



STADSARKITEKTKONTORET
planavdelningen

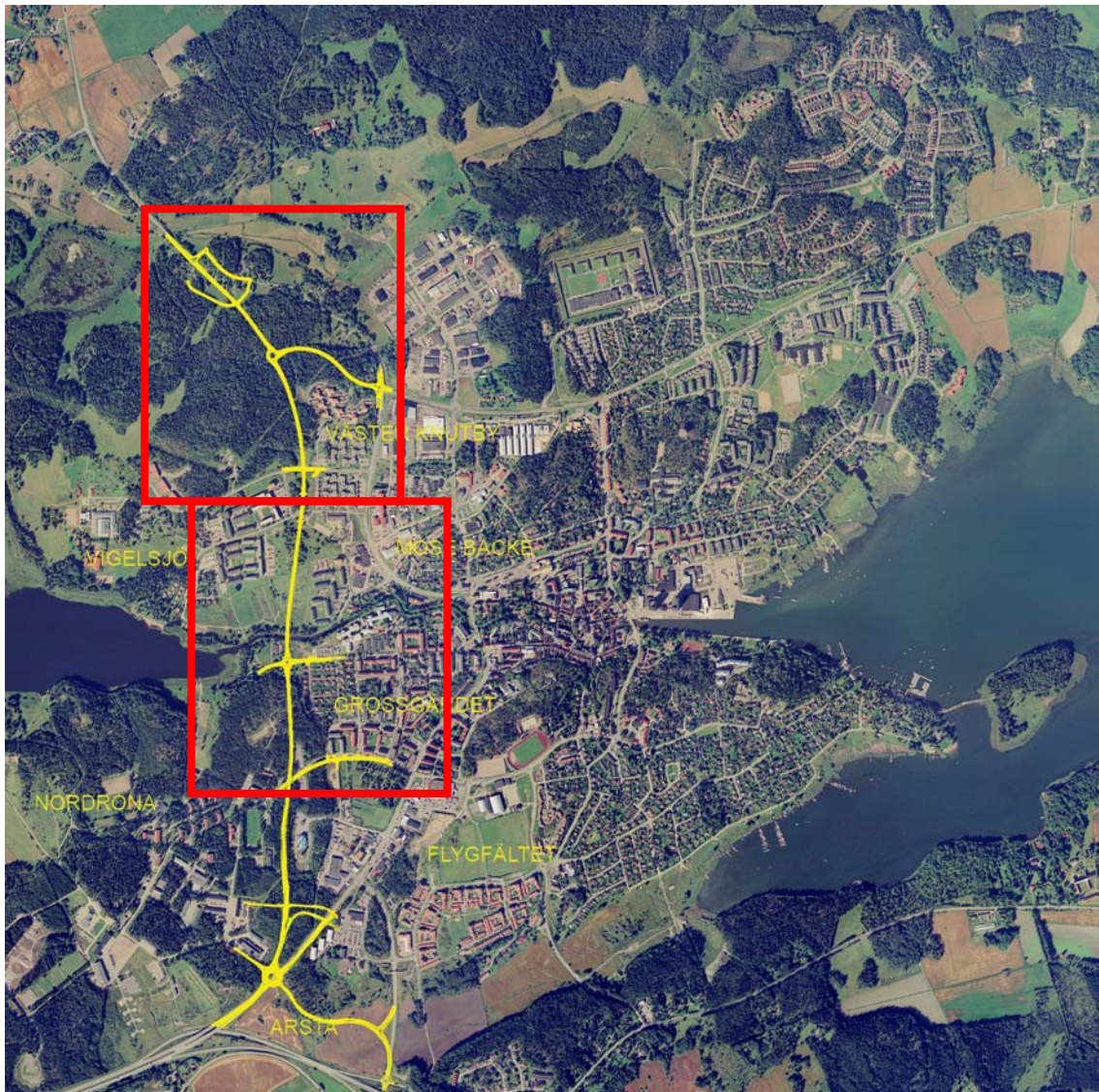
Utställningshandling 2006-09-07

Antagandehandling 2007-04-20

Detaljplan för Väg 76, delen förbi Norrtälje

Västra vägen i Norrtälje stad m.m.

Dnr 03-10089.214



PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget redovisas i följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning gemensam för detaljplanen och arbetsplanen för Västra vägen
- Fastighetsägarförteckning
- Utlåtande efter utställning av detaljplanen för Västra vägen

Övriga handlingar

För bakgrund och syfte med planförslaget för Västra vägen hänvisas till

- Planprogram
- Samrådsredogörelse
- Vägverkets arbetsplan för väg 76, Västra vägen.
- PM trafik upprättat 2007 (bilaga till denna beskrivning).

PLANENBESKRIVNINGENS OMFATTNING

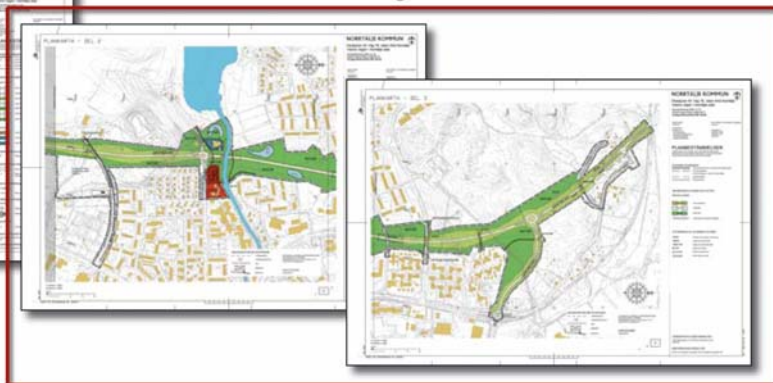
Denna beskrivning omfattar hela projektet Västra vägen samt övriga förändringar av väg- och gatusystemet, i naturområden och kvartersmark som planen omfattar.

Beskrivningen omfattar även den södra delen av projektet som brutits ut som en separat planhandling för möjligt genomförande tidigare än resterande delar norr därom. Den utbrutna del av planen för Västra vägen omfattar de delar av Västra Vägen och Kustvägen som oberoende av Västra vägen i övrigt kan forma en ny entré till staden med bussangöring, pendlarparkering och handelsområde i anslutning till denna.

Plankarta för ny utställning: del 1



Plankartor för antagande: del 2 & 3



PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Väg 76 leder idag genom centrala Norrtälje. Den blandade genomfartstrafiken (13% av trafiken) och lokaltrafiken mellan stadsdelarna norr och söder om Norrtäljeån innebär stora problem vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och störningar. Problemen är störst under sommartid.

Längs nuvarande väg 76, Stockholmsvägen, genom Norrtälje, finns en stor mängd gatukorsningar och enskilda utfarter. Det saknas utbyggda hållplatser och plan- och profilstandarden är delvis mycket låg.

Lokaltrafik blandas med genomfartstrafik, samtidigt som tung trafik och trafik med farligt gods passerar genom stadskärnan. Risk finns att miljöfarliga utsläpp når Norrtäljeån vid en trafikolycka inne i Norrtälje.

Gång- och cykelbanor finns utbyggda utmed väg 76, utom på delen vid Vinglebacke, där såväl gång- som cykelbanor och vägrenar saknas.

Avsaknaden av vänstersvängkörfält i kombination med de många in- och utfarterna och busshållplatser utan möjlighet för bussen att lämna körbanan innebär att framkomligheten begränsas under högttrafiktid. Helgtrafiken, speciellt fredagsdygn under sommarhalvåret, medför att flera hundra meter långa köer kan bildas. Köerna når vid vissa tillfällen ända ut på avfarten från E18

Sammantaget kan sägas att bristerna i vägstandard utgör ett växande problem för både genomfarts- och lokaltrafik, inte minst för de boende i centrala Norrtälje och utmed vägningsnittet vid Vinglebacke.

En ny genomfart erfordras i ett nytt läge väster om den centrala staden, för att en godtagbar trafik- och boendemiljö ska erhållas i centrala delarna av Norrtälje. Utöver genomfartsfunktionen kommer Västra vägen även fördela trafiken smidigare mellan stadens norra och södra delar.

Västra vägen ska enligt utvecklingsplanen för Norrtälje *"genomföras med en utformning som innebär en kombination av förbifart och huvudled i stadens trafiknät"*. E18, Västra vägen och Vätövägen, som del i en överordnad vägstruktur, ger en ram för stadens infarter och gatusystem."

Huvudinfarterna till staden kommer att utgöras av cirkulationsplatser, en i söder med en ny anslutning till Kustvägen, till Stockholmsvägen och en direktanslutning till Nordronaområdet. En cirkulationsplats ansluter Västra vägen till Esplanaden och Nordronaområdet och en cirkulationsplats i norr ansluter till Vätövägen och Estunavägen.

Roslagsleden får delvis ny sträckning i anslutning till ny sträckning för Kustvägen, som passeras planskilt med gångport under vägen.

Stegelbäcksgatan (alternativt Regementsgatan), Lommarvägen, en mindre lokalväg vid Vinglebacke samt gång- och cykelvägen kommer att korsa Västra vägen planskilt.

Från områden mellan vägen och omgivande kvartersmark planläggs som naturområden.

Planen syftar sammanfattningsvis bl a till

- att minska olycksriskerna för alla trafikanter

- att minska miljöstöringen i centrala Norrtälje
- att förbättra framkomligheten i Norrtälje stad
- att förbättra möjligheterna att ta hand om eventuella utsläpp från olyckor med farligt gods.
- att förbättra förutsättningarna för arbetspendling med kollektivtrafik.

Planen omfattar även planläggning för en förbättrad bussangöring och pendlarparkering i anslutning till huvudinfarten i söder samt för handel, småindustri och vårdbebyggelse. Se vidare under rubrik Kvartersmark nedan.

I samband med planläggningen släcks delar av äldre inaktuella planer för en tidigare planerad sträckning för Västra vägen.

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

För detaljplanen har kommunen gjort en behovsbedömning, för att avgöra om en miljöbedömning ska göras eller inte. Kriterierna för bedömningen är bl a riskerna för människors hälsa eller för miljön. Det berörda områdets sårbarhet p g a till exempel överskridna miljökvalitetsnormer eller kulturarvet och påverkan på skyddad natur bedöms. Resultatet av behovsbedömningen blir ett ställningstagande om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Byggnadsnämndens arbetsutskott beslutade den 2 juni 2005 § 474 att en miljöbedömning ska göras under samrådstiden. Denna miljöbedömning utfördes och inarbetades redan i planprogrammet: Den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för arbetsplan och detaljplan för Västra vägen utgör en utveckling av de miljöfrågor som där identifierats i samband med miljöbedömningen. Miljöpåverkan har under Vägverkets fortsatta projektering för arbetsplanen därefter minskats genom både förändringar av projektet och förslag till störningsbegränsande åtgärder.

Bedömningen i detta fall är att planen uppfyller 3 och 4 kapitlet i miljöbalken, inklusive miljökvalitetsnormerna enligt 5 kapitlet.

Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutade den 17 oktober 2003 att en utbyggnad av Västra vägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att ett förfarande med miljöbedömning och ett så kallat utökad samråd genomförs enligt Miljöbalken.

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och vid det utökade samrådet har verksamhetsutövaren, i det här fallet Vägverket, samrått med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer, som kan antas bli berörda.

PLANDATA

Lägesbestämning, areal och ägoförhållanden

Planområdet sträcker sig i söder från nuvarande trafikplats där RV76 ansluts till E18. Det leder genom västra delen av Norrtälje på en sträcka av ca 3,4 km och ansluts till RV76 i norr vid Vingelbacke. Den totala arealen uppgår till ca 52,3 ha.

I det fullständiga planområdet ingår anslutningsgator såsom Kustvägen, Stegelbäcksgatan, del av Esplanaden, en ny anslutning till Vätövägen samt lokalvägar vid Vingelbacke. Förutom vägområden ingår naturområden mellan vägområden och kvarter. Delar av kvartersmark ingår i mindre omfattning.

Marken inom planområdet ägs till större delen av Norrtälje kommun. De privatägda fastigheter, som berörs inom planområdet, är:

- Motormannen 2
- Fältmätaren 4
- Valsen 1
- Vaggan 1
- Vinkeln 5
- Vinkeln 6
- Lasarettet 1
- Blåklinten 1
- Violen 3
- Tälje 2:40, 2:45, 2:152, 2:153, 2:154, 2:181, 2:184, 2:206, 4:63, samt 4:90.

TIDIGARE STÄLLNINGS- TAGANDEN

Översiktliga planer

Västra vägen beskrivs och redovisas i bl a nedanstående kommunala översiktliga planer:

- översiktsplan för Norrtälje stad antagen 1992
- utvecklingsplan för Norrtälje stad antagen i mars 2004
- fördjupning av översiktsplanen för Nordrona i Norrtälje stad, antagen november 2005.
- översiktsplan för Storsten – Vingelbacke antagen av fullmäktige i september 1993.

I samtliga översiktsplaner redovisas Västra vägen som ny genomfart i Norrtälje.

Detaljplaner

Planförslaget berör nedanstående äldre och gällande planer:

- NR B01-181 Motormannen samt delar av Södra infarten (väg 76) och Kustvägen (väg 276).
Fastställd av Länsstyrelsen 1984-07-10
- NR 01-161 Lommarleden (Rv.76).
Fastställd av Länsstyrelsen 1977-01-14

- NR 01-157 del av Lommarleden
Fastställd av Länsstyrelsen 1977-07-26
- NR 01-226 Tälje 4:65
Laga kraft 1993-01-29
- NR 01-228 Norrtälje sjukhus
Laga kraft 1994-01-03
- NR 01-86 Vigelsjö, del 1
Fastställd av länsstyrelsen 1964-07-06
- NR B01-113 Vigelsjö, del II
Fastställd av Länsstyrelsen 1968-07-12
- NR B01-114 Vigelsjö, del II, södra delen
Fastställd av Länsstyrelsen 1968-07-12
- NR B01-140 Västra Knutby
Fastställd av Länsstyrelsen 1973-06-21

Detaljplan för Värmeverket har upprättats och antogs av fullmäktige 2005-12-19.

Vägverkets planer

Västra vägen redovisas i Vägverkets planering enligt nedan.

- Västra vägen finns med i gällande länsplan för regional transportstruktur 2004-2015 i Stockholms län (fastställd av länsstyrelsen 21 april 2004) med planerad byggstart 2013.
- Vägutredning utfördes 1997 som kompletterades 1998
- Ny förstudie upprättades för delar söder om ån i september 2002 som nu ligger som underlag för upprättande av arbetsplan.

Program för planområdet

Ett planprogram upprättat i maj 2005 har varit utsänt för samråd. Samrådet redovisas i upprättad samrådsredogörelse. Detaljplanen överensstämmer i huvudsak med programmet, förutom läget för den södra anslutningen.

Samråd

Samråds har skett under tiden 20 januari - 10 mars 2006. Handlingarna har funnits tillgängliga på stadsarkitektkontoret och på biblioteket i Norrtälje och på Vägverket, Sundbybergsvägen 1 i Solna. Synpunkter på detaljplanen kunde lämnas fram till den 10 mars 2006. Inkomna synpunkter redovisas i samrådsredogörelsen för Västra vägenplanen. Följande berörde den här aktuella planen.

Ett trettiotal yttranden har inkommit. Inkomna synpunkter och utredningar föranleder nedanstående åtgärder i planen:

- Avtal som reglerar kommunens respektive Vägverkets åtagande kommer att tecknas innan planen antas, vilket redovisas i genomförandebeskrivningen.
- Planbeskrivningen och plankartan kompletteras avseende skyddande åtgärder, som föreslås i MKB:n
- Skissförslag avseende åtgärder på Esplanaden upprättas och redovisas i planbeskrivningen. Här ingår också bullerskydd mot Grossgårdet.
- Planområdet för Västra vägen utökas så att västra delen av Esplanaden inryms.
- Nytt läge på GC-bro över Norrtäljeån redovisas i planen.
- En ny trafiklösning tas fram vid södra infarten, som bl a medför att rondellen flyttas söderut, en ny anslutningsväg ansluts till Kustvägen söder om Kv Motormannen, en särskild bussramp anläggs och GC-systemet ses över. Det föreslagna läget för handel flyttas.
- Kv Fältmätaren utökas söderut.
- Ett 5 m brett u-område läggs in för befintlig spillvattenledning inom fastigheten Vaggan 1.
- Vid sjukhuset ges byggrätt för parkeringsgarage i två plan. Parkeringsområdet utökas mot väster samtidigt som ett x-område läggs inför allmän gång- och cykeltrafik på kvartersmark i gränsen mellan garage- och vårdområdet.
- GC-vägen läggs närmare Esplanaden, så att garageområdet kan utökas. Inom vårdområdet medges byggnader i tre plan som också kan inrymma kontor. Området utvidgas mot öster fram till befintligt ledningsområde.
- Vägsträckningen för en av lolakgatorna i Vingelbacke justeras för att undvika intrång på bostadsfastighet.

Utställningshandlingen överensstämmer därför i planområdets norra del (norr om Norrtäljeån) med mindre justeringar med samrådshandlingen.

I söder har samrådssynpunkter däremot föranlett mer omfattande förändringar av planområdet.

- Trafikplatsen/cirkulationsplatsen har flyttats 200 meter söderut och större del av nuvarande Stockholmsvägen bibehålls. Till cirkulationsplatsen ansluts E18 från Kapellskär med ny vägsträckning som också ansluter till Kustvägen.
- Nordrona ansluts fortfarande till cirkulationsplatsen men nu längre söderut.
- En bussavfart anordnas för direktanslutning till bussomstigningsplats och pendlarparkering.
- Planen anger möjlighet att anlägga mindre servicebyggnad inom området för pendlarparkering.
- En direktanslutning från Stockholmsvägen till verksamheter i kvarteret Motormannen möjliggörs. anordnas
- Förändringar av trafiklösningen innebär också att det föreslagna området för handel flyttas till nuvarande pendlarparkering vid OK.

Sammantaget innebär förändringen en enklare och tydligare trafiklösning som till större del utnyttjar befintliga gatu- och vägsystem. Trafiklösningen ger en tydligare entré till staden och minskad påverkan på närliggande verksamheter.

Justeringar sedan utställningen.

Sedan utställningen har bl.a. justeringar för väganläggningens läge skett. Förutom detta har följande justeringar genomförts:

- Planbestämmelse om förbud mot obehandlad koppar och zink som utvändigt byggnadsmaterial har införts.
- En kompletterande bedömning biläggs planbeskrivningen av den ändring i trafikflöden, som utbyggnaden av Nordrona och av handelsanläggningen vid Flygfyren kan medföra för området.
- Handelsändamål i söder får ny användning, HK II, som medger handel och kontor.
- En revidering av läget för den nya Kustvägsanslutningen till Stockholmsvägen har skett.
- Ett möjligt läge för gångport för Roslagsleden under den nya Kustvägen samt möjligheten att behålla ett elljusspårs funktion i delvis nytt läge redovisas mer exakt.
- Komplettering av u-områden på kvartersmark för handel norr om Motormannen 2 och u-området inom Vaggan 1 har utökats i öster och väster
- En justering av ut- och infart från det planerade handelsområdet vid nuvarande Kustvägens anslutning till Stockholmsvägen har skett av trafiksäkerhetsskäl. Ny anslutning till handelsområdet föreslås ske från gatan genom kvarteret Motormannen över OKQ8's fastighet på grönområdesmark intill OK's hårdgjorda rundkörningsyta.
- Byggrättsområdet väster om sjukhuset (DKIII) utökas på plankartan till ledningsrättsområdet.
- Området för vägbron över Västra vägen i detaljplanen breddas, så att bron även kan vändas i riktning mot Regementsgatan - Stockholmsvägen. En alternativ sträckning illustreras på plankartan genom det område som nu undantas från gällande plan mellan Västra vägen och kyrkogården. I detta alternativ föreslås en GC-bro i Stegelbäcksgatans nuvarande sträckning.

Övriga ändringar som vidtagits är huvudsakligen av teknisk eller redaktionell karaktär.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Området söder om Norrtäljeån utgörs huvudsakligen av ett blandskogsområde. Här finns inslag av hållmarker. Marken är förhållandevis flack i de södra delarna medan marken stupar brant vid Norrtäljeån, från +30 m till +5 m.

Norr om Norrtäljeån, vars stränder är bevuxna med klibbal, öppnar sig landskapet. Det öppna landskapet om-

gärdas av bostadsområden. I området finns lövdungar och moränkullar.

Norr om Lommavägen går vägen in i ett skogsparti med tät barrblandskog. Även här finns inslag av hållmarker.

Där Västra vägen ansluter till befintlig väg 76 i Vinglebacke, öppnar sig landskapet igen mot Färsnadalgången.

Området, som berörs av den nya anslutningen mot Vätövägen, utgörs av skogsmark med barrblandskog.

Markbeskaffenhet

I södra delen av planområdet utgörs marken av moränlera med inslag av berg i dagen. Strax söder om Norrtäljeån skär västra vägen genom Lommarskogsberget. I anslutning till Norrtäljeån och området norr om det består marken av lera. Varefter marken höjer sig övergår den till morän med inslag av berg i dagen.

Miljö – positiva och negativa konsekvenser

De mest betydande miljökonsekvenserna hör samman med utbyggnad och användning av Västra Vägen. I separat miljökonsekvensbeskrivning redogörs för de positiva och negativa konsekvens samt åtgärder för att mildra miljöpåverkan mer detaljerat. Här sammanfattas de viktigaste positiva och negativa effekterna och konsekvenserna av en utbyggnad satt i relation till om ingen utbyggnad sker – det s.k. nollalternativet.

Byggs ingen ny väg innebär det att

- Den dåliga trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna kvarstår.
- Den ökande trafiken kommer att förstärka barriäreffekten och framkomlighetsproblemen kommer på sikt att öka.
- Bullernivåerna längs vägen inne i staden kommer att kvarstå och på sikt öka.
- Den täta bebyggelsen längs nuvarande genomfart innebär att rekommenderat skyddsavstånd till bebyggelsen inte kan klaras.

Vägalternativet Västra vägen innebär följande **negativa miljöpåverkan** och behov av åtgärder:

- Bullernivån kommer att öka i tidigare ej utsatta områden. Bullret ökar i närliggande bostadsområden bl a längs, Esplanaden, Lännagatan söder om Norrtäljeån, vistelsemiljöer kring Norrtäljeån och skolmiljöer i Vigelsjö och Västra Knutby samt i Vigelsjö friluftsområde. Skyddsåtgärder kommer emellertid att minimera störningarna för de flesta närboende.
- Påverkan på landskapets och stadens karaktär i vägens närområde. Västra vägen kommer att utgöra ett tydligt inslag i stadsbilden. Vid passage över Norrtäljeån kommer en ny bro att exponeras. Vidare norrut så kommer Västra vägen att utgöra en visuell och funktionell gräns, ett traktavskiljande element i ett nu relativt ostört område med bebyggelse och stora friytor. Bullerskydd och väg på bank medför en viss visuell avgränsning.

- Ytor som används som friytor vid skola, daghem och bostäder kommer att tas i anspråk. Påverkan sker i naturmarksområden och landskapets former mellan Nordronaområdet och Stockholmsvägen, kring Norrtäljeån samt norr om bebyggelsen i Vigelsjö. Inga kända naturvärden berörs.
- Väster om planområdet ligger det gamla regementsområdet, Lv3, som är statligt byggnadsminne. Det berörs till vissa mindre delar av Västra vägen. Den nya anslutningen till Nordrona sker vid en befintlig i dag stängd anslutning mellan Stockholmsvägen och det f d regementsområdet. Anslutningen sker därmed till det stovägssystem som tillsammans med bebyggelsemiljön utgör "värdekärnan" och motiv för det statliga byggnadsminnet.

Nedanstående fornlämningar är direkt berörda av projektet.

- | | |
|------------|--------------------|
| o RAÄ 44:1 | Röjningsröseområde |
| o RAÄ 44:2 | Röjningsröseområde |
| o RAÄ 45 | Terrasser |
| o RAÄ 4 | Gravfält |
| o RAÄ 3 | Milsten |
| o RAÄ 24 | Arsta bytomt |

Fornlämningarna måste slutundersökas innan utbyggnaden påbörjas.

- Den upplevda barriäreffekten mellan stadsdelar och bebyggelseområden samt mellan bostadsområden och fri-luftsområden kommer att öka. Den faktiska barriäreffekten mildras emellertid genom att flera planskilda korsningar samt separata gång- och cykelvägar byggs.
- Tillkommande föroreningar av luften blir marginella. Miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och bensen kommer att underskridas vid en utbyggnad.
- Risken för vibrationsstörningar för närliggande bostäder och anläggningar blir, trots bitvis svåra geotekniska förhållanden, mycket liten.

Den viktigaste **positiva miljöpåverkan** som en utbyggnad av Västra vägen utgörs av är miljöförbättringar i områden kring Stockholmsvägen:

- Trafiken längs Stockholmsvägen minskar och därmed störningar i form av buller och luftföroreningar. Västra vägen 2002 klarar enligt tidigare utförda beräkningar 1997 miljö kvalitetsnormen för kväveoxider. Halterna av luftföroreningar minskar i de centrala delarna av Norrtälje.
- Längs Stockholmsvägen innebär minskad trafik en möjlighet att ge gaturummet en tydligare karaktär - från väg till gata. Gaturummet kan ges ny utformning med bl.a. trädplanteringar. Barriärverkan kommer att

minska. Även längs Stegelbäcksgatan kommer planteringar att kunna utföras i gaturummet.

- Risken för skada (miljö och hälsa) vid en eventuell olycka med farligt gods kommer att minska både för kringboende och i närliggande mark- och vattenområden. Konsekvenserna vid en farlig godsolycka minskar eftersom bebyggelsen ligger längre från vägen och skyddsåtgärder kan byggas in i den nya väganläggningen.
- Mängden förorenat vägdagvatten kommer att öka som en konsekvens av ökad trafik och mängd hårdgjorda ytor. Komplettering av befintliga dammar för omhändertagande av dagvatten och vägdagvatten innebär emellertid en sammanlagd förbättring av kvaliteten på det vatten som leds till Norrtäljeån, Ludden, Lommaren och andra närliggande recipienter.

Under byggtiden kommer omgivningen att påverkas exempelvis av byggnadsarbeten, damning, vibrationer samt buller från transporter av massor och material. Störningar kan också uppstå vid pålning, sprängningar och schaktarbeten. Byggtiden är ca 1,5 till 2,5 år. Arbeten kommer emellertid inte att innebära kontinuerliga störningar utan endast under dagtid och i kortare perioder.

De övriga åtgärder och förslag till markanvändning som föreslås i planen kring Västra Vägen innebär följande *positiva och/eller negativa* påverkan på miljö:

- Den allmänna planläggningen av stora områden kring Västra vägen som natur och skydd innebär att ingen ytterligare störande verksamhet kommer att etableras i dessa områden. Markanvändningen för rekreation och som skyddszon mellan väg och omgivande bebyggelseområden säkerställs. De positiva konsekvenserna bedöms som stora.
- Pendlarparkeringen och omstigningshållplatser för busar kommer att ta naturmark i anspråk och innebär ett behov av att omhänderta dagvatten från parkeringsytor. Parkeringen kan innebära ett behov av omhändertagande av dagvatten från hårdgjorda ytor. En bra belägen och stor pendlarparkering gynnar på sikt kollektivt resande och mer miljövänlig dagspendling. Sammantaget bedöms konsekvenserna som måttligt positiva.
- En utvidgning av Arstaverket (värmeverket) och planläggningen för småindustri i kv. Fältmätaren (bilservice/försäljning) innebär att naturmark och impedimentområden (hårdgjorda ytor, restytor etc.) tas i anspråk vid en eventuell framtida utvidgning av verksamheten. De negativa konsekvenserna bedöms som mycket begränsade.
- Det planerade området för handel vid Stockholmsvägens södra del berör enbart delar av nuvarande kustvägen som utgår och innebär ingen negativ miljöpåver-

kan. Ny bebyggelse längs Stockholmsvägen har en positiv inverkan på stadsbilden och stadsmiljön. De positiva konsekvenserna bedöms som små.

- Den prognostiserade trafikökningen längs Esplanaden innebär främst ökade bullerstörningar från trafiken för bebyggelse vid sjukhuset (Esplanadens västra del fram till Götgatan). De negativa konsekvenserna bedöms sammantaget som stora i den västra delen. På övriga delar av Esplanaden bedöms de negativa konsekvenserna sammantaget som måttliga till små.
- Ombyggnaden av Stegelbäcksgatan innebär att bullernivåerna för närboende inte kommer att öka i samma grad som om den ligger kvar i dagens läge. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga.
- Den föreslagna byggrätten för vårdbyggnad vid sjukhuset innebär ingen miljöpåverkan.
- Vid Vätövägens förlängning kommer störningarna för bostadsbebyggelsen söder om vägen trots åtgärder att innebära ökat buller och barriäreffekter mellan bostadsområden och kringliggande naturområden. De negativa konsekvenserna bedöms sammantaget som måttliga.
- Vid Vinglebacke kommer nya anslutningar till Färsna och anslutningar av Estunavägen att beröra kringliggande bebyggelse främst genom intrång och i vissa fall inlösen. Planen medger uppförande av bullerskydd för närliggande fastigheter. De negativa konsekvenserna bedöms sammantaget som måttliga.

Gestaltning

Västra vägen ska utformas för att både utgöra förbifart och del av stadens trafiknät. Utformningen ska ha utgångspunkt i både bebyggelsestruktur och landskapets förutsättningar.

Västra vägen ska vara en del av stadens gatunät och utformas med hänsyn till boende-, natur-, lek och rekreationsmiljöer, möjlighet till säker och trygg passage tvärs vägen. Vägen ska emellertid utformas för att ha en karaktär av väg och uttrycksmässigt skilja sig ifrån korsande gator.

Det tillkommande gatu- och vägnätet ska ge en minimal barriäreffekt för oskyddade trafikanter som passerar mellan stadsdelar, bostäder, arbetsplatser och skolor. I ett separat gestaltungsprogram som upprättas för arbetsplanen beskrivs utformning och gestaltning mer detaljerat.

Anläggningar och bebyggelse

Planläggningen avser i huvudsak en relativt omfattande väganläggning. Vägen medför ett betydande fysiskt intrång i landskapet och påverkar indirekt även miljön i övriga delar av Norrtälje stad. Västra vägen kommer att utformas med hög trafikteknisk och miljömässig standard.

Vägen dimensioneras och skyltas för hastigheten 70 km/tim. Den utförs med 2 körfält med en körbanebredd av 8,0 m.

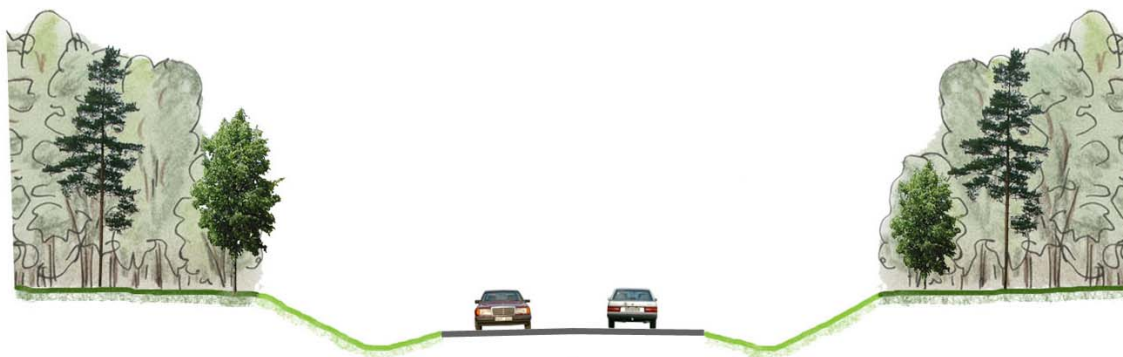


Illustration. Vägsektion vid jordskärning nära befintlig mark (Vägverket Konsult)



Illustration. Vägsektion vid omfattande bergskärning (Vägverket Konsult)

Västra vägen ska utformas för att både utgöra förbifart och vara en del av stadens trafiknät. Den utformas med en egen karaktär, som uttrycksmässigt skiljer sig från korsande gator.

Anslutningarna till stadens övriga trafiknät planeras i samtliga fall att ske via rondeller. Västra vägen ansluts i söder till RV76 omedelbart norr om trafikplatsen, som ansluter till E18. Vägen leds vidare norrut mellan värmeverket och Nordronaområdet och korsar Norrtäljeån väster om Lasarettssområdet.



Illustration. Förslag till utformning av bro över Norrtäljeån och dess närområde. (Vägverket Konsult)

Västra vägen leds mellan bostadsområdena Vigelsjö och Västra Knutby och vidare genom skogspartiet norr därom, för att anslutas till befintliga väg 76 vid Vingelbacke.

Västra vägen blir på delen Stegelbäcksgatan – Esplanaden samt Lommarvägen – Vätövägen starkt nedskuren i terrängen medan den på övriga delar ligger i stort på nuvarande marknivåer.

Västra vägens anslutning till staden sker via tre cirkulationsplatser. Den södra anslutningen sker via Stockholmsvägen. En ny direktanslutning byggs mellan Kustvägen och cirkulationen. Nordronaområdet ansluts också till den nya cirkulationsplatsen.

Den mittersta anslutningen blir via en rondell vid Esplanaden.

Den norra anslutningen sker till Estunasvägen/Vätövägen via en förlängning av Vätövägen.

För att minimera Västra vägens barriäreffekt planeras flera planskilda korsningar för såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik.

En GC-bro byggs över vägen norr om den sydliga cirkulationsplatsen som förbinder Nordronaområdet med Kustvägen/Stockholmsvägen, och där det planerats pendlarparkering.

Stegelbäcksgatan leds på bro över Västra vägen och kommer därmed, som idag, att utgöra bil- och GC-förbindelse mellan Nordrona och staden. Området för vägbron över Västra vägen i detaljplanen är så pass brett att bron även kan vändas i riktning mot Regementsgatan - Stockholmsvägen. En alternativ sträckning illustreras på plankartan genom det område som nu undantogs från gällande plan mellan Västra vägen och kyrkogården.

I detta alternativ föreslås en GC-bro i Stegelbäcksgatans nuvarande sträckning.

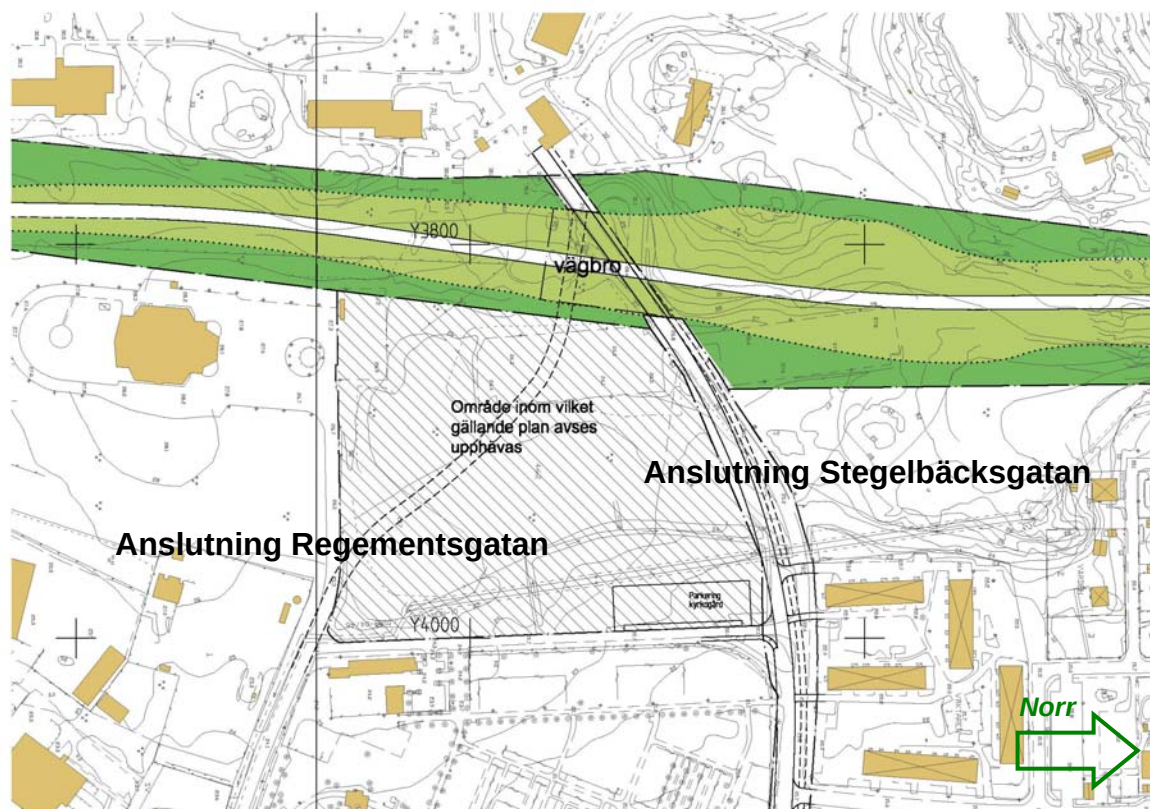


Illustration. Alternativa dragningar för anslutning till Nordrona.

Under Västra vägen, norr om Esplanaden, anläggs en GC-tunnel för förbindelse mot Nordrona.

Längs Esplanaden föreslås (utanför planområdet) åtgärder för att minska risken och omfattningen av genomfartstrafiken. Åtgärderna (avsmalnad sektion i korsningar och refuger vid övergångsställen/passager) innebär ingen påverkan på möjligheten till uttryckning från sjukhuset.

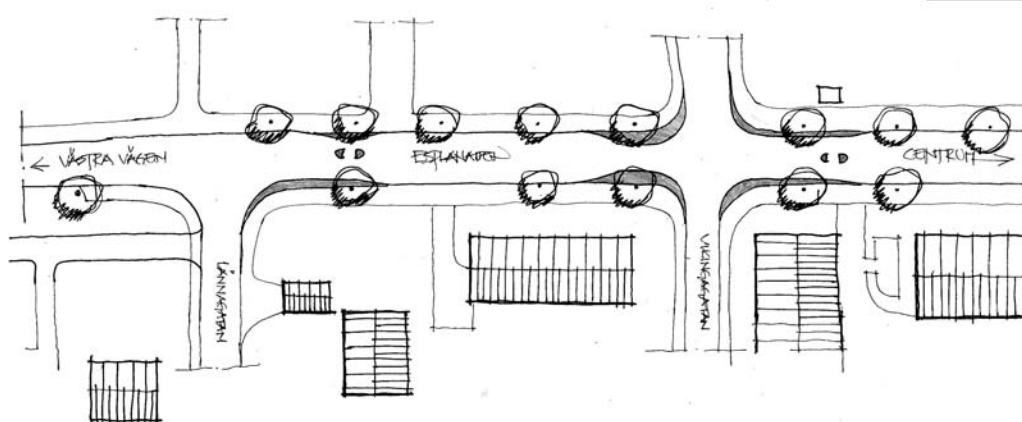


Illustration. Förslag till hastighetsdämpande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Esplanaden. (A5 arkitekter).

En "sociodukt" anläggs för förbindelse mellan Västra Knutby och Vigelsjöområdet. Det innebär att Västra vägen förläggs i "tunnel" och övertäcks med schaktmassor på en sträcka av ca 100 m. "Sociodukten" förstärker sambanden mellan områdena. Djur och människor kan passera vägen på ett större område och vägens barriäreffekt minskar.



Illustration. Förslag till utformning kring sociodukten (Vägverk Konsult).

Lommarvägen läggs på bro över Västra vägen. Norr om Lommarvägen byggs en gångbro över Västra vägen. Bron ska minska barriäreffekten mellan bostadsområden öster om vägen och attraktiva naturmarksområden

Vid Vingelbacke anläggs en biltunnel under vägen för en lokalgata, som skall betjäna de fastigheter, som ligger väster om vägen. Under Vätövägen byggs ytterligare en gångport för att öka möjligheten att nå naturmark som avses planläggas som industrimark.

Övriga gator, parkering, busstrafik

I söder konverteras nuvarande sträckning av Stockholmsvägen om till att utgöra bussgata för norrgående regionalbussar. Regionalbussarna får därmed en egen rampavfart från Västra vägen, ner mot hållplatser vid planerad pendlarparkering.

En pendlarparkering planeras med ca 250 bilplatser. Den får ett strategiskt läge vid Norrtäljes södra infart. Planen medger att det uppförs en mindre servicebyggnad inom området.

Kustvägen ges delvis en ny sträckning och ansluts till såväl Västra vägen som Stockholmsvägen via rondell. En port under ny sträckning för Kustvägen säkerställer friluftslivets möjlighet till säker passage tvärs vägen. Porten medger att

Roslagsledens sträckning inte bryts och att befintligt elljusspår efter viss omdragning kan behållas. För att kunna anpassas väl till landskapet kommer portens utformning och läge kommer att bestämmas exakt i ett senare skede

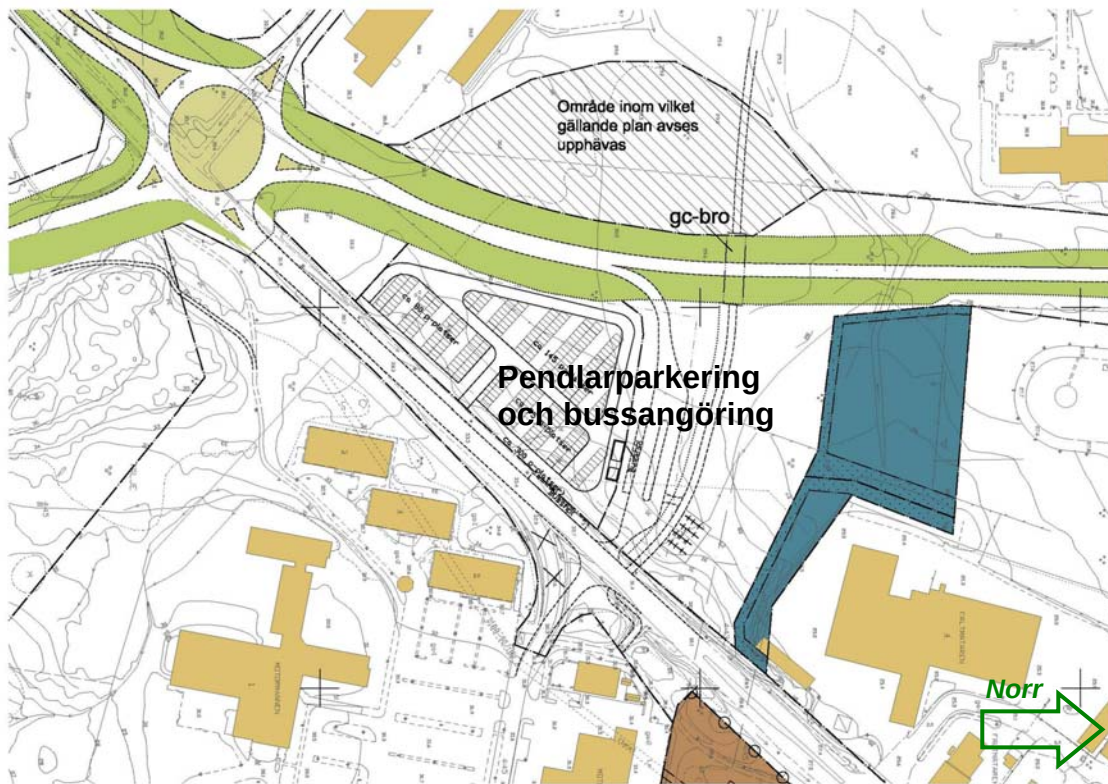


Illustration: Pendlarparkering och bussramp i anslutning till södra infarten.

Förbindelsen mellan Nordrona och Stockholmsvägen förläggs på bro över Västra vägen, enligt planen vid Stegelbäcksgatan men som alternativ som förlängning över Regnemstgatan. Väljs Stegelbäcksgatan förändras gatans sträckning något och en GC-bana anläggs i nära anslutning till gatan.

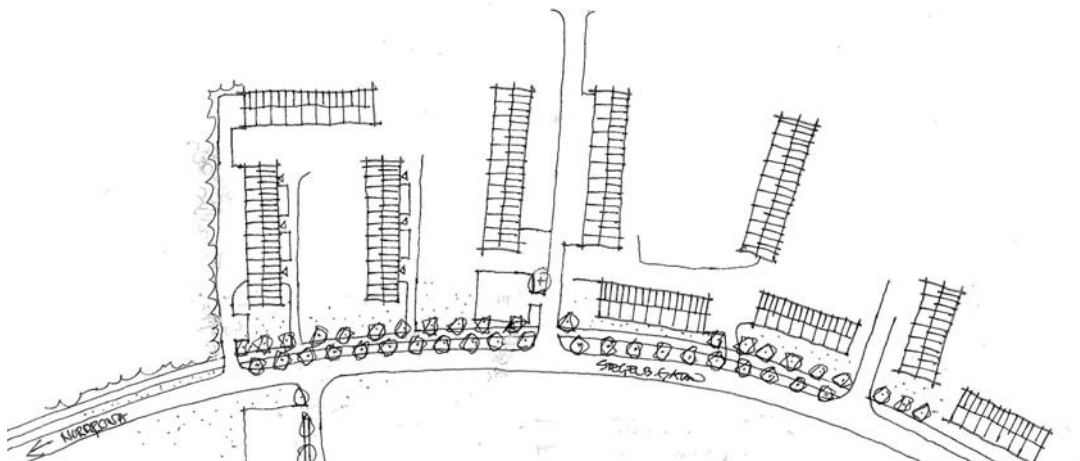


Illustration – Stegelbäcksgatan i delvis ny sträckning och ny GC-bana.

Vätövägen kopplas till Västra vägen via en ca 450 m lång, ny vägsträckning. Den planeras som 7 m bred tvåfäلتs-väg. Vägen ansluts med rondeller till Västra vägen och Estunavägen.

Över vägen anläggs en gång- och cykelbro, som förbinder Västra Knutbyområdet med strövmarkerna upp mot Vinglebacke.

För befintliga fastigheter vid Vinglebacke planeras ett nytt lokalgatusystem.

Vägområden, skyddsområden

Inom väg- natur- och skyddsområden i anslutning till Västra vägen görs landskapsåtgärder i form av uppfyllnader och dammar för dagvatten.



Illustration. Markmoduleringar och bullerskydd vid Nedre Bryggårdsgärdet (Vägverket Konsult).

Kvartersmark

Ombyggnaden av vägsystemet innebär att viss mark frigörs och kan användas för olika ändamål.

Vid Kustvägens anslutning till Stockholmsvägen frigörs mark inom nuvarande Pendlarparkering. Området föreslås användas för handelsändamål. Området har ett strategiskt läge och kan få anslutning mot såväl Kustvägen som Stockholmsvägen.

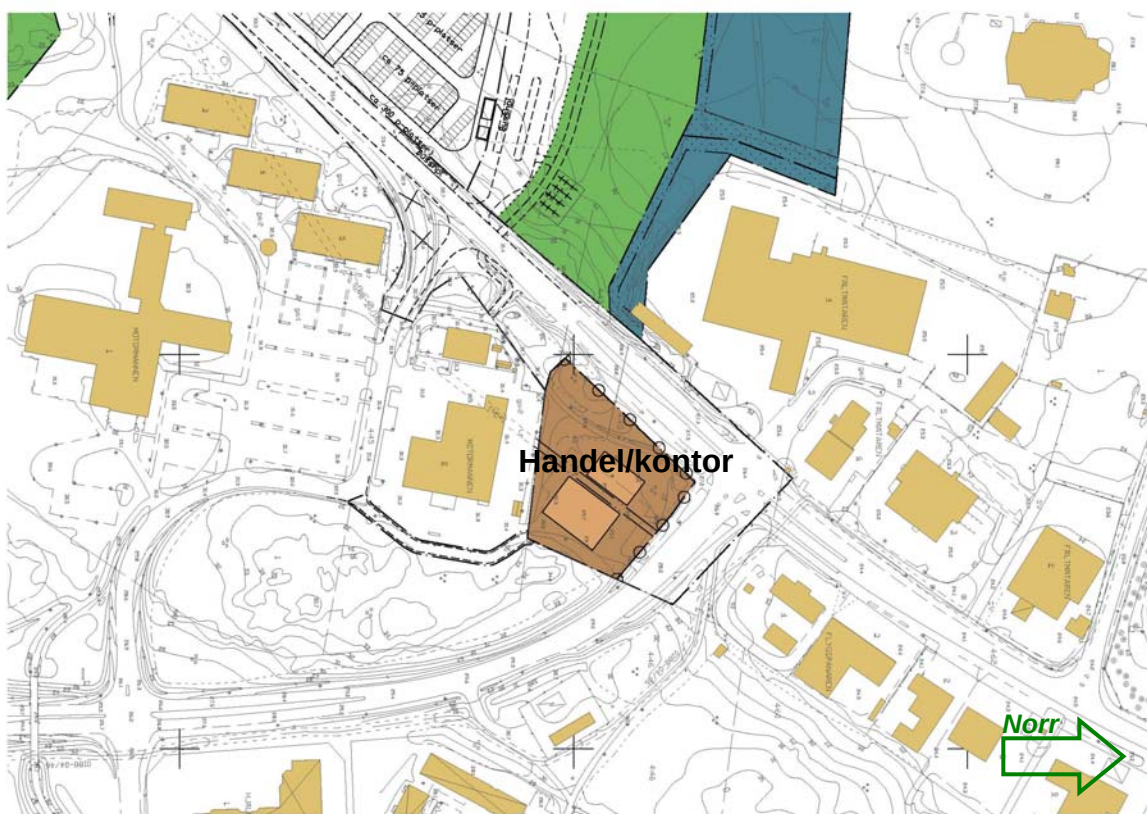


Illustration. Område för handel och kontor i anslutning till södra infarten.

För kv.Fältnätaren 4 (Norrbil) föreslås en utvidgning av kvarteret mot sydväst.

Värmeverket ges möjlighet till större ytor, varför det ges möjlighet till expansion mot söder.

Sjukhustomten omdisponeras närmast Västra vägen, så att parkeringen flyttas västerut och möjlighet till utbyggnad av sjukhuset tillskapas på nuvarande parkering.

Tvätteriet väster om Västra vägen planläggs som område för småindustri.

Tillgänglighet

Ny byggnad och anläggning för allmänt tillträde ska enligt lag utformas så att den är tillgänglig för funktionshindrade. Kravet på tillgänglighet skall beaktas och formas i detalj vid projekteringen för respektive projekt. En slutgiltig provning sker under byggsamrådet.

Kollektiv trafik

Ingen kollektivtrafik planeras på Västra vägen. Kollektivtrafiken från söder leds in via ny bussramp till Stockholmsvägen, där hållplatslägen och pendlarparkering anordnas. Bussarna leds sedan vidare via Stockholmsvägen in till centrala Norrtälje. Kollektivtrafik från Norrtälje och söderut kommer att ledas via den nya cirkulationsplatsen.

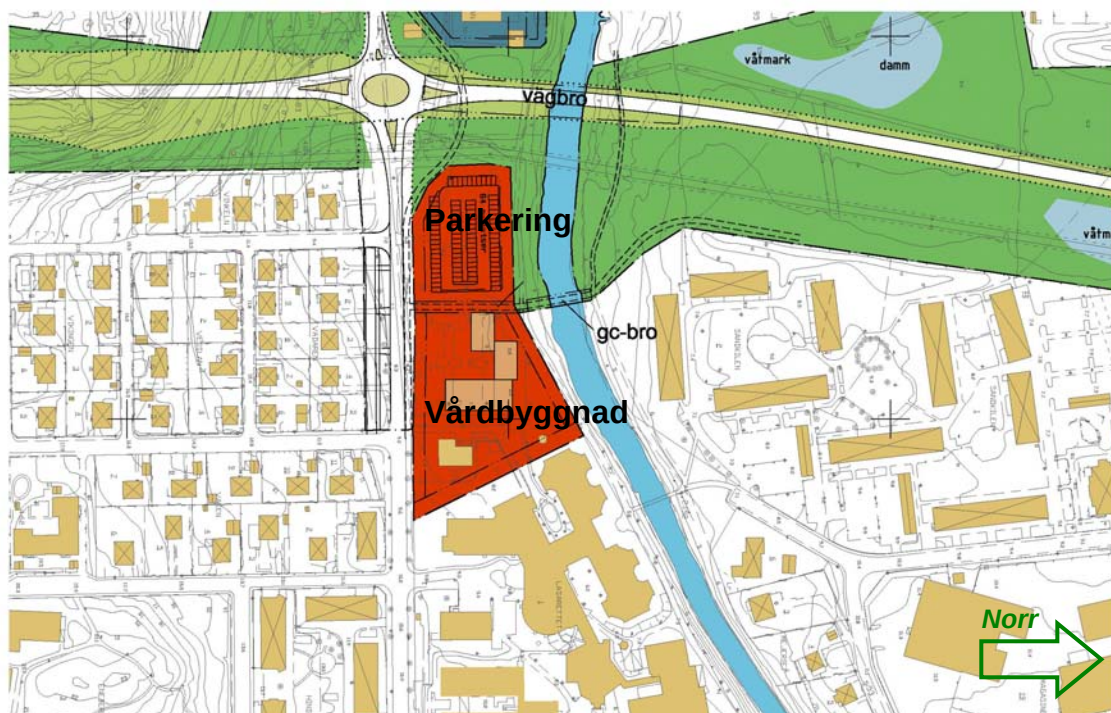


Illustration. Möjlig ny vårdbyggnad och parkering i anslutning till Norrtälje sjukhus.

Störningar

Trafiken på Västra vägen och anslutningsgator innebär tillkommande störningar i form av buller, vibrationer och luftföroreningar. Planen omfattar områden för anläggande av skydd i form av bullerskydd. Detta redovisas och behandlas mer detaljerat i den till planen tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen.

Byggtiden kommer att innebära temporära störningar med anledning av trafikomläggningar och byggnadsarbeten både kring nuvarande väg- och gatusystem och kring den kommande Västra Vägen.

Se vidare rubrik *Miljö – positiva och negativa konsekvenser* ovan samt miljökonsekvensbeskrivning.

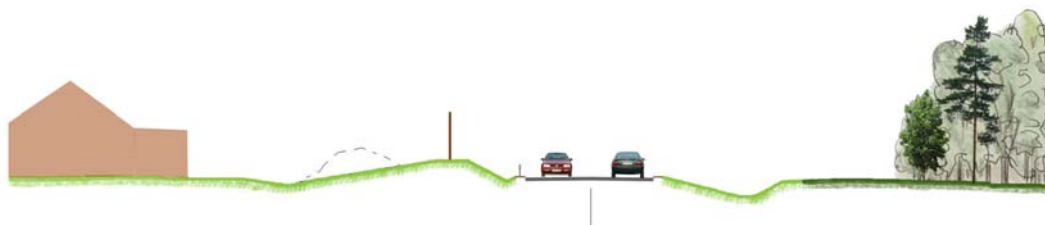


Illustration. Vägsektion och bullerskydd vid Vinglebacke. (Vägverket Konsult)

UPPHÄVANDE

Gällande plan upphävs inom två områden, som tidigare

AV DETALJPLAN

varit i huvudsak planlagda för en tidigare planerad sträckning av Västra vägen. Upphävandet berör delar av

NR B01-181 Motormannen samt delar av Södra infarten (väg 76) och Kustvägen (väg 276).
Fastställd av Länsstyrelsen 1984-08-29

NR 01-161 Lommarleden (Rv.76).
Fastställd av Länsstyrelsen 1977-01-14

NR 01-157 del av Lommarleden
Fastställd av Länsstyrelsen 1977-07-26

I nuläget finns inga planer vad avser markanvändningen för dessa områden, varför detaljplaner för dessa områden får upprättas i ett senare skede.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Parallellt med att detaljplanen upprättas i enlighet med PBL upprättas en arbetsplan av Vägverket, vilken stödjer sig på Väglagen. Arbetsplanen kommer att ställas ut men fastställs först när projektet är finansierat.

Planerna ska helt överensstämma på de delar där de sammanfaller, vilket de gör på den del som utgörs av väganläggningen. Detaljplanen omfattar vissa delar, både gator och områden för andra ändamål, vilka inte omfattas av arbetsplanen. Den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram behandlar båda planerna.

Arbetsplanen ställs ut när länsstyrelsen godkänt dess miljökonsekvensbeskrivning. För detaljplanens utställning behöver miljökonsekvensbeskrivningen inte vara godkänd. Planerna kan därför komma att ställas ut oberoende av varandra. Efter utställning planeras detaljplanen att antas.

MEDVERKANDE

Vid planens upprättande har A5 Arkitekter & Ingenjörer AB, Thyréns AB, Vägverket Region Stockholm samt Vägverket Konsult medverkat.

STADSARKITEKTKONTORET

Ingemar Stråe
Arkitekt MSA
för Norrtälje kommun

Anders Dahlin
Arkitekt LAR/MSA
A5 arkitekter & ingenjörer AB

BILAGA PM TRAFIKMÄNGDER