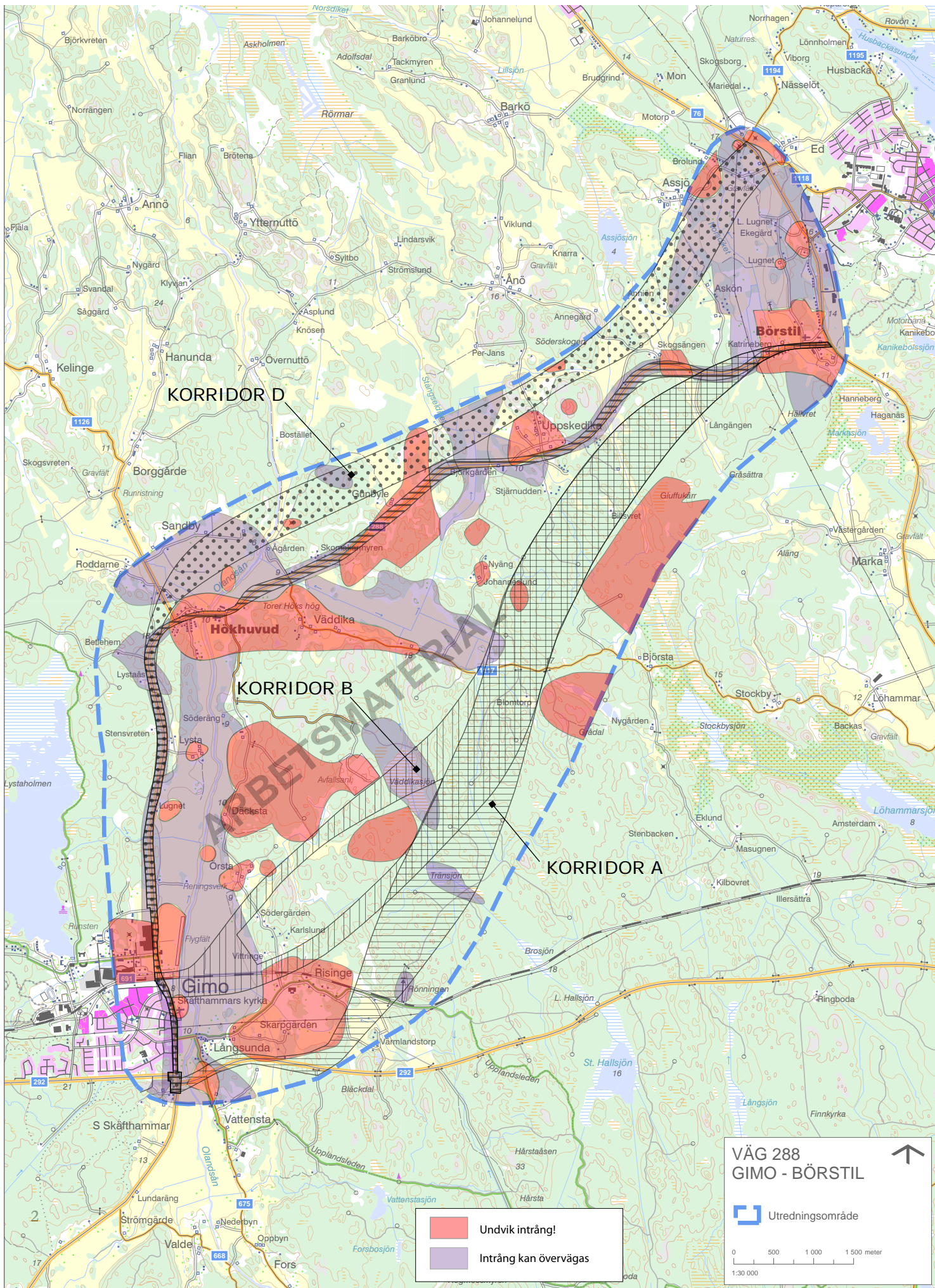


# Sammanställning av Charette 2 Väg 288, delen Gimo - Börstil

*Vägutredning*



SAMMANSTÄLLNING AV STUDERADE KORRIDORER  
ARBETSMATERIAL CHARETTE 2, 6 OKT 2011



VÄG 288  
GIMO - BÖRSTIL

Utredningsområde

0 500 1000 1500 meter

1:30 000

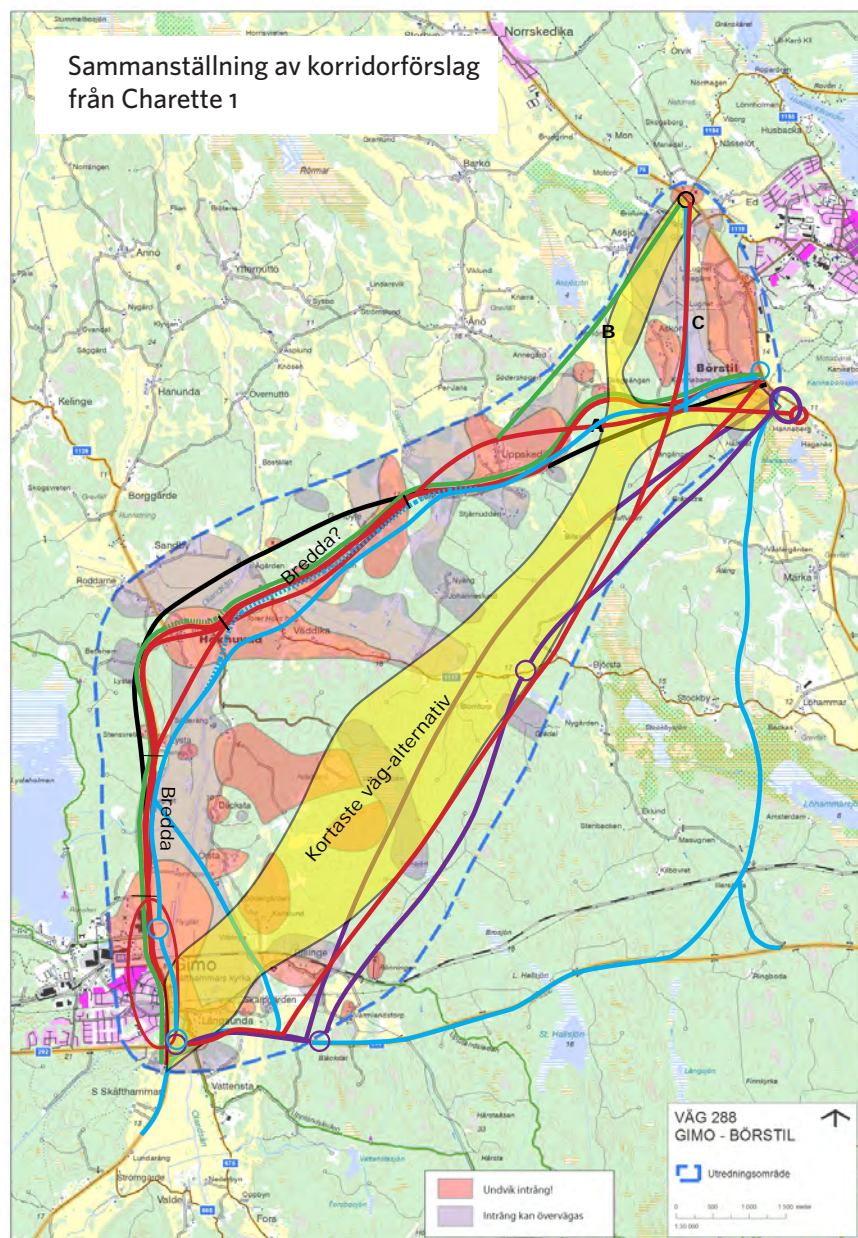
- Undvik intrång!
- Intrång kan övervägas

# Sammanfattning av charette 2 i projektet Vägutredning väg 288 delen Gimo - Börstil

Den 6 oktober 2011 hölls den andra charetten (intensivt rådslag) i vägutredningen för väg 288 delen Gimo - Börstil. Charettens deltagare var kallade av Trafikverket och representerade företagare och boende i utredningsområdet, Länsstyrelsen Uppsala län, Östhammars kommun, Svenska kraftnät, SKB, Hökhuvud hembygdsförening och Länstrafiken.

Syftet med charette 2 var att redovisa en lägesbeskrivning för utredningsarbetet, vad som hänt sedan charette 1, och att fånga upp synpunkter, intressekonflikter och annan information från de inbjudna deltagarna som kan påverka det fortsatta utredningsarbetet. I grupper diskuterades och kommenterades/kompletterades utredningsgruppens korridorer och analyser. (Analysen, se bilaga i slutet av denna redogörelse.) Arbetet delades upp i Uppgift 1 och 2.

Kartan till vänster redovisar de framarbetade korridorerna såsom de såg ut inför charette nr 2. Nedan redovisas en sammanställning av alla skisserade förslag från charette 1. På följande sidor sammanfattas de diskussioner som fördes och resultatet av de fyra gruppernas arbete under charette 2.





*Utredningsgruppen redovisade resultatet av analysarbetet fram till charette nummer 2 - bedömningar och ställningstaganden som lett fram till de alternativa korridorerna.*



## Uppgift 1

*Granska korridorerna och projekteringsgruppens sammanställning av påverkan på olika intresseområden, analysen. Vad håller ni med om och vad tycker ni stämmer sämre?*

### Grupp 1

#### *Korridor A*

- Negativa effekter för Gimos näringsliv.

#### *Korridor D*

- + Bra för kortpendlare, för resande mellan Gimo och Östhammar
- + Goda möjligheter till bra pendelparkeringar i anslutning till ny väg
- + Bra möjligheter till bra trafikomledning under byggtiden
- Jvg-korsning ej planskild i Gimo

### Grupp 2

#### *Korridor A*

- + Fördel att slippa köra genom Gimo. Gruppen har andra målpunkter än Gimo.

#### *Korridor B*

Anslutning till Gimo kan breddas söder om kyrkan för att ge större möjligheter för senare val av väglinje. Norra delen av korridor B behöver breddas.

- + Anslutning till väg 76 (A och B) ansluter till rätt sida till Östhammar. Bredda utrymmet i anslutningen till korsningen för att ge plats för ombyggnader, anpassningar och hållplats m m.
- + Positivt att behålla befintlig väg för kommunikationer med cykel och kollektivtrafik.

#### *Vilt*

Flera perspektiv i frågan, som är viktig att belysa längs hela 288 och inte bara delsträckor.

#### *Boendemiljö*

Varför skillnaden mellan A och B i analysen?

Cykelvägar? Vilket är behovet och konsekvenserna på bef väg?

#### *Forsmark*

Attraktiv boendemiljö behöver skapas för att kunna rekrytera personal. Bra transportmöjligheter till Uppsala.

### Grupp 3

Gruppen förutsätter att trafiksäkerheten kommer vara likvärdig i alla alternativ. Utredningsgruppen förklarar att befintlig väg innebär vissa svårigheter.

Alternativen riktar sig mot olika målgrupper. Vilka nyttjare vänder man sig till? Sandvik är en viktig arbetsgivare.



### *Korridor A*

- + Bra för pendlingstrafik Östhammar – Uppsala t ex.
- Sämre för kortpendling Östhammar – Gimo.
- Kollektivtrafiken försämras med korridor A.

### *Boendemiljö*

Bef väg: Håller inte med om analysen! Bullersituationen borde inte försämras med åtgärder. Positivt att erbjudas ev bullerskyddande åtgärder

### *Kollektivtrafik*

Korridor A är inte bra, begränsar upptagningsområde och transportsträcka.

### *Rekreation*

Positiva konsekvenser för ABD? Mer utförlig beskrivning önskas. Vad är syftet med vägen?

Gruppen önskar mer betoning på det lokala perspektivet samt helheten.

### *Drift*

Järnvägsplankorsningen - Vad behöver göras? En återkommande fråga som kräver ytterligare studier.

### *Kraftledningen*

Berör samtliga korridorer - komplettera beskrivningen.

### *Vilt*

Beskriv problematiken. Olycksproblem, vilka åtgärder kan behövas. Passager? Landskapet är rikt på vilt! Hur kan rörelsemönstret påverkas? Svårt att förutse utvecklingen.



## Grupp 4

### Korridor A

- Problem för Gimos näringsliv – ortsanalysen är viktig!
- Geotekniska förutsättningar och översvämningar vid Gimo.

### Åtgärder på befintlig väg

Vad vinner man på att bygga en ny vägkorridor?

Samhällsekonomisk analys efterfrågas för utredningssträckan i förhållande till längre sträcka.

Räcker det att bredda befintlig väg?

- + Kontinuitet kulturhistoriskt
- Förväntat höga arkeologikostnader
- Försämring för boendemiljöer med ökande trafik

### Korridor D

- Negativ inverkan på landskapsbilden

### Övrigt

Bra process! Återstår att beskriva materialanvändning och markanvändning.



*Deltagarna förde projektet framåt genom sina inlägg och funderingar.*



## Uppgift 2

**Utse bästa och sämsta korridor. Kom med synpunkter på korridorernas anslutningar i Gimo och Börstil.**

### Grupp 1

*Anslutning Gimo*

-

*Anslutning Östhammar*

Väg 288 bör bli huvudväg och väg 76 får väjningsplikt.

*Bästa korridor:* A för långpendlare (Östhammar - Uppsala). Åtgärder på befintlig väg är bäst för kortpendlare.

*Sämsta korridor:* B

### Grupp 2

*Anslutning Gimo*

-

*Anslutning Östhammar*

Ta bort en rondell i förslag A, B och befintlig väg och anslut till befintlig rondell.

*Bästa korridor:* A för långpendlare, B för kortpendlare (Östhammar - Gimo) och delvis långpendlare. Korridor B är en bra kompromiss.

*Sämsta korridor:* D

### Grupp 3

*Anslutning Gimo*

+ Bra effekt för fartsänkning - cirkulationer. Ur lokalperspektivet positivt, en bra utformad cirkulation utanför Sandvik t ex. Planskild korsning med jvg förutsätts.

*Anslutning Östhammar*

-

*Bästa korridor:* A bra för långpendlare. För lokal trafik Östhammar – Gimo är åtgärder i befintlig vägsträckning bäst. Vem ska prioriteras? Bef väg - fortsatt kontinuitet. Tror inte på så stora negativa konsekvenser för Gimo, Hökhuvud.

*Sämsta korridor:* D, ett onödigt alternativ.

#### **Grupp 4**

##### *Anslutning Gimo*

Korridor A: Korsning bör bli till en rondell, bra för pendlare.

Befintlig väg, B och D kräver planskild korsning. Stor visuell påverkan både nära Gimo och nära Risinge om korsningspunkt flyttas österut.

Väg över värdefullt odlingslandskap icke önskvärt.

##### *Anslutning Östhammar*

Avlasta anslutningar i Börstil. Alt C aktuellt för att styra trafik åt både söder och norr Östhammar,

Exponeringsytor för företag viktig i södra delen.

Befintlig väg behöver i alla alternativ en god anslutningspunkt. Korridor C kan bli aktuell i framtiden. Cirkulationer föredras i korsningspunkter.

Förbifart D, tänk på vad som händer med kundunderlag till verksamheter och handel längs väg 76!

*Bästa korridor:* Bef väg är bäst sammanvägt. A bra för långpendlare, dålig för lokaltrafik.

*Sämsta korridor:* B, D onödig. Väg över värdefullt odlingslandskap icke önskvärt.

***Sammanfattningsvis var det en grupp som föredrog korridor A, två grupper föredrog befintlig väggkorridor och en grupp ansåg korridor B vara bäst. Korridor D och B ansågs vara sämst av grupperna.***



## Slutdiskussion

- Det finns ett behov av att förfinas trafiksiffrorna.
- GC-vägar har inte diskuterats. Om befintlig väg byggs om med stor barriäreffekt som följd krävs separat g/c-väg.
- Ta lärdom av effekterna utmed etapp 1 av väg 288!
- G/c-vägar har efterfrågats längs vägsträckan Gimo - Östhammar. Intresse finns att cykla, men man vågar idag inte på grund av dålig trafiksäkerhet. Långcykling, pendling med cykel ökar – en miljövinst!
- Beskriv trafiksituationen på befintlig väg om korridor A byggs. Trafikflödet kommer att minska.
- Vägen är både en tillgång och en nackdel för Gimo. Lugnare miljö i Gimo med korridor A. Ett parallellt cykelvägnät kan gå att få till genom hopkoppling av lokalvägar etc.
- Utredningsgruppen bör sätta delsträckan i sammanhanget hela sträckan mellan Östhammar och Uppsala. Samhällsekonomiska kalkylens hårda parametrar måste viktas mot mjuka parametrar.
- Tidsperspektiv efterfrågas av kommunen. Åtgärdernas effekter inom 20 år, inom 40 år.
- Utöka utredningsområdet i söder längs 292. Nu finns tid, kanske är det bråttom i nästa skede.
- Alternativet att trafiken ska ledas på väg 292 och väg 76 är fortfarande värt att belysa. Väg 76 har dålig trafiksäkerhet, väg 292 har väldigt bra standard. Undvik att bygga fler vägar som ska underhållas. Detta kräver att utredningsområdet utvidgas.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)