

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
1(29)



Kopia till:  
Diariet

## Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Öst inkomna yttranden rörande vägplan för anläggning av Infart västra Trosa i Trosa kommun, Södermanlands län

Vägplanen har projekterats av Sweco och granskningshandlingen är daterad 2017-09-29. Kungörandet har skett 2017-11-25 i Södermanlands Nyheter, 2017-11-28 i Östra Sörmlands Posten samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 1 december 2017–9 januari 2018.

Med anledning av granskningen har 52 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-52.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartorna 100T0201-100T0206 vid vilken fastigheten är belägen.

### 1 Hunga 5:4 och Hunga 4:4, Km 1/100-1/900, Trosa kommun

Lagfaren ägare/Andel \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 1.1. Önskar att GC-vägens dragning från Granitvägen till nya väglinjen dras om parallellt med motionsspåret öster om slalombacken.
- 1.2. Varför begär staten vägrätt för GC-vägen om det är en kommunal angelägenhet? Speciellt den del som utgår från Granitvägen och som inte löper parallellt med den nya vägen?
- 1.3. Önskar att få hjälp att mäta den areal som kommer söder om väglinjen på Hunga 4:4 och Hunga 5:4.
- 1.4. Kommer eken vid slalombacken att kunna vara kvar med detta förslag? Har Länsstyrelsen skyddat eken?
- 1.5. Var är plankorsningen för mina djur planerad?

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 1.1. Trafikverket noterar synpunkten.
- 1.2. När Trafikverket bygger ny väg så bygger man med hjälp av väglagen. När en kommun vill bygga en ny väg kan de antingen lägga en detaljplan eller så kan även kommunen bygga med stöd av väglagen (om det är utanför detaljplanelagd område). I detta fall så är det Trafikverket som bygger (med delfinansiering av kommunen). Sen är det en senare fråga vem som ska bli väghållare när vägen är färdigbyggd. I detta fall så ska kommunen bli väghållare för GC-vägen och gränsen mellan framtida väghållare är redovisat på plankartan.
- 1.3. Trafikverket kan tyvärr inte hjälpa till att mäta arealer. Föreslår att du själv uppskattar dessa, antingen via plankarta eller illustrationsplanen där det finns ortofoto som bakgrund.
- 1.4. Eken har inte något juridiskt skydd. Eken kommer kunna sparas. Eken finns i ett område som är markerat som tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Framtida handlingar i entreprenadskedet får utformas med utgångspunkt från att eken ska vara kvar efter färdigställt bygge.
- 1.5. En plankorsning för djur är tekniskt genomförbart men svårt och inte ekonomiskt försvarbart att genomföra.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
2(29)



## 2 Tureholm 2:363 (berörs ej direkt vägplanen), Trosa kommun

Lagfaren ägare/Andel \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 2.1. Motsätter sig helt den nya vägens dragning.
- 2.2. Vill att Hungaskogen och Trosaåns Dalgång ska bevaras för rekreation.
- 2.3. Kommunen bör i första hand ta hand om den expansion/exploatering som sker öster om tätorten.
- 2.4. Ortens karaktär ska tillvaratas, ökat buller minskar värdet för turism.
- 2.5. Kulturlandskapet kring Tureholms slott blir bullerstört.
- 2.6. Det är fel tid att planera för ökad biltrafik med tanke på klimatkrisen. Trosa kommun borde visa upp ett gott exempel på klimatmedvetet ledarskap.
- 2.7. Infart Västra Trosa är inte samhällsekonomiskt lönsam. Kostnaden kommer troligen bli mer än budgeterade 155 miljoner.

Kommentar från Trafikverkets Region öst

- 2.1. Trafikverket har noterat ställningstagandet.
- 2.2. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra varav rekreation och friluftsliv var ett av dessa intressen. De överväganden som gjorts har resulterat i den föreslagna sträckningen. Man har konstaterat att vägdragningen har negativ påverkan på rekreation och friluftsliv, men att påverkan totalt sett är acceptabel.
- 2.3. Synpunkten är noterad.
- 2.4. En bullerutredning har gjorts. Av bullerutredningen framgår att trafiken från den föreslagna vägen inte orsakar bullernivåer över gällande riktvärden.
- 2.5. Se kommentaren ovan.
- 2.6. Den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord i projektet visar att klimatutsläppen från trafiken minskar något jämfört med om den nya förbifarten inte byggs, främst till följd av kortare resväg. De byggnadsarbeten som krävs för att få den nya vägen på plats har dock negativ påverkan på klimatkalkylen.
- 2.7. Den samhällsekonomiska beräkning som gjorts visar att den nya förbifarten har viss samhällsekonomisk lönsamhet när man tar hänsyn till de effekter som direkt kan värderas. Väger man dessutom in negativa effekter som inte värderats, tex barriäreffekter, effekter på landskapsbilden mm så är lönsamheten mer svårbedömd. Sannolikheten för att den angivna projektkostnaden överskrids har bedömts till 50%. På samma sätt har det bedömts att den angivna projektkostnaden underskrids i 50% av fallen.

## 3 Tureholm 2:363 (berörs ej direkt vägplanen), Trosa kommun

Lagfaren ägare/Andel \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 3.1. Motsätter sig helt den nya vägens dragning.
- 3.2. Vill att Hungaskogen och Trosaåns Dalgång bevaras för rekreation.
- 3.3. Kommunen bör i första hand ta hand om den expansion/exploatering som sker öster om tätorten.
- 3.4. Ortens karaktär ska tillvaratas, ökat buller minskar värdet för turism.
- 3.5. Kulturlandskapet kring Tureholms slott blir bullerstört.
- 3.6. Det är fel tid att planera för ökad biltrafik med tanke på klimatkrisen. Trosa kommun borde visa upp ett gott exempel på klimatmedvetet ledarskap.
- 3.7. Infart Västra Trosa är inte samhällsekonomiskt lönsam. Kostnaden kommer troligen bli mer än budgeterade 155 miljoner.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
3(29)



---

#### Kommentar från Trafikverkets Region öst

- 3.1. Trafikverket har noterat ställningstagandet.
- 3.2. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra varav rekreation och friluftsliv var ett av dessa intressen. De överväganden som gjorts har resulterat i den föreslagna sträckningen. Man har konstaterat att vägdragningen har negativ påverkan på rekreation och friluftsliv, men att påverkan totalt sett är acceptabel.
- 3.3. Synpunkten är noterad.
- 3.4. En bullerutredning har gjorts. Av bullerutredningen framgår att trafiken från den föreslagna vägen inte orsakar bullernivåer över gällande riktvärden.
- 3.5. Se kommentaren ovan.
- 3.6. Den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord i projektet visar att klimatutsläppen från trafiken minskar något jämfört med om den nya förbifarten inte byggs, främst till följd av kortare resväg. De byggnadsarbeten som krävs för att få den nya vägen på plats har dock negativ påverkan på klimatkalkylen.
- 3.7. Den samhällsekonomiska beräkning som gjorts visar att den nya förbifarten har viss samhällsekonomisk lönsamhet när man tar hänsyn till de effekter som direkt kan värderas. Väger man dessutom in negativa effekter som inte värderats, tex barriäreffekter, effekter på landskapsbilden mm så är lönsamheten mer svårbedömd. Sannolikheten för att den angivna projektkostnaden överskrids har bedömts till 50%. På samma sätt har det bedömts att sannolikheten för att den angivna projektkostnaden underskrids är 50%.

---

## 4 IP Only AB

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 4.1. IP Only har kanalisation med fiberkablar på väg 218 Ådavägen samt Bråtagatan. Eventuellt behöver IP Only flytta kanalisationen.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 4.1. Vägförslagets påverkan på befintliga ledningar kommer att utredas vidare i kommande skeden. Då kommer även ledningssamordningsmöten att hållas.

---

## 5 Jordbruksverket

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 5.1. Jordbruksverket lämnar inga synpunkter i ärendet.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 5.1. Trafikverket noterar detta.

---

Trafikverket  
Box 1140  
631 80 Eskilstuna  
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Knut Hawby**  
Investering  
Direkt: 010-124 01 50  
E-post: knut.hawby@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
4(29)



---

## 6

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 6.1. Trafikverket går emot sin egen utredning. Ni påstår att det blir mindre belastning på Smäckbron, fast om man läser er egen utredning kommer den att öka.
- 6.2. Hoppas att ni lägger ner detta projekt, att förstöra vår miljö på detta sätt är inte ok.
- 6.3. Djurfaunan kommer att påverkas.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 6.1. Den planerade nya vägsträckningen bedöms skapa ett förändrat trafikflöde i och förbi Trosa tätort där trafik som ska från östra delen av Trosa till den västra kan åka utanför stadskärnan. Konsekvenserna bedöms som positiva för trafiken då den nya vägen underlättar för transporter mellan östra och västra delen av Trosa. Trafiksiffrorna i centrala Trosa förväntas dock bli oförändrade även om den nya vägen byggs. Om den nya vägen inte byggs förväntas dock trafiksiffrorna i centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering.
- 6.2. Trafikverket noterar detta.
- 6.3. För viltet kommer den planerade vägen att utgöra en barriär. Effekten blir att djur får svårare att passera i området, särskilt i väster där det blir en bergskärning genom skogen. Vid Trosaån kommer det vid normalflöden att finnas en strandpassage för småvilt. Konsekvensen bedöms sammantaget bli måttlig då det inte kommer att vara något viltstängsel och hastigheten på vägen ska vara högst 60 km/h, djuren kommer således att kunna passera både öster och väster om bergskärningen.

---

## 7

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 7.1. Det finns ingen vinst i detta projekt.
- 7.2. Boende i västra Trosa och väster om Trosa använder Västerljungsvägen och Smäckbrogatan för att komma till Trosa C. Möjligen skulle boende på Tureholmslandet använda en västlig infart för att komma till Vagnhärad och E4.
- 7.3. Ekonomiskt oförsvarbart och helt förkastligt.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
5(29)



#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 7.1. En samhällsekonomisk bedömning har genomförts och visar att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt, det vill säga att de positiva effekterna av ombyggnaden/ nybyggnaden överväger investeringskostnaden och de negativa nyttorna.
- 7.2. En ny infart till västra Trosa kommer utöver att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Om den nya vägen byggs förväntas trafiksiffrorna i centrala Trosa bli oförändrade. Om den nya vägen inte byggs förväntas trafiksiffrorna däremot att öka till följd av ökad exploatering.
- 7.3. Trafikverket noterar synpunkten.

## 8

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 8.1. Hon är emot att skattemedel används till denna onödiga väg.
- 8.2. Behöver man inte åka in till Trosa och handla eller bor så till så att man måste åka in mot Trosa centrum kan man redan idag använda väg 219 och Västerljungsvägen. Ska vi kunna behålla ett aktivt och levande centrum i Trosa stad måste det vara lättåtkomligt för invånare att ta sig till affärerna där. Eftersom flertalet av invånarna i Trosa kommun bor utanför stadskärnan behöver de använda bilen för att kunna ta sig dit. Förstår inte alls hur infart västra Trosa skulle kunna tillföra något mer än de alternativ som redan finns idag.

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 8.1. Trafikverket noterar detta
- 8.2. Den planerade nya vägsträckningen bedöms skapa ett förändrat trafikflöde i och förbi Trosa tätort där trafik som ska från östra delen av Trosa till den västra kan åka utanför stadskärnan. Konsekvenserna bedöms som positiva för trafiken då den nya vägen underlättar för transporter mellan östra och västra delen av Trosa. Trafiksiffrorna i centrala Trosa förväntas dock bli oförändrade även om den nya vägen byggs. Om den nya vägen inte byggs förväntas dock trafiken i centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering.

## 9

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 9.1. Bygg inte denna väg. Bevara naturen kring Västra Fän.

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 9.1. Trafikverket noterar synpunkten.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
6(29)



## 10

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 10.1. Ifrågasätter byggandet av vägen i grönområde. Att vägen skulle motverka regeringens miljömål och inte bidra till en hållbar utveckling.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 10.1. Trafikverket noterar synpunkten. I arbete med att ta fram en vägplan görs avväganden mellan olika intresse och uppsatta mål. Den samlade bedömningen har resulterat i den vägdragning som redovisas i vägplanen.

## 11

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 11.1. Säger nej till projektet, ser inte vinningen med åtgärden.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 11.1. Trafikverket noterar synpunkten.

## 12 Försvarmakten

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 12.1. Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 12.1. Trafikverket noterar detta.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
7(29)



## 13 Naturvårdsverket

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 13.1. Naturvårdsverket avstår yttrande i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 13.1. Trafikverket noterar detta.

## 14 Sörmlandstrafiken, Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 14.1. De är viktigt att kollektivtrafiken får god framkomlighet i de nya korsningarna med Västra Infarten. Föreslagen utformning med 2 förskjutna trevägskorsningar där trafiken på infarten prioriteras, vilket inte gynnar kollektivtrafiken dvs. sämre framkomlighet än i dag.
- 14.2. De saknar beskrivning hur befintlig hållplats vid Uttervägen ska placeras. Detta och möjlighet att anlägga nya hållplatser i anslutning till ny cirkulationsplats 218 bör diskuteras i detaljprojekteringen.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 14.1. Trafiken på den nya förbifarten har medvetet prioriterats. Avsikten är att så många trafikanter som möjligt ska välja den nya infarten.
- 14.2. Trafikverket tar med sig denna synpunkt till den fortsatta detaljprojekteringen.

## 15 Vattenfall Eldistribution AB

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 15.1. Önskar förtydligande i Samrådsredogörelsen, sidan 3, 5 och 22, att Vattenfall skrivs "Vattenfall Eldistribution AB" för att klargöra vilket av Vattenfalls företag som avses.
- 15.2. De hänvisar till Knut Hawby som i kontakt med Vattenfall svarat:
  - "Innan vi startar en produktion så måste vi flytta (eller göra någon annan åtgärd) på de ledningar som berörs. Inför det arbetet upprättar Trafikverket avtal (projekteringsavtal och genomförandeavtal) och i normalfallet så får Ledningsägaren (i detta fall Vattenfall) genomföra vad som har avtalats och



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
8(29)



Trafikverket bekostar detta. Vi kan inte teckna något avtal med Ledningsägare innan vi har en finansiering och med större säkerhet kan veta när en eventuell produktion kan genomföras.”

Med denna förutsättning och att det hålls ett fortsatt bra samarbete avseende samordning med Vattenfalls ledningar har Vattenfall inget ytterligare att erinra i detta ärende.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 15.1. Trafikverket noterar detta och inför önskad ändring i samrådsredogörelsen
- 15.2. Trafikverket noterar detta.

---

16

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 16.1. I ett antal skrivelser har Kjellström ifrågasatt den samhällsekonomiska beräkningen. Främst är det riktigheten av de framräknade restidsvinsterna, vilka är största bidraget till lönsamheten, som ifrågasätts. Beräkningar som Kjellström gjort i egna excelark visar enligt honom på betydligt lägre restidsvinster.
- 16.2. Klimat och miljövinster underskattats i beräkningen.
- 16.3. Effekter av ökat trafikflöde enligt tidigare antaganden eller av minskad trafik enligt Trafikverkets klimatscenario har inte analyserats.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 16.1. Trafikverket har i e-post under granskningstiden besvarat frågor angående den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord. Trafikverket svarar under granskningstiden att de samhällsekonomiska beräkningarna är komplexa att man översiktligt tittat på Kjellströms beräkningar och funnit att de uppenbart ger ett felaktigt resultat. Det är viktigt att förstå att det är två vägnät som jämförs med varandra och det är skillnaden mellan hela vägnäten före och efter utbyggnad som ska jämföras när man räknar fram restidsvinster, fordonskostnader miljökostnader mm. Man kan inte titta på vinsterna på enskilda passager man måste jämföra de två vägnäten totalt. Att diskutera enskilda ingångsvärden i kalkylen är meningslöst då alla kalkyler som Trafikverket genomför har samma ingångsvärden. Trafikverkets experter har granskat den samhällsekonomiska beräkningen i flera steg och känner sig trygga med att det resultat som redovisats har räknats fram med de förutsättningar som Trafikverket fastställt för alla projekt i landet.
- 16.2. Den samhällsekonomiska beräkningen visar att klimatutsläppen från trafiken kommer att minska om den nya vägen byggs, främst till följd av minskad restid. Klimatutsläppen från de arbeten som krävs för att bygga den nya vägen är en negativ post som inte värderats i kalkylen. Trafikverkets upphandlingar av byggentreprenörer innehåller numera ofta en morot där entreprenören kan erhålla en bonus om man använder metoder och material som minskar klimatutsläppen utifrån en given nivå som Trafikverket anger i respektive upphandling.
- 16.3. Trafikverket har baserat sin samhällsekonomiska beräkning på de generella trafikuppräkningsstalen för Södermanlands län vilket är en mer försiktig bedömning jämfört med de lokala prognoser som använts i tidigare beräkningar. En av anledningarna till att den lägre prognosen använts är att projektet ska kunna jämföras med andra projekt. Om man istället använt de lokala prognoserna kan man förvänta sig att lönsamheten skulle bli högre jämfört med den nu framräknade.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
9(29)



## 17

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 17.1. Kan aldrig bli mindre trafik på Smäckbron genom att tillåta exploatering av Tureholmshalvön.
- 17.2. Enkelrikta Smäckbrogatan och begränsa vikten på fordonen och gör vägen förbi skolan som huvudväg, samt flytta skolan! Blir ett betydligt mindre ingrepp i miljön och ekonomin.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 17.1. Den nya infarten till västra Trosa planeras för att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, och kommer även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Om den nya infarten byggs förväntas oförändrade trafikflöden i centrala Trosa. Om inte den nya infarten byggs kommer trafiken i centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering.
- 17.2. Trafikverket noterar synpunkten.

## 18

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 18.1. Projektet är feltänkt och behövs inte. Om ny väg byggs så kommer många av dessa fordon adderas till befintliga fordon på väg 218, då blir det mer trafik i Trosa.
- 18.2. Saknar konsekvensanalys om vad exploateringen av 675 fastigheter kräver för utbyggnad av barnomsorg, skola och övriga medborgliga tjänster.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 18.1. Trafikverket noterar detta. Den planerade nya vägsträckningen bedöms skapa ett förändrat trafikflöde i och förbi Trosa tätort där trafik som ska från östra delen av Trosa till den västra kan åka utanför stadskärnan. Konsekvenserna bedöms som positiva för trafiken då den nya vägen underlättar för transporter mellan östra och västra delen av Trosa. Trafiksiffrorna i centrala Trosa förväntas dock bli oförändrade även om den nya vägen byggs. Om den nya vägen inte byggs förväntas dock trafiken i centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering.
- 18.2. Trafikverket noterar synpunkten. Frågan ska ställas till Trosa kommun.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
10(29)



## 19

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 19.1. Anser inte att infarten skall byggas. Även synpunkter på hur vägen finansieras och vad skattepengarna borde gå till.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 19.1. Trafikverket noterar detta. Finansieringsfrågan behandlas ej i vägplaneprocessen.

## 20

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 20.1. Ifrågasätter om vägen är nödvändig. Önskar i stället att väg 219 och 218 ses över.  
20.2. Har någon miljökonsekvensutredning gjorts.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 20.1. Trafikverket noterar synpunkten.  
20.2. Trafikverket har tagit fram en miljöbeskrivning. Länsstyrelsen beslutade i oktober 2012 att projektet med ny förbindelse mellan östra och västra Trosa inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, då ställs inte krav på särskild miljökonsekvensbeskrivning.

## 21

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 21.1. Tycker inte projektet ska byggas på grund av dålig lönsamhet. Skriver att pengarna i stället bör satsas på vägunderhåll.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 21.1. Trafikverket noterar detta. Finansieringsfrågan behandlas inte i vägplanerprocessen.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
11(29)



## 22

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 22.1. Framför att vägen inte bör byggas, då det ej finns behov av den för boende på Lagnö. Föreslår istället en cykelbana från Lagnö till Trosa centrum.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 22.1. Trafikverket noterar synpunkten.
- 

## 23

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 23.1. Tycker inte att projektet bör genomföras. Anser att det ger längre väg för boende på Lagnö som ska till Trosa centrum. Anser att pengarna bör satsas på en cykelväg mellan Lagnö och Trosa i stället.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 23.1. Trafikverket noterar synpunkten.
- 

## 24

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 24.1. Framför att projektet inte bör genomföras då trafiken ändå kommer att öka på Smäckbron.  
24.2. Negativ till kommunens finansieringsmodell med avgifter på tomter på bl.a. Tureholmshalvön, då dessa inte direkt drar nytta av vägen. Ser hellre att pengarna används för andra investeringar som belysning i Lagnöviken och cykelväg. Önskar också att kommunen ser över var det är mest lämpligt för ytterligare exploatering.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
12(29)



---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 24.1. Trafikverket noterar detta. Om den planerade nya vägsträckningen byggs medför detta ett oförändrat trafikflöde Trosa tätort. Om den nya infarten inte byggs kommer dock trafiken centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering. Konsekvenserna bedöms som positiva för trafiken då den nya vägen underlättar för transporter mellan östra och västra delen av Trosa.
- 24.2. Finansieringsfrågan behandlas inte i vägplanprocessen.

---

25

Företrädare \_\_\_\_\_ -

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 25.1. Ifrågasätter behovet av vägen. Motsätter sig att kommunen lånar pengar för projektet samt att dragningen går genom rekreationsområde.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 25.1. Trafikverket noterar synpunkterna. Finansieringsfrågan behandlas inte i vägplanprocessen.

---

26

Företrädare \_\_\_\_\_ -

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 26.1. Är emot projektet infart Trosa.
- 26.2. Undrar hur om det verkligen kommer att byggas 670 bostäder som sägs finansiera vägen. Anser att bostäderna bör byggas först, sedan se om det finns behov av ny väg.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 26.1. Trafikverket noterar detta.
- 26.2. Finansieringsfrågan behandlas ej i vägplanprocessen. Behovet av bostäder eller om de verkligen kommer att byggas är en helt kommunal fråga.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
13(29)



---

## 27

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 27.1. Tycker inte att det är en bra idé att göra den här ändringen.
- 27.2. Ser hellre att det byggs fler gång/cykelvägar mellan orterna så att man säkert kan röra sig så istället för att ta bilen. Det finns betydligt mycket mer viktiga saker man behöver satsa på i kommunen innan man ens bör tänka tanken på den här frågan. Ser inte att behovet finns ens.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 27.1. Trafikverket noterar synpunkten.
- 27.2. Trafikverket noterar synpunkterna. Frågan om att bygga fler gång- och cykelvägar är ingen som behandlas i denna vägplan. Avvägningen mellan att utveckla exploateringen i den västra delen av Trosa och att satsa på andra viktiga saker är en kommunal fråga och denna avvägning tas inte upp i vägplanen.

---

## 28

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 28.1. Tydligt nej mot byggandet av infarten. Kommunen har inte råd och har inte invånarnas medhåll i detta.
- 28.2. Finansieringen är mycket osäker. Man förstör fina natur o promenadvägar. Vägen behövs inte, vilka ska använda den? Det finns ju redan väg på sträckan Vagnhärad-Västerljung-Trosa. Öppna ett systembolag i Vagnhärad istället så slipper de åka till Trosa.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 28.1. Trafikverket noterar synpunkten. Finansieringsfrågan behandlas ej i vägplanen.
- 28.2. Trafikverket noterar detta. En ny infart till västra Trosa ska, utöver att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Om den nya vägen inte byggs kommer Trafiken i centrala Trosa att öka till följd av utökad exploatering. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och den samlade bedömningen har resulterat i den dragning som föreslås i vägplanen. Finansieringsfrågan behandlas ej i vägplanen. Placering av Systembolag är inget som behandlas i vägplaneprocessen.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
14(29)



---

## 29

Företrädare -

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 29.1. Är emot att infarten genomförs. Anser att projektet kommer förstöra och försämra tillgången till skog och natur vilket är anledningen att de bor i Trosa kommun.
- 29.2. Anser att projektet är för dyrt, felanvändning av skattepengar, jämfört med nytta för Trosa kommuns invånarna.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 29.1. Trafikverket noterar detta. I framtagandet av vägplanen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Det blir dock en barriäreffekt för det rörliga friluftslivet. För att underlätta för gående att passera den nya vägen så kommer en planskild passage ordnas öster om bergskärningen.
- 29.2. Trafikverket noterar detta. Finansieringsfrågan behandlas ej i vägplaneprocessen.

## 30

Företrädare -

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 30.1. Utifrån väl kända argument så är min uppfattning att projektet Infart västra Trosa skall avbrytas, och vägen inte skall byggas.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 30.1. Trafikverket noterar ställningstagandet.

## 31

Företrädare -

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 31.1. Skjut upp planerna på ny infart till dess att större behov föreligger. Avlastning av Smäckbrogatan och Nyängsvägen ser ändå inte ut att bli.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
15(29)



---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 31.1. Trafikverket noterar synpunkten. Om den nya infarten byggs kommer trafiken i centrala Trosa att bli oförändrad. Om den nya infarten inte byggs kommer däremot trafiken i central Trosa att öka till följd av ökad exploatering.

---

## 32

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 32.1. Anser att det är onödigt att lägga pengar på den planerade infarten när kommunen är så belånad som den är i nuläget. Tror att problemet kan lösas med enklare medel, genom åtgärder på Nynäsvägen som ökar framkomligheten.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 32.1. Trafikverket noterar synpunkten. Hur kommunen finansierar sin del av byggandet av infarten ligger utanför ramen för vägplaneprocessen. Nyängsvägen är smal och går förbi en skola. Oskyddade trafikanter, varav många barn, rör sig längs vägen och korsar vägen för att nå skolan och intilliggande bostäder. Hastighetsgränsen på vägen är på större delen av sträckan 30 km/h. Bron över Trosaån har heller inte full bärlighet. Att öka trafiken på denna gata skulle medföra negativa effekter på trafiksäkerhet och miljön för närboende skulle bli sämre till följd av bland annat ökat buller.

---

## 33

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 33.1. Anser inte att vägen ska byggas. Ingen behöver den. Varken idag eller i framtiden och kommunen har inte råd.  
33.2. Ser hellre att pengarna investeras i Västerljungsvägen och trafiken västerut ledas genom Vagnhärad istället, vilket också är den ort som främst ska expandera. Den nya vägen löser inte heller problemet med trafiken från väster mot Trosa centrum, och det är både kortare och snabbare att åka till motorvägen via Vagnhärad.  
33.3. Infarten förstör vacker natur och rekreationsområden.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 33.1. Trafikverket noterar detta. En ny infart till västra Trosa ska, utöver att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Om den nya infarten byggs förväntas trafiken i centrala Trosa bli oförändrad. Om nya infarten inte byggs kommer däremot trafiken i centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
16(29)



TRAFIKVERKET

- 33.2. Trafikverket noterar synpunkten. Hur kommunen finansierar sin del av projektet ligger dock utanför vägplaneprocessen.
- 33.3. I framtagandet av planen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Det blir dock en barriäreffekt för det rörliga friluftslivet. För att underlätta för gående att passera den nya vägen så kommer en planskild passage ordnas öster om bergskärningen.

---

## 34

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 34.1. Förstår inte varför kommunen vill bygga denna väg. Vem ska använda den? Så länge inte de andra broarna över Trosaån stängs av kommer trafiken på befintliga broar öka!
- 34.2. Framför synpunkter på att pengar i stället borde gå till underhåll av befintliga vägar och cykelvägar, gatlampor. Framför även att exploatering av Trosa kommun bör koncentreras till Östra sidan av Trosa ån.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 34.1. Trafikverket noterar synpunkten. En ny infart till västra Trosa ska, utöver att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Om den nya infarten byggs förväntas trafiken i centrala Trosa bli oförändrad. Om nya infarten inte byggs kommer däremot trafiken i centrala Trosa att öka till följd av ökad exploatering.
- 34.2. Trafikverket noterar synpunkten. Hur kommunen finansierar sin del av projektet ligger dock utanför vägplaneprocessen.

---

## 35

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 35.1. Vägen behövs inte för Trosas utveckling. Att finansiera vägen genom exploatering av Tureholmshalvön och därigenom riskera att störa det rika djur och naturlivet är dessutom helt oacceptabelt.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 35.1. Trafikverket noterar synpunkten. Hur kommunen finansierar sin del av projektet ligger dock utanför vägplaneprocessen. Vid framtagandet av planen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Det blir dock en barriäreffekt för det rörliga friluftslivet och för viltet – stort som smått samt groddjur. Effekten blir att djur får svårare att passera i området, särskilt i väster där det blir en bergskärning genom skogen. Vid Trosaån kommer det vid normalflöden att finnas en strandpassage för småvilt. Konsekvensen bedöms sammantaget bli måttlig då det inte kommer att vara något viltstängsel och hastigheten på vägen ska vara högst 60 km/h, djuren kommer således att kunna passera både öster och väster om bergskärningen.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
17(29)



### 36

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 36.1. Protesterar mot genomförande av förbifarten genom Hungaskogen. Det är inte rätt sätt att lösa trafikproblem på Smäckbrogatan. Andra alternativ behöver utredas innan man förstör alla naturvärden.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 36.1. Trafikverket noterar synpunkten. Vid framtagandet av planen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Den samlade bedömningen som gjorts har resulterat i den föreslagna vägdragningen. I tidigare skede har det genomförts en förstudie samt en lokaliseringsutredning där alternativa vägförslag studerats.

### 37

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 37.1. Vill ej att den planerade infarten genomförs. Anser att den förstör skog och natur i Hunga.  
37.2. Tror ej att västra Trosa – Tureholmshalvön – kommer att växa så betydligt som kommunen planerar. Ifrågasätter kommunen finansiering av vägen kopplat till exploateringsavgifter och lån. Ser hellre åtgärder på befintliga vägar.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 37.1. Trafikverket noterar synpunkten. I framtagandet av planen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Den samlade bedömningen som gjorts har resulterat i den föreslagna vägdragningen.  
37.2. Trafikverket noterar detta. Hur kommunen finansierar sin del av projektet ligger dock utanför vägplaneprocessen.

### 38

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 38.1. Anser inte att projektet infart Trosa ska genomföras. Vill behålla Trosaåns dalgång och Hungaskogen för rekreation för nuvarande och kommande invånare/besökare. Utveckla i stället befintlig infrastruktur.  
38.2. Trosa tätort växer på den östra sidan om Trosaån. Det räcker för kommunen att ta hand om denna expansion.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
18(29)



TRAFIKVERKET

- 38.3. Infart Västra Trosa är inte samhällsekonomiskt lönsam. Förmodligen lär den också kosta mer än budgeterade 155 miljoner kronor.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 38.1. Trafikverket noterar synpunkten. Vid framtagandet av vägplanen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Den samlade bedömningen som gjorts har resulterat i den föreslagna vägdragningen.
- 38.2. Trafikverket noterar synpunkten. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 38.3. En samhällsekonomisk bedömning har genomförts och visar att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt, det vill säga att de positiva effekterna av ombyggnaden/ nybyggnaden överväger investeringskostnaden och de negativa nyttorna. Väger man dessutom in negativa effekter som inte värderats, tex barriäreffekter, effekter på landskapsbilden mm så är lönsamheten mer svårbedömd.

---

### 39 Naturskyddsföreningen Trosabygden

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 39.1. Naturskyddsföreningen anser fortfarande att byggandet av Trosa Västra Infart inte bör ske. Anser att det finns alternativ med befintligt vägnät.
- 39.2. Ifrågasätter att nya trafikföringen kommer att minska koldioxidutsläppen.
- 39.3. Anser att det finns mer lämpliga platser för Trosa kommun att exploatera, med mindre klimatpåverkan.
- 39.4. Anser att Hunga strövområde är en viktig del i det sammanhängande grönstråket mellan Trosa och Vagnhärad.
- 39.5. Ifrågasätter att den samhällsekonomiska analysen skulle vara positiv. Ta med klimateffekterna i bedömningen.
- 39.6. Framför att framkomligheten i centrala Trosa knappast kommer att vara positiv, så länge viktiga målpunkter finns kvar där. Trafiken i de centrala delarna kommer att öka med en ökad exploatering.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 39.1. Trafikverket noterar detta yttrande. I tidigare skeden har en förstudie och en lokaliseringsutredning genomförts där man tittat på alternativa lösningar. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och den samlade bedömningen har resulterat i den vägdragning som redovisas i vägplanen.
- 39.2. Den samhällsekonomiska kalkylen visar att klimatutsläppen minskar jämfört med om den nya infarten inte byggs. Dock ger klimatutsläppen från de arbeten som krävs för utbyggnad av vägen ett negativt tillskott till klimatkalkylen.
- 39.3. Var Trosa kommun ska utföra sin framtida exploatering behandlas inte i vägplaneprocessen. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 39.4. I framtagandet av planen har man gjort avväganden mellan olika intressen. Det blir dock en barriäreffekt för det rörliga friluftslivet. För att underlätta för gående att passera den nya vägen så kommer en planskild passage ordnas öster om bergskärningen. Effekten blir att djur får svårare att passera i området, särskilt i väster där det blir en bergskärning genom skogen. Vid Trosaån kommer det vid normalflöden att finnas en strandpassage för småvilt. Konsekvensen bedöms sammantaget bli måttlig då det inte kommer att vara något viltstängsel och hastigheten på vägen ska vara högst 60 km/h, djuren kommer således att kunna passera både öster och väster om bergskärningen.
- 39.5. En samhällsekonomisk bedömning har genomförts och visar att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt, det vill säga att de positiva effekterna av ombyggnaden/nybyggnaden överväger investeringskostnaden och

Trafikverket  
Box 1140  
631 80 Eskilstuna  
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Knut Hawby  
Investering  
Direkt: 010-124 01 50  
E-post: knut.hawby@trafikverket.se

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
19(29)



de negativa nyttorna. Den samhällsekonomiska kalkylen visar att klimatutsläppen minskar jämfört med om den nya infarten inte byggs. Dock ger klimatutsläppen från de arbeten som krävs för utbyggnad av vägen ett negativt tillskott till klimatkalkylen.

- 39.6. En ny infart till västra Trosa ska, utöver att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Trafiken i centrala Trosa kommer att bli oförändrad om den nya vägen byggs. Om den nya vägen inte byggs kommer däremot trafiken i centrala Trosa att öka till följd av framtida exploatering.

---

## 40

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 40.1. Utveckla Trosa UTAN Infart Västra Trosa. Vi behöver behålla Trosaåns dalgång och Hungaskogen för rekreation för nuvarande och kommande invånare/besökare.
- 40.2. Trosa tätort växer redan så det knakar på östra sidan om Trosaån. Det räcker för kommunen att ta hand om denna expansion.
- 40.3. Infart Västra Trosa kommer, genom all trafik som blir, att bullerstöra kulturlandskapet kring Tureholms slott och mot Västerljung.
- 40.4. Vi behöver ta ansvar för klimatkrisen som vi har just nu. Det är fel tid att planera så att biltrafiken ökar.
- 40.5. Infart Västra Trosa är inte samhällsekonomiskt lönsam. Förmodligen lär den också kosta mer än budgeterade 155 miljoner kronor.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 40.1. Trafikverket noterar synpunkten. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och den samlade bedömning som gjorts har resulterat i den vägdragning som redovisas i planen.
- 40.2. Trafikverket noterar synpunkten. Det ingår inte i vägplaneprocessen att utreda var Trosa kommuns framtida exploatering ska ske. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 40.3. Inom ramen för arbetet med vägplanen har Trafikverket gjort en bullerutredning. Resultatet av utredningen visar att gällande riktvärden inte kommer att överskridas.
- 40.4. Den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord i projektet visar att klimatutsläppen från trafiken minskar något jämfört med om den nya förbifarten inte byggs, främst till följd av kortare resväg. De byggnadsarbeten som krävs för att få den nya vägen på plats har dock negativ påverkan på klimatkalkylen.
- 40.5. Den samhällsekonomiska beräkning som gjorts visar att den nya förbifarten har viss samhällsekonomisk lönsamhet när man tar hänsyn till de effekter som direkt kan värderas. Väger man dessutom in negativa effekter som inte värderats, tex barriäreffekter, effekter på landskapsbilden mm så är lönsamheten mer svårbedömd. Sannolikheten för att den angivna projektkostnaden överskrids har bedömts till 50%. På samma sätt har sannolikheten för att den angivna projektkostnaden underskrids bedömts till 50%.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
20(29)



TRAFIKVERKET

## 41

Företrädare

Namn

Adress

I yttrandet framförs följande:

- 45.1. Även effekterna av Trosa kommuns planerad exploatering av Tureholmshalvön ska beskrivas i vägplanen.
- 45.2. Frågor kring hur projektets klimatpåverkan har hanterats, under rubriken "Begränsad klimatpåverkan". Här framförs bland annat att det finns lämpligare platser att exploatera. Vidare ifrågasätts Trafikverkets svar på en tidigare skrivelse där man hävdar att Trafikverkets uppdrag inte är att planera för minskad Trafik.
- 45.3. Synpunkter och frågor kring klimatkalkylen som är framtagen i projektet.
- 45.4. Frågor kring finansieringsbeslut och tillväxt.
- 45.5. Frågor kring den samhällsekonomiska bedömningen i granskningshandlingen.
- 45.6. Redogörelse för överklagande av länsstyrelsens beslut att projektet inte medför betydande miljöpåverkan.
- 45.7. Frågor kring hur 4-stegsprincipen tillämpats.

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 41.1. Miljöbeskrivningen avgränsas till de effekter som rör projektet. Miljöbedömning av Trosa kommuns exploateringsplaner görs i den kommunala planeringsprocessen.
- 41.2. Miljöbeskrivningen avgränsas till de effekter som rör projektet. Av den samhällsekonomiska beräkningen framgår att klimatutsläppen från trafiken kommer att minska något jämfört med om inte den nya infarten byggs. Klimatutsläppen från själva anläggningsarbetet är naturligtvis också negativt ur ett klimatperspektiv. Trafikverkets upphandlingar av byggtreprenörer innehåller numera ofta en morot där entreprenören kan erhålla en bonus om man använder metoder och material som minskar klimatutsläppen utifrån en given nivå som Trafikverket anger i respektive upphandling. Trafikverket har i tidigare skrivelse motiverat varför man anser att dess uppdrag inte är planera för minskad trafik.

Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.

- 41.3. I de separata klimatkalkyler som Trafikverket tar fram hanteras endast effekterna av själva byggnationen. I den samhällsekonomiska analysen beräknas och värderas klimatutsläppen till följd av trafiken. I den samhällsekonomiska analysen har generella trafikuppräkningsstal för Södermanlands län använts.
- 41.4. Finansieringsfrågan är inte en del av vägplaneprocessen.
- 41.5. Underlaget till den sammanfattande texten kring den samhällsekonomiska bedömningen som redovisas i vägplanens plan- och miljöbeskrivningen är hämtad från den SEB (Samlad EffektBedömning) som tagits fram inom ramen för arbetet med vägplanen. Dokumentationen av den samlade effektbedömningen (SEB) har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida i samband med att vägplanen varit utställd för granskning.

I den samhällsekonomiska bedömningen värderas klimatpåverkan positivt främst beroende på minskat trafikarbete till följd av kortare resväg för flertalet trafikanter.

I den samlade effektbedömningens dokumentation finns restidsvinsterna beräknade.

I den samhällsekonomiska analysen har förutsatts att hastigheten på nuvarande vägnät kommer att vara densamma i framtiden, man har alltså inte spekulerat i en höjning till 100 km/h på Ådavägen (Väg 218).



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
21(29)



Någon känslighetsanalys för Trafikverkets klimatscenario har inte gjorts.

I den samhällsekonomiska analysen har man valt att använda de generella trafikuppräkningsstalen för Södermanlands län i stället för de lokala prognoserna till följd av Trosa kommuns planerade exploatering. Motiveringen till detta är att resultatet av den samlade effektbedömningen används som en parameter när man prioriterar mellan olika projekt. Vidare har de generella uppräkningsstalen bedömts som en mer försiktig prognos jämfört med den lokala prognosen. Om man istället skulle använda den lokala prognosen blir den samhällsekonomiska lönsamheten för projektet högre.

Trafiksiffrorna för väg 768 finns redovisade i plan- och miljöbeskrivningen för år 2040 och för år 2009. Någon särskild trafikräkning som redovisar hur trafiken i korsningen mellan väg 768 och väg 782 fördelar sig har inte genomförts.

- 41.6. Trafikverket har inget att tillägga.  
41.7. Fyrstegsprincipen har behandlats i förstudien. Med förstudien som grund drog Trafikverket slutsatsen att åtgärden "Bygg nytt" enligt steg 4 i 4-stegsprincipen är det enda rimliga åtgärdsalternativet.

---

## 42

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 42.1. Anser inte att projektet ska genomföras bland annat för att det har negativ påverkan på klimatet.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 42.1. Trafikverket har noterat ställningstagandet. Den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord i projektet visar dock att klimatutsläppen från trafiken minskar något jämfört med om den nya förbifarten inte byggs, främst till följd av kortare resväg. De byggnadsarbeten som krävs för att få den nya vägen på plats har dock negativ påverkan på klimatkalkylen.

---

## 43 Miljöpartiet de gröna Trosa

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 43.1. Miljöpartiet i Trosa är starkt emot byggandet av Infart Västra Trosa av flera skäl. De anser att den planerade exploateringen väster om Trosa som vägen skall möjliggöra, inte är förenlig med uthållig samhällsplanering. Därmed står angelägna samhällsperspektiv emot varandra och projektet bör därför inte genomföras även om det rent trafiktekniskt skulle bedömas som samhällsekonomiskt lönsamt.  
43.2. Framkomligheten i centrala Trosa kommer på intet vis att förbättras med förbifartsvägen. Föreslår andra åtgärder för att förbättra trafikflödet och öka trafiksäkerheten.  
43.3. Anser inte att bedömningen om miljö kvalitetsmålen är övertygande.  
43.4. Den samhällsekonomiska analys som gjorts, har enligt vår uppfattning, ett alltför begränsat perspektiv. Vår uppfattning är att det inte kan vara motiverat att investera statliga medel i projektet Infart västra Trosa.

---

Trafikverket  
Box 1140  
631 80 Eskilstuna  
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Knut Hawby  
Investering  
Direkt: 010-124 01 50  
E-post: knut.hawby@trafikverket.se

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
22(29)



TRAFIKVERKET

- 43.5. Om projektet genomförs anser vi det vara ett absolut krav att, i enlighet med kommunstyrelsens yttrande 2014-03-11, "flera möjligheter skapas för friluftslivet att korsa förbifarten planskilt, om möjligt kompletterade med trafiksäkra passager i plan".

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 43.1. Trafikverket noterar detta yttrande. Den samhällsekonomiska beräkning som gjorts visar att den nya förbifarten har viss samhällsekonomisk lönsamhet när man tar hänsyn till de effekter som direkt kan värderas. Vägar man dessutom in negativa effekter som inte värderats, tex barriäreffekter, effekter på landskapsbilden mm så är lönsamheten mer svårbedömd. Kommunen ansvarar för att planera för framtida exploatering. Vilka områden som kommunen väljer för sin framtida exploatering hanteras inte i vägplanen. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 43.2. En ny infart till västra Trosa ska, utöver att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster.
- 43.3. Den samhällsekonomiska beräkning som gjorts visar att klimatutsläppen från trafiken minskar om den nya infarten byggs. Klimatutsläppen från själva byggnationen ger dock ett negativt tillskott. Utbyggnadsförslaget bedöms vid en sammanvägning inte motverka miljökvalitetsmålet. Om man bygger den nya infaren förväntas trafiken i centrala Trosa att bli oförändrad. Om man inte bygger den nya infarten kommer trafiken i centrala Trosa dock att öka till följd av ökad exploatering.
- 43.4. En samhällsekonomisk bedömning har genomförts och visar att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt, det vill säga att de positiva effekterna av ombyggnaden/ nybyggnaden överväger investeringskostnaden och de negativa nyttorna.
- 43.5. För att tillgodose det rörliga friluftslivets tillgång till Hunga strövområde planeras en planskild passage under vägen alldeles öster den stora bergskärningen, nära det läge där Sörmlandsleden går idag. Sörmlandsleden kan med fördel, i framtiden, passera den nya infarten via den planerade passagen. Att bygga ytterligare passager kan inte anses ekonomiskt försvarbart.

---

## 44

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 44.1. Anser inte att projektet infart västra Trosa bör genomföras. Framför andra åtgärder inom den kommunala verksamheten som bör åtgärdas istället.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 44.1. Trafikverket noterar synpunkten. Finansieringsfrågan är inget som hanteras i vägplanprocessen. Hur prioriteringen ska göras mellan olika kommunala verksamheter är inte en fråga som hanteras i vägplanprocessen.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
23(29)



---

## 45

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 45.1. Framför att det är oacceptabelt att använda skattepengar till att bygga denna infart.
- 45.2. Vägen kommer påverka klimatet negativt
- 45.3. Han ifrågasätter konsultens/Swecos objektivitet vid framtagandet av handlingen.
- 45.4. Anser att problemet med framkomlighet kan lösas med att enkelrikta Smäckbron.
- 45.5. Anser att vägen gör ett för stort intrång i rekreationsområdet Hunga
- 45.6. Anser att anslutningen mellan 768 och den nya vägen bör utformas som en cirkulation.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 45.1. Trafikverket noterar synpunkten. Hur kommunen löser finansieringsfrågan hanteras inte i vägplaneprocessen.
- 45.2. Den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord i projektet visar att klimatutsläppen från trafiken minskar något jämfört med om den nya förbifarten inte byggs, främst till följd av kortare resväg. De byggnadsarbeten som krävs för att få den nya vägen på plats har dock negativ påverkan på klimatkalkylen.
- 45.3. Trafikverkets konsult har erhållit uppdraget genom offentlig upphandling.
- 45.4. Trafikverket noterar synpunkten. Att lösa trafiksituationen genom att enkelrikta smäckbro under vissa tider och som vi förstår det använda t.ex. Nyängsvägen som alternativ väg har ej studerats. Nyängsvägen är smal och går förbi en skola. Oskyddade trafikanter, varav många barn, rör sig längs vägen och korsar vägen för att nå skolan och intilliggande bostäder. Hastighetsgränsen på vägen är på större delen av sträckan 30 km/h. Bron över Trosaån har heller inte full bärighet. Att öka trafiken på denna gata skulle medföra negativa effekter på trafiksäkerhet även miljön för närboende skulle bli sämre till följd av bland annat ökat buller.
- 45.5. Vid framtagandet av vägplanen har man gjort avväganden mellan olika intressen, den sammanvägda bedömningen som gjorts har resulterat i den vägdragning som redovisas i vägplanen.
- 45.6. Trafikverket har utrett möjligheten med en cirkulationsplats för anslutning av väg 768. En cirkulationsplats tar mer mark i anspråk jämfört med en korsning enligt utredningsalternativ och bedöms vara en dyrare lösning jämfört med en korsningsutformning med ett trevägskäl, främst på grund av geotekniska förstärkningsåtgärder. En cirkulationsplats krävs inte heller med hänsyn till förväntade trafikströmmar.

---

## 46 Trosabygdens orienteringsklubb

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 46.1. Trosabygdens Orienteringsklubb har tidigare anfört olämpligheten med den nya vägens dragning genom Hunga strövområde.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
24(29)



- 46.2. Hade helst sett tunnelalternativet, då hade den kvarvarande mest värdefulla delen av strövområdet funnits kvar intakt. Dessutom finns i nuvarande plan endast en passage under vägen planerad, vilket vi inte kan acceptera. De har tidigare krävt minst två, och med bergsskärningen behövs tre passager, två på var sida av berget och en tredje uppe på berget över skärningen (bro). Då följer man de befintliga stigarna och därmed folks rörelser i området på ett bättre sätt.
- 46.3. Trosa kommun borde i ett tidigare skede ha förhandlat med de större markägarna om att göra Hunga strövområde till kommunalt naturreservat, så hade åtminstone det mesta av skogen funnits kvar
- 46.4. Grundproblemet är dock att vägen inte kommer att lösa problemen med framkomlighet på Smäckbrogatan och Nyängsvägen, då den planerade byggnationen väster om Trosa kommer att medföra en så pass ökad trafik att resultatet kommer att bli som nu, eller t.o.m. ännu värre.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 46.1. Trafikverket noterar denna synpunkt.
- 46.2. Trafikverket anser inte att det är ekonomiskt försvarbart att ha ytterligare planskilda passager.
- 46.3. Trafikverket noterar synpunkten, denna typ av frågor hanteras dock inte i vägplaneprocessen utan är en fråga att hantera för Trosa kommun.
- 46.4. En ny infart till västra Trosa planeras för att avlasta det befintliga vägnätet i centrala Trosa, samt även fungera som en förbindelse vilken knyter ihop de östra delarna av Trosa med befintliga och planerade bostadsområden i väster. Om den nya vägen inte byggs kommer

---

## 47 Vänsterpartiet Vagnhärad-Västerljung-Trosa

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 47.1. Projektet Infart Västra Trosa strider mot Trafikverkets uppdrag och plan.
- 47.2. Trafikverket brister i samverkan med Trosa kommun.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 47.1. I yttrandet hänvisas till sex punkter på sidan 4 i Trafikverkets förslag till plan för 2018-2029. Det dokument som hänvisas till är en kortversion av Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Infart Västra Trosa ingår inte i den nationella planen för transportsystemet utan behandlas i Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland.

Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och resultatet av den samlade bedömning som gjorts har resulterat i den vägdragning som redovisas i vägplanen.

- 47.2. Fyrstegsprincipen har behandlats i förstudien. Med förstudien som grund drog Trafikverket slutsatsen att åtgärden "Bygg nytt" enligt steg 4 i 4-stegsprincipen är det enda rimliga åtgärdsalternativet.

I yttrandet hänvisas till sex punkter på sidan 4 i Trafikverkets förslag till plan för 2018-2029. Som sagts ovan är det dokument som hänvisas till är en kortversion av Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Infart Västra Trosa ingår inte i den nationella planen för transportsystemet utan behandlas i Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
25(29)



## 48

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 48.1. Ifrågasätter Trosa kommuns finansiering av projektet.
- 48.2. Det förefaller som om exploateringsområdet Tureholmshalvön INTE har omfattats av detta arbete. Detta faktum finner jag högst anmärkningsvärt. En kompletterande miljöbeskrivning och en ny samhällsekonomisk bedömning borde göras där konsekvenserna av kommunens finansieringsbeslut från den 30 november 2017 tas med.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 48.1. Trafikverket noterar detta. Finansieringsfrågan enligt yttrandet behandlas ej i vägplaneprocessen.
- 48.2. Länsstyrelsen i Södermanlands län beslutade 2012-10-02 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ingen särskild miljökonsekvensbeskrivning tas fram i vägplanen. Däremot har miljöaspekterna inte lämnats åt sidan, då en miljöbeskrivning tagits fram inom ramen för arbetet med vägplanen. Länsstyrelsen ska arbeta utifrån ett statligt helhetsperspektiv och sektorsövergripande, man får förmoda att beslut om betydande miljöpåverkan togs med hänsyn till detta.

Miljökonsekvenserna av utökad exploatering på Tureholmshalvön är en fråga som inte behandlas i vägplanen, frågan hanteras i den kommunala planeringen.

---

## 49 Naturskyddsföreningen Sörmland

Företrädare

---

Namn

Adress

---

I yttrandet framförs följande:

- 49.1. Vägprojektet infart västra Trosa bör avbrytas.
- 49.2. Anser att projektet medför ökade klimatutsläpp.
- 49.3. Anser att den stora bergskärningen utgör ett stort ingrepp i möjligheterna till rekreation och friluftsliv i anslutning Trosa Tätort. Tillgången till bra närområden är viktigt för ett lokalsamhälle. Många som flyttar till Trosa värderar möjligheten till friluftsliv och rekreation samt tillgång till lugn miljö. Mycket utav detta planeras nu bort genom den planerade infarten.
- 49.4. Vägplanen saknar verkliga och moderna alternativ till föreslagna vägutbyggnaden.
- 49.5. Prioritera exploateringar på den östra sidan av Trosaån så behöver man inte bygga den nya infarten
- 49.6. Kulturlandskapet vid Tureholms slott och i Trosaåns dalgång är alldeles för värdefullt för att motivera vägutbyggnad med tillhörande exploateringsplaner.
- 49.7. Motsätter sig en dragning av ny väg genom Hunga strövområde på grund av negativa effekter på rekreation och friluftsliv.
- 49.8. Kulturlandskapet kring Tureholms slott och mot Västerljung bör inte trafik och bullerstöras
- 49.9. Trafiksituation på väg 218 kommer att försämrats utifrån ett redan idag kritiskt läge.
- 49.10. Utvecklingen av bostadsområden i Trosa tätort är fullt möjlig utan att Infart Västra Trosa byggs.
- 49.11. Lokalisering av bostadsområden som satelliter kring tätorten bidrar inte till en hållbar stadsstruktur.
- 49.12. Trosa kommun väljer det mest miljöpåverkande alternativet, alternativet med tunnel som föreslagits i tidigare utredning förordas istället för det alternativ med bergskärning som föreslås i vägplanen.

---

Trafikverket  
Box 1140  
631 80 Eskilstuna  
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Knut Hawby  
Investering  
Direkt: 010-124 01 50  
E-post: knut.hawby@trafikverket.se



- 49.13. Infart Västra Trosa motverkar kommunens uppsatta mål i dokumentet "Fastlagd kurs för Trosa". Den bostadsexpansion som pågår tar bort den småskalighet som tidigare var karakteristisk för Trosa.
- 49.14. Infart Västra Trosa strider mot utgångspunkter och mål för Trosa tätorts utveckling som anges i kommunens översiktsplan (2015)
- 49.15. Det behöver konkretiseras hur kommunen menar att översiktsplan 2015, miljöpolicy och miljöledningssystem, energi- och klimatplan stöttar en satsning på Infart Västra Trosa.
- 49.16. Tillämpning av steg 1 i fyrstegsprincipen vore att kommunen låter bli att expandera Trosa Tätort västerut. Det finns inget skäl till expansion både väster och söderut.
- 49.17. På vilken grund förväntas trafiksiffrorna bli oförändrade? Om befolkningen förväntas öka på Tureholmshalvön så skulle sannolikt trafiken öka.
- 49.18. Infart Västra Trosa strider mot målet "Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer". Hur menar Trafikverket och kommunen att detta mål ingreppen som den nya infarten medför bidrar till detta mål?

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 49.1. Trafikverket har noterat synpunkten
- 49.2. Den samhällsekonomiska beräkningen som är gjord i projektet visar att klimatutsläppen från trafiken minskar något jämfört med om den nya förbifarten inte byggs, främst till följd av kortare resväg. De byggnadsarbeten som krävs för att få den nya vägen på plats har dock negativ påverkan på klimatkalkylen.
- 49.3. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och den samlade bedömningen som gjorts resulterade i den vägdragning som föreslås i planen.
- 49.4. I tidigare skeden har en bedömning gjorts utifrån fyrstegsprincipen, vid denna bedömning har man kommit fram till att det fjärde steget i fyrstegsprincipen "Bygg nytt" är det enda rimliga alternativet för att kunna upprätthålla en acceptabel trafiksituation i Trosa i framtiden.
- 49.5. Synpunkten är noterad. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 49.6. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och den samlade bedömningen som gjorts resulterade i den vägdragning som föreslås i planen.
- 49.7. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra och den samlade bedömningen som gjorts resulterade i den vägdragning som föreslås i planen.
- 49.8. Inom ramen för arbetet med vägplanen har en bullerutredning utförts av denna framgår att gällande riktvärden för bullernivåer inte kommer att överskridas efter en utbyggnad enligt vägplanens förslag.
- 49.9. Trafikverket och Trosa kommun är medvetna om problematiken. Trafikverket och Trosa kommun har tillsammans tagit fram en åtgärdsvalsstudie för väg 218 mellan Trosa och väg E4. Just nu pågår arbetet med att ta fram en handlingsplan för vilka åtgärder man ska gå vidare med.
- 49.10. Synpunkten är noterad. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 49.11. Synpunkten är noterad. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 49.12. Alternativet med en tunnel genom berget har förkastats på grund av den högre projektkostnaden och de osäkerheter som ett tunnelbygge genom berget medför.
- 49.13. Synpunkten är noterad. Trafikverket och Trosa kommun anser att vägplanens förslag på ett bra sätt stödjer uppsatta mål i dokumentet "Fastlagd kurs för Trosa". I arbetet med vägplanen har olika mål och intressen vägts mot varandra och den samlade bedömning som gjorts resulterade i det förslag som redovisas i vägplanen.
- 49.14. Synpunkten är noterad. Trafikverket och Trosa kommun anser att vägplanens förslag på ett bra sätt stödjer översiktsplanens mål för Trosa kommuns framtida utveckling. I arbetet med vägplanen har olika mål och intressen vägts mot varandra och den samlade bedömning som gjorts resulterade i det förslag som redovisas i vägplanen.
- 49.15. Av vägplanens beskrivning framgår exempel på åtgärder som vidtagits enligt steg 1 i fyrstegsprincipen. Åtgärderna som föreslås i vägplanen utgår från Trosa kommuns planer på exploatering enligt översiktsplanen. Vid arbetet med vägplanen har olika mål och intressen vägts mot varandra och den samlade bedömning som gjorts resulterade i det förslag som redovisas i vägplanen.

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
27(29)



- 49.16. Synpunkten är noterad. Trosa kommun har i gällande översiktsplan tydligt uttryckt att man vill utöka exploateringen i områdena väster om Trosa.
- 49.17. Trafiken i centrala Trosa kommer bli oförändrad då den nya vägen byggs. Om den nya vägen inte byggs kommer däremot trafiken i centrala Trosa att öka till följd av framtida exploatering.
- 49.18. Syftet med den förslaget i vägplanen är att skapa en bättre miljö i centrala Trosa med acceptabla trafikförhållanden i framtiden. Efter att en avvägning gjorts mellan olika mål intressen är den samlade bedömning att den nya infarten är bra lösning för att förbättra den framtid trafiksituationen i Trosa.

---

## 50

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 50.1. Framför synpunkten att infart Västra Trosa inte alls ska genomföras.
- 50.2. Tycker att den nya infarten inte behövs, att den inte är trafiksmart, att den medför negativa miljökonsekvenser.
- 50.3. Tror att huvudsyftet med projektet är att underlätta för en av de tre stora markägarna på Tureholmshalvön att sälja tomter.
- 50.4. Att projektet är kostsamt för kommunens invånare.
- 50.5. Önskar att Trafikverket kan förhindra att Trosa kommun från att genomdriva projektet.

---

Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 50.1. Trafikverket har tagit del av synpunkten
- 50.2. Trafikverket har tagit del av synpunkterna
- 50.3. Huvudsyftet med projektet är att skapa en trafiksituation som är acceptabel när Trosa kommun utökar exploateringen av området väster om Trosa.
- 50.4. Projektet har visserligen en relativt hög projektkostnad men den samhällsekonomiska bedömningen som gjorts visar på samhällsekonomisk nytta.
- 50.5. Projektet är ett samarbetsprojekt mellan Trosa kommun och Trafikverket. Projektet planeras och genomförs i samförstånd mellan parterna.

---

## 51 Lantbrukarnas Riksförbund Södermanland

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 51.1. Trafikverkets förslag innebär att en stor andel brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Man påtalar att jord- och skogsbruksmark är skyddad 3 kap 4 § miljöbalken. LRF bedömer att det inte är nödvändigt att ta så mycket jordbruksmark i anspråk som planen föreslår och att vägen kunde placeras på ett mer gynnsamt sätt från ett jordbruksmarks perspektiv.
- 51.2. Det är endast den kortsiktiga kostnaden som Trafikverket har övervägt och att man inte tagit hänsyn till vad den ianspråktaga marken kan producera i generationer framöver.



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
28(29)



TRAFIKVERKET

- 51.3. Man hänvisar till den livsmedelsstrategi som riksdagen har antagit, vilken kortfattat innebär att man ska öka produktionen av mat i Sverige, öka tillväxten i livsmedelsbranschen och skapa fler arbetstillfällen inom livsmedelsnäringen.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 51.1. Vid framtagandet av vägplanen har ett flertal olika intressen vägts mot varandra. Vägens linjedragning har i största möjligaste mån anpassats för att göra så lite intrång i jordbruksmarken som möjligt. Vägens placering har även anpassats så att kvarvarande jordbruksmark ska kunna brukas på ett rationellt sätt. I Trosa kommuns översiktsplan är delar av jordbruksmarken, direkt väster och öster om Trosaån, som tas i anspråk för den nya vägen utpekade som område för framtida exploatering.
- 51.2. Vid framtagandet av vägplanen har olika intressen vägts mot varandra. I den samhällsekonomiska bedömningen har värdet av det framtida bortfallet i livsmedelsproduktionen inte värderats direkt, dock har kostnaden för inlösen av jordbruksmarken tagits med i bedömningen.
- 51.3. Trafikverket har noterat yttrandet och vill även här påpeka att man vid framtagandet av vägplanen har vägt olika intressen mot varandra vilket resulterat i den föreslagna vägdragningen.

---

## 52 Trosa kommun

Företrädare \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

I yttrandet framförs följande:

- 52.1. Projektet är ett betydelsefullt projekt för kommunen vilket visar i att kommunen är medfinansierad och betalar 60% av kostnaderna.
- 52.2. Infart Västra Trosa utgör en viktig faktor för att sprida tillväxten i kommunen då framtida exploatering i stor utsträckning kommer att ske väster och sydväst om Trosa. Vägen är en viktig del i att minska de negativa effekterna av fordonstrafiken på den riksintressanta kulturmiljön i stadskärnan.
- 52.3. Trosa kommun betonar vikten av att arbetet med projektet fortskrider mot fastställande av planen, särskilt då projektet föreslås vara ett av de infrastrukturprojekt som lyfts fram i den regionala infrastrukturplanen för kommande planperiod.
- 52.4. Mellan bostadsområdet Västra Fän och väg 218 föreslås i vägplanen en gång- och cykelväg parallellt med den nya infarten. Trosa kommun önskar att denna gång- och cykelväg inte ska utgöra ett separat projekt samt att kostnaderna ska fördelas på samma sätt som för vägen i övrigt där Trosa kommun betalar 60% och Trafikverket betalar 40%.
- 52.5. Det är av betydelse att trafiken verkligen leds in på den nya infarten som ska vara det naturliga valet för resande till de västra delarna av Trosa tätort och Tureholmshalvön. Det är viktigt att den Västra korsningspunkten utformas så att den underlättar detta flöde.

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Öst

- 52.1. Trafikverket har hittills under projektets planeringsfas i samarbetet med Trosa kommun noterat hur viktig Trosa kommun anser att den nya vägen är för kommunens framtida utveckling.
- 52.2. Av vägplanens beskrivning framgår att syftet med projektet är att minska de negativa effekterna som en ökad trafik till följd av utökad exploatering väster om Trosa medför.
- 52.3. Trafikverkets avsikt är att, efter upprättande granskningsutlåtande och eventuella ändringar av planen, skicka den till länsstyrelsen för tillstyrkan. Efter länsstyrelsens tillstyrkan kommer planen att skickas till Trafikverkets planeringsenhet för fastställelse.

Trafikverket  
Box 1140  
631 80 Eskilstuna  
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Knut Hawby  
Investering  
Direkt: 010-124 01 50  
E-post: knut.hawby@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/6825  
Projektnummer  
134151

Dokumentdatum  
2018-01-29  
Sidor  
29(29)



- 52.4. Trafikverket har i sitt beslut "Beslut om val av lokaliseringsalternativ för Infart Västra Trosa i Trosa kommun, Södermanlands län daterat 5/12 2016" skrivit att gång- och cykelvägen på denna sträcka är en helt kommunal angelägenhet men att man anser att åtgärden bör genomföras enligt kommunens önskemål.
- 52.5. Under framtagandet av vägplanen har Trafikverket haft en kontinuerlig dialog med Trosa kommun. I denna dialog har det tydligt framkommit att Trosa kommun vill ha en utformning som tydligt leder trafiken in på den nya infarten. Trafikverket anser att den utformning som föreslås i planen på ett bra sätt tillmötesgår dessa önskemål.
- 

För Trafikverket Region Öst den 2018-01-29.

Knut Hawby, projektledare

