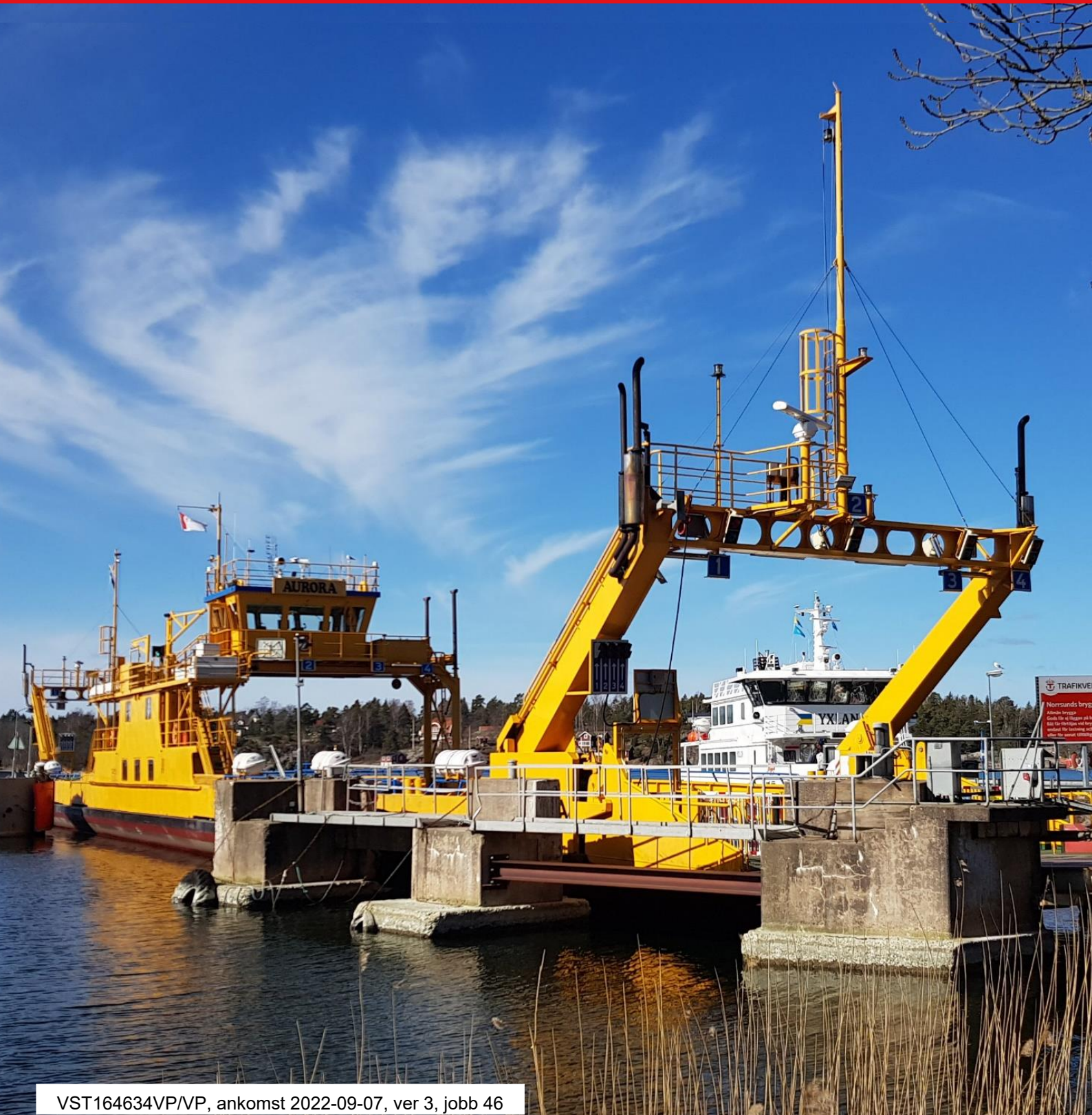
SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Färjelägen Blidöleden

Norrtälje Kommun, Stockholms Län

Vägplan, 2022-06-17

Objektsnummer: 164634



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Loxia Group

Dokumentdatum: 2022-06-17

Ärendenummer: TRV2020/64937

Objektsnummer: 164634

Uppdragsnummer: 20046

Version: 0.3

Kontaktperson: Hamid Ghasedi, Projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	1
2	Samrådsrets	2
3	Samråd	2
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	2
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	2
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	2
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	1
3.1.4.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	2
3.1.5.	Samråd med Försvarsmakten	4
3.1.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	5
3.1.7.	Samråd med allmänheten	6
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	8
3.2.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	10
3.2.5.	Samråd med Försvarsmakten	12
3.2.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12
3.2.7.	Samråd med ledningsägare	13
3.2.8.	Samråd med allmänheten	13
3.2.9.	Samråd på orten	15

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

1 Sammanfattning

Samrådsredogörelsen omfattar inkomna synpunkter kring vägplan Färjelägen Blidöleden i Norrtälje kommun, Stockholms län.

Vägprojektet (vägplanen) omfattas av två nya färjelägen, ett vid Larshamn på Yxlan och ett vid Norrsund på Blidö. Projektet inkluderar även anpassning av befintlig väg (väg 1025) i direkt anslutning till de nya färjelägena. De nya färjelägena byggs för att Trafikverket Färjerederiet planerar för övergång från frigående vägfärja till en ny eldriven lindragen vägfärja.

Trafikverket Färjerederiet driver vägfärjetrafiken inom Sverige. Trafikverket Färjerederiet står för den operativa driften av den nya linfärjan. Inkomna synpunkter gällande linfärjan besvaras i föreliggande samrådsredogörelse av Trafikverket Färjerederiet. Trafikverket Färjerederiet har upprättat ett separat PM Utredning Blidöleden, som en särskild utredning för tolkning och förståelse av vägplanen. Linfärjans utformning hanteras i ett separat projekt och fastställs således inte i denna vägplan.

Ett digitalt informationssamråd anordnades i det inledande arbetet med vägplanen, skede samrådsunderlag, för att uppmärksamma och informera om projektet. Samrådstiden var mellan 2020-06-22 och 2020-07-06. Trafikverket upprättade därefter ett samrådsunderlag som beskriver projektets tänkbara miljöpåverkan. Samrådsunderlaget utgjorde underlag för samråd och för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådstiden var mellan 2020-11-17 och 2020-12-07.

Länsstyrelsen i Stockholms län har 2021-04-08 beslutat att de åtgärder som ingår i projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

I skede samrådsunderlag har samrådsgruppen fått brev med information om samrådet. Annonsering har skett i tidningarna Norrtälje tidning (2020-06-16 och 2020-11-10) och Skärgårdstidningen, (2020-06-25 och 2020-11-12). Med hänsyn till rådande situation (Covid-19) har all samrådsmaterial hållits tillgänglig på Trafikverkets webbsida.

Trafikverket har startat en tillståndsprövning för vattenverksamhet. I denna vägplan hanteras tillståndsarbetet som ett eget ärende. Inkomna synpunkter på tillståndsansökan vattenverksamhet, status samrådsunderlag, under perioden 2021-03-25 och 2021-04-16 har därför sammanställts i en separat samrådsredogörelse.

I skede samrådshandling har samrådsgruppen fått brev med information om samrådet. Samrådstiden var mellan 2021-10-28 och 2021-11-24. Ett samrådsmöte på orten genomfördes 23 november 2021 vid Blidö idrottsförening, Bromskärsvägen 20, 76017 Blidö. Trafikverket har dessutom gett möjlighet till enskilt möte via telefon eller Skype 10 november 2021 och 11 november 2021. Annonsering inför samråd under skede samrådshandling har skett i tidningarna 26 oktober 2021. Samrådsmaterial har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt hos Norrtälje kommuns kontaktscenter, Estunavägen 14, Norrtälje.

Allt material som inkommit rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV2020/64937.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har valts med utgångspunkt från den avgränsning som ges stöd av väglagen 1971:948 §§ 14b och 14c. Trafikverket har även valt att informera allmänheten, övriga myndigheter och organisationer som kan tänkas bli berörda av projektet

- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Norrtälje kommun
- Enskilda särskilda berörda
- Berörd kollektivtrafikmyndighet
- Försvarsmakten
- Transportstyrelsen (Sjöfart)
- Sjöfartsverket

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under samrådsperioderna 2020-06-22 till 2020-07-06 samt 2020-11-17 till 2020-12-07 meddelar Länsstyrelsen i Stockholms län att de avstår från att yttra sig i ärendet. Eventuella synpunkter lämnas i samband med beslut om betydande miljöpåverkan. Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 9 och 25.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 meddelar Norrtälje kommun att de avstår från att yttra sig i ärendet.

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 begärde Norrtälje kommun en längre samrådstid. Norrtälje kommun tillsände ett tjänsteutlåtande där det framgår att kommunen är positiva till att projektet kan medföra säkrare och miljövänligare passage över sundet förutsatt att linfärjan utformas med större kapacitet och att det inte skapar en ökad miljöbelastning i vattenmiljön. Norrtälje kommun ser även att intrång på mark som innehåller bryggplatser för småbåtar bör undvikas.

Kommunen betonar att det är av stor vikt att hela trafiksystemet på sträckan Furusund- Norrsund ses över för att minska restid och köbildningar, annars riskeras de samhällsekonomiska vinsterna för hela trafiksystemet bli sannolikt små eller obefintliga i samband med projektets åtgärder.

Kommunen efterfrågar nya trafikmätningar som är mer aktuella än de som redogörs i samrådsunderlaget. Vidare uppmanar Norrtälje kommun att projektet ska redogöra för bemanning på färjan samt hur nödvändiga extra turer vid extrema kösituationer kan genomföras.

Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 22 och 52 och 56.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna. Trafikverket meddelar att utredningen har kompletterats med trafikstatistik för Blidöleden från år 2019. Trafikverket Färjerederiet har samrått med Transportstyrelsen och fått ett godkännande på att den framtida linfärjans storlek kan opereras

med en person i besättning. Vid en ännu större linfärja kan en däcksmän, till en början, komma att behövas ombord av säkerhetsskäl. Trafikverket kommer att fortsätta kalla till samråd i det kommande skedet med vägplanen.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 inkom fyra synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda. Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 1, 10, 19 och 21.

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom fem synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda. Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 26, 29, 35, 48 och 50. Synpunkt nr 35 och nr 50 innehåller samma uttalande.

Markägarna ser till största del negativt på en lindragen vägfärja och anger att det innebär fara för övrig sjöfart samt att lindragningen förstör fiskebeståndet. Markägarna motsätter sig markintrång i klipporna samt på närliggande fastigheter. Istället för lindragen vägfärja, uppmanas projektet satsa på batteridrivna färjor med laddstationer vid befintliga färjelägen. För att trafikera färjeleden under byggtiden förslås ett tillfälligt reservfärjeläge en bit ut i vattnet. Ett annat förslag som ges är en ny anläggning av en bro söderut på ön.

Markägarna uppger att utredningen påminner om tidigare förstudie från 2009 och att det redan då saknades en genomgripande utredning kring linfärjans hållbarhet, säkerhet samt miljöpåverkan. Markägarna efterfrågar en utredning som klargör vilken påverkan den lindragna vägfärjan har på övrig sjötrafik och bryggor samt vilken kapacitet den nya färjan kommer att ha och om färjan kommer vara bemannad. Vidare undrar markägarna hur bullernivåerna kommer att påverkas samt hur driftsäker linfärjan kommer att vara vid olika väderförhållanden.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna. Trafikverket har utrett skillnaden mellan frigående- och lingående vägfärja med kapacitet för 60 PBE (personbilsenheter). Utredningar påvisar att linfärjan är billigare i drift jämfört med frigående färja. Linfärjan har ca 70 % lägre energikonsumtion än den frigående. Dessutom kan linfärjan opereras med en person i besättning vilket minskar driftkostnaden avsevärt.

Väg- och konstruktionsutformning samt markintrång redovisas närmare på plankarta (201T0210) samt illustrationskartor (201T0501- 201T0502). Befintlig båtupptagningsramp/iläggningsramp på Blidö kommer att tas i anspråk vid anläggande av nytt färjeläge. Det har framgått under utredningen att iläggningsrampen inte ägs av någon. Allmänheten kommer därför att hänvisas till iläggningsrampen vid Bromskär på andra sidan ön. Under byggtiden kommer ordinarie färjeläge att vara i drift för frigående vägfärja.

Linfärjan kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Trafikverket Färjerederiet meddelar att linans längd och uppspanning av vajer kommer att påverka hur långt säkerhetsavstånd som krävs framför och bakom färjan för passerande sjötrafik när linfärjan korsar farleden. Utredningen visar på att ett vattendjup på minst 5 m uppnås ca 70 m bakom linfärjan. Färjans vajer och styrlina kommer att påverka bottenmiljön negativt genom grumlig. Åtgärderna bedöms främst påverka strandzonen närmast färjelägena. Trafikverket vill dock uppmärksamma att dagens frigående färja också kan orsaka grumling och spridning av förorenande sediment på grund av dess propellerrörelse.

Den framtida linfärjan kommer att vara försedd med fast installerad dieselgenerator med tillhörande bränsletank som säkerställer drift av linfärjan vid eventuellt strömbortfall.

Trafikverket meddelar att en bullerutredning har utförts för buller som uppstår från vägtrafik och vid tilläggning av färjan. Fordon som trafikerar allmän väg till- och från färjelägena bedöms som trafikbuller medan färjans tilläggning bedöms som industribuller. Enligt beräkningsresultatet för vägtrafik, uppfylls Trafikverkets riktvärden för både ekvivalent och maximal ljudnivå. Inga fastigheter beräknas därför vara bullerberörda avseende buller från vägtrafik. För bemötande från Färjerederiet avseende industribuller se avsnitt 3.2.8.

Trafikverket kommer i den fortsatta processen fortsätta att bjuda in till samråd.

3.1.4. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

3.1.4.1. Trafikförvaltningen

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 inkom en synpunkt från Trafikförvaltningen.

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom totalt tre synpunkter från Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen region Stockholm informerar projektet att de trafikerar hållplatser på båda sidor av färjelägena samt vägfärjan via buss 634. Dessutom trafikerar de skärgårdstrafiken under Waxholmsbolaget.

Trafikförvaltningen ser att det är av vikt att den tekniska lösningen inte ska hindra eller försvåra trafikförvaltningens sjötrafik (Waxholmsbolaget) samt busstrafiken både avseende byggtid och färdigställande. Framkomligheten för busstrafiken ska inte försämrats och ombord- och avkörning av båten måste fungera för bussen. Trafikförvaltningen uppmanar projektet att följa krav och riktlinjer i RiBuss.

Trafikförvaltningen informerar att de har ett pågående arbete kring sjötrafiken där upplägg, trafiknät och utredning om nytt tonnage ingår. Trafikförvaltningen önskar ytterligare samråd med Trafikverket.

Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 17, 46, 47 och 51.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket Färjerederiet, som driver vägfärjetrafiken inom Sverige, står för den operativa driften av den nya linfärjan.

Under byggtiden kommer en tillfällig begränsning att uppstå för övrig trafik, detta är dock övergående vid färdig anläggning. Under byggtiden kommer de ordinarie färjelägena att vara i drift för frigående vägfärja. Den nya linfärjan bedöms preliminärt bli 80 m lång och ombord planeras för fyra filer, varav de två mittersta är bredare för att ge plats åt större fordon såsom bussar och lastbilar. Busshållplatserna kommer att behållas vid sitt läge i befintligt skick. Trafikverket har för avsikt att fortsätta kalla till samråd i det kommande skedet med vägplanen.

3.1.4.2. Sjöfartsverket

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 lämnade Sjöfartsverket totalt tre synpunkter, namngivna som nummer 2, 3 och 8 i diariet. Synpunkt nr. 2 och 3 är frågor som Sjöfartsverket har uppmanat Trafikverket att besvara inför ett nytt utlåtande till aktuellt samrådstillfälle. I synpunkt nr 8 har Sjöfartsverket inarbetat frågorna från nr. 2 och nr. 3.

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom ytterligare en synpunkt, namngivet som nr 24 i diariet. Synpunkt nr 24 liknar synpunkt nr 8.

Sjöfartsverket motsätter sig inte de planerade åtgärderna under förutsättning att:

- Linfärjan kommer vara bemannad.
- Leddjupgående, framkomlighet och tillgängligheten för sjöfart inte begränsas.
- Säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för sjöfart inte försämrats.

Sjöfartsverket uppmanar projektet att vid projektering av färjan uppges:

- De olika alternativen av färjor.
- Vilket djup vajern planeras att ligga på vid de olika alternativen på färja, både när färja är stilla och i rörelse.
- Om det kan komma att uppstå någon begränsning på övrig sjötrafik vid de olika alternativen på färja, både när färja är stilla och i rörelse.
- Hur nära kan övrig sjötrafik befinna sig och passera de olika alternativen på färja, både när färja är stilla och i rörelse.
- Eventuella risker kartlagda och utredda i en maritim riskanalys.
 - Riskanalysen ska visa på om det kan finnas risker och om dessa kan anses acceptabla eller inte samt om eventuella riskreducerande åtgärder kan/behöver vidtas etc.

Riskanalysen ska omfatta alla risker, inklusive risk för påkörning och kollision mellan:

- Linfärja och fartyg/fritidsbåt.
- Fartyg och fritidsbåtar vid exempelvis undanmanövrar pga. linfärja.
 - Övervakning av fartyg och fritidsbåtar som passerar färjan bör tas med.
 - Eventuell problematik med is bör också tas med, i synnerhet gällande driftproblem och risker för manövrering.

Sjöfartsverket informerar projektet att området omfattas av den allmänna och riksintresseklassade farleden 506.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och har noterat dessa. Sjöfartsverket kommer att fortsätta kallas till fler samrådstillfällen under framtagandet av vägplanen.

Trafikverket Färjerederiet har samrått med Transportstyrelsen och fått ett godkännande på att den framtida linfärjans storlek kan opereras med en person i besättning. Om en ännu större linfärja skulle bli aktuell krävs en däcksmann ombord av säkerhetsskäl.

Färjans vajer kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Ett vattendjup på minst 5 m kommer uppnås ca 70 m bakom färjan. I planbeskrivningen finns en kompletterande beräkning med vindpåverkan upp till 20 m/s, vilket medför att färjan ligger förskjutet och vriden mot rampens centrumlinje och vajern blir mer stäckt.

Trafikverket Färjerederiet meddelar att slutlig detaljprojektering av linfärjan NB350, avsedd för Blidöleden, är pågående. Efter genomförd projektering kan mera detaljinformation om färjan redovisas. I samband med projekteringen kommer även maritim riskanalys att genomföras. Trafikverket Färjerederiet har påbörjat dialogen med Sjöfartsverket gällande uppgifter om farledens djup och bredd som underlag till riskanalysen.

3.1.4.3. Blidösundsbolaget

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom en synpunkt, diariefört som nr 45. Blidösundsbolaget informerar om att de under sommaren trafikerar Norrsunds brygga med ångfartyget Blidösund.

Blidösundsbolaget anser sammantaget att den föreslagna placeringen av färjeläget är olycklig och kommer ha negativa konsekvenser på övrig sjötrafik. Blidösundsbolagets förslag är att man i stället projekterar en helt ny trafikbrygga söder om det föreslagna färjeläget.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket meddelar att projektets ändamål är att uppfylla statens klimatpolitiska krav på fossilfri drift till år 2045 samt att minska de samhällsekonomiska kostnaderna. En del av arbetet är att dieseldrift ska fasas ut till förmån för fossilfri framdrift för att klara det uppsatta målet. Avståndet mellan färjelägena Larshamn och Norrsund och dess geografiska position möjliggör drift med lindragen vägfärja.

Linfärjan kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Trafikverket Färjerederiet meddelar att linans längd och uppspanning av vajer kommer att påverka hur långt säkerhetsavstånd som krävs framför och bakom färjan för passerande sjötrafik när linfärjan korsar farleden.

Trafikverket kommer i den fortsatta processen fortsätta att bjuda in till samråd.

3.1.5. Samråd med Försvarmakten

3.1.5.1. Försvarmakten

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 inkom två synpunkter, nr. 14 och nr. 18, varav ena synpunkten var en begäran på förlängd samrådstid. Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom en synpunkt, nr. 44.

Försvarmakten belyser att samrådsmaterialet saknar uppgifter om linfärjans konstruktion. Försvarmakten motsätter sig inte de planerade åtgärderna under förutsättning att det inte etableras hinder i vattenrummet som begränsar framkomligheten i farleden i djupgåendet och avseende den möjliga hastigheten för genomfart. Detta anger Försvarmakten bör gälla förutom då linfärjan transporterar sig över farleden.

Vidare framför Försvarmakten att möjligheten för färjeöverfart över farleden med lastkapacitet motsvarande den hos linfärjan behöver säkerställas även vid avsaknad av primär kraftkälla för linfärjan. Försvarmakten framför att det är viktigt att Trafikverket fortsatt samråder med Försvarmakten i den fortsatta planprocessen.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna.

Trafikverket meddelar att väg- och konstruktionsutformning av färjelägena redovisas på plankarta (201T0210) samt illustrationskartor (201T0501- 201T0502). För tillfället pågår en förprojektering av den nya linfärjan NB350 med en kapacitetsökning med 30 % jämfört med nuvarande färja.

Trafikverket Färjerederiet ber att få återkomma efter genomförd projektering med mer information om färjans specifika utformning. Linfärjan kommer att vara försedd med fast installerad dieselgenerator med tillhörande bränsletank som säkerställer drift av linfärjan vid eventuellt strömbortfall.

Linfärjan kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Trafikverket Färjerederiet meddelar att linans längd och uppspanning av vajer kommer att påverka hur långt säkerhetsavstånd som krävs framför och bakom färjan för passerande sjötrafik när linfärjan korsar farleden. Utredningen visar på att ett vattendjup på minst 5 m uppnås ca 70 m bakom linfärjan. I samband med projekteringen av linfärjan kommer även maritim riskanalys att genomföras. Trafikverket Färjerederiet har påbörjat dialogen med Sjöfartsverket gällande uppgifter om farledens djup och bredd som underlag till riskanalysen.

Under byggtiden kommer ordinarie färjeläge att vara i drift för frigående vägfärja.

3.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.6.1. *Havs- och vattenmyndigheten*

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 meddelar myndigheten att de avstår från att yttra sig i ärendet utan att ta ställning i sakfrågan eller handlingarna i ärendet. Synpunkten har diarieförts som nr 20.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

3.1.6.2. *Naturvårdsverket*

Under samrådsperioderna 2020-06-22 till 2020-07-06 samt 2020-11-17 till 2020-12-07 meddelar Naturvårdsverket att de avstår från att yttra sig i ärendet. Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 11 och 38.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna.

3.1.6.3. *Vattenfall Eldistribution AB*

Under samrådsperioderna 2020-06-22 till 2020-07-06 samt 2020-11-17 till 2020-12-07 har Vattenfall Eldistribution lämnat information om att de har elnätanläggningar inom närområdet för färjelägena. Vattenfall Eldistributions bedömning är att befintliga elnätanläggningar inte påverkas av planerad plan.

Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 16 och 43.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna. Trafikverket har för avsikt att fortsätta kalla till samråd i det kommande skedet med vägplanen.

3.1.6.4. *Blidö- Frötuna Skärgårdsförening*

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom en synpunkt från Blidö-Frötuna Skärgårdsförening, namngiven som nr 41 i diariet.

Skärgårdsföreningen meddelar att de inte tar ställning till om en linfärja är den bästa tekniska lösningen ur miljö- och klimatsynpunkt men de är allmänt positiva till åtgärder som förbättrar möjligheterna till att uppnå Sveriges miljömål.

Följande punkter lyfts fram som viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet med vägplanen:

- Trafiken upplevs ha ökat i området vilket medför köbildning. Färjekapaciteten kan inte byggas på siffror från 2014.
- Färjan behöver bemannas för att visa fordon tillrätta och utnyttja färjan utrymmen optimalt.
- Bevara verksamheter som bedrivs i närheten till nuvarande färjelägen samt bryggorna för mindre båtar.
- Båtbryggan vid Norrsund är en viktig central punkt för denna del av skärgården.
- Bevara båtrampen då det är en av få möjligheter för att allmänheten att sjösätta och ta upp sina båtar.
- Projektet bör inte underskatta samverkan och delgivning av information till allmänheten.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket Färjerederiet meddelar att utredningen har kompletterats med trafikstatistik för Blidöleden från år 2019. Den nya linfärjan har förprojekterats med en kapacitet av 60 PBE, vilket är en ökning med 30 % jämfört med nuvarande färja. Detaljprojektering av den nya linfärjan kommer att redogöras för i senare skede.

Väg- och konstruktionsutformning samt markintrång redovisas närmare på plankarta (201T0210) samt illustrationskartor (201T0501- 201T0502).

Befintlig båtupptagningsramp/iläggningsramp på Blidö kommer att tas i anspråk vid anläggande av nytt färjeläge. Det har framgått under utredningen att iläggningsrampen inte ägs av någon. Allmänheten kommer därför att hänvisas till iläggningsrampen vid Bromskär på andra sidan ön. Under byggtiden kommer ordinarie färjeläge att vara i drift för frigående vägfärja.

Trafikverket Färjerederiet har samrått med Transportstyrelsen och fått ett godkännande på att den framtida linfärjans storlek kan opereras med en person i besättning.

Trafikverket kommer i den fortsatta processen fortsätta att bjuda in till samråd.

3.1.6.5. Polismyndighet

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 meddelar Polismyndigheten/LPO Norrtälje att de inte har något att erinra i den aktuella frågan. Synpunkten är namngiven enligt följande nummer i diariet: 30.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

3.1.7. Samråd med allmänheten

Under samrådsperioden 2020-06-22 till 2020-07-06 inkom totalt tre synpunkter från allmänheten, namngivna som nr. 7, nr. 12 och nr. 13.

Under samrådsperioden 2020-11-17 till 2020-12-07 inkom totalt 10 synpunkter från allmänheten. Synpunkterna är namngivna enligt följande nummer i diariet: 23, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 36, 39 och 40.

Allmänheten är positiva till minskad klimatpåverkan men uppmanar projektet att utreda möjligheterna kring att modernisera färjan med nya hybridmotorer istället för en lindragen vägfärja. Istället för en linfärja föreslås att en bro byggs alternativt att en ny färjeled anordnas mellan fastlandet – västra Yxlan – västra Blidö.

Allmänheten anger att dubbla färjor krävs på Blidöleden då trafiken upplevs öka vilket många gånger leder till långa köbildningar. Allmänheten är skeptiska till att linfärjan kan klara den ökande trafiken i framtiden. De trafiksiffror som presenteras i samrådsunderlaget anges vara för gamla och missvisande i förhållande till dagens trafiksituation.

Allmänheten undrar vad linfärjan kommer ha för kapacitet i jämförelse med den nuvarande frigående färjan. Vidare uppmanas projektet att delge information om hur linfärjan påverkar övrig sjötrafik, vilken bullerpåverkan det har samt linfärjans hållbarhet vid otjänligt väder.

Allmänheten undrar hur annan sjötrafik kommer att kunna bruka den nyrenoverade bryggan samt hur markintrång kommer ersättas.

Synpunkterna upplyser kännedom för de tidigare utredningarna från 2009 gällande lindragen vägfärja vid Blidöleden. Enligt synpunkt nr 7 har Försvarmakten tidigare sa stopp för detta då Blidöleden måste ha fri väg för ubåtar i händelse av hot från stormakter.

En synpunkt inkom till diariet 2021-09-16 från en allmänhet. Synpunkten är namngiven med nummer 96 i diariet. Allmänheten har uppmärksammat att linfärjan kommer att ligga långt ut i sundet och undrar därför hur väderkänslig linfärjan är och om linfärjan är lika driftsäker som dagens färja. Allmänheten undrar om ljudet från på- och avlastning av färjan kommer att höras mer i närområdet om färjan ligger långt ut i sundet. Allmänheten undrar hur extraturer kommer att hanteras när det är mycket biltrafik.

Utöver detta undrar allmänheten också hur vajern kommer att påverka vattenkvaliteten i sundet och om det rör om i bottensedimentet.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna. Trafikverket har utrett skillnaden mellan frigående- och lingående vägfärja med kapacitet för 60 PBE (personbilsenheter). Utredningar påvisar att linfärjan är avsevärt billigare i drift jämfört med frigående färja. Linfärjan har 70-80 % lägre energikonsumtion än den frigående. Dessutom kan linfärjan opereras med en person i besättning, enligt Transportstyrelsen, vilket minskar driftkostnaden avsevärt.

Trafikverket meddelar att projektets ändamål är att uppfylla statens klimatpolitiska krav på fossilfri drift till år 2045 samt att minska de samhällsekonomiska kostnaderna. En del av arbetet är att dieseldrift ska fasas ut till förmån för fossilfri framdrift för att klara det uppsatta målet. Avståndet mellan färjelägena Larshamn och Norrsund och dess geografiska position möjliggör drift med lindragen vägfärja. En linfärja drar i regel 65 % mindre bränsle än en frigående färja. Att bygga en ny bro skulle inte uppfylla syftet med projektets ändamål.

Den nya linfärjan har förprojekterats med en kapacitet av 60 PBE, vilket är en ökning med cirka 30 % jämfört med nuvarande färja. Trafikverket Färjerederiet kommer att delge detaljprojektering av den nya linfärjan i senare skede. I samband med projekteringen kommer även maritim riskanalys att genomföras.

Väg- och konstruktionsutformning samt markintrång redovisas närmare på plankarta (201T0210) samt illustrationskartor (201T0501- 201T0502). Vid intrång bestäms ersättningen i enlighet med Väglagens regler. Väglagen hänvisar sedan vidare till ersättningsreglerna i fjärde kapitlet expropriationslagen. Trafikverket kommer i den fortsatta processen bjuda in till öppna samråd för allmänheten. Läs Trafikverkets bemötande avseende buller under avsnitt 3.2.8.

Linfärjan kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Trafikverket Färjerederiet meddelar att linans längd och uppspanning av vajer kommer att påverka hur långt säkerhetsavstånd som krävs framför och bakom färjan för passerande sjötrafik när linfärjan korsar farleden. Utredningen visar på att ett vattendjup på minst 5 m uppnås ca 70 m bakom linfärjan. Färjans vajer och styrlina kommer att påverka bottenmiljön negativt genom grumlig. Åtgärderna bedöms främst påverka strandzonen närmast färjelägena. Trafikverket vill dock uppmärksamma att dagens frigående färja också kan orsaka grumling och spridning av förorenande sediment på grund av dess propellerrörelse.

Linfärjan kommer att vara försedd med fast installerad dieselgenerator med tillhörande bränsletank som säkerställer drift av linfärjan vid eventuellt strömbortfall.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Stockholms län har 2021-04-08 beslutat att de åtgärder som ingår i projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Projektet är tillståndspliktigt gällande vattenverksamhet och hanteras som ett eget ärende på länsstyrelsen.

Länsstyrelsen skickar med att det är en mycket omfattande båttrafik i det trånga sundet och att utpekade marina naturvärden enligt länsstyrelsens GIS sannolikt inte finns i området. Vidare meddelar länsstyrelsen att det inte finns några skäl att tro att någon av de rödlistade eller skyddade arter som rapporterats på artportalen växer på, eller regelmässigt utnyttjar, klipphällarna som eventuellt ska tas i anspråk och sprängas bort.

Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att i kommande planering se över om åtgärderna kan påverka ytterligare arter som är skyddade i artskyddsförordningen och i så fall eftersöka/inventera dem i området. Om förekomster av sådana arter rapporteras till länsstyrelsen i ett sent skede kan det stoppa arbetena och försena processen eller kräva att planeringen börjar om.

Länsstyrelsen inkom inte med ett nytt utlåtande under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. En naturvärdesinventering i fält utfördes hösten 2020. Inga objekt med naturvärdesklass 1 eller 2 identifierades. Naturvärdsarter som pekats ut under inventeringen är ask, blåsippan och gullviva. Resultatet visade även att området kunde hysa värden för fåglar, hasselnok och fridlysta kärlväxter som vid den tiden på året inte var möjliga att inventera. Dessa artgrupper inventerades våren-sommaren 2021.

Inga ytterligare skyddade eller rödlistade arter observerades vid inventeringen 2021. Totalt observerades 18 fågelarter varav 13 bedömdes häcka eller ha delar av sitt revir inom inventeringsområdet. Fiskmåsar och svartvit flugsnappare är de rödlistade fåglar som häckar i området. Ingen hasselnok eller andra kräldjur observerades vid inventering 2021.

Trafikverket meddelar att med hänsyn till häckande fåglar kommer anläggningsarbeten som inkräktar på fågelrevirsområden inte utföras under häckningssäsong, april-juli.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Ett samrådsmöte anordnades 2021-11-24 med Norrtälje kommun för att redogöra för vilka detaljplaner som bedöms påverkas av projektets planerade åtgärder. Vägplanens nya vägområde kräver markintrång i detaljplanelagt område. Marken är utpekad för parkmark och byggnadsmark för allmänt ändamål. Enligt representanterna från Norrtälje kommun bör projektets åtgärder kunna hanteras som mindre avvikelser till detaljplanen då vägplanen inte bedöms strida mot detaljplanernas syfte. Representanterna från Norrtälje kommun önskar dock att få titta närmare på detaljplanerna och vägplanens förslag för att sedan lämna ett beslut om det kan anses som mindre avvikelse.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för samrådet. Trafikverket har begärt ett skriftligt yttrande från Norrtälje kommun gällande avvikelserna mellan detaljplanerna och vägplanen.

3.2.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17 inkom två synpunkter från en och samma enskild särskilt berörd. Synpunkterna är namngivna som nr 104 och 112 i diariet. I ett av yttrandena har synpunkter och frågeställningar från samråd på orten sammanställts, läs avsnitt 3.2.9 nedan.

Enskilt särskilt berörd har också lämnat ett längre utlåtande. Till utlåtandet har ett fotomontage bilagts för att illustrera hur den nya färjans påverkar den visuella boendemiljön och landskapsbilden. Enskilt berörd är mycket negativt ställd till en ny större eldriven linfärja då det bedöms medföra en relativt liten miljöbesparande effekt på CO₂-utsläpp. Nedanstående punkter sammanfattar utlåtandets negativa synpunkter med ny lindragen vägfärja. För vidare motivering av punkterna se synpunkt nr 104 i diariet.

- Linfärjan bedöms medföra stora ökade årskostnader
- En större färja behövs ej av kapacitetsskäl
- Färjan är mer utsatt för väder och vind längre ut i sundet
- Ökade olycksrisker i farleden
- Minskade assistansmöjligheter vid fartygs- / båtolucky i farleden
- Kraftigt nedsatta fastighetsvärden för intilliggande fastigheter
- Negativ inverkan på Försvarens farled
- En kraftigt negativt förändrad landskapsbild
- Försämrat bad och fiske i närområdet
- Sämre trygghet för passagerare och boende, om färjan endast bemannas av en person
- Svårt att få personal till ensamarbete
- Ökad risk för driftstörning p.g.a. de elleveransproblem som kommer att uppstå under det närmsta decenniet

Enskilt berörd efterfrågar en utredning till varför en hybridlösning har valts bort. En frigående hybridfärja, likt beställda elhybridfärjor till Ljusterö och Vaxholm, bedöms minska kväveoxidutsläppen och vara en bättre och enklare lösning även vid Blidöleden.

Trafikverket och färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket meddelar att placeringen är utvald med hänsyn till att färjelägena måste ligga någorlunda mitt emot varandra. När färjan står vid kajen blir en konsekvens att utblickar över sundet påverkas negativt. Trafikverkets bedömning är att skärgårdsmiljön i området redan är påverkat av befintlig väg- och färjeanläggning men Trafikverket har för avsikt att anpassa de nya anläggningarna till landskapet för att bevara den småskaliga skärgårdsmiljön.

Vid intrång bestäms ersättningen i enlighet med Väglagens regler. Väglagen hänvisar sedan vidare till ersättningsreglerna i fjärde kapitlet expropriationslagen. Ersättningen ska täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, dvs. skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan vägbygget och efter ska ersättas.

Trafikverket har utrett skillnaden mellan frigående- och lingående vägfärja med kapacitet för 60 PBE (personbilsenheter). Utredningar påvisar att linfärjan är avsevärt billigare i drift jämfört med frigående färja. Linfärjan har ca 70 % lägre energikonsumtion än den frigående. Dessutom kan linfärjan opereras med en person i besättning, enligt Transportstyrelsen, vilket minskar driftkostnaden avsevärt.

Trafikverket Färjerederiet utreder den nya linfärjans (NB350) slutliga utformning. Förprojekteringen utgår från en linfärja med en kapacitet av 60 PBE (1 PBE motsvarar i princip 5 m fillängd). Detta skulle innebära en kapacitetsökning med 30 % jämfört med dagens färja. Trafikverket Färjerederiet

kommer att delge detaljprojektering av den nya linfärjan i senare skede. I samband med projekteringen kommer även maritim riskanalys att genomföras.

Den framtida linfärjan kommer att vara försedd med fast installerad dieselgenerator med tillhörande bränsletank som säkerställer drift av linfärjan vid eventuellt strömbortfall.

Trafikverket förtydligar att vägplanen endast omfattar nybyggnation av färjelägen som ska anpassas för ny lindragen vägfärja. Linfärjan och dess dimensionering är ett separat projekt som drivs av Trafikverket Färjerederiet och därav fastställs inte beslut gällande linfärjan i denna vägplan.

3.2.4. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

3.2.4.1. Trafikförvaltningen

Trafikverket anordnade ett digitalt samråd med Trafikförvaltningen och Blidösundsbolaget under sommaren, juni-augusti 2021. Samrådet syftade till att utreda tillgängligheten till turbåtsbryggan vid Norrsund brygga på Blidö. Trafikförvaltningen har delvis skickat in samma utlåtande som Blidösundsbolaget gjorde under samma samrådsperiod, se avsnitt 3.2.4.3.

Utöver detta har Trafikförvaltningen noterat att gång- och cykelbanan planeras att förläggas på ett sett som gör att resenärer behöver korsa körbanorna vid två tillfällen för att kunna ta sig till den sida där gångbana finns alternativt gå i körbanan för att ta sig till kiosk/parkering/busshållplats. Detta kan påverka trafikflödet och trafiksäkerheten om Waxholmsbolagets båt anländer då vägfärjan lastar på och av. Det nya färjeläget gör dessutom väntytan vid Norrsund brygga mindre då ytan planeras att bli en körbana.

Trafikförvaltningen inkom med ett skriftligt yttrande under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17. Synpunkten är namngiven nr 107 i diariet.

Trafikförvaltningen understryker att det är av vikt att framkomligheten för busstrafiken inte försämras samt att ombord- och avkörning av båten måste fungera för bussen och med hänsyn till hållplatsernas placering. Trafikförvaltningen uppmanar projektet att följa de krav och riktlinjer som finns i den senaste upplagan av RiGata-Buss från juni 2021. I dagsläget trafikeras sträckan av cirka 15 avgångar per dygn. Trafikförvaltningen önskar ett förtydligande om ombyggnad av befintliga busshållplatser ingår i vägplaneprojektet.

Trafikförvaltningen hänvisar till att projektets föreslagna typsektion inklusive frizoner, redogör för ett totalt utrymme 3,25–3,5 m. Enligt RiGata-Buss ska ett körfält vara minst 3,5 m med en frizon på 0,25–0,75 m. Enligt Trafikförvaltningen kan minsta godkända körfältsbredden (3,25 m) i undantagsfall accepteras vid ombyggnad där befintliga förhållanden omöjliggör att önskvärda minsta bredd uppnås. Avsteget behöver dock godkännas av Trafikförvaltningen i kommande skede.

Trafikverket och Trafikverket Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna. Trafikverket har i vägplanen arbetat med olika alternativa placeringar av gång- och cykelvägen. Utbredningen på föreslagen vägsektion inklusive gång- och cykelbana kan inte utökas då det skulle inkräkta på befintligt ordinarie färjeläge (framtidig reserv färjeläge). Att placera gång- och cykelbanan på södra sidan skulle få konsekvensen att fordonstrafik passerar befintlig byggnad (färjerederiets stuga) med ett avstånd om ca 75 cm från körfältet, vilket inte är önskvärt.

Trafikverket meddelar tillgänglighetsanpassning av befintliga busshållplatser inte ingår i projektets planerade åtgärder. Busshållplatserna kommer att behållas vid sitt läge i befintligt skick. Projektets ekonomiska förutsättningar är begränsade och därför krävs en prioritering vid val av lösning. Trafikverket kommer att fortsätta att samråda med Trafikförvaltningen i kommande skede.

3.2.4.2. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket inkom med ett skriftligt yttrande under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17. Synpunkten är namngiven som nr 110 i diariet. Synpunkten är densamma som inkom under skede samrådsunderlag, under perioden 2020-11-17 till 2020-12-07.

Läs avsnitt 3.1.4.2 i samrådsredogörelsen för sammanställning av Sjöfartsverkets synpunkter och Trafikverkets/Färjerederiets bemötande.

3.2.4.3. Blidösundsbolaget

Trafikverket anordnade ett digitalt samråd med Blidösundsbolaget och Trafikförvaltningen under sommaren, juni-augusti 2021. Samrådet syftade till att utreda tillgängligheten till turbåtsbryggan vid Norrsund brygga på Blidö.

Blidösundsbolaget anger att en reservfärja inte kan ligga i det nuvarande ordinarie färjeläget till framtiden om det ska vara möjligt för anlöp till Norrsund brygga. Blidösund anger att stävtillägg och bogtillägg ska fungera med den föreslagna utformningen. Blidösundsbolaget uppmanar till att den planerade linfärjan bör ha sitt ordinarie läge vid Yxlan. Vidare uppmanar Blidösundsbolaget till att linfärjans vakersystem bör vara av sådan konstruktion att vadjern ligger djupt och att väntetiderna blir kortast möjliga när linfärjan är i drift och begränsar farleden.

I övrigt anger Blidösundsbolaget att en pollare, alternativt fundament för en pollare, bör anordnas till söder om bryggan. Detta då en befintlig pollare norr om bryggan kommer tas bort i samband med ombyggnaden.

Blidösundsbolaget inkom med ett längre skriftligt utlåtande under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17. Synpunkten är namngiven som nr 115 i diariet.

Blidösundsbolaget meddelar att Norrsund brygga används som natthamn vid svåra väderomständigheter, framför allt vintertid. Furusunds brygga är dock ordinarie natthamn för den lokala trafiken.

Blidösundsbolaget är negativa till det nya färjelägets placering då manöverutrymmet för tillägg vid sidovindar med skärgårdsfartygen blir begränsat. Om linfärjan ligger still i sitt läge norr om trafikbryggan och en reservfärja, av normal storlek, ligger vid befintligt ordinarie färjeläge så anger Blidösundsbolaget att deras fartyg inte kommer kunna lägga till vid trafikbryggan på ett säkert sätt då manöverutrymmet anses vara för litet. Blidösundsbolaget uppger att det inte kan ligga någon reservfärja förtöjd vid det nuvarande färjeläget om det ska vara möjligt för skärgårdsbåtarna att använda Norrsund brygga som natthamn när behov finns.

Blidösundsbolaget föreslår att gångvägen anläggas på den södra sidan om påfartsvägen så att resenärer till trafikbryggan tryggt kan ta sig till och från parkeringsplatserna vid kiosken utan att behöva korsa trafiken till och från linfärjan.

Blidösundsbolaget efterfrågar en beskrivning av hur linfärjans vajer påverkar framkomligheten för sjöfarten. Vidare anges långa väntetider för övrig sjötrafik kan innebära ökad bränsleförbrukning samt förseningar i turlistan.

Trafikverket och Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkterna. Trafikverket meddelar att projektets ändamål är att uppfylla statens klimatpolitiska krav på fossilfri drift till år 2045 samt att minska de samhällsekonomiska kostnaderna. En del av arbetet är att dieseldrift ska fasas ut till förmån för fossilfri framdrift för att klara det uppsatta målet. Avståndet mellan färjelägena Larshamn och Norrsund och dess geografiska position möjliggör drift med lindragen vägfärja.

En reservfärja kommer att finnas på Blidö under den inledande fasen då linfärjan tas i bruk, därefter ska reservfärjan flyttas.

Trafikverket har i vägplanen arbetat med olika alternativa placeringar av gång- och cykelvägen. Utbredningen på föreslagen vägsektion inklusive gång- och cykelbana kan inte utökas då det skulle inkräkta på befintligt ordinarie färjeläge (framtida reserv färjeläge). Att placera gång- och cykelbanan på södra sidan skulle få konsekvensen att fordonstrafik passerar befintlig byggnad (färjerederiets stuga) med ett avstånd om ca 75 cm från körfältet, vilket inte är önskvärt.

Färjans vajer kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Ett vattendjup på minst 5 m kommer uppnås ca 70 m bakom färjan. I planbeskrivningen finns en kompletterande beräkning med vindpåverkan upp till 20 m/s, vilket medför att färjan ligger förskjutet och vriden mot rampens centrumlinje och vajern blir mer stäckt. I planbeskrivningen illustreras även vajens form vid överfart.

Slutlig detaljprojektering av linfärjan NB350 avsedd för Blidöleden är påbörjad. Trafikverket Färjerederiet ber att få återkomma efter genomförd projektering med mer information om färjans specifika utformning.

Ersättning för den pollare som rivs norr om bryggan är planerad att placeras längs ytterkanten på rampens södra sida enligt ritning över färjeläget på Blidö. Önskas alternativ placering eller utformning på pollare inarbetas den informationen in i detaljprojekteringen av färjeläget.

3.2.5. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten inkom med ett skriftligt yttrande under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17. Synpunkten är namngiven som nr 111 i diariet. Försvarsmakten inleder med att förtydliga att tidigare synpunkter från samråd under skede samrådsunderlag kvarstår.

Läs avsett 3.1.5 i samrådsredogörelsen för sammanställning av Försvarsmaktens synpunkter och Trafikverkets/Färjerederiets bemötande.

3.2.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Havs- och vattenmyndigheten

Under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17 meddelar Havs- och vattenmyndigheten att de avstår från att yttra sig i ärendet utan att ta ställning i sakfrågan eller handlingarna i ärendet. Synpunkten har diariet förts som nr 102.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten.

Transportstyrelsen

Under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17 inkom Transportstyrelsen med en skriftlig synpunkt som hänvisar till ett tidigare yttrande från april 2021. Vidare upplyser Transportstyrelsen att tidigare framförda synpunkter ej framgår i samrådsredogörelsen.

Nedan följer en sammanställning från Transportstyrelsens yttrande från april 2021:

Transportstyrelsen meddelar att sjöfartsrelaterad påverkan och risker med anledning av den planerade vattenverksamheten vid färjelägena bör analyseras så att lämpliga åtgärder kan vidtas för att minimera påverkan för övrig sjötrafik under anläggningsfasen.

Förändring av anläggningar, strandlinje och vattendjup ska mätas in och sjömätas och resultatet delges Sjöfartsverket för uppdatering av sjökortet.

Vad avser utbytet från frigående till lindragen färja anser Transportstyrelsen att detta bör analyseras vidare beträffande påverkan och risker för sjötrafiken i den allmänna farleden. Utifrån denna analys bör lämpliga riskreducerande åtgärder vidtas vid behov.

Yttrandet är namngivet med följande nummer i diariet: 74.

Trafikverket och färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för synpunkten. Trafikverket meddelar att Transportstyrelsens synpunkt inkom i samband med samråd för vattenverksamhet och har därför noterats i samrådsredogörelsen för vattenverksamhet.

Trafikverket planerar att utföra arbetena under höst-vinter-vår för att minimera påverkan på sjötrafiken under sommarmånaderna. Trafikverket skall också planera utformningen av arbetsområdet och entreprenadverksamheten för att minimera påverkan på övrig sjötrafik under den aktuella byggtiden. Alla flytetyg som används under byggtiden och de anläggningsdelar som uppförs i vattenområdet kommer under byggtiden vara försedda med avbländad belysning.

Omgående efter att den nya anläggningen är uppförd kommer inmätning översändas till Sjöfartsverket. Ritningsunderlag levereras i DWG-format orienterat i Sweref 99 TM. Sjömätning kommer utföras av hela linfärjeleden innan färjetrafiken tas i drift. Sjömätningen kommer uppfylla standard FSIS-44 och översänds till Sjöfartsverket.

Slutlig detaljprojektering av linfärjan NB350 avsedd för Blidöleden har nu påbörjats. Trafikverket Färjerederiet ber att få återkomma efter genomförd projektering med mer information om färjans specifika utformning.

3.2.7. Samråd med ledningsägare

2021-06-29 kontaktade Trafikverket IP-Only om ledningsunderlag via ledningskollen.se.

Trafikverket bjöd in berörda ledningsägare till samråd 2021-07-07. IP-Only deltog och informerade om att de nyligen anlagt en tryckning under vägen vid korsningspunkten mellan Köpmanholmsvägen och Larshamnsvägen. Projektets åtgärder är inte i konflikt med IP-Onlys nya tryckning då projektets åtgärder inte sträcker sig hela vägen till denna korsningspunkt.

2021-11-22 anordnades ett samråd med Vattenfall och Stokab för att diskutera eventuella konfliktpunkter mellan befintliga ledningar och projektets planerade åtgärder. Under samrådet meddelade Stokab att de har en optoledning på botten av sundet. Om linan inte slår i botten kommer Stokabs ledning inte att påverkas. Vattenfall meddelade att de har lågspänning i området som är luft och markförlagt.

Under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17 meddelar Vattenfall Eldistribution AB att de inte har något nytt att erinra. Synpunkten är diarieförd med nummer 103.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för samtliga samråd och synpunkter. Underlag skickas till berörda ledningsägare för eventuell omläggning av ledningarna. Eventuell omläggning av ledningarna projekteras av ledningsägarna och samordnas med Trafikverkets framtida anläggning.

3.2.8. Samråd med allmänheten

Under samrådsperioden 2021-10-28 till 2021-11-17 inkom totalt 4 synpunkter från allmänheten. Synpunkterna är diarieförda som nr: 105, 113, 114 och 116.

Allmänheten önskar att bullernivån säkerställs vid båda färjelägena. I dagsläget upplever allmänheten störande ljud från färjan när färjan ligger vid kajen. På Yxlan beskrivs ljudet transporteras en bit bortanför Köpmanholms skolan.

Allmänheten uppmanar Trafikverket att uppdatera informationen om vajerns djup under färjans överfart. Allmänheten hänvisar till att Trafikverket/Färjerederiet under samråd på orten angav att vajerns djup kommer att vara en meter från det att färjan lämnar kaj till att den angör nästa kaj och

att båttrafiken då kommer att stängas av. Vidare undrar allmänheten hur övrig båttrafik ska bli informerade om att framkomligheten i farleden är förbjuden när färjan är i rörelse.

Allmänheten anser att en linfärjan inte kan möta upp det transportbehovet som finns idag och som kommer att öka till framtiden. Linfärjan anses begränsa transportbehovet då en linfärja endast kan tjäna en anlösningspunkt och blockerar för ytterligare en färja att utnyttja samma anlösningspunkt. En uppmaning från allmänheten är att slopa linfärjan och i stället bygga två nya anlösningspunkter. Detta bedöms skapa en manöverfrihet för att i det korta perspektivet hantera behovet av ökat transportbehov. En annan vädjan är att Trafikverket och kommunen ska utreda ett broalternativ och ett tunnelalternativ.

Allmänheten anser att linfärjan kommer att bidra till flera försämringar för bofasta och yrkesverksamma i området. Allmänheten är negativa till att linfärjan kommer att begränsa framkomligheten i farleden. Väntande båttrafik kommer att stå på tomgång vilket ger en negativ miljöpåverkan.

Allmänheten befärar längre bilköer då bilförare inte kan se färjan. Detta kommer att leda till längre tid för påfart av färjan.

Vidare är allmänheten negativa till att personalen på färjan kommer att minska. En personal ombord på färjan anses ej vara rimligt ur säkerhetsperspektiv. Allmänheten önskar att Trafikverket ser över en elfärja med samma personalstyrka som idag.

Trafikverket och Färjerederiets bemötande

Trafikverket har mottagit och tackar för samtliga synpunkter. Läs avsnitt 3.1.7 för ett bemötande gällande projektets ändamål och förutsättningar.

Trafikverket meddelar att trafiksignaler kommer att sättas upp på Blidö för att underlätta på- och avlastning av färjan då trafikanter i kö inte kommer kunna se linfärjan.

Trafikverket förtydligar att vägplanen endast omfattar nybyggnation av färjelägen som ska anpassas för ny lindragen vägfärja. Linfärjan och dess dimensionering är ett separat projekt som drivs av Trafikverket Färjerederiet och därav fastställs inte beslut gällande linfärjan i denna vägplan. Slutlig detaljprojektering av linfärjan NB350 avsedd för Blidöleden är påbörjad. Trafikverket Färjerederiet ber att få återkomma efter genomförd projektering med mer information om färjans specifika utformning.

Linfärjan kommer inte att hindra passerande sjöfart när färjan ligger vid respektive färjeläge. Skyltning av linfärja kommer att utföras enligt gällande föreskrifter eller riktlinjer.

Trafikverket Färjerederiet meddelar att linans längd och uppspanning av vajer kommer att påverka hur långt säkerhetsavstånd som krävs framför och bakom färjan för passerande sjötrafik när linfärjan korsar farleden. Utredningen visar på att ett vattendjup på minst 5 m uppnås ca 70 m bakom linfärjan. Färjans vajer och styrlina kommer att påverka bottenmiljön negativt genom grumlig. Åtgärderna bedöms främst påverka strandzonen närmast färjelägena. Trafikverket vill dock uppmärksamma att dagens frigående färja också kan orsaka grumling och spridning av förorenande sediment på grund av dess propellerrörelse.

En bullerutredning har utförts för buller som uppstår från vägtrafik och vid tilläggning av färjan. Fordon som trafikerar allmän väg till- och från färjelägena bedöms som trafikbuller medan färjans tilläggning bedöms som industribuller. Enligt beräkningsresultatet för vägtrafik, uppfylls Trafikverkets riktvärden för både ekvivalent och maximal ljudnivå. Inga fastigheter beräknas därför vara bullerberörda avseende buller från vägtrafik. För bemötande avseende industribuller se bemötande från färjerederiet nedan.

Enligt beräkningsresultatet för industribuller, överskrids riktvärdet för maximal ljudnivå 55 dBA(natt), vid 9 fastigheter. Högst ljudnivå beräknas vid fastigheterna norr om färjeläget vid Larshamn där ljudnivån beräknas till maximalt 62 dBA. Vid färjeläget vid Norrsund beräknas fasaden med högst ljudnivå få 60 dBA i maximal ljudnivå. För de fastigheter där riktvärdet överskrids kan bullerskyddsåtgärder behöva utredas. Eventuella åtgärder bör om så möjligt vidtas vid källan dvs på fartyg och vid ramp.

3.2.9. Samråd på orten

Trafikverket anordnade ett samråd på orten den 23 november 2021 vid Blidö idrottsförening. Under samrådet närvarande ett flertal boende i området. Boende är mycket negativa till den planerade linfärjan och undrar hur övrig trafik, bla. räddningstjänsten och boendemiljön på ön kommer att påverkas. Vidare lyfts följande synpunkter och frågeställningar:

- Boende anser att det inte är trafiksäkert att oskyddade trafikanter behöver korsa färjeläget för att ta sig till ångbåtsbryggan.
- Boende anser att en personal på linfärjan känns sårbart vid kriser.
- Boende är oroliga för incidenter mellan övrig sjötrafik och linfärjan. Linfärjan skapar barriär i sundet när färjan är i drift.
- Boende är kritiska till att projektet bygger på en gammal utredning
- Boende är oroliga över att bullernivåerna kommer att öka och undrar om projektet tagit hänsyn till bulleråtgärder.
- Boende undrar hur linfärjan kan hantera olika väderförhållanden och vid exempelvis eventuellt strömavbrott.
- Boende undrar om projektet utrett andra alternativ än en eldriven linfärja såsom frigående färja med hybridlösning. Boende anger att besparingarna är marginella ur miljösynpunkt jämfört med en frigående elhybridfärja.
- Boende är kritiska till utrymmet då det nya färjeläget ligger anslutning till ångbåtsbryggan och Norrsunds brygga som används frekvent.

3.2.9.1. Enskilt telefon- och skypemöte

Med hänsyn till rådande situation med Covid-19 har Trafikverket gett möjlighet till enskilda samråd via Skype och telefon under 10 och 11 november 2021 för att undvika trängsel vid samråd på ort. Totalt bokades tre telefon- och Skype samråd in onsdagen den 10 november.

Under samråden framfördes det bland annat att det är viktigt att projektet tar hänsyn till framkomligheten till infartsvägen mot Vibratex i anslutning till färjeläget vid Norrsund på Blidö. Trafikverket informerades om att stora lastbilar och räddningstjänsten använder infarten dagligen och att den inte får blockeras under byggtiden.

Den nya linfärjans kapacitet, turtäthet, besättning, bullerpåverkan och påverkan på grumling diskuterades under ett av Skype mötena. Under samrådet meddelade Trafikverket att den nya linfärjan kommer att bli större än dagen frigående färja. Målsättningen är att linfärjan ska bli eldriven med en elkabel från land. Linfärjan kommer bli tystare än den frigående färjan bland annat genom att linfärjan byggas med dämpande material.

Under ett av samråden diskuterades båtiläggningsrampen på Blidö. Enligt boende i området ägs inte iläggingsrampen av någon. Under samrådet framgick det att det finns en annan iläggingsramp vid Bromskär, på andra sidan ön. Boende i området är kritiska mot att bemanningen på färjan kommer att minska med linfärjan och vidare undrar boende hur länge farleden är begränsad när linfärjan är i drift.

Trafikverket och färjerederiets bemötande

Trafikverket har tackar för samtliga samråd och synpunkter. Trafikverket meddelar att projektet kommer säkerställa att infarten till Vibratec inte blockeras vare sig under eller efter byggnation.

Trafikverket har i vägplanen arbetat med olika alternativa placeringar av gång- och cykelvägen. Utbredningen på föreslagen vägsektion inklusive gång- och cykelbana kan inte utökas då det skulle inkräkta på befintligt ordinarie färjeläge (framtida reserv färjeläge). Att placera gång- och cykelbanan på södra sidan skulle få konsekvensen att fordonstrafik passerar befintlig byggnad (färjerederiets stuga) med ett avstånd om ca 75 cm från körfältet, vilket inte är önskvärt.

Läs Trafikverket och Färjerederiets bemötande avseende projektets ändamål och dess påverkan under avsnitt 3.1.3, 3.1.7 och 3.2.8.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se