



TRAFIKVERKET

Dialog om väg 76 förbi Norrtälje

*Allmänhetens medverkan i vägplaneringen
med fokus på arbetsplaneskedet*

Titel: Dialog om väg 76 förbi Norrtälje – Allmänhetens medverkan i vägplaneringen
med fokus på arbetsplaneskedet
Publikationsnummer: 2010:042
ISBN: 978-91-7467-012-7
Utgivningsdatum: April 2010
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Christina Eklöf, Trafikverket Region Stockholm
Produktion: Suzanne de Laval, Arkitekturanalys Sthlm AB
Foto: Suzanne de Laval, Arkitekturanalys Sthlm AB
Layout: Katarina Heijkenskjöld, Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
English summary	5
1 Inledning	11
2 Bakgrund	14
2.1 Norrtäljes vägproblematik	16
2.2 Förstudie 1996	18
2.3 Vägutredning 1997	19
2.4 Förstudie 2002	20
3 Dialog i arbetsplaneskedet 2005	21
3.1 Dialogen planeras	21
3.2 Dialogens förlopp	24
3.2.1 Informationsmöte och öppet hus 24 november 2004	25
3.2.2 Dialogmöte 1, Inledande stormöte 14 mars 2005	29
3.2.3 Dialogmöte 2, Samrådsgruppsmöte, 14 april 2005	34
3.2.4 Dialogmöte 3, Samrådsgruppsmöte, 9 maj 2005	38
3.2.5 Markägarsammanträden 17 och 19 januari 2006	42
3.2.6 Öppet hus 24 januari 2006	46
3.2.7 Informationsmöte 24 januari 2006	49
3.2.8 Avslutande stormöte och sakägarmöte 19 november 2009	50
4 Skolan involveras	52
4.1 Skolelever studerar Västra vägen i mars 2005	53
4.2 Skolelevernas föräldrar och lärare informeras	54
4.3 Skoleleverna informeras 24 januari 2006	56
5 Diskussion	69
5.1 Presentationsmaterialet och VR-modellen	69
5.2 Dialogens sakinnehåll och påverkan på planerna	71
5.3 Vad tyckte deltagarna om dialogen?	74
5.4 Vilka deltog i dialogen?	75
5.5 Vid sidan av dialogen, tidningsartiklar	77
5.6 Projektgruppens erfarenhetsåterföring	79
5.7 En summering av dialogen över flera skeden	81
5.8 Erfarenheter på projektnivå	82
5.9 Förslag till förbättringar i arbetssättet	83
6 Dialogmetoden i sammandrag	85
Referenslitteratur	87

- Bilagor:** 1-6 minnesanteckningar från möten
7 artiklar i Norrtälje Tidning
8-10 enkäter till deltagare och till skolbarn

Sammanfattning

I Norrtälje har Vägverket¹ och Norrtälje kommun gemensamt genomfört en dialog med allmänheten kring frågan om utformning av väg 76 förbi Norrtälje. Det skede i vägplaneringen som behandlats i dialogen är Vägverkets arbetsplan med MKB och kommunens detaljplan. Ett fyrtiotal Norrtäljebor har deltagit i detta samråd under våren 2005 genom att bilda arbetsgrupper som fört en dialog med Vägverkets och kommunens experter.

Projektet har följts av fristående forskare på konsultbasis i nära samarbete med Vägverkets beteendevetare. Arbetssättet har dokumenterats och utvärderats och dialogens förlopp redovisas i denna rapport. Forskarens deltagande observation, enkäter, intervjuer och dokumentation av projektet har även kunnat utnyttjas till erfarenhetsåterföring löpande för att modifiera arbetssättet under projektets gång.

Vägverket och kommunen har samverkat i dialogen med allmänheten även i tidigare skeden av planering av en ny vägdragning förbi Norrtälje, förstudie 1996 och vägutredning 1997. Dialogen har också i dessa tidigare skeden följts av forskare och av Vägverkets egna beteendevetare på samma sätt - vilket ger en unik möjlighet till en mer långsiktig och hållbar metodutveckling och erfarenhetsåterföring. Dialogen i Norrtälje innefattar en rad aspekter som innebär metodutveckling för dialogarbete i standardprojekt och som stärker dialogen.

Dialogen inleddes med ett informationsmöte och öppet hus i november 2004, då invånarna bjöds in att delta i en kommande dialog till våren 2005. Vid detta möte informerade Vägverket och kommunen om tidigare skeden i planeringen av Västra vägen. Under våren 2005 genomfördes sedan tre samrådsmöten med Norrtäljebor som bildat arbetsgrupper för denna dialog. Hösten 2005 arbetade konsulterna fram arbetsplan, detaljplan och MKB och i januari 2006 presenterades planerna för invånarna i Norrtälje vid Öppet hus och stort informationsmöte. I samband med denna presentation genomfördes också en studiedag för skolelever i Norrtälje på två berörda skolor (åk 3-9) i Vägverkets regi och i samarbete med kommunen. Planerna har sedan vidarebearbetats under 2006 och ställts ut i formellt samråd, detaljplanen under januari 2007 och arbetsplanen under våren 2007. Två år senare i november 2009 genomfördes ett avslutande stormöte med information till allmänheten. Då hade detaljplanen vunnit laga kraft efter överklagande i två instanser till länsstyrelsen och regeringen. Arbetsplanen har blivit fastställd för etapp 1 av Västra vägen i december 2009.

Utvärderingen av dialogen visar att de invånare som deltagit i dialogen påverkat projektet högst väsentligt. Förslagen till vägdragning har modifierats vartefter synpunkter kommit in. Förändringar har gjorts i planerna längs hela vägsträckningen. Vägverket har förskjutit vägen bort från bostadsbebyggelse, sänkt ned vissa sträckor och kommunen har ändrat detaljplaneutformningen av flera korsningar. Den södra delen av vägen och södra infarten bröts ut till en egen detaljplan till följd av synpunkterna i samrådet. Både kommunens politiker och planerare har påverkats liksom Vägverkets projektledning och konsulter. Deltagarna själva, som i flera fall inte fått sin vilja igenom, upplevde ändå inte att de påverkat projektet. Många av deltagarna i dialogen bor i det område som drabbas av de negativa konsekvenser som en ny väg innebär när jungfrulig mark tas i anspråk och därför kände de sig överkörda. En annan anledning till att deltagarna inte till fullo upplevde att

¹ Trafikverket tog den 1 april 2010 över de verksamheter som tidigare fanns inom Banverket och Vägverket samt viss verksamhet vid Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och SIKa. Samtidigt avvecklades Banverket, Vägverket och SIKa.

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket ansvarar även för byggande samt drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

de påverkat kan vara att Vägverkets och kommunens representanter inte varit tillräckligt tydliga i sina presentationer vid mötena. De borde tydligare ha framhållit deltagarnas påverkan på projektet, i tidigare skeden av planeringen och i det aktuella skedet. Det bör också framgå i plandokumentet vilka olika aspekter som påverkats av dialogen med allmänheten.

Samarbetet mellan kommunen och Vägverket i dialogen med allmänheten har varit konstruktivt. Den komplicerade planprocessen med tre plandokument; detaljplan, arbetsplan och MKB; och samrådet kring dessa blir mer begripligt för den deltagande allmänheten, än om varje plan skulle behandlas var för sig.

Den informationsdag för skolorna i området som genomfördes i samband med presentationerna av planerna i januari 2006 är redovisad i rapporten och utvärderad. För de deltagande konsulterna och Vägverkets och kommunens representanter var det en inspirerande och intressant upplevelse att under en förmiddag träffa 169 elever i grupper och under 15-minuterspass presentera planerna och diskutera den planerade vägen. Samarbetet med skolan fungerade bra.

En datamodell av vägen användes i dialogarbetet. Deltagarna fick se den växa fram från möte till möte. Vid första mötet fanns bara landskapet inlagt, längre fram fanns vägen inlagd grovt och vid sista mötet var vägen bearbetad och realistiskt återgiven. Datamodellen var ett kraftfullt redskap för att tydliggöra hur den framtida vägen kommer att ta sig ut. Den gav viktig information till såväl fackmännen som lekmännen. Den visade tydligt vissa negativa konsekvenser som planen medförde och gav anledning till förändringar i planerna. Datamodellen uppskattades också mycket av skolbarnen, som fick den demonstrerad under sin informationsdag.

Den fysiska modellen av planområdet som fanns tillgänglig vid de två stora informationsmötena och vid de två öppna hus-tillfällena fungerade kanske ännu bättre än den digitala modellen för att generera dialog. Deltagarna kunde fritt samlas runt modellen, lokalisera sig, studera vägdragningen och diskutera olika aspekter av vägplanen. Diskussionerna runt denna modell blev mer på deltagarnas egna villkor, medan diskussionerna kring den digitala modellen hela tiden blev på planförfattarnas villkor, då det krävdes assistans för att över huvud taget få tillgång till den digitala modellen.

De dataanimeringar som framställdes ur datamodellen gav ytterst lite dialog. Deltagarna som studerade dessa vid det öppna huset stod bara still och tittade förstrött, därefter gick de vidare och stannade vid någon av de övriga utställda planerna eller modellen och började prata och ställa frågor.

Både kommunen och Vägverket har kontinuerligt haft information utlagt på Internet om planeringen av Västra vägen. En av arbetsgrupperna har också lagt ut en egen sajt på Internet. Deltagarna har på detta sätt haft tillgång till alla dokument under hela samrådsprocessen. Minnesanteckningar från alla samrådsmöten har lagts ut på Vägverkets hemsida. Kommunikationen mellan arbetsgrupperna och Vägverket har fungerat enkelt via e-post - en positiv utveckling sedan tidigare skeden i vägprojektet.

Arbets sättet med arbetsgrupper med invånare som för en dialog med planerare och experter, har tillämpats i detta skede och i de tidigare skedena av vägplaneringen. Metoden har fungerat och har givit en stadga åt dialogprocessen, då projektledningen kunnat känna sig säker på att metoden fungerar - och deltagarna har kunnat veta vad som gäller och vad de har kunnat förvänta sig av dialogen.

English summary

The road-planning process in Norrtälje to produce a bypass-road has been a long and fruitful process with a group of inhabitants that have participated in the planning process all through the different stages of the process. It started in 1996 with a public dialogue in the Initial Study, a dialogue to choose where to place the road corridor. Next step was a dialogue upon the Feasibility Study on four different sketched alternatives and a dialogue upon EIA. Then the project ceased for some years due to shortage of financing. In 2005 the Swedish Road Administration resumed the bypass project in Norrtälje and also resumed the dialogue with the inhabitants upon the Design Plan and the EIA. The entire "dialogue-project" has been documented and evaluated by a researcher.

The method for dialogue has been a system of working-groups (of inhabitants) cooperating through a dialogue-group facilitated by the Swedish Road Administration and the local planning authority. The researcher has been giving feed-back continuously to improve the method. The dialogues have also included participation of schoolchildren and in the Design Plan-stage of the project an interactive VR-model (Virtual Reality-model) has been used as a dialogue-tool. Internet and e-mail has also been very useful to facilitate the communication between all participants in the dialogue.

The dialogues have resulted in considerable improvement of the planned road to reduce the inconvenience, the traffic-dangers and damage to the environment. It has also contributed to the acceptance of the project and the goodwill for the planning authorities. This is a small ordinary project carried out with extraordinary ambition and the evaluation discusses the possibility to use this "dialogue-concept" as a routine in the EIA-process.

Norrtälje a background

Norrtälje is a provincial town of 16.500 inhabitants on the east coast of Sweden approximately 50 km north of Stockholm. The town centre is picturesque with small wooden houses and narrow streets. It is a popular tourist resort and has a considerable number of summer inhabitants and visitors, but the traffic situation is not satisfactory. Regional transport of timber and other heavy vehicles are passing through this small town very near the town centre. There is a need for a bypass-road. In summertime cars are lining up in huge queues all through the town. The local planning administration and the local government in Norrtälje have been discussing a bypass for decades. Certain land, a corridor, is reserved for a bypass since 60 years, a "road reserve". But nothing has happened. Now the town is growing and the situation is becoming more and more problematic. There is just one bridge in Norrtälje, which can carry heavy traffic, crossing the river.

During the years two schools have been built very near the road corridor and so have also some habitations. The awakening of the dormant road reserve was therefore not popular.

Public participation in the road-planning and EIA process

The local authorities in Norrtälje and the Swedish Road Administration (Vägverket), Region of Stockholm (VST) are cooperating in the planning process for a bypass. The road planning process is long and consists of three main parts; Initial Study, Feasibility Study and Design Plan.

Through all three stages the project leader of this project has managed to carry through public participation and evaluation and documentation of the process. It started in 1996 with a public dialogue in the Initial Study, a dialogue with the intention to choose where to place the road corridor. The next step was a dialogue upon the Feasibility Study on four different sketched alternatives and a dialogue upon EIA (Environmental Impact Assessment). Then the project ceased for some years due to shortage of financing. In 2005 the Swedish National Road Administration resumed the bypass project in Norrtälje and also

resumed the dialogue with the inhabitants upon the Design Plan, the town plan for the road and the EIA.

The group of inhabitants taking an active part in the dialogues has been approximately 40 persons in the Initial Study, 60 persons in the Feasibility Study and 40 persons in the Design Plan. The representation of women in the dialogues has been 30%. When there have been big information-meetings and Open Houses with exhibition there have been approximately 100-200 people coming.

The entire planning process has been mirrored in the local newspaper and the editorial writer is frequently commenting on the missing bypass.

Initial Study

In the spring 1996, VST and the local authorities invited the inhabitants in Norrtälje to participate in a dialogue on the question of the traffic situation. What was the best solution, a new route passing through Norrtälje or a bypass placed near or far away from the town?

It started with a big information-meeting and everyone was invited to participate in working groups early in May. Five working groups were established and they received planning material as maps and plans on an initial dialogue meeting. The working groups presented their opinions on two final big dialogue-meetings in the midst of June. The general opinion amongst the participants was against the main suggestion from the municipality and VST; to build a bypass not so far from the town centre in the road reserve. The participants preferred an upgraded thoroughfare. Most of the participants expressed a wish to have a possibility to continuously follow the road planning process.

Feasibility Study and EIA

The Feasibility Study started late in the autumn 1996 and ended in April 1997. This stage of the planning process started in late November with a big meeting and Open House with an exhibition mirroring the result of the Initial Study. The visitors were invited to participate in the coming Feasibility Study. Approximately 60 persons volunteered, some of them had already participated in the Initial Study. The dialogue started in December with a big meeting and eight working groups were formed. The working groups received drawings, maps and other planning material and were requested to plan their own meetings at times that were suitable for each group. Each working group was asked to elect two persons to represent the group in monthly dialogue-meetings with VST and the project group of consultants and the community's town-planner.

The working groups were very ambitious and discussed all the proposed alternatives thoughtfully. At each dialogue-meeting they could ask questions and give feed-back to the planning professionals. The actual planning-process was running parallel to the dialogue, so at each dialogue-meeting the participants were receiving new planning material. The dialogue concerned the different road alternatives and also the substance of the EIA. At this stage the groups had different opinions on which alternative to recommend. Some of the groups were accepting the main alternative with a bypass, some groups were still against a bypass and recommended an upgraded thoroughfare and one group proposed a long tunnel passing the town centre. The project leader ordered a minor economical and technical report on the possibility to build a tunnel. The tunnel alternative proved to be very expensive and technically a tunnel would not permit heavy vehicles due to ground quality, and the project leader could therefore reject that alternative. The group that proposed a tunnel was not satisfied with this answer and thus the dialogue, but all the other groups were fairly positive to the dialogue. The participants were quite suspicious to the local authorities but rather satisfied with the open attitude from the Swedish Road Administration, VST. The regional road superintendent finally decided that the bypass alternative in the road reserve was the best alternative.

After that the project was not prioritised in the Swedish Road Administration budget and nothing happened for a number of years.

Design Plan, town plan for the road and EIA

The next step in the planning dialogue started seven years later. Before that, a minor change in the plan was executed without public participation in 2002. The local authorities made some pressure to resume the planning process offering to finance the planning costs in advance because the traffic situation had become even more precarious than before. In November 2004 the inhabitants of Norrtälje were invited to participate in a new dialogue concerning Design Plan, town plan for the road and EIA. The first meeting in November was an Open House with an exhibition summing up the planning so far with maps, planning documents, EIA documents and a big model over the entire area. In a big meeting the planning process was presented and all the participants were invited to the planning dialogue in the coming springtime. The dialogue then started in March 2005 with a big meeting with 40 inhabitants that formed eight working groups. The working groups were asked as in the previous stage to arrange their own meetings and to elect two dialogue representatives to a dialogue group. In April and May the dialogue group had meetings where the working groups presented their standpoints and questions and the planners presented their plans and proposals step by step. The dialogue was ended in May and the consultants worked with the plans during the autumn 2005. In January 2006 the proposals for the town plan for the road, the Design Plan and the EIA were completed and two stakeholders meetings and a big public meeting with Open House were executed. At the same time the pupils in the two local schools were offered an information day. After that the three planning documents; the town plan for the road, the Design Plan and the EIA were revised and sent out for remittance and exhibition successively during 2006 and 2007. Stakeholders appealed against the town plan for the road to the County Administrative Board and to the Government. In September 2009 the plan gained legal force and the road planning process could continue with purchase of contractor to build the road. The last information-meeting about the final results of the planning process was held in November 2009.

The opinions of the participants have changed a bit since they realized that the proposal was to use the long time ago assigned corridor. The participants had to put up with that decision and try to make the best of it. Some of the participants still protested at every meeting, but the majority came up with constructive proposals for improvement of the plans. In the end there was an acceptance for the planned proposals.

One of the methods used to support the dialogue was 3D CAD modelling, an interactive VR- model (Virtual Reality-model), that was demonstrated at three of the meetings. In that way the participants had the opportunity to follow how the digital model of the road plan was developing during the plan process. At the meetings in January 2006 the VR-model was complete and both participants and planners could evaluate the future road watching the VR-model together. As a consequence the planned bridge was changed, the cycleway was taken away (it appeared to seem too dangerous) and a separate cycleway is now planned on a small bridge besides.

Methods used

In this very long planning process a number of methods have been practised. Through all the stages the participants have been asked to, and accepted to, cooperate in working groups. The aim from the project leader has been to involve schoolchildren in the planning process. The project leader has also consequently arranged so the dialogues have been documented and evaluated.

Dialogue group with parallel working groups

The dialogue has been carried through with working groups. In the two later stages each working group have been represented by two persons in the dialogue group, as mentioned above. In this way a big number of people have been able to participate in a long and fruitful dialogue with the planning professionals from the town and from VST. The more numerous the participants of a meeting are, the more difficult it is to attain a sensible

dialogue. This type of dialogue divided in smaller working units and served by an effective e-mail and Internet was successful.

The working groups have received planning material gradually as it has been produced and they have been giving feed back on the proposals continuously.

This has been a very good way to manage a big dialogue. VST was the driving force in this dialogue and the town politicians have not been active until the very last year of this process. The dialogue should have been even a greater success if the town politicians would have engaged earlier.

Interactive VR-model

In the Design Plan stage an interactive VR-model was created parallel to the dialogue. The participants were shown the model at an early stage when it only consisted of the environment in Norrtälje. The next time it was demonstrated, a rough sketch of the road was inserted. At both occasions when the model was demonstrated the participants had the opportunity to see the digital model from any angle they wished. When the dialogue was ending the final version of the VR-model was presented at stakeholders meetings and at big meeting with Open House. Then the model was presented and the stakeholders were offered printed copies of their own property. The complete VR-model was also demonstrated to the schoolchildren. It was appreciated by everyone, but one experience of this frequent using of a VR-model was that it has a time limit. Both the expert demonstrating the model and the participants watching and discussing became exhausted after 20-30 minutes.

Open-house, big meeting and exhibition

Every stage in this planning process has started and ended in public with Open House, exhibition and a big meeting presenting the progressing plans, inviting the whole town. The Open House with exhibition and several experts on duty offering personal dialogue with anyone, has been arranged for one afternoon and the big meeting has followed in the evening the same day.

This is an effective way of spreading information and offering personal dialogue, but perhaps one afternoon is a too short time for the Open House. The economic frame in this small project did not permit an extended Open House. But at every occasion a big number of people came and joined the debate.

Information via Internet and e-mail

In the last stage of the planning process VST and the town have been offering plenty of information about the planning process on the Internet. All the planning documents have been and still are accessible. Minutes from the dialogue group meetings has also been distributed on Internet. On Internet you can also watch a number of animations made from the VR-model, riding the planned road southwards and northwards and crossing the bridges and so on. These animations were available at the final Open House and stakeholders meetings as well.

E-mail has been used frequently in the dialogue process. All participants have easily been informed whenever anything happened. These electronic aids have really improved the information system in a democratic way. One of the working groups launched an own protest site, but it was never very active.

Project-group feed-back continuously

The researchers' documentation and evaluation of the process has also contributed to the projects quality. The project-group has received feed-back continuously after every dialogue meeting. At every meeting the participants were asked to fill in a brief questionnaire evaluating that proper meeting. The project leader and the project group have therefore had the opportunity to adjust their presentations and behaviour.

At two occasions in the Design Plan-stage the project-group has practised evaluation and feed-back meetings to improve the dialogue. This proved to be very fruitful. The consultants and the experts were given an opportunity to discuss their expectations and the outcome of the process from their point of view.

Schoolchildren's participation

The aim in this project was to engage schoolchildren in the planning process. They participated, but not in dialogue with the adults. In the Feasibility Study a few classes in the school visited the town's planning office and discussed the plan. This happened after an information meeting for the teachers arranged in the school. The teachers were also provided with planning material and maps. The schoolchildren made drawings and short essays merely protesting against the road. This was quite understandable since one of the schools is situated very near the planned road.

In the Design Plan the schoolchildren on the secondary level were supposed to participate in the working groups together with the adults according to an agreement between the project leader and the headmaster. But the schoolchildren never appeared. In a discussion with the headmaster a new agreement was made to arrange an information-day for all schoolchildren in the two affected schools. During the information day the classes visited four stations with information and experts presenting the plans and offering opportunities for the pupils to ask questions and give opinions. One of the stations was the VR-model, another station was the big physical model. The plan documents were also presented to them and the history of the planning. The information day ended with questionnaire, where they could evaluate the information and also express their opinion of the plan.

The results

The participants have had a considerable impact on the planned road. The dialogue result, from the planner's point of view, is a success. The participants have contributed to the substance of the plan in several ways, and increased the quality of the plan. Below is a commented list of the main issues that the participants have influenced.

- Modification of the road line to reduce inhabitants inconvenience has been done on the whole distance. The participants have pointed out all the risk zones.
- Change of design for the southern approach of Norrtälje. The participants have been protesting against the design proposals for the southern approach and in the end of the planning process the politicians finally responded to the protests and the town plan was changed.
- A planned short tunnel near the school was presented already in the Feasibility Study to compensate the schoolchildren's environment. On the tunnel there would be planted grass and bushes for the children to be able to play there.
- Change of design for a cycleway crossing the river was actualized when the VR-model exposed the consequences of a cycleway on the bridge beside the cars.
- Arrangements to reduce the noise were planned after discussions with the participants about which habitations that would be disturbed.
- A roundabout near the hospital was lively discussed and the majority of the participants were against it. The local authorities were very firm in their decision about that alternative. The roundabout has finally been moved slightly northwards to avoid disturbing the nearby habitations.

Conclusion

This actually rather small road project has been carried through with high ambitions on dialogue and evaluation. Being an ordinary project and still scrupulously documented and evaluated it is very interesting as source of knowledge for numbers of project leaders. The conclusions are universal applicable and very useful.

All the three stages of this road planning process have been evaluated by researchers. The method, with parallel working groups participating in a big dialogue, has been successful. The dialogues have been going on, parallel to the professional planning process.

Sustainability in road planning is a question of having the right factors investigated in the EIA, which has been the goal of this dialogue process. The participants have contributed substantially.

Sustainability is also a question of activating the young generation in the planning process, which has also been an important issue in Norrtälje. If the young generation gets comprehension in the planning process and the democratic system the society has invested in sustainability. But to engage the schools in the planning process is always difficult and you have to adjust the procedure to the school agenda.

The Swedish Road Administration has demonstrated an open attitude towards the inhabitants, and the participants in the dialogues have appreciated that attitude.

The use of new media; as an interactive VR-model, information on Internet and e-mail; have been an improvement as technical aids in the dialogue technique. Still, the direct contact and personal meeting is very valuable and it can not be replaced by computers.

The long time perspective in road planning can cause indifference amongst the inhabitants, but if the planning issue really concerns people they will show up. In Norrtälje a fairly big group accorded to participate with great patience.

1. Inledning

Genomfarten i Norrtälje är en omtalad fråga både bland lekmän och bland fackfolk - för dem som bor i Norrtälje, näringsidkare, sommarboende, turister och tillfälliga besökare liksom för kommunens och Vägverkets planerare och för representanter för den yrkesmässiga trafiken. På ledarplats i Norrtälje Tidning förekommer med jämna mellanrum artiklar som kritiserar trafikelandet längs riksväg 76, Stockholmsvägen-Estunavägen, genom staden

Frågan om hur man tar tag i en sådan fråga och genomför ett bra samråd inför ett kommande vägbygge är i högsta grad av allmänt intresse. Det finns många liknande situationer i Sverige. Dialogen i Norrtälje är ett ambitiöst försök att på ett systematiskt sätt väga allmänna och enskilda intressen mot varandra på ett öppet sätt.

I rapporten beskrivs samrådsförfarandet i dialogen, vilka som deltog, vad som kom fram i dialogen och vad olika parter ansåg om dialogen. Rapporten beskriver vilka frågor som behandlats i dialogen och hur dessa frågor förts in i planeringsunderlaget. En analys och utvärdering av arbetssättet och de använda metodernas utfall redovisas i rapporten.

Den huvudsakliga metoden i utvärderingen är direktkontakt, deltagande observation, vid de olika möten som arrangerades. Dessa möten dokumenterades med minnesanteckningar och foton. En uppföljning av mötena gjordes med enkäter till alla deltagande, i direkt anslutning till respektive möte. Några intervjuer av deltagare (i arbetsgrupper) i dialogen har gjorts och dessutom har projektarbetsgruppen under projektets gång genomfört ett par erfarenhetsåterföringsmöten, där de använda metoderna i dialogen analyserats, i syfte att förbättra arbetssättet under pågående projekt, en sorts "feedbackmetod". Det handlar om metodutveckling för bättre dialog. Därför har dialogen och de olika metoder som använts utvärderats dels genom erfarenhetsåterföring under pågående projekt och även genom en sammanfattande utvärdering i denna rapport. Syftet med rapporten är att dokumentera och utvärdera en ambitiöst upplagd dialog så att projektledare och beteendevetare inom Vägverket kan ta del av denna erfarenhetsåterföring och därmed få stöd i sin egen verksamhet och undvika fallgropar.

Syftet med dialogen i Norrtälje har varit att ge invånarna i Norrtälje en möjlighet att delta i planeringsprocessen för en väg förbi Norrtälje. Vägverket och kommunen har parallellt drivit planprocesserna för detaljplan, arbetsplan och i samverkan en gemensam MKB (miljökonsekvensbeskrivning), som samtliga måste genomföras i ett vägprojekt inom detaljplanelagt område. Målet har varit att få en dialog mellan deltagarna; berörda boende, företag och organisationer i Norrtälje och Vägverkets och kommunens representanter och tekniska konsulter. Genom att föra en dialog har man från Vägverkets och kommunens sida hoppats att få in synpunkter och faktaunderlag som kan påverka planprocessen så att planförslagen vinner acceptans och att det slutligen blir en väg som fyller sin funktion och åsamkar så liten störning som möjligt för invånarna. Syftet är alltså att dialogen ska tillföra projektet kunskap och ge högre kvalitet på slutresultatet.

Ambitionen i arbetsplaneskedet var att genomföra en dialog av samma typ som i de tidigare skedena av vägens planering, helst med ännu fler deltagare. En strävan har varit att få med kvinnor i dialogen. Detta kopplas till det sjätte delmålet "ett jämställt transportsystem" i Riksdagens transportpolitiska mål.² Därför redovisas antalet deltagande kvinnor på de olika mötena. En annan viktig utgångspunkt har varit att engagera skolbarn i dialogen. Skolbarnen i närområdet har dragits in i samrådet, bland annat genom en studiedag för Vigelsjöskolans och Lommarskolans elever.

² Ett jämställt vägtransportsystem: Vägtransportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Ett nytt inslag i detta skede av vägplaneringen var att arbeta med en interaktiv tredimensionell (3D) datamodell, en skärmbaserad³ VR-modell⁴, som skulle få följa dialogen och visas upp vid dialogmötena vartefter den utvecklats, steg för steg. Datamodellen har använts som ett stöd i dialogarbetet. När VR-modellen sedan blivit klar har en dataanimering med rörliga filmsekvenser ur VR-modellen framställts. Dessa har kunnat visas på TV-skärmar vid möten och även lagts ut för nedladdning från Vägverkets hemsida på Internet.

Dialog definierar Vägverket på så sätt att det är djupare i sin innebörd än information och kommunikation. Dialogen förutsätter att parterna kan kommunicera och att den information som finns tillgänglig kan användas av samtliga deltagare. Det är viktigt att dialogen ses som integrerad i projekten och inte som ett separat dialogprojekt. På det sättet blir dialogen en vardagsföreteelse - en självklar demokratisk rutin. Huvudsyftet med en dialog är ömsesidigt utbyte av åsikter och erfarenheter. Kännetecknande för dialogen är att man får en chans att komma igen flera gånger med frågor och svar, och att man får gensvar. Motståndare till planerna kan få höras och ge sin syn i frågan. Faran är annars att deltagare som inte får gensvar riskerar att känna sig överkörda. Genom att ge gensvar och feed-back till deltagarna kan man i bästa fall få även motståndare att känna sig sedda. De kan också få en förståelse för den motsatta ståndpunkten i en dialog.

Dialogen kan ge ett bra samarbetsklimat. En ömsesidig dialog med allmänheten ställer också krav på handling. Man kan inte lämna deltagarna i sticket efter avslutad dialog. (Samråd & dialog, Vägverket, 1999) Miljöbalken förutsätter att de berörda får möjlighet till dialog då frågorna formuleras i en miljökonsekvensbeskrivning.

Detta projekt är principiellt betydelsefullt både ur forskarperspektiv och som erfarenhetsåterföring för myndigheten. Projektet har måttlig komplexitet, det är normalstort⁵ och förhållandevis "vanligt", ett vardagsprojekt med problem och förutsättningar som liknar många andra väginvesteringsprojekt i Vägverket. Här är det frågan om situationer som projektledare runt om i Sverige stöter på i sin verksamhet. Just därför är det särskilt intressant, då det visar hur man genom en planerad dialog kan komma mycket långt i metodutveckling även i ett standardprojekt. Det är viktigt att dokumentera och utvärdera den metodutveckling som görs i typiska och representativa projekt, så att andra sedan kan tillämpa de erfarenheter man gjort, helt i enlighet med Vägverkets inriktning mot FUD (forskning, utveckling, demonstration).

Projektet är värdefullt ur forskarperspektiv då denna dialog i arbetsplaneskedet inte är en enstaka företeelse, utan ett konsekvent tillämpat arbetssätt som gått igen i hela planeringsprocessen från förstudie via vägutredning och till arbetsplan. Forskare har följt respektive dialog och dokumenterat och utvärderat den. Hela vägprojektet har med andra ord innefattat reflektion, metodutveckling, utvärdering och erfarenhetsåterföring, vilket är unikt.

Utvärderingen har kommit till stånd på uppdrag av Vägverket Region Stockholm som en del i projektet "Arbetsplan för väg 76 förbi Norrtälje" och har utförts av Tekn. dr. Suzanne de Laval, Arkitekturanalys sthlm AB i nära samarbete med Vägverkets beteendevetare.

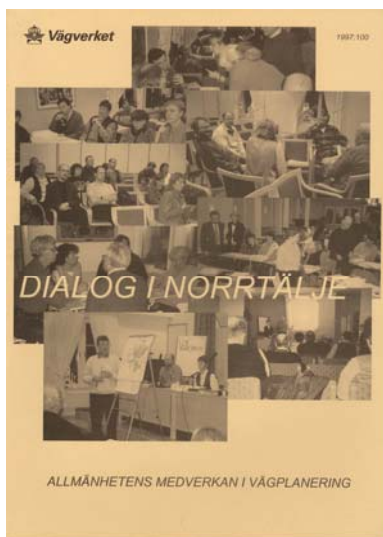
³ Skärmbaserad i motsats till helt interaktiv, där man bokstavligen kliver in i VR-modellen genom att ta på sig speciella glasögon eller andra digitala redskap. En skärmbaserad VR-modell kan man se via en datorskärm eller projicerad på väggen.

⁴ VR-modell är en förkortning av Virtual Reality-modell.

⁵ Överslagsmässig kostnadsberäkning för vägbygget ca 253 miljoner kronor enligt länsplanen.



*Bild 1. Rapport som beskriver dialogen i förstudien 1996.
(Bergslagsgruppen)*



*Bild 2. Rapport som beskriver dialogen i vägutredningen och samråd kring innehållet i MKB 1997.
(de Laval)*

2. Bakgrund

Planeringen av väg 76 förbi Norrtälje har en lång historia. Redan på 1940-talet lades ett vägreservat väster om stadskärnan fast av framsynta politiker och planerare i Norrtälje. Många initiativ att lösa frågan har tagits men trafiken går alltjämt genom staden längs riksväg 76, Stockholmsvägen och Estunavägen.

Dialogen i arbetsplaneskedet är den tredje stora dialogen som genomförts kring planeringen av väg 76. Tidigare har Vägverket tillsammans med kommunen genomfört dialog både kring förstudie (1996) och vägutredning och MKB (1996/97). Det som är speciellt med de olika dialogerna i Norrtälje är att dialogerna har pågått samtidigt som konsulterna arbetat i respektive skede. Deltagarna i dialogen har därmed fått tillgång till planeringsunderlag i samma takt som de framställts. Deltagarna har därför i realiteten påverkat hur planerna och underlagen utformats. De beslut som fattats under planeringsprocessen har inte alltid varit de som deltagarnas hade önskat, men deras synpunkter har i hög utsträckning beaktats och har medfört en lång rad av justeringar av planen. De tidigare dialogerna finns dokumenterade i två rapporter (Bergslagsgruppen 1996), (de Laval 1997).

Det finns en systematik över tid hur man har fört dialogen, en röd tråd. I varje skede har dialog skett med allmänheten och denna dialog har dokumenterats, dialog i förstudien, dialog i vägutredningen och dialog i arbetsplanen. Fokus för den utvärdering som redovisas i denna rapport ligger i arbetsplaneskedet, men samtidigt hålls den röda tråden ihop från tidigare skeden.

Den positiva erfarenheten av att arbeta i dialog med allmänheten i en stor grupp, som bröts ned i mindre, självständiga arbetsgrupper, är dokumenterad och utvärderad i de två tidigare rapporterna. Det var därför naturligt för projektledningen att fortsätta med en liknande metod i nästa skede. På detta sätt kunde man också utveckla metodiken ytterligare och använda de tidigare erfarenheterna som en utgångspunkt. Projektledningen kunde känna en stor trygghet i att veta att metoden både var beprövad och funktionell för sitt ändamål.

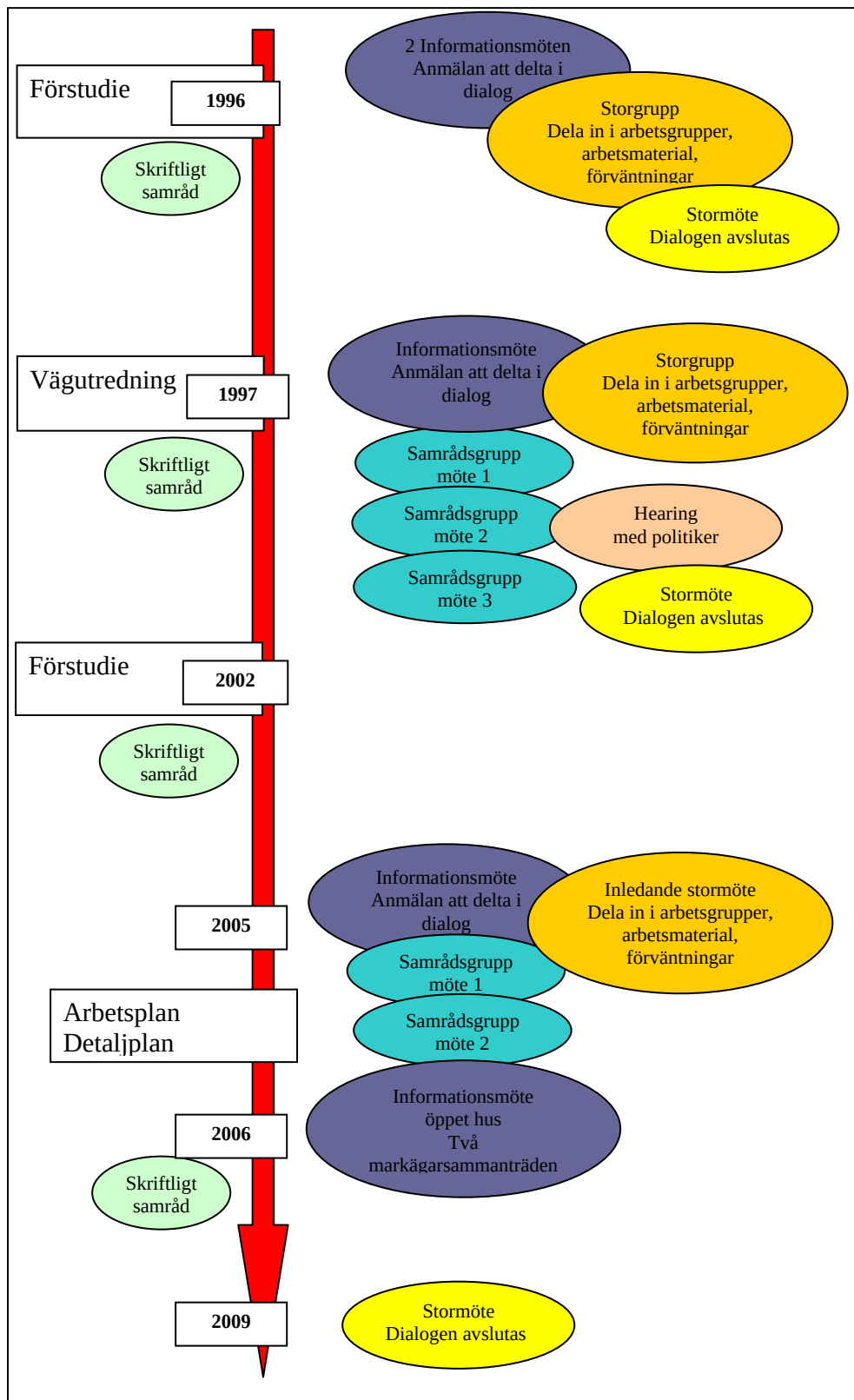
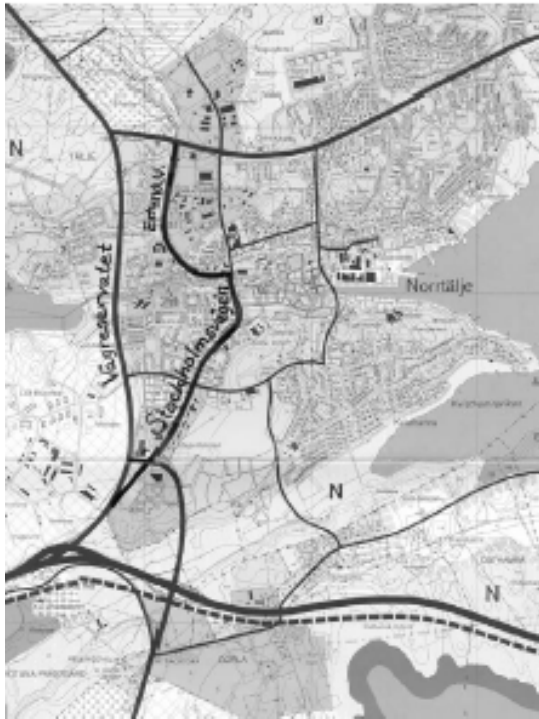


Bild 3. Schematisk bild som visar de olika planeringsskedena, plus skriftligt samråd, till vänster och dialogernas olika delmoment till höger om den röda pilen (aktiviteter med skolbarn är inte inlagda).

I samtliga skeden har formellt samråd skett skriftligen, även vid förstudien 2002, då ingen dialog genomfördes. Dialogerna har haft lite olika förlopp, men stora likheter i uppläggning.



*Bild 4. Västra vägen i
Översiktsplanen från 1992,
kartan är försedd med
förtydliganden i efterhand.*

2.1 Norrtäljes vägproblematik

I Norrtälje har problemen med den befintliga genomfarten blivit större och större. En tilltagande turistström, ett stort antal sommarboende samt tung lastbilstrafik till bl.a. Hallstaviks pappersbruk, gör att genomfarten inte fungerar tillfredsställande. Genomfarten ger upphov till höga bullernivåer och dålig trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Den har en kraftig barriäreffekt och det är stora framkomlighetsproblem när det är köbildning och trafiken står i det närmaste stilla. Bebyggelsen längs genomfarten är tät och det betyder att många störs.

I Översiktsplan ÖP92 finns ett vägreservat, som funnits sedan 1940-talet, markerat strax väster om innerstaden, som ska användas för en förbifart. Vägverket aktualiserade detta vägreservat 1996 och genomförde en förstudie och vägutredning 1997 i samverkan med Norrtälje kommun. Sedan genomförde Vägverket en ny förstudie 2002 för den södra delen av Västra vägen då nya planeringsförutsättningar var för handen för Nordrona i anslutning till att Försvaret lade ned Lv3. Detta har sammantaget gjort att planeringsprocessen har blivit mycket lång. Kommunen har i den etapp som nu rapporteras (arbetsplan och detaljplan) gått in och förskottat medel, för att snabba på processen. Vägprojektet finns med i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur 2004-2015 med planerad byggstart 2013. Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n, gäller både arbetsplanen och detaljplanen. Arbetet med MKB är både en process och ett dokument som ingår i arbetsplanen.

I utvecklingsplanen för Norrtälje stad, antagen i mars 2004, finns Västra vägen med. Vägförslaget finns redovisat i den fördjupade översiktsplanen för Nordrona i Norrtälje stad, antagen i november 2005. I samtliga översiktsplaner redovisas Västra vägen som ny genomfart.



Bild 5. Karta över planområdet hämtad ur detaljplanen 2006.

Under december 2006 och januari 2007 har Ledningskontoret skickat ut en remiss av "Förslag till trafikstrategi för Norrtälje stad fram till år 2020". Trafikstrategin baserar sig på TRAST⁶, och i denna trafikstrategi ingår Västra vägen som en förutsättning för Norrtäljes utveckling.

⁶ TRAST, "Trafik för en attraktiv stad" ett samarbete mellan Vägverket, Banverket, Boverket och Sveriges kommuner och landsting. TRAST ger vägledning för att anlägga en helhetssyn på planeringen - för en attraktiv och hållbar utveckling.

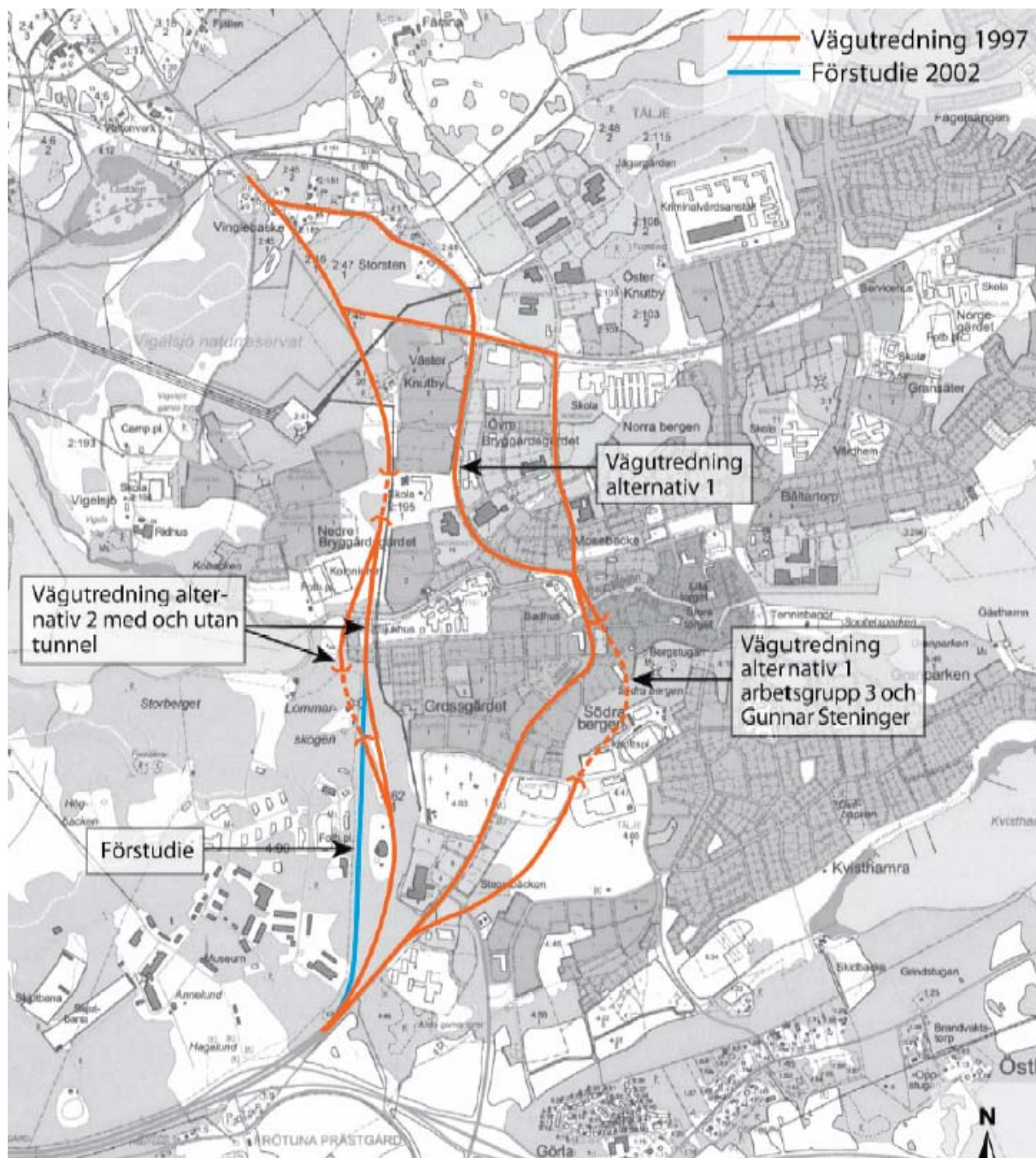


Bild 6. Karta hämtad ur arbetsplanens MKB, 2006.

2.2 Förstudie 1996

Dialogarbetet påbörjades i förstudien, utförd under maj-juni 1996. Samrådet med allmänheten i förstudien genomfördes i fem arbetsgrupper. Arbetsgrupperna bestod av intresserade kommuninvånare. Resultatet från detta samråd finns publicerat i rapporten *Norrtäljes vägval inför framtiden* Oktober 1996, RAP 0199, Bergslagsgruppen.

Dialog i förstudien i sammanfattning:

- Två inledande allmänna informationsmöten hölls 1996-05-05 och 1996-05-08.
- En utställning fanns tillgänglig vid dessa tillfällen.

- Ett stormöte hölls 1996-05-13 och då bildades fem arbetsgrupper.
- Arbetsgrupperna var aktiva i ungefär en månad, med ca 50 deltagare sammanlagt.
- Ett stormöte hölls 1996-06-03 med sakkunniga experter från Vägverket.
- Ett avslutande stormöte med diskussion hölls 1996-06-17.

Arbetsgrupperna diskuterade olika alternativ till dragning av en förbifart väster om Norrtälje. Grupperna uppmanades att komma med idéer och att rita själva.

2.3 Vägutredning 1997

I arbetet med vägutredningen skulle dialogen med allmänheten fortsätta på ett likartat sätt under tiden november 1996 till april 1997. I denna längre etapp etablerades en speciell samrådsgrupp och arbetsgrupperna skulle representeras av någon eller några deltagare vid samrådsgruppens möten. Samrådsgruppen skulle innehålla representanter både från kommunen, Vägverket och arbetsgrupperna. Andra experter kunde bjudas in till samrådsmötena.

Samrådsgruppen skulle hålla regelbundna möten och bli en länk mellan arbetsgrupperna, kommunen och Vägverket. Mötena skulle få ett begränsat antal deltagare och därmed bli lättare att genomföra och skapa förutsättningar för en meningsfull dialog.

Dialogen i vägutredningsskedet finns dokumenterad i rapporten *Dialog i Norrtälje* Vägverket Region Stockholm 1997:100, författare Suzanne de Laval. Dialogen i detta skede omfattade både vägutredning och MKB, den skedde parallellt med konsulternas arbete och dialogdeltagarnas synpunkter påverkade både vägutredningen och MKB:n. Flera av deltagarna hade även medverkat i förstudiens dialog. Samrådet kring MKB var intressant då det handlade om att fånga upp de frågeställningar som MKB:n skulle behandla. Detta var då (1997) ett helt nytt förfarande i planering och utgjorde ett pilotprojekt.

Dialog i vägutredningen i sammanfattning:

- En *samrådsgrupp* med representanter för arbetsgrupperna, Vägverket och kommunen träffades ungefär en gång i månaden.
- Åtta *arbetsgrupper*, höll egna möten mellan samrådsgruppsmötena. Nya arbetsgrupper bildades i denna etapp, med ca 60 deltagare.
- Skolorna i området har tagits in i samrådet, *eleverna* har aktiverats för att skildra hur de upplever trafikmiljön.
- En person utsågs till *samordnare* och moderator för samrådet, Gabriella Gulliksson.

Mötena i dialogprojektet i vägutredningen:

- Ett inledande stormöte hölls 1996-11-28, då alla intresserade bjöds in via annonser. Till detta möte kallades också föreningar och privatpersoner via brev. Vid detta möte fick deltagarna möjlighet att anmäla sig till dialogprojektet.
- En utställning som redovisade förstudien fanns tillgänglig vid detta stormöte.
- Dialogen startade med ett stormöte 1996-12-16, då alla samrådsdeltagare var med och gruppindelningen gjordes. Arbetspärmar delades ut till grupperna,
- Samrådsgruppens möte 1 hölls 1997-01-23.
- Information till lärarna på Lommarskolan och Vigelsjöskolan om vägutredningen 1997-01-27
- Samrådsgruppens möte 2 hölls 1997-02-12.
- Samrådsgruppens möte 3 hölls 1997-03-13.
- En hearing med politiker, arrangerad av kommunen hölls 1997-04-10.
- Samrådsgruppens möte 4 arrangerades som ett stormöte 1997-04-29, då samtliga arbetsgruppsdeltagare inbjöds. Vid detta möte avslutades dialogen i vägutredningen.

2.4 Förstudie 2002

Nästa skede i processen var en förstudie för den södra delen av vägen initierad av att Lv3 lades ned och förutsättningarna för Västra vägen därmed förändrades. Området Nordrona var plötsligt tillgängligt för kommunal planering efter att under många år har varit militärt område. Miljöbalken som trädde i kraft 1999 ställde nya krav på bland annat luftkvalitet. Delar av den tidigare miljökonsekvensbeskrivningen fick därför kompletteras. Miljöbalken ställde också krav på att en bedömning av miljöpåverkan skulle göras. I förstudien 2002 genomfördes ingen dialog, utan man hänvisade till den dialog som skett tidigare i projektet och genomförde endast det formella samråd som krävs med myndigheter, organisationer, föreningar och berörda.

3. Dialog i arbetsplaneskedet 2005

Den planerade väg 76 förbi Norrtälje har av Länsstyrelsen 2003 bedömts som betydande miljöpåverkan och då ska utökat samråd ske. Därför har kommunen och Vägverket beslutat att gemensamt genomföra en dialog med allmänheten kring vägutredningen och detaljplanen. MKB:n görs gemensamt för båda planerna och ingår som ett dokument i arbetsplanen. På det sättet, med gemensam dialog, kan den komplicerade och tidsmässigt mycket utdragna planeringsprocessen i Norrtälje ändå i någon mån bli begriplig för de deltagande lekmännen.

Hösten 2004 stod det klart att Vägverket kunde påbörja arbetet med arbetsplanen. Norrtälje stads kommunfullmäktige, hade i april 2004 beslutat att förskottera medel för att få igång projekteringen av vägen⁷. Västra vägen ligger i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län med utbyggnad år 2013. Kommunen hoppas med sin förskottering att eventuellt kunna tidigarelägga byggstarten.

Kostnaden för att bygga Västra vägen har beräknats till 253 miljoner kronor enligt länsplanen, varav kommunen avses stå för 35 miljoner kronor.

3.1 Dialogen planeras

Dialogarbetet drevs i Vägverkets projektorienterade organisation med funktionella kompetenser i en arbetsgrupp som leddes av projektledaren Christina Eklöf i samråd med beteendevetaren Gabriella Gulliksson, som från juni 2005 ersattes av beteendevetaren Marie Karlsson.

Övriga deltagare i projektarbetsgruppen⁸ har varit:

Linda Eriksson, Vägverket, informationsansvarig

Bertil Järnberg, Vägverket, ansvarig avtal

Marianne Eriksson, Vägverket, formell handläggning

Lars-Erik Larsson, Vägverket, markförhandlare

Sören Edfjäll, Vägverket, MKB-ansvarig

Elisabeth Lloyd, Vägverket konsult, uppdragsledare arbetsplan

Hans Ek, Vägverket konsult, ansvarig väg och trafik

Catarina Holdar Tyréns, MKB uppdragsledare

Carl-Johan Andhill, Dynagraph, 3D datamodell

Suzanne de Laval, Arkitekturanalys sthlm, dokumentation och utvärdering

Ingemar Stråe, stadsarkitekt i Norrtälje

Anders Dahlin, A5 arkitekter, konsult detaljplan

Projektledarens intentioner med dialogen har varit att fullfölja de ambitiösa dialoginitiativen som tagits i de tidigare skedena av väg 76-planeringen. Erfarenheten från förstudien 2002 utan dialog var inte positiv. Det har lett till en del misstänksamhet från dialogdeltagarna. Genom att erbjuda stor och öppen dialog eftersträvade man att skapa acceptans för vägprojektet och att få in kvalificerade synpunkter från allmänheten, främst med avseende på innehållet i MKB:n, men även detaljkunskap om den markanvändning som förekommer inom planområdet. Erfarenheterna från de tidigare dialogerna visade att den deltagande allmänheten i Norrtälje hade en mängd förnuftiga synpunkter som det fanns all anledning att försöka fånga upp. Syftet var att få en bättre kvalitet på de tre

⁷ Enligt uppgift i Norrtälje Tidning i 28/4 -04 förskotterade kommunfullmäktige 3,5 miljoner kronor, utökat enligt uppgift i samma tidning 7/2 -05 till 7,14 miljoner kronor.

⁸ I projektet kallades detta arbetsgruppen, men för att skilja denna arbetsgrupp från arbetsgrupperna som bildades av deltagarna i dialogen används här beteckningen projektarbetsgruppen.

plandokumenten samt att MKB:n därmed formellt uppfyllde Länsstyrelsens krav på utökat samråd. Dialog i detta skede är lika viktigt som dialog i de tidigare skedena. Nu börjar man närma sig ett förverkligande och de synpunkter som förs fram påverkar det som sedan ska byggas. De tidigare dialogerna, med sitt osäkra och långa tidsperspektiv för genomförande har i det avseendet varit svårare att tydliggöra för deltagarna.

En nyhet i projektet i arbetsplaneskedet var att projektledningen ville göra ett försök med att låta en dataanimering av vägdragningen ingå som en del i det material som stödde dialogen. Dataanimeringen skulle visas upp vid dialogmötena, så att deltagarna kunde följa hur den utvecklades.

Huvudpunkterna i denna planering var liksom tidigare:

- Dialogen sker parallellt med projekteringen,
- Dialogmöten med samrådsgruppen hålls varje månad, när möjlighet till påverkan är störst
- Att arbeta med arbetsgrupper

Arbetsgrupperna höll sina egna möten och representanter för arbetsgrupperna kom till samrådsgruppsmöten/dialogmöten med Vägverket och kommunen.

Varje informationsmöte och samrådsgruppsmöte med Norrtäljes invånare planerades i detalj av projektledningen. Inför de stora informationsmötena genomförde projektarbetsgruppen generalrepetitioner för att få informationen tydlig och slagkraftig och för att undvika onödiga omtag.

Samrådsgruppsmötena hade ett strukturerat upplägg:

1. Inledning, mötets syfte, spelregler, en kort presentation av vägprojektet och referens till tidigare möten i dialogen.
2. Vägverkets och kommunens svar på tidigare frågor från arbetsgrupperna
3. Arbetsgruppernas svar på Vägverkets frågor
4. Presentation av datamodell (ej aprilmötet)
5. Paus med möjlighet till enskilda frågor - alla experter tillgängliga
6. Vägverket informerar om läget i planarbetet arbetsplan och MKB
7. Frågor samlas upp från arbetsgrupperna
8. Kommunen informerar om läget i detaljplanearbetet
9. Frågor samlas upp
10. Genomgång av frågor, svar på så många frågor som möjligt
11. Information om nästa steg i vägplaneringen
12. Avslutande enkät till deltagarna

Det gjordes ingen formell kommunikationsplan för dialogen, men kommunikationen planerades enligt samma principer som ingår i en kommunikationsplan. Projektledningen formulerade sina intentioner för dialog och förmedlade dem till projektarbetsgruppen vid arbetsgruppsmöten och vid särskilda möten som behandlade dialogen. Dokumentation av hela dialogprocessen skapade en stadga åt planeringen av dialogen som motsvarar kommunikationsplanens funktion.

Deltagarna bjöds in till det inledande stormötet via annonser i dagspressen och via skriftliga inbjudningar till alla sakägare. Kontakt togs med skolorna (Lommarskolan och Vigelsjöskolan) och dess rektor för att få till stånd ett samarbete när dialogen planerades. Rektorn reagerade positivt och ville gärna ha med eleverna i dialogen. Styrgruppens beteendevetare, har varit kontaktpersoner gentemot skolan.

Hela dialogen har dokumenterats av en forskare som också haft en roll som inspiratör i projektarbetsgruppen och rådgivare. Forskaren har inte deltagit i debatten eller uttalat någon synpunkt på planerna. Forskaren har fört anteckningar under alla dialogmöten och redovisat minnesanteckningar på Vägverkets hemsida. Forskaren har också ansvarat för de enkäter som delats ut i slutet av alla dialogmöten, samlat in svaren och redovisat dem. I

uppdraget ingick också att utvärdera hela dialogen. Därför genomfördes ett par erfarenhetsåterföringsmöten, angående dialogarbetet, med projektarbetsgruppen under projektets gång som dokumenterades. På detta sätt kunde projektarbetsgruppen modifiera sitt arbetssätt genom att ta till sig synpunkter förmedlade från enkätsvaren och från erfarenhetsåterföringsmötena.

Tidplanen såg ursprungligen ut på detta sätt och har sedan ändrats, vilket framgår av tabellens två kolumner för ursprunglig tidplan och tidplanens utfall.

AKTIVITET	URSPRUNGLIG TIDPLAN	TIDPLANENS UTFALL
informationsmöte inbjudan till dialog	november 2004	24 november 2004
dialogmöte 1 startmöte	mars 2005	14 mars 2005
dialogmöte 2 samrådsgruppsmöte	april 2005	14 april 2005
dialogmöte 3, samrådsgruppsmöte	maj 2005	9 maj 2005
detaljplan programsamråd	sommaren 2005	juli/augusti 2005
markägarsammanträde	sept/okt 2005	17 och 19 januari 2006
öppet hus och stormöte informationsmöte	sept/okt 2005	24 januari 2006
MKB godkänd	hösten 2005	hösten 2006
utställning av detaljplan arbetsplan och MKB	våren 2006	januari 2007
informationsmöte slutmöte	november 2005	19 november 2009

Det är inte dialogen i sig som har bromsat projektet, utan snarare den byråkratiska processen i kombination med överklaganden. Sedan projektet startade har markägarsammanträdena och slutmötet skjutits fram i tiden. Anledningen till detta är samordningen mellan arbetsplan, detaljplan och MKB. Detaljplanens program ställdes ut under sommaren 2005. Länsstyrelsen måste godkänna MKB:n innan arbetsplanen och detaljplanen kunde ställas ut. Fullmäktige måste också besluta om detaljplanens utformning innan den kunde ställas ut, detta gav ett års försening. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i november 2007 och överklagades därefter till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen antog planen och den överklagades till Regeringen i januari 2008. Planen vann laga kraft i september 2009, med två års ytterligare försening.

3.2 Dialogens förlopp

Den fortsatta dialogen kring Västra vägen startade i november 2004 med ett informationsmöte då Vägverket redovisade allt det planeringsarbete som gjorts i tidigare etapper och rapporterade vad Vägverket planerade att göra. Syftet med informationsmötet var att uppfylla det löfte som gavs i samband med vägutredningen 1997 – att komma och redogöra för det ställningstagande som gjorts. Mötet blev också en första signal om att dialogen kring Västra vägen skulle återupptas. Deltagarna fick veta att de hade möjlighet att anmäla sig till dialogarbete under våren 2005.

Dialogen med arbetsgrupper genomfördes under mars - maj 2005, med tre dialogmöten. Därefter färdigställdes planmaterialet av konsulterna och presenterades för allmänheten igen vid en informationsdag i januari 2006. De två planerna, detaljplanen och arbetsplanen, ställdes sedan ut under januari 2007. Södra delen av planen bröts sedan ut och ställdes ut separat under sommaren 2007. Syftet med denna nya detaljplan, som var en utbrytning av detaljplanen för hela sträckningen av Västra vägen, var att tillgodose formella krav på den ändring av Kustvägens anslutning till Västra vägen, som blev en följd av synpunkterna på samrådsförslaget. Detaljplanen överklagades av ett antal bostadsrättsföreningar och en privatperson i två instanser (länsstyrelsen och regeringen) och regeringen avvisade överklagandena i september 2009. Ett avslutande informationsmöte då allmänheten bjöds in hölls i november 2009, då detaljplanen vunnit laga kraft och arbetsplanen kunde fastställas.



Bild 7. Besökare som tittar på modellen vid öppet hus eftermiddagen den 24 november.



Bild 8. Ett fullsatt Folkets Hus vid stormötet.

3.2.1 Informationsmöte och öppet hus 24 november 2004

Den allra första aktiviteten i dialogen med allmänheten var öppet hus på Folkets Hus i hörsalen på eftermiddagen den 24 november 2004. Många besökare kom och de passade på att ställa frågor till Vägverkets experter om den planerade vägen. Sju personer från Vägverket fanns till hands och kunde svara på deltagarnas frågor. En utställning fanns tillgänglig i lokalen. Utställningen redovisade historiken för utredningarna av en kommande väg 76, förstudie 1996, vägutredning 1997, komplettering med ny förstudie 2002 samt nuläget. I lokalen fanns även en stor modell över hela vägområdet och den västra delen av staden. Modellen väckte stort intresse hos alla besökare. Man samlades runt den, visade varandra på olika problem och diskuterade.

Många kommenterade att de nu förstod bättre var vägen skulle dras och hur det skulle bli i framtiden. Bland annat kom en grupp skolbarn och tittade på modellen och funderade.

Det fanns en folder med utställningens material nedförminskat som alla kunde ta med sig. Det fanns även blanketter för dem som ville anmäla intresse av att delta i en kommande arbetsgrupp. En blankett för utvärdering av utställningen och informationsmötet fanns också att ta med och fylla i.

Informationsmötet som genomfördes samma kväll och i samma lokal samlade ca 120 deltagare, varav ca 40 kvinnor. Detaljerade minnesanteckningar från informationsmötet finns i Bilaga 1. Lokalen blev helt fullsatt. Majoriteten stannade kvar även efter pausen. Det var ett informationsmöte om arbetsplanen samt en rekapitulering av projektet som



Bild 9. I pausen kunde deltagarna studera utställningen som presenterade tidigare skeden i planeringen av Västra vägen.

helhet sedan starten 1996. På mötet fanns möjligheter att ställa frågor. Mötet inleddes med att Christina Eklöf, projektledare Vägverket och Gabriella Gulliksson, beteendevetare på Vägverket, rekapitulerade hela det historiska förloppet. Sören Edfjäll, Vägverket, berättade om miljökonsekvensbeskrivningen som utarbetats parallellt med vägutredningen. Christina Eklöf berättade om den förstudie som genomfördes 2002 för södra delen av vägsträckan och som aktualiserats av regementets nedläggning.

Frågorna från publiken behandlade de trafikutredningar som gjorts, rondellen vid Esplanaden, miljöpåverkan, parkeringseländet, den tunga Kapellskärstrafiken norrut med farligt gods, hur man kommer till Västra vägen, buller på Stegelbäcksgatan och Esplanaden samt frågan om Vätövägens anslutning till Västra vägen. Varför bygger man en väg genom skogen?

Efter denna genomgång och frågestund var det paus med möjlighet att titta på modellen och utställningen och att ställa frågor till Vägverkets och kommunens representanter. Deltagarna utnyttjade tillfället och diskussionen var livlig i utställningsdelen.

Då pausen var slut vidtog en presentation av kommunens planering, om vad som har hänt och vad som händer i framtiden. Planeringschefen på kommunens ledningskontor, berättade om kommunledningens överväganden. Vägverkets experter berättade om hur Vägverket planerade ett dialogprojekt kring MKB:n och hur man informerar om dialogen och planarbetet. Projektledaren informerade om tidplanen för Västra vägen med byggstarten tänkt 2013. Informationsmötet avslutades med en uppmaning att anmäla eventuellt intresse av att delta i dialogen. Efter mötet fanns möjlighet för deltagarna att stanna kvar en stund och ställa frågor till de ansvariga eller studera utställning och modell.

En enkät delades ut och 33 personer lämnade in sina svar, d.v.s. en svarsprocent på 27 %. 20 av de svarande tänkte absolut delta i dialogen, 10 svarade "förmodligen" och två svarade "kanske". Det var således i stort sett endast de mycket intresserade som besvarade enkäten. Mötets uppläggning och genomförande fick bra betyg. När det gällde frågeställningen för mötet avspeglar enkätsvaren att många av deltagarna var negativa till Västra vägen - även om majoriteten ändå ansåg att deras frågor togs om hand på ett bra sätt och att diskussionen var bra.



Bild 10. Sören Edfjäll (till vänster) MKB-expert som svarar på frågor i pausen.



Bild 11. Den stora modellen gav upphov till diskussioner.



Bild 12. Deltagarna får vid det inledande stormötet se en VR-modell av vägen. En viss förundran kan man se i deras minspel.

3.2.2 Dialogmöte 1, Inledande stormöte 14 mars 2005

Dialogen med arbetsgrupperna drogs igång med ett stormöte. På kvällen den 14 mars samlades Norrtäljebor och Vägverkets experter i Lommarskolans matsal för att inleda ett utökat samråd kring planeringen av utbyggnaden av Västra vägen, väg 76 förbi Norrtälje. Till mötet kom 55 personer, varav 43 män och 12 kvinnor. Efter pausen stannade 39 personer kvar och deltog i de arbetsgrupper som bildades, 28 män och 11 kvinnor. Minnesanteckningar från stormötet, se Bilaga 2.

Mötet var indelat i två delar, en inledning med presentationer av projektet och arbetssättet och möjlighet att ställa frågor. Därefter en paus samt gruppindelning och start av arbetet i arbetsgrupperna.

Presentationerna inleddes med Christina Eklöf som gick igenom historiken sedan 1940-talet och Vägverkets arbete 1996-97 med förstudie, vägutredning och sedan förnyad förstudie 2002 för den södra halvan av vägdragningen. Sören Edfjäll berättade vad MKB innebär. Stadsarkitekten, Ingemar Stråe, berättade om detaljplanen och att fullmäktige har beslutat att förskottera pengar till planeringen. Vägdragningen är politiskt godkänd, beslutet är taget.

Därefter vidtog en demonstration av en digital VR-modell av hela vägsträckningen. Carl Johan Andhill visade på storbildsskärm en interaktiv datamodell av Norrtälje i den aktuella miljön. Vägen var inte inlagd ännu, men marken, växtligheten och de befintliga byggnaderna kunde tydligt avläsas. Modellen är baserad på flygfoton och digitala kartor och upplevdes som mycket realistisk. Man kunde fritt röra sig i modellen och även "hoppa" upp i luften och studera terrängen. Han berättade att när vägen sedan blir inlagd i modellen kommer man att kunna röra sig i miljön i valfri hastighet och titta runt åt alla håll. Detta skulle visas på kommande möten.

Parallellt med demonstrationen av VR-modellen stod Hans Ek vid en OH-projektor och pekade på kartan ut var Carl-Johan Andhill befann sig i datamodellen så att deltagarna skulle kunna orientera sig.



Bild 13. VR-modell till vänster i bilden och OH-presentation till höger.

Elisabeth Lloyd, landskapsarkitekt, presenterade arbetet med gestaltning. Detta handlar om hur vägen utformas, om sidoområden, broar, räcken, lampor mm. Landskapsarkitekten tar fram ett gestaltningsprogram. I gestaltningsprogrammet görs en ort- eller landskapsanalys där man tar upp vägens funktion, historia och planer för utbyggnad.

Gabriella Gulliksson gick igenom hur Vägverket planerat att genomföra dialogprocessen. En tidplan presenterades för projektering och dialog, som skulle ske parallellt. Därigenom kunde dialogen påverka planeringen direkt, medan den pågick.

Därefter togs en paus med frukt, dryck och möjlighet för deltagarna att hämta planmaterial. Under pausen fanns möjlighet för deltagarna att ställa frågor och diskutera med Vägverkets representanter och experter samt stadsarkitekten. Diskussionerna blev livliga.

Planmaterialet bestod av:

- Kartor, flera olika, i färg.
- Instruktioner till arbetsgrupperna
- Tidplan
- Schematisk bild över dialogen kopplat till projektets tidplan
- Temablad till MKB för vägprojekt, VV Publ 1995:40, Naturvårdsverket
- Bättre trafikmiljö i Norrtälje, (blad som refererar projektets historik)
- En väg blir till. Information om rättigheter, skyldigheter och möjligheter att påverka. Vägverket
- Vägen och markägaren. Information till markägare om rättigheter, skyldigheter och möjligheter att påverka. Vägverket
- Deltagarna kunde även ta en plastmapp att förvara materialet i.



Bild 14. I pausen kunde deltagarna ta planmaterial och arbetsmaterial för arbetsgrupperna.

Några deltagare gick hem under pausen, men 39 personer beslutade sig för att stanna och att sätta sig i någon av de arbetsgrupper som bildades.

De grupper som bildades var:

Stegelbäcksgatan	4 personer
Esplanaden	7 personer
Esplanaden	4 personer
Sandkilen	5 personer
Vigelsjö	3 personer
Vingelebacke	3 personer
Norrtälje allmänt	8 personer
Näringsidkare	5 personer

I efterhand bildades ytterligare en arbetsgrupp med fyra personer boende i Väster Knutby. Allt som allt blev det till slut 43 personer som deltog i dialogarbetet.



Bild 15. Grupparbetet kom genast igång och deltagarna började studera det utdelade planmaterialet.

Innan deltagarna gick hem uppmanades de att fylla i den enkät som Vägverket utformat, för att utvärdera mötet. 27 enkäter lämnades in och svarsprocenten blev därmed 69 %. Svaren var i huvudsak positiva till mötesformen och till moderatorns insats. Vägverkets upplägg med ett strukturerat möte fungerade bra. Den information man fått fick blandat betyg. Flera deltagare tyckte inte om de besked de fick om fattade beslut. Grupindelningen fick bra betyg. Lokalen, skolans matsal, fick inget vidare betyg av deltagarna som samrådslokal. Den var mörk och dåligt belyst, vilket gjorde det svårt att studera det utdelade planmaterialet. Den var inte heller lämplig för bildvisningar, då matsalsmöbleringen med höga serveringsdiskar och blomsterarrangemang mitt i rummet gjorde det svårt att se de projicerade bilderna. Merparten av presentationerna var upplagda som bildvisningar, vilket blev tröttsamt för publiken. Däremot fungerade matsalens möblering bra för grupperna när de formerades efter pausen.

Deltagarna hade möjlighet att kommentera varför de valt att engagera sig i dialogen. Några var helt enkelt nyfikna och intresserade av Västra vägens problem. Flera valde att delta därför att de bor i området och är angelägna om att kunna påverka. Några näringsidkare var angelägna om att få föra fram verksamhetens intressen. De förväntningar som deltagarna uttryckte handlade om att få svar på frågor, att påverka och att bli lyssnade till. Någon ansåg sig ha mycket små möjligheter att påverka. Några deltagare uttryckte specifikt förväntan om att de skulle kunna påverka beslutet och få bort den planerade rondellen vid Esplanaden. Några deltagare ville att beslutet om Västra vägen skulle rivs upp och att man skulle börja om med diskussionen om en mer västlig dragning. Dessa deltagare var kritiska till Vägverkets, kommunens och konsulternas presentationer, som ju utgick från det förslag som förs fram i arbetsplanen och detaljplanen.



Bild 16. En av grupperna diskuterar med stadsarkitekten Ingemar Stråe (till höger).



Bild 17. En arbetsgrupp som studerar det utdelade planmaterialet.

3.2.3 Dialogmöte 2, Samrådsgruppsmöte, 14 april 2005

Nästa dialogaktivitet var ett samrådsgruppsmöte med ett par representanter från respektive arbetsgrupp med Norrtäljebor och Vägverkets experter. Mötet hölls i aulan på Campus Roslagen den 14 april. Till mötet kom 32 personer, varav 22 män och 10 kvinnor. Minnesanteckningar från mötet, se bilaga 3.

Första halvan av mötet ägnades åt att arbetsgrupperna fick redovisa sina svar på de frågeställningar som Vägverket delade ut vid förra mötet. Arbetsgrupperna ställde också frågor till Vägverket. Under andra halvan av mötet samlades fler frågor upp och Vägverkets representanter och kommunrepresentanten besvarade de flesta frågorna. Vägverket och kommunen redovisade läget i planarbetet.

Arbetsgrupperna hade arbetat intensivt med Vägverkets frågor och hade många egna frågor att föra fram. Några av grupperna hade använt Vägverkets kartunderlag för att illustrera sina förslag. Nästan alla grupperna hade lämnat in skrivelser med svar på Vägverkets frågor.

Esplanaden och rondellen vid Esplanaden var en av de punkter som flest deltagare var oroad över och flera grupper tog upp frågan. Den södra infarten var också en fråga som togs upp av flera deltagare. En arbetsgrupp ritade ett eget förslag för den södra infarten, Grossgårdet och infarten till Nordrona. Flera arbetsgrupper ställde sig sedan bakom det presenterade förslaget.

Väster Knutbygruppen hade ritat på planunderlaget för att visa att man önskade att Vägverket skulle kontrollera om Västra Vägen kunde läggas längre västerut, och om Vätövägens förlängning kunde läggas längre norrut. Naturområdet runt Väster Knutby används av många som strövområde och området kommer att brytas sönder av vägar på 65-70 meters avstånd från husen till Västra Vägen och 50 meter från husen till Vätövägen - det är för nära, ansåg gruppen.

BRF Sandkilen hade även öppnat en Internetsajt, ett diskussionsforum om Västra Vägen www.vastravagen.se

Då grupperna presenterat sina funderingar och frågor togs en paus, och Vägverkets experter fanns tillgängliga för frågor och diskussion. Det fanns också kartmaterial och annat material för gruppdeltagarna att ta del av.

Efter pausen presenterade Catarina Holdar från Tyréns konsulternas arbete med miljökonsekvensbeskrivningen. Elisabeth Lloyd från Vägverket konsult berättade om hur långt arbetet med arbetsplanen kommit. Ingemar Stråe, stadsarkitekt Norrtälje kommun, berättade att arbetet med detaljplanen inte hade kommit igång ännu. Det ställdes en del frågor från publiken löpande under diskussionen. Frågorna samlades upp och besvarades samlat mot slutet av mötet.

Mötet avslutades med att deltagarna uppmanades fylla i en enkät för att utvärdera mötet. Även konsulterna och representanterna för Vägverket och kommunen fick fylla i enkäter. Svarsprocenten blev vid detta tillfälle 81%. Lokalen, Aulan i Campus Roslagen fick gott betyg och även mötesformen uppskattades. Vissa deltagare uttryckte att de inte riktigt tyckte att informationen var relevant. Någon kommenterade detta i sitt svar med att han eller hon förstod att det var svårt att få veta hur det ska bli, så tidigt i processen.



Bild 18. Här presenterar en av arbetsgrupperna sina synpunkter med hjälp av OH-bilder.



Bild 19. Väster Knutbygruppens illustration som visar att man vill dra Västra vägen och Vätövägens förlängning så långt bort från bebyggelsen som möjligt.



Bild 20. En grupp lämnade ett förslag till ändrad trafikföring med bifogad karta:

- Ta bort anslutningarna till Esplanaden
- Förläng Regementsvägen rakt in i Nordronaområdet
- Låt Västra Vägen få anslutningar till Regementsvägen för trafik norrifrån
- Kapa Stegelbäcksgatan väster om korsningen men Regementsvägen
- Låt Stockholmsvägen ansluta till Västra Vägen i cirkulation vid förlängningen av Astrid Lindgrens gata.
- Återuppväck det gamla tunnelalternativet för att minska barriäreffekten.



Bild 21. I pausen kunde grupperna ta nytt planmaterial att ha som underlag i sina diskussioner.



Bild 22. Mötesdeltagare som lyssnar på en presentation.



Bild 23. Fundersamma mötesdeltagare.



Bild 24. Mötesdeltagare i samspråk innan redovisningarna tog vid.

3.2.4 Dialogmöte 3, Samrådsgruppsmöte , 9 maj 2005

Dialogen med arbetsgrupper avslutades med ett samrådsgruppsmöte i Folkets Hus den 9 maj. Till mötet kom 25 personer, varav 18 män och 7 kvinnor. Första halvan av mötet ägnades åt att besvara frågor från förra mötet, arbetsgruppernas presentation av sina synpunkter samt en presentation av den digitala VR-modellen av vägen. Under andra halvan av mötet redovisades läget i arbetet med arbetsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen och kommunens detaljplan. Grupperna fick ställa frågor och experterna svarade. Det fortsatta planarbetet redovisades. Minnesanteckningar från mötet, se Bilaga 4.

Arbetsgrupperna hade jobbat vidare med de nya frågor de fått av Vägverket på förra mötet. De hade med sig svar och fördjupade frågeställningar kring sina olika intresseområden. Nya frågor som togs upp var bland annat vägens barriärverkan, frågan om gatubelysning, gång- och cykeltrafik, barnens skolvägar, skyltning, kollektivtrafiken, smittrafik, hållplatser längs Stockholmsvägen, avgaser, buller, vattensjuka områden med dimbankar, tunnlar, parkering i centrala Norrtälje, skogspartiet mot Lommarvägen, svampmarker förstörs, infart mot Färsna, trafiken på Stegelbäcksgatan etc.

Bron över ån kommenterades, några tyckte att den blir ett "monster" i den låga terrängen. Esplanaden togs upp av flera grupper igen. Vad är avsikten med Esplanaden, undrade någon. Näringsidkarna vill att folk ska åka in i Norrtälje och inte passera förbi.

Därefter visade Carl-Johan Andhill och Hans Ek den digitala modellen av hela vägdragningen projicerad. I VR-modellen kunde man förflytta sig längs vägen och se hur den kommer att ta sig ut i en bestämd hastighet. Deltagarna kunde själva be om att få se vägen ur de vinklar man önskade. Korsningen vid Esplanaden som diskuterats mycket, var inte färdig, men deltagarna kunde utläsa en del av problematiken med nivåskillnader. Modellen väckte en del bistra kommentarer då några av deltagarna kände sig illa drabbade av vägens konsekvenser.



Bild 25. Mötesdeltagare som studerar en artikel om Västra vägen.



Bild 26. Hans Ek pekar och presenterar Västra vägen så att publiken ska kunna orientera sig.



Bild 27. Diskussion i pausen.

I pausen kunde de som så önskade titta mer på den digitala modellen. Därefter presenterade Vägverket och kommunen den fortsatta planeringen då planhandlingarna skulle färdigställas parallellt och därefter ställas ut i ett formellt samråd.

Mötet avslutades med att deltagarna uppmanades att fylla i en enkät för att utvärdera mötet. 92 % av de deltagande Norrtäljeborna besvarade enkäten. Deltagarna tillfrågades om vad de ansåg om dialogens resultat och på den frågan var svaren mycket negativa. Majoriteten ansåg inte att de kunnat påverka de åtgärder som föreslås och inte heller MKB:ns innehåll. Grupparbetet var de flesta ganska nöjda med och mötesformen fick ganska bra betyg. I enkäten frågades också vad deltagarna tyckte om 3D-visualiseringen, och den fick mycket positiva omdömen. Den ansågs både begriplig, lättorienterad och gav en ganska tydlig bild av vägen.

Detta dialogmöte var det avslutande mötet i dialogen med arbetsgrupperna och deltagarna avtackades för sin stora och viktiga insats i projektet. Projekteringen skulle fortsätta då denna dialog avslutats och redovisas vid markägarsammanträden och informationsmöte när färdiga förslag till detaljplan, arbetsplan och MKB fanns framtagna. Dialogdeltagarna försäkrades att de skulle bjudas in till det formella samrådet och till de informationsmöten som skulle komma att arrangeras. Projektledningen hoppades ursprungligen att detta skulle kunna ske redan till hösten 2005. Det visade sig sedermera att Vägverket, konsulterna och kommunen behövde hela hösten 2005 på sig för att samordnat ta fram dessa tre plandokument. Nästa informationssatsning ägde rum i januari 2006.



Bild 28. Representant för en av arbetsgrupperna diskuterar med Christina Eklöf (till vänster) och Ingemar Stråe (till höger).



Bild 29. Mötesdeltagare som besvarar enkäten i slutet av mötet

3.2.5 Markägarsammanträden 17 och 19 januari 2006

I januari 2006 var förslagen till detaljplan, arbetsplan och MKB klara och Vägverket och kommunen kunde genomföra markägarsammanträden och information till invånarna i Norrtälje.

De två markägarsammanträdena hölls i Folkets hus i den stora samlingssalen. En utställning av planerna arrangerades i lokalen den 17 och 19 januari.

Markägarsammanträdena följde exakt samma schema. För att presentationerna av detaljplanen, arbetsplanen och MKB:n skulle bli effektiva genomförde projektarbetsgruppen en generalrepetition någon vecka i förväg. Vägverkets, kommunens och konsulternas presentationer kunde då samordnas och användningen av VR-modellen i de olika presentationerna kunde utvecklas.

Mötena inleddes med att Christina Eklöf berättade om projektets bakgrund. Planprocessen presenterades. Ingemar Stråe beskrev samarbetet mellan kommunen och Vägverket och att samordning sker mellan kommunens detaljplaneprocess och Vägverkets arbetsplaneprocess.

Lotta Trosell var moderator vid samtliga tre möten och redogjorde för kvällens dagordning och dialogprocessen. Hans Ek redovisade tillsammans med Carl Johan Andhill vägförslaget i en VR-modell, en datorbaserad modell. Catarina Holdar presenterade MKB:n. Anders Dahlin redogjorde för kommunens detaljplaner för området. Även då MKB:n och detaljplanen presenterades användes VR-modellen för att förtydliga presentationerna. Frågor från publiken togs emot och antecknades vartefter de dök upp. Frågorna besvarades sedan i ett samlat block efter en paus.

I pausen hade deltagarna vid markägarsammanträdena möjlighet att gå runt i utställningen och att ställa frågor till Vägverkets och kommunens representanter. Markägarna kunde diskutera sitt eget problem med planernas upphovsmän. Detta utnyttjades i hög utsträckning.

Utställningen innefattade arbetsplanen, detaljplanen och MKB:n. Den stora modellen fanns på plats och dessutom fanns en TV-monitor som visade en dataanimering med filmsekvenser ur VR-modellen. Deltagarna kunde få en utskrift från VR-modellen av ett önskat utsnitt.

Mötena avslutades med en enkät och efter markägarsammanträdena stannade många kvar en lång stund och fortsatte diskussionerna kring sina respektive fastigheter. Vägverkets och kommunens representanter fanns kvar i lokalen tills alla besökare gått hem.



Bild 30. Deltagarna anländer till mötet. Utställningen syns i bakgrunden.

Till markägarsammanträdet den 17 januari 2006 i Folkets Hus var det markägarna söder om ån som var inbjudna. Därför handlade frågorna som de tog upp främst om den södra vägsträckningen:

- Den södra infarten till Norrtälje
- Esplanaden och cirkulationsplatsen
- Stegelbäcksgatan som infart till Nordrona
- Grossgärdet
- Hur många fastigheter som kommer att lösas in

I sammanträdet deltog 24 personer, varav 9 var kvinnor. 14 personer besvarade den enkät som delades ut i slutet av mötet, svarsprocenten var 58 %. Lokalen, Folkets Hus, fick gott betyg. Den muntliga informationen fick också gott betyg, informationens relevans bedömdes lite olika. Mötesformen uppskattades och 3D-visualiseringen fick väldigt positiv bedömning, den ansågs både begriplig, tydlig och lätt att orientera sig i. Utställningen fick också bra betyg, liksom moderatorn. Deltagarna ombads också ge sin syn på mötets resultat. De flesta ansåg att de kunnat framföra sina synpunkter. En ganska stor grupp ansåg inte att de fått svar på sina frågor. Ändå svarade majoriteten att de kunde förstå och acceptera förslaget och att de fått veta mer om planeringen av väg 76. De svarade också att de hade förstått sambandet mellan Vägverkets arbetsplan och kommunens detaljplan.



Bild 31. Moderatoren skrev upp deltagarnas frågor på ett blädderblock vartefter de kom upp, så att ingen fråga skulle tappas bort.

Till markägarsammanträdet den 19 januari 2006 i Folkets Hus var det markägarna norr om ån som bjudits in och frågorna från publiken handlade om den norra delen av Västra vägen:

- Bron över Norrtäljeån - möjlighet till separat gång- och cykelbro
- Sandkilens problem med opålade hus, vibrationer
- Bullerskydd och tidigare tunnelalternativ
- Sociodukten
- Väster Knutby

Mötet hade 17 deltagare, varav 3 var kvinnor. 9 personer, 53 %, besvarade enkäten denna gång. Lokalen, Folket Hus, fick gott betyg. Informationen ansågs tydlig och relevant över lag. Visualiseringen och utställningen fick höga betyg, liksom modereringen. De flesta deltagarna ansåg att de kunnat framföra sina frågor och att de fått svar samt att de fått veta mer. I denna grupp var det flera som inte accepterade det föreliggande förslaget, även om de förstått sambandet mellan Vägverkets arbetsplan och kommunens detaljplan. Här var det en grupp som ville riva upp fattade beslut.



Bild 32. Markägare i diskussion med kommunens planerare, Ingemar Stråe och Gunnel Löfqvist.



Bild 33. Markägare i diskussion med konsulten Catarina Holdar, angående miljökonsekvenser.

3.2.6 Öppet hus 24 januari 2006

På eftermiddagen den 24 januari höll Vägverket och kommunen öppet hus i samlingslokalerna i Sparbankens hus. Där fanns alla utställningar, den stora modellen, VR-modellen och ett antal TV-monitorer som visade dataanimering med rörliga filmsnuttar från VR-modellen. På plats fanns också alla konsulterna plus Vägverkets och kommunens representanter. Besökarna hade goda möjligheter att ställa frågor och få svar.

95 personer kom till det öppna huset, varav 32 var kvinnor. De gick runt och tog del av all information och de flesta passade på tillfället att ställa frågor till experterna. Kommunens radiokanal som går att avlyssna via Internet bevakade evenemanget och sände både ett reportage och ett par intervjuer.

Carl-Johan Andhill och Hans Ek demonstrerade VR-modellen i den stora samlingssalen. Detta var mycket uppskattat och många samlades vid två olika visningar. Deltagarna följde visningen och passade på att ställa frågor. De kunde styra visningen och få titta på den del av vägen som de själva var intresserade av. Denna möjlighet kunde inte erbjudas vid markägarsammanträdena och stormötet, då tidsschemat var pressat och man bara hann med en förberedd visning. Rumssambandet mellan planutställningarna och samlingssalen var öppet, en frändragen vikvägg, och det enda problemet var att deltagarna i visningen hyssjade på dem som ville diskutera plandokumentet med experterna som fanns där. Den spontana lösningen på detta problem blev att utställningsbesökarna satte sig ner och följde visningen av VR-modellen i stället.

Den stora fysiska modellen stod i ett annat rum och ett stort antal samlades också runt den och ställde frågor. Den väckte stort intresse och många vuxna var mycket intresserade av att lokalisera var de själva bodde och om huset fanns med på modellen. När de väl orienterat sig i modellen kunde de leva sig in i den planerade vägdragningen och diskussionen kom igång.

Vägverkets och kommunens representanter och konsulter fick många frågor och kände ett starkt gensvar från besökarna. När sedan det öppna huset skulle stänga, för att ge funktionärerna möjlighet att äta middag innan nästa programpunkt genomfördes, var det högst motvilligt som besökarna lät sig motas ut. Åtskilliga av dem dök sedan även upp på stormötet.



Bild 34. Här har besökarna samlats för en spontan visning av VR-modellen.



Bild 35. Det fanns plandokument att studera och det fanns experter på plats att diskutera med.



Bild 36. Öppet hus var välbesökt, här ser man trängseln i utställningsdelen.



Bild 37. Deltagare i diskussion kring planmaterialet i utställningen.



Bild 38. Modellen genererade många diskussioner.

3.2.7 Informationsmöte 24 januari 2006

På kvällen den 24 januari efter öppet hus, genomfördes ett stormöte, ett informationsmöte i Sparbankens lokaler. Minnesanteckningar från mötet, se bilaga 5. Inledning och presentationer skedde efter precis samma schema som under de två markägarsammanträdena 17/1 och 19/1 och i pausen kunde deltagarna gå runt och studera utställningarna, modellen och TV-monitorer med dataanimering från VR-modellen. De hade också möjlighet att i pausen ställa frågor till Vägverkets och kommunens representanter. Denna möjlighet till enskild dialog med experterna utnyttjades i hög grad av deltagarna. Frågor från publiken samlades upp under och efter de inledande presentationerna. Frågorna antecknades vartefter de kom in på ett stort blädderblock, och besvarades sedan i ett koncentrerat pass efter pausen. Diskussionen blev intensiv under frågestunden. Vägverkets och kommunens experter satt då samlade i en panel på podiet. I publiken fanns både politiker och tjänstemän från kommunen och de deltog också i debatten. På slutet av mötet delades en enkät ut som deltagarna ombads besvara innan de gick hem.

Frågor som togs upp av publiken gällde användningen av Stegelbäcksgatan och alternativa vägar till Nordrona, tillgängligheten till Flygfyren, bergtunnel under Lommarberget, bullerskydd, avgaser, busshållplatser utmed Västra vägen och trafikkonsekvenserna söder om ån. Utformningen av bron över ån diskuterades med anledning av att VR-modellen visade att gång- och cykeltrafik på bron såg riskabel ut. Vilken väg man tar från Västra vägen in till centrum, särskilt frågan om Esplanaden, var något som bekymrade många. Frågan om cirkulationsplatsen som planeras vid korsningen med Esplanaden engagerade deltagarna.

Vi detta möte deltog 67 personer, varav 20 kvinnor. Vi fick in 29 enkätsvar, dvs 43 % svarade. Lokalen, Sparbankens hus, fick gott betyg. Den muntliga informationen fick också gott betyg, den framfördes tydligt och pedagogiskt och informationen kändes relevant. Mötesformen ansågs bra, mötet vara intressant och tiden disponerades väl. Den digitala

VR-modellen ansågs begriplig av de flesta. De fick en tydlig bild av vägen och kunde lätt orientera sig. Utställningen fick också bra betyg, liksom modereringen. Mötets resultat fick lite mer blandad bedömning. De flesta ansåg att de kunnat framföra sina synpunkter, men alla ansåg inte att de fått svar på sina frågor. Flertalet ansåg att de fått veta mer och hade förstått sambandet mellan Vägverkets arbetsplan och kommunens detaljplan. Däremot var det flera som inte accepterade förslaget, även om majoriteten av enkätsvaren var positiva (10 emot och 15 för).

3.2.8 Avslutande stormöte och sakägarmöte 19 november 2009

I november 2009 hade detaljplanen vunnit laga kraft, arbetsplanen kunde fastställas och vägbyggets etapp 1 var under upphandling, och då genomfördes ett avslutande stormöte för att redovisa planarbetet, dialogen och dess resultat. Fyra år senare än enligt den ursprungliga tidplanen, där detta möte planerats till november 2005. Mötet hölls på restaurang Culinar på Campus Roslagen. Ett separat möte för inbjudna sakägare genomfördes samma dag strax före stormötet. Det mötet hölls i ett seminarierum, Sjösala, i universitetets lokaler på Campus Roslagen. Minnesanteckningar från mötena, se bilaga 6.

Mötena hade delvis samma körschema med inledande presentation av projektet i sin helhet och sedan genomgång av den inledande etappen och långt tilltagen frågestund efter respektive genomgång. Vid stormötet gjordes dessutom en presentation av dialogen och vad den lett till. Deltagarna fick, liksom vid alla tidigare möten fylla i en enkät på slutet för att utvärdera mötet. Vid båda mötena fanns en miniutställning i form av fyra ”roll-ups”, som visade planförslaget i sin helhet, planens etapp 1 och redovisning av dialogens resultat. Deltagarna i respektive möte hade möjlighet att studera miniutställningen i pausen och en stund efter mötet.

Frågor under stormötet gällde hur fastigheters störs och vilka som drabbas av vägbygget. Någon undrade vad sociodukt betyder. Skillnad mellan delfinansiering och förskottering var en fråga som kom upp. Vad händer för köpmännen? Rondellen med de två planerade ”dropparna” var det några personer som undrade över. Vad händer med Stockholmsvägen, och vem betalar ombyggnaden, undrade flera.

Det kom upp några frågor om korsningar med Västra vägen, gång- och cykelvägar och bilvägar. Vägbeläggning, vägbredd och hastigheten på vägen undrade några över särskilt när det gäller bullerproblem. När går vägbygget igång? Och vad blir det för trafikstörningar under byggtiden? Någon efterlyste en rastplats norr om Norrtälje längs väg 76.

De frågor som ställdes på sakägarmötet gällde främst teknikaliteter i anslutning till hur pendelparkeringen kommer att fungera och hur bussarna kommer att få köra. En deltagare var orolig för hur skolbarnen ska korsa Stockholmsvägen från Flygfyrn till Stegelbäcksgatan och hur skolvägen blir för barnen i Lommarskolan. Det saknas trottoar på Lommarvägen.

Till sakägarmötet kom 15 personer, 13 män och 2 kvinnor. Till stormötet kom ca 120 personer, varav uppskattningsvis 30% var kvinnor. Alla deltagare i sakägarmötet besvarade enkäten, 100%. Stormötet med ca 120 deltagare gav 57 enkätsvar, dvs 48%

Sakägarna var mycket nöjda med informationen de fick, moderatorn och mötets form. Den enda fråga där det fanns lite tveksamhet var huruvida deras synpunkter skulle tas tillvara och följas upp. Deltagarna ville helst få information om projektet under byggtiden via Vägverkets hemsida och via e-post från Vägverket, digitalt nyhetsbrev.

Stormötets deltagare var också över lag nöjda med informationen de fick, moderatorn och mötets form. Det fanns också bland stormötets deltagare en tveksamhet kring huruvida Vägverket och kommunen skulle ta tillvara de synpunkter som kom in under mötet. Deltagarna i stormötet ville helst få information om projektet via en utställning i en

central lokal i Norrtälje eller via Vägverkets hemsida. Öppet hus med information på arbetsplatsen och möten med Vägverkets ansvariga var också ganska populära informationskanaler. E-post från Vägverket, broschyrer och information i Norrtälje Tidning var det somliga som föredrog.

Några enstaka deltagare i båda mötena hade problem med att hitta lokalen, men båda lokalerna fick bra betyg. Kommunikationerna till lokalerna var man mindre nöjda med.

Knappt hälften av båda mötenas deltagare hade besökt projektets webbsidor på nätet. Majoriteten av stormötets deltagare hade fått reda på att stormötet skulle hållas via annons i Norrtälje tidning, några enstaka hade blivit tipsade av vänner. Sakägarmötets deltagare hade fått separat inbjudan eller fått tips om mötet.

De flesta ansåg att de fått svar på sina frågor och att de fått veta mer än de tidigare visste om planeringen av väg 76.



Bild 39. Stormöte i november 2009.

4 Skolan involveras

Projektledningen hade ambitionen att engagera skolan i samrådet. Kontakt togs tidigt i projektet med rektorn på Vigelsjöskolan och Lommarskolan. Han reagerade positivt och ville gärna låta skolbarnen delta. Den ursprungliga planen var att en grupp högstadies elever skulle inbjudas att delta i dialogmötena och bilda en arbetsgrupp parallellt med de vuxna arbetsgrupperna. Elever ur elevrådet vidtalades och lovade att komma till det inledande stormötet, dialogmöte 1, som hölls i Lommarskolans matsal. Eleverna dök dock aldrig upp och visade sig inte vara intresserade av att delta. Däremot var det en grupp lärare i Vigelsjöskolan som lät sina elever besöka kommunkontoret och studera vägplanen.

Vid förnyad kontakt med rektorn diskuterade Vägverkets beteendevetare hur skolans elever skulle kunna delta i samrådet lite mer aktivt och träffa Vägverkets och kommunens representanter och få möjlighet att föra någon typ av dialog med planerarna. Rektorn berättade att eleverna börjat bli intresserade av vad som skulle hända i närheten av skolan, då Vägverkets konsulter i samband med projekteringen gått runt i området med mätutrustning och med orangegula västar på sig.

Slutligen enades man om att skolan skulle genomföra en studiedag i samband med öppet hus och informationsmöte i januari 2006, då det färdiga förslaget till väg skulle presenteras. Studiedagen förbereddes med två informationsmöten, ett för lärarkollegiet och ett för föräldrarna i Enhetsrådet. Avsikten med dessa informationsmöten var att förbereda studiedagen, så att eleverna skulle känna till vägplanen och ha förberett några frågor till planerarna.

Vi har varit på besök hos
Kommunhuset och sett modellen.
Och jag tycker att det är för
nära dagis och dom som bor
på Lommar vägen kan bli
störda av högt ljud när bilarna
kör förbi. Det är synd att
pulkabacken blir till tunnel. Men
det är kul att få ny väg men inte
bra att det är så nära skolan
och dagis.
Skola: Vigelsjöskolan

Bild 40. Exempel på uppsats skriven av en elev på Vigelsjöskolan.

4.1 Skolelever studerar Västra vägen i mars 2005

I samband med att dialogen med allmänheten kring frågan om Västra vägen drog igång tog lärarna på Vigelsjöskolan ett initiativ för att engagera skolbarnen i vägplaneringen. I mars 2005 genomförde ett par skolklasser i Vigelsjöskolan, årskurs 4 - 6 en aktivitet då klasserna fick gå till kommunkontoret och titta på utställningen av Västra vägen och den stora modellen som då fanns placerade i kommunkontorets foajé. Eleverna fick sedan skriva en kort uppsats.

41 uppsatser samlades in och vidarebefordrades till Vägverkets projektledare. 5 elever uttrycker att de tycker det är bra eller kul med en ny väg övriga 36 uttrycker sig negativt om vägen. Den fråga som flest barn nämner är pulkabacken, eller Punkaberget som vissa barn kallar det, 20 stycken skriver om detta. 13 elever skriver om fotbollsplanen Vargheden, och man oroar sig för att den ska försvinna. 12 elever uttrycker att man inte ska förstöra skogen. 11 elever tycker det är fel att dra vägen nära ett dagis och 6 elever tycker att vägen dras för nära skolan. 6 elever oroar sig för avgaser och 5 elever funderar över buller. Andra frågor som enskilda barn tar upp är olyckor, att djur kan bli påkörda, att det är svårt att komma till skolan och att barnen bygger kojor i området. Några frågor barnen tar upp: Var ligger vägen? Kan vi jobba när ni bygger? Blir det övergångsställen? Vad händer med kolonilotterna?

Denna aktivitet gjordes efter att Vägverkets beteendevetare kontaktat rektorn och föreslagit att skolan skulle göra något i anslutning till vägplaneringen. Skolelever och lärare hade också besökt det Öppna huset i november 2004.



Bild 41. Lärarkollegiet informeras i oktober 2005.

4.2 Skolelevernas föräldrar och lärare informeras

I samband med planeringen av den stora presentationen av projekteringen för Västra vägen med markägarsammanträden, öppet hus och informationsmöte i januari 2006, bestämde projektledningen i samförstånd med rektorn att skolan skulle involveras i samrådet med en heldagsaktivitet för de två skolorna Lommarskolan och Vigelsjöskolan. För att kunna genomföra en sådan aktivitet behövde föräldrarna vara informerade och framför allt alla lärarna. Vid kontakten med rektorn för båda skolorna, Christian Rapp, visade det sig att skolorna hade en grupp med föräldrar, Enhetsrådet, som var lämplig att engagera.

Två möten genomfördes på Lommarskolan. Vid det första mötet 4 oktober 2005 informerades hela lärarkollegiet (41 lärare, varav 30 kvinnor) om vägprojektet och planen för hur Vägverket ville informera skoleleverna. Christina Eklöf berättade om vägprojektet och hur arbetet framskridit. Suzanne de Laval berättade om dialogprocessen och om den information som finns att hämta om projektet på Vägverkets hemsida. Marie Karlsson informerade om FN:s barnkonvention⁹ och berättade om hur Vägverket planerade studiedagen för skolbarnen i januari med tre stationer som klasserna skulle besöka efter ett noggrant upplagt schema. Vid varje station skulle eleverna få specifik information om vägplanen. Den första stationen handlade om planhandlingarna, nästa station skulle VR-modellen visas och den sista stationen handlade om MKB. De skulle stanna ca 15 minuter på varje station, få information och få möjlighet att ställa frågor och få svar. Lärarna uppmanades att engagera eleverna i vägfrågan före informationsdagen och lärarna fick en del planmaterial att använda i undervisningen. På detta sätt kunde eleverna i bästa fall vara laddade med frågor.

⁹ FN:s barnkonvention, artikel 3 handlar om att barnets bästa alltid ska komma i främsta rummet i möjligaste mån och artikel 12 handlar om att varje barn har rätt att fritt uttrycka sin mening i alla frågor som berör det.



Bild 42. Enhetsrådet informeras och får se VR-modellen av Västra vägen.

Lärarna fick möjlighet att ställa frågor om vägprojektet och de berättade också att Vigelsjöskolan under våren 2005 genomfört ett projekt då eleverna i årskurs 4-6 gått till kommunalhuset och tittat på den stora modellen och skrivit uppsatser om Västra vägen.

Enhetsrådet informerades på motsvarande sätt den 22 november 2005 (19 personer, varav 10 kvinnor). Dessutom visade Carl-Johan Andhill VR-modellen av vägen och deltagarna fick ställa frågor. Marie Karlsson hänvisade till FN:s barnkonvention och underströk att det är viktigt att skoleleverna får delta i samrådet och att det är integrerat i undervisningen. Vägverket vill väcka intresse och delaktighet i planeringen. Det är viktigt att planerarna får ta del av barnens perspektiv. En deltagare frågade vad eleverna kan påverka? Svaret blev att synpunkter och engagemang kan ge effekt, men att man inte kan veta exakt hur på förhand. Barnen ska ha samma möjlighet att påverka som de vuxna. Grönytan på sociodukten kan de nog påverka. De elever som skulle delta i informationsdagen var från och med åk 3. Deltagarna undrade varför inte alla elever fick delta? Svaret från rektorn blev att han gjort bedömningen att de minsta kanske trots allt är för små för att klara ett sådant tufft dagsprogram och förstå vad det handlade om.

Detta informationsmöte var annorlunda än alla övriga dialogmöten, därför att deltagarna uttryckte sig övervägande positivt om Västra vägen. Deras frågor gällde inte om Västra vägen ska byggas, utan när den kan bli av. När de såg VR-modellen frågade de hur djup bergskärningen blir och om man tror att folk kommer att hålla hastighetsbegränsningarna. De frågade också om ljudisoleringen på befintliga hus och eventuella fönsteråtgärder. En kommentar var att den stora vinsten är att den tunga trafiken inte går genom stan och att transporter av farligt gods blir säkrare.



Bild 43. Introducerande station med Marie Karlsson.

4.3 Skoleleverna informeras 24 januari 2006

Den 24 januari genomförde Vägverket och kommunen en intensiv samrådsdag i Sparbankens samlingslokaler. Man startade med att de två skolorna som ligger i anslutning till Västra vägen, Lommarskolan och Vigelsjöskolan, hade studiedag och fick information om vägprojektet. Detta pågick hela skoldagen 9.30 - 14.15. På eftermiddagen 15.30 - 17.30 hölls sedan öppet hus och slutligen genomfördes ett stormöte 19.00 - 21.00 i samma lokaler.

Under hela skoldagen den 24 januari besökte 169 skolelever, från årskurs 3 till årskurs 9 i Lommarskolan och Vigelsjöskolan, Vägverkets utställning och demonstration av Västra vägen. Dagen var arrangerad så att skolbarnen kom dit vid olika tidpunkter och fick gå runt i lokalerna och stanna en kvart vid var och en av de tre stationer som arrangerats.

- Introducerande station: Eleverna välkomnades av Marie Karlsson, beteendevetare på Vägverket, och fick bland annat inledande information om dagens program
- Station 1 var en utställning av projektets historik samt arbetsplanen och detaljplanen. Där fanns Christina Eklöf, Vägverkets projektledare och Ingemar Stråe, stadsarkitekt som presenterade de två förslagen och svarade på frågor.
- Station 2 var en demonstration av 3D-visualiseringen av vägen. Den visades av Elisabeth Lloyd, Vägverket konsult och Carl-Johan Andhill, Dynagraph. Elisabeth svarade på frågor och Carl-Johan manövrerade datormodellen.
- Station 3 var invid den stora modellen av Västra vägen. Där fanns Catarina Holdar, Tyréns och hon samtalade med skolbarnen om vägförslaget och miljöfrågor.



Bild 44. Station 1, Ingemar Stråe visar detaljplanen för Västra vägen.

Då skolbarnen besökt samtliga stationer fick de sitta ned och fylla i en enkät som speglade vad de tyckte om detta studiebesök, om de respektive stationerna och om vägförslaget. Det var två olika enkäter beroende på deltagarnas ålder, se bilaga 7 och 8.

Samtliga elever tillfrågades om de pratat om Västra vägen i sin klass innan de kommit till denna presentation, och 83 % av barnen svarade ja på denna fråga, 10 % svarade nej. Eftersom elever från samtliga klasser svarade ja, kan man sluta sig till att alla klasser talat om Västra vägen, även om inte alla skolbarnen uppfattat detta. Skolan har med andra ord givit gensvar på Vägverkets satsning att engagera skolan. Vägverket har vid två tillfällen informerat skolan. Den 4 oktober 2005 informerades lärarkollegiet på Lommarskolan och den 22 november 2005 informerades Enhetsrådet (föräldrarepresentanter). Vid det senare tillfället visades VR-modellen av Västra vägen, se avsnitt 3.2.6.

Vid station 1 visade Ingemar Stråe runt i utställningen av detaljplanen och Christina Eklöf presenterade arbetsplanen och skolbarnen fick ställa frågor.

En fråga som togs upp var hastigheten på vägen. De något yngre barnen var intresserade av kullen invid Vigelsjöskolan, vad blir kvar? De ställde också byggtekniska frågor. De tyckte det var synd om man skulle spränga bort berget.

Varför bygger man ny väg när man har fungerande vägar, undrade någon. En annan ville ha en anslutning till västra vägen från Lommarvägen. En kille var arg och undrade hur



Bild 45. Christina Eklöf visar arbetsplanen för Västra vägen vid station 1.

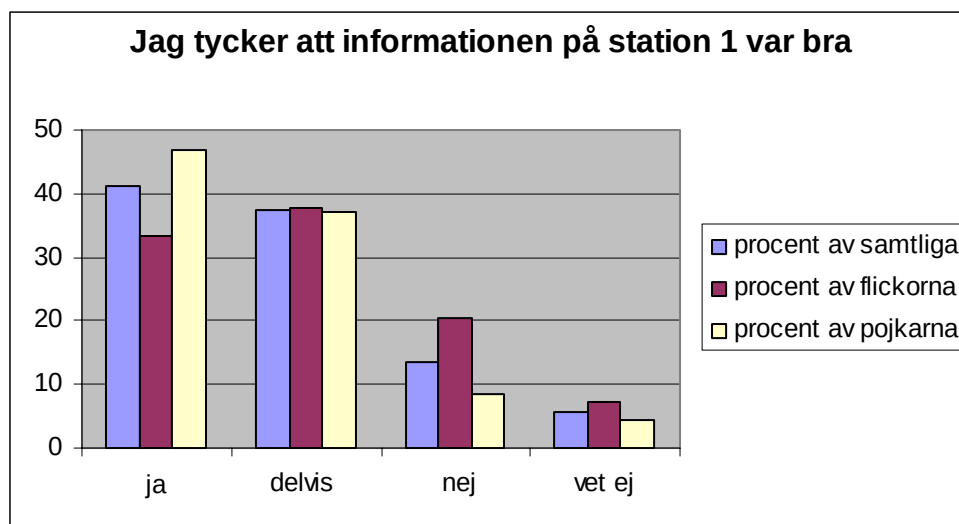


Bild 46. Man kan se att majoriteten var mer eller mindre nöjda med informationen på station 1. Flickorna var dock mer negativa än pojkarna till station 1.

man då ska åka om man inte får en sådan anslutning. Många av eleverna i Grossgärdet nyttjar den västligaste gångbron på vägen till Lommarskolan.

De frågade också om hur prisnivån på bostadsrätter i husen i Vigelsjö kommer att påverkas. Eleverna frågade om ord som de inte förstod, till exempel: illustration och parallellt. Annars var det inte mycket frågor. En tonårstjej sa: "Jag ska inte bo kvar här och struntar i vägen."



Bild 47. Station 2 där eleverna fick se en VR-modell projicerat med dataprojektor på väggen.

På station 2 visade Carl-Johan Andhill VR-modellen för skoleleverna och Elisabeth Lloyd svarade på frågor i anslutning till visningen. Barnen frågade mest "var bor jag?" och "var ligger skolan?" De frågade väldigt lite om vägen. Det som kom upp var vägen i relation till var de bodde och till skolvägen. De var intresserade av den branta skärningen och de tyckte filmen var häftig, att man kunde åka på vägen. Tunneln var intressant och de tyckte det var kul att åka in i den. Många ville se Lommarskolan för att kunna orientera sig därifrån. De som bodde i hus som fanns avbildade i modellen ville se sina hus. De var duktiga på att orientera sig och ville se hur det såg ut från huset. De lugna klasserna hann med mer.

Frågor som de tog upp var: Hur ska man ta sig från den ena sidan av vägen till den andra? De hade velat ha passage för vilt på gårdet. Ingen var arg på vägen.

Carl-Johan Andhill och Elisabeth Lloyd frågade eleverna varför de tror att man vill bygga en väg. Då resonerade de äldre eleverna engagerat. De flesta lärarna var tysta. Några lärare ställde frågor och förde dialogen framåt - oftast var lärarnas deltagande positivt och aktiverande.

Detta var den station som eleverna uppskattade mest, någon elev kallade VR-modellen för ett dataspel.



Bild 48. Carl-Johan Andhill visar eleverna VR-modell, station 2.

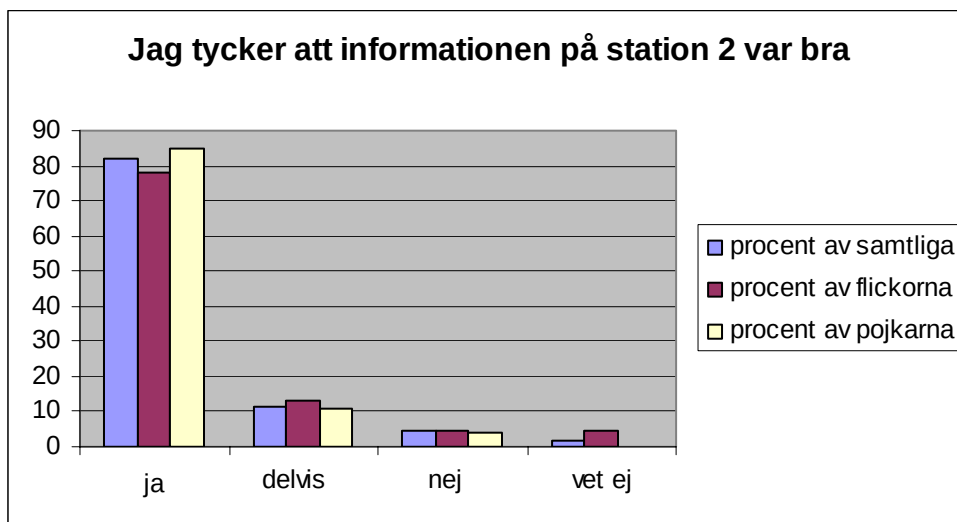


Bild 49. Station 2 med VR-modellen var definitivt den populäraste stationen. Det var bara några enstaka elever som svarade negativt i sin bedömning av den.



Bild 50. Elisabeth Lloyd för en dialog med skoleleverna, station 2



Bild 51. Skoleleverna i årskurs 9 tittar på VR-modellen, station 2



Bild 52. Catarina Holdar berättar om miljöproblem kring vägbygget och visar den stora modellen vid station 3.

På station 3 talade Catarina Holdar om miljöfrågor och om vägförslaget. Hon berättade även om hur man kommer att uppleva själva vägbygget som tar ett par år. Hon uppfattade inte att några egentligen var intresserade av denna fråga. Man var mer intresserad av vägen som helhet, men inte av miljöfrågor. Mellanstadiebarnen var lite intresserade, högstadiebarnen var inte alls intresserade. Själva modellen intresserade alla. Den vanligaste frågan som Catarina Holdar upplevde att deltagarna, både barn och vuxna, engagerade sig i var att lokalisera var de själva bodde, och peka ut detta i modellen.

Catarina Holdar talade om buller och om hur man rör sig när vägen blir en barriär. Hon tog upp byggtiden och vad som händer då, när det blir stökigt och bullrigt. Eleverna frågade om hur lång tid bygget tar och vad det kostar. Någon frågade varför vägen ligger där den ligger. De frågade också om lekplatser på Bryggårdsgärdet. Många av de yngre eleverna engagerade sig i vad som ska hända med Punkabacken. De frågade också om skolvägen till Lommarskolan. Catarina frågade hur de går idag, och kunde i de flesta fall svara att de kan fortsätta att gå samma väg. Två killar hade ritat ett eget förslag.

Modellen var mycket bra att samtala kring, men den borde ha varit lite mer tålig. Nu var den så skör att barnen skadade den lite i sin iver att peka. Modellen behöver skydd. I modellen får man en överblick som faktiskt saknas i datamodellen. Högstadiebarnen tyckte modellen var jättefin.



Bild 53. Samtal kring den stora modellen, station 3.

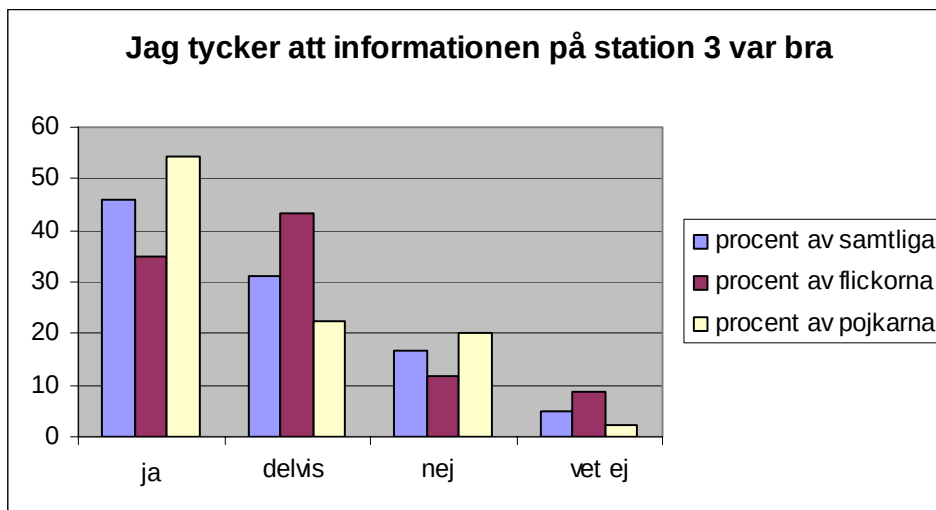


Bild 54. Station 3 var kanske något mindre populär än station 1. Här var det pojkarna som var något mer positiva. Flickorna uttryckte sig mer tveksamt.



Bild 55. Elever som fyller i enkät

Direkt efter den tredje stationen fick eleverna fylla i en enkät med frågor om vad det tyckte om informationen och om vägförslaget. Alla fick också möjlighet att skriva ned egna kommentarer fritt ur hjärtat. Ungefär 45 % av eleverna utnyttjade den möjligheten, övriga fyllde enbart i förvalsfrågorna.

Några kommentarer från de yngre skoleleverna

Flickor åk 3:

Jag fick veta så tråkiga saker om Norrtälje!

Jag tycker att det här var kul och intressant. Tack för att vår skola fick komma hit.

Pojke åk 3:

Det var roligt.

Flickor åk 4:

Det här besöket var ganska roligt men det är ju bra att veta vad som händer här i Norrtälje.

Det var inte så värst intressant men ändå bra!

Pojke åk 4:

Jag vill inte att ni ska bygga en ny väg vid mitt hus.



Bild 56. Elever som fyller i enkät.

Vad tyckte de äldre skoleleverna i åk 5-9?

Majoriteten ansåg att de hade fått möjlighet att ställa sina frågor. De flesta har uppfattat att de hade möjlighet att säga vad de tycker om vägförslaget, även om några få svarade nej eller vet ej. På frågan om de blev nyfikna att veta mer, svarade eleverna lite mer tveksamt. Ungefär en tredjedel blev nyfikna, en tredjedel blev delvis nyfikna, men nästan en tredjedel blev inte nyfikna.

Skoleleverna har tydligt förstått vad informationen handlade om och majoriteten säger sig förstå, helt eller delvis, varför man tänker bygga vägen. Några svarar att de inte förstår detta och i de flesta fall handlar det om att de är negativa till vägförslaget. Meningarna är lite delade kring frågan om detta är ett bra sätt för barn och ungdom att delta i planeringen. Mer än 60 % anser att det är bra eller delvis bra. Flickorna är mer positiva än pojkarna. Ungefär hälften av eleverna är mer eller mindre positiva till att göra något sådant här igen. En tredjedel av eleverna är negativa. Pojkarna uttrycker sin åsikt klart, medan en större andel flickor svarar att de inte vet. Sammanfattningsvis tyckte merparten av eleverna att de fått framföra sina synpunkter och även att de fått svar på sina frågor.

Slutligen gavs eleverna möjlighet att formulera sig med egna ord. "Det här vill jag säga till Vägverket och kommunen:" Elevernas kommentarer är sorterade klassvis och uppdelade på pojkar och flickor. I denna sammanställning kan man se att det är fler flickor som svarat seriöst, men det kommer enstaka välreflekterade synpunkter både från flickor och pojkar i samtliga klasser.

Flickor åk 5

Jag tycker det är bra men ändå dåligt för att det finns barn som leker omkring det området där de ska bygga.

Bygg inte vägen! Bilarna kanske kommer att köra över alla djur och förorena naturen. Jag tycker det är dåligt!

Pojkar åk 5

Jag tycker att ni ska börja innan 2013.

Smart idé med vägen. Jag vill åka den när den är färdig.

Jag tycker att Västra vägen kommer att bli bra och att trafiken kommer nog att bli mindre.

Jag tycker att det ska börja bygga den nya vägen så fort som möjligt.

Jag vill inte att man ska bygga den där vägen. Det kommer att vara läskigt med en väg.

Flickor åk 6

Bygg trottoarer på vägen mellan Coop och Vigelsjövägen också Lommarvägen.

Jag tycker det var en bra väg. Bygg en trottoar vid Lommarvägen.

Pojkar åk 6

Jag tycker att ni ska börja innan 2013!

Flickor åk 7

Det borde finnas fler gångbroar över Västra Vägen.

Att ni inte borde bygga vägen vid Grossgårdet. Jag kommer att störas av vägen. Ni borde tänka lite mer på de som bor där.

Jag bor i Sandkilen och vi kommer inte kunna sova! Lagg pengarna på skolorna i stället!

Pojkar åk 7

Hoppas ni bygger den snabbare.

Om ni bygger vägen så ta hänsyn till Statoil bredvid McDonalds. De kommer förlora kunder.

Flickor åk 8

Att tänka på djuren och att inte bygga nära alla hus.

Jag tycker att det låter bra med den nya vägen men dock vill jag ha fler gång- och cykelvägar. I och med att det blir så himla uppdelat

Jag tycker att man måste bygga ett till McDonalds. För det är jobbigt att man måste svänga in där om man ska norrut.

Varför bygger man inte ett shoppingcenter i stället.

Pojkar åk 8

Jag tycker att det är ett bra beslut. Om det minskar trafiken i innerstan på en längre period, så går det bra att göra.

Bra information om hur det ska bli.

Jag tycker att vägen förstör men samtidigt gör den bra.

Flickor åk 9

Grind är en fin stadsdel. Där jag bor precis vid vattnet bör man göra någon trevlig gångväg.

Varför inte lägga lite pengar på att fixa dom vägarna vi har?

Bra planerat, lycka till.

Jag tycker verkligen inte om den här vägen.

Jag bor inte här längre när vägen är klar...

Pojkar åk 9

Jag deltog ganska lite eftersom jag inte har något speciellt intresse.

Bra jobbat och bra tänkt

Lärarnas syn på studiedagen

Lärarna som följde med klasserna till denna studiedag fick en enkät för att utvärdera vad de tyckte. Det var fem lärare som svarade på enkäten.

Kommentar: Lite för mycket av samma sak på de tre olika stationerna. På station 1 var det på lite för hög nivå för mellanstadiet. (åk 5-6)

Förberedde ni besöket i klassen? Samtliga fem svarar delvis.

Visade kartor, diskuterade, förberedde eventuella frågor.(åk 7-9)
Pratade, visade Vägverkets material. (åk 5-6)
Pratade om det vi tidigare gjort (besökt kommunhuset och modellen, skrivit brev mm) (åk 5)
Informerade om projektet (åk 3-4)

Kommentar eller tips till Vägverket: Jag hade inte tillräckligt med info och kunskaper om vad barnen skulle få ta del av för att kunna förbereda på ett bra sätt. (åk 5)
Kanske någon information riktad till barn. (åk 5-6)
Det var nog svårt för många att förstå vad som sades, det var inte alltid på elevernas nivå.(åk 5)
Eleverna ställde frågor men de kände att de inte togs på allvar. (åk 7-9)

Vägverket och konsulterna summerar sina intryck av dagen

Vid ett erfarenhetsåterföringsmöte den 19 april 2006 samlades projektarbetsgruppen, stadsarkitekten och konsulterna och sammanfattade sina intryck av denna informationsdag för skolan.

Tidplanen fungerade bra, förvånansvärt bra. Tiden var hyggligt bra fördelad. Logistiken med flera elevgrupper fungerade bra. Man hade kunnat ha mindre grupper och mer tid. Då hade man fått en mer givande dialog.

Det blev väldigt fokus på tekniken. VR-modellen kanske skulle ha varit sist av de tre presentationerna. Det hade varit önskvärt med en tydligare uppdelning av innehåll på de olika stationerna.

Det var positivt att träffa skolbarnen på station 1, presentation av detaljplan och arbetsplan. Eleverna hade en positiv förutsättningslös inställning. Det var mest pojkarna som frågade och främst de yngre eleverna. I de äldre klasserna var det lärarna som frågade. De skolelever som kom på förmiddagen, de yngre, verkade mer mentalt förberedda.

Eleverna gav en mycket positiv respons på station 2. Carl-Johan Andhill blev lite av en hjälte som visade den tredimensionella VR-modellen. Det var roligt att visa barnen VR-modellen. VR-modellen var bra för att fånga barnens intresse, men man måste vara två personer för att klara av situationen, den ena visade datamodellen och den andra förde en dialog med skolbarnen. Det hade inte gått med bara en person vid datamodellen. De lärare som var aktiva understödde presentationen på ett bra sätt.

Eleverna hade inga förberedda frågor med sig och visste inte vad som var syftet med visningen. Man hade kunnat använda tiden effektivare. Det eleverna var mest fascinerade av var dataprogrammet. Datamodellen funkade, många ville ha den, både killar, tjejer och lärare. Många av eleverna betraktade detta som ett dataspel och tyckte det var kul. Eleverna ville se Lommarskolan och orientera sig därifrån alternativt se sitt eget hus i modellen. De var duktiga på att orientera sig.

VR-modellen fungerade olika bra. De stökiga klasserna gav ingenting - de andra kändes bra. Det hade varit bra om läraren ingripit när barnen var för bråkiga. Lärarna behövdes på denna station. De var roligare att visa datamodellen för yngre barnen. 15 minuters visning var lagom länge.

Station 3 med den stora modellen fungerade också bra. Det var roligt och positivt att presentera modellen. Mellanstadiebarnen gav en bättre respons och med dem hade man kunnat göra mer. Den högstadiegrupp som var liten fungerade bättre. Killar och tjejer på mellanstadiet var ungefär lika aktiva. Bland högstadieeleverna var det bara pojkarna som var aktiva - de tog plats och pratade oavbrutet. Lärarna ställde många frågor. I flera av mellanstadiegrupperna var det lärarna som var väldigt aktiva. Ibland fick lärarna igång eleverna. 15 minuter var ett lagom långt pass för elevgrupperna. Denna station kom sist under denna informationsdag. Efter lunchen var det dock en elevgrupp som fick besöka

denna station först. Dessa elever var fräscha och pigga och lyssnade intresserat. De övriga grupperna var lite trötta när de kom till den tredje stationen. En fundering var ifall det hade varit bättre om man börjat med den fysiska modellen.

MKB som var tänkt att presenteras vid den tredje stationen blev alldeles för abstrakt för skolbarnen. De intresserade sig nästan enbart för modellen vid denna station, och ville gärna peka ut var de bodde var och en.

Ett genrep hade varit bra när man bestämde tydligare vad var och en skulle presentera. Särskilt vid sista stationen kändes det som att vissa elever tyckte att de fått höra samma sak flera gånger.

Frågeställningen hur barnen kunde delta i samrådet togs upp i den summerande diskussionen. De kunde ta del av planens innehåll och konsekvenser under informationsdagen. Enkätsvaren ger indikationer om att de flesta uppfattade att detta mer var en information än samråd. Informationsdagen gav viss dialog. Några elever var intresserade och gav kloka synpunkter. Vissa klasser och vissa elever var stökiga, trötta eller ointresserade. Med dessa blev det ingen vidare dialog. Om lärarna hade varit bättre förberedda och samspelat bättre med Vägverkets representanter, hade man kanske kunnat få en bättre dialog. Skolbarnen hade kunnat vara bättre förberedda. Det hade varit önskvärt att lärarna hade varit mer aktiva under besöket.

Enkäterna fungerade bra. De flesta eleverna klarade av att svara på frågorna och vissa gav kommentarer som var tänkbara.

Kontakten med rektorn Christian Rapp har varit positiv och konstruktiv, men skolan har ett par andra viktiga frågor att brottas med, bl.a. en organisationsförändring, och har haft begränsad tid för förberedelser kring Vägverkets frågeställning. Att verkligen se till att planeringen funkar med förberedelser av lärarna och förberedelser i klasserna är viktigt. Vägverket förberedde ett studiematerial för klasserna som de kunde jobba med inför en informationsdagen. Det förberedelsematerial lärarna fick var en bok om samhällsplanering med barn samt informationsbroschyrer om vägprojektet. Lärarna erbjöds också coachning från Vägverkets beteendevetare. En kortfattad information genomfördes till lärarlaget (2005-10-04) inför denna informationsdag, samt en information till föräldrar/enhetsrådet (2005-11-22). Dessa två informationstillfällen var båda korta och det hade varit önskvärt att de fått ta lite mer tid i anspråk.

Skolan var inte spontant aktiv i att få tillgång till VR-modellen för undervisning, trots att Vägverket erbjöd skolan detta. Endast en lärare har tagit emot en VR-modell för eget bruk. Vägverket hade möjligen kunnat vara lite mer aktivt i denna fråga och sett till att skolan fått en VR-modell och anvisningar om hur den används. Men frågan är om någon på skolan då skulle använda sig av den, om intresset ändå var så pass ljust.

Lokalen i Sparbankshuset fungerade bra, det skulle inte alls ha funkat lika bra i Folkets Hus, där Vägverket vid samrådstillfällena endast haft tillgång till en stor samlingssal. I Sparbankshuset var det stora generösa lokaler med en delbar samlingssal och stora och rymliga foajéer. Det gick att stänga av mellan utrymmena så att grupperna med skolbarn kunde få sina respektive genomgångar ostört på de olika stationerna.

Detta var en inspirerande dag och en intressant erfarenhet, tyckte alla som deltog i detta erfarenhetsåterföringsmöte, projektarbetsgruppen, stadsarkitekten, och konsulterna. Det hade kanske varit bra om vi även haft med gymnasiet.

5. Diskussion

I detta kapitel förs en diskussion kring ett stort antal aspekter. Diskussionen inleds med en genomgång av vilket presentationsmaterial som användes och hur det fungerade och kunde stödja dialogarbetet. Därefter avhandlas dialogens sakinnehåll och vilken påverkan som dialogdeltagarna i realiteten haft på planerna.

Ett avsnitt behandlar vad alla de olika deltagarna tyckte om dialogen, lekmän såväl som fackmän. En genomgång görs av vilka som deltog i dialogen och deras representativitet. De tidningsartiklar som publicerades i Norrtelje Tidning under den aktuella tidsperioden refereras summariskt.

Projektarbetsgruppens erfarenhetsåterföring, som genomfördes vid två tillfällen under projektets gång, redovisas kortfattat.

En summering av dialogen under flera skeden görs och erfarenheter på projektnivå kommenteras. Kapitlet avslutas med en rad förslag till förbättringar av arbetssättet.

5.1 Presentationsmaterialet och VR-modellen

I dialogen har en mängd presentationsmaterial använts vid stormöten och öppet hus. Presentationsmaterial av typen:

- Skärmutställningar
- Broschyrer med nedförminskade skärmutställningar
- Kartor
- Stor modell
- Beskrivningar och planhandlingar
- Internethemsidan
- VR-modell
- Presentations-DVD med dataanimeringar

Allt detta presentationsmaterial har samverkat till att ge deltagarna i dialogen ett fylligt underlagsmaterial att arbeta med i sina arbetsgrupper. Arbetsgrupperna har dessutom fått ytterligare material för att komma igång med sitt arbete, i form av PM med frågor och utskrifter av kartmaterial och projekteringshandlingar från konsulterna.

De nedförminskade skärmutställningarna i broschyrform med tydligt kartmaterial har varit ett mycket användbart material för arbetsgrupperna. De har ritat in sina egna förslag till annan dragning av vägen på dessa kartor och sedan kunnat visa detta på OH-bild på samrådsmötena.

Vi de två öppet hus-tillfällena har alla kartor, planhandlingar och illustrationer varit utställda, uppsatta på utställningsskärmar och besökarna har kunnat gå runt i sin egen takt och studera dessa och diskutera planernas innehåll med Vägverkets och kommunens experter som funnits tillgängliga. Planmaterialet som på detta sätt varit tillgängligt har genererat livliga diskussioner och stort engagemang.

En stor modell över hela planområdet har funnits utställd i lokalen vid samtliga stormöten. Denna modell har under hela dialogprocessen varit placerad i Kommunhusets foajé tillsammans med den utställning som presenterade planarbetet i vägutredningen 1997 och förstudien 2002. Modellen fungerade utmärkt för att generera dialog. Deltagarna kunde fritt samlas runt modellen, lokalisera sig, studera vägdragningen och diskutera olika aspekter av vägplanen. Diskussionerna runt denna modell blev alltid engagerade. Deltagarna lokaliserade sig snabbt och kunde leva sig in i den kommande förändringen.

Beskrivningar och planhandlingar har deltagarna kunnat använda under hela dialogprocessen. Allt skriftligt material har funnits tillgängligt både i pappersform och på Vägver-

kets hemsida. Redan i den första broschyren som deltagarna fick vid det inledande informationsmötet i november 2004 fanns en hänvisning till Vägverkets hemsida med en specifik presentation av det aktuella projektet "Väg 76 förbi Norrtälje". Där har alla planhandlingar funnits tillgängliga och där har minnesanteckningar och protokoll lagts ut vartefter de framställts.

Denna hemsida har besökts av 719 personer under dialogperioden från november 2004 till juni 2005 och de har i besökt hemsidan under i genomsnitt 39 sekunder, så kallade "visits"¹⁰ i statistiken. 1.074 gånger har hemsidan besökts totalt under samma period, när även kortare besök noteras, så kallade "views". De allra flesta besöken skedde i februari 2005 strax innan dialogen startade.

Efter dialogen har samma hemsida besökts (visits) av 2.599 personer och kortare besök (views) 3.845 gånger från juni 2005 till december 2006. Man kan se en tydlig topp i trafiken på hemsidan i samband med informationsmötet och Öppet hus den 24 januari 2006. Denna besöksstatistik visar på en normal Internettrafik i jämförelse med andra projektpresentationer på Vägverkets hemsida.

Kommunikationen med och inom arbetsgrupperna har gått mycket smidigare i detta skede av planprocessen än i de tidigare skedena på grund av den numera allmänt använda e-posttekniken. Internet och e-post har revolutionerat arbetssättet och möjligheterna att kommunicera i sådana här projekt. Deltagarna har snabbt kunnat nås med information och de har kunnat skicka in sina synpunkter snabbt och enkelt.

En digital tredimensionell interaktiv datamodell, en VR-modell, av hela vägområdet har framställts i projektet och använts i dialogen som ett kraftfullt stöd för att presentera hur vägen kommer att se ut i framtiden. VR-modellen har använts vid tre tillfällen under dialogen. Vid det inledande stormötet i mars 2005 visades en tidig version då terrängen och byggnaderna fanns inlagda, men inte den planerade vägen. Vid det avslutande dialogmötet i maj 2005 visades en lite mer bearbetad VR-modell där vägen kunde skönjas, men där detaljerna fortfarande inte förts in. Man var mitt i utformningsarbetet av vägen och fakta saknades att lägga in i modellen. Det var med andra ord fortfarande en ganska grov modell. Slutligen, vid stormötet och öppet hus i januari 2006, visades en färdig VR-modell upp, där konsulternas förslag till lösningar var tydligt illustrerade.

Att VR-modellen var interaktiv var mycket positivt under dialogmötena. Deltagarna fick förberedda visningar som de ändå kunde påverka genom att be att få titta på vägen från ett annat håll, mitt under visningen. Vid markägarsammanträdena kunde deltagarna få utskrifter av sin egen tomt och utblick över vägen, att ta med hem. Under öppet hus genomfördes visningar av VR-modellen då publiken fick sitta hur länge de ville och följa visningen och de kunde själva önska vad som skulle visas. Detta fungerade mycket bra.

En erfarenhet som drogs vid användandet av interaktiv VR-modell inför publik, var att det krävs två personer för att kunna genomföra en bra visning. Den ena personen kör datorn och knappar fram de olika perspektiv eller förflyttningar i modellen som ska visas. Den andra personen presenterar vad som ses på skärmen och för en dialog kring innehållet med publiken. Att "köra runt" i en datamodell är så pass komplicerat, att man inte klarar av att samtidigt föra ett resonemang kring planens innehåll. För att skapa en bra visning av datormodellen krävs också förberedelse i form av att de två som presenterar modellen har bestämt vilken "rutt" man ska göra genom modellen. Det blir en stomme för föredragningen, som man sedan kan göra avvikelser ifrån ifall publiken önskar andra vinklar. Det är viktigt att den interaktiva visningen av datamodellen inte drar ut alltför långt på tiden.

¹⁰ En "visit" är en serie handlingar som börjar med att en besökare tittar på den första sidan och slutar med att besökaren lämnar sajten eller inte gör något ytterligare inom en fastställd tidslimit. Den valda tidslimiten är 30 minuter.

Erfarenheten i Norrtäljedialogen var att både publiken och presentatörerna blev märkbart trötta efter ca 20 minuters intensiv ”körning” i datamodell.

Användning av VR-modell i dialogsammanhang är effektivt som metod. En välgjord digital modell fångar auditoriet och slår andra media. Samtidigt har det fortfarande nyhetens behag - alla blir fascinerade. Datamodellen tillför en hög grad av realitet i ett dialogprojekt. Bilderna av den framtida vägen var tydliga och begripliga för alla och envar. Sådant som förr var tämligen svårt att förstå genom att titta på ritningar, blev lättfattligt direkt både för lekmän och för fackmän. Deltagarnas starka upplevelse av hur vägen kommer att se ut var både på gott och ont. Vissa närboende oroades över hur det skulle bli i framtiden. Andra tyckte att det nog inte blir så farligt trots allt.

För dialogen blev detta kraftiga förtydligande av vägens framtida utseende och konsekvenser avgörande på flera plan. Ett tydligt exempel är gång- och cykelbanan på vägbron över ån. När mötesdeltagarna och planerarna fick se presentationen av denna gång och cykelväg på bron - farligt nära biltrafiken - reagerade många med förskräckelse och uttalade att detta var en dålig lösning. När man bara hade sett förslaget på en ritning var det ingen av fackmännen som reagerade. Ritningen gav inte känslan av hur man upplever bron i realiteten.

Datamodellen gav dialog i storgrupp på Vägverkets villkor, någon styr vilken bild som alla kan se och samtalet förs gemensamt, ungefär som en skolklass fungerar med lärare och elever. Några enstaka mötesdeltagare kunde sedan i pausen studera datamodellen med assistans från datakonsulten. Att föra dialog kring en datamodell blir därmed villkorat, man är beroende av assistans och man kan inte själv peka ut sitt område. Ur dialogsynpunkt var den stora fysiska modellen och utställningsskärmarna med planmaterial generösare. Runt dessa kunde folk samlas och i sin egen takt hitta den del av planen de ville diskutera. De kunde också fritt fortsätta sin diskussion med varandra och med experterna, så länge de önskade vid öppet hus och under pauserna i stormötena.

Slutsatsen av detta är att den digitala modellen och den fysiska modellen kompletterar varandra på ett mycket bra sätt. De ger olika typer av möjligheter i en dialog. Det finns alltså ingen anledning att utmönstra den fysiska modellen, därför att man fått en datamodell - de fyller helt olika uppgifter i projektet.

När VR-modellen var klar framställdes också en rad dataanimeringar som visade körningar med bil på olika sträckor av den planerade vägen och åkningar med cykel på några av de planerade gång- och cykelvägarna. Dessa animeringar visades på TV-skärmar under öppet hus och under pauserna vid markägarsammanträdena och vid det avslutande stormötet.

Dataanimeringarna gav ytterst lite dialog. Deltagarna stod bara stilla en kort stund och tittade förstrött på filmsekvenserna, därefter gick de vidare och stannade vid någon av de utställda planerna eller modellen och började prata och ställa frågor.

Dataanimeringarna lades ut för nedladdning på Vägverkets hemsida och de fördes också över till en DVD som Vägverket och kommunen kan använda framöver då projektet ska presenteras i olika sammanhang.

5.2 Dialogens sakinnehåll och påverkan på planerna

Detta avsnitt är en genomgång av de frågor som behandlades i dialogen och hur de hantearades av projektorganisationen. Merparten av deltagarna i dialogen var boende i området som var kritiska till Västra vägen. Några grupper som utnyttjat sina möjligheter att delta i dialogen för att sedan gå vidare och skriva inlagor till kommunen och Vägverket i det formella samrådet är boende i Väster Knutby, Brf Sandkilen och boende på Grossgårdet - en grupp som diskuterat Esplanaden och en grupp som diskuterat Stegelbäcksgatan. Några Vigelsjöbor har även deltagit med enskilda inlägg.

Väster Knutbygruppen har främst påpekat att både Västra vägen och Vätövägens förlängning kommer att medföra störningar. Detta har Vägverket tagit fasta på och dragningen av båda vägarna har flyttats så långt bort från Väster Knutby som möjligt.

Brf Sandkilen är ett bostadsområde som ligger strax norr om Norrtäljeån. De har nu ett orört naturområde som byts ut mot väg och är mycket kritiska till Västra vägen. De har varit mycket aktiva och har även gjort en hemsida där de för fram sina synpunkter. Gruppen har haft en mycket aktiv representant som deltagit i alla möten och framfört synpunkter på hela vägdragningen och därmed diskuterat många frågor och bidragit på ett konstruktivt sätt i dialogen. Brf Sandkilen har främst drivit frågan att Västra vägen borde förläggas i tunnel under Lommarskogen, att slopa förlängningen av Vätövägen och att slopa rondellen vid Esplanaden. Kommunen och Vägverket går emot Sandkilens förslag, så de har kämpat förgäves när det gäller Sandkilens egna frågor. Man har dock lyssnat på dem, men de har fått begränsat gehör för sina ståndpunkter. I Vägverkets förslag redovisas en bullerskärm mot Sandkilen, man visar därigenom i förslaget att man lägger ned omsorg på att minimera vägens negativa konsekvenser. Gång- och cykeltvägen under bron kommenteras inte av gruppen, men den ger bättre miljö och möjlighet att korsa Västra vägen och få tillgång till grönområden väster om staden.

Anslutningen vid Esplanaden har varit en stor fråga i dialogen. Många av deltagarna har oroat sig över hur trafiken kommer att bli och att Esplanaden inte är anpassad för tätare trafik. Många har uttalat att man inte vill ha en cirkulationsplats. Det är några få villor som berörs kraftigt av cirkulationsplatsen, de ligger väldigt nära och några får lov att anlägga nya infarter. Flera villaägare längs Esplanaden var oroliga över att få mer trafik generellt. Vägverket har tagit intryck av opinionen och skriver i sitt samrådssvar till detaljplaneprogrammet att kommunen borde ta ställning till vilken funktion Esplanaden bör få i framtiden. Esplanaden kommer att bli attraktiv som vägval för bilister som ska till centrum. Kommunen har i sin samrådsredogörelse meddelat att den ökning av trafiken som man räknar med är acceptabel i en stadsmiljö. Kommunen meddelar dock att man avser att göra en bullerutredning för Esplanaden.

Stegelbäcksgruppen och ett par bostadsrättsföreningar klagar på dragning av trafiken till och från Nordrona via Stegelbäcksgatan. Man oroar sig för trafikstörning och buller. Kommunen och Vägverket anser att Stegelbäcksgatan är den bästa lösningen och vidhåller sitt förslag, så dessa bostadsrättsföreningar och arbetsgruppen lyckades inte påverka planeringen. Kommunen meddelar i sin samrådsredogörelse att de avser att göra en bullerutredning för Stegelbäcksgatan, en reaktion på synpunkterna de fått.

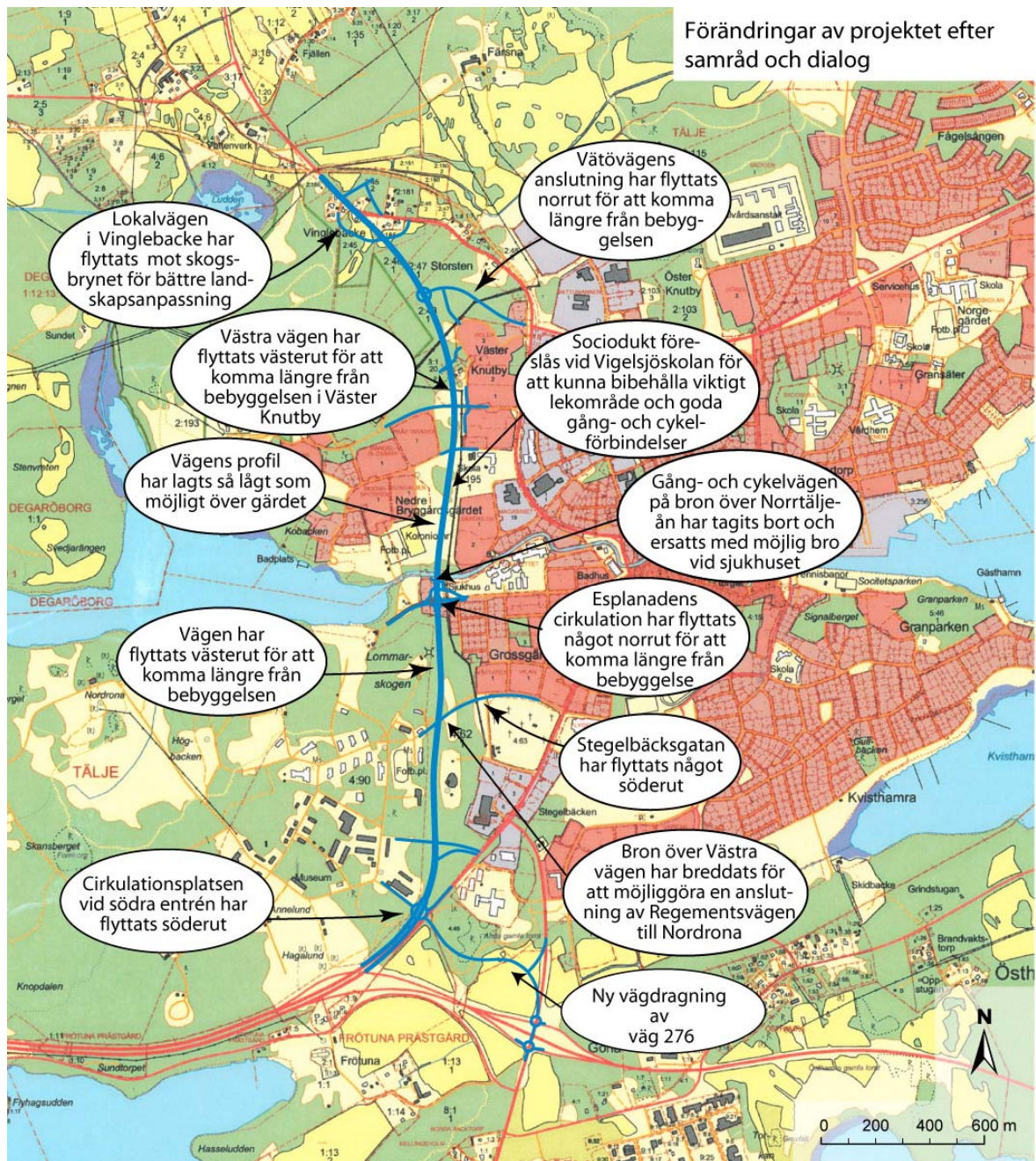


Bild 57. Sammanställning av alla de förändringar i projektet Väg 76 förbi Norrtälje som samråden 1996 (vägutredning) och 2004-2006 (arbetsplan) medfört. Den stora förändringen i vägutredningen var sociodukten vid skolan. Övriga förändringar gjordes i arbetsplaneskedet.

Arbetsgrupperna Grossgårdet och Västra Esplanaden är besvikna på samrådet och tycker att det blivit en dålig kompromiss. Grupperna har under hela dialogen förespråkade en västligare dragning av Västra vägen. De har inte fått gehör för detta. Vägen har flyttats mer västerut, men endast inom vägreservatet, vilket grupperna anser vara för nära staden. Man kallar vägen för en genomfart i stället för förbifart i sitt samrådssvar till Vägverket.

När den färdiga VR-modellen visades vid öppet hus, markägarsammanträden och informationsmöte i slutet av januari 2006 - kunde man bland annat se gång- och cykelbanan på den planerade bron över Norrtäljeån. Många av mötesdeltagarna och även projektörerna såg då att det inte var en bra och säker lösning. Norrtälje kommun skrev sedan i sitt samrådssvar till Vägverket att man inte ville ha en gång- och cykelväg på bron.

Man menar att det går att lösa frågan om gångväg på markplanet i anslutning till befintligt gång- och cykelvägnät. Vägverket samtycker under förutsättning att kommunen säkerställer att samma funktion uppfylls inklusive tillgänglighet för funktionshindrade.

Den södra infarten till Norrtälje har diskuterats under dialogen, flera olika arbetsgrupper har tagit upp infarten och givit olika förslag. I denna fråga har kommunen och Vägverket tagit intryck och ändrat förslaget. På kartbilden finns det senaste förslaget inlagt som föreslås i detaljplanen 2007.

Flera grupper har tagit upp frågan om promenadstråk och cykelvägar. I MKB-arbetet bad konsulterna särskilt samrådsdeltagarna och även skolbarnen att komma in med information om var man rör sin inom planområdet. Planförslagen baserar sig på det underlag man lyckades få fram i dialogen. Ändå kom det först senare fram synpunkter på att det behövdes en passage från Grossgårdet till Nordrona/Lommarskogen, då många dagisgrupper rör sig i detta stråk.

Bullerproblem norr om ekodukten/sociodukten var en fråga som diskuterades. Vägen har lagts på en lägre marknivå för att inte alstra så mycket buller i den vägsträckningen.

Vigelsjöskolans situation har behandlats av flera grupper och även trafiksäkerheten på barnens skolvägar bekymrar många. Vigelsjöskolan har under samrådstiden blivit nedlagd och därefter har kommunen meddelat att den kommer att bli privatskola, så problemet kvarstår.

Vigelsjöborna är besvikna över Västra vägen, som inte kommer att ge några fördelar för dem. De och Sandkilenborna befarar värdeminskning på sina fastigheter.

Infarten till Färsna diskuterades vid ett dialogmöte. Detta har kommunen tagit fasta på och föreslår en infart i Vätövägens förlängning.

Kopplingen Esplanaden-Stockholmsvägen-Tullportsgatan dryftades vid ett av markägarsammanträdena. Kommunen skrev i samrådsredogörelsen av program till detaljplan om en eventuell ombyggnad av denna korsning, så frågan är inte avgjord.

En av arbetsgrupperna, Norrtäljegruppen ansåg att Västra vägens dragning är den bästa tillgängliga lösningen, även om den inte är optimal. Ett par enstaka samrådssvar från enskilda personer till Vägverket tillstyrker förslaget.

5.3 Vad tyckte deltagarna om dialogen?

Deltagarna i dialogen fick besvara enkäter efter varje möte. De utvärderade mötets utformning och innehåll samt kommunens, Vägverkets och konsulternas presentationer. Mot slutet av dialogen fick deltagarna även utvärdera ifall de tyckte att de haft någon påverkan på planeringen. Sammanfattningar av dessa utvärderingar finns redovisade i samband med beskrivningen av respektive möte.

Tendensen var tydlig att deltagarna genomgående var mindre belåtna med kommunens presentationer. Kommunen satsade inte lika mycket på dialogen som Vägverket. Vid flera möten var kommunen endast representerad av stadsarkitekten, som fick det otacksamma uppdraget att presentera förslag som deltagarna ogillade.

Skoleleverna fick besvara en enkät i samband med informationsdagen den 24 januari 2006, där de uttryckte vad de tyckte om Västra vägen och om dialogen. Detta finns redovisat i avsnitt 4.3. Sammanfattningsvis tyckte merparten av eleverna att de fått framföra sina synpunkter och även att de fått svar.

Då dialogen var avslutad genomfördes sex intervjuer. Två konsulter och stadsarkitekten intervjuades liksom två deltagare i dialogen samt rektorn på de två skolorna i området.

Intervjupersonerna tillfrågades om i vilken mån de deltagit i dialogen och hur de upplevt dialogen och sin respektive roll.

De två dialogdeltagare som intervjuades hade väldigt olika syn på dialogen. Den ena var starkt drabbad av de negativa effekterna av Västra vägen, han bor invid den planerade cirkulationen vid Esplanaden. Han kände sig överkörd och hopplös, dock var han nöjd med själva grupparbetet i dialogen. Den andra deltagaren var mycket positiv och uttryckte både att dialogen varit bra och att förslaget är bra. Gruppens förslag har mottagits positivt. Hon kritiserar att samrådet blivit onödigt tungrott därför att man gång på gång varit tvungen att förklara en mängd frågor som hade varit självklara om deltagarna bara besvärat sig med att läsa igenom bakgrundsmaterialet.

Kommunens detaljplanekonsult intervjuades. Kommunledningen ansåg inte att han behövde delta i samrådsmötena, vilket han beklagade. Därför hade han hamnat lite utanför skeendet. Han hade endast deltagit vid sk A-möten i projektet med alla konsulterna. Längre fram i projektet, vid markägarsammanträdena och det avslutande stormötet deltog han däremot och det fungerade mycket bättre. Han hade en detaljkunskap i detaljplanefrågorna som fungerade bra i dialogen.

En av Vägverkets konsulter intervjuades och uttryckte att denna form av tidigt samråd är mycket bra. Hon hade inte tidigare deltagit i en liknande dialogprocess. Konsulten tyckte att deltagarna i dialogen bidrog med konstruktiva synpunkter och detta har påverkat konsulternas förslag. Detta uttrycktes också av de andra konsulterna vid erfarenhetsåterföringsmötena, som redovisas närmare i avsnitt 5.6.

Stadsarkitekten intervjuades och han betonade att det är viktigt att befolkningen får komma till tals. Samrådet har påverkat hur motiveringarna sedan skrivits i de olika delarna av planen. Underlagsmaterialet får på detta sätt med frågor som måste besvaras. Särskilt cirkulationsplatsen vid Esplanaden är en fråga som lyfts fram i dialogen och som kommunens planerare inte tidigare varit medvetna om att det var så konfliktladdat.

Rektorn intervjuades och denna intervju handlade mycket om varför samarbetet mellan skolan och Vägverket inte fungerat i dialogfasen under våren 2005. Den ursprungliga tanken var att en grupp högstadiel elever skulle ha deltagit i dialogarbetet tillsammans med de vuxna arbetsgrupperna. Eleverna kom dock aldrig till det inledande stormötet, som man kommit överens om. Rektorn hade själv deltagit i det sista samrådsmötet i maj och tyckte att dialogen fungerat utmärkt. Han hade idéer om hur skolan och Vägverket skulle kunna samarbeta. Dessa idéer ledde sedermera fram till förslaget om en informationsdag för skolan i samband med öppet hus och stormöte i januari 2006.

5.4 Vilka deltog i dialogen?

Det var 43 personer som anmälde sig till att delta i dialogen, varav 13 kvinnor (30%). Av dem som deltog i dialogen var det 2/3 som bodde i området och 1/3 som bodde i andra delar av staden alternativt utanför staden. Norrtälje hade 16.356 invånare 31 dec 2005 och inom det område som främst berörs av den nya vägdragningen bodde då ca 4.692 personer. Det betyder att ca 1% av befolkningen inom det berörda området engagerade sig i dialogen. Den tredjedel av samrådsgruppen som bodde i övriga Norrtälje representerar knappt 1 ‰ av stadens hela befolkning. Hela samrådsgruppen representerar 2,6 ‰ av Norrtäljeborna.

Nedan redovisas en sammanställning av deltagarantalet vid alla de dialog- och informationsmöten som hölls under samrådet.

Deltagare i samrådsmöten i Norrtälje

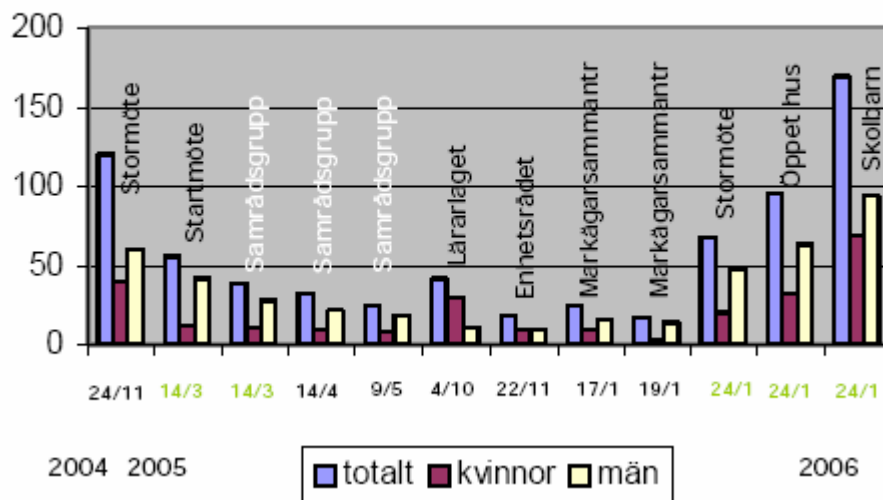


Bild 58. Sammanställning av deltagare i samrådsmötena 2004-2006.

Information i november 2004:

120 personer dvs 7 % av invånarna i Norrtälje deltog vid informationsmötet i november 2004, som användes för att informera om den tidigare dialogen och s.a.s. avsluta den. Om vi bara räknar med befolkningen inom det berörda området kommer vi upp i en besöksfrekvens på närmare 3%.

Information 24 januari 2006:

169 skolelever + 95 öppet-husbesökare + 67 stormötesdeltagare = 328 personer deltog den 24 januari 2006, dvs ca 2% av befolkningen i Norrtälje.

Markägarsammanträdena i januari 2006:

Två markägarsammanträden hölls i januari 2006, 17:e och 19:e januari. Vi dessa möten deltog 24 respektive 17 personer, dvs 41 personer sammanlagt av 86 inbjudna direkt och indirekt berörda fastighetsägare. De representerade 42 % av alla indirekt berörda markägare. Av de direkt berörda deltog samtliga.

Sammanfattningsvis kan man se att det är en mycket typisk profil på deltagandet. Erfarenhetsmässigt brukar det röra sig om 1-2 % av befolkningen som engagerar sig i planeringsfrågor, så deltagandet är inte exceptionellt i något avseende.

Jämställdheten visar också en helt vanlig profil. Det är ca 1/3 av deltagarna som är kvinnor. Det enda mötet där kvinnorna övervägde i antal var informationen på skolan för lärlaget.

En stor andel av dem som deltog i dialogen i arbetsplaneskedet, var samma personer som deltog vid de två tidigare dialogerna kring förstudien 1996 och vägutredningen 1997. De var inte särskilt representativa för Norrtäljes befolkning men de var goda representanter för de boende i de områden som främst kommer att påverkas av Västra vägens problem i form av buller, ökad trafik, förstörda naturområden mm.

En intention i projektet var att involvera skolans elever i dialogen. Skoleleverna som deltog var betydligt mer representativa för sin del av populationen, eftersom det var alla skolbarn i området som deltog i studiedagen, men de deltog via sitt skolarbete och fick inte själva välja om de ville delta eller inte.

5.5 Vid sidan av dialogen, tidningsartiklar

Norrtelje tidning har följt skeendet och delvis påverkat utvecklingen mestadels via ledare, men även via artiklar och debattinlägg. Ledarna propagerar för att Västra vägen behövs och pekar på det trafikkaos som ofta uppträder på Stockholmsvägen. Ledarskribenterna tar också upp frågan om Esplanaden och att det är olämpligt att göra en cirkulationsplats där.

Då dialogen aktualiserades efter flera års uppehåll, med ett informationsmöte i november 2004, skrev tidningen en ledare om Västra vägen. Man rapporterade att många oroade sig över de problem som en ny väg ger för de kringboende. När sedan dialogen pågick under våren 2005 var det väldigt lite skrivelser om Västra vägen i Norrtelje Tidning.

Efter stormötet och öppet hus den 24 januari 2006 kom det in en rad insändare och ledare som handlade om Västra vägen. De flesta tog upp problem med vägen. Någon enstaka pläderar för ett snabbt byggande av vägen. Rondellen vid Esplanaden fick mest publicitet. Debatten i tidningen pågick ända fram i april 2006, sedan avtog den.

I slutet av juli 2006 presenterade Socialdemokraterna ett nytt förslag till hur frågan om den södra infarten skulle kunna lösas. Detta blev upptakten till en rad artiklar och ledare inför valet. Några lokala politiker deltog i denna pressdebatt. Dåvarande infrastrukturminister Ulrika Messing besökte Norrtälje och passade på att göra ett uttalande i anslutning till frågan om Västra vägen. Hon uttalade att hon inte kunde utesluta en justering av tidplanen, så att bygget av vägen möjligen skulle kunna tidigareläggas.

I oktober 2006 kom det en ledare igen som argumenterade för att man ska göra något åt eländet längs Stockholmsvägen.

Inför utställningen av detaljplanen för Västra vägen hade Norrtelje tidning i slutet av oktober 2006 en artikel om historiken för planeringen av Västra vägen.



Socialdemokraternas förslag till Västra vägen.

- 1. En ny infart till Nordrona från E18 vid den föreslagna rondellen vid Ankaret söder om OK, helst inom två år.**
- 2. En ny infart till Nordrona via Regementsgatan söder om kyrkogården och vid Arsta värmeverk, helst inom två år.**
- 3. En ny infart till Nordrona via en förlängning av Esplanaden. Vägverkets föreslagna rondell på Västra vägen vid Esplanaden är inte längre aktuell. Den ersätts genom att Esplanaden dras under Västra vägen ut till planerade bostadsområden på Nordrona, det här bör ske helst inom fyra år.**
- 4. Stegelbäcksgatan ska avslutas med en vändplan väster om kyrkogården, helst inom fyra år.**
- 5. Via Esplanaden får centrum direktkontakt med Campus Roslagen, framtida äldreboenden och bostadsområden på Nordrona.**

Karta: Annika Lundqvist

Bild 59. Socialdemokraternas förslag saxat ur tidningen 2006-07-31

Mot slutet av 2007 i samband med att kommunen antog detaljplanen och man ville få igång planeringen av bygget skrevs en rad artiklar som relaterade kommunalrådets turer i förhandlingen om finansieringen av vägen med Carl Cederschiöld, regeringens trafikutredare för Stockholms län. I januari 2008 rapporterade man att Västra vägen fanns med i länsplanen 2013-2019.

I slutet av januari 2008 rapporterade tidningen att fem bostadsrättsföreningar, en aktionsgrupp och 17 fastighetsägare överklagat länsstyrelsens beslut att anta detaljplanen.

Under mars och april 2008 beskriver två artiklar hur förhandlingarna kring en förskottering framskrider och i oktober presenteras ett resultat, en lösning av finansieringen. Då skrivs också en ledare där redaktören uttrycker oro över alla osäkerheter som fortfarande finns kvar. Regeringen har inte behandlat överklagandena och etapp 2 finns inte med i länsplanen.

Under 2009 har Norrtelje tidning givit möjlighet för läsarna att kommentera alla artiklar på tidningens hemsida och alla artiklarna om Västra vägen detta år har kommenterats.

I slutet av januari 2009 rapporterar man att regeringen beviljat Vägverkets begäran om finansiering av etapp 1 genom kommunens förskottering. Beslutet öppnar för byggstart under 2009. Det inkom 11 kommentarer efter denna artikel. Nio av inläggen var starkt positiva och ett inlägg ifrågasatte hur demokratiskt beslutet om förskottering gått till. Han tillrättavisades av en annan kommentator.

En artikel i april 2009 berättade om nya turer kring finansieringen av vägen och den kommenterades av åtta personer. Tre ansåg att kommunen inte ska betala vägen, utan staten som ska betala. Två personer kritiserade att vägen dras nära bostadsbebyggelse.

I juni 2009 rapporterades att avverkningar av skog sker inför vägbygget, vilket gav tre kommentarer. På tidningens hemsida erbjöds läsarna att provköra vägen. Ett positivt inlägg var rubricerat "Äntligen!" och ett annat inlägg som påpekade att länken inte fungerade. Webbredaktören svarade genast och lade ut den riktiga länken.

I samband med det avslutande informationsmötet i november 2009 skrevs en artikel om Västra vägen och informationsmötet. Detta gav 15 kommentarer. Fyra av inläggen var positiva till Västra vägen och fem av inläggen var negativa. Sex av inläggen handlar om problem man haft med att ladda ner kartan från hemsidan. Webbredaktören svarade och försökte hjälpa till.

Vad som kan noteras i denna korta sammanställning av artiklar och debattinlägg, är att det endast är män som skrivit insändare och deltagit i den offentliga debatten kring Västra vägen fram till 2009. Alla de ledare som är signerade är också skrivna av män. Man kan också se att insändarna minskat 2009 och att ett antal personer utnyttjar den nya möjligheten att kommentera artiklar direkt på tidningens hemsida. De som kommenterar artiklarna får själva välja signatur och därmed blir det svårare att studera jämställdheten. En enda av kommentatorerna har en signatur som verkar kvinnlig och hon deltar med två inlägg och är mycket kritisk till Västra vägen. Det är 28 olika signaturer som förekommer och 8 väljer manliga signaturer, övriga är omöjliga att bedöma ur genusperspektiv. Vid en förfrågan hos webbredaktören visade det sig att det sammanlagt var fyra signaturer som var kvinnliga och 15 som var manliga, när webbredaktören tittade på deras e-postadresser. Således är det 14% kvinnor och 54% män som kommenterat artiklarna. 32% av kommentatorerna har mer anonyma e-postadresser. Slutsatsen blir att debattinläggen ändå blivit lite mer jämlikt fördelade i och med att läsarna kan kommentera tidningens artiklar direkt – även om männen fortfarande dominerar stort.

De artiklar och debattinlägg som publicerats i Norrtelje tidning finns listade i Bilaga 7.

5.6 Projektgruppens erfarenhetsåterföring

I projektgruppen genomfördes två erfarenhetsåterföringsmöten. Det första genomfördes 2005-09-19, ett halvår efter dialogmötena, inför nästa etapp med markägarsammanträden och stormöte. Ytterligare ett möte för erfarenhetsåterföring hölls då markägarsamrådet var avklarat 2006-04-19 för att summera dels hur dessa möten avlöp, och dels dialogen som helhet.

Nedan följer ett längre citat ur sammanfattningen av minnesanteckningarna från det andra erfarenhetsåterföringsmötet 2006-04-19:

Har vi förbättrat de saker som vi identifierade på första erfarenhetsmötet?

Då sa vi att:

- Det är viktigt att vara tydlig hela tiden i dialogen, vid alla möten och i alla presentationer.
- Syftet med ett möte måste framgå tydligt så att inte felaktig förväntan uppstår.
- Försök dra in kommunen i dialogen. Försök att få flera representanter för kommunen.
- Ta med dataanimeringen i tidplanen både för projektering och i presentationer.
- Genrep inför möten med allmänheten är viktigt så att mötet genomförs på ett bra sätt.
- Använd moderator. Rollerna blir tydligare då.

Vi tyckte att vi förbättrat de saker som identifierats på första erfarenhetsmötet. Tydligheten med vad allmänheten påverkat kunde ha varit bättre.

Sammanfattningsvis, vad vi lärt oss:

- Det är viktigt att vara tydlig hela tiden i dialogen, vid alla möten och i alla presentationer.
- Syftet med ett möte måste framgå tydligt så att inte felaktig förväntan uppstår.
- Viktigt att få med kommunen i dialogen. Försök att få flera representanter för kommunen.
- När projektet rullar på är det viktigt att både i planhandlingar och i presentationer visa på vad allmänheten påverkat.
- Användning av VR-modell fungerade bra i samrådet. Samrådets deltagare fick se modellen steg för steg under olika möten. Den byggdes på vartefter konsulterna projekterade vidare.
- Ta med VR-modellen i tidplanen både för projektering och i presentationer.
- VR-modellen fungerade särskilt bra under öppet hus, då folk fick titta och fråga så länge de ville.
- VR-modellen fungerade också bra vid presentationer för skolbarnen.
- Tyvärr fungerade inte VR-modellen så att konsulterna kunde arbeta interaktivt tillsammans i den. Det hör framtiden till.
- Genrep inför möten med allmänheten är viktigt så att mötena genomförs på ett bra sätt.
- Använd moderator. Rollerna blir tydligare då.
- Mastigt med intensiv heldag från tidig morgon till sen kväll. Kan vara svårt att vara på topp med många besökare hela tiden. Viktigt att planera in pauser för återhämtning.
- Vi var så många funktionärer under Öppet hus, att det gick att dra sig tillbaka en stund i pentryt intill.
- Lokalen har stor betydelse för att möten och öppet hus ska fungera.
- Viktigt att kolla tekniken i lokalen, när man ska visa VR-modeller och PPT¹¹, samt att ljudanläggningen fungerar.
- Öppet hus fungerade mycket bra. Sparbankens lokaler var bra, med flera olika rum och foajéer som kunde samverka med olika verksamheter samtidigt.
- Bra med många experter närvarande samtidigt under öppet hus.
- Samarbete med skolan kräver förberedelser och att skolan är med på noterna.
- Viktigt att rektorn är intresserad.

¹¹ PPT betyder PowerPoint- presentationer

- Förslagsvis kan man arbeta fram ett enkelt läromedel, kring den aktuella planen, som lärarna kan använda.
- Det fungerade med en informationsdag för skolan med fyra olika stationer som eleverna besökte i tur och ordning. Besöksdagen hade kunnat förberedas bättre i skolan.
- Om lärarna är bra förberedda kan de samverka med Vägverket vid de olika stationerna.
- Det behövs också en uppföljning med skolan efter informationsdagen. En uppföljning vore intressant ur samrådssynpunkt.
- Enkäter efter samrådsmöten och markägarsammanträden fungerar, och måste tydligt läggas in i programmet, och avsättas tid för, så att alla ställer upp.
- Det är viktigt att moderatoren leder avslutningen på mötena så att alla uppfattar att de ska fylla i en enkät innan de går hem, och att de uppfattar motivet.
- Fotografering under samrådsmöten och öppet hus tolereras av de flesta. En person har sagt ifrån och respekterats.
- Skolans godkännande av fotografering är viktigt. Man måste komma överens med skolan om hur detta ska genomföras.

5.7 En summering av dialogen över flera skeden

Dialog har varit en röd tråd genom alla skeden, förstudie 1996, vägutredning och MKB 1996/97 och nu arbetsplan, detaljplan och MKB 2005/06. Skedet förstudie 2002 saknade dialog utöver formellt krav. Erfarenheten av detta avsteg är inte särskilt positiv, det har väckt en del misstänksamhet från dialogdeltagarna.

Det har lönat sig att föra en dialog med allmänheten i alla skedena. En stor grupp invånare, främst ur den grupp Norrtäljebor som drabbas negativt av Västra vägen, har ansett det meningsfullt att delta i denna dialog. De har fått möjlighet att framföra sin kritik och de har fått svar på sina frågor. De har också påverkat projektets utformning i flera avseenden. Vägverkets image har stärkts i dialogen. Vägverket strävar efter att uppfattas som en öppen, kreativ och trovärdig samhällsbyggare. Detta har man i hög utsträckning uppnått i Norrtälje.

En erfarenhet som är mycket positiv i Norrtäljeprojektet är kontinuiteten med samma projektledare genom alla de olika skedena i vägprojektet. Därmed har kunskapen om tidigare problem och diskussioner funnits med hela tiden. Deltagarna har kunnat känna sig trygga i dialogen. Dialogen har bedrivits enligt samma principer i de olika skedena. I och med det har metodutvecklingen kunnat förfinas, eftersom den grundläggande metoden med arbetsgrupper och samrådsgrupp var ett beprövat arbetssätt.

Dialogen har inneburit att förslaget till vägdragning har förändrats kraftigt, speciellt i arbetsplaneskedet. I de tidigare skedena låg själva projekteringen så långt fram i tiden, att man inte hade någon möjlighet att fördjupa sig i de olika delarna. Dialogen i vägutredningsskedet gav som största förändring ett beslut om en ekodukt invid skolan. Ekodukten kallas i arbetsplaneskedet sociodukt, då den främst kommit till pga att människor ska använda den och inte djur. I arbetsplane- och detaljplaneskedet har förslagets realitet blivit mycket tydligare och därmed har deltagarnas synpunkter medfört tydliga fysiska resultat. Vägen har i hela sin sträckning förflyttats bort från bebyggelse så långt det varit möjligt, och sänkts ned från markytan för att inte skapa onödigt buller. Planskilda korsningar och gångbroar planeras på ställen som pekats ut i samrådet.

En förhoppning i projektet var att man genom ett ambitiöst upplägg på en dialog ska minska antalet överklaganden vid den formella utställelsen och få en breddad acceptans för den nya vägen. Detta kan ge en ekonomisk nytta i form av tidsvinst i genomförande-

fasen. Man sparar pengar om man slipper överklaganden och omtag i planeringen. Det visade sig sedan att dialogen inte avvärjde överklaganden, den gav kanske i stället faktaunderlag för missnöjda drabbade fastighetsägare och bostadsrättsföreningar så att de kunde framställa sina överklaganden. Detaljplanen överklagades till Länsstyrelsen och sedan även till Regeringen av fem bostadsrättsföreningar, en aktionsgrupp och 17 fastighetsägare. Regeringen fick överklagan i januari 2008 och meddelade sitt beslut att ogilla klagan i september 2009 och därmed vann detaljplanen laga kraft två år efter vad man hoppats då planen ställdes ut i januari 2007.

Frågorna kring hur kommunen slutligen tänker lösa Esplanaden och södra infarten är troligen avgörande för i hur hög grad invånarna kommer att acceptera planen. Detta är frågor som stötts och blötts i dialogen. Dialogen har troligen varit bra för att få kommunens politiker att inse att dessa frågor måste omprövas. I det avseendet kanske det långsamma planförfarandet är bra. Politikerna hinner ändra sig.

En annan viktig utgångspunkt har varit att engagera skolbarn i dialogen. Skolbarnen har tagits in i projektet och deltagit i viss mån, både i vägutredningen och i arbetsplanen. Deras synpunkter har noterats och förts in i beslutsunderlaget.

I arbetsplaneskedet användes en tredimensionell VR-modell som ett stöd i dialogarbetet. Försöket har varit mycket lyckat. I slutskedet har VR-modellen varit så realistisk att man kunnat se vilka delar av projektet som inte är tillräckligt väl utformade. Detta hade man inte kunnat utläsa vid studier av enbart ritningar. Både dialogdeltagande allmänhet, dvs lekmän, och professionella planerare och konsulter har fått ett nytt kraftfullt verktyg för att i förväg kunna se hur den planerade vägen kommer att ta sig ut när den är byggd. Detta verktyg är så kraftfullt att deltagarna nu förväntar sig att få se ännu mer visualiserat. Det som tidigare var en omöjlighet tas nu omedelbart för givet.

5.8 Erfarenheter på projektnivå

Detta har varit en dialog som pågick parallellt med planering och projektering. Deltagarna i dialogen lyfter fram frågeställningar som planerarna kanske inte hade tänkt på. Det är viktigt att vara öppen för sådant. Södra infarten är ett bra exempel att lyfta fram i det sammanhanget. Denna fråga diskuterades länge inom kommunen, vilken lösning som skulle ge bäst resultat. Det slutade med att man arbetade om södra infarten och t.o.m. genomförde en kompletterande planutställning i april 2007 för den södra delen av planen för att justera planen med anledning av synpunkter från samrådet kring planutställningen i januari 2007.

Konflikten kring Esplanaden och hur kommunen kommer att hantera den är ett annat exempel att peka på. Dialogdeltagarna har envist hävdade att Esplanaden inte blir bra som infartsgata till stadens centrum med en cirkulationsplats på Västra vägen. Detta har väckt debatt i bland annat Norrtälje Tidning och politikerna har långsamt ändrat inställning. Vägverket har inte krävt denna lösning, utan påpekat problem som den kan medföra. Cirkulationsplatsen kvarstår dock, men den flyttades något norrut för att komma längre från bebyggelsen. Ett tredje exempel är Västra Knutby, som vägen nu väjer för på ett helt annat sätt än Vägverket initialt skisserade - helt pga att de boende klagade högljutt över planerna.

I Norrtälje har en grupp medborgare satsat stor energi och deltagit på sin fritid i en dialog med Vägverket och kommunen kring en framtida vägdragnings. Det är viktigt att de som ställer upp i en sådan dialog respekteras och får gensvar. Deras engagemang förpliktigar till att myndigheterna Vägverket och kommunen tar till sig deras synpunkter och förbättrar förslagen innan man låser planerna slutgiltigt. Deltagarnas engagemang förpliktigar också till handling i sakfrågan. Blir det ingen väg enligt den utsatta tidplanen, har deltagarna all anledning att känna sig svikna. Det förtroende som Vägverket och kommunen byggt upp hos deltagarna i dialogprocessen kan snabbt övergå i misstroende.

5.9 Förslag till förbättringar i arbetssättet

VR-modell

Arbetet med VR-modellering var framgångsrikt i detta projekt. VR-modellen stödde presentationerna av vägen på ett effektivt sätt. En aspekt att lyfta fram är att sättet att arbeta med VR-modellering förhoppningsvis kommer att utvecklas så att alla konsulter kan bygga vidare i den digitala modellen - allt eftersom projektet vidareutvecklas. Kommunen skulle kunna utveckla VR-modellen runt Esplanaden, så att både konsulterna, planerarna och invånarna kan se hur de föreslagna lösningarna ter sig i tre dimensioner. Av diskussionen vid erfarenhetsåterföringsmötena att döma är det en vision för framtiden att alla konsulterna skulle kunna arbeta rakt in i VR-modellen och testa sina förslag innan de ritas upp i planhandlingen.

Skolbarn

Dialog med skolbarn är svårt, och det är viktigt att i mycket god tid diskutera igenom med rektorn för den aktuella skolan, i vilken mån skolans elever kan delta i ett samråd. I en diskussion med rektorn kom projektledningen fram till att det skulle fungera med en studiedag, en informationsdag i samband med markägarsammanträdena. Informationsdagen förbereddes med informationsmöten med lärarlaget och föräldrarna i Enhetsrådet. Informationsdagen gav viss dialog, men hade kunnat förberedas bättre i skolan. Lärarna skulle ha behövt ett mer omfattande läromedel kring Västra vägen, som eleverna hade kunnat arbeta med i undervisningen. Detta fanns det inte resurser till i projektet.

Jämställdhet

Jämställdhetsaspekten har beaktats. Andelen deltagande kvinnor i dialogen har varit 30 %, vilket är det vanliga förhållandet vid planering och vägplanering. Att öka andelen kvinnor är önskvärt. I en rapport utgiven av Boverket¹² föreslås en rad åtgärder för att få fler kvinnor att delta. Bland annat skriver man att Vägverket i samråd ska representeras av kvinnor och inte bara av män, för att ge kvinnliga förebilder. I detta avseende har projektet varit föredömligt med oftast en majoritet av kvinnor som representerar Vägverket på dialogmötena.

Några andra tips som Boverket föreslår för ökad jämställdhet är att göra en enkät till ett slumpvis urval av dem som är närmast berörda av vägen, kompletterat med personliga intervjuer med ett visst antal av dem som inte svarat. Alternativt telefon- eller personliga intervjuer med minst 200 personer som berörs av vägen, 50 äldre kvinnor, 50 yngre kvinnor, 50 äldre män och 50 yngre män. Ett annat förslag som Boverket ger är att bjuda in samtliga kommunala förvaltningar till samråden med kommunen för att få ett vidare perspektiv på samhället. Genom val av lokal och tidpunkt för samrådsmöten kan man få fler kvinnor att delta och att till exempel ordna möten på kvinnliga arbetsplatser är ett sätt som kan fungera. Även utformningen av de annonser som inbjuder till samråd påverkar och det är viktigt att klargöra att det inte krävs fackkunskap för att delta.

Representativitet

Representativiteten hos deltagarna i dialogen hade eventuellt kunnat vara något lite bättre. Som det ser ut idag var det precis som vanligt; 1-2 % av befolkningen som engagerar sig. Genom att bjuda in deltagare lite mer "aggressivt" och kanske söka upp kvinnodominerade arbetsplatser för information och dialog, hade profilen på deltagarna måhända kunnat bli annorlunda.

En form av information som Norrtäljeborna verkat uppskatta är Öppet hus med fylliga utställningar, modeller, planmaterial, VR-modell mm och många experter att rådfråga. Erfarenheten är densamma i andra dialog- eller samrådsprocesser. I ett stort samråd kring

¹² Boverket, Hela Samhället, Rapport 1996:4 del 1 s 79

ett planprogram för Kärrtorp¹³ i Stockholm 2004 provade Stadsbyggnadskontoret att ha utställning med öppet hus, dvs bemannad¹⁴ utställning, i två omgångar om tre veckor i första etappen och två veckor i andra etappen av planeringsprocessen. På detta vis lyckades man nå ca 20 % av befolkningen vid var och en av utställningarna. 11 % av befolkningen gjorde sedan en aktiv insats och lämnade in någon form av skriftlig kommentar. Ett förslag till förbättring av Vägverkets arbetssätt vore att satsa på öppet hus på den aktuella orten under en lite längre tidsperiod och att låta bemanningen vara en eller två personer. De som bemannade utställningen i Kärrtorp svarade på frågor och förde dialog med besökarna, de antecknade hur många som kom men de förde inte anteckningar över vad besökarna sa. Däremot uppmanade de besökarna att skriva inlägg. En särskild blankett fanns framtagen, så det blev enkelt för besökarna att lämna in sina synpunkter. I anslutning till utställningarna genomfördes också några stormöten för samråd.

Påverkan

En fråga som påpekats vid projektarbetsgruppens erfarenhetsåterföringsmöten, var att Vägverkets och kommunens experter varit dåliga på att framhålla för mötesdeltagarna hur mycket som deltagarna i tidigare dialoger verkligen hade påverkat. Man har försökt att visa på deltagarnas påverkan, men detta moment hade kunnat göras ännu tydligare. Enkätsvaren den 9 maj, arbetsgruppens sista möte, tyder på att deltagarna inte kände att de påverkat, trots att de faktiskt gjort det. Detta är en viktig aspekt som borde framhållas i de presentationer av projektets historik som gjorts vid alla de större mötena. När man berättar att det förekommit samråd eller dialog, ska man också dra en kort lista över samrådets utfall. Det kanske också skulle ge förståelse för hur besluten fattats och hur förslagen vuxit fram. Om planerna till exempel vid varje möte när ekodukten/sociodukten presenterats - hade påpekat att detta var någonting som föreslagits med anledning av synpunkter från deltagare i vägutredningsdialogen - blir det en framgångshistoria för dialogdeltagarna att kan känna sig delaktiga i. När en utställning framställs till samrådet är listan över samrådets utfall en viktig information att visa fram i utställningen. Det bör också framgå i planmaterialet så att dialogen synliggörs formellt.

¹³ Utvärdering av Omvänd planprocess i Kärrtorp på uppdrag av Stockholms Stadsbyggnadskontor

¹⁴ Bemanningen var 1-2 planerare under hela öppettiden.

6. Dialogmetoden i sammandrag

Denna rapport har redovisat resultatet av en dokumentation, utvärdering och erfarenhetsåterföring avseende dialog i vägplanering i ett medelstort projekt. Utmärkande för denna studie har varit att erfarenhetsåterföring har skett under arbetes gång i syfte att förbättra nästkommande aktivitet.

Dialog ska här förstås som en i detalj utmejslad metod för samråd och inte förväxlas med ett allmänt informationsutbyte. Därför har de olika aktiviteterna i dialogen i Norrtälje rapporterats ingående och i detalj i tidigare kapitel. För att lyckas genomföra ett samråd i god kommunikation med kommuninvånare och olika intressenter med hjälp av denna dialogmetod, krävs att den tillämpas enligt nedanstående rekommendationer.

Följande punkter karaktäriserar dialogmetoden så som den är vidareutvecklad genom tillämpning, utvärdering och erfarenhetsåterföring i Norrtäljeprojektet.

1. Omvärldsanalys, initiering

- Projektstart
- Berörd kommun engageras
- Syftet med dialogen formuleras
- Tidsplanering med kommunikationsplan
- Bedömning av dialogens omfattning i projektet
- Alla berörda parter identifieras

2. Inbjudan

- Inbjudan ska gå ut brett och i god tid
- Med tanke på jämställdhet sök upp kvinnodominerade arbetsplatser
- Inbjudan till skolan, viktigt att få bra kontakt med rektorn

3. Förberedelse

- Alla möten med allmänheten förbereds minutiöst.
- Inför de största informationsmötena genomförs generalrepetition av projektarbetsgruppens anföranden
- Moderator används vid alla möten
- Presentationsmaterial tas fram separat inför varje möte

4. Kombination av informationsmöten och dialogmöten

- Dialogen inleds och avslutas med informationsmöten för alla intresserade
- Arbetsgrupper bildas av intresserade kommuninvånare, som under en bestämd tidsperiod är aktiva, har egna möten och fördjupar sig i planfrågan
- Dialogmöten i en samrådsgrupp bestående av Vägverkets och kommunens projektledare och konsulter och representanter för arbetsgrupperna.

5. Uppläggning av informationsmöte

- Informationsmötena har en strukturerad dagordning och leds av en moderator. Projektet presenteras av Vägverkets och kommunens experter med historik, det aktuella vägprojektet, MKB:n och detaljplanen samt formalia kring det aktuella skedet i planeringen. VR-modellen används för att förtydliga presentationerna. Frågor från publiken fångas upp under presentationerna och antecknas, för att sedan besvaras i ett svep. En lång paus ger möjlighet för deltagarna att studera utställt planmaterial och att ställa frågor till de experter som finns tillgängliga i lokalen. Vid pausen bjuds på förfriskningar, för att deltagarna ska orka med kvällsövningen. Efter pausen besvaras alla de uppsamlade frågorna. Därefter går projektledaren igenom vad som ska hända närmast i projektet

6. Öppet hus i samband med stora informationsmöten

- På eftermiddagen inför stora informationsmöten genomförs öppet hus
- Vägverkets och kommunens experter finns tillgängliga hela tiden
- Utställning av allt planmaterial vid öppet hus

7. Uppläggning av arbetsmöten/dialogmöten

- Dialogmöten i samrådsgruppen har en strukturerad uppläggning
Arbetsgrupperna presenterar sina synpunkter på de frågeställningar man arbetat med sedan förra mötet och experterna svarar på frågor som ställts vid tidigare möten.
Nya frågor samlas upp och antecknas under arbetsgruppernas presentationer.
Paus med förfriskningar ingår alltid i dialogmötena.
Experterna besvarar de uppsamlade frågorna i ett svep efter pausen. Vissa frågor får man ta med sig tillbaka och besvara vid nästa möte.
Mötet avslutas med att Vägverket och kommunen redovisar läget i planarbetet.

8. Samarbete med skolan

- Enligt FN:s barnkonvention ska barn och ungdomar beredas möjlighet att delta i planering.
- Samarbete med skolan måste alltid förberedas i god tid och man får bereda sig på att vara flexibel.
- Förberedande information till lärarkollegiet och till föräldragruppen är en bra inledning på samarbetet med skolan.
- Om det finns möjlighet är det bra att förbereda ett läromedel kring den aktuella planen som skolan kan använda i sin undervisning.

9. Visualisering och övriga hjälpmedel

- Deltagarna i ett dialogprojekt får ett så rikligt planmaterial som möjligt ta med sig hem för att använda i arbetsgrupperna.
- På Vägverkets och kommunens hemsidor finns det mesta planmaterialet utlagt, så att deltagarna kan ladda hem.
- VR-modell ett kraftfullt hjälpmedel för att visualisera det planerade förslaget.
- Fysisk modell ett utmärkt hjälpmedel för att generera dialog.
- Förtydligande ritningar och illustrationer i stort format är bra hjälpmedel för att ge dialog.

10. Sammanställning, utvärdering, erfarenhetsåterföring

- Erfarenhetsåterföring för projektarbetsgruppen vid ett par tillfällen under en lång planeringsprocess hjälper projektledningen att styra upp dialogarbetet.
- Sammanställning och utvärdering ger större medvetenhet om hur man kan förbättra arbetssättet.

11. Handling, gensvar

- Dialog i plansammanhang förpliktigar till handling.
- Den dialog som skett i tidigare etapper måste tydligt redovisas, så att deltagarna förstår att även tidigare dialog givit resultat.
- Deltagarna som lagt ned dyrbar fritid på att samråda med Vägverket och kommunen, bör få gensvar i form av förändringar i planen.
- Viktigt att planen fullföljs - att det blir ett vägbygge, så att inte allt engagemang var förgäves.

Referenslitteratur

Bergslagsgruppen, 1996, *Norrtäljes val inför framtiden*, RAP 0199, Vägverket Region Stockholm

Suzanne de Laval, 1997, *Dialog i Norrtälje, allmänhetens medverkan i vägplanering*, 1997:100, Vägverket region Stockholm

Suzanne de Laval, 1999, *Samråd & Dialog, en idébok för den som ska arrangera någon form av dialog*, FOL:1999:0089 Vägverket Region Stockholm

Utvärdering av Omvänd planprocess i Kärrtorp. Utvärdering utförd på uppdrag av Stockholms Stadsbyggnadskontor, Suzanne de Laval, Arkitekturanalys sthlm AB, 2006-03-24

Hela Samhället, Rapport 1996:4 del 1, Boverket

Irène Tallhage Lönn, red, 2000, *Unga är också medborgare - om barns och ungdomars inflytande i planeringen*, Boverket

Förstudie väg 76 förbi Norrtälje, 1996, Vägverket Region Stockholm

Väg 76 Förbifart Norrtälje Vägutredning inklusive MKB, 1997, Vägverket Region Stockholm

Förstudie Västra vägen 2002 väg 76 Förbifart Norrtälje, ÖVR 2002:0161, Norrtälje kommun, Vägverket Region Stockholm

Miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplan och detaljplan, väg 76 förbi Norrtälje, Västra vägen, Samrådshandling januari 2006, Vägverket

Gestaltningsprogram i arbetsplan, väg 76 förbi Norrtälje, Västra vägen, 2005, Vägverket

Samrådsredogörelse 2006-01-26: Program till detaljplan för Tälje 4:62 m fl, Väg 76, delen förbi Norrtälje, Västra vägen i Norrtälje stad. Norrtälje kommun.

Samrådshandling 2006-01-16, Detaljplan för väg 76 delen förbi Norrtälje, Västra vägen i Norrtälje stad mm, Norrtälje kommun.

Minnesanteckningar Öppet Hus och informationsmöte, nov 2004

Öppet hus och informationsmöte 2004-11-24

Öppet hus på Folkets Hus mellan 16.00 - 18.00 fick många besökare. En utställning fanns i hörsalen som redovisade historiken för utredningarna av en kommande väg 76, förstudie 1996, vägutredning 1997, komplettering med ny förstudie 2002 samt nuläget. I lokalen fanns även en stor modell över hela vägområdet och en stor del av staden. Modellen drog alla besökare till sig. Man samlades runt den, visade varandra på olika problem och diskuterade. Många kommenterade att de nu förstod bättre. Bland annat kom en grupp skolbarn och tittade på modellen och funderade. Sju personer från Vägverket fanns till hands och kunde svara på de frågor som kom upp.

I anknytning till utställningen fanns en folder med nedförminskad utställning som alla kunde ta. Det fann även blanketter för dem som ville anmäla intresse av att delta i en kommande arbetsgrupp. En blankett för utvärdering av utställningen och informationsmötet fanns också att ta och fylla i.

Informationsmötet som startade 18.30 samlade ca 120 deltagare, varav ca 40 kvinnor. Lokalen blev helt fullsatt. Majoriteten stannade kvar även efter pausen. Det var ett informationsmöte om arbetsplanen som nu ska tas fram samt en rekapitulering om projektet som helhet sedan starten 1996. På mötet fanns möjligheter att ställa frågor för att förtydliga informationen.

Moderator för informationsmötet var Anders Ingelstam. Medverkande från Vägverket var:
 Christina Eklöf, projektledare
 Maria Olsson, samhällsplanerare
 Linda Eriksson, informatör
 Sören Edfjäll miljöspecialist
 Gabriella Gulliksson, beteendevetare och ansvarig för dialogarbetet
 Bertil Järnberg, specialist på juridiska frågor
 samt Suzanne de Laval, forskare och ansvarig för dokumentation av mötet
 Medverkande från kommunen var:
 Ingemar Stråe, stadsarkitekt
 Mats Wiktorsson, förvaltningschef stadsarkitektkontoret
 Gunnel Löfkvist, planeringschef på ledningskontoret
 I publiken fanns flera deltagare från tidigare dialoger.

Mötet inleddes med att Christina Eklöf, Gabriella Gulliksson och Sören Edfjäll rekapitulerade hela det historiska förloppet för detta vägprojekt. De genomförda dialogerna i förstudien 1996 och vägutredningen 1996-97 gick noggrant igenom av Gabriella Gulliksson. Sören Edfjäll berättade om MKB (miljökonsekvensbeskrivningen) som utarbetats parallellt med vägutredningen. Christina Eklöf berättade om den förstudie som genomfördes 2002 för södra delen av vägsträckan, som aktualiserats av regementets nedläggning. Vid denna förstudie genomfördes samråd på så sätt att man skickade ut förstudien på remiss enligt en sändlista. Förstudien lades också ut på Internet.

I förstudien gjordes en riskanalys för konsekvenser med farligt gods. Man tittade på vattenfrågor. En arkeologisk utredning gjordes och vissa fornlämningar hittades. En bedömning gjordes av miljöpåverkan och Länsstyrelsen beslutade att planen medför betydande miljöpåverkan och vilket innebär att ett utökat samråd kring MKB i samband med arbetsplanen, som är nästa skede i vägplaneringsprocessen. Av de förslag som prövades, 0-alternativet och Västra vägen, förordade Länsstyrelsen Västra vägen. I mars 2004 beslutade Vägverket att gå vidare med alternativ Västra vägen som grund för arbetsplan. En förutsättning var att väg 276 (Kustvägen) skulle anslutas till Västra vägen.

Frågor från publiken:

En deltagare frågade om en siffra som Christina Eklöf nämnde, att 95 % av fordonen som kör genom Norrtälje skulle ha ärende i staden och endast 5 % skulle använda förbifarten.

Svar: Beräkningen gjordes under förstudien 1996 och handlade om ett mycket västligare alternativ, över sjön Lommaren (kallas i förstudien för möjlighet 3).

Varför har förslaget en rondell vid Esplanaden med påfart till väg 76. Esplanaden är trång och det är trafikchaos vid badhuset med bara 15 bilar. *Svar: Kommunen har rådighet (beslutar) över Esplanaden. Anslutningen är främst till för att betjäna sjukhuset.*

En kvinna undrade över den sändlista som nämndes i samband med presentationen av förstudien 2002. *Svar: Hon får den hemskickad.*

Förslag från en man i publiken: Titta hur trafiken rör sig i kommunen. Siffrorna i utredningarna är för gamla. *Svar: 2002 tittades trafikfördelningen över. Det finns ingen sanning, det handlar alltid om en bedömning.*

En person undrade över den betydande miljöpåverkan som nämnts. När blir det utökade samrådet? *Svar: Samrådet kommer i arbetsplanefasen.*

En annan person ville diskutera parkeringseländet, stan är igenkorkad. Denna fråga föreslog moderatorn skulle besvaras när kommunens representanter hade sin genomgång.

En deltagare från Västra Knutby oroade sig för den tunga kapellskärstrafiken norrut med farligt gods. Det är bättre om olyckan är framme att ha dem så långt från stan som möjligt. *Svar: Det är alltid en fördel att inte ha transporterna genom stan, där det finns mycket människor, om en olycka sker.*

Någon undrade över tanken att bygga en väg för tung trafik för endast 5 % av trafikrörelserna. *Svar: Beräkningen med 5 % handlade om ett gammalt förslag till dragning över Lommaren. I det föreliggande förslaget närmare stan och med flera påfarter, kommer vägen att bli mycket attraktivare och användas även vid förflyttningar inom stan. Det handlar då om helt andra siffror.*

Om man bor på Flygfältet och ska till Coop Forum, ska man åka Västra Vägen då? *Svar: Man får ju den valmöjligheten och därmed en större framkomlighet även inom staden.*

En person från Vårsolens bostadsrättsförening undrade hur man kommer till Västra vägen. *Svar: Det blir en anslutning vid södra infarten och en anslutning vid Esplanaden.*

Efter denna genomgång och frågestund var det paus med möjlighet att titta på modell och utställning och att ställa frågor till Vägverkets och kommunens representanter. Deltagarna utnyttjade tillfället och diskussionen var livlig i utställningsdelen.

Då pausen var slut vidtog en presentation av kommunens planering, vad har hänt och vad händer i framtiden.

Gunnel Löfqvist, planeringschef på ledningskontoret, berättade om hur kommunledningen planerar. Regementet har lagts ned och detta har gett nya förutsättningar för kommunen. Hur kan vi utveckla staden?

En utvecklingsplan för Norrtälje finns på kommunens hemsida. Den antogs 2004. Trafik- och parkeringsfrågor är stora problem i Norrtälje. Det behövs en tredje bro över Norrtäljeån. Kommunfullmäktige förskotterar planeringen av Västra vägen för att i bästa fall tidigarelägga byggandet av den.

En plan för småhus i Färsna är beroende av planeringen av Västra vägen. Vid Knutby torg är vägen avstängd p.g.a. att en undergång byggs. Den öppnas den 23 december.

Nordrona vill kommunen utveckla som en del av staden. Man vill dra nytta av staden. Ett samrådsförslag finns för "Campus Roslagen" som ska vara en bärande plattform för planeringen med verksamhetsområden och bostadsområden. F d Logementen blir studentlägenheter. Planerarna vill ha in trafiken i området via en cirkulationsplats vid Västra vägen.

Stockholmsvägen är svår att ta sig fram på. En trafikutredning gjord av Ramböll, kommer att ligga på hemsidan. 13 % av trafiken i staden är genomfartstrafik. Staden har haft en trafikökning sedan 1995.

Ingemar Stråe, stadsarkitekt, påpekade att det som saknas är en parkeringsutredning. Pendlarparkeringarna fungerar inte. Köpmännens anställda parkerar på de platser som kunderna skulle ha. Man måste hitta andra lösningar. Eventuellt kunde man titta på hur de gör i små städer i Italien, där man får ställa bilen utanför staden.

En deltagare påpekade att bullret på Stegelbäcksgatan och Esplanaden som var problem redan i ÖP92, inte är lösta. Dessa frågor måste analyseras och lösas i detaljplanen.

En annan deltagare undrade om det finns en mätning angående buller och föroreningar från Stegelbäcksgatan? Svar: Utredningen visar bara trafikmängder. Deltagaren vill se denna statistik.

Kommunen har beställt en utredning av trafiken i ett utbyggt Nordrona.

Bertil Järnberg, avtalsspecialist på Vägverket, berättade om den kommande planeringen av Västra vägen. Nästa skede kallas arbetsplan och i detta skede ska det genomföras ett utökat samråd med en utökad krets. Samrådet ska handla om innehållet i MKB:n (miljökonsekvensbeskrivningen) och arbetsplanen. När samrådet är genomfört och MKB:n upprättad, ska den godkännas av Länsstyrelsen. Därefter ställs arbetsplanen och MKB:n ut på en formell utställning som kommer att finnas hos Vägverket och i kommunen. Yttranden kommer in och de sammanställs och skickas till Länsstyrelsen. Vägverket fastställer sedan arbetsplanen och MKB:n - eventuellt överklagas de till regeringen.. Samråd och utställningar samordnas med den kommunala detaljplaneringen.

Sören Edfjäll berättade att i detta skede görs MKB-utredningarna mera i detalj. Bland annat har Länsstyrelsen föreslagit att man gör luftberäkningar med nya parametrar och att man utreder möjligheter till bullerskärmar, att barriäreffekter studeras samt att man undersöker intrång i naturområden.

MKB är ett särskilt dokument, men det förs in i arbetsplanen. MKB ska godkännas av länsstyrelsen innan det förs in i arbetsplanen. Vissa frågor kan även prövas av miljödomstolen.

Gabriella Gulliksson berättade om hur Vägverket tänker arrangera ett dialogprojekt kring MKB:n. Det startar i januari-februari 2005 och kommer att vara mest aktivt under denna vår och sedan avslutas under hösten, november 2005. Metoden kommer att vara ungefär samma som vid dialogen 1997 med arbetsgrupper och samrådsgrupp. Dessutom kommer man att använda gåturmetoden, som går ut på att man går ut på plats och studerar miljön tillsammans. Skolan kommer också att dras in i dialogen. En forskare kommer att vara kopplad till projektet för dokumentation och utvärdering. En moderator kommer att användas för dialogen.

Dialogen kommer att lokalisera vilka frågor deltagarna anser angelägna att belysa i arbetsplanen och MKB:n. Exempel på frågor som kan komma att diskuteras i dialogen är: Hur ska vägen anpassas till intilliggande område? Dialogen kan även kartlägga målpunkter som deltagarna vill värna om eller som är problematiska. Frågor om trafiksäkerhet, detaljlösningar, materialval mm.

Linda Eriksson, informatör på Vägverket, berättade om hur man informerar om dialogen och planarbetet. En webbplats finns redan för projektet. Där kommer minnesanteckningar från alla möten att läggas ut. På webbplatsen finns de tidigare framtagna dokumenten tillgängliga. Nya samrådstillfällen kommer att annonseras även i andra kanaler. I informationsbladet som delades ut på mötet finns telefonnummer och webbadress.

Christina Eklöf, projektledare Vägverket, informerade om tidplanen för Västra vägen. Enligt Vägverket planering är byggstarten tänkt 2013. Det finns en möjlighet att den blir tidigarelagd. En konsult kommer att upphandlas till årsskiftet, för att upprätta arbetsplanen.

Frågor från publiken:

Om kommunen förskotterar den sydliga delen, kan man genomföra den enbart på detaljplanen (kommunens plan)? *Svar: Ska man knyta an Kustvägen behövs trots allt en arbetsplan för den delen och den måste vara finansierad.*

MKB måste väl avse samtliga alternativ? *Svar: De alternativ man valt i detta skede är Västra vägen och 0-alternativet. 0-alternativet betyder att inte bygga någon väg, utan använda befintlig väg.*

Vätövägens anslutning till Västra vägen, varför bygger man en väg genom skogen? Varför inte använda befintlig väg 76? *Svar: Vägverket återkommer med svar.*

Svar i efterhand: Nuvarande väg håller ej den standard som krävs för en väg för 70 km/tim, gäller både i plan och profil. Föreslagen nybyggnad innebär en vägförkortning mot att ansluta till befintlig väg vid Vätövägen. En vägförkortning i kombination med att man kan hålla en högre hastighet innebär minskade fordons- och restidskostnader vilket är delfaktorer i samband en samhällsekonomisk bedömning av vägen.

Informationsmötet avslutades med en uppmaning till deltagarna att fylla i en blankett med en utvärdering av mötet, samt att på en annan blankett anmäla eventuellt intresse av att delta i dialogen. Vem kan delta? Det kan alla. Man bör vara intresserad av frågorna och känna sig berörd. Om man deltar i en arbetsgrupp i dialogen handlar det om ca tre möten kvällstid. För en som ställer upp som ombud för en arbetsgrupp rör det sig om fler möten.

Efter mötet fanns möjlighet för deltagarna att stanna kvar en stund och fråga de ansvariga eller studera utställning och modell.

Minnesanteckning från startmöte i mars 2005

Bilaga 2

På kvällen den 14 mars samlades Norrtäljebor och Vägverkets experter i Lommarskolans matsal, för att inleda ett utökat samråd kring planeringen av utbyggnaden av Västra vägen, väg 76 förbi Norrtälje. Planarbetet har nu kommit in i den fas som kallas arbetsplan. Arbetsplanearbetet kommer att pågå under hela 2005 och parallellt med detta kommer kommunen att ta fram en detaljplan.

Till mötet kom 55 personer, varav 43 män och 12 kvinnor. Efter pausen stannade 39 personer kvar och deltog i de grupper som bildades, 28 män och 11 kvinnor.

Moderator för mötet var Lars Ingelstam, Acumenta

Medverkande från Vägverket var:

Christina Eklöf, projektledare

Gabriella Gulliksson, beteendevetare och ansvarig för dialogarbetet

Sören Edfjäll, miljöspecialist

Elisabeth Lloyd, landskapsarkitekt Vägverket konsult

Hans Ek, trafikingenjör Vägverket konsult

Carl Johan Andhill, expert på dataanimering Dynagraph

Suzanne de Laval, forskare och ansvarig för dokumentation av samrådet

Medverkande från kommunen var:

Ingemar Stråe, stadsarkitekt

Mötet inleddes med att Christina Eklöf och Ingemar Stråe hälsade alla välkomna. Alla de deltagande experterna presenterades samt dagordningen för mötet. Första halvan av mötet ägnades åt information om planeringsläget och frågor. Andra halvan av mötet startade grupparbetet.

Christina Eklöf gick igenom historiken sedan 1940-talet och Vägverkets arbete 1996-97 med förstudie, vägutredning och sedan förnyad förstudie för den södra halvan av vägdragningen med anledning av att regementet lagts ned och mark blivit tillgänglig för väg. När arbetsplanen vinner laga kraft erhåller väghållaren (Vägverket) vägrätt.

Sören Edfjäll berättade vad MKB innebär. MKB betyder miljökonsekvensbeskrivning. I denna fas av planeringen ska man bara studera den valda vägkorridoren och nollalternativet, inga andra vägsträckningar.

Någon ur publiken frågade om det nu bara är ett alternativ som studeras. Svar: Ja.

Är detta spikat politiskt? Svar: Ja.

Var är det beslutat? Svar: Vägverkets regionchef, vägdirektören, beslutar detta, samt kommunfullmäktige i Norrtälje i översiktsplanen. Utredningar av denna fråga genomfördes i slutet av 1990-talet.

Frågan från publiken, Varför är vi då här? Det är inte det här vi vill veta. Svar: Nu är det detta förslag som föreligger. Vi kan inte gå tillbaka. Vägen är inte färdigplanerad.

Några personer som bor i Sandkilen och är berörda av vägdragningen påpekade att det fanns två alternativ tidigare, varav ett i tunnel som nu tycks ha försvunnit. Svar: Tunnelförslaget var inte genomförbart och gav inte den avlastning som avsågs. Det är bortfört ur diskussionen.

Replik från publiken: Vad är vi då kallade till? Är det att fila på några meter? Svar: Vi tror att ni har värdefull kunskap om de lokala förhållandena att bidra med. Vägverket vill ju att vägdragningen ska bli så bra som möjligt och positiv för flertalet. Några kommer att få försämrad miljö, det är ofrånkomligt, men vi vill minimera skadorna.

Ny fråga från publiken: Bostadsrättsföreningen har fått en broschyr och på sidan 2 står det att det första alternativet över Lommaren är avslutat. Varför lades förslaget ner? Svar: Det

låg för långt från centrum och trafikmängden skulle då bli så liten på förbifarten att den inte skulle avlasta Stockholmsvägen. Det är för stor del av trafiken som är riktad mot stadskärnan. Det är en dyr investering att bygga en bro över Lommaren och lönsamheten blir för låg. Vi kommer inte att titta på förslaget med bro över Lommaren.

Fråga från en deltagare: Politiskt, hur ska vi som inte gillar vägsträckningen påverka beslutet? Svar: *Det finns alltid möjligheten att överklaga när arbetsplanen och detaljplanen ställs ut.*

Ingemar Stråe påpekade att fullmäktige har beslutat att förskottera pengar till planeringen. Vägdragningen är politiskt godkänd, beslutet är taget.

Den kritiska deltagaren uttalade - "Vi ska pressa de politiska partierna - de lokala politikerna."

En ny fråga från publiken: MKB - är den klar? Vad händer om den inte går igenom? Svar: *Västra vägen är inte detaljplanerad. MKB har påbörjats. Vi tittar på förslaget i detalj och MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen i höst. I arbetsplan/MKB för väg 76 ingår att söka tillstånd för vattenverksamhet. Vägen påverkar ån och kommer i en del av sträckningen att gå i tråg under grundvattenytan. Länsstyrelsen ska pröva vattenverksamheten.*

Kommentar från en mötesbesökare: Det blir mycket trafik vid Esplanaden. Man flyttar ett problem till Esplanaden. Det framgår inte hur Esplanaden ska anslutas till väg 76.

En annan deltagare : Nuvarande sträckning genom Norrtälje är urdålig - det är vi sams om.

Stadsarkitekten, Ingemar Stråe, berättade om detaljplanen. Arbetsplanen ger vägrätt - det räcker på landsbygden. I staden krävs det också detaljplan. Det är ett juridiskt dokument som balanserar olika intressen. Idén till en förbifart har funnits med i planeringen sedan 1942.

Detaljplanearbetet ska göras parallellt med arbetsplanen. MKBn tas tillvara i detaljplanen. Intressena som kommer fram ska hanteras och bedömas. Visar MKBn att man inte når upp till alla värden - vidtas åtgärder.

Den lagstiftning som styr planeringen av vägen är Väglagen, Plan- och bygglagen samt Miljöbalken.

Kommentar från en deltagare: Vi är missnöjda och undrar över vissa frågor. MKB ska inte bara handla om att flytta problemen. Vi har bosatt oss långt från vägen för att vi ville bo långt bort. Svar: *Vi försöker hitta det bästa alternativet, men några kan drabbas.*

En annan deltagare: Vi är medvetna om att det gjorts många utredningar. LV3 flyttade och då tänkte vi att kommunen skulle se nya möjligheter för vägdragningen. Möjligheter att gå över Nordrona. Här i den nuvarande dragningen är det mängder av fastigheter som berörs.

Christina Eklöf svarade: Den nuvarande dragningen, Stockholmsvägen, har många gatuanslutningar och enskilda utfarter och bussfickor som sammantaget innebär stora trafikfaror och som bidrar till köbildningen. Man väntar länge och väl på att kunna ta sig ut på vägen. Till slut blir man otålig och gör en oförsiktig utkörning. Det är många mindre korsningar och inga separata körfält. Det är också låg plan- och profilstandard.

Korsningarna har små radier, vilket ställer till problem vid ishalka. Fordon kan lätt halka in i Baptistkyrkan. Vingelebacke har dålig geometri och det saknas gång- och cykelväg. I södra delen av genomfarten är gång- och cykelvägen mycket smal.

Det saknas planskilda korsningar. Norrtäljeån är utsatt och kan bli förorenad om det sker en trafikolycka med farligt gods. Bostadsbebyggelsen ligger nära körbanan och har otillräcklig bullerisolering. Det finns inga bullerskydd.

Det finns bara en bro över Norrtäljeån som har full bärighet. Att man bara har en bro påverkar Norrtäljes möjlighet att expandera. Sammantaget är det stora framkomlighetsproblem och stora olycksrisker. Det har skett en hel del olyckor med många svårt skadade och dödade. I den enda genomfarten ska många trafikslag samsas; fjärr- och regionaltrafik, lokaltrafik, gående, cyklist, barn, äldre och funktionshindrade.

Fråga från en deltagare: Kan man bygga en rondell till Campus Roslagen - alternativt en avfart för att få in trafiken tidigt i Nordrona och avlasta Stockholmsvägen? Svar: *Vi får ta med oss den frågan.*

En annan deltagare frågade: När LV3 flyttat, varför inte då lägga vägen längre västerut? Svar: *Man valde att följa den ursprungliga sträckningen, det är inte genomförbart att gå genom Campus, det bedömdes inte realistiskt.*

Fråga från en annan deltagare: Man har planerat vägen så länge. Varför har då bostäderna planerats så nära den planerade vägen? Ingemar Stråe svarade: *Bostadsområdena är planerade med tanke på vägreservatet.*

Därefter vidtog en demonstration av en digital modell av hela vägsträckningen. Carl Johan Andhill visade på storbildsskärm en interaktiv datamodell av Norrtälje i den aktuella miljön. Vägen är inte inlagd ännu, men marken, växtligheten och de befintliga byggnaderna kunde tydligt avläsas. Modellen är baserad på flygfoton och digitala kartor och upplevdes som mycket realistisk. Man kunde fritt röra sig i modellen och även hoppa upp i luften och studera terrängen. När vägen sedan blir inlagd i modellen kommer man att kunna röra sig i miljön i valfri hastighet och titta runt åt alla håll.

Parallellt med demonstrationen av datamodellen stod Hans Ek vid en OH-projektor och pekade på kartan ut var vi befann oss i datamodellen.

Meningen är att vägdragningen ska föras in i datamodellen och att deltagarna ska få se resultatet under samrådsprocessen.

En fråga från en deltagare: Hur hög blir bron? Svar: *5 meter.*

Elisabeth Lloyd, landskapsarkitekt, presenterade hur hon kommer att arbeta med projektet. Vägverkets mål med arbetet är god gestaltning. Detta handlar om hur vägen utformas, om sidoområden, broar, räcken, lampor mm. Landskapsarkitekten tar fram ett gestaltungsprogram. I gestaltungsprogrammet görs en ort- eller landskapsanalys där man tar upp vägens funktion, historia och planer för utbyggnad.

Längst ner i södra delen av vägen går den i en skogskorridor och den kommer inte att synas. Cirkulationsplatsen i södra änden blir porten till staden. Här svänger man av till Norrtälje.

Passagen genom dalgången är problematisk. Här går vägen på tvären mot landskapet och människan. Vägen ska ändå se snygg och trevlig ut. Det blir passager över Norrtäljeån och ekodukten. Det blir en del bullervallar och en del ny vegetation som ska integreras i landskapet.

Norra delen av vägen går genom skogsmark. Vägen är en barriär mellan staden och skogen. Det är också viktigt hur det ser ut när man kör på vägen.

En deltagare undrade: Bullervallar är bra, men hus på 3-5 våningar - hur funkar det? Svar: *Vi räknar på det.*

Följdfråga: Finns det någon typ av dispens för Stockholms län när det gäller bullerkrav? Svar: *Stockholms stad har dispens att ha bullrig gatumiljö om gårdsmiljön är tyst. Norrtälje har också sådan dispens med skyddade gårdar längs Bangårdsgatan. Man följer Stockholms modell.*

Vi har inte hittat några utpekade kulturmiljöer i vägreservatet. Det som finns är naturmiljö, strövområden, skolområde och en mängd stråk som skärs av. Ni som bor här är experter i egenskap av boende och ni kan peka ut extra viktiga områden som vi bör beakta vid planeringen.

Gabriella Gulliksson gick därefter igenom hur Vägverket planerat att genomföra dialogprocessen. En tidplan presenterades för projektering och dialog, som ska ske parallellt. Därigenom påverkar dialogen planeringen direkt, medan den pågår. Deltagarna i samrådet delas in i grupper efter geografisk uppdelning alternativt intresseinriktning. Grupperna får utse representanter som träffar planerarna vid två tillfällen, 14 april och 9 maj, i en dialog under våren. Grupperna får en mängd frågor att besvara och grupperna får ställa frågor. Vägverket och kommunen kommer att redovisa planeringsläget steg för steg i samrådsmötena, samt besvara gruppernas frågor. Till hösten kommer markägarsamråd att genomföras i två möten under augusti/september och då är alla välkomna. Samrådsprocessen kommer slutligen att redovisas vid ett informationsmöte i november.

Därefter togs en paus med frukt, dryck och möjlighet för deltagarna att plocka planmaterial. Under pausen fanns möjlighet för deltagarna att ställa frågor och diskutera med Vägverkets representanter och experter samt stadsarkitekten. Diskussionerna blev livliga.

Planmaterialet bestod av:

- Kartor, flera olika, i färg.
- Instruktioner till arbetsgrupperna
- Tidplan
- Schematisk bild över dialogen kopplat till projektets tidplan
- Temablad till MKB för vägprojekt, VV Publ 1995:40, Naturvårdsverket
- Bättre trafikmiljö i Norrtälje, (blad som refererar projektets historik)
- En väg blir till. Information om rättigheter, skyldigheter och möjligheter att påverka. Vägverket
- Vägen och markägaren. Information till markägare om rättigheter, skyldigheter och möjligheter att påverka. Vägverket
- Deltagarna kunde även ta en plastmapp att förvara materialet i.

Några deltagare gick hem under pausen, men 39 personer beslutade sig för att stanna och att sätta sig i någon av de arbetsgrupper som bildades.

De grupper som bildades var:

Stegelbäcksgatan,	4 personer
Esplanaden	7 personer
Esplanaden	4 personer
Sandkilen	5 personer
Vigelsjö	3 personer
Vingelebacke	3 personer
Norrtälje allmänt	8 personer
Näringsidkare	5 personer

Innan deltagarna gick hem uppmanades de att fylla i den enkät som Vägverket sammanställt, för att utvärdera mötet. 26 enkäter lämnades in.

Minnesanteckningar samrådsmöte i april 2005

Norrtälje 2005-04-14 Samrådsmöte för dialog i Stora Aulan, Campus Roslagen. I aulan på Campus Roslagen samlades den 14 april Norrtäljebor och Vägverkets experter för ett möte i utökat samråd kring planeringen av utbyggnaden av Västra vägen, väg 76 förbi Norrtälje.

Till mötet kom 32 personer, varav 22 män och 10 kvinnor.

Moderator för mötet var Anders Ingelstam, Acumenta

Medverkande från Vägverket var:

Christina Eklöf, projektledare

Gabriella Gulliksson, beteendevetare och ansvarig för dialogarbetet

Sören Edfjäll, miljöspecialist

Marianne Eriksson, avtal och kvalitet

Elisabeth Lloyd, landskapsarkitekt Vägverket konsult

Catarina Holdar, Tyréns arbetar med MKB

Åsa Norrman, Tyréns arbetar med MKB

Suzanne de Laval, forskare och ansvarig för dokumentation av samrådet och utvärdering av dialogprocessen

Medverkande från kommunen var:

Ingemar Stråe, stadsarkitekt

Mötet inleddes med att Christina Eklöf och Ingemar Stråe hälsade alla välkomna. Alla de deltagande experterna presenterades samt syftet och dagordningen för mötet gick igenom. Första halvan av mötet ägnades åt att arbetsgrupperna fick redovisa sina svar på de frågeställningar som Vägverket delade ut vid förra mötet. Arbetsgrupperna ställde också frågor till Vägverket. Andra halvan av mötet samlades fler frågor upp och Vägverkets representanter och kommunrepresentanten besvarade de flesta frågorna. Vägverket och kommunen redovisade läget i planarbetet.

Alla arbetsgrupper hade representanter på mötet, utom Vingelebackegruppen .

Vigelsjögruppen startade med redovisning gruppens frågeställningar. Arbetet i gruppen har gått bra och man har rekryterat en medlem till i gruppen. Gruppen pekade på frågor som bör behandlas i MKB.

- Avgaser, buller och naturförstöring vid Lännagatan, Esplanaden, Sandkilen, Vigelsjö och Västra Knutby.
- Problem med kolonilotter i Vigelsjö.
- Promenad- och cykelvägar
- Vattenspeglar som bekostats med EU-pengar
- Avsaknad av trottoar på Lommarvägen
- Ången mellan Vigelsjö och Sandkilen

Sandkilengruppen, BRF Sandkilen, har skickat en skrivelse till Ledningskontoret i Norrtälje med synpunkter på förslag till fördjupning av översiktsplaner för Nordrona och förslag till förbättrad sträckning av Västra Vägen. Gruppen har en rad förslag :

- Vägen i bergtunnel enligt 1997-års utredning
- Slopa rondellanslutningen av Esplanaden
- Förlänga Esplanaden mot Nordrona under Västra Vägen
- Lägga Västra Vägen väster om Roslagstvädden
- Förändra vägens dragning vid V Knutby
- Slopa Vätövägens förlängning
- Ansluta Västra Vägen till Estunavägen med rondell vid Storsten/Vingelebacke
- Planera framtida förlängning av Baldersgatan till denna rondell för den tunga trafiken till industriområdet.

- Utför kompletterande förstudie för sträckan från Stegelbäcksgatan och norrut.

Gruppen tar också upp en lång rad frågor till Vägverket i samband med MKB-arbetet:

- Vägkorridoren vid Sandkilen
 - o Vem äger marken?
 - o Hur får intilliggande mark utnyttjas?
 - o Får cyklar och mopeder framföras på Västra Vägen?
 - o Vad sker med kraftledningen?
- Miljöfrågor i MKB
 - o Luft och vatten, föroreningar (avgaser, PAH, tungmetaller), grundvattennivån vid anläggning av fundament och betongtråg.
 - o Bullerstörningar
 - o Vibrationer och sprickor, oro för skador på husen vid Sandkilen
 - o Barriärer, estetiska förluster, barriär för gång- och cykeltrafik, ljusförhållanden för nedre våningar med hög vägbank.
- Djur/växter
 - o Småfåglar och småvilt.
 - o Förses vägen med viltstängsel?
- Gång- och cykelvägar
 - o Längs Norrtäljeåns norra och södra sida - "Hälsans stig", plus fyra stråk med öst-västlig sträckning, samt ett med nord-sydlig sträckning. Samtliga påverkas av Västra Vägen. Promenader och hundrastning.
- Platser
 - o Koloniträdgårdsområde
 - o Bollplan
 - o Metplatser och fågelmatningsplatser

BRF Sandkilen har även öppnat en Internetsajt, ett diskussionsforum om Västra Vägen www.vastravagen.se

Esplanadengruppen (den gruppen som har fyra medlemmar) är oroliga över ökande trafik. Esplanaden får inte bli genomfartsled. Sedan Nordrona öppnades har antalet personer som promenerar i området ökat. Folk går på gatan, trottoarerna är för smala.

Viktiga frågor för MKB:n

- Buller, vibrationer, hälsoeffekter, rekreation, barriärer
- Växter och djur - koloniträdgården är viktig, kommer att påverkas.
- Många människor promenerar tvärs över den tänkta vägdragningen, längs Esplanaden och längs ån. Målpunkter oftast Vigelsjöområdet och Nordronaområdet.
- Barnens skolvägar
- Tung trafik på Esplanaden farligt
- Svårt att backa ut på gatan med ökad trafik
- Transporter till Flygfyren kommer att drabba Esplanaden
- Esplanaden kan bli genväg till Västra vägen från stadskärnan
- Området längs ån mot Lommaren används frekvent av bl a hundägare

Väster Knutbygruppen har bildats lite informellt utan att anmäla sig till Vägverket. Gruppen kommer att delta från och med detta möte i samrådet. Väster Knutbys prekära situation i vägplaneringen visades på kartan av en deltagare. Ett villaområde som har stora naturmarksområden åt väster och norr, blir inringat av Västra Vägen och av Vätövägens förlängning. Gruppen önskar att man kontrollerar om inte Västra Vägen kan läggas längre västerut, och Vätövägens förlängning läggas längre norrut. Naturområdet runt Väster Knutby används av många gående och området kommer att brytas sönder av vägar. På modellen som står i stadshuset är det 65-70 meters avstånd från husen till Västra Vägen och 50 meter från husen till Vätövägen - det är för nära!

Grossgårdetgruppen (den större Esplanadengruppen) anser att en cirkulationsplats vid Esplanaden ger buller och avgaser. Västra Vägen skulle vara en förbifart, då känns det

fel med en cirkulation. Det blir mer en genomfart. Cirkulationen är en försämring. Gruppen oroar sig för hälsoeffekter av kraftledningen som man har vid tomtgränsen. Nu ska vägen dras i samma sträckning, det känns inte trevligt.

Det pågår generationsskifte i Grossgårdet och området har fått tillskott av många barn och fler är på väg. Skogen används av barnen och av dagis. Dagis går upp i Nordrona och korsar vägen. Djurlivet innehåller bland annat rådjursstråk och harar tar sig ner mot ån. Skolan och badplatsen kommer att vara på fel sida om vägen. Föräldrar kommer inte att låta barnen gå själva, utan kommer att skjutsa. Lommarskogen och berget uppåt används av barnen.

Det fanns ett bra alternativ med tunnel. Varför försvann tunneln?
Affärscentret vid Flygfyren ställer Västra Vägen på ända.

Gruppmedlemmarna undrar varför man jämför detta förslag med 0-alternativet och inte en förbättrad Stockholmsväg?

Gruppen med Näringsidkare undrar hur det blir med detaljplanen för södra infarten. Norr Bil har inte fått svar. Ska vägen gå över deras fastighet?

- Hur blir anslutningsvägen till stadskärnan?
- Hur ser detaljplanen för Esplanaden ut? Är Esplanaden infarten till centrum?
- Hur ska parkeringsproblemen lösas?
- Hur blir tillgängligheten till bad, promenadstråk och skolor om rondell byggs vid Esplanaden? Hur blir säkerheten?
- Vilken boendemiljö blir det på Esplanaden vid ökad trafik? Hur ser miljökonsekvensutredningen ut?
 - o bullerplank
 - o gupp för att få ned hastigheten
 - o cyklister saknar cykelväg
 - o plogning på vintern, nu går folk på gatan då trottoarerna inte plogas

Grupp Stegelbäcksgatan diskuterade cykelvägar och trafiklösningar som blir smitvägar. Gruppen önskar att infarten till Nordrona ska ske söderut via Regementsgatans förlängning i stället för via Stegelbäcksgatan. Det blir dålig trafikförlängning i södra delen av Norrtälje med tvärstrafik när Nordronaborna ska ta sig till Flygfyren och handla. Södra infarten blir konstig med en enkel vänsterfilsväng.

Norrtäljegruppens medlemmar bor inte i direkt anslutning till västra Vägen. Gruppen har därför koncentrerat sig på vad som är bra för hela Norrtälje.

Grossgårdetområdet har stor risk för genomfartstrafik till Flygfyren. Vad händer då Flygfyrenområdet utvidgas?

Trafikförlängningen är inte bra vid södra infarten, det är lite rörigt. Man borde söka en annan trafiklösning.

Hur ser bullersituationen ut norr om ekodukten?

Hur ser det ut med farligt gods vid ån?

Gruppen lämnade ett förslag till ändrad trafikförlängning med bifogad karta:

- Ta bort anslutningarna till Esplanaden
- Förläng Regementsvägen rakt in i Nordronaområdet
- Låt Västra Vägen få anslutningar till Regementsvägen för trafik norrifrån
- Kapa Stegelbäcksgatan väster om korsningen men Regementsvägen
- Låt Stockholmsvägen ansluta till Västra Vägen i cirkulation vid förlängningen av Astrid Lidgrens gata.
- Återuppväck det gamla tunnelalternativet för att minska barriäreffekten.

Då grupperna presenterat sina funderingar och frågor togs en paus, och Vägverkets experter fanns tillgängliga för frågor och diskussion. Det fanns också kartmaterial och annat material för gruppdeltagarna att ta del av.

Efter pausen presenterade Catarina Holdar från Tyréns hur konsulterna arbetar med miljökonsekvensbeskrivningen. För närvarande samlar konsulterna in material, frågor, synpunkter och fakta att använda som underlag i MKB:n. De synpunkter som fångas upp i samrådet tar konsulterna med sig i MKB:n. Beräkningar av luftkvalitet och bullernivåer görs inte förrän man fastlagt exakt var vägen ska dras.

Elisabeth Lloyd från Vägverket konsult berättade om hur långt arbetet med arbetsplanen kommit. Man tittar än så länge på förutsättningarna. Trafiksiffrorna kommer sedan att räknas om med de nya förutsättningarna. Elisabeth hade med sig en karta med rörelsestråk för vuxna och barn som konsulterna känner till, markerade som pilar (tvärs och längs vägen). Samrådsdeltagarna uppmanades att komplettera dessa pilar med utgångspunkt i sin lokala kunskap. Den kunskapen är värdefull för planerna.

Ingemar Stråe, stadsarkitekt Norrtälje kommun, berättade att arbetet med detaljplanen inte har kommit igång ännu. Kommunens konsult arbetar för närvarande med programarbete för detaljplanen. Programmet kommer att bli en enkel folder på 4-6 A4-sidor. Byggnadsnämndens arbetsutskott kan sedan den 2 juni besluta om att detaljplan ska upprättas.

Det ställdes en del frågor från publiken löpande under diskussionen. Frågorna samlades upp och besvarades sist under mötet. Nedan redovisas frågorna och svaren:

Frågor om MKB:

Kravet på samordning i planarbetet mellan MKB, detaljplanen och arbetsplanen påverkas av EG-direktivet. Hur går det om planerna inte hinner antas före 1 juli 2006?
Sören Edfjäll svarade att MKB:n ska samordnas. Men Vägverket och konsulterna får undersöka vad som gäller enligt EG-direktivet.

Någon undrade var luft- och bullermätningar ska göras. Hur stort är utrymmet? Hur brett arbetar ni? Hur långt från vägen kollas MKB?
Svar: Man tittar på påverkansområdet - där det finns risk för påverkan.

Miljökonsekvenser för Esplanaden - tas det hänsyn till ökad trafik på Esplanaden?
Svar: Ja, prognos för trafikflöde 2005, 2015 och 2025 tas fram.

Köpcentrat, värmestationen och Nordrona - är de med i underlaget för MKB?
Svar: Ja.

Det finns ett fint naturligt bestånd av havsöring i ån. Störningar - hur undersöks detta? Tar ni kontakt med Fiskeriverket?
Svar: Frågan tas upp i MKB. Fiskeriverket var inbjudet till detta möte, men kunde inte vara med.

Vigelsjöskolan, får de bullerplank och viadukt och särskilda åtgärder?
Svar: Bullerberäkningar görs även för skolan. Med beräkningarna som grund bedöms behovet av skyddsåtgärder.

Frågor om arbetsplanen:

Västra Vägen blir en barriär. Vem ansvarar för stigar längs vägen?
Svar: Det finns två väghållare kommunen och Vägverket. Avskurna förbindelser ska bibehållas, detta ansvarar Vägverket för, resten svarar kommunen för.

Hur bred blir vägen?

Svar: Konsulterna tittar fortfarande på var vägen ska gå. Korsningarna är inte lösta ännu. Bredden på vägområdet är inte fastställd. Man tittar på hur långt västerut det går att dra vägen. Själva körbanan är 8 meter.

Hur nära vägen ligger Vigelsjöskolan i alternativ 1 och 2?

Svar: Inget barn ska kunna komma ut på vägen.

Överdäckningen blir ett besvärligt halkområde ansåg en av samrådsdeltagarna.

Vägen går genom flera besvärliga passager. Bron över ån 5 meter över vattenytan, vägbank på 3 meters höjd. Nedförsbacke vid Esplanaden till rondell vid bro. Hur tänker ni?

Svar: Ja det är svårt, men vi ska ta fram bra lösningar. Nedförsbacken är inte så brant som det ser ut på ritningarna som deltagarna fått. Höjd- och längdskalan är olika. I längdskalan är 1 mm 2 meter och i höjdskalet är 1 cm 2 meter. Det betyder att lutningarna ser mycket mer dramatiska ut på ritningarna. Man gör på detta sätt för att ritningen inte ska bli orimligt stor. Längslutningen är 3%. Vägens tvärfall är 2,5 - 4%. Parkeringen vid Flygfyren är 3%, som en jämförelse.

Vigelsjöskolan har upptagningsområde i Grossgårdet. Barnen ska vandra över broar och vägen. Hur ser det ut för 6-åringarna? Hur hanteras det?

Svar: Vi vill gärna att ni ritar in på kartan barnens rörelser, så vi kan ta hänsyn till det.

Kommer man att få gå och cykla på Västra Vägen?

Man ska inte gå och cykla på vägen. Det är inte förbjudet, men det är ett misslyckande om Vägverket inte lyckas lösa gång- och cykelstråk. Genom att kartlägga rörelsemönstren från början, kan man lösa de stråk som behövs. Om det finns behov av att röra sig parallellt med vägen ska det vägas in, men inte på hela sträckan.

Frågor om detaljplanen:

Blir det otakt mellan kommunen och Vägverket? Är det andra förutsättningar när kommunen börjar? Hur uppfyller kommunen samordningskravet från EG-direktivet?

Svar: Det är oklart vad direktivet säger och vilket direktiv som avses. Vi får lov att titta på denna fråga. Detaljplan, MKB och arbetsplan beräknas vara klara vid slutet av 2005. Detaljplanen kan vara antagen till halvårsskiftet 2006. Planerna ska samordnas.

Är det en detaljplan eller flera?

Svar: Det ska bli en detaljplan.

Varför gjordes det ingenting mellan Stegelbäcksgatan och ån?

Svar: Det fanns med ett alternativ med anslutning av Esplanaden i förstudien.

Kolonilotterna vid Vigelsjö - föroreningar, hur kollas det upp?

Svar: Kolonilotterna kommer att tas med i MKB:n.

Hur många bilar räknar man med för Västra Vägen?

Svar: Det finns siffror i förstudien 2002 + 1997. Nu säkerställer man att nuläget är korrekt. Ramböll gjorde en trafikstudie. Prognoser görs för 2015 och 2025. Arbete pågår och kan redovisas på majmötet.

Synpunkt från en deltagare: Bron över ån ska vara snygg. Man ska kunna gå under den. Den är också en fråga för vattendomstolen. Det fanns en ritning på bron i vägutredningen 1997. Den går genom ett våtmarksområde på pelare till Sandkilenområdet. Det är bättre att placera den bortom tvätten mot Lommaren.

Den 15 april var sista datum för att yttra sig över Översiktsplan för Nordrona. Fanns det direktiv om anslutning till Esplanaden? Ambulanser och lokaltrafik kan passera under

Västra Vägen. Politikerna ville ha anslutningen. Man struntade i alternativen. Sjukhuset och räddningstjänsten är bekymrade över ökad trafik på Esplanaden - utred vidare!

Väg 76 förbi Norrtälje känns lite som fel rubrik. Vägen går ju genom Norrtälje.

Svar: Tanken med namnet är att ange vägens funktion.

Kan vi vänta oss kommentarer kring våra förslag om nya dragningar?

Vägverket beaktar alla gruppernas jobb. Ni har gjort ett kanonjobb! Tack!

Nästa möte hålls den 9 maj i Folkets Hus klockan 19.00.

Då ska vi diskutera andra frågor. Som ett stöd för arbetet kan ni besvara de övriga frågorna på Vägverkets skrivelse. Annars kan ni självklart ta upp andra frågor, de frågor ni själva anser mest relevanta, även om de inte finns med i frågelistan. Se den bara som ett förslag.

Minnesanteckningar samrådsmöte i maj 2005

Norrtälje 2005-05-09. Samrådsmöte för dialog i Folkets Hus. På kvällen den 9 maj samlades Norrtäljebor och Vägverkets experter för ett möte i utökat samråd kring planeringen av utbyggnaden av Västra vägen, väg 76 förbi Norrtälje. Till mötet kom 25 personer, varav 18 män och 7 kvinnor.

Moderator för mötet var Anders Ingelstam, Acumenta

Medverkande från Vägverket var:

Christina Eklöf, projektledare

Gabriella Gulliksson, beteendevetare och ansvarig för dialogarbetet

Sören Edfjäll, miljöspecialist

Marianne Eriksson, avtal och kvalitet

Elisabeth Lloyd, landskapsarkitekt Vägverket konsult

Hans Ek, trafikingenjör Vägverket konsult

Catarina Holdar, arbetar med MKB, Tyréns

Carl Johan Andhill, expert på datamodellering Dynagraph

Suzanne de Laval, forskare och ansvarig för dokumentation av samrådet och utvärdering av dialogprocessen

Medverkande från kommunen var:

Ingemar Stråe, stadsarkitekt

Mötet inleddes med att Christina Eklöf och Ingemar Stråe hälsade alla välkomna. Alla de deltagande experterna presenterades och dagordningen för mötet gick igenom. Första halvan av mötet ägnades åt att besvara frågor från förra mötet, arbetsgruppernas presentation av sina synpunkter samt en presentation av en digital modell av vägen (3D-visualisering). Andra halvan av mötet redovisades läget i arbetet med arbetsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen och kommunens detaljplan. Grupperna fick ställa frågor och experterna svarade. Det fortsatta planarbetet redovisades.

Alla arbetsgrupper hade representanter på mötet, utom gruppen från Grossgärdet/Lännagatan.

Frågor från förra mötet:

Det fanns flera frågor kring olika miljöaspekter som buller, vibrationer, barriäreffekter, känslig mark, naturfrågor och vattenfrågor - kommer dessa att tas upp i miljökonsekvensbeskrivningen?

Svar: Alla dessa aspekter kommer att tas med i miljökonsekvensbeskrivningen. Några av dem tas upp senare i föredragningarna.

Frågan om EG-direktivet?

Svar: Catarina Holdar gick igenom vad som gäller. Från den 21 juli 2004 ska kommun eller myndighet som upprättar eller ändrar en plan eller ett program (om planen/programmet krävs i lag eller författning) göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen om genomförandet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Eftersom detaljplanen för Västra vägen påbörjas efter den 21 juli 2004 och man i Vägverkets förstudie bedömt att projektet medför betydande miljöpåverkan måste en miljöbedömning av detaljplanen göras.

Om en miljökonsekvensbeskrivning ändå måste göras enligt annan lagstiftning ska myndigheterna sträva efter att samordna arbetet med bedömningar och beskrivningar.

I projekt Väg 76 förbi Norrtälje görs en miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplanen. Eftersom detaljplanen omfattar samma område samordnas arbetet så att samma miljökonsekvensbeskrivning används även till detaljplanen med ev. tillägg där detaljplanens omfattning inte stämmer överens med arbetsplanens omfattning.

Vägorridoren vid Sandkilen, vem äger marken?

Svar: Kommunen

Hur får marken utanför vägområdet i Sandkilenområdet utnyttjas?

Svar: Den kan nyttjas som grönområde. Ny bebyggelse är inte aktuell.

Vad händer med kraftledningen?

Svar: Det fortsatta utredningsarbetet får klarlägga detta.

Hur arbetar man med anslutande vägar, Vätövägen, Esplanaden, Nordrona?

Svar: Arbetet pågår med utredningen, det går inte nu att ge 100% säkra svar på hur det slutliga förslaget blir.

Blir det viltstängsel?

Svar: Viltstängsel fanns med i planen 1998. Det ingår i miljökonsekvensutredningen att titta på viltstråk. Viltstängsel sätt endast upp där det är älgstråk, rådjur anses inte lika farliga att kollidera med. Norr om bron över Roslagsbanan finns inget viltstängsel.

Hur hanterar man smittrafik vid Grossgårdet om Flygfyren byggs ut?

Svar: Enligt EG-direktiven ska man ta hänsyn till andra planer i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Detta är viktigt och kommunen har ett stort ansvar att föra in sådan information i miljökonsekvensbeskrivningen.

Redovisning från arbetsgrupperna:

Esplanadengruppen

Cirkulationsplatsen i korsningen Västra vägen/Esplanaden ger ökande trafik. Skolbarnens väg till skolan blir farlig. Vigelsjöskolans miljö blir dålig och skolan får mindre yta tillgänglig för barnens lek.

Västra vägen blir en barriär. Det blir problem att ta sig ut med bilen från villornas uppfarter. Det blir avgaser och buller.

Längs ån kommer det att bli ensliga och mörka platser, lösningen är gatubelysning.

Speciella förhållanden som gruppen vill peka på är dimbankarna som bildas i sänkan och att området vid tvätteriet är vattensjukt.

Gruppen hade förväntat sig att Västra vägen skulle bli en förbifart och inte en genomfart. Den borde dras förbi och inte genom Norrtälje. Gruppen vill ha bort anslutningsvägarna. Arbetsgruppen hoppas att vägen ska avlasta staden och att man ska slippa smittrafik via Esplanaden. Hastigheten på Esplanaden kommer att öka.

Den nuvarande genomfarten bör få hållplatsfickor. De boende längs Esplanaden kommer att ta samma väg till Flygfyren som förut och kommer inte att få några fördelar av Västra vägen.

Norrtäljegruppen

Gruppen ser till hela Norrtäljes situation och vilka konsekvenser vägen får.

Stockholmsvägen kommer att fungera bättre men det blir negativt för Grossgårdet.

Det finns ett vattensjukt område vid Milo.

När vägen byggs behövs en genomtänkt skyltning. Vägen kan fungera för interntrafik mellan perifera stadsdelar. Sjukhusområdet får en bättre tillgänglighet.

Det behövs åtgärder och cirkulationsplatser för det kommer att fortsätta att vara mycket trafik.

Det behövs åtgärder för gång- och cykeltrafikanter. Det ska vara enkelt att ta sig in till stan och det behövs fler gågator i centrum.

Gruppen presenterade ett förslag till hur man ska göra om vägdragningen, som presenterades vid förra mötet.

Arbetsgruppen slutsats är att Västra vägens sträckning är den bästa tillgängliga lösningen, även om den inte är optimal, men gruppen anser att man måste åtgärda Stockholmsvägen på kort sikt.

Vigelsjögruppen

Bostadsrättslägenheter i Vigelsjö förlorar i värde då vägen byggs. Vägen till skolan påverkas för barnen. Gång- och cykelvägar måste belysas, hur blir det med broar och tunnlar?

Vägen till badplatsen påverkas negativt.

Mellan ån och Sandkilen är det ofta dimma.

Vägen är ett hån mot de boende, den borde gå förbi, men det blir en genomfart. Vägen inbjuder till höga hastigheter.

Nuvarande Stockholmsvägen kommer att få en stor trafik. Det behövs en förbättrad kollektivtrafik.

Vigelsjöborna har ingen nytta av Västra vägen. Vägen förstör särarten i Norrtälje. Bron är ett monster i den låga terrängen.

Sandkilengruppen

Avgaser, buller och förstörd utsikt ger en värdeminskning på våra bostäder.

Tunnlar, hur trevliga blir de?

Dimma från Lommaren ger frosthalka. Det är ingen nytta med Västra vägen som en genomfart. Esplanadenavfarten är en olycklig konstruktion. Vad är avsikten med Esplanaden?

Stockholmsvägen kan inte bli lokalgata p.g.a. köpcentrets placering. Det behövs parkeringsplatser i centrala Norrtälje.

Vad kostar vägen, tunneln och bron?

Gruppen pläderar för tunnelalternativet som fanns i tidigare planförslag. Det ger mindre buller och ingen barriär.

De äldre husen vid Sandkilen är inte pålade.

Väster Knutbygruppen

Det stora skogspartiet mot Lommarvägen används av skolorna. Där finns många stigar och ett rikt djurliv. Svampmarker förstörs.

Lägg Västra vägen längre västerut!

Vätövägens förlängning är inte bra. Den ligger 50 meter från husen och det behövs massor med "undergångar" under vägen. Gruppens skrivelse har inte kommit fram till Vägverket.

Vingele Backe

Den som presenterade synpunkter representerade inte en grupp, utan bara sitt eget hushåll.

Vid Vingele Backe kommer det att vara samma trafik som nu, men med en högre hastighet och därmed mer buller. Det är viktigt med bra bulleråtgärder, mot och över bron.

Det är mycket rådjur som rör sig i området, men vi har inte sett älgar.

Infart till Färsna - kommer man att göra en anslutning? Tänk er för, ta så lite som möjligt av marken.

Gruppen med Näringsidkare

Stockholmsvägen kör vi och kommer att köra. Som näringsidkare ska vi vara glada om trafiken fortsätter på Stockholmsvägen.

Arbetsgruppen lämnade in frågor förra gången som inte fått svar.

Förbifarten får inte bli för enkel att använda.

Stegelbäcksgatan

Grossgårdet har kommit i kläm. Bostäderna längs Stockholmsvägen har bullerisolerats. I framtiden kommer det smittrafik genom området och det innebär en utökning av asfaltytorna. Grossgårdet manglas ner.

Kyrkorådet vill ha en lugn gata norr om kyrkogården. Gruppen ansluter sig till förslaget från Norrtäljegruppen.

Christina Eklöf tackade grupperna för det stora och imponerande arbete de lagt ned på synpunkter på den planerade Västra vägen.

Därefter visade Carl-Johan Andhill och Hans Ek en digital modell av hela vägdragningen projicerat på stordia. Vi fick förflytta oss längs vägen och se hur den kommer att ta sig ut. Deltagarna kunde själva be om att få se vägen ur de vinklar man önskade. Modellen är inte färdig utan den kommer att bearbetas ytterligare, när projekteringen gått längre och man vet hur utformningen av tex broar och tunnlar kommer att bli. Till mötena i höst kommer modellen att vara än mer detaljerad.

Korsningen, som diskuterats mycket vid Esplanaden var inte färdig, men deltagarna kunde se en del av problematiken med nivåskillnader i modellen. Deltagarna kunde även se hur utsikten kommer att bli från en balkong som vetter mot Västra vägen. Modellen väckte en del bistra kommentarer då några av deltagarna kände sig illa drabbade av vägens konsekvenser. Någon av deltagarna yttrade: "Ni kör vidare utan att lyssna!" Representanterna från Vägverket svarade: "Vi lyssnar!"

Då modellen presenterats gjordes en paus. I pausen kunde de som ville titta mer på den digitala modellen. Efter pausen presenterade Vägverket och kommunen den fortsatta planeringen.

Arbetsplanen

Hans Ek berättade att konsulterna nu tittar på många punkter som studeras ingående. Överdäckningen, Lommarvägen och avvattning av hela vägen studeras också. Det finns två stycken fördröjningsdammar för att ta hand om dagvatten. Bron och dess utformning tittar man på. Det är motstridiga önskemål som ska tas omhand. Bron bör vara hög för att människor ska kunna passera under, men den behöver vara låg för att inte störa. Man studerar bergskärningen och hur långt västerut man kan förskjuta vägen. Stegelbäcksgatan studeras, liksom Vätövägen och situationen för Väster Knutby. I södra änden funderar man kring anslutningen mot Stockholmsvägen. Det finns bättre lösningar och det finns en hel del att jobba med och förbättra.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Catarina Holdar berättade att arbetet med bullerberäkningar och luftberäkningar nu startar. Man arbetar med beskrivningar av förutsättningar och restriktioner. Det finns riktvärden för buller. Bullerskydd placeras nära vägen för att ge bäst effekt, men riktvärdet utomhus klaras sannolikt inte på de övre planen vid alla hus i Sandkilen. Där får man göra fönsteråtgärder och fasadåtgärder och inglasade balkongen. Vi vet inte ännu hur det blir. När det gäller luft finns det miljö kvalitetsnormer. Odling får ske 25 meter från trafikerade vägar. Här rör det sig om 40 meter från vägkant för kolonilotterna. Kommuner och myndigheter samverkar vid miljöbedömning av planer och program. Flygfyren ingår inte i Miljökonsekvensbedömningen, men den ingår i bedömningen av luft och buller.

Detaljplanen

Ingemar Stråe berättade att kommunstyrelsen arbetsutskott tar beslut om samråd kring programarbetet för detaljplan, den 2 juni. Arbetsgrupperna kommer att få programmaterialet under samrådstiden. Nordronaområdet ska anslutas till staden så stadsmässigt som möjligt. Kommunens uppfattning är att detta förslag med Stegelbäcksgatan är det bästa alternativet. Det finns en intresseskiss för utbyggnad av Flygfyren. Där ingår 1428 bilplatser.

Frågor och svar under mötet

Hörs kritiken om Stegelbäcksgatan och Gustaf Adolfs väg?

Svar: Stegelbäcksgatan ingår i MKB och i bullerberäkningarna. Flygfyren får en egen miljökonsekvensbeskrivning som inte ingår i MKB för Västra vägen.

Sandkilens hus är känsliga för vibrationer, vem bekostar skydd?

Svar: Vägverket tar ansvar för skador orsakat av vägbygget. Husen besiktigas före bygget och mätningar görs, så att man kan konstatera om husen skadats.

Kan man flytta Västra vägen västerut och Vätövägen norrut? Kan man bygga en skarpare vänstersväng vid Vätövägen?

Svar: Svängen görs så skarp mot vänster som möjligt inom den befintliga vägkorridoren. Konsulterna tittar på detta.

Vad kostar vägbygget och alternativen? Var det kostnadsaspekter som tog bort tunneln? Vilka siffror bollar man med?

Svar: KS ordförande har uttalat siffror. En tunnel är bättre ur bullersynpunkt, men de omöjliggör anslutning till Esplanaden. Ambulansutryckningar kräver anslutning av Esplanaden. Det är skärpta krav vid bergtunnlar.

Kostnaden för vägbygget tas fram i arbetsplanen. Då tas inte kostnader för alternativen fram, de anses överspelade.

När kommunledningen sa ja - vad hade de för underlag? Vad hade de för miljöunderlag?

Svar: Det fanns miljöunderlag då kommunen beslutade. Förstudien och vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningarna har funnits med. Kommunen har haft underlag.

Klaras 70 dBA? Bullermätningarna, -beräkningarna, hur brukar de stämma med verkligheten?

Svar: Bullermätningarna har inte startat än. Stegelbäcksgatan ingår i MKBn. Gustav Adolfs väg ingår om trafikmängderna påverkas av Västra vägen. Prognoser för buller brukar stämma bra. När man bygger bullerskydd kontrollmäter man ofta i efterhand.

Avgränsningen av MKB-analysen, de som är berörda får de samråda eller godkänna avgränsningarna?

Svar: Ja, ni är med och avgränsar.

Lyssnar man på kritik kring Esplanaden?

Svar: Det är självklart att vi lyssnar. Esplanadens kritik är tung. Utredningarna får visa vad som är genomförbart.

Behålls nuvarande skorsten på värmeverket?

Svar: Skorstenen blir ny.

En grupp ville flytta Västra vägen till västra delen av Nordrona.

Svar: Än så länge vill kommunen ha denna dragning. Längre västerut är svårt topografiskt. Det blir väldigt bergsskärningar, dessutom skulle vägen dela Nordrona i två delar.

Vem finansierar och ansvarar för en skyltning?

Svar: Den blåa vägvisningen ansvarar Vägverket för. När det gäller den vita skyltningen är det varierande vem som bekostar den.

Var skyltar man till centrum?

Vid södra entrén blir det vägvisning till centrum. Det blir ingen vägvisning vid Esplanaden till centrum. Norrifrån blir det vid Vätövägen som man skyltar till centrum.

Fortsatt planering

Christina Eklöf berättade om hur projektet kommer att fortsätta till hösten med två markägarsammanträden där kallelsen skickas ut per brev till berörda sakägare. Ett samrådsmöte för övriga intressenter annonseras ut i Norrtälje Tidning.

Samrådet i höst kommer att vara det formella utökade samrådet. Under våren 2005 har vi arbetat med ett tidigt utökat samråd, som avslutas i och med detta möte.

På Vägverkets hemsida kommer vi att publicera nyhetsbrev om arbetsplanen. Man kan anmäla sig att prenumerera på dessa.

Informationen avslutas i november/december med ett stormöte.

Enligt Länsstyrelsens plan för regional transportinfrastruktur, kommer vägen att byggas 2013, eventuellt tidigare. Kommunen hoppas att det finns medel redan 2009.

Christina Eklöf tackade alla än en gång för allt det arbete som lagts ned i arbetsgrupperna.

Minnesanteckningar från stormöte i januari 2006

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 24 januari 2006 i Sparbankens lokaler i Norrtälje Väg 76, Förbi Norrtälje, Västra vägen

Närvarande från Vägverket Region Stockholm:

Christina Eklöf	Projektledare
Marianne Eriksson	Formalia/Protokoll
Linda Eriksson	Informatör
Marie Karlsson	Beteendevetare

Närvarande från Norrtälje kommun:

Ingemar Stråe	Projektledare/Stadsarkitekt
Gunnel Löfqvist	Planeringschef

Konsulter:

Lotta Trosell	Moderator/ordförande	Acumenta AB
Elisabeth Lloyd	Uppdragsledare	Vägverket Konsult
Hans Ek	Teknikansvarig väg/trafik	Vägverket Konsult
Catarina Holdar	Miljöansvarig	Tyréns AB
Carl Johan Andhill	Dataansvarig VR-modell	Dynagraph AB
Anders Dahlin	Planarkitekt	A5 Arkitekter & Ingenjörer AB
Suzanne de Laval	Forskare utvärdering	Arkitekturanalys

samt boende och övriga intressenter enligt närvarolista.

1. Inledning

Christina Eklöf (CE) hälsade de närvarande välkomna. CE berättade att en utredning påbörjades redan på 1940-talet för en utbyggnad av en ny väg förbi Norrtälje. 1996 påbörjades en förstudie och 1997 en vägutredning. 1999 kom den nya miljöbalken vilket föranledde en omstart med ny förstudie 2002, där Länsstyrelsen tog beslut att projektet innebar betydande miljöpåverkan. Förändringen som har skett i Norrtälje är att militärförläggningen inte finns kvar vilket också påverkar vägsträckningens dragning. Vi befinner oss nu i arbetsplaneskedet. Västra vägen ligger i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län med utbyggnad år 2013. CE visade nuvarande trafikmängd och redovisade beräknad trafikökning med 0-alternativ och utbyggnadsalternativ år 2025.

Utbyggnad av Västra vägen ökar tillgängligheten för gångtrafikanterna, bättre trafiksäkerhet och minskade miljöstörningar för centrala Norrtälje. Vagnätet får en bättre tållighet och är viktig för Norrtäljes planering av bostäder och etableringar. Däremot blir det ökat buller i en miljö som inte har det idag.

Ingemar Stråe (IS) hälsade också de närvarande välkomna. IS anser att det är praktiskt när projekt kan tas fram i samarbete mellan kommunen och Vägverket, och att den samordning som sker mellan kommunens detaljplaneprocess och Vägverkets arbetsplaneprocess ger en ökad tydlighet för bl a kommunens innevånare.

Lotta Trosell (LT) redogjorde för kvällens dagordning. LT berättade att det har varit en lång dialogprocess med ett startmöte i mars 2005 med arbetsgrupper. Arbetsgruppernas representanter redovisade gruppernas diskussioner på mötena i april och maj 2005. Skriftliga synpunkter på arbetsplanen ska ha kommit till Vägverket senast den 7 februari

och skriftliga synpunkter på detaljplanen ska ha kommit till kommunen senast den 10 mars 2006.

2. Planeringsprocessen

I en arbetsplan görs den detaljprojektering där vägens läge bestäms, hur vägen utformas och hur enskilda fastighetsägare påverkas. Innan arbetsplanen kan ställas ut ska Länsstyrelsen ha godkänt miljökonsekvensbeskrivningen, MKB. Marianne Eriksson (ME) jämförde Vägverkets vägplaneringsprocess med kommunens detaljplaneprocess. I arbetsplanen hålls markägarsammanträde med kända markägare, nyttjanderättshavare, organisationer och myndigheter där de får framföra sina synpunkter på förslaget. Dessa synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse som bifogas arbetsplanen. Därefter ställs arbetsplanen tillsammans med den godkända MKB:n ut för granskning. Berörda fastighetsägare får besked om detta med ett rekommenderat brev. De yttranden som kommer in under utställelsen sammanställs och skickas tillsammans med Länsstyrelsens yttrande till Vägverkets huvudkontor för fastställelseprövning. De som har yttrat sig under utställelsen får besked från huvudkontoret om Vägverkets ställningstagande. Om inga överklagande sker fastställs arbetsplanen och vinner laga kraft. Bygghandling kan då påbörjas. Regeringen prövar eventuella överklaganden.

IS redogjorde för detaljplaneprocessen som sker enligt Plan- och Bygglagen, PBL, och Miljöbalken vilket är beaktande av enskilda och allmänna intressen och ska ske på ett demokratiskt sätt. Detaljplanen för Västra vägen är anpassad till Vägverkets arbetsplan. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument och juridiskt underlag för inlösen av mark. Det samrådsförfarande som sker nu har föregåtts av ett programskede under sommaren och hösten, där många synpunkter kom in. Dessa synpunkter sammanställdes i en samrådsredogörelse och har föranlett vissa ändringar av planförslaget. De synpunkter som kommer in under samrådsförfarandet ligger till grund för utställelseförfarandet som kommer att ske under juni 2006, dessa sammanställs i en ny samrådsredogörelse. Vår förhoppning är att fullmäktige ska anta detaljplanen i november 2006.

2. Vägförslaget

Hans Ek (HE) redovisade tillsammans med Carl Johan Andhill (CJA) vägförslaget utifrån en VR-modell, datorbaserad modell. Projektet börjar i söder där motorvägen in mot Norrtälje slutar och viker av från Stockholmsvägen mot norr. Vägen går genom skogsområdet mot det som kommer att bli Norrtäljes södra infart som utformas till en cirkulationsplats med koppling till väg 276, Kustvägen och Stockholmsvägen samt ny anslutning till Nordronaområdet. Nedanför McDonalds planeras en bussomstigningsplats och pendelparkering. Från busshållplatserna kommer en ny gång- och cykelförbindelse, gc-förbindelse, mot Nordronaområdet att anordnas och som kommer att passera på bro över Västra vägen.

Vägförslaget, Västra vägen, går mellan Nordronaområdet och Värmeverket och kommer att ligga i markplan, vägen sänks därefter ner. Stegelbäcksgatan läggs om något förbi kyrkogården och kommer att gå på bro över Västra vägen tillsammans med en gång- och cykelväg, gc-väg. Vid passagen av Grossgårdet går vägen i djup bergskärning, en förändring har skett mot tidigare förslag. Genom att flytta väglinjen något västerut åstadkoms ett naturligt bullerskydd mot Grossgårdet och man kan bibehålla en sammanhängande skogsskärm.

En ny cirkulationsplats anläggs med anslutning till Esplanaden och sjukhuset. I cirkulationsplatsen kommer det att finnas en ytterligare anslutning till Nordronaområdet. Det blir en separat gc-väg under Västra vägen. I anslutning till cirkulationsplatsen börjar en bro över Norrtäljeån, bron blir ca 150 m lång. En gc-väg anläggs på bron på den östra sidan som skiljs från körbanan med ett räcke. Brons längd och konstruktion ger utrymme för de befintliga gc-vägarna som går under bron och parallellt med ån vilket ger ett öppet intryck. Förslaget innehåller även ett bullerskydd på bron i form av transparenta sidor.

Över Nedre Bryggårdsgärdet höjs vägen något för att därefter sänkas igen vid Vigelsjöskolan. I höjd med skolan och dagiset vid den befintliga gc-vägen, anläggs en knappt 100 m lång sociodukt, som är en betongkonstruktion som man lägger ett tak över och återställer marken i ungefärligt skick som idag. Skogsdungen kan användas som den görs idag. En del terrängmodelleringar görs för att inte vägen ska upplevas gå på en bank. Hela denna sträcka får stödmurar och på den ena sidan förses de med en bullerskärm. Vissa av de gc-vägar som finns idag försvinner, de som blir tillgängliga är dels de på vardera sidan av ån och dels den befintliga gc-vägen vid Vigelsjöskolan. Västra vägen fortsätter i nedsänkt läge och korsar Lommarvägen planskilt som kommer att gå på bro över Västra vägen, även här blir planskild gc-väg. Norr om Lommarvägen blir det en ganska djup skärning vilket skyddar

Väster Knutby från buller. Det blir en gångbro över Västra vägen för att ta sig till grönområdet på andra sidan.

Vid norra infarten till Norrtälje blir det ytterligare en cirkulationsplats, via en förlängning av Vätövägen. Förslaget har ändrats från tidigare planer genom att sträckningen har lagts i en båge mer norrut för att komma längre ifrån bebyggelsen och därmed undvika bullerstörningar för de fastigheter som ligger närmast. Sträckan kommer att gå i skärning i förhållande till marknivån. Det blir också en gc-väg från Väster Knutby norrut som korsar under Vätövägen upp till skogsområdet. Ny enskild väg anläggs som ansluter till fastigheterna vid Vingelebacke, ett bullerskydd anläggs längs vägen. Den enskilda vägen kommer att passera under Västra vägen och med full fri höjd, 4,70 m, som behövs för att klara transporter till och från fastigheterna. Den befintliga Estunavägen ansluts till vägen från det framtida bostadsområdet i Färsna som i sin tur ansluter till Västra vägen. I anslutning till bron över den gamla banvallen avslutas projektet norrut.

Västra vägen får fyra körfält fram till den första cirkulationsplatsen, därefter två körfält. Hastigheten blir 70 km/tim. Vägbredden blir 8 m och smala vägrenar. Det blir ingen belysning på Västra vägen utom i cirkulationerna, dessa blir belysta. Vägdragvatten tas om hand i sedimenteringsdammar som finns idag och kommer att utökas i storlek.

Catarina Holdar (CH) berättade att MKB:n gäller både arbetsplanen och detaljplanen, att arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen är en process och ett dokument. I MKB:n görs jämförelser mellan 0-alternativ och utbyggnadsalternativ framräknat till år 2025. I 0-alternativet ingår inte den föreslagna vägen men att områdena Nordrona och Färsna är utbyggda och att trafikprognoser är gjorda efter de eventuella utbyggnadsområdena. Trafikprognoserna ligger till grund för de bullerberäkningar och luftkvalitetsberäkningar som gjorts. Det finns inga utpekade naturmiljöer och naturvärden som berörs. En del fornlämningar finns vid Nordrona och Värmeverket. De som ligger i väglinjen måste grävas ur.

Vid Grossgärdet blir vägen en stor barriär. Kopplingen till Esplanaden kommer att innebära en del konsekvenser vad gäller bullersituationen för västra delen av Esplanaden från Västra vägen fram till sjukhuset. Där får man en förändrad trafiksituation mot idag, med höga bullernivåer för vissa fastigheter. Dessa fastigheter är svåra att skydda eftersom de har utfarter mot Esplanaden. I arbetsplaneförslaget finns inga förslag på åtgärder eftersom Esplanaden är en kommunal gata och kommunen får titta på individuella lösningar för de boende. För de fastigheter som ligger inom arbetsplanen föreslås individuella åtgärder t ex fönsterbyten, skärm för uteplatsen. Norrtäljeån får en positiv konsekvens av Västra vägen dels med nya dammar och dels med utbyggnad av de dammar som finns som tar hand om vägdagvattnet och renar det innan det släpps ut. Västra vägen blir en säkrare väg för transporter med farligt gods med färre korsningar och bättre skydd.

Det blir stora förändringar framförallt vid Bryggårdsgärdet där vägen går i öppen terräng. Den stora bron ger också en påtaglig förändring av området. Västra vägen tar närrekreationsområde i anspråk vilket ger en negativ konsekvens. Odlingslotterna på

Bryggårdsgärdet ligger så långt från vägen, ca 50 m, att de krav som ställs från organisationen Krav klaras. Det finns en oro bland de boende för vibrationer. Geoteknikerna har gjort bedömning att det inte ska vara något problem med den grundläggning som föreslås för den nya vägen.

Luftkvaliten på dagens väg förbättras medan den nya vägen får sämre. Den nya vägen klarar den miljö kvalitetsnorm som finns idag. Västra vägen och även förlängningen av Vätövägen blir barriäreffekten en stor negativ konsekvens för boende i Väster Knutby. Det blir förändring av bullernivåerna längs Västra vägen. Vägverket har riktlinjer för bullervärden vid nybyggnad av väg, 55 dB(A), för att klara dessa har bullerskydd på vissa sträckor föreslagits bl a över Nedre Bryggårdsgärdet och Vingelebacke.

Fråga från Ingvar Björklund, Brf Vilan: Idag finns inga möjligheter att bygga ut bullerdämpande åtgärder på Stegelbäcksgatan eller finns det? Möjligheter till alternativ finns att dra vägens sträckning

utmed Regementsgatan vilket skulle ge betydande bullernedsättning för boendemiljön. Led trafiken från Nordrona till den cirkulationsplats som ligger söder om Stegelbäcksgatan. Gustaf Adolfs väg kan

avlastas med en fortsättning av Regementsgatan över flygfältet och ansluta till vägen mellan Sporthallen och Flygfyren.

Behövs Stegelbäcksgatan egentligen till annat än busstrafik och gång- och cykeltrafik? Brf vill ha detta klarlagt.

Fråga från Lennart Mattsson, Esplanaden: Varför har ingen MKB gjorts för Esplanaden?

Varför visas det inte att Esplanaden kommer att bli en huvudväg från Västra vägen till centrala Norrtälje?

Kommentar från boende på Stegelbäcksgatan: Om Vägverket och kommunen tog till sig de förslag som framförts skulle ut- och infarten till Flygfyren bli bättre istället för förslaget över Stegelbäcksgatan och Regementsgatan.

Fråga från Bengt Hultgren, Sandkilen: Varför görs inte en bergtunnel under Lommarberget med utfart strax vid tvätteriet istället för den enorma bergskärningen? Det förslaget fanns med i 1997 års vägutredning men försvann senare. Lv3 fanns då fortfarande kvar på Nordronaområdet vilket det inte gör idag. Lagg Esplanadens förlängning under Västra vägen för anslutning till Nordronaområdet. Varför har förslaget från 1997 kommit i skymundan?

Fråga från Börje Andersson boende på Vigelsjövägen: Varför blir inget bullerskydd i cirkulationsplatsen vid Esplanaden?

Frågor från Bert Carlsson boende på Näckrosvägen: Vaför bullerskydd mot Sandkilen men inte mot sjösidan?

Fråga: Har Vägverket funderat på beläggning med "tyst asfalt"?

Fråga: Har någon utredning gjorts av avgaserna vid ån när det är t ex dimma?

Anders Dahlin (AD) presenterade kommunens detaljplaner för området. Detaljplanen berör ett större område än Vägverkets arbetsplan, det är för att säkerställa markanvändningen bl a för rekreation. Syftet med planen är att anpassa mot tidigare planläggning, skapa förutsättning för kollektivtrafik, gatuutbyggnad, handel, industri, service m m. Eventuellt finns det planer som kommer att justeras. Vissa gamla planer tas bort.

Södra entrén till Norrtälje för nuvarande Stockholmsvägen ändras användningen till en bussgata med en bussomstigningsplats och i samband med den anläggs en större pendelparkering, 180-200 p-platser som ersätter den befintliga pendelparkeringen. Värmeverkets område utökas för att säkerställa framtida utbyggnad. Delar av Kustvägen planläggs. Stegelbäcksgatan förskjuts något söder ut för att så långt som möjligt ta till vara möjligheterna att minska bullerstörningarna för kvarteret Vaktaren. Justering av planer vid Esplanaden där finns en byggrätt som säkerställs för sjukhuset.

Norr om Norrtäljeån kommer relativt stora områden kring vägen att säkerställas för markanvändning för naturmark, skydd och rekreation vid bebyggelsen. Planlägger även för höjjusteringar. Vätövägens förlängning mot Estunavägen planläggs men fastställs inte i arbetsplanen. Vid Vingelebacke kommer planskildhet, anslutningar och bullerskydd att detaljplanläggas för att säkerställa utbyggnad av Färsnaområdet.

CH redogjorde i korthet MKB:n i detaljplanen. Miljökonsekvenserna för vägen är helt dominerande även när det gäller detaljplanen. I söder tas naturmark i anspråk för pendlarparkeringen. I övrigt är att säkerställa den markanvändning som finns i dag.

Fråga från Gustav Marling, busschaufför: Är det planerat för byggande av busshållplatser utmed Västra vägen?

Fråga från Bengt Hultgren: Vad planeras för undersökningar för att lägga stora sprängmassor på gammal sjöbotten vid Nedre Bryggårdsgärdet?

Fråga från Ove Lundberg, Norrtälje kommun: Varför har inga miljökonsekvenser beaktats med de trafikrörelser och trafikökningar som planeras?

PAUS OCH STUDIER AV UPPSATTA RITNINGAR

4. Synpunkter

- Varför inget bullerskydd på Stegelbäcksgatan? Behövs verkligen Stegelbäcksgatan till annat än busstrafik och gc-trafik?

Svar IS: Eventuellt kan plank sättas upp mot bostäderna men det ger ingen egentlig effekt.

Svar Gunnel Löfqvist, Norrtälje kommun: Nordrona är ett tillväxtområde för bl a utbildning och bostadsområde. I förstudien 2002 ändrades Västra vägens sträckning på södra delen. I kommunstyrelsen beslutades att Västra vägen skulle dras närmare och att öka tillgängligheten till Nordronaområdet. Skillnaden blev en planskild korsning med bro från Stegelbäcksgatan över Västra vägen. Det skulle ses som en lokal anslutning till Nordronaområdet kompletterat med en södra rondell för att leda trafik från området och ut från Esplanaden.

- Varför kan inte vägen till Nordrona dras via Regementsgatan via Stockholmsvägen?

Svar GL: Vi har haft det som alternativ. Bedömningen gjordes ändå att nyttja Stegelbäcksgatan för att inte behöva köra omväg till centrala Norrtälje. Effekten skulle bli liten.

Svar IS: Trafikmängden är relativt liten, beräkningen år 2025 är ca 7000 fordon/dygn mot i dag 4500 fordon/dygn.

- Kommentar: Det går inte att bullerskydda Stegelbäcksgatan. Det finns alternativa sträckningar, varför inte utnyttja dessa?
- Vad görs åt buller vid Esplanaden? Varför bullerskydd vid Sandkilen men inte mot sjösidan?

Svar CH: De bullervärden som ska klaras är riktvärde 55 dB(A) ekvivalent nivå vid nybyggnad av väg. De fastigheter som ligger på sidan mot sjön klarar riktvärdet 55 dB(A), därför föreslås inget bullerskydd på den sidan. Kostnaden och underhållet en avvägning. Det är svårt att hitta en bra lösning att bullerskydda vid Esplanaden. Att bullerskydda vid cirkulationen blir problem med sikten, alternativt bullerskydda vid fastigheterna som då får en skärm invid bostaden. Det är inte löst ännu, vi får titta på individuella lösningar för respektive fastighet vilka åtgärder som ska vidtas.

- Kommentar: Kan man inte gå lite längre än normerna förespråkar med godkänd bullernivå om folk störs ändå?

- Har Vägverket planer på beläggning med "tyst asfalt"?

Svar CE: En provbeläggning görs på väg E4 söder om Stockholm. Vi får se vad den utvärderingen ger. Visar det sig i utvärderingen av provbeläggningen att kostnaden och

beläggningen håller kan den eventuellt även läggas på Västra vägen. Det är i bygghandlingen som man beslutar vilken asfalt som ska användas.

- Har några utredningar gjorts av avgaserna vid ån när det är dimmigt och fuktigt?

Svar CH: Man ser över en längre tid, olika årstider och väderlekar kan ge olika luftkvaliteter. Det är den totala beräkningen som hänsyn tas till.

- Planeras det för busshållplatser på Västra vägen?

Svar CE: Samråd har skett med SL som har planeringsansvaret för kollektivtrafiken där busshållplatser ingår. De är inte intresserade av busshållplatser på Västra vägen, däremot anser dom det är väsentligt med bussomstigningsplatserna och bussgatan, söder om Kustvägen.

- Vad har gjorts för undersökningar för sprängmassor på en gammal sjöbotten?

Svar HE: Mätningar och undersökningar har gjorts för att ta reda på vilken kvalite marken har. Massor läggs ut i tidigt byggskede så marken sätter sig under ca 1 år innan vägen byggs. Detsamma sker med massorna på sidan av vägen s k terrängmodelleringar, dessa kommer att utgöra en form av tryckbankar.

- Har trafikkonsekvenserna söder om ån beaktats?

Svar IS: Det är inte så stora mängder trafik det handlar om, idag och 20 år framåt. Om det skulle visa att det skulle bli mer trafik får vi vidta andra åtgärder, t ex hastighetsbegränsning.

- Att göra rätt från början måste bli billigare än att göra åtgärderna senare?

Svar IS: Trafiken från Nordrona över Esplanaden har inte som mål att ta sig till bl a Flygfyren utan mer till centrum. Trafikmängden på Esplanaden ligger i dag på ca 3500 fordon/dygn och år 2025 på ca 5000 fordon/dygn.

- Vilken väg tar man från Västra vägen in till centrum?

Svar IS: Via den södra rondellen. Norrifrån svänger man av till Estunavägen via förlängningen av Vätövägen.

- Hur mycket av dagens trafik är genomfartstrafik idag?

Svar IS: Ca 13 % av den totala trafiken.

- Varför är inte Esplanaden redovisad som huvudväg eftersom den kommer att bli det?

Svar GL: I första hand tillgängligheten till och från sjukhuset.

- Kommentar: Trafikmängden kommer att öka nästan dubbelt. Enkelrikta Esplanaden en bit.

Svar GL: Det är tänkt att ambulanserna ska åka snabbaste vägen, det blir Västra vägen.

- Varför tas inte förslaget med bergtunnel från 1997 upp?

Svar CE: Om tunnelalternativet skulle väljas, då skulle det vara omöjligt att ansluta Esplanaden. När Vägverket tog ställning till vägutredningen valde vi att gå vidare med alternativet utan bergtunnel. Vi ansåg att de fördelar som skiljer alternativen med och utan bergtunnel åt, inte kunde uppväga kostnadskillnaden.

Svar GL: I förstudien var frågan uppe men kommunstyrelsen gjorde den bedömningen att alternativet inte ger den nytta mot den kostnad som den motsvarar.

- Kommentar: Svårt att förstå detta resonemang. Tunnelalternativet är naturmässigt bättre, vägen längre bort och mindre störning för boende. 1997-98 fanns inte möjlighet att svänga in till Nordronaområdet, det finns idag.

- Ändra Regementsgatan så att tillgängligheten till och från Flygfyren blir bra, boende på Regementsgatan och Gustaf Adolfsgatan blir inte störda då. Vi har väntat i många år på detta.

Svar IS: Det finns ett förslag med ny väg bakom Flygfyren och kommer aktualiseras när utbyggnaden av Flygfyrenområdet sker.

- Hur ska MKB:n kunna bli godkänd om ingen komplettering av området på Grossgården görs av de åtgärder som framförts?

Svar IS: Vi får se över den frågan och komplettera om det saknas något.

- Vad kan påverka byggnationen?

Svar CE: Länsstyrelsen beslutar och gör prioriteringen av länsplanen efter förfrågan till länets kommuner och aktörer. Aktörer är Banverket, Vägverket, SL m fl. Dessa får komma med förslag till Länsstyrelsen om vilka projekt dom vill satsa på. Riksdagen fastställer i sin årliga budget hur mycket som ska gå till länsinfrastrukturinvesteringar. Länsplanen kan då förändras, det kan ske med både öknings- och minskningar vilket kan leda till omprioriteringar av planen. Den nationella planen för Vägverkets del har projektet med Trollhättan gjort stora förändringar i den nationella planen och sådana förändringar kan även ske med den regionala planen.

Om medelstillelningen förändras kan man lösa det med en eventuell etapputbyggnad, att vägsträckan delas upp i olika etapper. Eventuellt kan kommunen förskotta en första etapp med början i den södra delen för att få till en ytterligare anslutning till Nordronaområdet för att avlasta Stockholmsvägen och Stegelbäcksgatan.

Om medelstillelningen ändras har vi i alla fall skyldigheter att åtgärda bullernivåerna, grundvattenskydd etc. Vi har i vägförslaget lagt in lite extra åtgärder t ex de genomskinliga bullerskärmarna över Norrtäljeån där det inte finns ett krav men som vi tycker bör finnas med om det finns ekonomiska förutsättningar.

Det kanske kan finnas andra aktörer t ex näringsliv i Nordronaområdet som vill vara med och finansiera utbyggnaden av Västra vägen.

En revidering av länsplanen kommer sannolikt att ske 2008-2010, tidigare skedde översyn och revidering vart fjärde år men det sker glesare nu. Länsplanen omfattar 12 år, 2004-2015.

- Lotta Trosell: Hur fortskrider arbetet efter det här mötet?

Svar CE: Inkomna synpunkter på vägförslaget ska ha kommit in till Vägverket senast den 7 februari när det gäller arbetsplanen och när det gäller detaljplanen senast den 10 mars 2006. Samrådsredogörelse för arbetsplanen kommer att skrivas som kommer att ingå i arbetsplanehandlingen. Även kommunen kommer att skriva en samrådsredogörelse för detaljplanen. Minnesanteckningarna läggs ut på Vägverkets hemsida, protokollet blir hemsänt.

Lotta Trosell tackade de närvarande för visat intresse och avslutade mötet.

Vid pennan

Marianne Eriksson

Norrtälje 2009-11-19 Informationsmöte om väg 76 Förbi Norrtälje på Restaurang Culinar plus ett mindre informationsmöte samma dag i lokal Sjösala på Campus Roslagen.

På kvällen den 19 november 2009 bjöd Vägverket och kommunen in till ett informationsmöte med anledning av att Västra vägen nu ska börja byggas i en första etapp. Ett drygt hundratal Norrtäljebor kom till mötet. Ca 30 % av deltagarna var kvinnor. I lokalen fanns en minuställning i form av fyra "roll-ups" som visade den aktuella planen för etapp 1 plus hela planen för Västra vägen och en "roll-up" som visade alla de förändringar som dialogen i Norrtälje inneburit för projektet.

Före det stora mötet hölls ett mindre möte med samma information till sakägare, företag och näringsidkare (15 personer). Sakägarnas frågor och kommunens och Vägverkets svar redovisas efter frågor och svar på stormötet.

Moderator för båda mötena var Pernilla Karlsson

Medverkande från Vägverket var:

Christina Eklöf, projektledare

Mats Berg, projektingenjör

Mårten Granert, informatör

Suzanne de Laval, forskare och ansvarig för dokumentation av samrådet och utvärdering av dialogprocessen

Medverkande från kommunen var:

Kjell Jansson, kommunstyrelsens ordförande

Peter Sartorius, gatuingenjör

Örjan Asplund, gatu- och parkchef

Gunnel Löfqvist, planeringschef

Mötet inleddes med att alla de deltagande experterna presenterades och dagordningen för mötet gick igenom. Christina Eklöf och Peter Sartorius presenterade hela projektet Västra vägen. Suzanne de Laval presenterade den dialog som genomförts under planeringen av Västra vägen. Andra halvan av mötet redovisades läget i första etappen och mötesdeltagarna fick möjlighet att ställa frågor.

Dataanimerad film från den kommande vägen visades. Först visades E 18 mot Norrtälje och norrut längs Västra vägen och Peter Sartorius kommenterade. Efter pausen visades två animerade filmer som skildrade etapp 1, den första startar i "droppen" 276 mot cirkulationen andra filmen startar på Stockholmsvägen och är en åkning på en gång- och cykelväg mot Campus Roslagen. Dessa filmsekvenser och några ytterligare filmer kan studeras på Vägverkets hemsida.

Projektet innefattar en ny sträckning av väg 76, Västra vägen, 3,4 km plus 700 meter av väg 276. Det är 8 st passager över och under Västra vägen för oskyddade trafikanter och två korsningar med vägar, Stegelbäcksgatan och Vingele Backe.

Vägverket och kommunen samarbetar och gör olika delar i projektet. Det är många inblandade delar i projektet. Vissa delar i projektet är kommunala, till exempel Stegelbäcksgatan, Lommarvägen, Esplanaden och Vätövägen fram till den enskilda vägen, Kustvägen och den nya anslutningen till väg 276. Bussgatan är en kommunal bussgata. Här ska man öka kapaciteten för omstigningar mellan olika busslinjer. Den är enkelriktad österut, det blir trafiksäkrare. Vägverket bygger genomfartsdelarna. Kommunen kommer att vara väghållare för andra vägar till exempel bussgatan. Det blir en knutpunkt. En planskild omstigning byggs och en pendelparkering, gång- och cykelvägar mot Nordrona anslutning till knutpunkten. Motionsslingan, elljusspåret måste dras om. Väg 276 Kustvägen döps om till Åkersbergavägen. Roslagsvägen påverkas, den leds om och går i en trumma under den nya sträckningen.

Projektet har en lång historia, de första diskussionerna om Västra vägen kom redan på 1940-talet. Den senaste planeringsomgången drogs igång 1996. Det finns två detaljplaner, en för den södra och en för den norra delen och båda dessa är antagna. Det finns en arbetsplan som är indelad i två etapper. Etappgränsen går precis söder om Arstaverket och den uppdelningen är en finansiell uppdelning.

Finansieringen läggs nu fast, projektet finns med i den gällande länsplanen 2004-2015 med byggstart 2013. Genom att Norrtälje förskotterar första etappen kan byggstarten tidigareläggas. 2010-2021 är nästa länsplan. Etapp 2 hamnar tidigt i den länsplanen.

Kjell Jansson sköt in en kommentar: Kommunens uppfattning är att förskotteringen har förhandlats bort för etapp 1 i och med att kommunen går in med 46 miljoner i delmedfinansiering i stället. Länsplanen tar regeringen ställning till i slutet av mars 2010. Regeringen tar ställning till Länsplanens ramar i slutet av mars och därefter fattar Länsstyrelsen beslut om prioritering. Tas Länsplanen kan vägen byggas i ett sträck och vara klar till midsommar 2012. Kjell Janssons bedömning är att det blir så, därför att detta är ett litet projekt i Länsplanen.

Arbetsplanen fastställs den 11 december för etapp 1. Arbetsplanen för Etapp 2 fastställs när det finns ordnad finansiering.

Etapp 1 är nu ute på anbudsräkning och ambitionen är att ha en kontrakterad entreprenör den 1 januari 2010. Första delen som omfattar väg 76 cirkulationsplatsen samt Stockholmsvägen och ska vara klar i augusti 2010. Tanken är att det ska vara klart till skolstarten. Entreprenören uppmuntras att vara klar redan till sista juni. Det finns ett mervärde i att vägbygget är klart före sommaren. Resterande delar ska vara klara sista juni 2011. Trafikstörande arbeten på nuvarande Kustvägen får inte påbörjas förrän 1 september.

Etapp 1 sträcker sig till precis söder om Arstaverket plus omläggning av väg 276 plus förhoppningsvis anslutningspunkter i Frösunda trafikplats. Eventuellt flyttas Frösundadelen till etapp 2. Stockholmsvägen är Vägverkets ansvar fram tills Västra vägen är färdigbyggd, därefter går den över i kommunal förvaltning.

Vad uppnår vi med Västra vägen? Framför allt minskar det antalet trafikolyckor. Genomfarten blir säkrare och Västra vägen blir trafiksäker, framför allt därför att där inte kommer att vara så många oskyddade trafikanter. Det blir minskade miljöstörningar i centrala Norrtälje då man får en avlastning av trafik. Om det blir en "farligt gods-olycka" så blir det lättare att ta hand om de eventuella utsläppen vid Västra vägen. Risken att utsläpp rinner ut i Norrtäljeån är därmed oerhört liten. Framkomligheten i de centrala delarna av Norrtälje förbättras.

Etapp 1 innebär att Norrtälje får ytterligare en entré till Nordrona och det är viktigt när Nordrona expanderar. Avlastning av Stockholmsvägen framför allt vid korsningen Stegelbäcksgatan Gustav Adolfs väg. Pendlarparkeringen med bussomstigning och en bra cykelparkering, kommer att bli en förbättring.

Vi kommer att få lära oss några nya vägnamn. Nuvarande Kustvägen blir Åkersbergavägen och cirkulationsplatsen ska heta Ankaret.

På Vägverkets hemsida ska det läggas ut "frågor-svar", på de frågor som inte kan besvaras fullt ut under mötet.

Dialogen presenterades av Suzanne de Laval, Arkitekturanalys, som följt dialogen och dokumenterat. Dialoger med allmänheten har genomförts i förstudie 1996, vägutredning 1997, arbetsplan 2005 och MKB. Det har varit ett samarbete mellan Vägverket och kommunen. Ca 50 respektive 60 personer har deltagit i förstudie- och vägutrednings-dialogerna. Ett fyrtiotal personer deltog i dialogen kring arbetsplanen.

Metoden för dialogerna har varit att arbetsgrupper har arbetat med planmaterialet parallellt med konsulterna och representanter för arbetsgrupperna träffade Vägverkets och kommunens representanter vid ett antal tillfällen.

Skolbarnen i Lommarskolan och Vigelsjöskolan har engagerats i dialogen, de har fått ta del av planmaterial och de har fått en stor egen informationsdag i samband med att arbetsplanen visades vid öppet hus.

I sista etappen, arbetsplanen, har vi haft en 3D datamodell som har stött dialogen. Det har varit ett bra hjälpmedel för att förstå hur vägen kommer att bli.

Dialogen har inneburit att planen förbättrats på en mängd punkter. En karta som visar alla förändringar som genererats av dialogen visades.

En rapport som beskriver dialogen kommer att finnas tillgänglig på Vägverkets hemsida.

Frågor och svar under mötet:

Hur många fastigheter drabbas av vägbygget? *Det mesta är redan löst när det gäller markfrågor. Det som är kvar att reglera är kommunala frågor. Det vill säga att det är kommunen som äger all mark som berörs.*

Kommer Roslagstvädden att försvinna? *Nej.*

Hur bullerskyddas fastigheter i närheten? *Över 55 dB ekvivalentnivå ger fönsterskyddsåtgärder, men även i vissa fall någon form av skyddad uteplats. Berörda fastighetsägare eller bostadsrättsinnehavarna kommer att kontaktas.*

Vad betyder sociodukt? *Ordet är ett påfund inom projektet och det handlar om att vi vill hålla samman de sociala sambanden med hjälp av en överbyggnad i form av en bred lång bro över vägen. Ekodukt är ett kändare begrepp (för samma företeelse) för att hålla samman ekosystem när vägen är en barriär. Hade bron varit ett par meter längre hade det varit en tunnel enligt Vägverkets definitioner.*

Vad händer med promenadvägar som korsar trafikleden? *Vägen innebär en barriär, ett antal tvärgående gång- och cykelvägar kommer att anläggas.*

Hur utformas korsningen mellan trafikleden och Stegelbäcksgatan? *Det är en viadukt och Stegelbäcksgatan går ovanför.*

Vad är skillnaden mellan delfinansiering och förskottering? *Kjell Jansson svarar: I det tidigare beslutet har kommunen åtagit sig förskottera hela vägbygget med 300 miljoner. Det nya avtalet som kommunfullmäktige förhoppningsvis kommer att besluta sig för innebär att kommunen i stället finansierar en del av bygget med 46 miljoner och inget annat, de 46 miljonerna är uppdelade på 31 Mkr för standardhöjning och 15 Mkr för exploateringsnyttor. Då slipper kommunen ta lån och belasta finansien.*

Har detaljplanerna för etapp 1 och 2 vunnit laga kraft? *Ja. Den norra delen var överklagad till Regeringsrätten och den vann laga kraft i september 2009.*

Hur kommer köpmännen i stadskärnan att påverkas när vägen är klar? *Köpmannaföreningen har deltagit i processen och tycker att det är bra. Stockholmsvägen breddas i etapper för att se till att stadskärnan försörjs med den trafik som behövs.*

Vilka trafikstörningar blir det i samband med bygget? *Cirkulationsplatsens utbyggnad påverkar inte trafiken innan den ansluts. Framkomlighetsförsämringen blir att man får sänka hastigheten. Det kommer hela tiden att finnas ett körfält i vardera riktningen.*

Rondellen på 276, dropparna, det är mycket trafikolyckor där borta. Varför droppar? *Droppar är mer trafiksäkert och regleras som cirkulationsplats med väjningsplikt.*

Vem betalar ombyggnaden av nuvarande Stockholmsvägen? *Kommunen och kostnaden är 12,5 miljoner. Vägverket sköter vägen fram tills Västra vägen är klar, men sedan tar kommunen över. Kommunen betalar ombyggnaden nu.*

Om det blir två filer norrut på Stockholmsvägen hur blir det över bron? *Det blir två körfält där också, två norrut och ett söderut på befintlig bro. Man tar bort ett av gångfälten på bron.*

Det finns en gångport under E18 som används som turistled och dessutom är en förbindelse till Frötuna kyrka. Den har erbarmligt låg standard. Man måste ha stövlar på sig för att ta sig igenom. Kan man hoppas att kommunen och Vägverket hjälps åt att förbättra denna passage med belysning och beläggning? *Kan inte lova något, men tar med frågan till Vägverket.*

Vad blir det för hastighet på nya genomfarten, Västra vägen? *70 km/tim*

Rondellen vid Esplanaden matar in trafik till stadskärnan. Hur är det vid korsningen med Stockholmsvägen, där är det ett helsike att ta sig ut redan idag vissa tider. Där kommer troligen vänstersvängen att försvinna. Den korsningen projekteras nu. Huvudsakliga anledningen att åka in den vägen kommer troligen att vara att åka till sjukhuset, då blir det inte ett så stort tryck på den korsningen som man har idag. Många kommer ju att åka Västra vägen i stället. Vi hoppas att folks beteende förändras i och med det nya vägbygget. Hela korsningen kommer att byggas om, det ska exploateras vid gamla Ford. Ett byggbolag har köpt Fordtomten.

I södra delen vid Lommarberget görs någon överfart men man försöker inte att hålla ihop området. Vägen blir en barriär och klipper av motionsrundor. Bergsprängning ger ett enormt dike. Varför tar man inte upp tunnelalternativet som man hade med 1997? Vägen är projekterad och klar och det finns en lagakraftvunnen detaljplan. Att bygga tunnlar är oerhört kostsamt.

Det saknas toaletter vid infarterna. Det finns inte i planen nu. Det förbereds med vatten och avlopp till pendlarparkeringen men vi har inte ritat på det än.

Vägens beläggning, har man diskuterat tyst asfalt? Upphandling är ute nu för totalentreprenad med tekniska och funktionella krav, vet ej om detta krav ställts. Tar med frågan.

I etapp 2 blir det bullerproblem. Varför kan ni inte direkt svara hur det blir? Syftet med arbetsplan är att få markåtkomst inte detaljutformning. Tar med synpunkten.

Hastigheten har väl betydelse för val av asfalttyp? Kan ej svara direkt, tar med frågan till Vägverket.

Varför är Vägverket så snåla med rastplatser? Bygg en rastplats i slutet av vägen. Det kräver en hel planprocess som är ganska lång. Vägverket i Stockholms län är restriktiv med rastplatser. Vi tar med frågan.

När dyker entreprenörerna upp? Troligen i februari eller under första kvartalet vid den kommande pendlarparkeringen.

Vilken vägbredd får vägen? Västra vägen blir 8 m bred inklusive vägrenen.

Frågor under första mötet med 15 deltagare:

Fråga om parkeringsytor i Norrtälje för pendlare. Ambitionen är att avlasta stadskärnan med en pendlarparkering vid södra infarten.

Vänstersvängen utfarten från bussgatan mot Stockholmsvägen hur ska den lösas vid infartsparkeringen? *Det blir någon form av bussprioritering.*

Bussdepån ligger i norra Norrtälje finns det någon anslutning för bussar till den norra delen? *Rondell vid Vingele backe, bussarna ska kunna ta sig dit ut från bussgaraget. Man kan också tänka sig en flyttning av depån till södra sidan av stan.*

Torsdagar och fredagar på eftermiddagen är det hopplöst i Norrtälje. Campus Roslagen tillfarten genom vaken, infarten hårt belastad trafikmässigt. Handelsområdet som planeras - orolig för att vi skapar en rejäl flaskhals. Hur kan man hantera denna problematik? *Mycket parkeringsplatser – man förväntar sig mycket bilar. En kapacitetsstudie ska vara klar till årsskiftet. Då ser vi vilka konsekvenser förslaget ger. Det kan visa sig att det behövs två körfält i cirkulationen och i ett par frånfarter behöver två körfält.*

Är det en tvåfilig väg, räcker det? *Det är bara vid den södra cirkulationen som det kan bli problem. På vägsträckan ska det inte vara problem.*

Skyltningen norrifrån Kapellskär, E18, eller hamnarnas namn, hur blir det? *Vägvisningsplanen ligger i nästa etapp. Vi tar med oss frågan.*

Busskörfält på motorvägen, var bryts detta? *Enfilig väg fram till rondellen 300 meter som försvinner. Det blir två körfält. Bussförarna får inget eget körfält. Bussarna ligger i högerfil i rondellen, byter inte fil i rondellen.*

Stora fordon och bussar, viktigt att rondellen görs tillräckligt stor med två filer. Det kan bli en hastig inbromsning när motorvägen tar slut i rondellen.

Hur blir det under byggtiden, Drottning Kristinas väg är smitväg, hur är det tänkt? Det är redan för mycket trafik nu. Där bor mycket barn. *Vi tar med oss frågan och tittar på om det ska göras åtgärder, svarar kommunens representant.*

När kommer man se att det händer något? *Entreprenören etablerar troligen under första kvartalet. Etableringsplatsen blir vid Lännaparkeringen.*

Planeras en arbetsgrupp som styr upp omläggningar av trafiken? Bussidan vill gärna vara representerad i en sådan grupp. Samråd med SL fortsätter, Busslink anmäler sitt intresse att vara med. *I första hand ska vi nyttja befintlig väg så mycket som möjligt och minimera störningarna och sänka hastigheten. Vi tar med frågan om deltagande i en eventuell sådan grupp.*

Övergången från Flygfyren till Stegelbäcksgatan för våra barn när det blir ännu mera trafik. Barnen som ska till skolan går osäkert med bilar från alla håll. Nästa etapp vid Lommarskolan, det är ingen trottoar på Lommarvägen. Trafikljusreglerade övergångsställen finns men barnen går inte upp till gångvägen. *Frågorna om barnens väg till skolan tas med.*

Busshållplatsen varför är den placerad så nära korsningen? Vore bättre lite mer söderut? *Den kommer att förlängas. Det är besvärligt när bussarna svänger ut. Vi har inte kommit fram till något bättre ännu.*

Uppskattar när Vägverket lägger ut planmaterial på Vägverkets hemsida.

Rondellytor ska se snygga ut och skötas.

Tidningsartiklar i Norrtelje tidning

Bilaga 7

- 2003-12-08 *ledare* "Planera för Västra vägen på rätt sätt"
Diskussion om alla olika planer och vägar som kommunens planering behandlar.
- 2004-04-28 *nyheter* "Enighet om Västra vägen"
Kommunen fattar beslut om förskottering av pengar till Västra vägen.
- 2004-08-25 *nyheter* "Så ska trafikkaoset lösas"
Köpmannaföreningen och representanter för fastighetsägarna skriver ett brev till kommunstyrelsen. Föreslår rondeller och bussfickor längs Stockholmsvägen samt mer parkeringar.
- 2004-08-26 *ledare* "Det går inte att vänta på Västra vägen"
Ledare med anledning av köpmännens brev, håller med om det mesta men gillar inte köpmännens önskan om mer parkeringsplatser.
- 2004-11-25 *nyheter* "Västra vägens effekter oroar kringboende"
Artikel som refererar stormötet den 24 november och de frågor som publiken tog upp.
- 2004-11-26 *ledare* "Många år kvar i långbänk för Västra vägen"
Ledare som tar upp hela problematiken kring Västra vägens dragning, med anledning av stormötet två dagar tidigare. Perspektivet att det kommer att ta ytterligare tio år innan vägen finns, oroar ledarskribenten.
- 2005-02-07 *nyheter* "Dyr arbetsplan för Västra vägen"
Artikel med anledning av att projekteringen som kommunen förskotterar, blivit dubbelt så dyr som man ursprungligen trott.
- 2005-03-02 *kultur* "Påskrevyn tar sats inför premiären"
Den segdragna planeringen av Västra vägen är ett inslag i påskrevyn.
- 2006-01-26 *ledare* "Bygg ingen rondell vid Esplanaden"
Ledare införd två dagar efter Öppet hus och stormöte kring väg 76. Diskuterar kring frågan om Esplanaden och de problem som skapas med en rondell.
- 2006-01-27 *debatt* "Bygg ingen anslutning till Esplanaden"
Kort debattinlägg. *Curt Lundin*
- 2006-02-02 *debatt* "Slöseri att bygga Västra vägen"
Debattören tycker att marken ska användas för bostäder och att man ska bygga en bro över ån väster om sjukhuset och en rondell på lämplig plats inom Nordrona. *Claes Skrifvars*
- 2006-02-13 *ledare* "Politikerna bör lyssna på Vägverket"
Det är kommunens politiker och inte Vägverket som vill ha rondellen vid Esplanaden, de uppmanas nu att lyssna på Vägverket.
- 2006-02-21 *debatt* "Västra vägen har varit omodern i 30 år"
Debattören kritiserar Västra vägen och förordar en bro över Lommaren. *Björn Wiezell*
- 2006-02-27 *debatt* "Västra vägen handlar inte om 1970-talet"
Polemiserar mot Wiezells inlägg, anser att dagens planering är viktig och nödvändig. *Roland Larsson (s) ordf. i byggnadsnämnden.*
- 2006-02-13 *debatt* "Trafikflödet på Stockholmsvägen passar inte som mall för Västra vägen"
Ett debattinlägg som diskuterar trafikräkningar och prognoser. *Tor Abrahamsson*
- 2006-03-13 *debatt* "Ge Västra vägen en annan utformning"
Ett långt inlägg med en lång rad frågor till politikerna angående alla de problem som Västra vägen innebär. *Bengt Hultgren brf Sandkilen, (deltagare i dialogen)*
- 2006-03-24 *debatt* "Cirkulationsplatserna på Västra vägen kommer att bli totalt igenproppade"
Ett långt debattinlägg som diskuterar hur man kör i cirkulationsplatser, mynnar ut i att en cirkulation vis Esplanaden är totalt olämplig. *Tor Abrahamsson*

- 2006-03-24 *debatt* "Såga av långbänken och bygg Västra vägen"
Pläderar för ett snabbt byggande av vägen, gärna med slopad rondell vid Esplanaden. *Tor Abrahamsson*
- 2006-04-10 *debatt* "Bör stockholmarna få rösta om Västra vägen?"
Kort inlägg med anledning av folkomröstningen angående trängselskatten i Stockholm. *Mats Wedberg (mp)*
- 2006-07-31 *nyhet* "(s) nya förslag Förläng Esplanaden"
Bygg tre nya infarter till Nordrona och förläng Esplanaden. Då räddas både miljön och kommunikationerna i Norrtälje. Det menar Socialdemokraterna i Norrtälje stad som presenterar en ny version av Västra vägen.
- 2006-09-04 *ledare* "Västra vägen borde vara en valfråga"
Ledare med anledning av att socialdemokraterna lagt fram ett nytt förslag till utformning av södra infarten. Ledaren stöder det framlagda förslaget.
- 2006-09-07 *debatt* "Vad vill ni med Västra vägen?"
Debattören påpekar att han ännu inte fått svar på sina frågor från 13 mars. Hoppas liksom ledaren att politikerna ska träda fram och diskutera frågan inför valet. *Bengt Hultgren*
- 2006-09-12 *synpunkten* "Tänker Torgny Åberg ändra sig om Västra vägen?"
En fråga från en socialdemokrat till ordföranden i byggnadsnämnden. *Roland Larsson (s), vice ordförande i byggnadsnämnden*
- 2006-09-12 *debatt* "Vad tänker Vägverket göra?"
En debattartikel som handlar om alla de riksvägar som finns inom kommunen. *Lars Sjöblom (m) kommunfullmäktigekandidat*
- 2006-09-14 *debatt* "Jag har inte låst mig om Västra vägen"
Svar till Bengt Hultgren och till Roland Larsson, att byggnadsnämnden ska hitta den optimala lösningen för vägprojektet. *Torgny Åberg (c) ordförande i byggnadsnämnden.*
- 2006-09-15 *nyheter* "Ulrika Messing (s) infrastrukturminister Vad gör du i Norrtälje idag?"
Intervju med Ulrika Messing. Hon ska prata med sina partikamrater idag och Västra vägen är en av frågorna. Hon utesluter inte en justering av tidplanen för investering i Västra vägen.
- 2006-10-04 *ledare* "Norrtäljes köer kan inte vänta"
Pläderar för att man gör något omedelbart år köerna. Varför inte bygga bussfickor och körfält för vänstersvängar? Om inte Vägverket gör detta, borde kommunen satsa själv.
- 2006-10-25 *nyheter* "Veteran väntar ännu på födelsen av Västra vägen"
Artikel om historiken för Västra vägen, intervju med Ove Lundberg, planingenjör, som arbetat med Västra vägens planering till och från sedan 1969.
- 2006-10-25 *nyheter* "Och nu ställs vägen ut för allmänheten"
Artikeln rapporterar att en enig byggnadsnämnd har beslutat att detaljplanen för utbyggnad av väg 76, Västra vägen, ska ställas ut så att allmänhet och berörda kan lämna synpunkter.
- 2007-11-01 *nyheter* "Västra vägen börjar byggas tidigast 2009"
Kommunfullmäktige kommer att anta detaljplanen för den södra delen och kommunens politiker vill skynda på bygget med hjälp av förskottering.
- 2007-11-16 *nyheter* "Kommunen betalar för snabbare vägbygge"
Rapport från företagarträff i Norrtälje med Carl Cederschiöld, regeringens trafikutredare för Stockholms län. Kommunen erbjuder sig att betala 30% av byggkostnaderna för vägen i ett brev till Näringsdepartementet.
- 2007-11-23 *nyheter* "Finansiering av väg upprör opposition"
Oppositionsrådet Elisabeth Björk är starkt kritisk till kommunalrådets erbjudande till Näringsdepartementet. Så stora kommunala åtaganden borde diskuteras ordentligt innan kommunen binder upp sig.
- 2007-12-04 *nyheter* "Kommunen i het strid om viktiga vägpengar"
Sex kommuner i "nordostsamarbetet"; Danderyd, Täby, Vallentuna,

- Vaxholm, Österåker och Norrtälje; kräver att man prioriterar utbyggd kollektivtrafik med tätare förbindelser och att Västra vägen byggs.
- 2008-01-09 *nyheter* "Västra vägen prioriterad – 77:an får vänta"
Förbifart Norrtälje ligger med i tidsplanen med byggstart under perioden 2013-2019 då Carl Cederschiöld redovisade sitt förslag till trafiklösning för Stockholmsregionen för infrastrukturminister Åsa Torstensson.
- 2008-01-22 *nyheter* "Kritik mot Västra vägen igen"
Fem bostadsrättsföreningar, en aktionsgrupp och 17 fastighetsägare har överklagat planerna till regeringen. De överklagar länsstyrelsens beslut att anta kommunens detaljplan.
- 2008-03-19 *nyheter* "Kommunen lånar ut 295 miljoner till västra vägen nästa år"
Ett avtal om förskottering av pengarna har just passerat kommunstyrelsen och är på väg till fullmäktige. Avtalet ska också godkännas av länsstyrelsen och regeringen.
- 2008-04-02 *nyheter* "Fortfarande oklart om Västra vägen"
Vägplanen för Stockholms län är fortfarande ett osäkert kort. Vägverket och Banverket väntar på regeringens infrastrukturproposition som ska komma till hösten.
- 2008-10-16 *nyheter* "Västra vägen klar om tre, fyra år"
Efter en tids förhandlingar presenterar kommunalrådet Kjell Jansson och landshövding Per Unckel en lösning på finansieringen. Kommunen förskotter 228 miljoner och Vägverket fastställer arbetsplanen.
- 2008-10-17 *ledare* "Full fart för Västra vägen"
Kjell Janssons förhandlingar med Regerings förhandlare prisas, men viss oro uttrycks för att hela vägbygget inte går i lås. Det finns fortfarande stora osäkerheter som de överklaganden som ännu inte behandlat av regeringen och att pengar till etapp 2 som ännu inte finns i någon länsplan.
- 2009-01-29 *nyheter* "Grönt ljus för Västra vägen"
Regeringen har beviljat Vägverkets begäran om att finansiera byggande av etapp 1 för väg 76 Förbi Norrtälje genom förskottering. Beslutet öppnar för byggstart redan under 2009. En kort intervju med Kjell Jansson.
- Läsarkommentarer på hemsidan 2009-01-29 – 2009-02-03*
Efter att denna artikel publicerats dök det upp 11 kommentarer på Norrtälje tidnings hemsida. Nio av inläggen var starkt positiva till nyheten och ett inlägg diskuterade demokrati och ifrågasatte ifall Kjell Jansson var juste. Han fick svar på tal av en annan kommentatör.
- 2009-04-08 *nyheter* "Byggstart för Västra vägen nästa vår"
Byggstarten ska ske i april enligt Vägverkets tidsplan. Kommunen fortsätter sitt arbete med att få fram pengar till fortsättningen. Politiker från den nordöstra delen av länet har besökt Per Unckel för att presentera sina önskemål.
- Läsarkommentarer på hemsidan 2009-04-27 – 2009-04-28*
Åtta kommentarer kom efter ovanstående artikel på Norrtälje tidnings hemsida. Tre personer anser att kommunen inte ska lägga ner pengar på Västra vägen, utan att staten ska betala. Två kommentatörer tycker att det är vansinnigt att bygga vägen nära Sandkilen och Vigelsjö. En person anser sig censurerad därför att hans positiva inlägg inte lagts ut. En annan undrar var vägen går och webbredaktören tipsar om en länk till en illustration.
- 2009-06-05 *nyheter* "Bereden väg för Västra vägen"
Nu avverkas skog på ett område invid Nordrona, det gamla regementsområdet i Norrtälje. En omskriven väg ska nämligen byggas snart. På hemsidan i tidningen erbjuds läsarna att provköra vägen.
- Läsarkommentarer på hemsidan 2009-06-05 – 2009-06-08*
Tre kommentarer kom efter artikeln. Ett positivt rubricerat "Äntligen!" och ett där kommentatören påpekar att länken inte fungerade. Webbredaktören svarade genast och lade ut den riktiga länken.
- 2009-11-19 *nyheter* "Ny karta: Så blir Västra vägen"
Nästa år ska första etappen börja byggas. På torsdagskvällen hölls ett

informationsmöte och här kan du se en ny matig karta på Västra vägen.
Kommunalrådet hoppas att kunna få hela vägen klar till midsommar 2012.

Läsarkommentarer på hemsidan 2009-11-19 – 2010-11-23

Efter detta informationsmöte och ovanstående artikel inkom det 15 kommentarer. Fyra av inläggen var positiva till Västra vägen och fem av inläggen var negativa. Sex av inläggen handlar om problem som man haft med att ladda ner kartan som finns på hemsidan. Webbredaktören svarar och försöker hjälpa till.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, Besöksadress: Sundbybegrsvägen 1, Solna
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se