

Gestaltningsprogram

Väg 77 Eknäs-Ledinge, Norrtälje kommun,
Stockholms län

Vägplan
Samrådshandling
Datum: 2026-08-10

Handlingsnummer: 4L140003



Trafikverket

Postadress: Trafikverket 172 90, Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram

Författare: Sweco (Julia Olsson Wrådhe, Arvid Berg och Elin Julin)

Ärendenummer: TRV 2021/73081

Foto: Sweco om inget annat anges.

Innehåll

1 Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	5
1.3 Ändamål och projektmål	5
1.4 Angränsande projekt	6
1.5 Gestaltungsavsikter	6
2 Förutsättningar	8
2.1 Landskapet	8
2.1.1 Människors användning och rörelse i landskapet	9
2.2 Resenärs- och omgivningsperspektiv	9
3 Gestaltning	11
3.1 Generella gestaltungsprinciper	11
3.1.1 Vägens geometri och landskapsanpassning	11
3.1.2 Släntutformning och masshantering	13
3.1.3 Vegetationshantering	14
3.1.4 Broar	14
3.1.5 Vägutrustning	16
3.1.6 Tillfällig nyttjanderätt	17
3.2 Platsspecifik gestaltning	18
3.2.1 Bro över Närtunavägen	19
3.2.2 Bro över Söderbybacken	21
3.2.3 Cirkulation Söderby (Korsningspunkt väg 280)	23
3.2.4 Bro för Björn Waldegårds väg	24
3.2.5 Bro över gc-väg vid gamla Norrtäljevägen och bro över Vretaån	26
3.2.6 Bro över Gullungevägen	28
4 Fortsatt arbete	31
5 Källor	32
5.1 Övriga källor	32

1 Inledning

1.1 Bakgrund

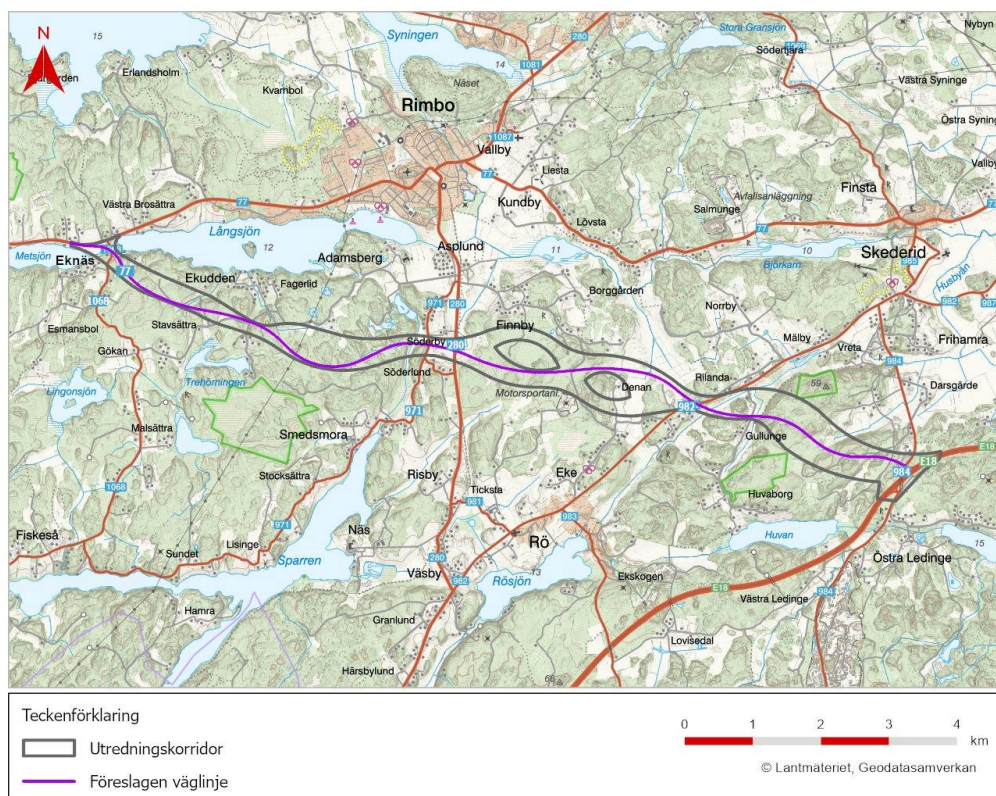
Väg 77 sträcker sig från E4 öster om Knivsta till trafikplats Rösa vid E18. Vägen utgör en viktig förbindelse mellan Norrtäljehamnen i Kapellskär och Arlanda. Längs väg 77 ligger orterna Gottröra, Rimbo och Finsta. Inom Uppsala län – närmast Knivsta – är vägen bred och har god sikt. Inom Stockholms län är vägen däremot smal och krokig, och de enskilda anslutningarna är många. Vägen löper genom en naturskön kulturbygd, med många utpekat höga och känsliga allmänna intressen.

Trafikflödet på vägen uppgår till 3900-6200 fordon per dygn, och andelen tung trafik är stor. Enligt Trafikverkets prognoser bedöms trafikflödet dessutom öka markant till 2040. Vägen är även starkt olycksdrabbad.

Sammantaget ger förutsättningarna att det är angeläget att förbättra väg 77, och planläggningen av en sådan förbättring har pågått under flera år.

Projektet är uppdelat i två sträckor; Uppsala länsgräns-Eknäs och Eknäs-trafikplats Ledinge, inom denna vägplan så omfattas endast den sistnämnda.

För sträckan Eknäs (Uppsalavägen) till trafikplats Ledinge (E18) genomfördes en lokaliseringsutredning 2019-2020. I utredningen studerades flertalet korridorer där man slutligen beslutade att korridor i Figur 1 nedan ska gälla i den fortsatta planläggningsprocessen. Den valda korridoren bedömdes ha god uppfyllnad av projektmålen (övergripande ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikanter samt mindre miljöpåverkan).



Figur 1. Översiktskarta, vald korridor för ny vägsträckning för väg 77.

1.2 Syfte

Gestaltningssprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner och sammanfattar det gestaltungsarbete som genomförts under planskedet. Där man i det tidigare framtagna dokumentet PM Gestaltungsavsikter svarar på frågan om vad det är som ska uppnås i projektet ur gestaltningssynpunkt, så svarar gestaltningssprogrammet på hur detta ska genomföras på en övergripande nivå. Gestaltungsarbetet ska beskriva hur känsligheter och potentialer från den integrerade landskapskaraktärsanalysen (ILKA:n) kan omhändertas i gestaltungsarbetet.

Gestaltungsprogrammet är resultatet av en arbetsprocess; ett led i att uppnå projektmålen.

1.3 Ändamål och projektmål

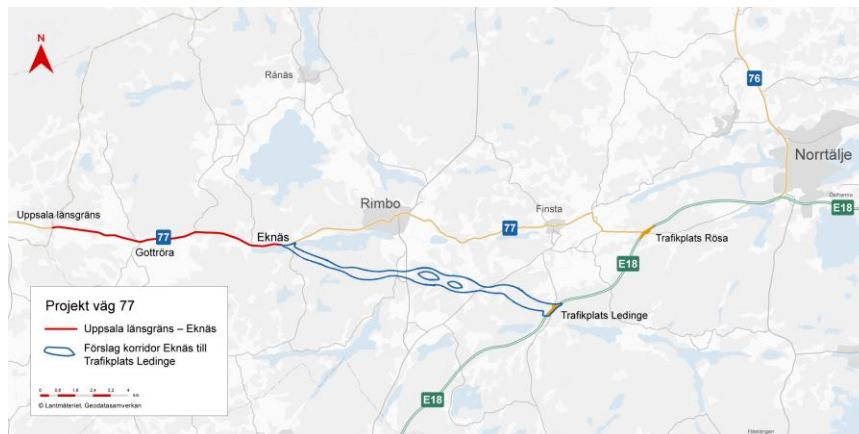
Ändamålet med projektet, väg 77 Eknäs-Ledinge, är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs väg 77.

Följande projektmål har formulerats för väg 77:

- Vägen ska utgöra en effektiv och tillförlitlig gods- och pendlingsväg.
- Vägen ska utgöra en trafiksäker förbindelse.
- Buller och vibrationer ska minska för boende utefter den befintliga vägen.
- Naturmiljöns värden ska hanteras hållbart.
- Kulturmiljöns värden ska hanteras hållbart.
- De naturresurser som finns i området ska hanteras på ett hållbart sätt.
- Vägen ska anpassas till omgivande landskap.

1.4 Angränsande projekt

Trafikverket bygger även om väg 77 mellan Uppsala länsgräns och Eknäs, röd linje i Figur 2. Vägplanen Uppsala länsgräns - Eknäs vann laga kraft i september 2022. Vägen planeras att byggas om i befintlig sträckning. Detta gestaltungsprogram hanterar endast vägplanen Eknäs till Trafikplats Ledinge, blå linje i Figur 2.



Figur 2. Översikt projekt väg 77 (karta Trafikverkets webbplats för projektet).

1.5 Gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikter formulerar den målbild som ska styra gestaltungsarbetet i projektet. Ett PM Gestaltungsavsikter togs fram till samrådsunderlaget 2022. Där beskrevs vilka frågor, avsnitt eller aspekter som var viktiga att arbeta vidare med, samt vilka mål ska uppnås ur gestaltungs-synpunkt.

På en övergripande nivå är dessa gestaltningsavsikter fortfarande relevanta och gällande. Med ökad kunskap och vissa förändringar i projektet har dock vissa förutsättningar förändrats. Nedan redovisas en sammanfattning av gestaltningsavsikterna från 2022.

Gestaltningsavsikterna delades in i *Generella gestaltningsavsikter* och i *Platsspecifika gestaltningsavsikter*.

De generella gestaltningsavsikterna hanterade:

- Vägprofil
- Skärning, bank och slänt
- Vegetation
- Minimera räcken och utrustning
- Befintliga vägar

De platsspecifika gestaltningsavsikterna avser följande områden där särskild hänsyn behöver tas:

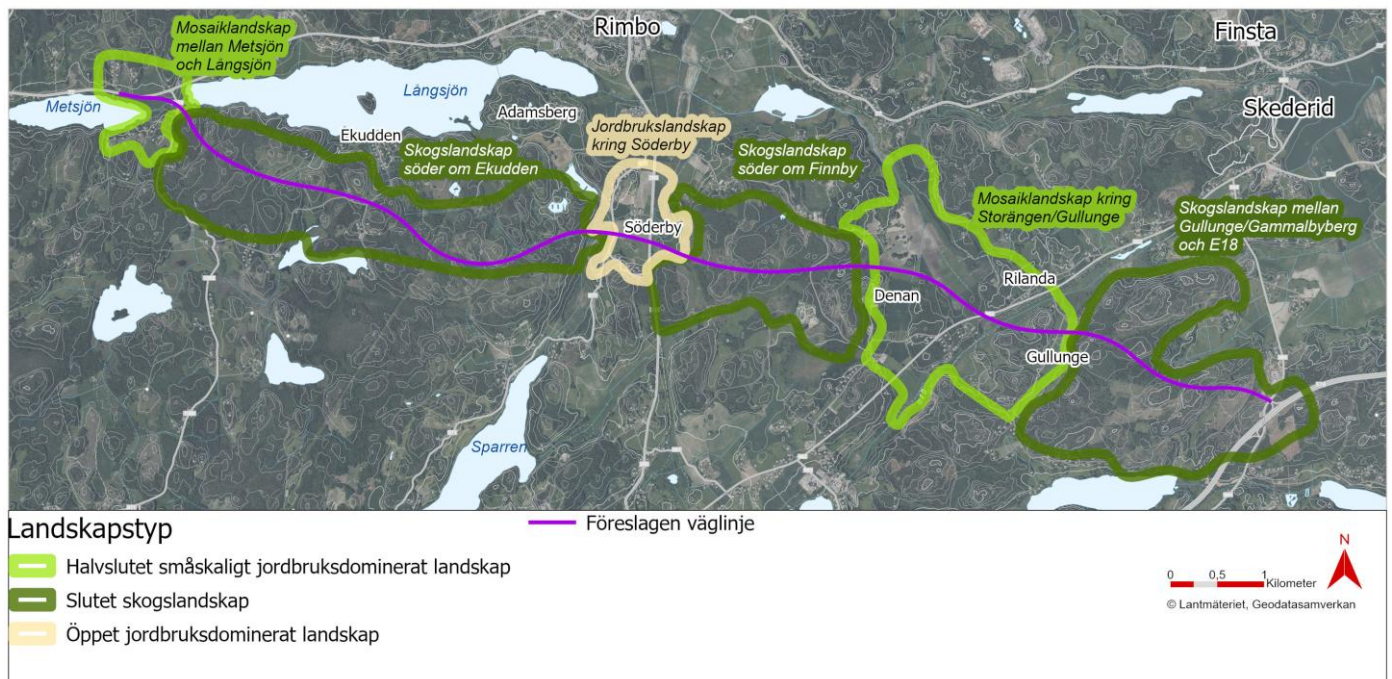
- Anslutning i öst till befintlig väg 77.
- Anslutning i väst till E18.
- Korsningspunkt med väg 280
- Passage över öppet jordbrukslandskap vid Denan
- Korsningspunkt med Gamla Norrtäljevägen (väg 982)
- Passage vid Gullunge.

2 Förutsättningar

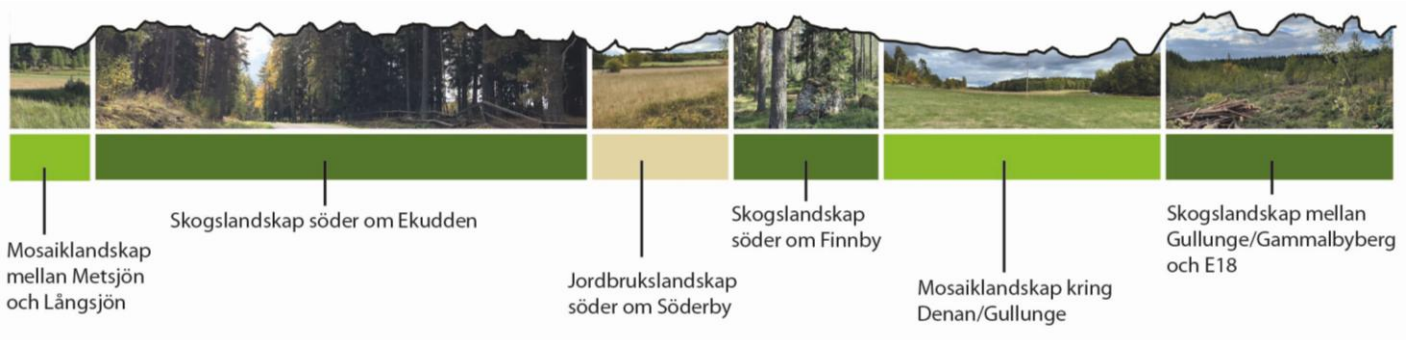
2.1 Landskapet

I arbetet med samrådshandling har en integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) tagits fram, där landskapet beskrivs och analyseras utifrån tematiska studier. Landskapet längs sträckan delas in i karaktärsområden baserat på den samlade kunskapen om landskapet.

Den nya väg 77 planeras att dras till stor del genom tidigare obruten terräng. Vägsträckningen kommer gå genom ett bördigt jordbrukslandskap, längs med sjöar och över vattendrag och genom skogsområden där aktivt skogsbruk bedrivs. I Figur 3 redovisas avgränsade karaktärsområden och landskapstyper som gjorts inom arbetet med ILKA:n. Se Miljökonsekvensbeskrivning för ytterligare beskrivning av respektive karaktärsområde (Trafikverket, 2026).



Figur 3. Översiktsskarta landskapstyper och karaktärsområden.



Figur 4. Översiktsskarta landskapstyper och karaktärsområden.

Utredningsområdet har natur- och kulturvärden som är starkt kopplade till varandra samt till det kontinuerliga brukandet av marken. Sambanden mellan olika funktioner och miljöer är det som skapar landskapets höga värden. Vid utformning av vägen och anpassning till landskapet är det därför viktigt att inte bara se till enstaka värdefulla objekt utan se landskapet som helhet samt möjliggöra fortsatt brukande och åtkomst till jordbruksmarken.

2.1.1 Människors användning och rörelse i landskapet

Hur människor rör sig i landskapet är beteenden som kan förändras över tid, både med och utan den nya vägens utformning. Det kan därför vara svårt att kartlägga hur boende längs sträckan upplever sitt vardagslandskap och möjligheterna till att ta sig mellan olika målpunkter i området.

Inom utredningsarbetet har en Barnkonsekvensanalys (BKA) och lantbruksutredning tagits fram.

Inom utredningsområdet bedrivs skogs- och jordbruk. Dagens landskap har behållit sin agrara prägel även om förändringar av jordbruket skett. I området finns numera få kor och i stället är det hästverksamhet som präglar många gårdar. Det har också tillkommit villor under 1900-talets andra hälft i anslutning till den äldre bebyggelsen. Det finns även exempel på mindre grupper med villor från 2000-talet på nya platser i landskapet. I området har flertalet jaktorn observerats vilket kan indikera på det bedrivs aktiv jakt.

Den småskaliga landsbygden med åkrar, ängar, lantbruksrelaterad verksamhet och gles bebyggelse lockar turism till kommunen vilket innebär att hela landskapet kan anses vara en målpunkt. Norr om utredningsområdet ligger Rimbo och Finsta med service och ett flertal målpunkter. I utredningsområdets närhet finns flera mindre byar, Ticksta motorstadion, ett ridhus vid Denan och två naturreservat väster om Gamla Norrtäljevägen som också är målpunkter. Nuvarande väg 77, väg 280 och Gamla Norrtäljevägen upplevs delvis som barriärer på grund av trafikmängden. Väg E18 är en stor barriär i öster på grund av sin storlek och trafikering.

2.2 Resenärs- och omgivningsperspektiv

Gestaltningsarbetet ska förhålla sig till två övergripande perspektiv; trafikantens och omgivningens. Vägens utformning ska fungera för båda. Gemensamt för trafikanten och omgivningen är att det är viktigt att kunna överblicka trafiksituationen för att känna sig trygg.

Trafikantens perspektiv handlar om upplevelsen från vägen där betraktaren ser landskapet i rörelse genom rutan. Fokus ligger i första hand på vägen och dess närområde. Föraren har sitt fokus framåt medan passageraren har större möjlighet att vända blicken ut mot landskapet.

Omgivningens perspektiv handlar om upplevelsen av vägen från omgivande landskap och syftar till personer som bor eller vistas i området, både permanent och tillfälligt. Det handlar om hur vägen upplevs och anpassas till landskapets form på avstånd. Omgivningen kan också stanna upp och uppleva detaljer på ett annat sätt än den som passerar på vägen i hög hastighet.

3 Gestaltning

I detta kapitel redovisas gestaltungsprinciper som visar hur olika delar av anläggningen ska utformas. De generella gestaltungsprinciperna gäller för anläggningen i stort medan de platsspecifika gäller för enskilda platser.

3.1 Generella gestaltungsprinciper

De generella gestaltungsprinciperna utgör grunden för hur gestaltningen ska se ut längs hela sträckan.

3.1.1 Vägens geometri och landskapsanpassning

Vägens geometri anpassas efter det omgivande landskapets förutsättningar. Där vägen går i slättlandskap ska profilen vara så låg som möjligt för att inte bryta siktlinjer genom vägbanken eller räcken. Genom skogslandskapet anpassas vägens profil till terrängen med undantag för delar där vägen går i skärning.

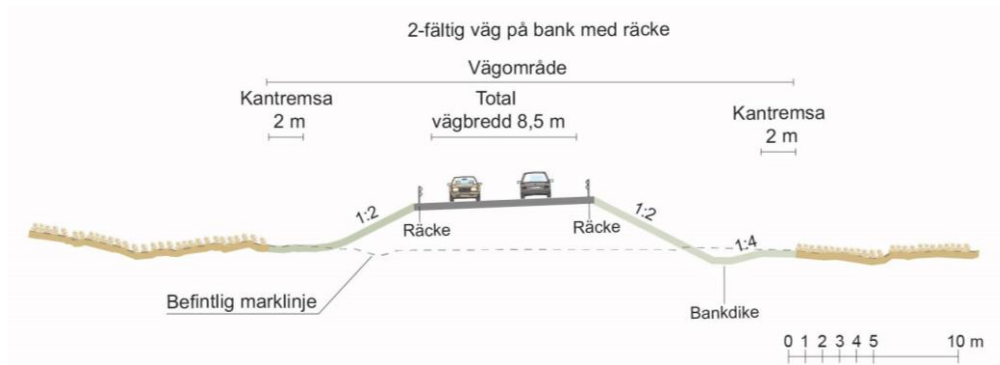
Vägen varierar mellan att gå på bank, i jordskärning och i bergskärning.

Generellt utformas vägbanken med en släntlutning på 1:4 och utan sidoräcken, se Figur 5. Detta gäller både i det öppna odlingslandskapet eller skogslandskapet. Detta ger vägen en landad position i landskapet.



Figur 5. Typsektion 3-fältig väg på bank, slänt 1:4. Vänstra delen av figuren visar sektion i skogsmark och den högra delen visar odlingslandskapet.

Vid högre nivåskillnader än 3 meter utförs slänterna brantare för att minska vägområdets bredd, se typsektion i Figur 6. Med brantare slänter kortas längden på slänterna och det innebär att i skogslandskapet kan vegetationen sparas närmare vägen och i det öppna landskapet blir intrånget i odlingsmark mindre. Där vägbanken är högre än 3 meter krävs räcken, vilket är aktuellt på cirka halva vägsträckningen.



Figur 6. Typsektion 2-fältig väg på bank med räcke och slänt 1:2. I figuren redovisad i odlingslandskap.

Där vägen behöver ligga lägre än omgivande mark och vägen går i skärning finns både trafikant- och betraktaraspekter att ta hänsyn till. Beroende på platsens förutsättningar, som bland annat geologi, skyddsvärda områden, markintrång, så kan skärningen utformas med olika slänthlutningar, se Figur 7.



Figur 7. Typsektion 2-fältig väg i skärning som visar två olika aktuella utformningsalternativ. Vänstra delen av figuren visar sektion med flackare slänt och en bredare säkerhetszon och den högra delen visar en brantare slänt men med vägräcke.

Där bergsskärning är aktuellt föreslås att den ska utföras med oregelbunden sprängning och utan synliga borrhål. De framtagna bergsformationerna ska efterlikna naturliga klippformationer så långt det är möjligt. Bergsskärning ska om möjligt ställas i lutning 5:1 och följa bergets naturliga sprickbildningar, se Figur 8. Detta ska utredas vidare i FU-skedet.



Figur 8. Typsektion 3-fältig väg i bergskärning som visar två olika aktuella utformningsalternativ. Vänstra delen av figuren visar sektion med flackare slänt och en bredare säkerhetszon och den högra delen visar en brantare slänt men med vägräcke.

3.1.2 Släntutformning och masshantering

Sidoområden och slänter ska anpassas till landskapets naturliga former. Släntfot och släntkrön ska ansluta till befintlig terräng på ett naturligt och mjukt sätt genom mjuka släntavrundningar. Vägslänter behandlas så att gränsen till omgivande mark suddas ut. Höga, branta slänter bör generellt undvikas. I områden där vägen går i nära anslutning till värdefull vegetation eller andra identifierade värden kan slänter göras branta för att undvika eller minska intrång, till exempel i odlingsmark.

Där det är möjligt ska avbaningsmassor användas för att återställa sidoområden och för att täcka slänter samt främja återetablering av områdets naturliga flora. I öppet landskap utgörs markskiktet av gräs och örter, i mer sluten skogsmark utgörs det av ris, gräs och örter.

Upplagsplatser för avbaningsmassor ska hanteras så att skikten lagras utan att packas och så att den naturliga fröbanken bevaras.

Avbaningsmassor ska inte blandas utan ska återföras till liknande område, så som skogslandskap respektive odlingslandskap. Avbaningsmassor från olika typer av områden avseende jordmån och vegetation ska enbart återföras på platser med liknande jordmån och vegetation. Vid ett underskott av lämpliga avbaningsmassor för platsen kan avbaningsmassor blandas ut med exempelvis sand för att öka mängden men samtidigt bevara naturlig fröbank.

Synliga krossytor ska inte förekomma. Massor från områden med invasiva arter som till exempel lupiner och parkslide får inte användas på grund av spridningsrisken. Dessa massor ses som avfall och hanteras utifrån gällande rekommendationer för respektive art.

3.1.3 Vegetationshantering

I de fall avbaningsmassor inte räcker till täcks slänternas översta skikt med mineral-/växtjord och besås med ängsfröblandning anpassat till den omgivande marken.

Befintliga träd och buskvegetation sparas i så stor utsträckning som möjligt för att behålla en grön vägmiljö. Nyplantering kan vara aktuellt för att förankra den nya vägen och dess ingående delar i landskapet, förutom där det kan skymma siktlinjer i landskapet. Plantering ska göras med arter som förekommer naturligt i området. Blommande träd och buskar kan med fördel planteras i solbelysta brynzoner. Vanligt förekommande träd i området är sälg och lönn. Dessa arter gynnar tidiga pollinerare som till exempel bin och är därför extra viktiga att spara men också lämpliga att återplantera.

3.1.4 Broar

I projektet planeras åtta vägbroar för väg 77 och en vägbro för Björn Waldegårds väg över väg 77, sammanlagt nio byggnadsverk. I Tabell 1 sammanfattas de broar som föreslås i projektet.

I kapitel 3.2 presenteras områden för platser för platsspecifik gestaltning där utvalda broar ingår. En bro kan ha en lägre bearbetningsgrad men ändå ligga i ett område där särskilda gestaltningsåtgärder föreslås eftersom bron ska bli en del av en god helhetsgestaltning.

Tabell 1. Översikt - planerade broar i projektet och föreslagna gestaltningsåtgärder.

Benämning	Längdmätning <i>Med start från norr mot söder (km+meter)</i>	Fri öppning under bron /	Brotyp (Antal spann)	Bearbetningsgrad gestaltning <i>Inga specifika krav / normal / hög</i>	Gestaltningsbedömning <i>Bron ingår i generell utformning eller i ett område för platsspecifik gestaltning</i>	Platsspecifik gestaltning beskrivs utförligare i avsnitt
		Minsta fri höjd				
Bro 441 över Närtunavägen	km 11+240	54 m ¹ / 4,7 m	Balkbro (3)	Normal	<i>Platsspecifik gestaltning</i> Vägen och bron kommer bli visuellt påtaglig för både resenärer och boende nära Närtunavägen och befintlig väg 77. Vägen blir ett framträdande objekt i landskapet och därför motiveras åtgärder som kan bidra till att vägens upplevda skala minskas.	3.2.1

¹ Minsta total fri öppning mellan brokoner.

Benämning	Längdmätning <i>Med start från norr mot söder (km+meter)</i>	Fri öppning under bron / Minsta fri höjd	Brotyp (Antal spann)	Bearbetningsgrad gestaltning <i>Inga specifika krav / normal / hög</i>	Gestaltningsbedömning <i>Bron ingår i generell utformning eller i ett område för platsspecifik gestaltning</i>	Platsspecifik gestaltning beskrivs utförligare i avsnitt
Bro 442 över Adamsbergsväg en	km 13+590	14,0 m / 4,7 m	Plattrambro (1)	Normal	<i>Generell utformning</i> Passagen kommer ej att vara synlig från stora öppna landskapsrum eller bebyggelse så inga specifika krav på gestaltning har identifierats.	-
Bro 443 över Älgkärrets utlopp	km 16+265	14,0 m / 4,7 m	Plattrambro (1)	Inga specifika krav	<i>Generell utformning</i> Passagen kommer ej att vara synlig från trafikerade vägar eller bebyggelse så inga specifika krav på gestaltning har identifierats.	-
Bro 444 över GC vid Söderbybacken	16+520	6,0 m / 2,7 m	Plattrambro (1)	Normal	<i>Platsspecifik gestaltning</i> Bro och ny gång- och cykelväg under väg 77 byggs i gränsen mellan en skogbeklädd höjd och ett öppet jordbrukslandskap. Vägen kommer skapa förändring i landskapets karaktär. I föreslagen gestaltning ska landskapsanpassning och upplevd trygghet tas i beaktning.	3.2.2
Bro 448 Björn Waldegårds väg	km 18+855	22,5 m / 4,7 m	Plattrambro (1)	Hög	<i>Platsspecifik gestaltning</i> Bron kommer att bli ett framträdande element för resenärer på väg 77 och dess siluett ges en högre bearbetningsgrad.	3.2.4
Bro 44A över gång- och cykelväg vid väg 982	km 20+685	6,0 m / 2,7 m	Plattrambro (1)	Normal	<i>Platsspecifik gestaltning</i> Bron och ny gång- och cykelväg under väg 77 byggs i gränsen brynzonen mellan skogsmark och en öppen dalgång. Vägen kommer skapa förändring i landskapets karaktär. I föreslagen gestaltning ska landskapsanpassning och upplevd trygghet tas i beaktning.	3.2.5
Bro 445 över Vretaån	km 20+820	19,0 m / 3,5 m	Plattrambro (1)	Inga specifika krav	<i>Platsspecifik gestaltning</i> Bron ges ingen särskild bearbetning men för omkringliggande miljö föreslås åtgärder som ämnar till att landa bron bra i landskapet (markmodellering och stödplantering vid brokoner).	3.2.5

Benämning	Längdmätning <i>Med start från norr mot söder (km+meter)</i>	Fri öppning under bron / Minsta fri höjd	Brotyp <i>(Antal spann)</i>	Bearbetningsgrad gestaltning <i>Inga specifika krav / normal / hög</i>	Gestaltningsbedömning <i>Bron ingår i generell utformning eller i ett område för platsspecifik gestaltning</i>	Platsspecifik gestaltning beskrivs utförligare i avsnitt
Bro 446 över Gullungevägen	km 21+465	140 m ² / 10,0 m	Balkbro (5)	Hög	<i>Platsspecifik gestaltning</i> Bron kommer bli visuellt påtaglig från underliggande dalgång och ligger nära bebyggelse. Bron ska utformas så att visuella samband i dalgången bevaras. Brokoner ska anpassas för att landa bra i landskapet.	3.2.6
Bro 447 över skogsväg	km 23+665	8,0 m / 4,7 m	Plattrambro (1)	Inga specifika krav	<i>Generell utformning</i> Passagen kommer ej att vara synlig från trafikerade vägar eller bebyggelse så inga specifika krav på gestaltning har identifierats.	-

3.1.5 Vägutrustning

Vägräcken

Räcken i öppna landskap bör om möjligt undvikas. Där sidoräcken krävs, bör vanliga N2 räcken av typ W-profil/europabalk användas. Vid de tillfällen högkapacitetsräcken krävs bör luftiga och genomsiktliga modeller användas, där avståndet mellan topp- och nav-följare är tillräckligt stort för god genomsikt. Samtliga räcken längs sträckan ska ha lika utseende för en enhetlig gestaltning. Det är viktigt att räckens placering i övergångar mellan bank och skärning och mellan övergång från vägräcke till broräcke sker utan framträdande skarvar. Detta för att vägmiljön inte ska upplevas som rörig av trafikanten och påverka upplevelsen av landskapet.

Belysning

Större delen av vägsträckan belyses inte då vägen i huvudsak går genom landsbygdsområden. Belysning föreslås vid cirkulationsplatsen vid Söderby. Detaljutformning av belysning samt behov och möjlighet till belysning på andra platser såsom cykelportar utreds vidare i det fortsatta arbetet.

² Minsta total fri öppning mellan brokoner.

Vägmärken

Vägmärken bör samlokaliseras och antalet minimeras i den mån det är möjligt. Vägmärken får inte skymma utblickar och placeringen bör ta stöd i befintlig vegetation. Placering av vägmärken på krön och i innerkurvor ska undvikas. Placering av vägmärken ska placeras i enlighet med VGU (Vägar och gators utformning) och gällande lagstiftning.

Diken och trummor

För omhändertagande av vägdagvatten föreslås avrinning till öppna otäta vågdikey. Eventuella brunnar placeras med brunnslock i nivå med omkringliggande mark. Branta diken ska undvikas. Dikesslänter ska vara vegetationsklädda.

Trummor ska snedkapas i linje med slänten för att bättre passa in i landskapet. Trummor ska ha en nedtonad kulör som svart eller grå.

3.1.6 Tillfällig nyttjanderätt

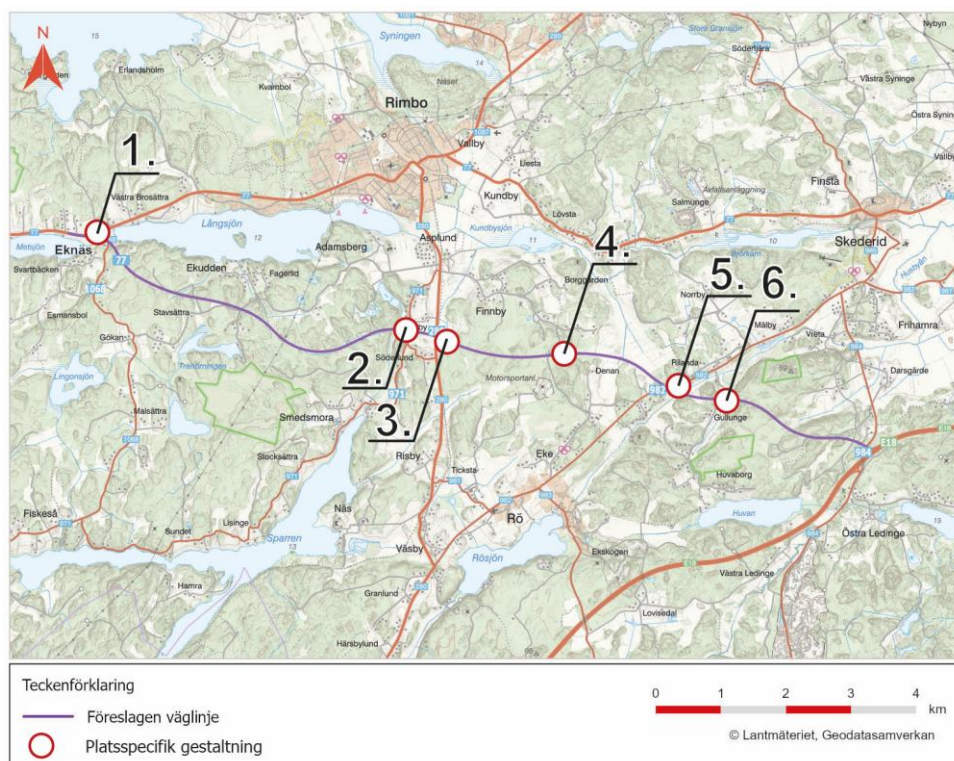
Områden med tillfällig nyttjanderätt ska kunna återställas med medveten utformning och anpassas till landskapet. Överblivna massor ska markmodelleras och inte läggas i former som gör att de sticker ut och påverkar upplevelsen av landskapet.

Med den nya vägen tillkommer restytor som skapas mellan anläggningen och landskapets befintliga delar. Där restytor skapas på jordbruksmark föreslås marken, i så stor utsträckning som möjligt, att återgå till brukande genom odling eller bete. Om fortsatt brukande av marken inte är möjlig kan ängsvegetation sås in. Ängsytor har många fördelar som ger gröna sidoområden, god inverkan på biologisk mångfald och ett lågt skötselbehov.

3.2 Platsspecifik gestaltning

I detta kapitel beskrivs platsspecifik gestaltning för utvalda platser längs sträckan där särskilda gestaltungsåtgärder föreslås, se Figur 9. Här behandlas passager genom områden som kräver särskild bearbetning utöver de generella gestaltungsprinciperna och som berör områden identifierade i ILKA:n som känsliga eller med större potential. Detta för att kunna ta hänsyn till olika landskapets förutsättningar och behov.

I den platsspecifika gestaltungsningen är det viktigt att se till platsens förutsättningar men också skapa ett samspel med övriga sträckningar av vägen.



Figur 9. Översikt platsspecifik gestaltning.

Följande sex områden har identifierats för platsspecifik gestaltning inom projektet:

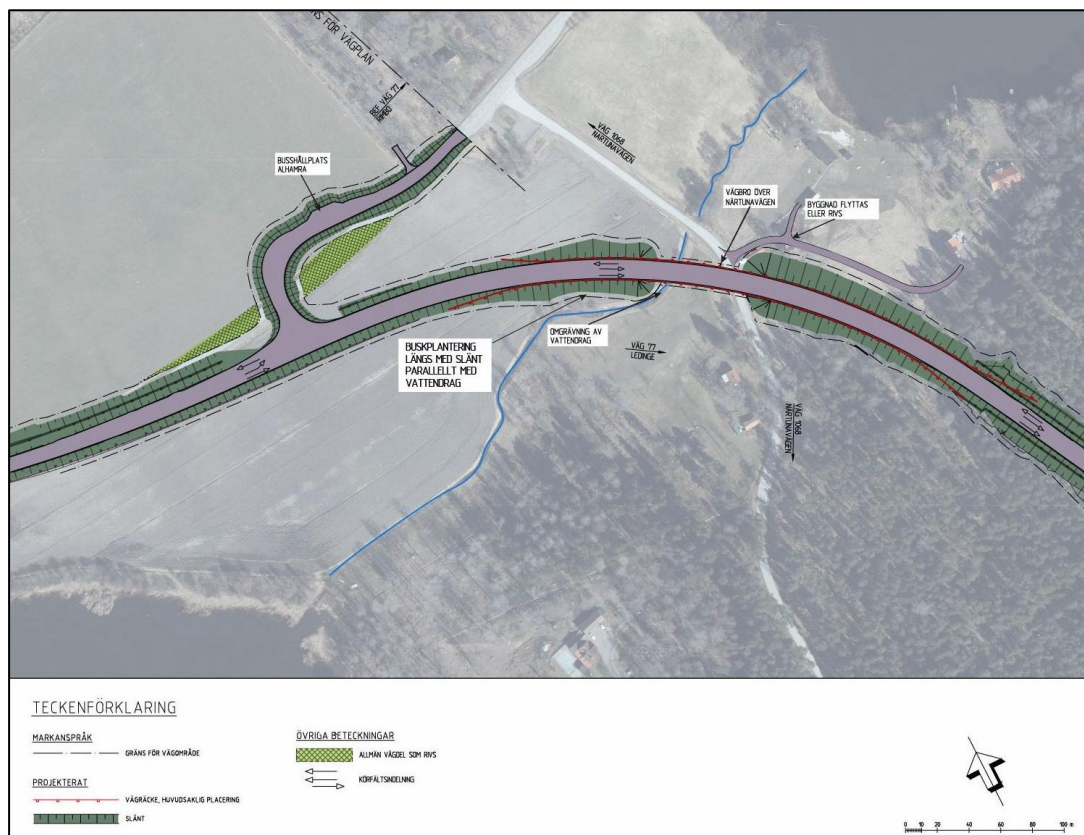
1. Bro över Närtunavägen
2. Bro över Söderbybacken
3. Cirkulation Söderby (Korsningspunkt väg 280)
4. Bro för Björn Waldegårds väg (bro över ny väg 77)
5. Bro över gång- och cykelväg vid gamla Norrtäljevägen och bro över Vretaån
6. Bro över Gullungevägen

3.2.1 Bro över Närtunavägen

I det öppna landskapsrummet mellan sjöarna Långsjön och Metsjön viker ny vägdragning av från befintlig väg 77. Sjöarna och den öppna åkermarken mellan dem skapar ett långsmalt landskapsrum med långa siktlinjer. I mitten av det öppna landskapsrummet rinner ett uträtat vattendrag som förbinder de två sjöarna som förstärker riktningen i sprickdalslandskapet.

Ny vägdragning av väg 77 avviker från befintlig väg och går på bank i sydostlig riktning. Vägen korsar vattendraget och Närtunavägen som idag ansluter till befintlig väg 77. Bankslänter utformas med lutning 1:2 för att ta så lite markanspråk som möjligt. Befintliga anslutningsvägar till intilliggande fastigheter stängs och nya läggs till. Se Figur 10.

Väglänter anläggs med avbaningsmassor. Restytor som skapas mellan befintlig och ny väg samt återställning av riven mark där befintlig väg har gått modelleras till samma nivå som omkringliggande mark. Ytskikt och vägbank för de delar av befintlig väg som inte fortsätter vara i bruk rivs och anpassas till omkringliggande mark. Om möjlighet finns kan ytorna återställas till jordbruksmark och brukande av marken återupptas. Om inte marken kan brukas föreslås ytorna sås med ängsvegetation.

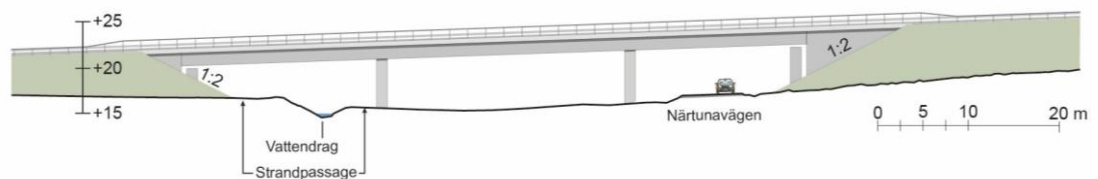


Figur 10. Illustrationsplan över platsspecifik gestaltning Vägbro över Närtunavägen.

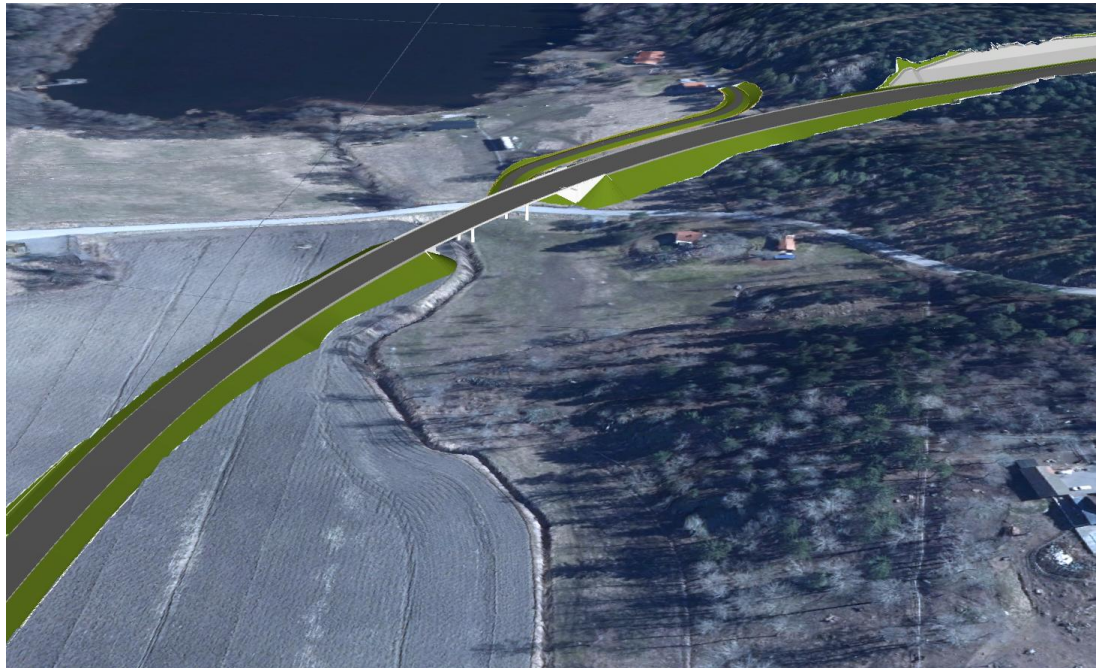
Vägbron över Närtunavägen utformas som en balkbro i tre spann, se Figur 11. Den fria öppningen mellan brokoner kommer vara drygt 54 meter vilket medger öppna siktlinjer under bron längs med Närtunavägen. Vattendraget kan passera under bron och strandpassager finns på båda dess sidor. Brokoner utförs med släntlutning 1:2 och möjliggör samma typ av växtlighet som planeras för anslutande väglänter vilket ger en god helhetsgestaltning. Viktigt att brokoner framför vingmurar blir gröna för att bron ska passas in i anläggningen.

De två brostöden närmast Närtunavägen orienteras längs med vägen vilket innebär en god genomsikt för trafikanter på Närtunavägen.

Längs med det omdragna vattendraget kan buskvegetation planteras för att fungera som ledstråk för fladdermöss och för att dölja delar av vägbanken. Planteringen kan göras vid släntfot inom markanspråket och/eller inom eventuella restytor som bildas mellan vattendraget och banken om de blir svåra att bruka för markägaren. Detta får utredas vidare i senare skede.



Figur 11. Sektion bro över Närtunavägen.



Figur 12. Visualisering bro, väg- och släntvolym vid Närtunavägen. Vy österut (från samordningsmodell).

3.2.2 Bro över Söderbybacken

Mellan kilometertal 16/300 och 16/500 passerar ny väg 77 i utkanten av en skogsklädd höjdrygg som möter öppen jordbruksmark, se Figur 13.

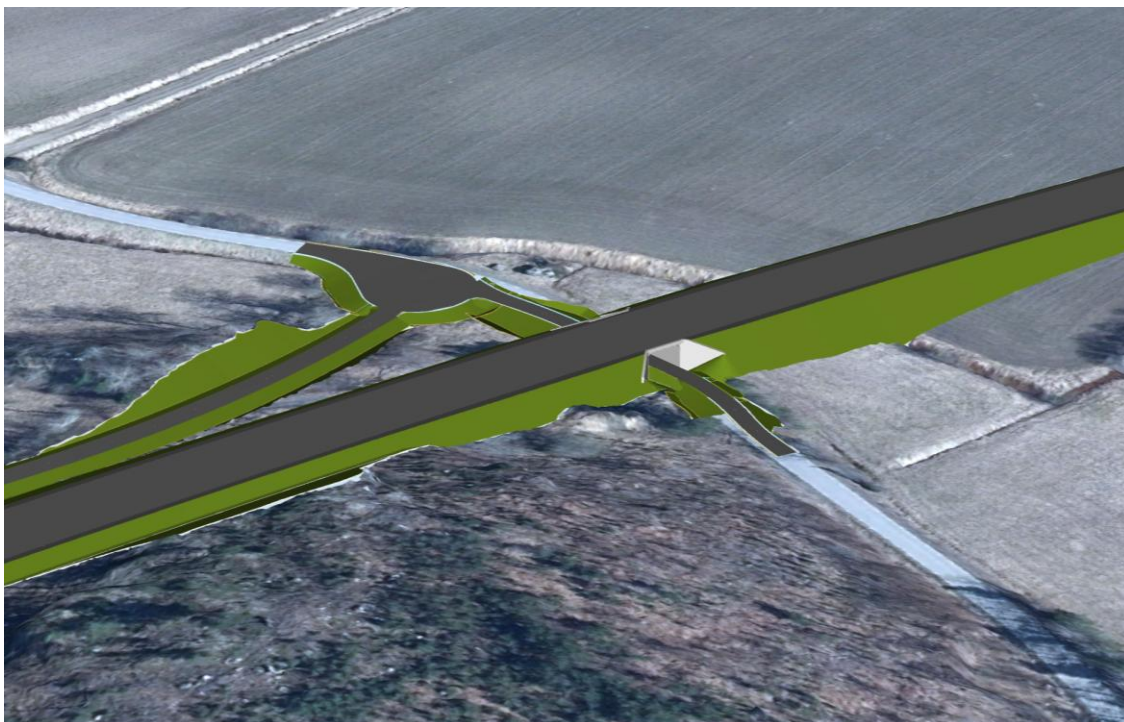
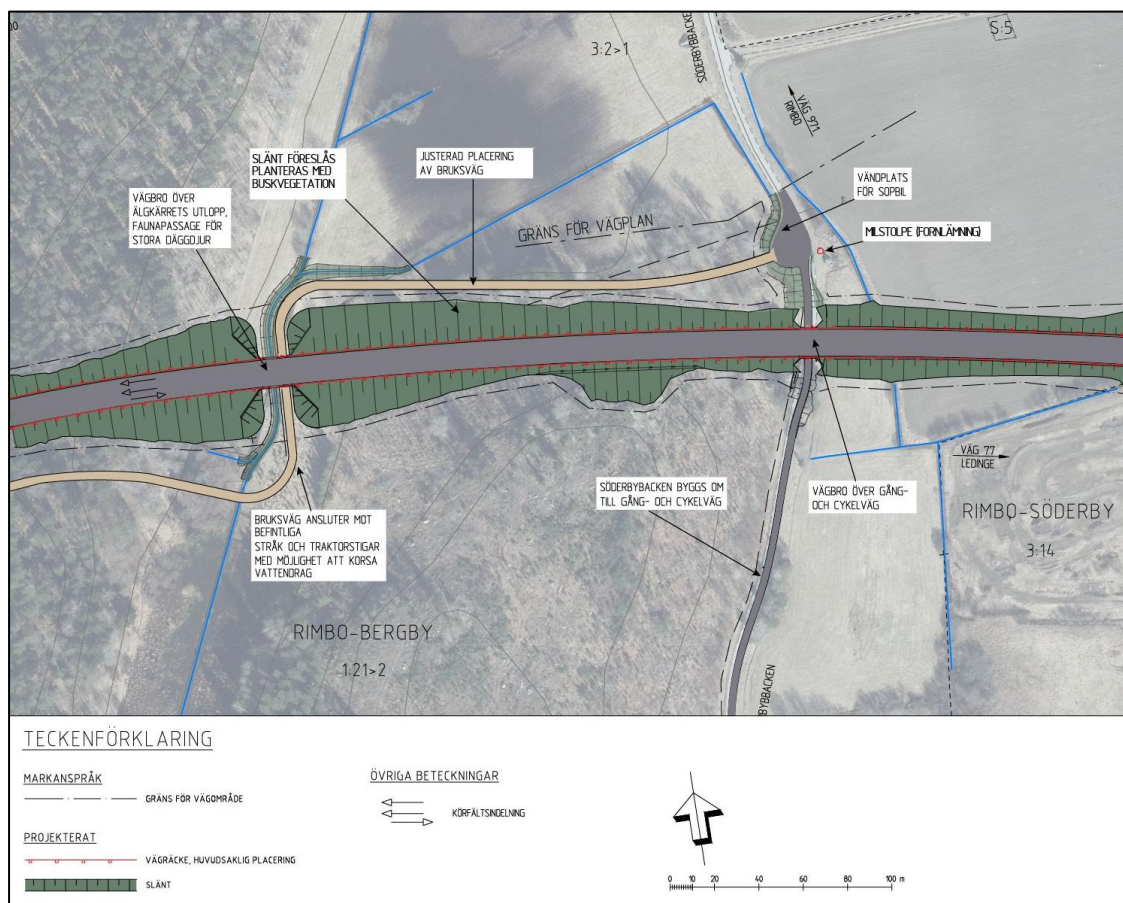
Vägen passerar skogshöjden i skärning för att sedan fortsätta på bank och korsa den smala, slingrande landsvägen 971 vinkelrätt vid Söderbybacken. Vägen utgör den äldre sträckningen av landsvägen mellan Stockholm och Rimbo och följer till stor del gränsen mellan skogs- och odlingsmark och förstärker därmed dessa strukturer.

Väg 971 stängs av för motortrafik och en gång- och cykelväg anläggs för att binda ihop det två sidorna norr och söder om väg 77. Över gång- och cykelvägen anläggs en plattrambro. Anslutande brokoner och slänter har en maxlutning på 1:2. Restytor i anslutning till porten ska hållas överblickbara och möjliggöra sikt längs gång- och cykelstråket. Markmodellering och/eller plantering som döljer sikten ska undvikas. I nästa skede föreslås eventuell belysning i och utanför passagen utredas.

På den norra sidan om väg 77 anläggs på väg 971 anläggs en vändplats för sopbil.

För att minska den visuella påverkan från den norra vägbanken föreslås att den nedre delen av vägslänten planteras med buskar och arter som förekommer naturligt i området.

Längs med den äldre landsvägen, cirka 40 meter norr om korsningspunkten för nya väg 77, ligger en äldre milstolpe i kalksten som är värdefull för förståelsen av landskapets tidsdjup. Milstolpen föreslås behållas på platsen.



3.2.3 Cirkulation Söderby (Korsningspunkt väg 280)

I det öppna landskapsrummet söder om Rimbo sträcker sig väg 280 nord-sydlig riktning och förbinder Rimbo med bland annat Gamla Norrtäljevägen och E18. Vägen har en mycket rak sträckning vilket ger trafikanterna långa utblickar i det öppna landskapet omkring sig. Där ny väg 77 korsar väg 280 föreslås en cirkulationsplats, se Figur 15.

I och med att väg 280 ligger relativt lågt i landskapsrummet och inte utgör någon visuell barriär är det viktigt att inga höga bankar eller vegetation anläggs som kan störa utblickar i landskapet.

Cirkulationsplatsen ska utformas med god genomsikt. Rondellen i mitten föreslås utformas svagt upphöjd och besås med ängsfröblandning passande omkringliggande flora. Överkörningsbar yta runt rondellen samt refugerna i anslutande vägar utförs med hårdgjord yta, till exempel av smågatsten.



Figur 15. Illustrationsplan över platsspecifik gestaltning Cirkulation Söderby.

3.2.4 Bro för Björn Waldegårds väg

Väg 77 korsar Björn Waldegårds väg i ny sträckning vilket innebär att vägen stängs i befintligt läge och dras om för att längre österut korsa väg 77 planskilt på en vägbro, se Figur 16. Söder om korsningen ligger Ticksta motorstadion som utgör en målpunkt för olika åldrar. Björn Waldegårds väg nyttjas för att nå Denans hästgård som ligger öster om korsningen.

Korsning sker ovanpå rullstensåsen Röåsen som är synlig i landskapet och sträcker sig i en nord-sydlig riktning. I närheten återfinns spår av tidigare täktverksamhet i åsen genom kullar och högar i öppen sandig mark.

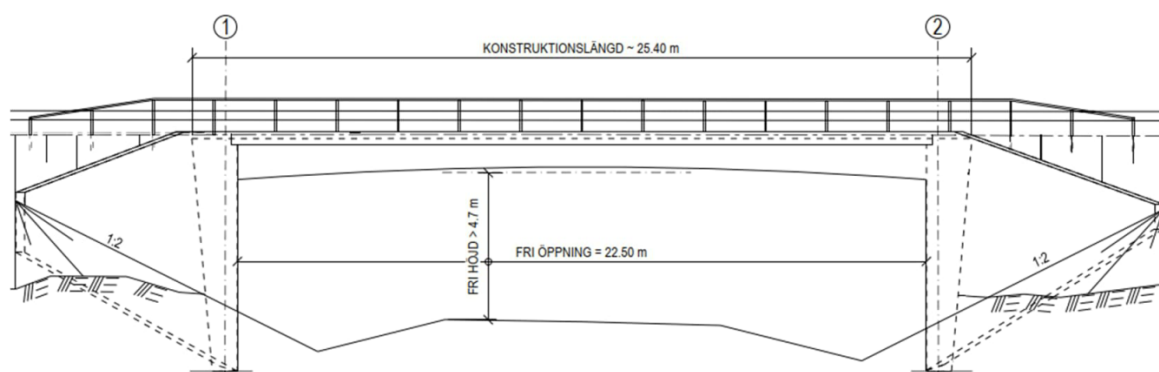
Röåsen utgör även grundvattenförekomst och för att skydda grundvattenförekomsten kommer väg 77:s sidoområden att rensas från träd och sten.

Med utgångspunkt i rullstensåsens och den tidigare täktens mark- och vegetationsförhållanden finns sannolikt möjlighet att skapa värdefulla livsmiljöer för insekter. Det kan exempelvis vara etablering av örtrik torrängsvegetation, skapa sandblottor, stenrösen, faunadepåer av död ved och plantering av tidigt blommande träd och buskar så som sälk och videarter. Det är särskilt lämpligt på väg 77:s sydvända slänt mellan cirka km 18/950 och 19/050 samt på slänterna intill Björn Waldegårds väg i väst- och östlig riktning. Dock behöver det samordnas med kraven på rensning av sidoområden på träd och sten längs med grundvattenförekomsten.

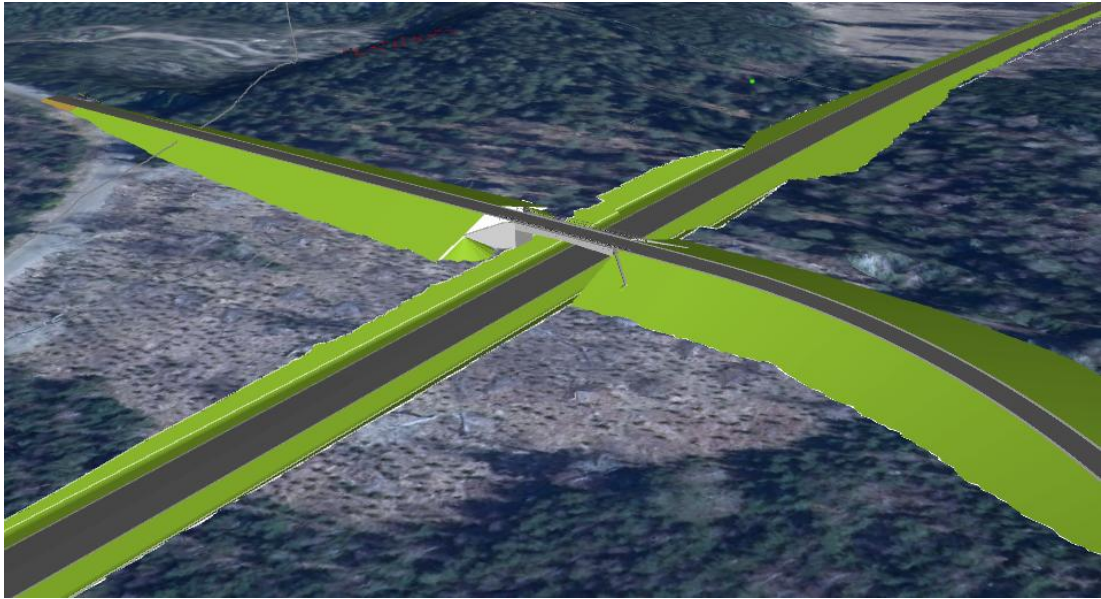


Figur 16. Illustrationsplan över platsspecifik gestaltning Bro Björn Waldegårds väg.

Bron över väg 77 kommer vara exponerad från väg 77 som är högtrafikerad och föreslås utformas med en högre bearbetningsgrad än den generella utformningen på broar i projektet. Brons undersida föreslås utformas som parabelformad båge över hela spännvidden. Brokoner som utförs med släntlutning 1:2 möjliggör samma typ av växtlighet som planeras för anslutande vägsränor.



Figur 17. Elevation bro över Björn Waldegårds väg.



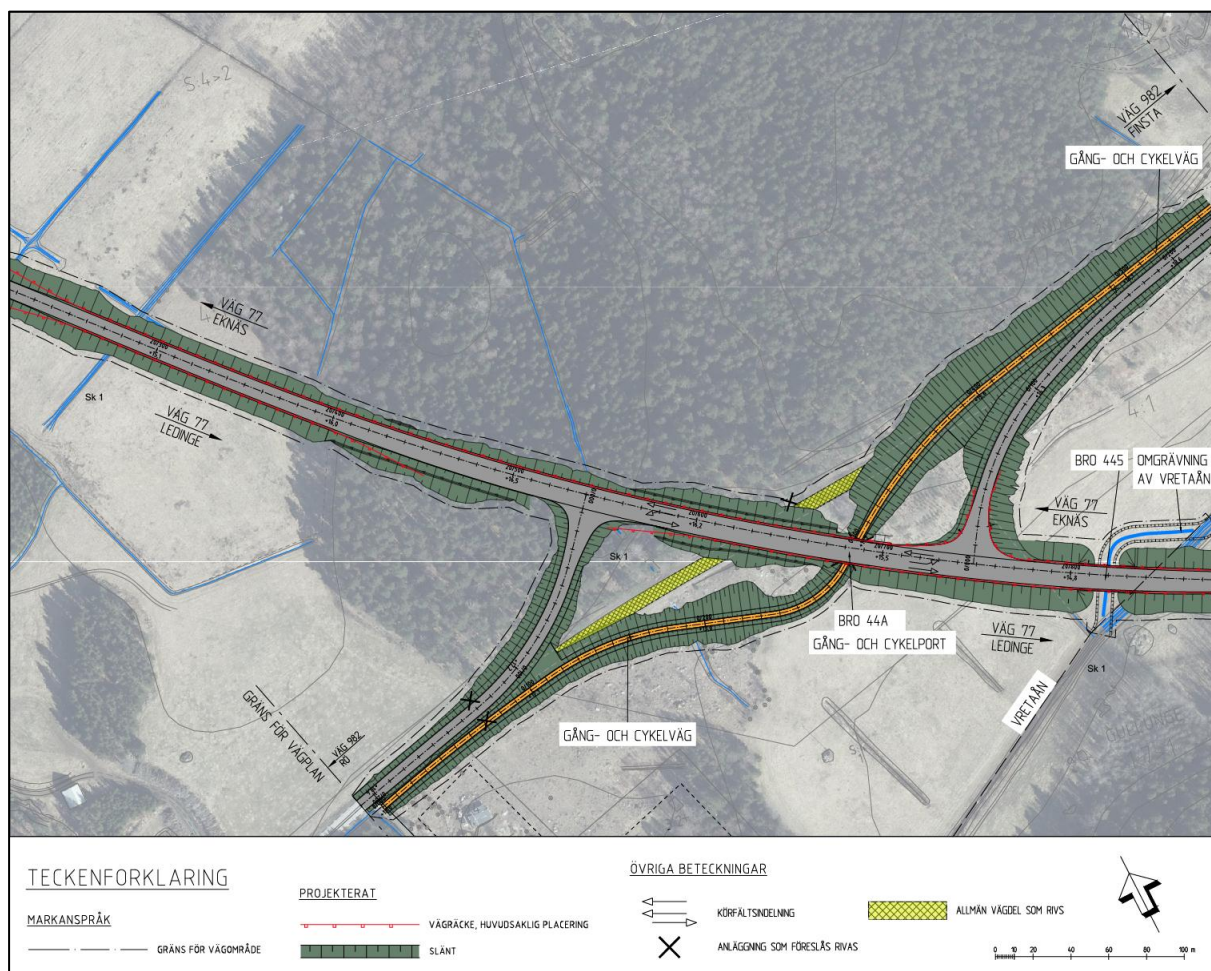
Figur 18. Visualisering väg- och släntvolymer (från samordningsmodell).

3.2.5 Bro över gc-väg vid gamla Norrtäljevägen och bro över Vretaån

Där väg 77 korsar Gamla Norrtäljevägen följer väg 77 Vretaåns dalgång vilket stärker landskapets struktur, se Figur 19. Brynet mellan vägen och dalgången har nyligen till stor del avverkats vilket medför att vägen idag är synlig från ån och utblickar över dalgången från vägen är möjliga. Här i brynzonen anläggs en gång- och cykelväg som passerar under väg 77.

Gång- och cykeltrafik kommer att passera under bron i förhållandevis låg hastighet vilket innebär att bron bör utformas med normal bearbetningsgrad. Brokoner som utförs med släntlutning 1:2 möjliggör samma typ av växtlighet som planeras för anslutande vägslänter. Restytor i anslutning till porten ska hållas överblickbara och möjliggöra sikt längs gång- och cykelstråket. Markmodellering och/eller plantering som döljer sikten ska undvikas. I nästa skede föreslås utformning av belysning i och utanför passagen att utredas.

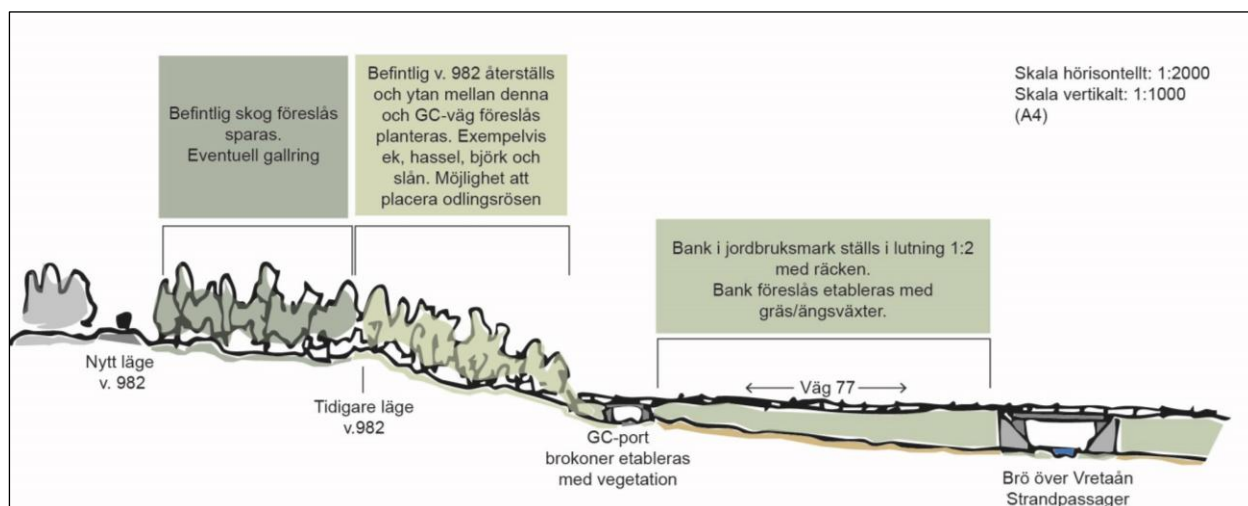
Längs delar av sluttningen mellan Gamla Norrtäljevägen och den öppna marken, utanför men i anslutning till nya väg 77, finns värdefulla lövträdsmiljöer med bland annat ek och hassel och i gränsen mot jordbruksmarken växer sammanhängande partier av slånbuskage. I sluttningen finns även biotopskyddade odlingsrösen som flyttas för att göra plats för vägkorsningen. Dessa odlingsrösen föreslås flyttas till de restytor som skapas mellan de nya vägdragningarna.



Figur 19. Illustrationsplan över platsspecifik gestaltning Bro över gc-väg vid gamla Norrtäljevägen och bro över Vretaån.

Vretaån passeras vid kilometertal cirka 20/820 där den grävs om för att möjliggöra passage under vägen för medelstora däggdjur. Ån rinner genom dalgången i sydväst-nordostlig riktning, är uträtad och kantas av anslutande åkerdiken från omkringliggande åkrar i den smala dalgången. Runt ån finns i dalgången översvåmningszoner vilket är värdefullt som biotop och skapar ytterligare variation i området. Den stående vattenspegeln bredd varierar under året. Ån är viktig för de ekologiska sambanden i landskapet och passagen av ån kommer att utföras som faunapassage i form av strandpassage för medelstora däggdjur på båda sidor om ån.

Brokoner som utförs med lutning 1:1,7 innebär optimering av vingmurslängder, minskad kostnad och materialåtgång. Brokoner som utförs med släntlutning 1:1,7 innebär att slänt behöver utföras med stenkross men föreslås jordsprutas och sås in med gräsfrö. Stödplantering av buskar intill de östra brokonerna bidrar till bronns inpassning i landskapet och en förlängning av brynzonen.



Figur 20. Principskiss utformning väg 77 vid passage för Gamla Norrtäljevägen och Vretaån.

3.2.6 Bro över Gullungevägen

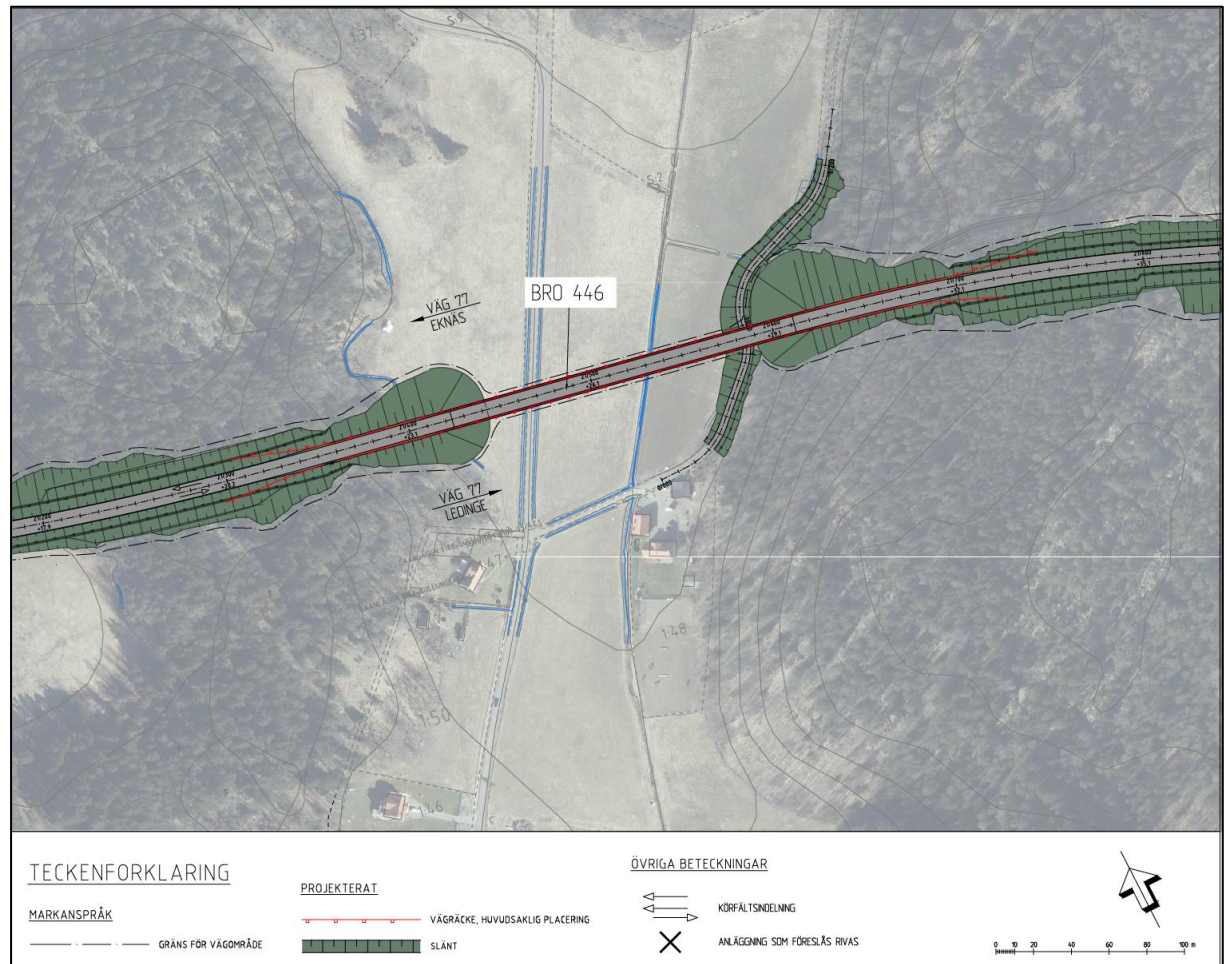
Vid Gullunge är topografin dramatisk med höga höjder och branta sluttningar. De höga höjderna som är skogb eklädda avgränsar ett långsmalt landskapsrum med nord-sydlig riktning i dalgången runt byn Gullunge. Den lägre terrängen i dalgången varierar i topografi med en höjdskillnad på cirka 10 meter från dalgångens djupaste och högsta del vilket skapar en böljande karaktär. Skogsbrynen i dalgångens sidor domineras generellt av lövträd och vid äldre tomter finns grova ekar.

Den nya vägen kommer att korsa dalgången på en cirka 14 meter hög bro i 5 spann, se Figur 22. Bron kommer att vara visuellt exponerad från närliggande bebyggelse och föreslås därför utformas med hög bearbetningsgrad, se Figur 23. De visuella sambanden i dalgången ämnas bevaras och bron ska ge ett luftigt intryck.

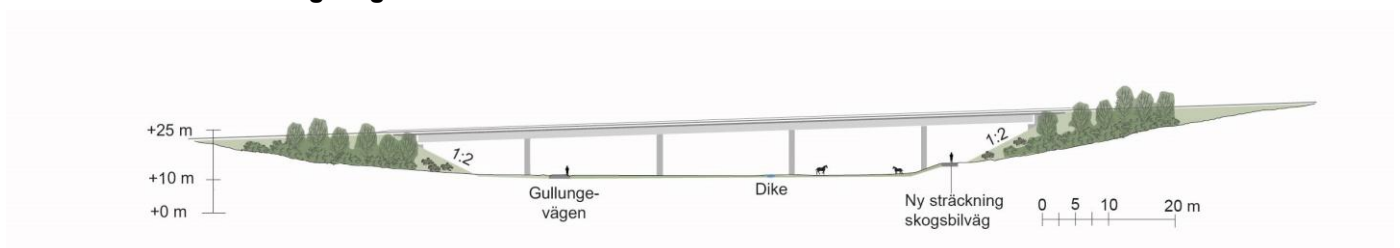
En skogshöjd norr om nya väg 77:s placering utgör en nyckelbiotop. De öppna delarna utgörs till stor del av betesmark. Genom dalgången löper Gullungevägen som förstärker rummets sydväst-nordostliga riktning. Vägen har bevarad äldre karaktär som bygata, är småskalig och slingrar sig fram i dalgången.

Biotopskyddade diken i dalgången ska bevaras. Befintlig jordbruksmark under bron ska återställas efter att bron är byggd. Befintlig skogsväg öster om jordbruksmarken ska behålla sin funktion och dras om på ett sådant sätt att den följer dalgångens östra släntfot och inte fragmenterar jordbruksmarken.

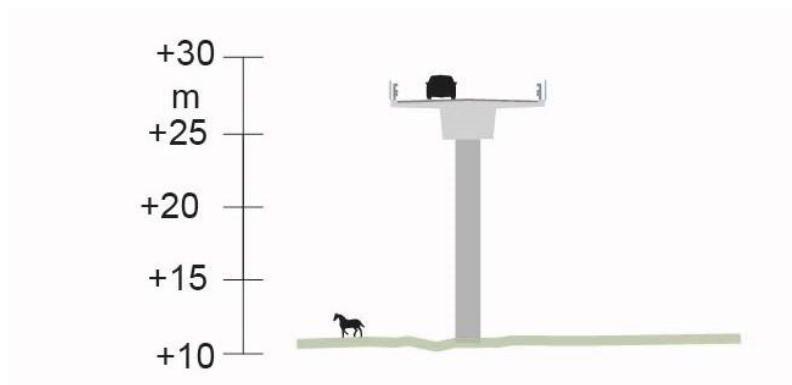
Brokoner som utförs med släntlutning 1:2 möjliggör samma typ av växtlighet som planeras för anslutande vägsränlor. Den östra brokonen anpassas in till befintlig topografi och ska smälta in i dalgångens östra slänt. Brokoner ska anpassas till omgivande natur genom stödplantering av för området förekommande arter.



Figur 21. Illustrationsplan över platsspecifik gestaltning Bro över Gullungevägen.



Figur 22. Längdsektion bro över Gullungevägen.



Figur 23. Tvärsektion bro över Gullungevägen.

4 Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med projektet har främst följande punkter identifierats som behöver studeras vidare och utredas i detalj i arbetet med förfrågningsunderlag samt under entreprenaden:

- Utformning av eventuellt suicidskydd på bro över Gullungevägen
- Belysning (Utredning om behov och möjlighet till belysning vid gång- och cykelportar samt vid övriga korsningspunkter. Det ska utredas med avseende på bland annat trygghet, kostnad, trafiksäkerhet och påverkan på fladdermöss)
- Detaljutformning och behov av förfining av de olika anläggningsdelarna (exempelvis brokoner, materialval och utrustning)
- Detaljutformning och val av räckestyp för sidoräcken och högkapacitetsräcken.
- Utformning av bergskärningar.
- Val av vegetation och skötsel.
- Skydd av befintliga träd under byggskedet, särskilt inom områden med platsspecifik gestaltning där de stora träden är av betydelse för landskapsbilden.
- Utformning av parallellvägar.
- Åtkomst och skötsel av ytor mellan vägar och av restytor.
- Fortsatt dialog med markägare om hur ytor kan brukas och om ägande- och skötselfrågor.

5 Källor

Under arbetet med PM Gestaltungsprogram har följande PM och dokument, som också tas fram under arbetet med vägplanen under 2026, använts som källor:

- PM Integrerad landskapskaraktärsanalys
- Planbeskrivning, skede samrådshandling
- Plan- och Illustrationskartor
- Miljökonsekvensbeskrivning
- PM Byggnadsverk
- PM Vägutformning
- Barnkonsekvensanalys (BKA)
- Naturvärdesinventering. Med bilagor.
- PM Kulturarvsanalys.
- Kulturhistorisk byggnadsinventering, väg 77 Eknäs Ledinge, Norrtälje kommun, Stockholms län.

5.1 Övriga källor

Lantmäteriet, 2026. Min karta karttjänst,

<https://minkarta.lantmateriet.se/>

Länsstyrelsen i Stockholms län, 2026. WebbGIS karttjänst. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183>

Naturvårdsverket, 2026. Skyddad natur karttjänst.

<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Skogsstyrelsen, 2026. Skogens pärlor karttjänst.

<https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>

Sveriges geologiska undersökning (SGU). Jordartskarta 1:25 000 – 1:100 000.

Trafikverket, 2020, *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar*, ILKA, TRV Publ 2020:072

Trafikverket, 2020, SAMRÅDSHANDLING Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa. Delen Eknäs – Tpl Ledinge. Val av lokalisering 2020-11-09

Trafikverket, 2020. PM Gestaltungsprogram, Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa. Delen Eknäs – Tpl Ledinge. 2020-11-09

Trafikverket, 2022. PM Gestaltungsavsikter – Väg 77 Eknäs-Ledinge, 2022-12-21

Trafikverket, 2022. PM Landskapsanalys – Tillhörande samrådsunderlag Väg 77 Eknäs-Ledinge, 2022-12-21

Trafikverket, 2024. PM Lantbruksutredning, Vägplan, väg 77 Eknäs-Ledinge, Norrtälje kommun, Stockholms län. 2024-04-16.

Trafikverkets webbplats för projektet, läst mars 2026,
<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan/vag-77-eknas-ledinge/>

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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