

Samrådsredogörelse

Väg 77, Eknäs–Ledinge

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan

Datum: 2026-08-10

Handlingsnummer: 4C020003



Trafikverket

Postadress: Trafikverket 172 90, Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 77, Eknäs – Ledinge

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-08-10

Ärendenummer: TRV 2021/73081

Kontaktperson: Mattias Broberg, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd, Förstudie Väg 77 Länsgränsen – Rösa förbi Rimbo, 2012-12-21	7
3.2 Samråd, val av lokaliseringsalternativ länsgränsen – Rösa, 2015-03-13 (revidering 2016-11-30)	8
3.2.1 Samråd, Väg 77 Etapp 2, Eknäs – Salmunge delen Uppsala länsgräns- trafikplats Rösa, 2019-06-13	9
3.3 Samråd val av lokalisering Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa, 2020-11- 09	9
3.4 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2023	10
3.4.1 Samråd med berörd kommun	12
3.4.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	17
3.4.3 Samråd med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda	29
3.5 Samråd vid utformning av planförslaget	41
3.5.1 Samråd med berörd länsstyrelse	41
3.5.2 Samråd med berörd kommun	46
3.5.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda	46
3.5.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	113

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket. De tidigare samråden finns diarieförda under ärendenummer TRV 2012/25997 och TRV 2014/ 96335. Samråd som skett 2023 och senare finns diarieförd under ärendenummer TRV 2021/73081. I diariet listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar, mailkonversationer, brev med mera med datum och diarienummer eller dylikt som gör handlingarna spårbara.

1 Sammanfattning

Samrådsredogörelsen omfattar allt samråd för vägplan för väg 77, mellan Eknäs och Ledinge, Norrtälje kommun i Stockholms län. För att uppnå bättre trafiksäkerhet vill Trafikverket anlägga väg 77 i en ny sträckning. Befintlig väg inom Stockholms län har låg standard och sett till vägkategorin låg högsta tillåtna hastighet.

En förstudie för väg 77, delen länsgränsen-Rösa, upprättades 2012. Förstudien utgjorde det första steget i den tidigare formella vägplaneringsprocessen som ersattes av den nuvarande planläggningsprocessen i januari 2013.

En samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ för väg 77, delen länsgränsen-Rösa, upprättades 2015-03-13 med revidering 2016-11-30. I samrådshandlingen redovisades åtta alternativ förbi Rimbo och tre alternativ förbi Finsta.

En vägplan med status samrådshandling var ute på samråd sommaren 2019, och mötte starka synpunkter. Länsstyrelsen Stockholms län ifrågasatte planförslagets nytta, ställde mot planförslagets stora påverkan på känsliga värden. Efter samrådet avbröt Trafikverket arbetet med planförslaget.

Tidigare planerades tre vägplaner för väg 77 inom Stockholms län. I augusti 2019 inledde Trafikverket ett arbete att ta fram en ny lösning för etapp 2 som även påverkade etapp 3. Den förändrade inriktningen innebar att den tredje sträckan fram till trafikplats Rösa inte längre var aktuell att bygga. Trafikverket valde att endast studera korridorer för ny vägdragning där framtida väg 77 ansluter till E18 via trafikplats Ledinge. Detta studerades i samrådshandlingen Val av lokalisering. Totalt studerades nio delkorridorer och i den samlade bedömningen valdes sex korridorer till ett gemensamt korridorområde, som studerades vidare till ett samrådsunderlag.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har ett samråd skett under perioden 19 april-17 maj 2023 med enskilda, organisationer och myndigheter som är särskilt berörda. Totalt 47 yttranden som berör samrådsunderlaget har inkommit från myndigheter, fastighetsägare, verksamheter och föreningar. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Inkomna yttranden och synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Nu pågår arbete med Samrådshandling och under försommaren 2025 hade Trafikverket ett samrådsmöte på orten om vägsträckan.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt antas beröras av projektet.

I samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2023 har samrådsunderlaget skickats till Norrtälje kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under perioden 19 april-17 maj 2023. Under denna period fanns det möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

Även allmänhet och andra intressenter bjöds in via annons i Norrtälje tidning och Post- och inrikes tidningar 19 april 2023. Handlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 19 april 2023

I samrådet inför samrådsmöte på orten i maj 2025 bjöds de som antas bli berörda av direkt markanspråk bjöds in via brev. Övriga fick inbjudan via annons i tidningen. Handlingar som visades på mötet har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida från 26 maj 2025.

3 Samråd

3.1 Samråd, Förstudie Väg 77 Länsgränsen – Rösa förbi Rimbo, 2012-12-21

En förstudie för väg 77, delen länsgränsen-Rösa, upprättades 2012. Förstudiens syfte var att utgöra underlag inför fortsatt arbete med förbättring eller ombyggnad av väg 77 och åtgärder inom Rimbo tätort. Förstudien utgjorde det första steget i den tidigare formella vägplaneringsprocessen. Denna ersattes av den nuvarande planläggningsprocessen efter att en ny lagstiftning för planering och byggande av väg och järnväg trädde i kraft den 1 januari 2013.

Samrådsmöten med länsstyrelsen, Norrtälje kommun, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och allmänheten har genomförts i förstudien under tiden 20 september 2012 - 30 oktober 2012. Vid samrådsmötet med allmänheten 11 oktober 2012 deltog även företrädare för föreningar och organisationer i området. Efter samrådsmötet med allmänheten fanns möjlighet att lämna skriftliga synpunkter. Vidare har kontakter via telefon och mail tagits med övriga intressenter, t.ex. Stockholms Hamnar.

Efter genomförda samrådsmöten och inkomna skriftliga synpunkter togs en remisshandling av förstudien fram och sändes ut på remiss under perioden 19 november till 14 december 2012. Förstudien skickades till Norrtälje kommun, länsstyrelsen, SL, LRF Norrtälje kommungrupp samt arbetsgruppen Riksintresset AB82. Alla utom länsstyrelsen inkom med remissynpunkter.

I samrådet framfördes flera synpunkter angående kultur- och naturmiljöer i området och hur vägen bäst dras för att inte skada dessa. Vidare lyftes frågan om gående och cyklisters förutsättningar, bland annat angående möjligheten att ta sig till busshållplatser längs vägen och hur vägens barriäreffekt kommer att påverkas av en ändrad dragning. I samrådet lyftes även frågan om förbättringsåtgärder som kan genomföras innan en ny väg byggs. För de två korsningarna som finns mellan väg 77 och väg 280 förespråkades erforderliga åtgärder av bl.a. Norrtälje kommun. Angående hastigheten på vägen ansåg de flesta att 80 km/tim var tillräckligt. Länsstyrelsen ville dock se en samhällsekonomisk bedömning mellan 80 och 100 km/tim och Norrtälje kommun förordade 100 km/tim mellan Rimbo och Rösa samt mellan Rimbo och länsgränsen.

Detta vägprojekt har av länsstyrelsen bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan enligt beslut 2013-03-14.

Samrådsredogörelsen i sin helhet med de inkomna synpunkterna redovisas i Bilaga 1.

3.2 Samråd, val av lokaliseringsalternativ länsgränsen – Rösa, 2015-03-13 (revidering 2016-11-30)

En samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ för väg 77, delen länsgränsen-Rösa, upprättades 2015-03-13 med revidering 2016-11-30. I samrådshandlingen redovisades åtta alternativ förbi Rimbo och tre alternativ förbi Finsta.

Löpande samråd har skett i projektet Väg 77 Länsgränsen-Rösa under skedet att ta fram en samrådshandling för val av alternativ. Den 27-29 januari 2015 hölls samrådsmöten i Finsta, Rimbo respektive Gottröra och den 31 januari hölls ett torgmöte i Rimbo i form av ett "öppet hus". Intresset var mycket stort och totalt deltog närmare 600 personer vid de fyra tillfällena. Vidare har separata samrådsmöten hållits med länsstyrelsen i Stockholms län, Norrtälje kommun, Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting samt Lantbrukarnas riksförbund.

Allmänheten har bjudits in till samråd via information i Norrtälje tidning, Trafikverkets hemsida, Post och Inrikes samt informationsblad som delats ut till boende och verksamma i Norrtälje kommun. Dessutom har särskild inbjudan sänts till myndigheter och organisationer som antas kunna bli berörda av projektet. Under projektets gång har totalt 218 skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner, organisationer och myndigheter. Norrtälje kommun och Länsstyrelsen i Stockholms län är exempel på myndigheter som har lämnat yttranden på samrådshandlingen och förordar vissa alternativ samt ger rekommendationer för fortsatt arbete.

Sammantaget är de flesta i huvudsak positiva till projektet och att standarden längs väg 77 förbättras. Många har synpunkter på de alternativa nya sträckningar som ingår i samrådshandlingen och pekar på olika för- och nackdelar som de olika alternativen innebär. Flera som bor längs de delsträckor där vägen föreslås förbättras i befintlig sträckning har synpunkter på det och anser att åtgärderna inte löser problemen. Bland annat är de oroliga för konsekvenserna av att den skyltade hastigheten höjs.

Många synpunkter har inkommit som berör delsträckorna där väg 77 passerar samhällena Gottröra, Rimbo och Finsta. Vid Gottröra motsätter sig många förbifartsalternativet då det skulle innebära att vägen tar

jordbruksmark i anspråk samtidigt som den skulle inkräkta på Gottröraslättens kulturlandskap. I de inkomna synpunkterna som berör Finsta motsätter sig många förbifartsalternativen då den södra förbifarten skulle inkräkta på högklassig jordbruksmark och gå i närheten av Skederids kyrka och den norra förbifarten skulle gå i närheten av Heliga Birgittas bönegrotta.

Flest synpunkter har inkommit på de olika sträckningsalternativen vid Rimbo. Många motsätter sig förbifartsalternativen då de anser att de medför stora intrång i natur- och friluftsområden samt områden med stora kulturhistoriska värden. Generellt förespråkas de norra alternativen av de som är emot de södra förbifarterna och vice versa.

Många pekar på förutsättningar och konsekvenser som redan beskrivs i samrådshandlingen. I vissa fall har dock ny information framkommit vilket medfört att handlingen har uppdaterats efter samrådet. På ett antal sträckor har dessutom korridoren breddats till följd av samrådssynpunkterna. På så sätt bibehålls flexibiliteten i nästa skede när väglinjen ska optimeras inom korridoren.

Samrådsredogörelsen i sin helhet med de inkomna synpunkterna redovisas i Bilaga 2.

3.2.1 Samråd, Väg 77 Etapp 2, Eknäs – Salmunge delen Uppsala länsgräns-trafikplats Rösa, 2019-06-13

Samråd har genomförts på delsträckan Eknäs - Salmunge, i skede utformning av planförslag och MKB, upprättande av granskningshandling och fastställelsehandling. Samrådshandling upprättades tidigare i föregående skede, val av lokaliseringsalternativ för sträckan Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa, daterad 2015-03-13, reviderad 2016-11-30.

Under arbetet med vägplanen har samråd hållits med Länsstyrelsen i Stockholms län, Norrtälje kommun, Räddningstjänst, Polis, SLL (Stockholms läns landsting, kollektivtrafik), ledningsägare, enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt övriga intresserade.

Samrådsredogörelsen i sin helhet med de inkomna synpunkterna redovisas i Bilaga 3.

3.3 Samråd val av lokalisering Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa, 2020-11-09

Trafikverket beslutade 2017 att ta fram tre vägplaner för väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa.

I augusti 2019 beslutade Trafikverket om att ta fram en ny lösning för etapp 2. Detta innebar att etapp 3, sträckan fram till trafikplats Rösa inte längre var aktuell att bygga. Anledningen till omtaget är de synpunkter som inkommit till Trafikverket tillsammans med Trafikverkets egen utredning visar i att det sannolikt finns ett bättre alternativ som kan vara betydligt mer gynnsam för de boende och Norrtälje kommun.

I augusti 2020 genomförde Trafikverket en ny lokaliseringsutredning. Den nya inriktningen var att endast korridorer mot trafikplats Ledinge studerades vidare. Korridorer mot trafikplats Ledinge bedömdes ge tillräcklig uppfyllnad av projektmålen i denna samrådshandling – Val av lokalisering.

Under perioden 13 november – 17 december 2020 fanns samrådshandling – Val av lokalisering tillgänglig för granskning på Trafikverkets hemsida. På grund av rådande pandemi har inget öppet hus på orten genomförts. Annonsering genomfördes i Norrtälje tidning den 13 november 2020 samt i Post- och Inrikes Tidningar den 24 november 2020.

Samrådsredogörelsen, daterad 2021-03-15, redovisas i sin helhet med de inkomna synpunkterna i Bilaga 4.

3.4 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2023

I det inledande samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsunderlaget, daterat 2022-12-21, skickats till Norrtälje kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som antas särskilt beröras.

Ett uppdaterat samrådsunderlag har tagits fram och samråd har skett under perioden 19 april-17 maj 2023.

Även allmänhet och andra intressenter bjöds in via annons i Norrtälje tidning och Post- och inrikes tidningar 19 april 2023. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 19 april 2023.

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/165884b6cbe3418a8927b9d9d98d8712/samradsunderlag-vag-77-eknas---ledinge.pdf>

Trafikverket har inbjudit Länsstyrelsen Stockholms län att lämna synpunkter i samrådet, men Länsstyrelsen har avböjt. Länsstyrelsen avser istället att inkomma med eventuella synpunkter i samband med att Länsstyrelsen fattar beslut om betydande miljöpåverkan.

Beslut om projektet Väg 77 sträckan Eknäs - Ledinge kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har 2023-12-11 beslutat att åtgärder enligt rubricerat förslag till vägplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I sitt beslut skriver Länsstyrelsen att det är viktigt att i kommande arbete försöka minimera påverkan på jordbruksmark och jordbruksnäringen. Möjligheten att bruka den mark som kommer finnas kvar i anslutning till väg 77 är av största vikt för att bevara möjligheterna till livsmedelsproduktion i området. Vid vägprojekteringen är det viktigt att beakta tillgängligheten till åkrar och betesmarker samt att undvika fragmentering av jordbruksmark.

Innan vägen projekteras behövs arkeologiska utredningar, för att ta reda på om det finns fornlämningar som hittills inte varit kända. Vid den arkeologiska utredningen som genomfördes 2020 påträffades 33 boplatslägen. I dessa områden är det stor risk för att det kan finnas lämningar som är dolda under mark. Även vid utredningen 2015 påträffades boplatslägen. Trafikverket behöver kontakta Länsstyrelsen i god tid för inför detta utredningsarbete som ombesörjs av Länsstyrelsen. Trafikverket behöver beakta och arbeta in resultatet av utredningen i miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

I skogsområdet öster om Gullunge finns flera näraliggande intressanta äldre barrnatturskogar. Trafikverket behöver noggrant utreda hur vägen ska anläggas för att göra ett så litet intrång som möjligt i den samlade arealen barrnatturskogar. Det är viktigt att i största möjliga mån inte störa sambanden mellan delområdena.

Mellan Svartkärret och Ladängen finns betydelsefulla förekomster av den starkt hotade rödlistade hagmarksväxten fältgentiana. Det är sammantaget angeläget att vägprojektet undviker påverkan på denna hagmarksväxt.

Det är viktigt att projektet tidigt kartlägger förekomsten av skyddade arter och utreder hur att utlösa förbuden i artskyddsförordningen undviks. Eftersom inventeringarna behöver ske under lämplig säsong, är det viktigt att Trafikverket tidigt tar fram en plan för det.

Inom ramen för miljöbedömningen behöver Trafikverket klarlägga om och hur vägutbyggnaden kan påverka grundvattnet samt tillgången på dricksvatten.

Trafikverket behöver beakta definitionen av ett vattenområde, så att samtliga områden inkluderas i hydrologiska bedömningar.

Vid vattenskyddsområdet norr om Finnby behöver projektet beakta gällande skyddsföreskrifter.

Trafikverket bör beskriva vilken typ av förändring som blir nödvändig i markavvattningsföretag i relation till de förrättningsbeslut (tillstånd) som finns. Vidare bör det beskrivas hur eller om den utökade hårdgjorda ytan kan påverka flödena i markavvattningsföretagen.

Inom ramen för kommande miljöbedömning kommer Trafikverket att behöva klargöra och beakta följande:

- För bedömning av miljö kvalitetsnormer för vatten behöver Trafikverket utgå från relevanta kvalitetsfaktorer med underliggande parametrar och bedöma risk för äventyrande och otillåten försämring enligt 5 kap. 4 § miljöbalken.
- I sin bedömning av risk för spridning av föroreningar till yt- och grundvatten behöver Trafikverket utgå från gällande gränsvärden för Prioriterade ämnen och Särskilt Förorenande ämnen havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2019:25.
- Trafikverket behöver utöver 50-årsflöden även redovisa 100-årsflöden, samt överväga att dimensionera vägtrummor /broar utifrån detta dimensionerande flöde.
- Redovisa alla våtmarker som projektet påverkar och utgå från Naturvårdsverkets gällande definition av en våtmark från Våtmarksinventeringen.
- Trafikverket behöver utreda möjligheter till kompensation enligt 16 kap. 9 § MB för våtmarker som projektet eventuellt påverkar i och med vägsträckningen.

3.4.1 Samråd med berörd kommun

Norrtälje kommun har lämnat ett yttrande som omfattar ett dokument på fyra sidor och har sammanfattats i samrådsredogörelsen.

Norrtälje kommun står fast vid sitt yttrande från 2019-04-09 att vägens placering ska justeras söderut cirka 500 meter, från söder om Asplund till söder om Söderby, kallad LRF-korridoren. Detta för att vägen inte ska begränsa Rimbos utvecklingsmöjligheter, att värdefull åkermark ska besparas och kommunens vattenskyddsområde beskyddas.

I redogörelsen understryker Norrtälje kommun att de översiktsplaner som hänvisas till av Trafikverket inte längre är aktuella och har ersatts (2017 och 2018) innan Trafikverket ändrat riktning för projektet.

Kommunen hänvisar till yttrande (2020-12-10) under lokaliseringsutredningen där de efterfrågat analyser och underlag i syfte att jämföra olika korridorer med varandra. Trafikverket har inte enligt kommunen utvecklat underlaget från tidigare samrådsremissen för val av lokalisering för eller på annat sätt delgett kommunen med svar på frågan. I lokaliseringsutredningen ska den så kallade LRF-korridoren ha avfärdats av Trafikverket med motiveringen att den inte ha utretts och att den inte leder till Ledinge.

Norrtälje kommun argumenterar för att LRF-korridoren ska utredas så att en jämförelse kan göras mot Trafikverkets plan med hänsyn till korridorernas trafiknytta och projektmål.

Kommunen påpekar att trafikanalysens prognos och ruttvalsfordelning är bristfällig. Detta eftersom bland annat andelar i olika reserelationer saknas. I Trafikverkets tidigare remitterade skrivelse (2019-01-28) medför LRF-korridoren en risk att Rimbotrafiken väljer att stanna på befintlig väg och därmed projektet får lägre samhällsekonomisk nytta. Norrtälje kommun menar att dra vägen till Ledinge resulterar i både en längre sträcka och längre restid vilket utgör en större risk för den samhällsekonomiska nyttan.

Norrtälje kommun anser det problematiskt med en 1+1 väg där högsta tillåtna hastighet 80 km/tim när en stor andel av trafiken klassas som tung trafik. Kommunen påpekar att den hybridvariant till 2+1 väg med omkörningssträckor som diskuterats med Trafikverket inte är utredd eller presenterad i remitterat underlag. Om inte diskuterad variant kan förverkligas vill kommunen att vägen uppgraderas till 2+1 väg för 100 km/tim.

En annan brist enligt kommunen i de remitterade underlaget är att kartor med vägens linjesträckning saknas.

Kommunen anser att en platsspecifik lösning för korsning av järnvägsreservatet söder om Rimbo ska tas fram. Det efterfrågas att väg 77 ska anpassas så att järnvägen kan återbyggas utan kostnader för planskildhet.

Åtgärder på befintlig väg

Norrtälje kommun anser att åtgärder på befintlig väg är nödvändiga, i synnerhet om ny sträckning dras till Ledinge, då en stor andel trafik riskerar att fortsatt använda befintlig väg 77. Särskilt lyfts korsningen väg 77 och 280 i Rimbo. Detta är i synnerhet viktigt för räddningstjänstens framkomlighet, då Rimbo brandstation ligger utmed väg 77/280.

Kommunen påpekar att en sådan åtgärd bör lyftas ur projektet och genomföras omgående.

Kommunen anser att väg 280 bör flyttas till en östlig förbifart eller att befintlig väg 77 ges ett sådant läge att tung trafik kan ledas förbi Rimbo utan att passera genom orten, som exemplifieras i det så kallade LRF-alternativet. Kommunen anser att detta är det bästa alternativet för att få ett helhetsgrepp om trafiksituationen och för att inte försvåra kommunens utvecklingsplaner.

Gång och cykel

Norrtälje kommun påpekar att gång- och cykeltrafik inte behandlas i samrådsunderlaget. Det påpekas att vägren samt gång- och cykelbanor längs befintlig väg 77 saknas vilket försvårar för oskyddade trafikanters framkomlighet. Detta problem kvarstår om en ny väg 77 anläggs.

Kommunen anser att Trafikverkets förslag att iordningställa banvallen inte är ändamålsenligt då denna används främst som rekreationsstråk och inte av boende som har dagliga resebehov, samt att bostäder ligger långt från denna vilket gör den otillgänglig. Norrtälje kommun efterfrågar fortfarande en stråk- och behovsanalys för oskyddade trafikanter så att platsspecifika anpassningar för åtgärder kan ske. Detta är i synnerhet viktigt för denna sträcka som har en högre koncentration boende.

Kommunen påpekar att gångfältet på bron över E18 i anslutning till Rösa trafikplats behöver uppdateras till gångbana med kantsten eftersom trafiksäkerheten på bron är bristfällig. Gångfältet används av pendlare som använder pendlarparkeringen i närheten, pendlarparkeringen har en beläggning på >90%.

Kollektivtrafik

Norrtälje kommun påpekar att Trafikverket inte behandlar kollektivtrafik i lokaliseringsutredningen eller samrådsunderlaget. Kommunen anser att LRF-korridoren är optimal för att utveckla kollektivtrafiken med avseende på restid och nya linjesträckningar. Kommunen konstaterar att det inte går att utveckla kollektivtrafiken om en ny väg 77 dras till Ledinge eftersom det inte finns några boende utmed sträckan och att vägen är en omväg mellan Norrtälje och Rimbo.

De linjer som kommunen vill utveckla är Norrtälje-Rimbo-Arlanda, samt ett nytt koncept för stomlinje 677. Kommunen anser att dessa gynnas bäst av att LRF-korridoren.

Trafikverkets kommentar

Det av Trafikverket föreslagna korridorområdet följer i stort sett samma sträckning som "LRF-korridoren" från Eknäs fram till korsningspunkten med väg 280. Där viker Eknäs-Ledinge söderut jämfört med "LRF-korridoren". Den av Trafikverket nu föreslagna korridoren torde därmed ha en ännu mindre påverkan på Rimbos utvecklingsmöjligheter än "LRF-korridoren".

Trafikverket tackar för informationen om översiktsplanerna. Trafikverket har deltagit som remissinstans i Norrtälje kommuns översiktsplaneprocess, och emotser aktuella underlag till sin fortsatta vägplaneprocess.

Det nu samrådade Samrådsunderlaget är en översiktlig handling, som håller ungefär samma detaljeringsgrad som tidigare samrådade Val av lokalisering. Materialet kommer att fördjupas och beskrivas mer ingående i kommande samrådshandlingsskede.

Trafikverket betraktar "LRF-korridoren" som en partsinlaga, och den har inte utretts på samma grunder som Trafikverkets framtagna handlingsalternativ. Dock medger Trafikverket att "LRF-korridoren" har vissa fördelar jämfört med Trafikverkets egna Eknäs-Salmunge-Rösa-alternativ som förkastades sommaren 2019. "LRF-korridorens" mindre påverkan på känsliga värden i avsnittet Eknäs-väg 280 har inspirerat Trafikverket, och nuvarande förslag Eknäs-Ledinge följer i stort "LRF-korridoren" dit. I avsnittet väg 280-Salmunge, leder "LRF-korridoren" väg 77 tillbaka till, och blir beroende av ett genomförande av den tidigare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" som 2019 bedömdes ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring bl.a Skederids kyrka. Trafikverket bedömer att nuvarande förslag Eknäs-Ledinge kan uträtta samma trafiknytta som "LRF-korridoren" men orsaka väsentligt mindre påverkan på känsliga miljöer, samt medföra 6 km kortare vägombbyggnad, med stora ekonomiska besparingar som följd. Trafikverket ser inget behov av att ytterligare studera "LRF-korridoren".

Den samhällsekonomiska nyttan av projektet klargörs i den kommande SEB (Samlad effektbedömning) med tillhörande klimatkalkyl som upprättas i kommande skede Samrådshandling.

Med en hastighetsgräns för 80 km/h ska både tung trafik och annan trafik hålla samma hastighet, varför behovet av omkörningssträckor minskar. Topografin gör dock att vissa delar blir backiga, med följden att den tunga trafiken kan ha svårt att hålla 80 km/h. Vilka platser som

eventuellt förses med stigningsfält utarbetas i kommande samrådshandling.

Dimensionering av väg för 100 km/h ställer högre krav på rakare och jämnare linjeföring. En mycket stor del av anslutningarna ("utfarter") måste tas bort och lösas med parallellt vägnät. En sådan väg blir ett större ingrepp i miljön och har en avsevärt högre byggkostnad. Mot bakgrund av den måttliga trafikmängden anser Trafikverket det omotiverat att bygga för 2+1 och 100 km/h.

I kommande samrådshandling görs en preliminär utformning av korsningspunkten mellan väg 77 och järnvägsreservatet. Väg 77 utformas så att ny järnväg inte omöjliggörs, men Trafikverket anser att planskild korsning mellan järnväg och väg 77 krävs.

Trafikverket noterar kommunens önskan att åtgärder genomförs på befintlig väg 77 och väg 280 i/invid Rimbo, samt i trafikplats Rösa. Pågående vägplan för väg 77 Eknäs-Ledinge kan ej innehålla de åtgärderna, istället tar Trafikverket med synpunkterna till de pågående dialogerna med kommunen om bland annat väg 280.

Räddningstjänsten ingår som remissinstans i Trafikverkets planläggningsprocess.

Trafikverket bedömer att start- och målpunkter för gående och cyklister längs den förordade sträckningen är få, och att behovet av att gå eller cykla längs den nya vägen blir litet. Vägen föreslås utrustas med breddade vägrenar för gående och cyklister, men att bygga exempelvis separerad gång- och cykelväg för sträckan bedöms inte rimligt. Större behov på eventuella lokala punkter längs sträckan kommer att klargöras i Samrådshandlingen.

Region Stockholms län är huvudman för kollektivtrafiken i regionen, och ingår som remissinstans i Trafikverkets planläggningsprocess för väg 77. Både befintlig väg 77 och ny väg 77 kommer att kunna trafikeras av kollektivtrafik. Trafikverket tar gärna del av utredningsmaterial som ligger till grund för kommunens slutsats om kollektivtrafikstråk längs LRF-korridoren.

Barnkonsekvensanalys har genomförts/ tagits fram för att behandla barnens behov och rörelser i området.

3.4.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Stockholm

Region Stockholm har tagit del av samrådsunderlaget och lämnade följande yttrande den 15 maj 2023.

Regionen saknar fortfarande projektmål som berör kollektivtrafik, det anses att detta saknas i den sammanvägda bedömningen.

Regionen ser positivt på en ombyggnation och upprustning av väg 77, under förutsättning att utbyggnaden också gynnar de hållbara transportslagen. Regionen anser att den utvalda lokaliseringskorridoren riskerar att bli helt utan positiv effekt för kollektivtrafiken då mål och resonemang inte förankras utifrån kollektivtrafikens behov.

Region Stockholm har idag en relativt omfattande busstrafik med tre linjer på befintlig väg 77 sträckan Rimbo-Norrtälje, bland annat en expresslinje Norrtälje-Rimbo-Uppsala. Region Stockholm avser fortsatt låta linjen gå via Rimbo, och det föreslagna vägalternativet medför därför längre restider från Norrtälje till Rimbo och Uppsala jämfört med övriga tidigare utredda vägalternativ.

Region Stockholm förutsätter att Trafikverket kommer verka för att befintlig väg 77 uppnår en god standard och att sträckans underhåll upprätthålls trots en ny vägdragning. Region Stockholm vill fortsatt belysa att korridoren för vägplanen passerar Roslagsbanans banvall mellan Kårsta och Rimbo. Inför den fortsatta vägplaneprocessen bör vägplanen beakta en framtida dragning av Roslagsbanan till Rimbo för att inte påtagligt försvåra och fördyra en eventuell framtida förlängning. Region Stockholm anser att förhållandet mellan en ny vägsträckning för väg 77 och Roslagsbanans banvall ska infogas i planhandlingen.

För att kunna göra den bästa avvägningen och hitta lösningar som stärker befintliga värden ser även Region Stockholm att Norrtälje kommuns kunskaper och synpunkter om lokala förhållanden bör tas tillvara på i det fortsatta arbetet.

Möte med Samhällsplanerare genomfördes 2022-10-07. Linje 677 (Norrtälje-Uppsala) går via väg 77 och kommer rimligen gå via Rimbo oavsett ny dragning, fångar upp resenärer till/från Rimbo. Det går två daglinjer och en nattlinje, 677 är den stora linjen på sträckan.

Prioriterat är att säkerställa att det fortfarande är möjligt att angöra Rimbo då det är primärt där trafiken kommer gå.

SLL vill ha möjlighet att köra på nya sträckan, men det finns inte någon utpekad linje som är tänkt att flytta dit. På lång sikt kan andra linjer vara aktuella. Viktigt att ha kvar valfrihet samt viktigt med framkomlighet.

Stombusstrafik till väg 288 därför viktigt att bussarna tar sig fram bra över väg 77.

SLL är gärna med som part i barndialogen om någon fråga kommer upp som kan påverka dem/där de kan ha inspel.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att införa projektmål som berör kollektivtrafik i projektet, och önskar en dialog med Region Stockholm om formulering av sådana.

Trafikverket emotser en dialog med Region Stockholms län i syfte att stärka den nya sträckningens fördelar för kollektivtrafiken. Trafikverket bedömer att den nya vägsträckningen kan ha fördelar för kollektivtrafiken även om kollektivtrafiken helt fortsätter att trafikera befintliga väg 77, eftersom genomfartstrafiken beräknas använda den nya vägsträckningen och belastningen på befintlig väg 77 minskar.

Trafikverket tackar för informationen om den fortsatta trafikeringen av befintlig väg 77, och vill påminna om att de tidigare utredda sträckningsalternativen funnits vara omöjliga att genomföra.

I kommande samrådshandling görs en preliminär utformning av korsningspunkten mellan väg 77 och järnvägsreservatet. Väg 77 utformas så att ny järnväg inte omöjliggörs.

Norrtälje kommun ingår som remissinstans i Trafikverkets planläggningsarbete för väg 77.

Tillägg 2026-06-10, Trafikverket kommer på kommande möten med Region Stockholm ta upp frågan om projektmål.

Fagerlids tomtägarförening

Fagerlids tomtägarförening representerar en majoritet av de fastigheter som är belägna i området söder om Långsjön mellan Adamsberg och Gökan. Yttrandet omfattar ett dokument på 27 sidor och har sammanfattats i samrådsredogörelsen.

Föreningen är emot en ny sträckning av väg 77 och anser att samhällsnyttan inte väger upp för de brister som kvarstår eller skapas med en ny väg.

Föreningen påpekar historiken kring väg 77 och en eventuell ny dragning och hur Trafikverket ändrat ställningstagande i frågan förut. Det anses att den dragning som nu föreslås är baserad på bristfälliga analyser.

Föreningen anser att 81 bostäder söder om Långsjön kommer påverkas negativt med avseende på boendekvalitet, det efterfrågas en djupare analys av detta i samrådshandlingen.

Föreningen påpekar att fler naturvärdesinventeringar bör upprättas innan beslut om lokalisering sker.

Föreningen påpekar att trafiken i och genom Rimbo inte kommer minska då många fordon har Rimbo som målpunkt och det befaras därför att andelen tung trafik kommer fortsätta öka även om en ny väg 77 anläggs. Det efterfrågas även att effekterna på Roslagsvägen utvärderas. Det anses att näringslivet i Rimbo påverkas negativt.

Då samhällsnyttan inte anses uppnås (enligt föreningen) påstår föreningen att vägen enligt Väglagen §13 inte kan byggas. Föreningen uppmanar Trafikverket att tillsammans med Norrtälje kommun omvärdera projektet med en ny väg förbi Rimbo.

Alternativt förslag

Vidare föreslår föreningen en helhetslösning för trafiken genom Rimbo. Föreningen påpekar att förslaget innebär förbättringar för bil-, gång- och cykeltrafik med goda möjligheter att återuppbygga järnvägen från Kårsta. Förslaget innebär att flytta väg 280 österut och skapa en ny östlig infart till Rimbo i enlighet med gällande översiktsplan för Norrtälje kommun. Detta anses leda till bättre trafikflöden i alla riktningar för både lokal trafik och genomfartstrafik. I och med detta bör Stockholmsvägen och Roslagsvägen omvandlas till lokalgator. Den östliga förbifarten kan i ett senare skede kompletteras med en nordlig förbifart för väg 77 vilket skulle ge ytterligare förbättringar för trafiken.

Tidigare förslag

Föreningen påpekar att Trafikverket ändrat sig flera gånger avseende en ny sträckning av väg 77. Detta har påverkat bland annat uppbyggnaden av bredbandsnät i området på grund av osäkerheter angående hur vägen kommer påverka infrastrukturen. Detta påpekas exemplifiera hur

samhällsbyggandet i Norrtälje skjuts på så länge sträckningen av denna väg är osäker.

Föreningen påpekar att Trafikverket förkastat LRFs förslag om en dragning med sydligare lokalisering för att trafik till och från Rimbo samhälle skulle välja den gamla vägen. Föreningen påpekar att även länsstyrelsen ifrågasatt varför allmänhetens intresse gällande jordbruksmark inte fått samma gehör från Trafikverket som när länsstyrelsen framförde sin rekommendation.

Vidare påpekar föreningen att Trafikverket saknar tillräckliga underlag för vägplanen vad gäller ändamålsenlighet, intrång och olägenheter; därmed går det inte att granska Trafikverkets argument. Det påpekas att de boende i området hade velat ha ett samrådsmöte och att det kan utföras online om pandemin är ett förhinder.

Beskrivning av området

Föreningen anser att Trafikverket missat beskriva flera samlade bebyggelser och därmed inte genomfört tillräckliga utredningar av konsekvenser för de boende i dessa bygder.

Minskade möjligheter för gång- och cykeltrafik samt instängningseffekter för människor och djur

Föreningen uttrycker en oro över att oskyddade trafikanter kommer tvingas korsa väg 77 för att ta sig till sina målpunkter, samt att eventuella viltstängsel ytterligare försvårar möjligheten att röra sig i naturen för människor och vilt. Det enskilda vägnätet kommer kapas på flera ställen och Trafikverket bör särskilt redogöra för hur boende söder om Långsjön och vid Fagerlid ska ta sig till och från Rimbo. Förslagets brister avseende förutsättningar för oskyddade trafikanter och instängningseffekter för människor och djur anses ha stor påverkan på projektmålet för tillgänglighet, säkerhet och trygghet, miljö samt hälsa.

Buller

Föreningen befarar att många fastigheter som tidigare varit opåverkade eller mycket lite påverkade av buller nu kommer ha så pass högt buller att de nationella riktvärdena för buller inte uppnås.

Vattenförsörjning

Samtliga fastigheter i föreningen har vattenförsörjning via brunn eller samfälligheterna och Norrtälje kommun planerar inte att förse området

med kommunalt VA. Föreningen anser att förslaget medför en stor risk för påverkan på vattentäkterna.

Ytvatten

Långsjön har dålig ekologisk och kemisk status. Flera åtgärder har satts in för att sjön ska uppnå god ekologisk status till år 2027. Föreningen påpekar att Trafikverkets förslag på ny väg 77 inte får påverka arbetet att återställa sjön.

Sjön Trehörningen som också är recipient av vägdagvatten bör också ha ekologisk och kemisk status i beaktning i hela processen.

Habitat och biotop

Det finns ett flertal fridlysta och eller rödlistade djur och växter i och kring områden runt de föreslagna vägkorridorerna. Det efterfrågas en plan på hur Trafikverket ska undvika området med fältgentiana i korridor 2.1. Det påpekas också att det saknas en fladdermusinventering. Bland annat har dammfladdermus och vattensalamander funnits i området vilka kan hotas av en ny väg. Det påpekas även att de inventeringar som refereras till i samrådsunderlaget är flera år gamla och ingen av dem täcker hela det område som vägplanens korridorer syftar till. Det efterfrågas även att det interna arbetsmaterialet gällande inventeringen i korridor 1.1. tillgängliggörs för allmänheten. Vidare poängteras att den 100 meter buffert från vägkorridoren som inventeringarna begränsas till bör utökas till 200 eller 500 meter. Det efterfrågas att naturvärdesinventeringar avseende biologisk mångfald görs om enligt SS 199000:2014 innan en vägkorridor väljs.

Samhällsnytta och näringsliv

Föreningen anser att trafikmängden enligt Trafikverkets egna prognoser kommer vara fortsatt hög genom Rimbo även om en ny väg 77 anläggs. Det befaras även att trafiken ökar ännu mer än vad prognoserna förutspår. Föreningen presenterar en uträkning på sträcka och tidsåtgång på befintlig väg 77 jämfört med en ny väg. Befintlig väg räknas vara 13,4 kilometer lång med tidsåtgång 13 minuter, en ny väg beräknas vara 15,4 kilometer lång med tidsåtgång 12 minuter. Föreningen påpekar att denna längre sträcka och marginella tidsvinst innebär att individer fortsatt kommer föredra att använda befintlig väg 77 även om en ny byggs. Föreningen påpekar även att många har målpunkter i Rimbo vilket ytterligare motiverar användningen av befintlig väg 77.

Föreningen anser vidare att näringslivet i Rimbo kommer påverkas negativt då passerande trafik kommer ha svårare att stanna till vid livsmedelsaffärer och restauranger, och många företagare i Rimbo har uttryckt oro för hur omdragningen av vägen kommer påverka deras verksamheter.

Kollektivtrafik

Föreningen påpekar att korridorerna går in på mark som också utgör reservat för Roslagsbanan vilket inverkar på möjligheterna att återuppbygga järnvägen. Föreningen påpekar vidare att säkerheten för användare av kollektivtrafiken måste beaktas på både befintlig väg 77 och den nya väg 77. Sammantaget anser föreningen att den nya vägens inverkan på kollektivtrafiken är ogynnsam.

2+1 väg

Föreningen påpekar att Norrtälje kommun kräver att den nya vägen ska byggas som 2+1 väg som är utformad för 100 km/tim. Föreningen anser att detta förslag är mycket ogynnsamt för området söder om Långsjön och att barriäreffekterna skulle vara för stora samt att utsläppen skulle öka väldigt mycket vilket strider mot projektmålen.

Av föreningen föreslagen alternativ sträckning

Föreningen menar att befintligt förslag som läggs fram i samrådshandlingen strider mot väglagen och innebär stora nackdelar för miljön. Därför föreslår föreningen en alternativ lösning som grundar sig på Norrtälje kommuns fördjupade översiktsplan för Rimbo, se nedan.



Bild 4. Steg 1 enligt Rimbo översiktsplan.



Bild 5. Steg 2 enligt Rimbo översiktsplan.



Bild 6. Steg 3 enligt Rimbo översiktsplan.

Figur 1. Föreningens förslag på alternativ lösning för väg 77. Bild från Norrtäljes fördjupade översiktsplan för Rimbo.

Trafikverkets kommentar

Samhällsnyttan i föreslagen sträckning kommer att klargöras i en samhällsekonomisk analys, så kallad "Samlad effektbedömning". När samrådshandlingen blivit mer detaljerad (preliminärt våren 2024) upprättas en sådan.

Skillnaden mellan sträckningarna från Eknäs till Rösä är förhållandevis små. Eknäs till Rösä via planförslaget Eknäs-Ledinge mäter 18,6 km. Befintlig väg genom Rimbo och Finsta till Rösä mäter 18,2 km men innehåller två väjningsplikter och flera partier med 50 respektive 70

km/h hastighetsgräns. "LRF-korridoren" (tolkad väglinje i korridormitt) mäter 18,2 km och innehåller en väjningsplikt.

Påverkan på enskilda bostadsfastigheter klargörs i kommande skede samrådshandling med bland annat tillhörande bullerutredning.

Trafikverket tackar för föreningens eget vägförslag.

Trafikverket följer den planläggningsprocess som föreskrivs enligt väglagen. I enlighet med den processen kommer samrådsmöten att ske i kommande skede samrådshandling (preliminärt hösten 2024).

Trafikverket instämmer med föreningens oro kring den nya vägens barriäreffekt. Det är ofrånkomligt att vägen får en påverkan på vilt, promenadstråk och det enskilda vägnätets funktion för den lokala trafiken. I kommande samrådshandlingsskede kommer Trafikverket att detaljera förslaget med hur varje väganslutning ska utföras. Syftet blir att på trafiksäkerhetens villkor försöka minimera barriäreffekten. Det kan gälla att placera broar över eller portar under den nya vägen för att behålla förbindelser mellan de båda sidorna, där så är lämpligt.

Trafikverket kommer att utföra en fastighetsvis bullerutredning i kommande skede "Granskningshandling". De fastigheter som ej beräknas klara riktvärdena kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder. Det är dock värt att notera att bostadshuset behöver ligga mycket nära vägen för att riktvärdena ska överskridas. Trafikverket instämmer dock i föreningens reflektion att den nya vägen kan komma att höras i områden som idag är tysta.

Trafikverket kommer att inventera de enskilda brunnar som kan tänkas komma att påverkas av projektet. De brunnar som påverkas kommer att åtgärdas eller ersättas.

Målsättningen är att den nya vägen inte ska påverka vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag. Vägdragvatten ska renas så pass mycket inom vägområdet, att det inte skadar kvaliteten i vattendragen som det till slut når. Den fortsatta planläggnings- och projekteringsprocessen kommer att utvisa vilka åtgärder som krävs inom det nya vägområdet för att säkerställa vattenkvaliteten.

Trafikverket följer sin rutin för NVI Naturvärdesinventeringar i projektet. Under sommaren 2023 respektive 2024 pågår noggrann kartläggning av vilka arter, och lokaler som kan tänkas bli påverkade av vägprojektet. Särskilt betydelsefulla eller känsliga fynd kan medföra att väglinjen flyttas för att minska påverkan.

En fladdermusinventering kommer att presenteras i senare skede Samrådshandling.

I kommande skede Samrådshandling görs en preliminär utformning av korsningspunkten mellan väg 77 och järnvägsreservatet. Väg 77 utformas så att ny järnväg inte omöjliggörs.

Vänsterpartiet Norrtälje

Vänsterpartiet Norrtälje beklagar fortsatt den valda dragningen av väg 77 i sträckningen Eknäs-Ledinge. De anser att Trafikverket uttrycker det olämpliga i dragningen på flera ställen i planbeskrivningen. Vänsterpartiet Norrtälje anser att det så kallade LRF-alternativet kan vara ett bättre alternativ än denna föreslagna vägplan.

Främst vill Vänsterpartiet lyfta den eventuella nyttan för boende och miljö- och naturargumenten mot den föreslagna dragningen av väg 77. De ifrågasätter om trafiken genom Finsta och Rimbo verkligen kommer minska i och med att den nya dragningen är några kilometer längre och därmed innebär en omväg.

Kollektivtrafiken kommer i detta förslag att fortsätta gå på befintlig vägsträcka för väg 77, vilket inte förbättrar någonting för de resenärer som fortfarande måste gå längs vägen för att ta sig till och från busshållplatserna. Detta förbättrar då inte heller arbetsmiljön för busschaufförerna som måste köra på samma smala väg såvida inte befintlig väg 77 breddas.

I förslaget till ny dragning av väg 77 finns stora delar av nästan helt oexploaterade mark-, skog- och vattenmiljöer där en ny väg, förutom att inkräkta på dessa delvis orörda områden, även bildar en barriär som bidrar till att djur begränsas att vandra och sprida sig i landskapet. Flera viktiga naturskogar som skyddats som naturreservat kommer att påverkas samt flertalet nyckelbiotoper berörs också. Flera platser med rödlistade arter av fladdermöss kommer att påverkas negativt av en vägdragning genom Smedsmora, Rö, Gullunge med flera orter fram till Ledinge trafikplats.

Av de projektmål som har satts upp för väg 77 anser Vänsterpartiet Norrtälje att det bara är ett fåtal som kan uppfyllas i och med den nya dragningen.

- Vägen ska utgöra en effektiv och tillförlitlig gods- och pendlingsväg – kan delvis hållas med om.

- Vägen ska utgöra en trafiksäker förbindelse – så till vida att du inte är gående, cyklist eller ridande.
- Buller och vibrationer ska minska för boende utefter vägen – möjligtvis i Finsta och Rimbo men knappast för de nya fastigheter som blir berörda.
- Naturmiljöns värden ska hanteras hållbart – knappast reellt med det nya förslaget till dragning.
- Kulturmiljöns värden ska hanteras hållbart – knappast reellt med det nya förslaget till dragning.
- De naturresurser som finns i området ska hanteras på ett hållbart sätt – knappast reellt med det nya förslaget till dragning.
- Vägen ska anpassas till omgivande landskap – ska detta mål uppfyllas så blir vägen minst lika slingrande som befintlig väg 77.

Sammantaget anser Vänsterpartiet Norrtälje att följande miljömål kommer påverkas i betydlig omfattning: klimatpåverkan, giftfri miljö, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, god bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv.

I övrigt anser Vänsterpartiet Norrtälje även att verksamheterna för Denans ridanläggning och Ticksta motorstadion kommer att påverkas negativt och tillgängligheten försämrats avsevärt. Dessa båda verksamheter ligger i den skissade korridoren 3.1 och 3.2. Detsamma gäller verksamheterna i korridor 4.1, 4.2 och 4.3, med välbesökta och populära Växtplats Nybyn, turridningsverksamhet, körning med häst, hovslagare, jägare och jordbrukare vars verksamheter kommer att påverkas. Även Gullunge by där hönsen idag går lösa på byvägen och utgör ett idylliskt inslag.

Järnvägsreservatet för Roslagsbanans förlängning till Rimbo nämns överhuvudtaget inte i föreliggande samrådsunderlag och måste tas hänsyn till. Roslagsbanans förlängning ingår i regionens kollektivtrafikplan liksom i Översiktsplan för Norrtälje 2050 och FÖP för Rimbo. Det är mycket angeläget att arbetet med väg 77 samordnas med dessa planer som innefattar Roslagsbanan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket betraktar "LRF-korridoren" som en partsinlaga, och den har inte utretts på samma grunder som Trafikverkets framtagna handlingsalternativ. Dock medger Trafikverket att "LRF-korridoren" har

vissa fördelar jämfört med Trafikverkets egna Eknäs-Salmunge-Rösa-alternativ som förkastades sommaren 2019. "LRF-korridorens" mindre påverkan på känsliga värden i avsnittet Eknäs-väg 280 har inspirerat Trafikverket, och nuvarande förslag Eknäs-Ledinge följer i stort "LRF-korridoren" dit. I avsnittet väg 280-Salmunge, leder "LRF-korridoren" väg 77 tillbaka till, och blir beroende av ett genomförande av den tidigare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" som 2019 bedömdes ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka. Trafikverket bedömer att nuvarande förslag Eknäs-Ledinge kan uträtta minst samma trafiknytta som "LRF-korridoren" men orsaka väsentligt mindre påverkan på känsliga miljöer, samt medföra 6 km kortare vägombbyggnad, med stora ekonomiska besparingar som följd. Trafikverket delar därmed inte bilden av att "LRF-korridoren" preliminärt skulle vara en bättre lösning än Eknäs-Ledinge.

Skillnaden mellan sträckningarna från Eknäs till Rösa är förhållandevis små. Eknäs till Rösa via planförslaget Eknäs-Ledinge mäter 18,6 km. Befintlig väg genom Rimbo och Finsta till Rösa mäter 18,2 km men innehåller två väjningsplikter och flera partier med 50 respektive 70 km/h hastighetsgräns. "LRF-korridoren" (tolkad väglinje i korridormitt) mäter 18,2 km och innehåller en väjningsplikt.

Enligt Trafikverkets tidiga bedömningar från Val av lokalisering, kommer genomfartstrafiken att föredra ny väg 77. Trafikverket bedömer att en viss förbättring av kollektivtrafikens förutsättningar åstadkoms av att genomfartstrafiken flyttar till nya vägen. Eventuella åtgärder på befintlig väg 77 inryms inte i pågående planläggning, men beaktas för eventuella kommande projekt.

Trafikverket instämmer i synpunkten att den nya vägen medför en barriäreffekt. Kommande skede har som syfte att vägen ska utformas för att minimera vägens barriäreffekter, även om de ej helt kan elimineras.

Trafikverket följer sin rutin för NVI Naturvärdesinventeringar i projektet. Under sommaren 2023 respektive 2024 pågår noggrann kartläggning av vilka arter, och lokaler som kan tänkas bli påverkade av vägprojektet. Särskilt betydelsefulla eller känsliga fynd kan medföra att väglinjen flyttas för att minska påverkan.

En fladdermusinventering kommer att presenteras i senare skede.

Trafikverket kommer att studera de nämnda fritidsanläggningarnas anslutningar och förutsättningar noggrant i kommande skede Samrådshandling, med syfte att deras respektive verksamhet ska

påverkas så lite som möjligt av den nya vägen. Verksamheternas fastighetsägare kommer att ingå i planlägningsprocessen som remissinstans.

I kommande samrådshandling görs en preliminär utformning av korsningspunkten mellan väg 77 och järnvägsreservatet. Väg 77 utformas så att ny järnväg inte omöjliggörs.

Naturskyddsföreningen Roslagen

Naturskyddsföreningen Roslagen ifrågasätter och uttrycker oro över hur vägdragningen kommer att påverka känsliga områden och värdefulla naturvärden. Detta i synnerhet då flera områden beskrivs som känsliga för visuella barriärer, intrång och landskapsförändringar som kan påverka både den småskaliga karaktären och de kulturhistoriska sambanden.

Föreningen föreslår att alternativa vägdragningar bör undersökas som inte inkräktar lika mycket oexploaterad mark, särskilt förespråkas sträckan Eknäs-Rösa trafikplats som mindre störande för orörda områden och för att undvika att bli en barriär för djur. De noterar också att vissa områden innehåller skyddsvärda och rödlistade fladdermusarter som kan överge sina lokaler vid en vägdragning. De påpekar också att naturreservaten Gullunge och Gammelbyberg, inklusive deras naturskogar och nyckelbiotoper, samt Växtplats Nybyn kommer att påverkas negativt av den föreslagna vägdragningen.

Föreningen anser att förslaget till naturvärdesinventering är bristfälligt och att viktiga naturvärden och sällsynta arter kommer att påverkas av de föreslagna korridoralternativen. Föreningen anser att underlaget från Trafikverket undanhåller väsentlig information, vilket oroar dem inför den fortsatta processen med planering för en ny väg.

En redogörelse för hur klimatpåverkan ska minska med 50 procent i samband med projektet önskas. Föreningen undrar vidare om det kommer införas åtgärder som behåller orienterbarheten och förenklar för oskyddade trafikanter vid trafikplats Ledinge.

Föreningen motsätter sig genomförandet av den föreslagna vägplanen för väg 77 Eknäs-Ledinge.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har under lång tid undersökt olika sätt att bygga en ny väg 77 eftersom befintligt väg 77 är kraftigt olycksdrabbad. Området kring Rimbo är noga studerat i jakt på lämpligt utrymme för ny väg 77.

Sträckningen Eknäs-Ledinge tar visserligen oexploaterad mark i anspråk, men ger en långt mindre belastning på utpekade höga och känsliga natur- och kulturmiljövärden. Att bygga om väg 77 på endast exploaterad mark (dvs i befintlig sträckning) är inte lämpligt, eftersom en av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerheten är att leda om den tunga genomfartstrafiken utanför Rimbo tätort. Då krävs ofrånkomligt en ny sträckning av väg 77.

Trafikverket instämmer i synpunkten att den nya vägen medför en barriäreffekt. Kommande skede har som syfte att vägen ska utformas för att minimera vägens barriäreffekter, även om de ej helt kan elimineras.

Trafikverket följer sin rutin för NVI Naturvärdesinventeringar i projektet. Under sommaren 2023 respektive 2024 pågår noggrann kartläggning av vilka arter, och lokaler som kan tänkas bli påverkade av vägprojektet. Särskilt betydelsefulla eller känsliga fynd kan medföra att väglinjen flyttas för att minska påverkan.

*En fladdermusinventering kommer att presenteras i senare skede
Samrådshandling*

Trafikverket påminner om att projektet befinner sig i ett tidigt skede, och samrådsunderlaget är baserat på översiktliga inventeringar. I kommande skede Samrådshandling presenteras resultatet av de fördjupade inventeringar som genomförts sommaren 2023 och ska genomföras under våren 2024.

Klimatkalkyl upprättas i kommande skede Samrådshandling.

3.4.3 Samråd med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida för synpunkter. Totalt inkom 40 yttranden från allmänheten. Inkomna yttranden samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Liknande synpunkter har sammanfattats där så har varit möjligt.

Generella synpunkter och formalia

Det anses ha varit brist på kommunikation och fysiska möten från Trafikverkets sida. Det är svårt att hitta information om samråd och samrådstiden på Trafikverkets hemsida. Att samråden skett digitalt i kombination med Norrtäljes åldrade befolkning anses inte ha lyckats involvera alla kommunens berörda medborgare. Samrådstiden var under november-december, en period som inte inkluderade Norrtäljes

fritidsboenden. Samrådstiden hänvisas läggas under högsäsong enligt PBL.

Samrådshandlingen anses svårläslig för gemene man. Det efterfrågas att en detaljerad utformning av vägen ska visas istället för korridorer. Texterna i avsnitten 4.2 skulle kunna arbetas in i 4.6 och 4.7 för att förbättra sammanhanget. I vissa delar är förutsättningarna blandade med planerade eller tänkbara åtgärder.

Innehållet i avsnitt 5.3.4 påstås att inte beröra skyddade områden och naturvård, men i verkligheten påverkar vägkorridoren Gammelbybergs naturreservat och två nyckelbiotoper. Vissa fornminnen och historiska vägar har inte inkluderats i konsekvensanalysen.

För överskådlighetens skull vore det bra om samtliga underrubriker i avsnitt 5 fanns med i innehållsförteckningen, jämfört med detaljgraden i avsnitt 4.7.

Det efterfrågas att kommande miljökonsekvensbeskrivning [MKB] samt den naturvärdesinventering i fält som planeras hösten 2022 enligt avsnitt 5.4.3 redovisas offentligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket följer den i väglagen föreskrivna samrådsprocessen. I kommande skede Samrådshandling fördjupas samrådet. Underlagen detaljeras med avseende på påverkan på varje enskild fastighet, och de som antas bli direkt berörda blir aviserade med mer individuell kommunikation, såsom brevutskick med samrådsinbjudan samt inbjudan till samrådsmöte.

Inför kommande skede Samrådshandling ser Trafikverket över om projektets webbplats kan struktureras ännu bättre för ökad tydlighet.

Trafikverket tackar för synpunkten och ser över orienterbarheten i kommande dokument.

I kommande skede Samrådshandling redovisas resultatet av gjorda inventeringar. Miljökonsekvensbeskrivning upprättas med tillhörande samrådsprocess helt enligt föreskrivet. För bästa integrering i vägplanearbetet sker det ungefär parallellt med kommande skede Samrådshandling.

Alternativa lösningar för befintlig väg 77

I de inkomna yttrandena finns en enighet om att nuvarande väg 77 behöver förbättras, men att en ny väg i föreslagna korridorer inte anses vara rätt lösning. Sträckan som är aktuell i dagsläget var även aktuell år 1998 men avfärdades då på grund av samhällsekonomiska skäl och höga naturvärden i de nu föreslagna korridorerna, därför ifrågasätts varför sträckan har aktualiserats igen. Flera yttranden påpekar att Norrtälje kommun, länsstyrelsen och Lantbrukarnas riksförbund [LRF] motsatt sig vägsträckningen som Trafikverket föreslår.

En utförligare förklaring om varför LRFs förslag avfärdats efterfrågas.

Flera synpunkter påpekar att nuvarande sträckning av väg 77 istället bör breddas där det är möjligt och att cirkulationsplatser implementeras där det går. Där breddning inte är möjligt bör hastigheten ses över. Två alternativa lösningar som lyfts är förbifart Rimbo och tunnel under Rimbo.

En del frågor rörande huruvida aktuell Trafikverkets basprognos för ökad vägtrafik till 2040 samt hur denna motsätter sig klimatmålen har lyfts. Samrådshandlingen beskriver att vägen kommer att dimensioneras för trafikmängden enligt prognosen 2040. De ytterligare skärpta klimatmålen från EU 2020 och dess påverkan på trafikmängden anses inte ha berörts i samrådshandlingen.

Trafikverket uppmanas ta hänsyn till Norrtälje kommuns vilja och omvärdera den föreslagna vägsträckningen för att bevara värdefull natur och kulturvärden för framtiden. Flera yttranden uttrycker upprördhet över att se korridorer som löper nära kyrkogårdar, kulturarv och naturreservat.

Flera synpunkter anser att Trafikverket bör analysera möjligheten att förbättra väg 76 för att gynna tung trafik norrifrån som ska till Kapellskär. Enligt Trafikverket skulle mycket av den tunga trafiken kunna undvika väg 77 genom att använda väg 76 mellan Gävle och Norrtälje.

Det påpekas att väg 77 används som genomfartsväg till och från Kapellskär hamn, som är ett riksintresse för Sjöfartsverket. Andra hamnar med riksintresse har fri väg till motorvägar och järnvägsförbindelser, medan Kapellskär hamn saknar dessa fördelar. Därav kommer även frågan varför väg 77 betraktas som en regional fråga och inte får samma planering och resurser som hamnarna. En bättre redogörelse för hur trafiken från Kapellskär ska hanteras i framtiden efterfrågas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är medveten om att liknande alternativ omnämnts i tidigare planeringsansatser. Många av de rådande förutsättningarna har med tiden kommit att värderas annorlunda och preliminärt är sträckningen Eknäs-Ledinge nu lönsam. Kommande "Samlad effektbedömning SEB" kommer att klargöra om sträckningen är lönsam eller inte.

Trafikverket betraktar "LRF-korridoren" som en partsinlaga, och den har inte utretts på samma grunder som Trafikverkets framtagna handlingsalternativ. Dock medger Trafikverket att "LRF-korridoren" har vissa fördelar jämfört med Trafikverkets egna Eknäs-Salmunge-Rösa-alternativ som förkastades sommaren 2019. "LRF-korridorens" mindre påverkan på känsliga värden i avsnittet Eknäs-väg 280 har inspirerat Trafikverket, och nuvarande förslag Eknäs-Ledinge följer i stort "LRF-korridoren" dit. I avsnittet väg 280-Salmunge, leder "LRF-korridoren" väg 77 tillbaka till, och blir beroende av ett genomförande av den tidigare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" som 2019 bedömdes ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka. Trafikverket bedömer att nuvarande förslag Eknäs-Ledinge kan uträtta minst samma trafiknytta som "LRF-korridoren" men orsaka väsentligt mindre påverkan på känsliga miljöer, samt medföra 6 km kortare vägombyggnad, med stora ekonomiska besparingar som följd. Trafikverket ser inget behov av att ytterligare studera "LRF-korridoren".

Trafikverket tar fram och använder sig av basprognoser som utgör underlag för Trafikverkets samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna och används för dimensionering av infrastrukturprojekt. Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster samt antaganden utifrån från vår historia, forskning, studier, fakta, politik och vad vi vill uppnå.

Klimatkalkyl upprättas i kommande skede Samrådshandling.

En av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerheten är att leda om den tunga genomfartstrafiken utanför Rimbo tätort. Att bredda vägen genom Rimbo och öka flödet genom korsningspunkterna ökar framkomligheten (och hastigheten) för biltrafiken men förbättrar inte trafiksäkerheten, särskilt inte för andra trafikslag.

Tunnelalternativ är enormt kostsamma och orimliga hängett de trafikflöden som råder.

Trafikverkets uppdrag att omarbeta väg 77 för bättre trafiksäkerhet kvarstår. Projektet vidarebefordrar synpunkterna på transportpolitiken kring Kapellskär till projektets uppdragsgivare.

Synpunkter på korridorer för nya väg 77

Den nya sträckningen anses vara en omväg i ett större perspektiv för persontrafik oavsett om man ska till Uppsala, Norrtälje eller Stockholm vilket i sin tur skapar större emissioner eller att den nya vägen nyttjas mindre än förväntat. Det lyfts att en justering av befintlig väg 77 för att nå Norrtälje på kortast möjliga sträcka skulle vara en bättre lösning för att tjäna kommunens invånare. En bedömning av samhällsnyttan mellan de olika lokaliseringalternativen efterfrågas.

Flera yttranden uppmanar Trafikverket att det inte är lönsamt att ta värdefull mark i anspråk för en väg som inte används i önskad utsträckning. Därtill efterfrågar man även en prognos på förväntade trafikflöden på den nya vägsträckningen.

Trafikverket anses gå ifrån sin egen fyrstegsprincip, som innebär att först överväga åtgärder som påverkar behovet av transporter och resor innan man övergår till nyinvesteringar eller ombyggnadsåtgärder. Dessutom har det påpekats att den åtgärdsvalsstudie som hänvisas till i samrådshandlingen inte utförts på sträckan Eknäs-Ledinge utan Uppsala länsgräns-Rösa. Något som kan ses avvika från Trafikverkets fyrstegsprincip.

Det påpekas att de trafikprognoser som Trafikverket utgår från verkar innehålla trafikflöden som baseras på konstant trafikstockning i Rimbo. Det efterfrågas ytterligare redovisning hur flödena beräknas.

Det efterfrågas en redogörelse för hur befintliga vägar som kommer ansluta till en ny väg 77 kommer hanteras med avseende på väghållaransvar och driftansvar. Det påpekas även att fastigheter i närheten av den nya väg 77 kommer minska i värde.

Trafikverkets kommentar

Skillnaden mellan sträckningarna från Eknäs till Rösa är förhållandevis små. Eknäs till Rösa via planförslaget Eknäs-Ledinge mäter 18,6 km. Befintlig väg genom Rimbo och Finsta till Rösa mäter 18,2 km men innehåller två väjningsplikter och flera partier med 50 respektive 70 km/h hastighetsgräns.

Samhällsnyttan i föreslagen sträckning kommer att klargöras i en samhällsekonomisk analys, så kallad "Samlad effektbedömning". När samrådshandlingen blivit mer detaljerad (preliminärt våren 2024) upprättas en sådan.

I förberedelsearbetet inför att Trafikverket med grund i regional plan givit uppdrag åt projektorganisationen att bygga ny väg 77, har olika åtgärdsalternativ studerats. Ingen åtgärd i de tre lägre stegen har bedömts ge den måluppfyllnad som krävs, varför en åtgärd enligt steg 4 "Bygga nytt" har utsetts för projektet.

Trafikverket tar fram och använder sig av basprognoser som utgör underlag för Trafikverkets samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna och används för dimensionering av infrastrukturprojekt. Mätningar som genomförs på vägar utgör ingångsvärde i beräkningar.

Påverkan på enskilda och allmänna vägar, samt föreslagen utformning av deras anslutningar till ny väg 77 kommer att framgå i kommande skede Samrådshandling. Trafikverket har svårt att ha en detaljerad bild av hur varje enskilt vägavsnitt används, och delägarnas inspel under kommande samråd om vilka anslutningar som kan stängas eller flyttas är värdefulla.

Olycksstatistik

Flera synpunkter påpekar att nuvarande tillgänglig olycksstatistik pekar på att majoriteten av olyckor på befintlig väg 77 är personbilar. Det påpekas att den höga andelen olyckor därför kommer kvarstå även om tung trafik flyttas till en ny dragning av väg 77. Risk för mötesolyckor och viltolyckor kvarstår om körfälten inte är separerade eller har sidoräcken/viltstängsel. Det påpekas att även fartkameror, viltstängsel och bullerskydd kommer behövas längs vägen för att skydda bostäder, naturreservat och fauna. Sammantaget befaras det att säkerheten på en ny väg 77 inte kommer förbättras av att utformas som en landsväg med högsta tillåtna hastighetsgräns 80 km/tim.

Trafikverkets kommentar

Det stämmer att huvuddelen av olyckorna är personbilar, och att olyckorna ej helt elimineras av den nya vägen. Trafikverket bedömer dock att med ökande mängd tung trafik, kommer fler och fler av personbilarnas "avåknings" att riskera att resultera i kollisioner med tunga fordon, med svåra konsekvenser som följd. Den höga andelen tung

trafik utgör även en stor säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter genom Rimbo.

Enligt VGU (Vägar och Gators Utformning, riktlinjer för Trafikverkets vägar) behövs inte viltstängsel där dimensionerande hastighet är 80 km/h. En analys kommer ändå att göras om Eknäs-Ledinge ändå ska förses med åtminstone partiella viltstängsel.

Trafikverket instämmer i att bullerdämpande åtgärder kommer att behövas vid närliggande bostäder. Kommande bullerutredning definierar behovet i detalj.

ATK ("fartkameror") ingår inte som del i pågående projektet. Separat utredning längre fram avgör om behov av ATK finns.

Miljö, skyddade arter, vatten och buller

Flera synpunkter anser att Trafikverket inte har någon tydlig handlingsplan för att följa EU:s mål för biologisk mångfald i planeringen av den nya vägen. Detta ses som viktigt då den ekologiska aspekten anses inkräktas på mest i detta förslag. En tydligare redovisning av vägens långsiktiga nytta jämfört med den ekologiska hållbarheten efterfrågas.

Det påpekas att det finns många skyddsvärda objekt i närheten av de tänkta korridoralternativen, inklusive biotopskyddsområden, strandskydd, nyckelbiotoper, rödlistade växtarter och naturreservat. Korridorerna löper utöver detta mellan naturreservaten Gammelbyberg och Gullunge, som är närliggande varandra och bör betraktas som en biologisk enhet. Vikten av att skydda jordbruksmark, djur och natur betonas i flera synpunkter. Korridorerna 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 pekas ut som särskilt destruktiva för miljön. Rödlistade och skyddade växtarter som påpekas ha påträffats av författare till inkomna yttranden är till exempel blåsippa, korallrot, revlumner och knärot. Det efterfrågas även en redogörelse för skyddsvärda djurarter. Följande arter påpekas ha setts i området av allmänheten: brunbjörn, hasselsnok, snok, lodjur, havsörn, huggorm, trana, större vattensalamander, dovhjort, kronhjort, varg, skogshare, kopparödla/kopparorm och fladdermöss av flera olika arter.

Att Trafikverket inte redovisar inventeringar vad gäller vatten, våtmarker, vattenskyddsområden, grundvatten eller principer för hantering av dagvatten och skyfall har påpekats.

Den föreslagna vägdragningen påpekas även påverka vattenmiljöerna i sumpskogarna och vattendragen, vilket kan ha negativa konsekvenser för insektsbeståndet och fladdermössen. Förslaget ser också ut att gå rakt

genom en rullstensås som är en viktig färskvattenreservoar, vilket kan påverka brunnar i området. Flera yttranden påpekar att detta är en risk om nya väg 77 blir rekommenderad väg för farligt gods.

Det påpekas att vissa fornminnen och historiska vägar inte har inkluderats i konsekvensanalysen. Det finns farhågor om att dessa kan påverkas negativt av den planerade vägen.

Bullerfrågan anses påverka fler fastigheter än dem som är beskrivna i samrådsunderlaget. Det efterfrågas även en analys över hur trafikbuller kommer att påverka naturvårds- och rekreationsintressen. Det påpekas att trafikbuller kan räknas som "avsiktligt störande" enligt EU:s naturvårdsdirektiv och svenska artskyddsförordningen. Det pekas även på att Trafikverket bör utföra en konsekvensanalys för områden med intressant djurliv.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket instämmer i att en ny dragning av väg på oexploaterad mark oundvikligen får en påverkan på naturvärdena i omgivningen. En del i de flera omtagen och riktningsändringarna i projektet har kommit framför allt i dialogen med Länsstyrelsen Stockholms län, då Trafikverkets utredningar påvisat att påverkan på naturvärdena blir för stor. Föreslagen sträckning Eknäs-Ledinge bedöms preliminärt ha en mindre påverkan på de känsligaste värdena än tidigare förslag, men först efter att pågående NVI (Naturvärdesinventeringar) färdigställts (pågår sommaren 2023 och våren 2024) och tillhörande Miljökonsekvensbeskrivning upprättats, går konsekvenserna att bedöma.

En stor del av vägutformningsarbetet under hösten/vintern 2023/2024 handlar om att inrymma vägen på ett sätt som ger minsta möjliga påverkan på de värden som finns; naturvärden inklusive viltstråk, kulturmiljö, vatten, bostadsmiljöer och produktiv jordbruksmark.

Samtliga enskilda brunnar i och i närheten av den tänkta vägsträckningen inventeras, och de som påverkas kommer att åtgärdas eller ersättas.

Trafikverket påminner om att projektet befinner sig i ett tidigt skede, och samrådsunderlaget är baserat på översiktliga inventeringar. I kommande skede Samrådshandling detaljeras materialet ytterligare, samt kompletteras med inventeringar med avseende på kulturmiljö.

Trafikverket instämmer i att det preliminärt kan vara fler bostäder som kommer att antas bli berörda av buller. Under kommande skeden (senast i samband med kungörelse/granskning av vägplan) kommer fastighetsvis bullerutredning att presenteras. Där definieras bullerpåverkan som de åtgärder som föreslås erbjudas till respektive fastighet.

Trafikverket noterar inga naturvärden som kräver bulleråtgärder längs sträckan.

Kollektivtrafik

Det efterfrågas en djupare analys av hur kollektivtrafiken påverkas av den nya dragningen av väg 77. Det kan påverka resande skolbarn, studenter, pendlare till Rimbo, Uppsala, Norrtälje och även personer som arbetar på Arlanda och föredrar att resa kommunalt.

Inkomna synpunkter påpekar att nya hållplatser måste vara utformade ordentligt med avseende på djup och längd, plattformar, och anslutande gång- och cykelvägar. En djupare redogörelse för hur kollektivtrafiken beaktas på nuvarande väg 77 efterfrågas också. Det efterfrågas även ett helhetsgrepp om hållplatserna längs befintlig väg 77 så att dessa förses med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Trafikverkets kommentar

Region Stockholms län är huvudman för kollektivtrafiken i regionen, och ingår som remissinstans i Trafikverkets planläggningsprocess för väg 77. Både befintlig väg 77 och ny väg 77 kommer att kunna trafikeras av kollektivtrafik.

Det blir upp till Region Stockholms län att avgöra hur kollektivtrafiken ska trafikera ny respektive befintlig väg 77.

Anpassning av busshållplatser på befintlig väg 77 kan inte inrymmas i pågående vägplan för ny väg 77, men däremot bli föremål för separat projekt. Samtliga eventuella hållplatser Region Stockholms län anvisar längs ny väg 77 kommer att anläggas enligt gällande tillgänglighets- och trafiksäkerhetskrav.

Fritid och föreningsliv

Flera synpunkter anser att det blir svårare att nå Rö IP och stallen i området med en ny väg 77 och att användningen av dessa påverkas negativt. Det anses att detta kan begränsa barns möjligheter att delta i

idrottsaktiviteter och därmed påverka deras fysiska och sociala hälsa negativt.

Denans gård har omfattande hästverksamhet och är även genbank för jämtgetter som är en hotad husdjursras. Inkomna synpunkter anser att deras verksamhet påverkas negativt av en ny väg i dess närhet.

Den föreslagna sträckningen anses påverka Motorklubben Rimbos verksamhet. Motorklubben håller rallytävlingar på Finnbyvägen och Gökan som kommer påverkas av en ny väg 77.

Sammantaget anses att den tunga trafiken som kommer uppstå längs en ny väg 77 kommer störa bondgårdar, stall, friluftsliv och föreningar i närheten. Barn som ska ta sig till skolan och vänners hem kommer även behöva korsa en trafikerad väg som befaras sakna säkra passager och belysning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att studera de nämnda fritidsanläggningarnas anslutningar och förutsättningar noggrant i kommande skede Samrådshandling, med syfte att deras respektive verksamhet ska påverkas så lite som möjligt av den nya vägen. Verksamheternas fastighetsägare kommer att ingå i planläggningsprocessen som remissinstans.

Pågående vägplaneprojekt har begränsade resurser för anläggande av separata gång- och cykelvägar. Däremot kan det bli aktuellt med broar över/portar under väg 77 för det enskilda vägnätet. Med en genomtänkt placering av broar/portar kan förutsättningarna för fritidsanläggningarna behållas så bra som möjligt. Kommande skede Samrådshandling kommer att definiera var broar/portar föreslås.

Rimbo

Det nya förslaget anses isolera Rimbo vilket minskar kundunderlaget för ortens verksamheter.

Det påpekas att tunga transporter längs befintlig väg 77 även går till och från Hallsta pappersbruk via väg 280 genom tätorten Rimbo. Oavsett om de ansluter via befintlig väg 77 eller en ny sträckning så passerar dessa tunga fordon genom Rimbo med kvarstående buller och vibrationer.

Då den nya väg 77 blir längre än befintlig väg 77 befarar man att tung trafik kommer fortsätta färdas genom Rimbo som utgör en kortare sträcka.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar inte uppfattningen att Rimbo blir isolerat. Den nya väg 77 beräknas attrahera endast genomfartstrafiken. All trafik som har ärende in i Rimbo kommer fortsättningsvis att kunna nå Rimbo via befintliga vägnätet lika bra som idag eller bättre (eftersom genomfartstrafiken ej går kvar där).

Trafikverket delar uppfattningen om att en mängd tung trafik kommer att gå kvar genom Rimbo. Förutom nämnd trafik kommer avfallshämtning, byggtrafik, varuleveranser och kollektivtrafik att utgöra den tunga trafik som fortsatt trafikerar befintlig väg 77.

Enligt Trafikverkets beräkningar och dialog med transportföretagen, kommer den tunga genomfartstrafiken att använda föreslagen ny väg 77. Även om sträckan blir marginellt längre, så byggs ny väg 77 för jämn hastighet utan stopp ända ut på motorvägen, vilket innebär att restid, arbetsmiljö och bränsleåtgång kan minskas. Kommande analyser i senare skede klargör om antagandena är riktiga.

Finsta

Det påpekas att tillgängligheten inte kommer att förbättras för dem som bor i Finsta och andra områden längs den gamla sträckningen av väg 77. Samtidigt anser vissa yttranden att tillgängligheten kommer bli ytterligare sämre med en ny väg 77.

Trafikverkets kommentar

Visserligen kommer vägdragningen genom Finsta preliminärt inte att bearbetas i det pågående vägplaneprojektet, befintlig väg 77 planeras att lämnas oförändrad. Å andra sidan beräknas all genomfartstrafik att välja ny väg 77, vilket innebär att trafikflödet genom Finsta blir mindre. Det kan i sig göra att tillgängligheten för den som går eller cyklar i Finsta blir bättre.

Nybyn

Inkomna synpunkter anser att vägen kommer avskärma Nybyn från viktiga områden såsom sjön Huvan, jordbruksmark, Gullunge naturreservat och strövområden. Detta påverkar djur och människors möjlighet att röra sig fritt i området. Det efterfrågas möjligheter att korsa vägen till fots eller med fordon planskilt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket instämmer i att ny väg 77 förväntas bli en barriär enligt beskrivet i synpunkten. Kommande skede Samrådshandling kommer att visa om det finns möjlighet att anlägga mindre bro över eller port under ny väg 77, exempelvis för någon av de enskilda vägarna, för att bibehålla tillgängligheten.

Gullunge

Våtmark vid Gullunge skulle påverkas av en stor väg. Det anges att det finns ett snårigt område öster om Gullunge som är mycket rikt på naturliv. En närmre inventering av detta område efterfrågas. Även området i den gamla beteshagen längs ån har en unik biotop enligt inkomna synpunkter. En närmre inventering av svampar och blommor efterfrågas, det påpekas att blodvaxing har hittats i området.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inspelet och kommer att undersöka beskrivet område under pågående NVI (Naturvärdesinventering) sommaren 2023 och våren 2024.

Rö

Fastighetsägare i Rö är oroliga över att få marken delad dels av motorvägen E18 i öst och nu även en ny väg 77. Detta skapar två stora barriärer för fastighetsägare och boende i området.

Den lokala fotbollsplanen Rö IP kommer bli svårare att nå.

Det anses att den föreslagna sträckningen av väg 77 genom Rö kommer att förstöra befintliga cykel- och ridvägar i skogarna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket instämmer i att ny väg 77 kommer att utgöra en barriär genom markerna norr om Rö, men vill poängtera att vägen preliminärt hamnar rätt så långt från Rö (om med Rö avses bybildningen kring Rö kyrka samt Nibble, Eke, Ösby-området). Ny väg 77 hamnar snarare norr om Gullunge, nära Rilanda. Kortaste avstånd mellan Rö kyrka och preliminär väglinje (=mitten av korridorområdet) är mer än 2 km. Trafikverket har svårt att se att ny väg 77 påverkar tillgängligheten till bland annat Rö IP.

3.5 Samråd vid utformning av planförslaget

Under arbetet med Samrådshandling och MKB (Miljökonsekvensbeskrivning) har samråd genomförts med Länsstyrelsen Stockholms län och Norrtälje kommun.

Maj 2025 genomfördes två samrådsmöten ett för fastighetsägare som kan komma att beröras av markåtkomst samt ett informationsmöte för allmänheten. Samråd genomfördes under perioden 26 maj–19 juni 2025. Under tiden fanns samrådsmaterial tillgängligt på Trafikverkets hemsida <https://bransch.trafikverket.se/vag77-dokument>.

3.5.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen om omfattning och avgränsning av MKB (Miljökonsekvensbeskrivning)

Samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen om omfattning och avgränsning av MKB, 2024-05-27. I mötet presenterades projektet.

Geografisk avgränsning

- Beskrivning av hela utredningskorridoren krävs
- Motivering för vägsträckningens val behövs

Avgränsning av miljöaspekter

De miljöaspekter som MKB föreslås omfatta är följande:

- Landskapsbild
- Rekreation och friluftsliv
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Ytvatten
- Grundvatten
- Jord- och skogsbruk
- Buller och vibrationer
- Risk och säkerhet

- Byggskedets störningar och resursanvändning
- Klimat
- Luftkvalitet avgränsas bort på grund av obetydlig påverkan

Projektets nollalternativ innebär att befintlig väg 77 i dess nuvarande utformning behålls, samt att endast nödvändiga drift- och underhållsåtgärder utförs.

Länsstyrelsen anser att beslutet om betydande miljöpåverkan ska ligga till grund för det vidare arbetet inom MKB-processen.

Länsstyrelsen påminner om att parallellt med väglagen gäller kulturmiljölagen (KML) samt Artskyddsförordningen. Det är viktigt att en artskyddsutredning görs.

Inom projektet utförs kompletterande artinventeringar, bland annat med avseende på fåglar och fladdermöss, under våren och sommaren 2024. Även arkeologiska utredningar pågår.

Så snart resultaten från undersökningarna och inventeringarna är klara föreslår Trafikverket att uppföljande möten bokas in med Länsstyrelsen angående fortsatt hantering enligt KML och Artskyddsförordningen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till länsstyrelsens synpunkter i det fortsatta arbetet med vägplanen och samråder vidare med länsstyrelsen.

Samrådsmöte om artskydd, v77 Eknäs-tpl Ledinge

Samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen, 2025-03-14.

Inom aktuellt område för vägplanen har inventeringen visat på följande förekomster av skyddade arter:

Områden med förekomst av skyddade arter

Skyttorp

- Arter: Fladdermöss (dvärgpipistrell)
- Betydelse: Viktigt passageområde och födosöksmiljö
- Risk: Möjlig fladdermuskoloni i hålträd kan påverka vägplanen och kräva dispens enligt Artskyddsförordningen

Söderbybacken

- Arter: Vanliga fladdermusarter
- Betydelse: Viktigt passageområde och födosöksmiljö
- Bedömning: Ingen konflikt med Artskyddsförordningen

Gottboda

- Arter: Vanliga fladdermusarter
- Betydelse: Passageområde och födosöksmiljö
- Bedömning: Ingen konflikt med Artskyddsförordningen

Ladängen

- Arter: Större och mindre vattensalamander
- Betydelse: Lekvatten
- Risk: Vägsträckning korsar lekvatten, utlöser förbud enligt Artskyddsförordningen

Skyddsåtgärder för fladdermöss

- Faunapassager (kulvert under vägen med träd och buskar kring öppningarna)
- Bevara hydrologiska samband
- Undvik avverkning av hålträd, kontroll före avverkning
- Minimera belysning

Skyddsåtgärder och vägsträckning vid Ladängen

- Skapa minst 2 nya småvatten för salamandrar innan vägbyggnation
- Flytt av salamandrar kräver minst 2 år före byggstart och dispens
- Utredning av alternativ vägsträckning söder om lekvattnet pågår

Länsstyrelsens information och bedömningar

Nya prejudikat gör det svårare att få dispens

Vägplanen måste vara fastställd för att medge dispens

Skyddsavstånd mellan väg och lekvatten beror på salamandrar och omgivande skog

Trafikverkets åtgärder

Fortsatta utredningar om fladdermöss och tekniska lösningar för vägen

Intention att undvika behov av dispens så långt som möjligt

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till länsstyrelsens synpunkter i det fortsatta arbetet med vägplanen och samråder vidare med länsstyrelsen.

Uppföljande samråd om artskydd

Samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen, 2025-12-15. Mötet var en uppföljning av föregående samråd.

Ladängen (lekvatten för större vattensalamandrar)

I det ursprungliga vägförslaget som presenterades på det tidigare samrådsmötet korsade den föreslagna vägsträckningen lekvattnet vid Ladängen.

Väglinjen har därefter justerats cirka 100 meter söder om lekvattnet och en passage under vägen för större vattensalamander föreslås. Med det nya förslaget på väglinje bedömer Trafikverket att åtgärden inte utlöser förbud enligt artskyddsförordningen och därmed inte kräver ansökan om dispens.

LST instämde vid mötet att föreslagen hanteringen skulle kunna vara tillräckligt för att inte utlösa förbud enligt artskyddsförordningen. Slutgiltigt ställningstagande från LST kommer vid yttrande på vägplanen (skede samrådshandling).

Ladängen (sen fältgentiana)

Kraftledningsgata har tidigare känt bestånd av fältgentiana. Området bedöms som naturvärdesbiotop av högt värde.

Det nya vägförslaget innebär att vägen är belägen på cirka 200 meter söder om förekomsten av fältgentiana.

Skyttorp (Fladdermöss)

En koloni av fladdermöss (Dvärgpipistrell) har lokaliserats i beteshage där väglinjen planerades initialt. Brunlångöra (NT) har lokaliserats i en lada nära Långsjön.

Med det nya vägförslaget flyttas väglinjen cirka 50 meter öster om beteshagen, en passage med trumma föreslås anläggas.

Ingen belysning planeras längs med den nya vägen i området.

Vid inventeringen av ekar samt det närliggande huset påträffades inga tecken på förekomst av fladdermöss.

Den nya vägen kommer att gå på bank i området då terrängen stiger kraftigt. En bergbrant med lövskog som utgör naturvärdesobjekt med högt naturvärde undviks och inget intrång beräknas ske.

Skogsområdet öster om Gullunge

Skogsområdet öster om Gullunge nämns särskilt i Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. En naturvärdesinventering har avgränsat de naturvärden som bedöms finnas på platsen.

Projektet arbetar för att minimera påverkan på de stora sammanhängande skogsområdena. I området går vägen delvis i skärning - här föreslås fallskydd som vid behov kan kombineras med viltstängsel.

Länsstyrelsen nämner att de arter som mest kan komma att beröras i området är insekter och svampar, som inte är så påverkade av en barriär.

Länsstyrelsen frågade ifall en ekodukt har övervägts längs med väglinjen, då det blir en stor bergsskärning i området. Trafikverket har bedömt behovet av passager och har funnit att med nuvarande linjeföring och utformning är det inte motiverat.

Viltstängsel

Den övergripande inriktningen är att inget viltstängsel planeras på sträckan. Bra sikt planeras för att undvika viltolyckor. Väg kommer att vara tillräckligt bra för eventuell framtida ombyggnad till 2+1 väg.

Masshantering

Det finns en regional masshanteringsstrategi, där bland annat Länsstyrelsen samt kommuner är representerade. Trafikverket är

involverade i ett pilotprojekt. Bra om involverade parter har en tidig dialog då det annars kan innebära stora kostnader under byggskedet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till länsstyrelsens synpunkter i det fortsatta arbetet med vägplanen och samråder vidare med länsstyrelsen.

3.5.2 Samråd med berörd kommun

Möte med Trafikverket och Norrtälje kommun genomfördes 2024-03-20 i Solna strand. I mötet behandlades bland annat väg 77.

Kommunen önskar åtgärder på sträckan Eknäs till Rösa, som först var med i projektet för väg 77. Kommunen undrar vad Trafikverket har för möjligheter att gå vidare med åtgärder på sträckan så att de inte tappas bort? Trafikverket meddelar att dessa åtgärder har tagits ur projektet för väg 77 och att det inte finns möjlighet att projektet inkluderar dessa igen. Enligt objektbeskrivningarna till Länsplanen togs åtgärder i Rimbo bort ur projektet för Länsplaneperioden 2022-2033.

Trafikverket åtar sig att undersöka möjligheten att gå vidare med dessa åtgärder. Material finns sedan tidigare från förstudie av väg 77 samt från tidigare etapp 3 i projektet för väg 77. Trafikverket ser över möjligheten till prioritering av tidigare föreslagna åtgärder på sträckan Eknäs-Rösa.

Gällande etapp 2 avser Trafikverket ta fram ställningstagande för att arbeta vidare med korridoren mellan Eknäs och Ledinge. Därefter väntas vägplanen gå ut på samråd. Kommunen meddelar att Trafikverket kan gå vidare med ställningstagande för Ledinge-korridoren, då det inte finns några större restidsvinster med sträckningen mot Rösa.

3.5.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda

Samråd under arbete med Lantbruksutredning

Kartutskick angående berörda lantbruksfastigheter skickades ut under hösten 2024. De följdes av uppföljande telefonintervjuer och platsbesök ifall fastighetsägarna begärde detta. Dessa genomfördes under hösten 2024 med företrädare för fastigheten.

Lantbruksutredarna har utöver PM Lantbruksutredning deltagit i interna och externa arbetsmöten under vägutformningens arbete för att lyfta fram lantbrukets perspektiv.

Samråd efter Samrådsmöten, under perioden 26 maj–19 juni 2025

Samråd har genomförts under perioden 26 maj–19 juni 2025. Under tiden fanns samrådsmaterial tillgängligt på Trafikverkets hemsida <https://bransch.trafikverket.se/vag77-dokument>.

Måndagen den 26 maj 2025 genomfördes ett samrådsmöte i JB-salen på Johannesbergs Slott i Gottröra för fastighetsägare som kan komma att beröras av markåtkomst när den nya sträckningen av väg 77 ska byggas. Tisdagen den 27 maj genomfördes ett informationsmöte för allmänheten i JB-salen på Johannesbergs Slott i Gottröra.

Samrådsmaterial med kartbilagor har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida för synpunkter. Totalt inkom cirka 130 yttranden från allmänheten. Inkomna yttranden samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Liknande synpunkter har sammanfattats där så har varit möjligt.

Lokalisering

I de inkomna yttrandena finns en enighet om att det inte är försvarbart att bygga den nya vägen vare sig för djurens eller miljöns skull, genom tidigare av infrastruktur- och bullerstörningar väsentligen orörda områden. Att resurserna bör läggas på befintlig väg 77. Det undras över hur Trafikverket kan motivera ny vägdragning genom ett känsligt och hittills skyddat landskap när modernisering av befintlig väg är möjlig?

Det anses vara mycket olyckligt att väg 77 lokaliseras till en helt ny sträckning i det stora orörda naturområdet mellan sjöarna Sparren och Långsjön. Att vägen kommer att förstöra omgivningen både för de som bor kring den och för djur som bor längs vägarna. Dessutom är den nya vägen en omväg, flera kilometer längre än den gamla. Eftersom den gamla vägen dessutom måste vara kvar så förloras syftet med den nya sträckningen än mer för så stor anses inte andelen lastbilstrafik vara. Det frågas vad har förändrats i sak som nu motiverar ett beslut som tidigare bedömts som olämpligt?

Är detta en nationell strategi att bygga väg för transittrafik eller gäller det bara detta projekt? Kommer principen att användas även i andra vägprojekt?

Vidare anses det att det behövs en trafiksäker sträckning mellan Norrtälje och Uppsala för alla trafikanter och det anses inte uppnås av att bygga en ny sträckning för den tunga trafiken. Där en stor del av den tunga trafiken

inklusive kollektivtrafiken tros bli kvar på den befintliga vägen. Istället anses den befintliga väg 77 behöva breddas, rätas ut, få bättre siktlinjer, få ny högsta hastighet på 80 km/h där så medges. Vidare behövs mer trafiksäkra lösningar för oskyddade trafikanter i samhällen och tät bebyggelse längs vägen med anpassade busshållplatser med rätt plattformar och anslutande gång- och cykelvägar med mera. Några av de inkomna synpunkterna handlar om mer exakta åtgärder för de olika delsträckor för den befintliga vägen. Det anses även att de som nu bor nära nuvarande vägen 77 skulle dessutom ha omedelbar fördel av en bättre och säkrare väg.

Det konstateras att folk vid den befintliga vägen har redan vant sig vid en väg, ett val de gjort när de köpt sina hus. Husens värde är redan anpassade till infrastrukturen och vägarna som finns. Att rusta gamla vägen anses skapa större samhällsnytta än att göra en längre sträckning med större åverkan på miljön. Alla de som skulle drabbas oerhört om det nya förslaget går igenom, har valt att köpa hus som inte ligger nära en väg. Värdet på husen befaras att sjunka drastiskt och många hus kommer inte ens att kunna bevaras.

Det undras hur det kommer sig att Trafikverket inte rustar befintliga väg 77 för att göra riktig skillnad på trafiksäkerheten baserat på den faktiska olycksstatistiken, för att hantera den verkliga problematiken och faktiskt tackla 100% av trafiksäkerhetssituationen som råder på väg 77?

En av de inkomna synpunktslämnarna tycker att det är bra med bygget. Att det blir mer framkomligt och säkert att åka från Norrtälje ut mot Arlanda och Uppsala med E4 och skulle åka oftare till Norrtälje om vägen var större och bättre.

Det påpekas att **EU:s Green Deal & TEN-T: EU: transportstrategi** och Trafikverkets egna principer betonar i hög grad modernisering och effektivisering av befintlig infrastruktur framför nybyggnation i känsliga områden. Vilket talar för att renovera befintlig väg mellan Rösa och Rimbo. Därför ställs frågor om hur säkerställs att Trafikverket följer EU:s direktiv om att i första hand förbättra befintlig infrastruktur, innan nybyggnation övervägs? Hur är projektet förenligt med dessa övergripande EU-mål, givet att alternativa lösningar som uppgradering av befintlig väg 77 inte har utretts som det primära alternativet? Vilken analys har gjorts av de fulla livscykelkostnaderna och koldioxidutsläppen för nybyggnation jämfört med en uppgradering av befintlig infrastruktur? Att i första hand borde bygga ut befintliga vägar, sägs vara absolut är möjligt i detta fall. Varför frångås detta här?

Det undras även om styrande politiker vet att Trafikverket planerar att bygga en helt ny väg (väg 77) i Roslagen. Den kommer inte bara att vara oerhört dyr, men även förstöra flera mil orörd natur. Enligt Trafikverkets egen utsaga är det tänkt för en mindre mängd trafik.

Andra frågor som inkommit är hur Trafikverket avser att bevisa att det föreligger ett "tvingande skäl av synnerligt allmänintresse" för den nu föreslagna vägdragningen, vilket är ett krav för att få genomföra projekt som påverkar skyddade Natura 2000-områden eller andra skyddade arter och livsmiljöer?

Vilka konkreta samhällsnyttor, som inte kan uppnås med andra mindre ingripande medel, kan Trafikverket peka på?

Det påpekas att Trafikverket inte tar hänsyn till de ursprungliga kraven på nya väg 77, bland annat - att avlasta Rimbo från den tunga trafiken från Hallstavik - att den nya vägen ska i möjligaste mån utnyttja befintlig vägdragning.

Enligt inkommen synpunkt har tidigare samråden lyft fram flera synpunkter från olika remissinstanser angående den föreslagna vägen. Kritiken handlar om att Trafikverket inte har några alternativa dragningar som skulle ha mindre miljöpåverkan.

- Länsstyrelsen i Stockholms län: Bekymmer över irreversibla skador på jordbruksmark och naturmiljö, samt nödvändiga ytterligare utredningar kring grundvatten, kulturmiljö och skyddsvärda arter.
- Naturvårdsverket: Tvivel måste av en ny väg samt saknad utredning om att upprusta befintlig väg. Jordbruksverket: Förslag att undvika användning av jordbruksmark och utreda alternativa lösningar.
- Naturskyddsföreningen: Betoning på oacceptabla skador på naturmiljö och klimat, och prioritering av upprustning och kollektivtrafik.
- Föreningen Rädda Finsta: Krav på redovisning av varför upprustning av befintlig väg inte är nödvändig och behov av underlag för långsiktiga konsekvenser för boende och miljö.

Vanliga svar från Trafikverket är att upprustning av befintlig väg har utretts men bedöms inte uppfylla projektmålen för trafiksäkerhet och framkomlighet. Eftersom MKB och utredningar inte presenteras verkar synpunkter inte beaktas till fullo.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets vision bygger på de transportpolitiska målen och hur transportsystemet kan bidra till långsiktig hållbarhet i alla delar, socialt, ekologiskt och ekonomiskt. En god tillgänglighet är nödvändig för att ett samhälle ska fungera, därför har Trafikverket ett ansvar att utveckla tillgängligheten på ett hållbart sätt.

Trafikverkets uppdrag innebär i praktiken att transportsystemet ska fungera, vilket är en förutsättning för att samhället ska fungera. Trafikverket skapar förutsättningar för att alla transporter och resor sker på bästa och säkraste sätt, oavsett var man bor. Dessutom med hänsyn till miljö och hälsa.

Det behövs en ombyggnad för att skapa bättre tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikanter längs befintlig väg 77. Trafikverket instämmer i att en ny dragning av väg på oexploaterad mark oundvikligen får en påverkan på naturvärdena, människorna och boendemiljön i omgivningen.

Trafikverket har under lång tid undersökt olika sätt att bygga en ny väg 77 eftersom befintligt väg 77 är kraftigt olycksdrabbad. Området kring Rimbo är noga studerat för lämpligt utrymme för ny väg 77.

Sträckningen Eknäs-Ledinge tar visserligen oexploaterad mark i anspråk, men ger en långt mindre belastning på utpekade höga och känsliga natur- och kulturmiljövärden än andra studerade alternativ. Att bygga om väg 77 på endast exploaterad mark (dvs i befintlig sträckning) är inte lämpligt, eftersom en av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerheten är att leda om den tunga genomfartstrafiken utanför Rimbo tätort. Då krävs ofrånkomligt en ny sträckning av väg 77.

En tidigare ansats i Förstudie från 2012 och Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30) var att omarbete väg 77 huvudsakligen i sin befintliga sträckning ända fram till trafikplats Rösa. För avsnitt, Eknäs till Rösa genom/förbi Rimbo visade planläggningsarbetet att en ny väg inte var möjligt med hänsyn till de höga allmänna intressena (natur- och kulturmiljö, boendemiljöer samt värdefull jordbruksmark). I Ställningstagande 2017 bedömdes det inte hållbart att vägen går genom Rimbo med tanke på vägens funktion för gods- och pendlingstrafik. Förslaget innebar en inskränkning av eftersträvd referenshastighet på en lång sträcka. Även den senare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" bedömdes 2019 ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka.

Enligt Trafikverkets tidiga bedömningar från Val av lokalisering, kommer genomfartstrafiken att föredra ny väg 77. I valet av resväg är sträckan mindre viktig än restiden. Den föreslagna nya korridoren kommer att vara längre men tillåta hastigheten 80 km/tim oavbrutet från Eknäs till Ledinge, följt av i dagsläget 80 km/tim på E18 till Kapellskär. Den nuvarande väg 77 kommer fortsatt att ha långa partier med 70 och 50 km/tim samt åtskilliga korsningar och därför ta längre tid att köra.

Trafikverket är medveten om att även liknande alternativ som den nu presenterade omnämnts i tidigare planeringsinsatser. Många av de rådande förutsättningarna har med tiden kommit att värderas annorlunda och sträckningen Eknäs-Ledinge har nu bedömts lönsam.

Fastighetsägare längs den nya vägen har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett vägbygge och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning.

Rätt till ersättning för marknadsvärdeminskning till följd av projektet, där fastigheten ej berörs av markanspråk, bedöms från fall till fall. I normalfallet ersätts dessa inte men ersättning kan i vissa fall utgå förutsatt att värdeminskningen är väsentlig och bevisbar. Begäran om ersättning för sådan skada ska lämnas in skriftligt till Trafikverket.

En av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerheten är att leda om den tunga genomfartstrafiken utanför Rimbo tätort. Att bredda vägen genom Rimbo och öka flödet genom korsningspunkterna skulle öka framkomligheten (och hastigheten) för biltrafiken men inte förbättra trafiksäkerheten, särskilt inte för andra trafikslag.

Enligt genomförd Effektberäkning vid väganalys (EVA) så finns det en trafiksäkerhetsmässig vinst i och med den föreslagna nya vägen. Den effekten följer förmodligen både av att fordon flyttar från en smal väg till en bredare väg men även att det blir färre fordon på befintlig väg.

I förstudien från 2013 prövades åtgärder enligt fyrstegsprincipen i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. Åtgärder för att förbättra befintlig väg 77 analyserades först, men bedömdes inte ens i kombination kunna uppnå projektmålen, särskilt när det gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och att flytta tung trafik från Rimbo. Därför har även alternativa korridorer utretts.

Vägen är med i Länsplanen för transportinfrastruktur där regionfullmäktige fattat beslut. I förberedelsearbetet inför att Trafikverket med grund i den regionala planen givit uppdrag åt

projektorganisationen att bygga ny väg 77, har flertal olika åtgärdsalternativ studerats. Ingen åtgärd i de tre lägre stegen bedömdes då ge den måloppfyllnad som krävs, varför en åtgärd enligt steg 4 "Bygga nytt" har utsetts för projektet.

I arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivning för vägplanen bedömer Trafikverket påverkan på skyddade områden, arter och skyddsvärda miljöer. Vid behov tas skyddsåtgärder fram och beskrivs i vägplanen. Samråd sker även löpande med länsstyrelsen gällande frågor kopplat till Miljöbalken.

I aktuell SEB för ny sträckning framgår att restidsvinsterna är en stor del av den totala nyttan tillsammans med trafiksäkerhetsmässiga effekter när en ny väg, med högre standard, anläggs. De beräknade effekterna är ett resultat av beräkningsverktyget EVA som bygger på fastlagda effektsamband gällande exempelvis vägstandard, hastighet och trafikflöde. Verkttyget är utvecklat och godkänt av Trafikverket.

Lokalisering - avvägningar

Hur **har lokaliseringsprincipen (2 kap. 6 § MB)** tillämpats i detalj för att säkerställa att den valda sträckningen medför "minsta möjliga intrång och olägenhet" för både människa och miljö? Trafikverket bör redovisa specifika avvägningar.

Trafikverket har själv redovisat att andra korridorer ger likvärdig funktion med avsevärt mindre påverkan. Eftersom vägen enligt Lokaliserings- och försiktighetsprincipen ska lokaliseras där minsta möjliga intrång sker bryter projektet mot **lokaliseringsprincipen**.

Det sägs att kortsiktiga ekonomiska överväganden medför att landskapet blir en mycket sämre miljö att leva i, för både för människor och andra levande varelser. Tyvärr lägger Trafikverket inte in detta i den ekonomiska kalkylen, vilket inte är så konstigt eftersom vissa "kostnader" är svåra eller omöjliga att värdera i pengar. Men det borde ändå finnas med i utvärderingen.

Det största felet i det här projektet för väg 77 sägs vara att ny sträckning jämförs med ett nollalternativ, dvs att man på inget sätt tänker sig att åtgärda nuvarande väg. Kan oskyddade trafikanter skyddas på ett bättre sätt, kan buller minskas på något sätt, kan hastighetsgränsen höjas. Hur står sig då jämförelsen, tidsvinsterna och framförallt dom miljömässiga effekterna?

Det undras över varför den här vägen byggs? Landsbygden vill inte ha en ny väg (vilket bland annat kan ses av flera startade Facebookgrupper som organiserar sig för att stoppa vägbygget och insändare i Norrtälje tidning).

Trafikverkets kommentar

Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. En stor del av vägutformningsarbetet under 2023 -2025 har handlat om att inrymma vägen på ett sätt som ger minsta möjliga påverkan på de värden som finns; naturvärden inklusive viltstråk, kulturmiljö, vatten, bostadsmiljöer och produktiv jordbruksmark. MKB Miljökonsekvensbeskrivning kommer att innehålla en beskrivning av lokaliseringsutredningens alternativ och avvägningar. Även den nu aktuella utredningskorridoren kommer att beskrivas på ett sådant sätt att man kan motivera varför en viss vägsträckning inom korridoren slutligen har valts framför andra. Vidare ska bortvalda alternativ samt vilka överväganden som ligger bakom detta val beskrivas.

En samlad effektbedömning innehåller både generellt beräknade och ej beräknade effekter. De båda effekterna utgör sedan grunden till en sammanvägd bedömning. Det gäller även för aktuell SEB för nysträckningen mellan Eknäs och Ledinge. De beräknade effekterna består till stor del av restidvinster för trafiken och trafiksäkerhetsmässiga effekter till följd av ny väg. Av de ej beräknade effekterna framgår det att negativ påverkan kommer att uppstå exempelvis på landskapet och naturvärden till följd av nysträckningen.

Nollalternativet avser en situation så som idag, det vill säga utan att något görs mer än att upprätthålla den befintliga vägens funktion. Åtgärden som avser väg i ny sträckning är ett utredningsalternativ. Att jämföra ett utredningsalternativ mot ett nollalternativ är en normal metod sett till hur samhällsekonomiska analyser genomförs. Vid jämförelse att rusta upp befintlig väg 77 bör det i så fall betraktas som en annan åtgärd och därmed ett annat utredningsalternativ där effekter och kostnader ställs upp på samma sätt som i aktuell SEB för den nya sträckningen. De båda åtgärderna skulle då bli jämförbara med varandra.

Lokalisering – andra alternativ

Tidigare fanns ett södra korridoralternativ som vägdes och valdes bort emot alternativet att dra vägen norr om Rimbo. Nu i och med att Trafikverket bestämt sig för ett söder alternativ så borde man utreda

denna sträckning igen då det skulle ge minimal påverkan på bebyggelse och produktiv åkermark och främst gå i skog samt ge en rakare sträckning av vägen.

När det gäller att undvika att trafiken går genom Rimbo samhälle så finns ett förslag från LRF som Trafikverket bör utreda. Det anses vara mycket anmärkningsvärt att Trafikverket inte bryr sig ett skvatt om att LRF:s förslag, som förordats av kommun och allmänhet, som är kortare och innebär mindre genomgripande förändring. Förslaget ratas av Trafikverket med den felaktiga anledningen att den är längre. Sträckan Ekenäs-Ledinge är ännu lägre än LRF-sträckan. LRF-korridoren har stämplats som ”partsinlaga” och är inte närmare utredd. Varför har Trafikverket valt att inte utreda LRF:s förslag?

Andra alternativ som förordas är det norra alternativet. Den sträckningen kommer medföra att ytterligare vägar behöver byggas för att klara tunga transporter till Hallstavik. Kommunen har länge planerat och köpt loss mycket mark på norra sidan vilket gör att färre verksamheter/markägare blir berörda om det norra alternativet skulle användas.

Vidare har det kommit in förslag på att investera i infrastruktur från Kårsta till Rosersberg, där ett modernt logistikcenter redan finns eller att bredda E18 och skapa en dubbelfilig motorväg från Norrtälje till tpl Rosenkälla för att leda genomfartstrafiken via E4 istället.

Ett upprop i Rö förespråkat en dragning av en ny väg från Roslagsstoppet /Söderhall till Arlanda (Lunda Kyrka) som endast är 18 km (halva sträckan jämfört med nuvarande väg 77 och väg 273).

Eftersom miljömålen från EU och Sveriges åtaganden kräver modernisering av hamninfrastruktur och reduktion av koldioxidutsläpp, skulle det vara bättre att först förbättra de större transportvägarna innan man bygger mindre vägsträckor som väg 77.

Det föreslås även att en grundlig utredning görs för att använda banvallen (från Asplund till Rimbo och från Rimbo mot Finsta och sedan vidare mot Rösa Trafikplats) samt att använda den redan asfalterade vägen mellan Rö före detta järnvägsstation och Rö kyrka.

Utformningen av väg 77 vid passering av banreservatet försvårar en återuppbyggnad av järnvägen Kårsta-Rimbo. Förslaget strider därför mot Trafikverkets tidigare utfästelser gentemot Norrtälje kommun och Trafikförvaltningen i Region Stockholm. Hur har Trafikverket beaktat sin utfästelse att Väg 77 inte ska försvåra för en återuppbyggnad av Roslagsbanan?

Kapellskärshamnens utbyggnad har förvärrat situationen då godstrafiken saknar modern infrastruktur från hamnen och tvingas köra långa sträckor på småvägar över flera kommuner, vilket ökar trafikfarligheten och koldioxidutsläpp.

Det ställs frågor om det inte så att den lokala privattrafiken (t.ex. mellan Rimbo och Norrtälje) och den tunga transittrafiken alltid kommer att ta den kortaste vägen? Det nya förslaget är troligt att missa målet och bli en transitväg utan trafik. Säkert kommer en stor del av trafikanterna fortsätta att använda den gamla vägen 77. Vem kommer att nyttja den tänkta nya vägen? Inte trafikflödet mellan Stockholm Rimbo/Hallstavik, inte Norrtälje Rimbo vad återstår då, den tunga trafiken mellan Kapellskär/Norrtälje till Rimbo/Uppsala knappast dom heller eftersom det blir en längre väg? Det beskrivs att ändrade förhållanden och ökad godstrafik innebär att väg 77 riskerar att bli ännu farligare och mindre prioriterad för underhåll, trots att den inte tillför stora samhällsnytta.

Trafikverkets kommentar

Under 2019-2020 genomfördes "Val av lokalisering", där Trafikverket definierade att god uppfyllnad av projektmålen samt minskade produktionskostnader uppnås genom att leda väg 77 via en ny, kortare väg till E18 (från Eknäs till trafikplats Ledinge). Val av lokalisering visade att den i Samrådsunderlaget 2022-12-21 och Ställningstagandet 2023-08-15 redovisade korridor uppfyller projektets ändamål och projektmål. Även andra sydligare sträckningar har studerats tidigare.

LRF-korridoren diskuterades med Länsstyrelsen 2018-11-08. En utredning gällande LRF-korridoren har tidigare tagits fram och kompletterats med geotekniska undersökningar samt en naturvärdesinventering. Trafikverket medger att "LRF-korridoren" har vissa fördelar jämfört med Trafikverkets egna Eknäs-Salmunge-Rösa-alternativ som förkastades sommaren 2019. "LRF-korridorens" mindre påverkan på känsliga värden i avsnittet Eknäs-väg 280 har inspirerat Trafikverket, och nuvarande förslag Eknäs-Ledinge följer i stort "LRF-korridoren" dit. I avsnittet väg 280-Salmunge, leder "LRF-korridoren" väg 77 tillbaka till, och blir beroende av ett genomförande av den tidigare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" som 2019 bedömdes ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka. Trafikverket bedömer att nuvarande förslag Eknäs-Ledinge kan uträtta minst samma trafiknytta som "LRF-korridoren" men orsaka väsentligt mindre påverkan på känsliga miljöer, samt medföra 6 km kortare vägbyggnad, med stora

ekonomiska besparingar som följd. Trafikverket ser inget behov av att ytterligare studera "LRF-korridoren"

Enligt Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30) har korridoren norr om Rimbo bevakats av Norrtälje kommun under en längre tid och ett förbifartsalternativ har studerats som i stora delar överensstämmer med den sträckningen. Korridoren ligger förhållandevis nära befintlig bebyggelse och ger inte utrymme för bebyggelseutveckling norrut, förutom på andra sidan vägen. Korridorer längre ifrån tätorten har därför undersökts men avförts från vidare studier då de medför intrång i områden med höga naturmiljö-, kulturmiljö- och rekreativa värden.

Trafikverket kommer att ha en framtida dialog med aktuell part om en nordlig dragning blir aktuell i framtiden för att få till en lösning.

Förslag om att bredda E18 mellan Norrtälje och Rosenkälla trafikplats för att styra trafik mot E4 ligger utanför projektets avgränsning. Projektet avser att förbättra trafiksituationen längs väg 77.

Förslaget om en ny väg mellan Roslagsstoppet och Arlanda via Lunda kyrka ligger utanför projektets avgränsning. Projektet avser att förbättra trafiksituationen längs väg 77.

Även om större transportstråk prioriteras är väg 77 en viktig regional länk mellan E4 och E18.

Eftersom en eventuell ny järnväg kräver en planläggningsprocess har det inte tagits någon hänsyn till Roslagbanans tidigare sträckning. Planläggningsprocessen för ny järnväg innehåller bland annat en studie av olika lokaliseringsalternativ.

I huvudanalysen för aktuell SEB så antas det att en mindre del, cirka 15%, av fordonen som nyttjar ny väg svänger söderut vid trafikplats Ledinge medan resterande mängd fordon, cirka 85%, svänger norrut. För de södergående fordonen innebär det en restidsvinst och ett minskat antal fordonskilometer. För de norrgående fordonen så innebär det en restidsvinst, men ett ökat antal fordonskilometer. I en känslighetsanalys har det antagits att samtliga fordon som nyttjar ny väg svänger norrut vid trafikplats Ledinge. Totalt sett innebär det att mängden fordonskilometer ökar men att fordonen fortfarande får en restidsvinst. Den analysen indikerar fortfarande en lönsamhet sett till de beräknade effekterna.

Väster om Rimbo antas det att cirka 2 900 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) nyttjar ny väg av de cirka 4 400 ÅDT på befintlig väg år 2019.

Öster om Rimbo antas cirka 3 300 ÅDT nyttja ny väg av som minst cirka 4 900 ÅDT och som mest av cirka 6 300 ÅDT på befintlig väg år 2019.

Samrådet

Det har inkommit begäran om att utredningen kompletteras och tillgängliggörs i enlighet med gällande lagstiftning innan samråd och synpunktslämning kan anses vara rättssäkert. Det upplevs fel att lämna genomtänkta och relevanta synpunkter när allt underlag som enligt lag ska finnas ej finns att tillgå för allmänheten. Dessutom upplevs samrådsprocessen otillfredsställande med begränsad återkoppling och ineffektiv kommunikation.

Enligt miljöbalken (6 kap. MB) ska samråd: Identifiera och hantera miljöeffekter tidigt i processen. Säkerställa att berörda har inflytande över beslut som rör deras miljö och vardag. Bidra till välgrundade och transparenta beslut. Det anses därför att deltagarna i samrådet undanhållits relevant och väsentlig information. I den mån undersökningarna inte är klara skulle Trafikverket avvaktat med samrådet så alla kan bidra med faktabaserade synpunkter. Mot bakgrund av bristen i de för allmänheten tillgängliga handlingarna anses det att samrådet inte uppfyller ovanstående krav och bör därför ogiltigförklaras och tas om då relevanta handlingar finns tillgängliga för allmänheten. Det kräves att ett nytt samråd sker innan fastställd vägplan, riktigt samråd där allmänheten får möjlighet att delta i diskussionen på ett informerat och effektivt sätt.

Det finns några som tycker att det var bra med samrådsmötet där de fick komma till tals och känner sig mer hörda av den nya projektledaren. Vidare önskar de tätare samrådsmöten eller liknande möten för att känna sig mer informerade och delaktiga i processen, i beslut som fattas som avgör om näringsverksamhet i området kan vara kvar.

En tydlig redogörelse för hur samrådsprocessen har valts ut och hur synpunkter från samråd har beaktats vid tidigare inhämtning av synpunkter anses saknas. Endast ett fåtal av berörda fastighetsägare har bjudits in till samrådsmötet vilket leder till att de flesta har missat informationen som gavs på detta möte. Information som torde vara nödvändig för att kunna ge något adekvat samrådssvar. Det upplevs märkligt att de som blir så påverkade av nya vägen inte fick inbjudan till mötet.

Det finns personer som anser sig blivit bortglömda och inte fått information om projektet. Vidare finns de som önskar bli medtagna i sakägarkretsen och att sakägarkretsen utökas till alla i närheten till aktuellt vägförslag (specifikt för sträckningen Alhamrastugan till väg 280);

boende, fastighetsägare samt arrendatorer i form av jordbrukare och jaktlag som alla är starkt påverkade av detta vägförslag. Även Motorklubben vill delta. Andra vill bli kontaktade innan åtgärder beslutas. I stort sett samtliga fastigheter i området är anslutna till vägförening så är det anmärkningsvärt att det stora flertalet fastighetsägare inte nåtts av en sådan inbjudan.

Det frågas hur Trafikverket garanterar en transparent och genuin samrådsprocess, med tanke på den upplevda bristen på information och delaktighet från de lokala intressenterna under tidigare skeden? Vilka nya metoder för medborgardialog och informationsspridning kommer att implementeras för att säkerställa att alla berörda parter får en fullständig bild av projektets konsekvenser och kan påverka dess utformning? Det har framkommit från grannar att tidigare synpunkter som lämnats in både en och två gånger inte tagits i beaktning till detta förslag. Hur kan vi lita på att våra synpunkter tas i beaktning? Ett nytt samråd behövs för att säkerställa informerat och effektivt deltagande från allmänheten enligt Århuskonventionen (UNECE:s konvention om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket följer den i väglagen föreskrivna samrådsprocessen. I Samrådshandling, där projektet befinner sig nu i processen, fördjupas samrådet. I efterföljande skede granskningshandling detaljeras underlagen med avseende på påverkan på varje enskild fastighet, och de som antas bli direkt berörda blir aviserade med mer individuell kommunikation.

Arbete med inventeringar och undersökningar har genomförts för att underlaget ska bli så fullständigt som möjligt.

Trafikverket samråder med näringsliv och boende i området regelbundet för att lyssna samt förklara hur Trafikverket planerar ombyggnation av vägen.

Syftet med mötena 26-27/5 2025 var "samråd på orten" och möjlighet att lämna synpunkter på det Trafikverket redovisade under mötet. Vidare informerades det om att samrådshandlingen är försenad med målsättning att bli klar i slutet 2025/början 2026. Samrådshandlingen kommer då finnas tillgänglig för berörda och allmänhet. Den kommer även då inkludera en MKB, miljökonsekvensbeskrivning, där allt inom natur, kultur och miljö redovisas.

Samrådskretsen är väl tilltagen. Fastigheter och eventuellt berörda rättigheter på ett avstånd på 50 meter på båda sidor om den föreslagna väglinjen har fångats upp. Att man ingår i samrådskretsen betyder inte att man får en personlig inbjudan till samrådsmötet. Det är bara de som i detta skede bedömdes beröras av direkt markanspråk som fick en inbjudan via brev. Övriga fick inbjudan via annons i tidningen.

När vi är i en ny fas i vägplanen får de direkt berörda av ombyggnationen av väg 77 information via brev. Övriga får information i lokala tidningen eller på projektets webbsida på trafikverket.se.

Handlingar

Det beskrivs i synpunkterna att miljöinventeringar samt miljökonsekvensbeskrivningarna är otillräckliga och det saknas analyser av långsiktiga effekter att ta del av för att kunna lämna synpunkter. Planbeskrivningen saknar analys av alternativa lösningar och hänvisningar till relevanta miljödirektiv. Endast översiktliga studier av naturvärden och landskap har presenterats.

Det presenteras i tidigare material att under sommaren 2023 respektive 2024 pågår noggrann kartläggning av vilka arter, och lokaler som kan tänkas bli påverkade av vägprojektet. Särskilt betydelsefulla eller känsliga fynd kan medföra att väglinjen flyttas för att minska påverkan.

Det i samrådet presenterade materialet uppfattades som bristande. Eftersom handlingarna inte var satta i något sammanhang upplevdes det som svårt att förstå vad Trafikverket avser med dessa handlingar och vad man förväntar sig för återkoppling under samrådet. Det anses att dessa inte kan ligga till grund för fortsatt planering eller för att fastställa vägplan för väg 77.

Vidare anses denna projektering gällande ny väg stå i direkt konflikt med Miljöbalken (1998:808) 7 kap. Skydd av naturen och 8 kap. Skydd av arter. Det är konstaterat av Trafikverket att vägen planeras gå genom ett landskap med "naturreservat, biotopskyddsområden och nyckelbiotoper med höga naturvärden" samt "skyddade och rödlistade arter". För att säkerställa att vägen inte kommer skada eller påtagligt försämra livsmiljön för skyddade arter behövs underlag och konkreta handlingsplaner som bevisar att dessa lagar följs. Vart finns dessa?

Det i samrådet presenterade underlaget saknar uppdaterad och detaljerad **NVI Naturvärdesinventering och landskapsanalys**. Däribland NVI berörande våtmark och beteshagar öster om Gullunge. Även den geotekniska analysen är otillräcklig. **Fladdermusinventering**

presenterades inte heller på samrådsmötet eller i handlingar.

Klimatkalkyl presenterades inte på samrådsmötet eller i handlingar. Det saknas underlag att tillgå kring nyttoanalysen jämfört med alternativa korridorer eller upprustning och bruk av befintliga vägar. **Samlad effektbedömning** presenterades inte på samrådsmötet eller i handlingar. Detaljerat material, samt inventeringar med avseende på **kulturmiljö** saknas inför pågående samråd. Det undras varför dessa inte presenterats i skede samrådshandling som utlovats och om de inte alls är utförda. Det efterlyses även en insektsinventering.

Det frågas vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att säkerställa att heltäckande data om potentiella effekter i känsliga områden samlas in och analyseras för adekvat bedömning av de irreversibla miljökonsekvenser som de facto kommer att uppstå med den föreslagna sträckningen?

Trafikverkets egen miljöbedömning konstaterar att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan, med intrång i jordbrukslandskap, naturområden och kulturmiljöer – effekter som inte kan återställas. Att sådana konstateranden förekommer i planeringsdokument väcker frågor om bristande transparens och kvalitetssäkring. Hur förklarar Trafikverket det? Det är beklämmande att synpunkter ska lämnas in när bristen på detaljerade, transparenta och fullständiga data om projektets miljökonsekvenser inte finns. När underlag saknas kan inte synpunkter lämnas. Hur ska berörd markägare kunna lämna synpunkter på "miljöpåverkan" som är en del av detta samråd när inte underlag som förklarar Trafikverkets plan finns tillgängligt. Vidare anses det att den demokratiska beslutsprocessen satts ur spel då relevanta utredningar antingen inte genomförts eller inte gjorts tillgängliga enligt Århuskonventionens direktiv. Frågor som ställs är hur säkerställer Trafikverket att beslutsunderlaget uppfyller Århuskonventionens krav på transparens och kvalitet?

Trafikverkets kommentar

Som del av samrådshandling kommer naturvärdesinventering på fältnivå för hela vägkorridoren att redovisas. Följande utredningar har genomförts avseende skyddade arter och presenteras också som del av samrådshandlingen:

- *Fladdermusinventering*
- *Groddjursinventering*
- *Fågelinventering*

- Häckfågelinventering
- Rovfågelinventering
- Fördjupad artinventering av orkidéer
- Artskyddsutredning (avseende fladdermöss och groddjur)

Syftet med dessa utredningar är att identifiera och avgränsa naturvärden för att kunna utreda och minimera påverkan på höga naturvärden och skyddade arter så långt som möjligt. Utredningarna kommer ingå i samrådshandlingen och resultatet från dessa utredningar har arbetats in i den miljökonsekvensbedömning som även den ingår i skede samrådshandling.

Arbete med inventeringar och undersökningar har genomförts för att underlaget ska bli så fullständigt som möjligt.

Till samrådshandlingen har en Integrerad landskapsanalys (den inledande landskapsanalysen byggts på och fördjupats) tagits fram. Även ett gestaltungsprogram för vald alternativ har tagits fram.

Vidare har en SEB (Samlad effektbedömning) och klimatkalkyl upprättats. Dessa har uppdaterats vartefter projekteringen framskridit och publiceras på Trafikverkets webb.

Kulturhistorisk byggnadsinventering har genomförts och en Kulturarvsanalys har tagits fram till Samrådshandlingen. En Arkeologisk förundersökning genomförs i området.

De insekter som är skyddade har antingen kända habitatområden (t.ex. fjärilar) eller väldigt strikta krav på sin livsmiljö. Trafikverket har inte fått indikationer på att sådana livsmiljöer förekommer inom inventeringsområdet och därmed inte sökt efter dessa.

Resultatet från alla olika utredningar redovisas i samband med att Samrådshandlingen samråds eller senast när Granskningshandlingen ställs ut för allmänhetens granskning. Resultatet från alla olika utredningar har arbetats in i Miljökonsekvensbeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen presenteras även analys av alternativa lösningar.

Syftet med mötena 26-27/5 2025 var "samråd på orten" och möjlighet att lämna synpunkter fram till 19 juni på det Trafikverket redovisade under mötet. Vidare informerades det om att samrådshandlingen är försenad med målsättning att bli klar i slutet 2025/början 2026. Samrådshandlingen kommer då finnas tillgänglig för berörda och

allmänhet. Den kommer även då inkludera en MKB, miljökonsekvensbeskrivning, där allt inom natur, kultur och miljö redovisas.

Trafikverket måste följa Århus konventionens krav på miljöinformation, allmänhetens inflytande och miljöskydd i sin verksamhet. Därför tillgängliggörs all miljöinformation och hänsyn tas till miljön i planeringen.

Principer, direktiv och lagar

Beslutad korridorkombination i samrådshandlingen strider mot de **allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken** och då särskilt reglerna 2 kap. 6 § när det gäller val av plats för vägen. Trafikverket har inte tillräckligt noggrant utrett tänkbara, lämpliga alternativ. Alternativa korridorer har inte heller diskuterats med berörda parter eller ej delgivits till allmänheten. Alternativsökningen belyser inte till fullo de minst ingripande lösningarna, vilket strider mot **hushållningsbestämmelserna** i miljöbalken. Hur motiverar Trafikverket överträdelsen samtidigt som bristande utredningar av alternativa sträckningar föreligger?

Den övergripande utredningen **kring lokalisering** av vägkorridoren anses också vara inaktuell för nutida direktiv. Finns väldigt få punkter i den tidigare presenterade samrådshandlingen som bör anses som skäligen för en nysträckning av väg 77. Det anses vara stora brister i alternativanalysen innehållandes andra vägsträckningar/lösningar samt diffusa och ouppdaterade prognoser och avsaknad av analys för trafikvolym och alternativa transportlösningar. Förstudie från 2013 är den enda handling som motiverar en ny vägsträckning. I huvudsak diskuterar dokumentet fyrstegsprincipen där man svepande noterar att kombination av steg 3 (vägförbättringsåtgärder) och steg 4 (nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder) bedöms kunna uppfylla projektmålen. Det framgår inte hur Trafikverket kommit till denna slutsats. Det efterlyses en motivering varför åtgärder längs befintlig väg/vägar förkastats tidigt i processen och inte uppdaterats eller omvärderats trots att 12 år har förflutit. Gäller fortfarande de prognoser rörande trafikmängden som gjordes då? Varför har Trafikverket inte genomfört en faktisk analys enligt fyrstegsprincipen för den aktuella sträckan? Vad avser Trafikverket att göra för att säkerställa att fyrstegsprincipen faktiskt tillämpas?

Alternativen som innebär upprustning av befintlig väg behandlas mycket översiktligt, utan att det systematiskt provas om dessa åtgärder – exempelvis breddning, mittseparering, bullerskydd, förbättrade korsningar och gång- och cykelvägar – kan uppfylla målen om

trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Istället går utredningen snabbt vidare till att rekommendera en ny förbifart (steg 4), trots att denna innebär betydande intrång på natur- och odlingsmark samt högre kostnader och miljöpåverkan.

I och med bristerna i utredningen kring att rusta befintlig väg så upplevs hela vägförslaget som en oerhört ogenomtänkt idé. Det yrkas att Trafikverkets beslut om lokalisering valet ska omprövas och att en mer omfattande, transparent och noggrann utredning genomförs för att säkerställa ett välgrundat beslutsunderlag. En utredning med särskilt fokus på alternativa sträckningar som minimerar intrången på boendemiljöer, produktiv jordbruksmark samt natur- och kulturvärden, i enlighet med gällande lagstiftning.

Det begärs att Trafikverket kompletterar utredningen med en fullständig och detaljerad analys av möjligheterna att rusta och optimera befintlig väg, i syfte att minimera miljöpåverkan och intrång på värdefull natur- och jordbruksmark, i enlighet med gällande direktiv så synpunkter kan lämnas baserat på data och aktuella utredningar enligt Trafikverkets egna principer, direktiv och lagar. Samtliga steg i fyrstegsprincipen bör utredas och redovisas på ett transparent och jämförbart sätt, innan ett slutgiltigt beslut om korridorval tas. Det sägs även att Trafikverket inte gjort någon sådan åtgärdsanalys, för den föreslagna sträckan Eknäs-Ledinge.

Det beskrivs att Länsstyrelsen undrar i tidigare Samrådsredogörelse Samrådshandling 2021-03-15 om det finns befintlig vägstruktur i utredningsområdet som det går att bygga vidare på. Trafikverket svarar att det finns det inte. Det finns onekligen befintliga vägar som kan breddas och göras säkrare så att orörd natur sparas. Var finns utvärdering gentemot ett o-alternativ respektive att bredda och rusta upp befintlig väg? Redogörelse för varför en helt ny sträckning av vägen behövs. Vilka är underlag som Länsstyrelsen fått se? I svaret till Länsstyrelsen saknas redogörelse för varför en helt ny sträckning av vägen behövs.

Det efterfrågas även synpunkter som Länsstyrelsens skulle lämna i samband med att Länsstyrelsen fattar beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverkets kommentar

Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. En stor del av vägutformningsarbetet under 2023 -2025 har handlat om att inrymma vägen på ett sätt som ger minsta möjliga påverkan på de värden som finns; naturvärden inklusive viltstråk, kulturmiljö, vatten, bostadsmiljöer och produktiv jordbruksmark. MKB, Miljökonsekvensbeskrivning innehåller en

beskrivning av lokaliseringsutredningens alternativ och avvägningar. Även den nu aktuella utredningskorridoren beskrivs på ett sådant sätt att man kan motivera varför en viss vägsträckning inom korridoren slutligen har valts framför andra. Vidare beskrivs bortvalda alternativ samt vilka överväganden som ligger bakom detta val.

Flera utredningar och studier har gjorts för väg 77 av Vägverket/Trafikverket där även eventuell upprustning av befintlig väg studerats. Det har gjorts ett gediget arbete och olika lokaliseringsutredningar finns framtaget. 1996-1998 gjordes en Förstudie och vägutredning för sträckan Alhamra-Rimbo-Rösa/Ledinge, Förstudie 2012 samt Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30). En vägplan med status samrådshandling 2018 och 2019. Under 2019-2020 genomfördes ny "Val av lokalisering".

Slutsatser från Förstudie 2012 var att tänkbara åtgärder enligt steg 1-3 varken enskilt eller tillsammans kan uppnå projektmålen utan att det krävs åtgärder enligt steg 4. Trafikverket förordar vägtyp tvåfältsväg med referenshastighet 80 km/h.

En tidigare ansats i Förstudie från 2012 och Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30) var att omarbete väg 77 huvudsakligen i sin befintliga sträckning ända fram till trafikplats Rösa. För avsnitt, Eknäs till Rösa genom/förbi Rimbo visade planläggningsarbetet att en ny väg inte var möjligt med hänsyn till de höga allmänna intressena (natur- och kulturmiljö, boendemiljöer samt värdefull jordbruksmark). I Ställningstagande 2017 bedömdes det inte hållbart att vägen går genom Rimbo med tanke på vägens funktion för gods- och pendlingstrafik. Förslaget innebar en inskränkning av eftersträvad referenshastighet på en lång sträcka. Den senare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" bedömdes 2019 ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka.

De i utredningen gällande prognoser togs fram i material från 2020.

Samråd med länsstyrelsen har pågått under hela planläggningsprocessen där länsstyrelsen informerats om projektets framdrift. Se bilagda tidigare samrådsredogörelser samt kapitel 3.4.1 och 3.5.1 där samtliga samråd med Länsstyrelsen redovisas.

Länsstyrelsens synpunkter har kommit in efter senaste uppdatering av Samrådsredogörelse, men finns nu redovisade i detta dokument under kapitel 3.5.1 Samråd med berörd länsstyrelse.

Utredningsalternativ jämförs mot ett nollalternativ vilket är ett normalt förfarande när olika aspekter jämförs. Nollalternativet i detta projekt avser en situation så som idag, det vill säga utan att något görs mer än att upprätthålla den befintliga vägens funktion.

Att rusta upp befintlig väg har varit ett alternativ i tidigare utredningar som avfärdats.

Projektmål

Den föreslagna väglinjen - skär rakt igenom jordbruks- och skogsområden som förstörs för all framtid, vilket rimmar illa med Trafikverkets mål: "Naturmiljöns värden ska hanteras hållbart" Vägen splittrar fastigheter och grannskap vilket rimmar illa med Trafikverkets mål: "Kulturmiljöns värden ska hanteras hållbart". Att "Buller och vibrationer ska minska för boende utefter den befintliga vägen" som Trafikverket anger som mål är helt fel, problemet kommer bara att flyttas.

Om det ska upprättas kultur- och miljömässiga projektmål kring den nya dragningen måste den sammantagna påverkan på båda vägarna gemensamt beaktas. Hur motiverar Trafikverket att projektmålen uppnås, särskilt när påverkan från både nya och gamla väg 77 ska vägas in?

Projektmålet 3 har ändrats till att gälla den nuvarande vägen, vilket är ett projektmål som blir ytterst lätt att uppnå så länge som minst ett fordon väljer den nya vägen före den gamla vägen. Så den ändringen av projektmålen framstår som löjlig.

Trafikverkets kommentar

Projektmålen uppnås genom att den nya vägen blir bredare och ges en förbättrad plan- och vertikalgeometri med bättre siktlängder och en mer förutsägbar linjeföring än befintlig väg 77. En höjning av hastighetsgränsen till 80 km/tim bedöms öka framkomligheten för fordonstrafiken. Längs väg 77 finns många bullerstörda fastigheter i dagsläget. Genom att andelen trafik, särskilt tung trafik, flyttas till den nya vägsträckningen kommer andelen buller och vibrationer minska längs med den befintliga vägen.-Ny väg 77 en ny sträckning innebär ett intrång i ett skogs- och odlingslandskap med natur- och kulturmiljövärden. Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs. Inventeringar avseende natur- och kulturmiljövärden är utförda för att avgränsa och identifiera värdefulla naturmiljöer. Den nya vägdragningen har så långt som möjligt anpassats för att undvika och minimera påverkan samt intrång i dessa värdefulla miljöer.-Vägen har anpassats till omgivande landskap så långt det är möjligt tillexempel

under arbetet med val av alternativa sträckningar. Arbetet med landskapsanpassning kommer att fortsätta enligt gestaltungsprogram. Särskild fokus läggs på de områden som är utpekade i landskapsanalysen.

Processen - övrigt

Det frågas om det inte borde funnits möjlighet att överklaga beslutet om vägkorridoren? Ingen information hur denna överklaga skulle göras har getts.

Det undras om Försvarsmakten tyckt till om den föreslagna dragningen av Väg 77 söder om Rimbo med tanke på att en mindre väg är lättare att försvara än en större väg eller om Trafikverket underlättar främmande makts intentioner att bedriva anfallskrig mot Sverige med den föreslagna dragningen av väg 77 söder om Rimbo?

Även synpunkt på att man inte får ett unikt kvittensnummer vid inlämnande av synpunkter genom synpunktsformulär har inkommit. Undrar hur man då ska kunna följa upp frågor och ärenden som han skickar in? Vill ha kvittensnummer för alla sina hittills inskickade synpunkter.

Vidare undras det hur arbetet att tas vidare. Om allt är spikat och klart?

Det finns de som önskar en redovisning på hur byggrätten på deras mark påverkas av vägen samt de som anser sig behöva ombud i denna fråga, eftersom det upplevs alldeles för stort. Om det trots allt beslutas att vägen ska dras enligt nuvarande förslag, och de boende blir direkt drabbade, förväntas det kompensation. Det gäller i så fall ekonomisk ersättning för värdeminskning på hela fastigheten och inte enbart ersättning enligt Trafikverkets ersättningstabeller. Det förväntas även konkreta åtgärder som bullerplank och fönsterbyte för att dämpa effekterna.

Trafikverkets kommentar

Synpunkter kommer att kunna lämnas in vid samråd av samrådshandlingen. Inkomna synpunkter kommer att sammanställas i samrådsredogörelsen. Planen hålls senare tillgänglig för allmänhetens granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig.

För att vägplan ska kunna fastställas krävs att: – Länsstyrelsen stödjer planen, vägen kommer att kunna byggas inom rimlig tid (inom 5 år) samt att Trafikverkets huvudkontor fastställer planen efter sin

granskning. Trafikverkets fastställelsebeslut kan överklagas hos regeringen. Ett fastställelsebeslut vinner laga kraft när tiden för att överklaga har gått ut, cirka 3 veckor. Om regeringen avslår överklagandet, vinner beslutet laga kraft i och med regeringens beslut. Om regeringen godtar ett överklagande, måste vägplanen arbetas om, helt eller delvis.

Försvarsmakten har yttrat sig i samrådet under arbete med Vägplan, val av lokalisering 2021-03-15. Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa. Försvarsmakten kommer att bjudas in i samrådet i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har inget krav att skicka kvittenser eller id- nr till de som skickar synpunkter under samrådstiden även om vi förstår att det hade varit bra för den som lämnar synpunkten. Det gäller såväl formulär på hemsidan, funktionsbrevlådan eller om man skickar ett fysiskt brev.

Alla synpunkter diariéförs i Trafikverkets diarium. I Samrådsredogörelsen sammanfattas de synpunkter som har inkommit och där beskrivs hur de har beaktats.

Intill ett vägområde får inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande, finnas anbringade ljusanordningar som försämrar ljusförhållandena för trafiken på vägen (45 § Väglagen).

Möjligheten att få ett bygglov påverkas av fler faktorer än enbart den planerade vägen. Hur förutsättningarna för bygglov ändras som en följd av den nya vägen går inte att i detalj slå fast. Det är kommunen som prövar frågan om bygglov.

Vägrätten uppkommer genom att Trafikverket (väghållare) tar mark i anspråk med stöd av en fastställd vägplan. När vägens sträckning över fastigheten är tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats anses marken ha tagits i anspråk (31 § Väglagen). Vägrätt innebär att väghållaren får bestämma över markens användning under den tid vägrätten gäller, men också att väghållaren får använda tillgångar som t.ex. jordmassor inom vägområdet (30 § Väglagen). Fastighetsgränser förändras inte. Vägrätten upphör när vägen dras in (32 § Väglagen).

Trafikverket ersätter markintrång och eventuella skador. Skyddsåtgärder för buller kommer att genomföras för att klara de gällande riktvärdena.

Trafikverket kan, under vissa förutsättningar, välja att ta på sig kostnader för ombud/tekniskt biträde i samband med frivilliga

ersättningsförhandlingar, det vill säga vid fråga om värdering av intrång och skador. Detta sker när vägplanen börjar bli klar och det finns information om vilka intrång som kommer göras. I projekt väg 77 Eknäs-Ledinge är det ett par år framåt i tiden. Trafikverket ersätter ej kostnader för ombud/tekniskt biträde som uppstår i samband med deltagande i informationsmöten eller medverkan i processen för en vägplan.

Påverkan på miljön

Planerade sträckan av väg 77 går igenom ett landskap med höga naturvärden, kulturvärden och småskaliga jordbruk.

Den föreslagna vägsträckningen går alldeles inpå och emellan två naturreservat (21/800 – 22/500) Gammalbyberg och Gullunge. De är närliggande, båda relativt små och kan ur biologisk synpunkt betraktas som en enhet. Att dra en stor väg mitt emellan dessa kommer att motverka det som reservaten är avsedda att skydda. En trafikerad väg kommer att utgöra en barriär för vilt och orsaka störningar i form av buller och utsläpp. Här finns även mycket vilt vilket ökar risken för viltolyckor. Det ställs en fråga om hur Trafikverket kan hävda den föreslagna vägsträckningen då den går alldeles inpå och emellan två naturreservat?

Smedsmoraskogen söder om föreslagna väglinjen nämns kort i Trafikverkets "PM Översiktlig naturvärdesinventering", men anmärkningsvärt nog inte som ett naturreservat eller Natura 2000-område.

Det beskrivs vidare att i och i nära anslutning till den tänkta vägsträckningen så finns ett stort antal skyddsvärda objekt. Dom nu rekommenderade varianterna av vägen skulle även gå genom och störa värdefulla biotopskyddsområden, nyckelbiotoper, ekologisk odling, kulturlandskap, fornlämningsmiljö och bymiljö. Den nu fantastiska flora och fauna vore inte skyddad längre. Planerad sträckning går nära skogligt biotopskyddsområde (21/200 – 21/300) som har mycket högt skyddsvärde. Vidare går den planerade sträckningen precis i kanten av ett gravfält.

Området där vägen planeras byggas är natur med ett högt naturvärde, med flera hundra år gamla ekar och rik mångfald. Många av arterna som lever i gamla ekar är rödlistade. Ekar bryts ner långsamt, vilket ger stabila livsmiljöer över lång tid. Utan gamla ekar riskerar dessa arter att försvinna helt från landskapet. Förutom att åtgärder i rödlistade arters livsmiljöer är förbjudet, så är det sorgligt ur ett medborgarperspektiv att det ogenerat

planeras att spränga sig igenom ett berg på vilket dessa gamla ekar växer vid sidan av fornlämningen och nyckelbiotopen som växer på samma berg.

Det finns i det föreslagna området en våtmark, Mälaren i Rö, som Länsstyrelsen sedan några år lägger pengar på att återskapa. Projektet är framgångsrikt och området innehåller bland annat flera mycket sällsynta örter. Vid Mälaren finns även rullstensåsar och skogsmark som ger en sammanhängande natur för människor och djur.

Vägen skär igenom kulturhistoriska miljöer, inklusive Gullunge by med gravfält och fornborg, samt Finsta kyrkomiljö – i direkt strid mot lagen.

I det föreslagna vägområdet finns ett av få sammanhängande naturområden, det vid Darsgårde/Gullunge, med stora områden naturskog, våtmarker och en rik flora och fauna. Enligt PM översiktlig naturvärdesinventering 20-11-09 finns områden med naturvärdesklass 2 och 3 med visst eller påtagligt biotopvärde, där finns bl.a. blåsippa och spillkråka. Gullungeån har inte närmare undersökts vid inventering, men utter har senare siktats i ån.

Området för vägen beskrivs innehålla mycket rik biologisk mångfald. Det har observerats ett stort antal arter i just detta område – många av dem fridlysta, rödlistade eller på annat sätt skyddsvärda enligt svensk lagstiftning. Bland dessa finns: Fåglar som Havsörn, mindre hackspett, steglits, svartvit flugsnappare, gröngöling, sidensvans, näktergalar, fiskgjuse m.fl. Fladdermöss där samtliga arter är fridlysta och har starkt skydd. Groddjur och kräldjur som Vattensalamander, hasselsnok, huggorm, skogsödla – alla fridlysta. Däggdjur som igelkott, rådjur, älg, samt vildsvin, mård, grävling, räv, ekorre och hare. Området fungerar som häckningsplats, födosöksområde och föryngringsmiljö för flera av dessa arter. Runt Rö och Gullunge finns två vita dovhjortar. Det har även stötts på både varg och lo i området. Vittryggighackspett finns i skogen väster om Söderbyn. Även befolkningens egna djur finns i området. Vidare finns den sällsynta växten fältgentiana i området.

Det undras över hur Trafikverket planerar att skydda dessa arter och deras livsmiljöer under och efter byggnationen? Har inventeringar av flora och fauna genomförts i området, och hur har dessa påverkat vägplaneringen? Kommer särskilda åtgärder som viltpassager eller skyddszoner att införas? Vad händer med djuren när deras naturliga passager försvinner när deras livsmiljöer fragmenteras och deras rörelsemönster försvåras? Hur avser Trafikverket hantera konflikter med Natura 2000-områden, biotopskydd och rödlistade arter? Det ses fram emot ett tydligt svar kring hur Trafikverket avser att ta ansvar för den biologiska mångfalden i detta känsliga område. Detta är naturvärden som idag kan konsumeras av

allmänheten boende i och kring Rimbo genom det rörliga friluftslivet i området. En väg för genomfartstrafik rakt igenom området kommer att ödelägga stora delar av dessa naturvärden och dessutom minska tillgängligheten för de kraftigt förminskade naturvärden som blir kvar.

Trafikverket måste undersöka och beskriva relevanta alternativ till den föreslagna åtgärden och ange de viktigaste skälen för den valda lösningen, med hänsyn till miljöeffekterna. Om alternativ avfärdas på grundval av ofullständiga data eller utan en fullständig analys av deras miljöfördelar, strider det mot principen om en adekvat alternativanalys. Det efterfrågas en redogörelse för dessa relevanta alternativ.

En bygd behöver sammanhängande markområden, områden där naturen får frodas och djuren vandrar fritt. Redan nu finns det få dylika.

Den färdiga vägen kommer inte bara orsaka permanenta skador, utan olika störningar under byggnationen måste också beaktas, till exempel utökade markanspråk, byggtrafik, buller, sprängningar, skogsavverkning mm.

Som undertecknare **av Konventionen om biologisk mångfald** har Sverige förbundit sig att bevara den biologiska mångfalden. EU:s livsmiljödirektiv(92-43-EEG) och fågeldirektivet(2009/147/EG), måste också beaktas. Ett vägprojekt som riskerar att skada rödlistade arter och nyckelbiotoper med höga naturvärden motverkar dessa åtaganden om inte tillräckliga åtgärder för att undvika eller kompensera för förlust av biologisk mångfald vidtas. Vilka åtgärder har/kommer att vidtas?

Det hänvisas även till **EU:s livsmiljödirektiv (92/43/EEG) och fågeldirektivet (2009/147/EG)**. Det finns en påtaglig risk att den valda korridoren leder till betydande negativ påverkan på arter och livsmiljöer av gemenskapsintresse samt spridningssamband där vägen ger irreversibel påverkan på samverkande områden. En översiktlig naturvärdesinventering är otillräcklig för att uppfylla kraven på en rigorös bedömning enligt dessa direktiv. Vilka åtgärder har/kommer att vidtas?

Med tanke på de identifierade riskerna för skyddade arter och rödlistade fåglar, undras det över varför det saknas en fullständig och detaljerad miljökonsekvensbedömning **enligt artikel 6.3 i Habitatdirektivet?** Hur säkerställs att den inkluderar alla potentiellt berörda livsmiljöer och arter, inklusive kumulativa effekter från andra projekt. Det ställs krav på att det görs utredningar kring skyddade djurarter, långsiktig åverkan på biotopsskogen samt hur man säkerställer att fornlämningen lämnas orörd.

Vidare beskrivs det att den lösning som Trafikverket nu har föreslagit kommer att leda till en oåterkallelig förstörelse av en urgammal

kulturbygd. Något som kommer påverka såväl landskapet på flera plan. Dels historiskt och kulturhistoriskt eftersom otaliga gravfält, fornborgar och gravsättningar finns i ledens absoluta närhet. Dels också utifrån ett biologiskt perspektiv då området är rikt på nyckelbiotoper och redan etablerade naturreservat.

Det saknas information om att någon biologisk inventering gjorts. Det undras även över om det går att få en redogörelse och om hur det har gått med NVI? Vidare beskrivs det i de inkomna synpunkterna att ett flertal av de inventeringar som den översiktliga naturvärdesinventeringen refererar till är flera år gamla och ej längre aktuella. Ingen av de genomförda inventeringarna täcker in hela det område som nu utreds. Stora förändringar har skett bland annat i skogsdriften, skogskvaliteten, lantbruket, naturvården och fastighetsskötseln. Därmed har viktiga förutsättningar för beslutet om vägdragningen förändrats. Det verkar dessutom som att Trafikverket denna gång valt att begränsa sig till en inventeringskorridor med 100 m buffert från vägkorridoren. Förra omgången när området studerades inkluderades en zon på 200 meter runt vardera korridoren i fågelinventeringen och 500 meter runt korridorerna i grod- och kräldjursinventeringen.

Det beskrivs att enligt **EU:s Miljökonsekvensbedömningsdirektiv (MKB-direktivet) (Direktiv 2011/92/EU, ändrat genom 2014/52/EU)** ska miljökonsekvensbedömning inkludera effekter på biologisk mångfald, mark, skog, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, kulturarv och landskap, samt samspelet mellan dessa faktorer. Det efterfrågas en sammanställning av denna bedömning. De aktuella utredningsunderlagen är översiktliga eller ofullständiga för vissa känsliga områden (t.ex. våtmarker där undersökningar inte kunde utföras fullt ut på grund av våta förhållanden). Det frågas om detta innebär att MKB:n inte kan uppfylla direktivets krav på tillräcklig precision och omfattning? Detta sägs undergräva förmågan att fullständigt identifiera och bedöma projektets miljökonsekvenser. Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att kunna lämna synpunkter på ett adekvat sätt med väl underbyggda utredningar?

I samrådsunderlaget påpekades specifikt att ”den föreslagna väglinjen berör inga skogliga biotopskyddsområden, naturminnen, naturreservat eller riksintressen för naturvård”. Trafikverket använder miljöaspekten som motiv till vägbyggnationen, men tillräckliga underlag för att stärka detta påstående saknas.

Hur avser Trafikverket att kompensera för den bekräftade **fragmenteringen av ekologiska spridningskorridorer** och

våtmarker som vägbygget kommer att orsaka? Vilka kvantifierbara mått på ekologisk funktionalitet används för att bedöma framgången av dessa kompensationsåtgärder, och vem kommer att ansvara för uppföljning och långsiktig övervakning?

Trafikverkets underlag erkänner brister i artinventeringar, särskilt gällande rödlistade arter och skyddade livsmiljöer. Hur kan Trafikverket anse att projektet uppfyller **Försiktighetsprincipen (MB 2 kap. 3 §)** när det fortfarande råder betydande osäkerhet kring projektets fulla påverkan på biologisk mångfald? Vilka kompletterande inventeringar planeras och när kan det förväntas att dessa resultat presenteras och inkluderas i beslutsunderlaget?

Hänsyn till kulturmiljöer (MB 3 kap. 6 § och Kulturmiljölagen).

Vilka konkreta åtgärder, utöver dokumentation, kommer att vidtas för att säkerställa att Gullunge bys och Finstas kulturmiljöer inte irreversibelt skadas eller att deras karaktär och värden för framtida generationer inte förloras? Hur har Riksantikvarieämbetets rekommendationer beaktats i planeringsprocessen, och om de inte har följts, varför?

EU:s naturrestaureringsplan från 2024. Gemensam lagstiftning inom EU som går i en diametralt motsatt riktning. Restaurering av ekosystem och livsmiljöer omfattar här både aktiv och passiv återställning av existerande ekosystem, exempelvis att upphöra med avverkning i gamla skogar eller återställa meandring i vattendrag. Det nuvarande förslaget för utbyggnaden av Väg 77 Länsgränsen-Rösa skulle på ett flagrant sätt bryta mot samtliga av dessa punkter. Att under sådana omständigheter bygga helt nya vägar för vägtransporter, alltså inte ens restaurera eller anpassa nuvarande vägnät, är något som går helt emot Sveriges åtaganden gentemot EU:s nuvarande lagstiftning. **Naturrestaureringslagen** innebär att EU-länder måste restaurera minst 20 % av alla land - och havsytor till 2030. Kan inte tänka att det då kan vara vettigt att bygga en helt ny väg och tillåta förstöring av värdefull natur.

Vidare undras det över om Strandskyddslagen har beaktats?

Denna vägdragning beskrivs påverka tre av de svenska nationella miljömålen:

Begränsad klimatpåverkan: Skogsmark förlorar som naturlig kolsänka och byggprocessen medför utsläpp av växthusgaser. Ökad hastighet och längre väg innebär mer bränsleförbrukning och ökat utsläpp.

Levande skogar: Skyddade skogsområden bör bevaras och nya områden skapas. Reservatet vid Gullunge bör ej störas då det har unika biologiska och rekreationsvärden.

Myllrande våtmarker: Våtmarken vid före detta Gullungesjön uppfyller riksdagens definition och bör bevaras, vilket vägprogrammet inte stödjer. Ytterligare skyddsåtgärder och insatser behövs för att uppfylla dessa miljömål.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket instämmer i synpunkten att den nya vägen medför en påverkan på landskapet, växt- och djurlivet, friluftslivet samt på de boende i området. Inventering av skyddade arter samt utredning av påverkan på övriga berörda intressen (exempelvis barnkonsekvensanalys, lantbruksutredning, friluftsliv) har pågått under 2022-2025. Resultatet av dessa utredningar har inarbetats i projekteringen för att hitta en funktionsduglig väg som innebär så liten påverkan som möjligt.

Gammalbyberg naturreservat syftar till att trygga skogen från skogsbruk så att den i huvudsak utvecklas under naturliga förhållanden. Gullunge naturreservat syftar till att bevara ett naturskogsområde och dess växt- och djurliv. Utifrån detta bedöms den nya väglinjen inte påverka de två skilda naturreservatens enskilda syften. Skyddsformen för de båda reservaten slutar där gränsen för respektive naturreservat går.

En viss barriäreffekt kommer uppstå av vägen, det är oundvikligt och det kommer påverka olika arter olika mycket. Utredning kring passager för vilt pågår för att minimera barriäreffekten så långt som möjligt.

Smedmoraskogen är både naturreservat och Natura 2000-område, men bedöms inte bli berörd då den är belägen cirka 500 meter söder om vägkorridoren. I projekteringen beaktas hydrogeologisk påverkan då de utpekade naturvärdena inom skogen delvis utgörs av våtmark.

Påverkan på omkringliggande naturmiljövärden identifieras genom flertalet inventeringar avseende naturmiljö samt skyddade arter. I projekteringen av den nya väglinjen undviks påverkan och intrång på dessa värden så långt det är möjligt, och där det inte är möjligt utreds åtgärder såsom passager. Den hydrologiska och hydrogeologiska påverkan som den nya vägen har på omkringliggande mark modelleras och anpassas för att ha minsta möjliga påverkan på genomströmning.

Naturvärdesinventering på fältnivå har utförts inom hela vägkorridoren för att identifiera och avgränsa naturvärden som kan komma att beröras, i syfte att minimera påverkan på värdefulla naturvärden så långt det är möjligt. Inget skogligt biotopskyddsområde bedöms

påverkas av väglinjen. Det närmaste skogliga biotopskyddsområdet är SKS biotopskyddsområde SK 144-2013 vid ca km 20/900-21/000. Objektet kommer inte påverkas, väglinjen kommer däremot troligtvis att innebära en mindre påverkan på den nyckelbiotop (N 1858-1995 400 M NORR GULLUNGE) som delvis överlappar med biotopskyddsområdet och fortsätter längre söderut. Området har avgränsats som en naturvärdesbiotop av högt naturvärde (klass 2), och arbete pågår för att minimera påverkan så långt som möjligt.

På andra sidan nämnda nyckelbiotop är ett gravfält (L2015:2527, fornlämning) beläget väldigt nära planerad väg. I punkten för påverkan pågår ett arbete för att minimera påverkan på både de värdefulla naturvärdena norr om planerad väg samt på gravfältet söder om planerad väg. Trafikverket har beställt en arkeologisk förundersökning av bl.a. denna nämnda fornlämning i avgränsningssyfte för att noggrannare kunna se över påverkan och eventuella skyddsåtgärder.

En mindre påverkan bedöms också ske på nyckelbiotop N 1346-1995 SYDOST GULLUNGESJÖN. I projekteringen av dessa tas stor hänsyn till att minimera påverkan på dessa naturvärden så mycket som möjligt.

I naturvärdesinventeringen som har genomförts noteras även värdefulla och skyddsvärda träd, i syfte att ta hänsyn till dem i den fortsatta projekteringen. I dagsläget är det en äldre ek söder om Ladängen (värdefullt träd) som bedöms påverkas av väglinjen, men påverkan ses över kontinuerligt allt eftersom projekteringen fortskrider. Ekar är nyckelarter som är viktiga för många andra arter, så om trädet behöver tas ner kommer skyddsåtgärder tas fram i syfte att minimera påverkan på den biologiska mångfalden i området.

”Stora Mälaren” och ”Lilla Mälaren” ligger strax norr om orten Rö. Våtmarken är cirka 200 meter söder om vägkorridoren som närmast, cirka 850 meter till nya väglinjen, risken för påverkan bedöms vara försumbar.

Hänsyn tas till att minimera påverkan på kulturhistoriska miljöer. Den föreslagna väglinjen dras norr om Gullunge by. I utformningen av vägen genom det öppna odlingslandskapet har dialog och diskussion skett kring hur påverkan på de kulturhistoriska värden bäst kan vägas in. Arbete pågår även för att minimera påverkan på gravfältet (L2015:2527, fornlämning), Trafikverket har beställt en arkeologisk förundersökning av bl.a. denna nämnda fornlämning i avgränsningssyfte för att noggrannare kunna se över påverkan och eventuella skyddsåtgärder.

Fornborgen (L2015:2787) som är lokaliserad söder om gravfältet bedöms inte påverkas, den planerade väglinjen är planerad på cirka 700 meters avstånd från fornborgen. Finsta kyrkomiljö bedöms inte heller påverkas då orten Finsta är belägen öster om Rimbo och alltså inte är i närheten av nu planerad väglinje.

Utöver naturvärdesinventering på fältnivå för hela vägkorridoren har följande utredningar genomförts avseende skyddade arter:

- Fladdermusinventering*
- Groddjursinventering*
- Fågelinventering*
- Häckfågelinventering*
- Rovfågelinventering*
- Fördjupad artinventering av orkidéer*

Syftet med dessa utredningar är att identifiera och avgränsa naturvärden för att kunna utreda och minimera påverkan på höga naturvärden och skyddade arter så långt som möjligt.

Utifrån genomförda utredningar togs en artskyddsutredning fram avseende påverkan på fladdermöss och groddjur (större och mindre vattensalamandrar). Resultatet av arbetet blev att väglinjen har dragits om och skyddsåtgärder implementeras för att inte påverka de skyddade arterna.

Trafikverket arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Miljösäkring syftar till att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Inför fastställelse av vägplanen och upphandling av entreprenör för genomförandet tas en miljöplan fram, vilken anger villkor och skyddsåtgärder för att minimera miljöpåverkan och konsekvenser av vägplanens genomförande. Ett kontrollprogram upprättas för uppföljning av att lagstiftning och villkor följs, att entreprenören vidtar erforderliga skyddsåtgärder samt där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

Gällande utredningar kring vilts rörelse i området och vägens barriäreffekt så kommer faunapassager att anläggas för djuren där den nya vägen passerar bland annat dalgångar och vattendrag. Detta i syfte att minimera vägens påverkan på djurlivets rörelse i området.

Miljökonsekvensbeskrivningens syfte är att ge en helhetsbild av vad en planerad verksamhet kan få för miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller beskrivning, identifiering och bedömning av de betydande miljöeffekter som den planerade verksamheten kan medföra.

Miljökonsekvensbeskrivningen samt resultat från framtagna underutredningar presenteras i Samrådshandlingen.

Finsta kyrkomiljö bedöms inte påverkas då orten Finsta är belägen öster om Rimbo och alltså inte är i närheten av nu planerad väglinje.

Trafikverket har under lång tid undersökt olika sätt att bygga en ny väg 77 eftersom befintligt väg 77 är kraftigt olycksdrabbad. Området kring Rimbo är noga studerat i jakt på lämpligt utrymme för ny väg 77.

Sträckningen Eknäs-Ledinge tar visserligen oexploaterad mark i anspråk, men ger en långt mindre belastning på utpekade höga och känsliga natur- och kulturmiljövärden än andra studerade alternativ.

Att bygga om väg 77 på endast exploaterad mark (dvs i befintlig sträckning) är inte lämpligt, eftersom en av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerheten är att leda om den tunga genomfartstrafiken utanför Rimbo tätort. Då krävs ofrånkomligt en ny sträckning av väg 77.

Syftet med förordningen för naturrestaurering är att återställa ekosystem och livsmiljöer för arter som annars riskerar att försvinna eller dö ut. Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av vägprojektet. Inventeringar avseende natur- och kulturmiljövärden är utförda för att avgränsa och identifiera värdefulla naturmiljöer. Den nya vägdragningen har så långt som möjligt anpassats för att undvika och minimera påverkan samt intrång i dessa värdefulla miljöer.

Inom projektet beaktas strandskyddet i berörda områden samt dess syfte att trygga tillgång till strandområden samt bevara livsvillkoren för det djur- och växtliv som finns tas löpande i projektet.

Bedömning av vägprojektets påverkan på miljömålen redovisas i MKB, miljökonsekvensbeskrivning.

Klimat

Det uttrycks att förslaget är i diametral konflikt med utvecklingen inom EU och Sveriges nuvarande klimat och miljöpolitik. Överflyttning av gods från väg till mindre skadliga trafikslag bidrar till uppfyllandet av de svenska klimatmålen 2030. Att under de rådande internationella och nationella omständigheterna föreslå denna nya trafiklösning strider inte bara mot allt vad vi som nation åtagit oss utan också mot all logik.

För att vi ska uppnå både nationella och internationella klimatmål måste utsläppen från transportsektorn minska. Att då samtidigt planera för en ny väg strider mot dessa åtaganden då det inte går att bygga bort trafik med ytterligare en väg. Tvärtom visar forskning att nybyggnation av vägar ökar utsläppen.

Vidare beskrivs det att detta är ett projekt, baserad på obsoleta antaganden från en svunnen tid. Förstudien till projekten går 10 år tillbaka i tiden. Den baseras i stort sett på vagt formulerade antaganden med allt vad det innebär av osäkerhet och dessutom antaganden som nu 10 år senare till stora delar också är direkt felaktiga. De prognoser som gjordes för 10 år sedan är idag inte längre relevanta. Hur kan Trafikverket utgå från studier som på många punkter är helt inaktuella?

Det undras över varför Trafikverket tänker bakåt istället för framåt? Medan världen diskuterar alternativ för att skydda naturen så mycket som möjligt och för att stoppa klimatförändringen, föreslår Trafikverket att förstöra natur och resurser. Är det inte tid att släppa gamla beslut genom att tänka om - mer än någonsin? Att hitta en lösning som är innovativ och tänker framåt. Att hellre få applåder och erkännande istället för ilska och burop.

Vidare undras det över varför den längre körsträckan inte redovisas i samrådshandlingarna? För att den blir längre kan det också leda till högre CO₂ utsläpp, vilket man naturligtvis INTE kan vilja. Tidsvinsten vore marginal mot att åka befintliga väg 77. Hur kan Trafikverket föreslå en väg som både är dyrare att bygga och leder till längre körsträckor, trots gällande klimatmål?

Trafikverkets kommentar

Klimatkalkyl tas fram och uppdateras vartefter projekteringen framskrider och följer riktlinjen Klimatkalkyl – infrastrukturhållningens, energianvändning och klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. Klimatkalkyl har utvecklats för att kunna beräkna hur stor energianvändning (primärenergi) och klimatbelastning

(koldioxidekvivalenter) en investeringsåtgärd ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. Trafikens effekter beräknas med samhällsekonomiska modeller och redovisas i SEB.

Prognosen för trafiktillväxten i aktuell SEB kommer från 2024-04-01 och avser Trafikverkets basprognos. Det är den prognos som innebär att trafiken ökar med en procentsats per år mellan 2019 och 2045 därefter fram till 2065. Utifrån det har sedan antaganden kring hur trafiken fördelas på befintlig och ny väg gjorts.

Mellan Eknäs och Rimbo längs befintlig väg är det cirka 5,6 km. Mellan Rimbo och Rösa (E18) längs befintlig väg är det cirka 12,5 km. Mellan Eknäs och Ledinge (E18) via den nya sträckningen är det cirka 12,9 km. Mellan Ledinge och Rösa längs med E18 är det cirka 5,8 km. Längs med väg 280 mellan Rimbo och den nya sträckningen är det cirka 2,7 km.

De fordon som nyttjar ny väg och antas svänga söderut vid Ledinge får ett minskat antal fordonskilometer jämfört med om de hade använt befintlig väg men också en restidsvinst på grund av högre hastighet. Samtidigt får de fordon som antas svänga norrut ett längre antal fordonskilometer jämfört med om de hade använt befintlig väg men även en restidsvinst på grund av högre hastighet.

Givet antaganden om att trafiken som nyttjar ny väg år 2019 består av cirka 2 900 ÅDT genomgående och cirka 450 ÅDT är lokal trafik från Rimbo samt att cirka 15% av dessa fordon svänger söderut vid Ledinge så får de fordonen en väldigt kraftig vinst ifråga om fordonskilometer utöver restidsvinster jämfört med om de hade använt befintlig väg. Totalt sett så minskar därmed antalet fordonskilometer under kalkylperioden.

Om det istället skulle antas att samtliga fordon som nyttjar ny väg skulle svänga norrut vid Ledinge så ökar antalet fordonskilometer totalt sett eftersom fordon får en längre väg norrut att åka men merparten av restidsvinsten består för trafiken eftersom de kan göra så i en högre hastighet.

Utsläppet av CO₂ följer i stort med förändringen av fordonskilometer i aktuell analys givet respektive antagande där ett minskat antal fordonskilometer innebär ett minskat utsläpp av CO₂ och ett ökat antal fordonskilometer innebär ett ökat utsläpp av CO₂.

Under projektering arbetas det aktivt och systematiskt för att minimera utsläppen av växthusgaser från såväl trafiken som från byggande, drift och underhåll av infrastruktur. De viktigaste klimataspekterna identifieras och lösningar för att minska klimatpåverkan och

energianvändning i projektet föreslås och implementeras. Både bygg och driftskedet ger upphov till utsläpp av växthusgaser och energianvändning. De största negativa klimatbelastningarna sker i huvudsak i byggskedet. Möjliga identifierade områden för klimatbesparingar i projektet är exempelvis återanvändning av massor, minimering av masstransporter, optimering av byggnadsverk, samt krav på entreprenör gällande drivmedel och material.

Jordbruk

Tillgången till jordbruksmark minskar i världen, samtidigt som behovet ökar. Arealen minskar varje år. Jordbruksmark försvinner för att bli vägar, som innebär att marken inte kan användas för livsmedelsproduktion i framtiden.

Jordbruksmark är en ändlig och alltmer värdefull nationell resurs. Att då ta en av Mälardalens bästa jordbruksmarker i anspråk för projekterandet av en ny vägsträckning som dessutom bara ska komplettera en redan existerande sträckning inom ungefär samma område anses vara ett nationalekonomiskt slöseri. Att den nya föreslagna sträckningen dessutom är sju kilometer längre än den existerande gör det hela än mer ologiskt.

Då Sverige behöver stärka sin kapacitet att producera livsmedel och foder till producerande djur är detta projekt rakt motstridigt mot detta. Därför undras det hur detta tagits i beaktning för en väg som kostat skjortan, som befolkningen i närområdet är strikt emot och som defacto kommer förstöra produktiv åkermark samtidigt som det finns befintlig väg som kan restaureras och alternativ som inte förstör produktiv åkermark.

Det underlag som presenterades i samrådsmötet med tillhörande handlingar delar jordbruksfastigheter samt ger väldigt stor påverkan på miljön. Projektet splittrar produktiv jordbruksmark längs hela sträckan, särskilt i Dars gärde, Denan och Gullunge. Sådan mark får inte tas i anspråk om alternativa lösningar finns – vilket här är fallet. Den föreslagna vägdragningen inkräktar på jordbruksmark av högsta brukningsvärde. Med hänvisning till Miljöbalkens strikta **skydd för produktiv jordbruksmark (MB 3 kap. 4 §)**, ställs det frågor om hur Trafikverket utrett alternativa lösningar som inte tar denna mark i anspråk? Kan Trafikverket presentera en detaljerad jämförelse av intrånget på jordbruksmark för samtliga utredda korridorer, inklusive de som bedömdes som mindre skadliga?

Vidare beskrivs den nya vägen ligga i anknytning till många (bond)gårdar, stall, stuterier. Där det finns många djur som inte är uppfödda med trafik av den skala som Trafikverket påstår ska belasta den nya vägen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är medvetna om att föreslagen vägkorridor kommer fragmentera åkrar och ta jordbruksmark ur produktion oavsett hur väglinjen dras.

En tidigare ansats i Förstudie från 2012 och Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30) var att omarbete väg 77 huvudsakligen i sin befintliga sträckning ända fram till trafikplats Rösa. För avsnitt, Eknäs till Rösa genom/förbi Rimbo visade planläggningsarbetet att en ny väg inte var möjligt med hänsyn till de höga allmänna intressena (natur- och kulturmiljö, boendemiljöer samt värdefull jordbruksmark). I Ställningstagande 2017 bedömdes det inte hållbart att vägen går genom Rimbo med tanke på vägens funktion för gods- och pendlingstrafik. Förslaget innebar en inskränkning av eftersträvad referenshastighet på en lång sträcka. Den senare förkastade ”etapp 3, Salmunge-Rösa” bedömdes 2019 ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka.

I Val av lokalisering från 2020-11-09 har även konsekvenserna på jordbruk vägts in i val av korridor.

I arbetet med att ta fram förslag till väglinje för den nya väg 77 ingår att minska förväntad påverkan på lantbruket därför har en Lantbruksutredning tagits fram.

Jakt

Den unika möjligheten till löshundsjakt anses komma att tas bort då vägen kommer skära rakt igenom ett mycket vilttätt område. Det oroas över att detta kommer att leda till vilt- och hundolyckor som konsekvens och därmed mycket lidande och mänskliga tragedier som följd. Detta påverkar självklart dessutom värdet av fastigheterna i närheten negativt med minskade arrenden från jägare. I tillägg till detta faktum kommer vägen att döda mycket vilt och därmed minska vilttillgången, vilket ytterligare minskar värdena för jägare och fastighetsägare i området.

Det beskrivs att det tagit generationer av jägare att bygga upp samarbeten kring jakten i jaktlag över fastighetsgränserna, och för en del jaktlag kommer vägsträckningen innebära nedläggning.

Trafikverkets kommentar

Befintligt viltstängsel i anslutning till trafikplats Ledinge förlängs cirka 160 meter in på nya väg 77 enligt krav vid nybyggnation av väg. I övrigt

föreslås inget viltstängsel på resterande del av sträckan eftersom vägplanen i sig medför att en barriär skapas och länkar för vilt kan skäras av med ett viltstängsel. Enligt VGU, vägar och gators utformning, finns inget krav på viltstängsel vid hastighet 80 km/h.

Möjligheter för vilt att passera vägen planskilt föreslås i samrådhandlingen på flera ställen för att minska vägens påverkan. Väglinjen har anpassats så långt det är möjligt för att underlätta jaktverksamheten.

Ett antal faunapassager för stora däggdjur, flera strandpassager och torrtrummor planeras inom vägplanen. Viltuthopp planeras i anslutning till befintligt viltstängsel mot E18, ett på vardera sida om nya väg 77.

Trafiksäkerhet

Trafikverket belyser gärna i detta projekt att befintlig väg 77 är smal, krokig och farlig. Trafikverket hänvisar till olycksstatistik, men det beskrivs inte ge hela bilden. Enligt inlämnade synpunkter visar olycksstatistiken från STRADA på att det på sträckan Eknäs – Rösa trafikplats inträffat 125 olyckor under perioden 2010 till 2020. Endast 8% av de 125 olyckorna har berört tung trafik. Det ifrågasätts varför inte befintlig väg rustas istället om TRV vill öka trafiksäkerheten eftersom 92% av olyckorna kommer kvarstå på gamla väg 77. Undrar hur det motiveras? Att inte förbättra trafiksäkerheten på befintlig väg 77 med tanke på den olycksstatistik som är framtagen och redovisad faller på sin egen orimlighet.

Den nya vägen sägs ge en längre total vägsträcka samt bristande säkerhetsnivå. Var inte tanken att det skulle bli en trafiksäker förbindelse? Hur motiverar Trafikverket detta projekt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv? Varför utreder TRV inte att rusta befintliga väg 77 för att göra riktig skillnad för olycksstatistiken för att tackla den verkliga problematiken? Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att säkerställa adekvat säkerhetsnivå och underhåll av såväl den planerade samt befintliga väg 77?

Om körfälten inte ska separeras och sidoräcken eller viltstängsel undviks av miljöskäl i det öppna landskapet, kvarstår alltså även risken för både mötes- och viltolyckor på den nya vägsträckningen. Det frågas hur detta är förenligt med målet om en trafiksäker förbindelse?

Att inte ha mitträcke och viltstängsel innebär ju att dessa olycksrisker kommer att finnas kvar.

I det inlämnade synpunkter undras det hur Trafikverket säkerställer trafiksäkerhet utan att vidta de åtgärder som finns att tillgå? Om säkerhet verkligen är det bärande argumentet, så måste man också kunna visa att vägen faktiskt blir säkrare – för både boende, trafikanter och naturen omkring.

Hur kan Trafikverket hävda att den nya dragningen blir säkrare för oss boende, när den i praktiken försämrar säkerheten? Det känns varken logiskt eller trovärdigt.

Det finns även de som efterlyser en plan för hur trafikverket ska hindra att lastbilar lastade med framförallt farligt avfall inte hamnar i trädgården eller i närområdet och skadar barns hälsa genom luft, vatten eller bär/svamp/frukt från naturen tex. De efterlyser även en kartläggning hur framförallt barn kan komma att påverkas av föroreningarna som dom dagligen kommer utsättas för.

Trafikverkets kommentar

En tidigare ansats i Förstudie från 2012 och Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30) var att omarbete väg 77 huvudsakligen i sin befintliga sträckning ända fram till trafikplats Rösa. För avsnitt, Eknäs till Rösa genom/förbi Rimbo visade planläggningsarbetet att en ny väg inte var möjligt med hänsyn till de höga allmänna intressena (natur- och kulturmiljö, boendemiljöer samt värdefull jordbruksmark). I Ställningstagande 2017 bedömdes det inte hållbart att vägen går genom Rimbo med tanke på vägens funktion för gods- och pendlingstrafik. Förslaget innebar en inskränkning av eftersträvad referenshastighet på en lång sträcka. Den senare förkastade "etapp 3, Salmunge-Rösa" bedömdes 2019 ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka.

Enligt genomförd Effektberäkning vid väganalys (EVA) så finns det en trafiksäkerhetsmässig vinst i och med den föreslagna åtgärden. Den effekten följer förmodligen både av att fordon flyttar från en smal väg till en bredare väg men även att det blir färre fordon på befintlig väg.

Att flytta ut trafik på ny och säkrare väg minskar olycksrisken även för de som fortsättningsvis färdas på befintlig väg.

Hela Trafikverkets befintliga vägnät sköts av Trafikverkets underhållsorganisation som ansvarar för förvaltning, drift och underhåll.

Enligt VGU, (Vägar och Gators Utformning, riktlinjer för Trafikverkets vägar) finns inget krav på viltstängsel vid hastighet 80 km/h.

Förbindelsen görs trafiksäker genom arbete med siktsträckor och omkörningsfält i syfte att skapa säkra omkörningsmöjligheter, särskilt på grund av den tunga trafiken på nya sträckningen. Dessa åtgärder förväntas minska risken för mötesolyckor vid omkörning. Även eventuell mitträffling längs vissa delar har diskuterats. Korsningar byggs om för bättre trafiksäkerhet.

Avvägning har gjorts mellan funktion och omgivningspåverkan, markanspråket blir större med mitträckesseparering och 2+1 väg hela sträckan.

Genom att flytta ut trafik från centrala Rimbo ökar trafiksäkerheten i centralorten där flera bor, barn går till skola och aktiviteter med mera.

För att utreda olycksrisker för människor och miljö i vägplanens bygg- och driftskede har PM Risk tagits fram. PM Risk ska även identifiera behov av säkerhetshöjande åtgärder. Behovet av åtgärder ska vara väl avvägt, vilket innebär att åtgärder ska ställas i proportion till den påverkan som den nya vägplanen har på risknivån. Utredningen genomförs i enlighet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB:s) publikation "Olycksrisker och MKB" (2012).

Luftkvalitet har avgränsats bort då projektet endast obetydligt eller inte alls bedöms påverka aspekten. Beslutet har samråtts med länsstyrelsen vid avgränsningssamrådet.

Trafik

Enligt underlaget görs trafikprognosberäkningar med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster samt antaganden utifrån historia, forskning, studier, fakta, politik och vad vi vill uppnå. Detta tolkas som att Trafikverket kan hitta på vilka siffror som helst och inte ta i beaktning att det kommer vara kvar tung trafik på befintlig väg 77 mellan Rösa och Rimbo. Cirka 60-70 lastbilar till Salmunge tippa per dag samt upp till 50 bussar per dag samt den ordinarie pendlartrafiken mellan Rimbo och Norrtälje som fortfarande kommer åka befintlig väg. Den nya sträckningen ger dessutom en längre resväg, vilket sannolikt kommer leda till att många ändå fortsätter välja det befintliga alternativet. Det beskrivs att vägen ursprungligen planerades för tung rysk lastbilstrafik och nu är det bara trafik från Baltikum kvar och därför ställs frågan om föreslagen väg söder om Rimbo behövs?

Trafikverkets simuleringar visar att även om den nya vägen byggs i enlighet med förslaget förutspås mängden trafik västerifrån från, och västerut, till Rimbo längs Uppsalavägen kommer år 2040 vara lika stor som den var år 2014 (3 900 resp. 3 910 ÅDT). Trafiken söderifrån och söderut längs Västra Stockholmsvägen förutspås öka från 4 420 ÅDT till 10 100 ÅDT. Det senare är långt högre än nollalternativet 6 300 ÅDT. Mängden trafik längs Västra Stockholmsvägen in och ut ur Rimbo kommer alltså enligt simuleringarna att bli 60% större om väg 77 byggs enligt förslaget jämfört med att man inte gör något alls

Det undras över varför Trafikverket har tillämpat olika antaganden i de olika alternativen i prognoser, när detta inte verkar ha gjorts i tidigare analyser? Hur avser Trafikverket att agera för att förbättra transparensen och trovärdigheten i trafikprognoserna? Vidare undras det över de oklara prognoser för trafik och åtgärder, när dessa uppdaterades senast?

Det efterfrågas även alternativa trafikscenarier (t.ex. kollektivtrafik).

Det informeras om att kommunen gjort egna mätningar där de kommit fram till att det endast är 10-20% av trafiken som kommer välja den nya vägen. Det innebär att fortsatt 80% kommer trafikera den "icke trafiksäkra" väg 77. Samtidigt kommer den nya vägen innebära stor fara för boende i området, djurliv, betesdjur, husdjur.

Corona-pandemin beskrivs har varit en katalysator för förändrad för syn på arbete och resande. En konkret effekt av att såväl det dagliga pendlandet som affärsresandet kommer att minska och med det behovet att ny fysisk infrastruktur som bilvägar för pendlare. En faktor som beskrivs varit av vikt vid framtagandet av denna nya vägsatsning är kommunikation mellan Norrtälje och Arlanda och att det finns argument för att denna aspekt kommer bli alltmer irrelevant.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har ett systematiserat och standardiserat arbetssätt är för att säkerställa att projekt utvärderas på säkra grunder och är jämförbara med andra projekt när det kommer till att fördela statliga medel.

Grunden i modellerna kombineras med kalibrering av förutsättningar på platsen/i lokalområdet.

Det görs även känslighetsanalyser för att undersöka hur ett antal olika förutsättningar påverkar resultatet.

Eftersom projektet pågått under så lång tid har både kalkylförutsättningar och prognoser ändrats med tiden.

Den prognos som använts visar på 3000 fordon på befintliga väg 77 väster om Rimbo år 2040 med nya dragningen på plats. Dvs även med prognostiserad är trafikökning lägre än 2014. Utan ny dragning prognostiserades trafiken nästintill fördubblas, 3910 år 2014 till 7680 till 2040.

I aktuell kalkyl bedöms den genomgående och lokala trafiken från Rimbo ta ny väg 77 för att ta sig till E18. Trafikmängderna är samma i nollalternativ och utredningsalternativ och omfördelas mellan befintlig och ny väg.

Prognosen för trafiktillväxten i aktuell SEB kommer från 2024-04-01 och avser Trafikverkets basprognos. Det är den prognos som innebär att trafiken ökar med en procentsats per år mellan 2019 och 2045 därefter fram till 2065. Utifrån det har sedan antaganden kring hur trafiken fördelas på befintlig och ny väg gjorts.

Väster om Rimbo antas det att cirka 2 900 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) nyttjar ny väg av de cirka 4 400 ÅDT på befintlig väg år 2019. Öster om Rimbo antas cirka 3 300 ÅDT nyttja ny väg av som minst cirka 4 900 ÅDT och som mest av cirka 6 300 ÅDT på befintlig väg år 2019.

Kollektivtrafik

Förslaget saknar analys kring hur kollektivtrafiken påverkas.

Det saknas redovisning hur samråd har förts med berörda gällande kollektivtrafik, inte heller framgår någon jämförelse med andra alternativ. Det är uppenbart för boende i Rimbo och Norrtälje att det nu föreslagna alternativet inte är gynnsamt för resor mellan dessa orter. Föreslagen ny vägsträckning förbättrar inte möjligheterna att upprätthålla kollektivtrafik inom Norrtälje kommun och särskilt för boende på landsbygden mellan Rimbo och Norrtälje. Förslaget gynnar inte kollektivtrafik mellan Norrtälje, Finsta, Rimbo och Uppsala respektive Arlanda.

Det undras även hur kontakterna mellan Trafikförvaltningen, Nobina Sverige AB samt Transdev Sverige AB sett ut och hur har deras inställning till projektet varit?

Trafikverkets kommentar

Region Stockholms län är huvudman för kollektivtrafiken i regionen, och ingår som remissinstans i Trafikverkets planläggningsprocess för väg

77. Både befintlig väg 77 och ny väg 77 kommer att kunna trafikeras av kollektivtrafik. Det blir upp till Region Stockholms län att avgöra hur kollektivtrafiken ska trafikera ny respektive befintlig väg 77.

Kollektivtrafiken beräknas gå kvar i befintlig sträckning för att angöra Rimbo, det vill säga påverkas i form av avlastning av tung trafik på befintlig väg/genom centrala Rimbo. Vid anslutande vägar kan någon busshållplats komma att påverkas och behöva byggas om.

Samråd har genomförts med Trafikförvaltningen Stockholms län 2022-10-07 och 2024-06-05: Se kapitel 3.5.3 och 3.6.4.

Underhåll

Den nya vägen skulle innebära underhåll av två vägar, inklusive snöunderhåll för flera vägsträckningar mot samma mål. Det framförs oro för att två vägar ska driftas och underhållas istället för en och undras hur adekvat säkerhetsnivå och underhåll ska säkerställas. Om den nuvarande väg 77 underhåll försämras ytterligare riskerar olycksfrekvensen att öka.

Hur motiverar Trafikverket att den vägen blir en omväg och den befintliga vägen kommer fortsatt att användas? Vilken väg ska i så fall prioriteras vid exempelvis kraftigt snöfall?

Trafikverkets kommentar

Hela Trafikverkets befintliga vägnät sköts av Trafikverkets underhållsorganisation som ansvarar för förvaltning, drift och underhåll. Organisationen och resurser anpassas efter aktuellt vägnät.

Samhällsekonomisk analys

Det ställs i synpunkterna frågor om hur det att göra en längre sträckning med större miljöpåverkan tas i beaktning mot den så kallade samhällsnyttan? Hur tas den biologiska mångfalden i beaktning när man beräknar och sammanställer den totala samhällsnyttan mot de enorma intrången i natur och skyddade arters livshabitat? Långsiktig samhällsnytta bör beaktas i förhållande till naturmiljös värden, kulturmiljös värden, naturresurser och befintliga näringsverksamheter

Det undras över om en fullständig samhällsekonomisk analys, som jämför den föreslagna nybyggnationen med kostnaderna för att uppgadera befintlig väg 77, inklusive miljö- och samhällskostnader som förlorad jordbruksmark och minskade fastighetsvärden, har utförts? Kan Trafikverket presentera denna analys i detalj, och hur motiveras det att de

medel som avsätts för detta projekt inte skulle kunna generera större samhällsnytta om de istället investerades i förbättringar av befintlig infrastruktur eller andra transportslag? Vilka detaljerade socioekonomiska analyser har utförts gällande barriäreffekterna för byar som Gullunge, inklusive påverkan på tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, trygghet och fastighetsvärden? Har Trafikverket genomfört en extern och oberoende värdering av de förväntade fastighetsvärdesminskningarna för berörda fastigheter? Hur avser Trafikverket att kompensera de drabbade fastighetsägarna för dessa förluster utöver rena markintrång? När finns rapport om vägens samhällsnytta framme?

Samhällsnyttan i relation till kostnad, miljöpåverkan och påverkan på boende och verksamheter beskrivs vara otydlig.

Att bygga en ny väg anses innebära både ekonomiska och sociala risker.

Det finns de som säger sig ha svårt att se lönsamheten i att bygga en ny väg, att det skulle ge några ekonomiska fördelar med tanke på den korta tidsvinsten och att vägen kommer att bli längre och det låga trafikflödet.

Det frågas även hur Trafikverket kan använda osäkra och icke-jämförbara siffror som grund för att beräkna samhällsnytta?

Vidare frågas det om "nollalternativet" (det vill säga att ingen ny väg byggs, men befintlig väg rustas upp och kollektivtrafiken förbättras) har analyserats tillräckligt djupt med avseende på samhällsekonomiska effekter och miljönytta?

Det ställs önskemål om att få tillgång till en jämförande samhällsekonomisk kalkyl för nollalternativet i nästa rapport för att kunna ta ställning till huruvida detta förslag som presenterats nu är ett alternativ som är försvarbart.

Det påpekas att den föreslagna vägdragningen enligt dåvarande vägverkets beräkning som gjordes 1998 var det dyraste av de tre då aktuella alternativen (157 mkr) och samhällsnyttan bedömdes inte då kunna räknas hem. Därför övergavs förslaget. Hur kan en väg som tidigare förkastats som samhällsekonomiskt olönsam nu plötsligt betraktas som motiverad?

Det framgår inte av samrådshandlingar vilken samhällsekonomisk analys som ligger till grund för Trafikverkets ställningstagande. Det framgår inte heller någon jämförande analys mellan nu presenterade förslag och med de tidigare redovisade förslagen. Vidare bör det vara uppenbart att ekonomiska kostnader, och även samhällsekonomiska kostnader, inte bara uppstår vid byggnationen av en ny vägsträckning utan även för fortsatt löpande underhåll.

Trafikverkets kommentar

En Samlad effektbedömning (SEB) finns publicerad på Trafikverkets websida. Samlad effektbedömning har godkänts av Trafikverket 2026-03-05. Den samlade effektbedömningen visar att projektet är lönsamt, även när osäkerheter i kalkylen beaktas. De positiva effekterna för framkomlighet och trafiksäkerhet bedöms väga tyngre än de negativa effekterna kopplade till intrång i landskap och naturmiljö.

En samlad effektbedömning innehåller generellt beräknade och ej beräknade effekter. De båda effekterna utgör sedan grunden till en sammanvägd bedömning. Det gäller även för aktuell SEB för nysträckningen mellan Eknäs och Ledinge. De beräknade effekterna består till stor del av restidsvinster för trafiken och trafiksäkerhetsmässiga effekter till följd av ny väg. Av de ej beräknade effekterna framgår det att negativ påverkan kommer att uppstå exempelvis på landskapet och naturvärden till följd av nysträckningen.

Ersättning av markanspråk är lagstyrd. Med stöd av den vägplan som har vunnit laga kraft så kan marken tas i anspråk med vägrätt. När väghållaren har fått vägrätt är fastighetens ägare berättigad till att få intrångsersättning. I förekommande fall kan även innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt ha rätt till ersättning. När ersättningen bestäms gäller expropriationslagens bestämmelser. Ränta och index utgår från den dag då marken togs i anspråk till dess att betalning sker.

Värdering av fastigheter som kan läggas till grund för ersättningsavtal kommer att genomföras först när markanspråket är bestämt.

Eftersom projektet pågått under så lång tid har både kalkylförutsättningar och prognoser ändrats med tiden.

I aktuell SEB har åtgärderna gällande ny sträckning jämförts mot ett nollalternativ, en situation så som idag, det vill säga utan att något görs mer än att upprätthålla den befintliga vägens funktion. Det sker enligt normal metod för samhällsekonomisk analys. Att rusta upp befintlig väg har varit ett alternativ i tidigare utredningar som avfärdats.

Aktuell SEB behandlar endast de effekter och kostnader som följer av föreslagen nysträckning med förutsättningen att inga åtgärder genomförs på befintlig väg.

I aktuell SEB så har antagande gjorts gällande antalet fordon som kan tänkas nyttja ny väg utifrån tidigare prognosarbete. Men det stämmer

att om färre fordon skulle nyttja den nya vägen än vad som har antagits så bör den beräknade nyttan rimligen minska.

I aktuell SEB så utgår man från värderingar enligt ASEK 8.0, den senaste versionen av samhällsekonomiska kalkylvärden som används för transportsektorn, som har varit gällande sedan 2024-04-01.

Värderingarna har nyttjats inom pågående planrevidering för att just skapa jämförbarhet mellan objekten som finns i de regionala och nationella planer för infrastruktur som Trafikverket tar fram.

Analysen med mer åtgärder längs befintlig väg har gjorts i tidigare skeden, innan den aktuella korridoren har valts.

I aktuell SEB har beräkningsverktyget EVA (Effektberäkningar vid väganalys) använts, vilket använder fastställda samband från ASEK 8 för att beräkna effekter och kostnader över en kalkylperiod. I en sådan beräkning inkluderas även schablonmässiga kostnader för drift- och underhåll.

Hydrologi

En oro som beskrivs finnas hos boende längs den planerade vägen är kvaliteten på dricksvattnet i området under och efter ett eventuellt bygge. Majoriteten av gårdarna och hushållen har egna brunnar och avlopp och dessa befaras bli påverkade av ett eventuellt vägbygge.

Det ställs frågor om hur det säkerställs att vägbygget inte leder till negativ påverkan på dricksvattentäkter eller enskilda brunnar i området? Har en komplett inventering av alla brunnar inom påverkningsområdet utförts? Kommer Trafikverket att följa upp med vattenprover i området och i våra vattentäkter där vi har våra brunnar flera år efter vägbygget?

Vidare ställs även frågan om vilka specifika risker finns för förorening av sjöar, vattendrag och grundvatten från vägdagvatten, däckpartiklar och saltning under bygg- och driftskedet?

Vilka filterlösningar och reningsanläggningar planeras, och hur garanteras deras effektivitet över tid och vid extrema regn?

Är det utrett hur broar/vägbankar/bergsskärningar klarar 100- årsregnet?

Vägen planeras ju dras genom en gammal vattenled/sjö som regelbundet svämmar över. Risk finns för förorening av dricks och sjövattnet.

Trafikverket önskas presentera detaljerade planer för vägkroppens dränering och avvattning. Hur det säkerställs att detta inte påverkar den omgivande markens hydrologi eller grundvattennivåer negativt? Hur ska

stora vattenflöden vid extrema väderhändelser hanteras? Med tanke på de "mäktiga torvlagren i våtmarkssänkan", vilka detaljerade hydrogeologiska undersökningar har utförts för att förutse exakt hur grundvattennivån kommer att påverkas lokalt och regionalt? Presentera borrhälsar, grundvattenrörmätningar och modelleringsresultat.

Långsjön har enligt Trafikverket dålig ekologisk och kemisk status på grund av övergödning. Målet är att uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus till 2027. Åtgärder har vidtagits kring avloppslösningar och etablering av dammar för att förbättra tillståndet. Sjön Trehörningen, som också påverkas av vägdagvatten enligt Trafikverket, har viktiga naturvärden med förekomst av arter som vattensalamander, grod- och kräldjur, fladdermöss, bäver samt fiskgjuse och havsörn. Det befaras att den nya vägen kommer ytterligare försämra den ekologiska och kemiska statusen för både Långsjön och Trehörningen.

Det beskrivs att samrådsmaterialet saknar all form av information om vilka åtgärder som vidtagits för att skydda vattenskyddsområden eller hur potentiella grundvattentäkter kopplade till de rullstensåsar som kommer påverkas.

Det beskrivs att Ekudden har redan problem med för mycket vatten i bäcken söderifrån med åtföljande översvämningar som resultat. Den nya vägen riskerar att bidra med ytterligare vattenflöden in i området.

Det informeras om att under hög regnintensitet och under regn med lång varaktighet har vissa områden inom Ekuddens Samfällighet tendens att bli översvämmade, liksom en del av fastighet. Under senaste åren har översvämningarna ökat sedan uppströms markägare har avverkat stora delar av uppströms skogsområden. För att undvika ökad risk för översvämningar av samfälligheten och fastigheten behöver vatten från nämnd vägsträcka fördröjas uppströms föreningens fastighet för att klara av ökade flöden alternativt avledas till något annat område som inte är lika känsligt. Dessutom kan inget ytterligare vatten med ursprung från närliggande avrinningsområden avledas till Ekuddenbäcken. Vi har inom föreningens område ingen möjlighet att upprätta någon dagvattenåtgärd som skulle kunna klara den ökade avrinning som upprättandet av väg 77 kan leda till inom nämnd vägsträcka. Ändrade vattenflöden som resultat av den nya vägen medför betydande risker för påverkan av flöden av dagvatten till Ekudden så att ytterligare översvämningar uppstår vattenkvaliteten i sjöarna Trehörningen och Långsjön.

Det informeras även om en grävd brunn som försörjer 16 fastigheter, varav nio fastboende. En väg kan bidra till ökade ämnestransporter till nedströms områden och riskera att ge ökade halter. Inom uppströms

område finns enligt SGU:s berggrundskarta berggrund såsom exempelvis vacka/sedimentgnejs. Gnejser inom Stockholms län brukar ofta vara sulfidförande. Sulfider som kommer i kontakt med vatten och syre kan dels ge upphov till försurning av nedströms vatten, dels bidra till läckage av metaller från berg. En ordentlig berggrundskartering och kemiska analyser bör utföras på berg som sprängs och planeras att återanvändas för att säkerställa att berget inte är sulfidförande, har hög försurningsförmåga och hög risk för metalläckage. Kemiska analyser bör även utföras på massor som förs in i området. SGU:s kartor för gammastrålning av uran visar att bergkullen sydväst om Ekudden finns förhöjda halter av uran. Sprängning av berg och återanvändning av krossmassor av samma berg inom området kan ge upphov till lakning av uran.

Vidare informeras det om två sjösänkings företag Vretaån och Storängen. Det verkar inte som om det är utrett hur dessa kommer att påverkas. Diket på Storängen som mynnar ut i Balkensån har väldigt dåligt fall och klarar inte större flöden än dom som finns i dag.

Det oroas över risken att vattenförsörjningen påverkas negativt om hela eller delar av den befintliga åsen grävs bort. Inte bara Nybyns vatten riskerar att drabbas när det grävs i rullstensåsen. Vikten av att bevara färskvattenreserv måste beaktas.

Det sägs att undersökningarna av grundvattenförhållanden är otillfredsställande. Samt att osäkerheter i geotekniska förhållanden medför risk för kostnadsöverskridanden (spricklandskap gör att bergets överyta behöver utredas).

Trafikverkets kommentar

En komplett brunnsinventering för samtliga brunnar inom avstånd från utredningsområdet på 100 meter (anläggande av bank) och 200 meter (skärning i berg) på totalt 17 stycken fastigheter som innefattas i områdena har genomförts i september 2023. Syftet med brunnsinventering är att identifiera om och vilka brunnar som kan riskeras bli påverkade av den nya vägen. Påverkan omfattar förändringar i grundvattennivå och vattenkemi.

Grundvattenbortledningen kommer att vara av tillfällig karaktär och dess påverkan på dricksvattenbrunnar bedöms som liten. Trafikverket kommer att utföra en noggrann bedömning av påverkansområdets utbredning för att fastställa vilka brunnar som kan påverkas i samband med grundvattenbortledningen. Ett kontrollprogram för övervakning av

grundvattennivåer och kvalitet kommer att upprättas och följas upp efter avslutat byggskede.

Det finns flera specifika risker för förorening av sjöar, vattendrag och grundvatten från vägdagvatten, däckpartiklar och saltning:

1. *Vägdagvatten: Under bygg- och driftskedet kan regnvatten som rinner av vägen, innehålla föroreningar som olja, tungmetaller, och andra kemikalier från fordon. Dessa kan hamna i sjöar och vattendrag och påverka vattenkvaliteten.*
2. *Däckpartiklar: Slitage från bildäck genererar mikropartiklar och mikroplast som kan transporteras via vägdagvatten och hamna i närliggande vattenkällor. Dessa partiklar kan påverka både vattenkvalitet och ekosystem.*
3. *Saltning: Användning av vägsalt under vintermånaderna kan öka halterna av natrium och klorid i vägdagvattnet. Detta kan leda till kemiska förändringar och negativa effekter på vattenlevande organismer.*

För att säkerställa effektiviteten över tid och hantera extrema regn kan flera filterlösningar och reningsanläggningar användas och planeras. Här är några exempel:

Filterlösningar:

1. *Sandfilter:*
 - *Användning: Behandlar vägdagvatten genom att filtrera det genom sandlager.*
 - *Effektivitet: Regelbundet underhåll och byte av sandlagret för att bibehålla filtreringseffektiviteten.*
2. *Gröna filter (biologiska filter):*
 - *Användning: Växtbaserade filter som bioswales och gräsbeklädda diken som biologiskt rena dagvattnet.*
 - *Effektivitet: Vid extremt regn kan system med överflödesfunktioner säkerställa att vatten inte översvämmas. Regelbunden inspektion och skötsel av vegetation behövs.*

Projektering av broar, vägbankar och bergskärningar baseras på dimensionerade yt- och grundvattennivåer med olika återkomstperioder, såsom 10 år, 50 år, 100 år och 200 år. Vid beräkningar av dessa nivåer tas hänsyn till olika framtida klimatscenarier. Detta innebär att Trafikverket noggrant överväger potentiella förändringar i klimatet och

deras påverkan på vattennivåer för att säkerställa att strukturerna förblir stabila och säkra under lång tid.

Trafikverket har beaktat klimatbaserade risker och kommer att vidta särskilda åtgärder för att minimera dessa risker. Målet är att säkerställa att vattenkvaliteten bibehålls, både för miljön och för människors hälsa.

Hydrogeologiska undersökningar har genomförts längs den planerade sträckningen av väg 77. Dessa undersökningar inkluderar installation av 26 nya grundvattenrör, genomförande av hydrauliska tester och siktanalyser. För närvarande pågår en komplettering av undersökningsprogrammet, vilket innefattar installation av ytterligare grundvattenrör vid Skyttorp och Denan.

För att förbättra bedömningen av jordlagrens genomsläpplighet har en del slugtester utförts i vissa grundvattenrör i anslutning till schaktarbeten som sker under grundvattennivån. Resultatet kommer att användas som underlag för beräkning av påverkansområde för grundvattenbortledning i anslutning till broar och bergskärningar.

Trafikverket har genomfört en omfattande riskanalys i enlighet med sin handledning för skydd av yt- och grundvatten. Denna riskanalys har beaktat en rad olika parametrar som kan påverka den kemiska och ekologiska statusen hos ytvattenförekomster.

I riskanalysen har faktorer som markförhållanden, hydrologiska data, potentiella föroreningskällor och deras spridningsvägar noggrant undersökts. Syftet med dessa undersökningar har varit att identifiera och bedöma risker som kan uppstå i samband med anläggningen av den nya vägen.

Resultaten från riskanalysen kommer att användas som underlag för att utforma och implementera skyddsåtgärder. För att minimera eller eliminera negativa effekter på ytvattenförekomster, vilket är avgörande för att upprätthålla en hållbar vattenmiljö under och efter byggandet av vägen.

Vattenskyddsområdet Rimbo ligger cirka 400 meter norr om den planerade vägsträckningen och kommer inte att påverkas av byggnationen. En naturlig grundvattendelare delar rullstensåsen, där dricksvattenuttag sker, och separerar grundvattenmagasinet.

Det har genomförts noggranna hydrogeologiska undersökningar för att bedöma eventuella risker och säkerställa att grundvattentäkterna förblir skyddade. Resultaten från dessa undersökningar visar att grundvattendelaren effektivt förhindrar påverkan på

grundvattenförekomsterna inom vattenskyddsområdet. Därmed bedöms ingen påverkan ske på grundvattentäkterna som används för dricksvattenuttag.

Trafikverket har även genomfört riskanalyser och planerat skyddsåtgärder för att ytterligare minimera eventuella påverkan på grundvattnet. Dessa åtgärder följer riktlinjerna för att skydda känsliga vattenresurser, vilket garanterar att dricksvattentäkterna förblir intakta och säkra för framtida användning.

Kompletterande kartering av berg i dagen samt, bergmaterialprovtagning, sulfidprovtagning och laborationstester längs med ny linje kommer att genomföras. Provtagning och laborationstester för bergmaterialegenskaper och sulfidhalt utförs även i samband med bergschakt.

Risken för att vattenförsörjningen påverkas negativt bedöms som liten om hela eller delar av den befintliga åsen grävs bort. Den planerade väg 77 korsar grundvattenåsarna där grundvattenuttaget är begränsat och inga av de grundvattenmagasin som vägen korsar används för dricksvattenförsörjning. Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) är uttagskapaciteten i området vid kontaktsträckan mellan grundvattenförekomster och vägen bedömd som liten, mindre än 1 liter per sekund. Grundvattenmagasinen är separerade från andra delar av åsen som ligger norr och söder om väg 77 via grundvattendelar, vilket innebär att transport av föroreningar inte kommer att sprida sig till andra delar av grundvattenåsen. Detta säkerställer att varken miljön eller människors hälsa riskerar att påverkas negativt av den planerade vägen.

Hydrogeologiska förhållanden längs den planerade väg 77 har undersökts ingående och kommer att fortsätta undersökas noggrant i olika skeden tills vägen är färdigställd. Idag finns detaljerad information om grundvattennivåer, grundvattenmagasin, och dricksvattentäkter, vilket kommer att användas som underlag för hydrogeologiska bedömningar. Dessa bedömningar inkluderar analys av påverkan på grundvattenbortledning vid schaktarbete för broar och bergsskärningar.

Buller

Det beskrivs i yttrandena att även om åtgärder som nya fönster eller bullerplank kan minska vissa ljudnivåer inomhus, så förstörs hela den naturnära och lugna landsbygdsmiljön. Det är inte bara inomhusmiljön som är viktig. Folk har valt att bo här för att kunna vara utomhus och njuta av stillheten.

Med den nya dragningen finns de boende som riskerar att få buller från två håll, istället för ett som idag, vilket gör hela upplevelsen av platsen mindre värd.

Vidare beskrivs friluftslivet påverkas negativt av trafikbuller, så i frågan om buller i naturmiljöer går naturvårds- och rekreationsintressen hand i hand. Friluftslivet är en viktig del i människors hälsa, och tystnaden är en del av detta, att ha en bullrig väg i närheten går helt emot vårt välbefinnande. Många använder det tänkta området för vägen till promenader, svamp- och bärplockning, ridning, cykling, fågelskådning, hundpromenader och yoga.

Att skriva att buller och vibrationer ska minska för boende utefter den befintliga vägen, som Trafikverket anger som mål, anses vara helt fel, man flyttar bara problemet.

I stället för att tillföra buller och vibrationer på nya platser, se till att förbättra bullerskyddet på befintlig vägsträckning med hjälp av bullerskydd och styr om/räta ut vägen på de platser som är möjliga så att vägen kommer längre ifrån boendes fastigheter.

Den föreslagna vägen kommer att skapa ännu mer buller i området som redan E18 bidragit med. Vägen kommer innebära att boende kommer känna sig tvingade till att flytta för att dom inte vill bo intill en så stor väg. Förstör inte orörda markområden genom att skära av med ännu en bullrande väg där det idag är tyst. Trafikverket borde istället värna de områden som unga förvärvsarbetande familjer, som kan arbeta hemifrån och vill bo lantligt och ostört, önskar bo invid och ta del av.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket instämmer i att fler bostäder och områden som idag saknar vägtrafikbuller beräknas bli berörda av buller. Under kommande skeden (senast i samband med kungörelse/granskning av vägplan) kommer fastighetsvis bullerutredning att presenteras. Där definieras bullerpåverkan samt de åtgärder som föreslås erbjudas till respektive fastighet.

Genom att andelen trafik, särskilt tung trafik, flyttas till den nya vägsträckningen kommer andelen buller och vibrationer minska längs med den befintliga vägen.

Bullerutredningens syfte är att kartlägga ljudnivåerna i området kring den nya vägen samt vilka skyddsåtgärder som krävs för att gällande

riktvärden för buller inte ska överskridas. Skyddsåtgärderna utgår från Trafikverkets riktlinje med riksdagens fastställda riktvärden.

Utformningsförslag

Det har inkommit önskemål om motivering över varför långa avsnitt av vägen inte är raka utan dras i kurvor. Denna analys ska även ställas mot alternativet att dra vägsträckningen över eller i nära anslutning till redan ianspråktagen, hårdlagd mark som tex det befintliga vägnätet innebär.

Det uttrycks besvikelse över att i samrådskallelsen så redovisades det att planerad väg skall bli 8,5 meter bred men vid samråd på orten så skulle 1/3 del av sträckan bli 3-filig vilket blir en bredd på 12 meter. Är det minsta möjliga miljöpåverkan? Detta sägs vara förvånande då det tidigare inte fanns utrymme för en cykel/gångväg.

Vidare har önskemål om viltstängsel längs hela sträckan inkommit. Då sidoräcken eller viltstängsel undviks av miljöskäl i det öppna landskapet, kvarstår alltså risken för både mötes- och viltolyckor.

Trafikverkets kommentar

Vägen anpassas till landskapet och den följer terrängen så långt det är möjligt, för bästa möjliga massbalans. Även av trafiksäkerhetsskäl byggs vägar inte helt raka.

Delar av nya vägen kommer att ha branta stigningar där omkörningsfält anläggs för att öka framkomligheten som är ett projektmål för nya väg 77. Särskilt på grund av den tunga trafiken på nya sträckningen. Åtgärden förväntas även minska risken för mötesolyckor vid omkörning.

Enligt VGU (Vägar och Gators Utformning, riktlinjer för Trafikverkets vägar) behövs inte viltstängsel där dimensionerande hastighet är 80 km/h.

Det bedöms inte finnas tillräckliga behov/motiv för gång- och cykelväg längs ny väg 77 och därmed kan markanspråk för detta inte motiveras.

Rimbo

Den nya vägen tros ge mycket stor negativ konsekvens för näringsliv och handel i tätorten Rimbo samtidigt som den också motverkar kommunens framtidsplanering för Rimbo tätort då stora trafikflöden skulle ta annan väg alldeles för långt ifrån tätorten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar inte uppfattningen att Rimbo blir isolerat. Den nya väg 77 beräknas i första hand attrahera genomfartstrafiken. Trafik som har ärende in i Rimbo kommer fortsättningsvis att kunna nå Rimbo via befintliga vägnätet. Lika bra som idag eller bättre eftersom trafiken som ej har Rimbo som målpunkt flyttas till nya Väg 77.

Eknäs, Närtunavägen, Adamsberg, Skyttorp

Enligt inkomna synpunkter påstår Trafikverket i tidigare analyser att bebyggelsen är gles och man har till synes utgått från att det endast finns skog och inte någon sammanhängande bebyggelse söder om Långsjön. Bebyggelse som omfattar 81 bostäder längs en vägsträcka på 3 km, varav merparten inom detaljplanerat område, kan inte betraktas som gles.

Det påpekas att Närtunavägen har idag en farlig T-korsning som varit platsen för ett flertal allvarliga olyckor – inklusive dödsolyckor – genom åren. Det nya förslaget innebär att det kommer ytterligare en lika farlig T-korsning, nu mot en 80-väg, vilket innebär en ökad risk snarare än minskad. Det anses rimma illa med Trafikverkets mål: "Vägen ska utgöra en trafiksäker förbindelse"

Enligt inlämnad synpunkt finns vid Närtunavägen en farlig T-korsning som orsakat ett tiotal dödsolyckor genom årens gång. Frågan som ställs är hur den nya dragningen kan påstås bli säkrare när den korsningen är kvar och det dessutom blir en lika farlig T-korsning till en 80-väg?

Vidare anses förslaget med en bro över Närtunavägen rimma extremt illa med Trafikverkets mål: "Vägen ska anpassas till omgivande landskap. Vidare finns de som anser att det skulle kunna lösas med ett billigare alternativ än en 7 meter hög bro. Finns det inga planer på busshållplatser?

Vägen upplevs komma att påverka hus och tomter väldigt. Nya fönster, bullerplank kanske kan bidra till ok inommiljö, men anledning att flytta till landet var att kunna vara ute och njuta av lugnet omkring. Om Trafikverkets plan genomförs så kommer de boende få buller från två håll istället för ett håll som det är just nu. Det ställs fråga om bullerskydd i området.

Det finns de som ställer sig kritiska till lokaliseringen av väg 77 söder om Långsjön på grund av generella försämringar i boendeförhållanden, men uppskattar lösningen med en bro över Adamsbergsvägen vilket upplevs som en bättre lösning än tidigare planförslag.

Det oroas över när att väg 77 på en upphöjd bro över Adamsbergsvägen kommer att medföra att fastigheterna i området exponeras för en oacceptabel bullernivå. Risker är stora att riktvärdet överskrids för flera fastigheter söder om Långsjön, i Björksättra, Ekudden och Fagerlid, vilket gör lösningen oacceptabel. Det undras över om det inte skulle bli bättre bullermässigt om Adamsbergsvägen går på en bro över väg 77 i stället?

Det finns även de som uttrycker tacksamhet över att Trafikverket lyssnat och planerar för bro över Adamsberg. Poängterar vidare att väg 77 måste gå över vägen och inte tvärtom.

Det konstateras att korsningen mellan Väg 77 och Adamsbergsvägen är inte utformad på ett sätt som minimerar de negativa effekterna för de boende. Anslutning mellan Adamsbergsvägen och Väg 77 saknas. Därmed går potentiella tidsvinster för de boende förlorade, och de boende får hantera nackdelarna med vägen utan att få dess fördelar. Detta leder till minskad acceptans för projektet.

Det beskrivs att det idag är enkelt att ta sig med cykel och till fots till och från hållplatser längs den lågt trafikerade Adamsbergsvägen mellan Adamsberg och Gökan. Den föreslagna nya väg 77 genom området innebär en stor barriär och stora nackdelar för att kunna utnyttja friluftslivet. Det kommer att vara förenat med stora risker att korsa den nya vägen gåendes p.g.a. höga hastigheter och tät trafik.

Följande förslag på ändring av utformning har inkommit:

- Önskemål om justering av vägutformning för att minska att åkrar splittras i småbitar (fragmenteras). Att Närtunavägen till exempel går längre in på nya vägen istället för att gå på gamla väg 77 som föreslaget. Då skulle en vägbana kunna tas bort och skiften kunna läggas ihop. Ansluta gamla väg 77 närmre Alhamra så en del av den vägbanken kan försvinna. Det måste värnas om åkermarken som är en ändlig resurs.
- Önskemål om att åkern 11/700 ska rundas. Adamsberg 30:1 och 8:1.
- Skogsbruksväg från vändplan sydväst om 11/900 till grusväg söder om 12/800. En avfart från Väg 77 enbart från 12/400 skulle innebära en klar försämring för att bibehålla ett effektivt skogsbruk. 106
- Korsning istället för bro mellan 13/500 och 13/800. Minskat buller för boende samt access till den nya vägen för boende i Björksättra, Ekudden och Fagerlid. Bro söder om 14/400 för skogsbruksväg

med en väg västerut med vändplan samt en österut med vändplan. Sydligare dragning av Väg 77 från 14/400 till 16/400. Mindre störning av känslig natur. 106

- Säker av- och påfart vid Björksättra vägskal avseende korsning med grusväg för boende intill samt för åtkomst till brukandet av marken.
- Dragning av skogsvägar för att kunna även i framtiden bruka skogen.
- Yrkan att ny tillfart måste hanteras i projektet. Vi kommer förlora tillfartsvägen (markerad med grov klarblå linje) till det skogs/åker skifte (markerad med grov röd linje) i bilden. 133
- Information om infiltrationsbädd. Nedanför Sjöändan 2:8 längs väg 1068 ner mot ån. Bro över vattendrag samt Närtunavägen". Över infiltrationsbädden får man absolut inte köra och ledningar ligger nedgrävda och mynnar i ån.

Trafikverkets kommentar

Den nya korsningen till befintlig väg 77 är planerad att utformas med ett vänstersvängskörfält vilket kommer skapa en mer trafiksäker lösning än befintlig korsning.

En bro över Närtunavägen kommer att innebära att oskyddade trafikanter, hästar och befintlig trafik kan fortsätta att använda Närtunavägen som nu. En hög vägbank med bro innebär samtidigt att upplevelsen av landskapet kommer att ändras. När bro och anslutande väg utformas är det en viktig aspekt att ta hänsyn till.

Vägprojektet måste undvika fladdermuskolonin och sedan göra en brant stigning. Går vägen inte på bro över Närtunavägen kommer den vägen troligast skäras av då inga anslutningar kan göras om väg 77 har för stora lutningar. Visat förslag grundar sig i att Närtunavägens funktioner behöver kvarstå.

Kollektivtrafiken beräknas gå kvar i befintlig sträckning. Befintliga hållplatser anpassas till den nya vägen. Inga nya busshållplatser planeras längs väg 77.

En bullerutredning ingår som en del av samrådshandlingen, med syfte att kartlägga ljudnivåerna i området kring den nya vägen samt vilka skyddsåtgärder som krävs för att gällande riktvärden för buller inte ska

överskridas. Skyddsåtgärder utgår från Trafikverkets riktlinje med riksdagens fastställda riktvärden.

Senast i samband med kungörelse/granskning av vägplan kommer fastighetsvis bullerutredning att presenteras. Där definieras bullerpåverkan som de åtgärder som föreslås erbjudas till respektive fastighet.

Eftersom Adamsbergsvägen ligger i en sänka är det rimligt att väg 77 passerar på bro över Adamsbergsvägen istället för det omvända. Om Adamsbergsvägen istället skulle passera på bro över väg 77 skulle det innebära en dyrare lösning som tar mer mark i anspråk eftersom Adamsbergsvägen skulle behöva byggas om. Att anlägga en bro över väg 77 skulle kräva en betydande sänkning av väg 77 samt stora mängder fyllnadsmassor då ett naturligt landskapsstöd saknas idag.

Förslag på utformning av anslutning till Adamsbergsvägen redovisas i samrådshandlingen.

Behov av eventuella lokala punkter för passage i plan för oskyddade trafikanter längs sträckan studeras och redovisas i samrådshandlingen.

Lokaliseringen av enskild väg beslutas inte av Trafikverket. Vägarnas dragning och utformning beslutas i en framtida lantmäteriförrättning efter att vägplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning i de fall det krävs.

För att begränsa olägenheter med intrånget så kommer Trafikverket att föra en dialog med berörda markägare för att hitta så bra lösningar som möjligt tillsammans dels i färdigställandet av projekteringen men även under entreprenadskedet. En viktig trafiksäkerhetsaspekt är att enskilda direktanslutningar till vägen undviks så långt det är möjligt.

Planerandet av ersättningsvägar strävar efter att ta så lite produktiv mark som möjligt i anspråk, samt tar stor hänsyn till arronderingen. Den negativa påverkan på boende och brukandet längs vägen kan inte helt elimineras.

Söderby

Det har inkommit uppgifter om viltolyckor på Gamla Norrtälje vägen för att hastigheten är för hög och det finns inget viltstängsel.

I det samrådsförslag som presenterades föreslogs en bro över Söderbybacke. Det anses av de boende på Söderby och i Söderbybacke skapa en påtaglig olägenhet till skillnad från en väg som är markbunden. Både ljud från vägen och landskapsbilden kommer att påverkas oerhört

negativt då hela åkerlandskapet kommer domineras av väg 77. Det beskrivs även som överkurs att bygga en bro, för den borde väl då vara på fri höjd 4,50 meter för sopbilar och övriga lastbilar. Vidare finns de som tror att en bro över 77 för Söderbybacken skulle ge betydligt mindre påverkan både visuellt och ljudmässigt.

Det har inkommit flera alternativa lösningar för trafiken vid Söderbybacke:

- Söderbybacke bör avslutas vid infarten till Söderbyslingan, och en gång- och cykelbro kan byggas för överfart över vägen alternativt att väg 77 och Söderbybacke knyts ihop med rondell. Den trafik som idag nyttjar Söderbyslingan som genomfart kan med fördel dirigeras via väg 280, förutsatt att anslutningen mot Lisingevägen blir mer trafiksäker.
- Bilarna kan ju åka in den södra infarten mot Lisinge. Däremot kan man väl göra en tunnel för gångtrafiken och cykeltrafik och eventuellt även för MC samt att snöröjartraktorn bör kunna åka igenom.
- Att i stället göra väg Söderbybacken till en återvändsgränd innan väg 77 vilket skulle bli betydligt lugnare/säkrare med mindre trafik för boende utmed Söderbybacken som utgör en mindre by med tätt liggande hus och de som ska till/från Lisinge får ju en kortare väg ut till 280.
- Där väg 77 är tänkt att korsa väg 280 bör cirkulationsplatsen placeras på ett sådant sätt att den i minsta möjliga mån inskränker på jordbruksmarken.
- Att rondellen i korsningen v77 och v280 skulle med fördel skjutas så långt österut som möjligt. Dels skulle en förskjuten rondell minska riskerna då den uppfattas lättare, dels skulle sämre åkermark tas i anspråk än den på västra sidan av v280. Dels skulle ljudbilden förbättras då trafiken vid pådrag efter rondellen förflyttas längre från byggnation.
- Med tanke på Lisingevägens trafikosäkra utfart mot 280 bör rondellen placeras så att Lisingevägen ansluter mot rondellen vilket skulle vara den bästa lösningen även för tyngre trafik och våra jordbruksmaskiner ska kunna färdas med små hinder när man passerar väg 77.

- Vi yrkar att ny tillfart måste hanteras i projektet. Vi kommer förlora tillfartsvägen till skogs/åker skifte Önskar fler detaljer om lösningen. Vi yrkar att ny tillfart måste hanteras i projektet. 134

Trafikverkets kommentar

Att anlägga en bro över väg 77 skulle kräva en betydande sänkning av väg 77 samt stora mängder fyllnadsmassor för Söderbybacken då ett naturligt landskapsstöd saknas idag. Att skapa en fyrvägs korsning i detta läge är inte aktuellt då det skulle innebära påtagliga trafiksäkerhetsrisker. Utformning av planskildhet vid Söderbybacken redovisas i samrådshandlingen.

Cirkulationsplatsen föreslås placeras vid väg 280. Placering har utgått från minsta intrång i åkermark samt för bästa möjliga massbalans.

Lokaliseringen av enskild väg beslutas inte av Trafikverket. Vägarnas dragning och utformning beslutas i en framtida lantmäteriförrättning efter att vägplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning i de fall det krävs.

För att begränsa olägenheter med intrånget så kommer Trafikverket att föra en dialog med berörda markägare för att hitta så bra lösningar som möjligt tillsammans dels i färdigställandet av projekteringen men även under entreprenadskedet. En viktig trafiksäkerhetsaspekt är att enskilda direktanslutningar till vägen undviks så långt det är möjligt.

Planerandet av ersättningsvägar strävar efter att ta så lite produktiv mark som möjligt i anspråk, samt tar stor hänsyn till arronderingen. Den negativa påverkan på brukandet längs vägen kan inte helt elimineras.

Lisingevägens anslutning till väg 280 kommer att vara kvar.

Denan

Jämfört med tidigare förslag att gå söder om Denan anses det att i det här förslaget tas betydligt mer jordbruksmark i anspråk. Trafikverket har tidigare sagt att speciell hänsyn skall tas till odlingsbar mark. Vidare anses det bli betydligt dyrare att lägga vägen på Storängen där markförhållanden är mycket komplicerade.

För några sägs den planerade vägen gå rakt igenom deras fastighet och de marker de arrenderar. Vägen kommer att klyva markerna på längden, vilket innebär att deras affärsverksamhet på fastigheterna kommer att lida stor skada.

För andra kommer vägen att gå igenom hagar och ridvägar, som är avgörande för att bedriva deras näringsverksamhet. Det planerade markintrånget sägs ge enorma förluster i investeringar, verksamhetsbortfall och i livskvalitet som är nödvändig för näringsverksamheten med hästunderstödda insatser.

Det uttrycks även tacksamhet för att vägen hamnar i korridor 3.1 förbi Denan samt en förhoppning om att vägen kan läggas längs korridorväggen i 3.1 så verksamhet kan fortgå. Det uttrycks även tacksamhet över att Trafikverket lyssnat och planerar för bro över Björn Waldegårdsväg. Poängterar vidare att väg 77 måste gå över vägen och inte tvärtom.

Trafikverkets kommentar

Vid vägutformning har hänsyn tagits till att naturmiljön, markavvattningsföretag och fragmentering av skiftena undviks så långt det är möjligt.

Den negativa påverkan på brukandet längs vägen kan inte helt elimineras.

För att minska behovet av fyllnadsmassor föreslås Björn Waldegårds väg gå på bro över nya väg 77. Om väg 77 skulle gå på bro skulle det skapa en väldigt hög barriär både i närhet till Björn Waldegårds väg men också norr om Denan för att inte skapa för brant vägprofil österut från broläget. Ur bullersynpunkt och utifrån masshantering är alternativet att väg 77 ligger lågt att föredra.

Gullunge

Det beskrivs att i tidigare planering skulle det byggas en bro över dalgång i Gullunge för att skydda djurliv samt om möjligt undvika brukningsintressen och igenväxning. Nu planeras istället en vägbank samt bergsskärning för att få material till denna bank. Det sägs att bilden på bron över Vreta ån och anslutning till befintliga Gamla Norrtäljevägen är grotesk, att en enorm vägbank kommer att förstöra landskapsbilden. Att det borde kunna gå att hitta en annan lösning. Trafikverket sägs inte ha tagit någon hänsyn till gamla landsvägen som går parallellt med Gamla Norrtäljevägen, som är markerad som antikvariskt värdefull på samrådskartan. Denna väg används i jord- och skogsbruk.

Den föreslagna vägdragningen via Gullunge, över Nybyns marker och med påfart vid E18:s trafikplats Ledinge sägs bilda en svårgenomtränglig ”kil” för människor och de vilda djuren. Det anses att den valda sträckningen genom Gullunge innebär enorma ingrepp i en natur som är känslig och har

ett högt naturvärde. Vidare orsakar den irreversibla skador på boendemiljö, friluftsliv, näringsliv, natur, flora och fauna. Det begärs att en seriös utvärdering av alternativ som värnar ovanstående måste göras.

En ny väg sägs innebära att den unika by- och fornlämningsmiljön som Gullunge och Gullunge Reservat har kommer att inom en kort tid försvinna helt. Strandskydd av området runt Gullungesjön påverkas negativt. Flertalet nyckelbiotoper, våtmarksområden, vattendrag och sumpskog kommer att försvinna. Det rika befintliga djurlivet kommer störas väsentligt även i ån/Gullungesjön där det bland annat finns utter och grodor. På en del av tänkta väg 77 så dras den genom en stor mosse, snuddar skogsbiotop av högsta värde, sen rakt över orkidéer och till sist mellan två Naturreservat som egentligen är för små själva.

Det frågas hur Trafikverket tänker runt djurlivet som är och om boende får hjälp med bullerskydd osv?

En ny vägsträckning sägs skapa barriäreffekter och fragmentera även boendemiljön. Det frågas om vilka åtgärder har/kommer att vidtas? Har man tagit fram modeller för eventuella olyckor med miljöfarligt gods? Vidare tampas världen och samhället med allt mer extrema väderförhållanden exempelvis översvämningar på grund av rekordstora regnmängder, vilka analyser av påverkan på brunnar och grundvatten har gjorts/kommer göras gällande detta?

Det finns de som får en vägbank över sina fält, något som inte bara delar av produktiv åkermark utan även deras gård i två. Planerade övergångar mm för de boendes djur eller för deras maskiner, som behöver fri löpmöjlighet och driftaccess över åkermark, anses saknas. Även hästar behöver kunna ledas fram och tillbaka på ett säkert sätt. Det finns även de där vägen delar av ca 15-20 hektar från resten av deras mark. Vidare finns de där den upphöjda vallen delar av jordbruksmarken i två delar. Det saknas visualiseringar hur markägare ska kunna få access till sin egen mark. Det ska alltså tas med respektive markägare.

Delen Gullunge till Ledinge går genom skog där viltet anses få stora problem att passera den upphöjda vägbanken. Det undras om det kommer att finnas några djurpassager under eller över vägen? Om det i framtiden blir viltstängsel måste djuren kunna passera och för att undvika viltolyckor.

Alla passager måste enligt inkomna synpunkter vara planskilda. Darsgårde, Gullunge och närliggande Frihamra hyser ett stort antal hästar och området nyttjas i mycket hög grad av folk som rider och kör sina hästar på skogsbilvägarna och stigar. Det anses vara en orimlig tanke att

dessas ska passera väg 77 på en obehövad korsning. Samma sak gäller traktorer och dylikt. Blir det överfarter på samma plan kommer det bli nödvändigt att sätta upp vägbommar för att förhindra nedskräpning och vandalisering.

Vidare planeras vägen vara 3-filig genom Gullunge, något som de boende starkt motsätter sig emot. 3-filig väg anses göra att trafikanter tar onödiga omkörningar i för hög hastighet vilket påverkar bullernivån och säkerheten för närboende, deras djur, hundar, katter, hästar mm.

Det yrkas att Trafikverkets beslut om den föreslagna vägsträckningen, särskilt den som påverkar Gullunge och dess markägare, omvärderas och att alternativa sträckningar utreds vidare.

De boende anser att den valda lokaliseringen för Väg 77, delen Eknäs – Tpl Ledinge, bygger på ett otillräckligt och bristfälligt utredningsunderlag. Konsekvenserna för Gullunge, dess näringsidkare, fastighets- och markägare, samt för områdets höga natur- och kulturvärden, är oacceptabla och strider mot både svensk miljöbalk och relevanta internationella konventioner och EU-direktiv.

Följande synpunkter och frågor inkommit:

- Enligt Trafikverket följer de sin rutin för NVI Naturvärdesinventeringar i projektet. Särskilt betydelsefulla eller känsliga fynd kan medföra att väglinjen flyttas för att minska påverkan. Detta har inte gjorts genom Gullunge
- Den valda sträckningen riskerar att orsaka oåterkallelig skada på värden i Gullunge, vilket är i strid med 3 kap. miljöbalken om grundläggande hushållning med mark och vatten, särskilt 3 kap. 6 § om riksintressen för kulturmiljövården. Hur motiverar TRV överträdelsen?
- Enligt 2 kap. miljöbalken ska mark och vattenområden användas så att en god hushållning uppnås. En vägsträckning som tar produktiv jordbruksmark i anspråk i onödan strider helt klart mot denna princip. Hur motiverar TRV överträdelsen?
- 2 kap. Allmänna hänsynsregler: Den bristfälliga utredningen och den valda sträckningens intrång i känsliga områden, inklusive våtmarker, indikerar att dessa principer inte har uppfyllts. Med tanke på påverkan på Gullunge och dess omgivningar måste detta omprövas. Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att säkerställa att målen med vägen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö?

- 3 kap. Grundläggande hushållning med mark och vatten: Anläggandet av en ny vägsträcka genom ett område med höga natur- och kulturvärden strider mot bestämmelserna om att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och det allmänna intresset. Hur motiverar TRV överträdelsen särskilt 3 kap. 6 § om riksintressen för kulturmiljövården? Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att säkerställa bibehållna kulturvärden?
- 4 kap. Särskilda hushållningsbestämmelser för vissa områden: Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att inte inkräkta på riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, eller friluftsliv?
- 6 kap. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): Om de underlag som ligger till grund för beslutet är bristfälliga, som argumenterats ovan, så kommer inte heller MKB:n att uppnå tillräcklig kvalitet för att bedöma projektets effekter.
- 7 kap. Skydd av naturen och 8 kap. Skydd av arter: Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att säkerställa att berörda får underlag för att lämna synpunkter även på MKB:n innan vägplanen sätts? Vilka åtgärder har/kommer att vidtas för att säkerställa att vägen inte skadar eller påtagligt försämrar livsmiljön för skyddade arter eller skyddade områden?
- Plan- och bygglagen (2010:900): Hur motiveras detta vägbygge i relation till översiktsplanen och andra relevanta planer för Norrtälje kommun?
- Väglagen (1971:948): Här måste expropriationsrätt och ersättningsfrågor hanteras på ett korrekt sätt gentemot de markägare och närboende som drabbas av vägsträckningen. Vilka åtgärder har/kommer att vidtas?

Trafikverkets kommentar

Det stämmer att vägen föreslås att gå på bank från väg 982 och över ängarna vid Vretaån. Olika typer av broar och brolängder har utretts.

Platsen vid Gullunge är komplex med många intressen. Arbetet med att minska de negativa effekterna av bro/vägbankför landskapet kommer att fortsätta.

Den nya vägen kommer att skära av den gamla landsvägen som går parallellt med Gamla Norrtäljevägen. Delar av den ska kunna nyttjas av oskyddade trafikanter.

En bullerutredning ingår som en del av samrådshandlingen, med syfte att kartlägga ljudnivåerna i området kring den nya vägen samt vilka skyddsåtgärder som krävs för att gällande riktvärden för buller inte ska överskridas. Skyddsåtgärder utgår från Trafikverkets riktlinje med riksdagens fastställda riktvärden.

Senast i samband med kungörelse/granskning av vägplan kommer fastighetsvis bullerutredning att presenteras. Där definieras bullerpåverkan som de åtgärder som föreslås erbjudas till respektive fastighet.

En viss barriäreffekt kommer uppstå av vägen, det är oundvikligt och det kommer påverka olika arter olika mycket. Utredning kring passager för vilt pågår för att minimera barriäreffekten så långt som möjligt. Det föreslås både strand- och vattenpassage vid Gullunge.

För att utreda olycksrisker för människor och miljö i vägplanens bygg- och driftskede har PM Risk tagits fram. PM Risk ska även identifiera behov av säkerhetshöjande åtgärder. Behovet av åtgärder ska vara väl avvägt, vilket innebär att åtgärder ska ställas i proportion till den påverkan som den nya vägplanen har på risknivån. Utredningen genomförs i enlighet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB:s) publikation "Olycksrisker och MKB" (2012).

Vidare har Trafikverket genomfört en omfattande riskanalys i enlighet med sin handledning för skydd av yt- och grundvatten. Denna riskanalys har beaktat en rad olika parametrar som kan påverka den kemiska och ekologiska statusen hos ytvattenförekomster.

I riskanalysen har faktorer som markförhållanden, hydrologiska data, potentiella föroreningskällor och deras spridningsvägar noggrant undersökts. Syftet med dessa undersökningar har varit att identifiera och bedöma risker som kan uppstå i samband med anläggningen av den nya vägen.

Resultaten från riskanalysen har använts som underlag för att utforma och implementera skyddsåtgärder. För att minimera eller eliminera negativa effekter på ytvattenförekomster, vilket är avgörande för att upprätthålla en hållbar vattenmiljö under och efter byggandet av vägen.

Lokaliseringen av enskild väg beslutas inte av Trafikverket. Vägarnas dragning och utformning beslutas i en framtida lantmäteriförrättning efter att vägplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning i de fall det krävs. För att begränsa olägenheter med intrånget så kommer Trafikverket att föra en dialog med berörda markägare för att hitta så bra lösningar som möjligt tillsammans dels i

färdigställandet av projekteringen men även under entreprenadskedet. En viktig trafiksäkerhetsaspekt är att enskilda direktanslutningar till vägen undviks så långt det är möjligt. Planerandet av ersättningsvägar strävar efter att ta så lite produktiv mark som möjligt i anspråk, samt tar stor hänsyn till arronderingen. Den negativa påverkan på brukandet längs vägen kan inte helt elimineras. Förslag till anslutningsvägar kommer att redovisas i vägplanens illustrationskartor. Det kommer att finnas anslutningar i plan för arbetsmaskiner och för tillgång till marker. Behov av eventuella åtgärder som exempelvis vägbommar utreds i senare skede.

Vägprofil har ändrats så stigningsfält vid Gullunge har utgått.

Inventeringar och undersökningar har genomförts för att underlaget ska bli så fullständigt som möjligt. Till samrådshandlingen har den inledande landskapsanalysen byggts på och fördjupats. Även ett gestaltungsprogram för vald alternativ tas fram. En SEB (Samlad effektbedömning) har upprättats och klimatkalkyl som och uppdateras vartefter projekteringen framskrider har tagits fram. Kulturhistorisk byggnadsinventering har genomförts och en Kulturarvsanalys tagits fram till Samrådshandlingen. En Arkeologisk förundersökning genomförs i området.

Naturvärdesinventering på fältnivå utfördes i området 2022. Utöver detta har följande inventeringar utförts, varav samtliga inkluderade område Gullunge:

- *Fladdermusinventering*
- *Groddjursinventering*
- *Fågelinventering*
- *Häckfågelinventering*
- *Rovfågelinventering*
- *Fördjupad artinventering av orkidéer*
- *Artskyddsutredning (avseende fladdermöss och groddjur)*

Utredningarna kommer ingå i samrådshandlingen och resultatet från dessa utredningar arbetas in i den miljökonsekvensbedömning som även den ingår i skede samrådshandling.

Flera utredningar och studier har gjorts för väg 77 av Vägverket/Trafikverket där även eventuell upprustning av befintlig väg

studerats. Det har gjorts ett gediget arbete och olika lokaliseringsutredningar finns framtaget.

Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. En stor del av vägutformningsarbetet under 2023 -2025 har handlat om att inrymma vägen på ett sätt som ger minsta möjliga påverkan på de värden som finns; naturvärden inklusive viltstråk, kulturmiljö, vatten, bostadsmiljöer och produktiv jordbruksmark. MKB Miljökonsekvensbeskrivning kommer att innehålla en beskrivning av lokaliseringsutredningens alternativ och avvägningar. Även den nu aktuella utredningskorridoren kommer att beskrivas på ett sådant sätt att man kan motivera varför en viss vägsträckning inom korridoren slutligen har valts framför andra. Vidare ska bortvalda alternativ samt vilka överväganden som ligger bakom detta val beskrivas.

Hänsyn tas till att minimera påverkan på kulturhistoriska miljöer. Den föreslagna väglinjen dras norr om Gullunge by. I utformningen av vägen genom det öppna odlingslandskapet har dialog och diskussion skett kring hur påverkan på de kulturhistoriska värden bäst kan vägas in. Arbeta pågår även för att minimera påverkan på den fornlämning som berörs i Gullungeområdet, L2015:2527, gravfält, Trafikverket har beställt en arkeologisk förundersökning av bl.a. denna nämnda fornlämning i avgränsningssyfte för att noggrannare kunna se över påverkan och eventuella skyddsåtgärder.

Närmaste riksintresse för kulturmiljövården är Skederid - Husby-Sjuhundra. Riksintresset är beläget cirka 2 kilometer norr om vägkorridoren och bedöms inte påverkas.

Trafikverket följer den i väglagen föreskrivna samrådsprocessen. I Samrådshandling och granskningshandling fördjupas samrådet. Samrådshandlingen kommer finnas tillgänglig för berörda och allmänhet. Den kommer även inkludera en MKB, miljökonsekvensbeskrivning, där allt inom natur, kultur och miljö redovisas.

Påverkan på omkringliggande naturmiljövården identifieras genom flertalet inventeringar avseende naturmiljö samt skyddade arter. I projekteringen av den nya väglinjen undviks påverkan och intrång på dessa värden så långt det är möjligt, och där det inte är möjligt utreds åtgärder såsom passager. Den hydrologiska och hydrogeologiska påverkan som den nya vägen har på omkringliggande mark modelleras och anpassas för att ha minsta möjliga påverkan på genomströmning.

I kommunens översiktsplan godtar Norrtälje kommun Trafikverkets föreslagna sträckning som ansluter till trafikplats Ledinge, men redovisar även kommunens förslag att koppla riksväg 77 till trafikplats Rösa.

Vägrätten uppkommer genom att Trafikverket (väghållare) tar mark i anspråk med stöd av en fastställd vägplan. När vägens sträckning över fastigheten är tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats anses marken ha tagits i anspråk (31 § Väglagen).

Fastighetsägare har möjlighet att delta i planprocessen för att tillvarata sina intressen. Ersättningsfrågor hanteras genom att värdering tas fram och läggs till grund för ersättningsförhandling. I vissa fall kan det finnas rätt för fastighetsägaren att få ersättning för ombudskostnader för ersättningsförhandlingar.

Alternativa lösningar för trafiken vid Gullunge

- Gamla Stockholmsvägen" (det som var E18 innan 1996). På samrådsmötet presenterades en "förskjuten korsning", vilket blir besvärligt för bl.a tung trafik att passera med onödiga vänstersvängar. Borde inte en cirkulationsplats vara att föredra här, så det blir jämlikt för alla fyra riktningar, samt att alla vänstersvängar elimineras?
- Koppla på den nya vägen innan Gullunge upp på Gamla Norrtäljevägen som dessutom är restaurerad sista kilometrarna innan E18.
- Vägen snuddar skogsbiotop av högsta värde och behöver skjutas en bit bort från den.
- Att bygga en bro över våtmarken ovanför biotopskogen, längs den gamla Norrtäljevägen, som det gjorts på andra platser. Det finns gott om vägar som byggs med hjälp av en bro över känslig mark och våtmarker för att skydda djurlivet och våtmarker. Varför görs inte detta? Önskemål om att detta utreds ordentligt och att återkoppling görs. Har alla möjligheter att minimera intrången i Gullunge, genom till exempel, bro över våtmark, tunnlar, djupare sänkta sträckningar eller andra tekniska lösningar, utretts fullständigt och kostnadsberäknats för att göra minsta möjliga intrång och olägenhet för både människa och miljö?
- Vägen bör flyttas än mer norrut. Bro över våtmarken. (bild 102) Förslaget bevarar kulturarven, gårdarna förblir någorlunda intakta.

Bullernivån blir lägre, värdefull åkermark bevaras, djurliv och boskap kan färdas fritt under vägen. 79 och 80

Det finns även de som anser att Trafikverket har gjort en välavvägd dragning, och tagit hänsyn till miljö, markanvändning och minimering av bullerpåverkan. Trots att vägen passerar nära bostadshus vid Gullunge, stöds den aktuella dragningen eftersom alternativt i den norra delen av korridoren skulle ha haft större negativ påverkan inklusive mer buller, större markanspråk på jordbruksmark, högre byggkostnader och större miljöpåverkan.

Trafikverkets kommentar

Med en förskjuten trevägskorsning med vänstersvängsfält gynnas framkomligheten på ny väg 77. Detta motiveras även med att väg 77 kommer att ha större delen av trafiken. Med en cirkulationsplats måste alla bilar på både väg 982 och väg 77 ”svänga”.

Bro över dalgång i Gullunge föreslås och olika broalternativ studeras. Tunnelalternativ är enormt kostsamma och orimliga med de trafikflöden som råder.

Ett nordligare alternativ har studerats. Ett sådant alternativ skulle ge andra konsekvenser som inlösen av fastigheter, bullerproblematik, kurvigare väg, samt bli dyrare än nu gällande förslag.

Hökängen, 23/000 – 24/000

För passage 23/700 anges en bro vilket anses vara bra. Även passage 23/000 anses behöva en bro eller alternativt en parallell väg söder om väg 77 från passage 23/700. I synpunkterna påtalas svårigheten att passera en 80-väg med stora lantbruksmaskiner. Det är bokstavligen omöjligt att passera vägen för jord- och skogsbruksekipage. Behov av att dimensionera bron vid 23/700 så att både jord- och skogsbruksmaskiner kan passera. En modern tröska är över 5 meter hög och 3,5 meter bred utan skärbordet.

Vägen som passerar punkt 23/000 anges som att den enbart nyttjas till skogsbruk, vilket är fel. Den leder även till åkermark. Traktor med jordbruksredskap, tröskor och dylikt måste kunna passera planskilt. Det beskrivs att även personbilar, cyklar, hästar och fotgängare nyttjar småvägarna under sommarhalvåret.

Det anses vara bra att vägen inte skär sönder åkermarken Hökängen utan är placerad norr om den. Förutom att värna om åkermarken så skulle en placering mer söderut resultera i högre buller nere vid sjön där både

människor och djur redan påverkas av bullret från E18 söderifrån. En jordvall där åkern slutar i norr (och skog saknas) som skydd mot att för mycket buller tar sig ned till sjön vore bra.

Det beskrivs att det förekommer omfattande problem med både skräpdumpning och skadegörelse på en av vägar som leder in från väg 984. Detta har delvis lösts genom en bom då skräpet nu slängs framför den istället för längre in i skogen. Att sätta upp grindar/bommar på varje sida om en överfart är därmed ett måste, men också något som gör överfarten ännu mer osäker.

Om vägen dras enligt senaste markering på kartskissen, den sista etappen, innebär det att skog klyvs i två delar och den ena delen blir omöjlig att nå.

Det förutsätts att Trafikverket tar kontakt med markägare innan saker som berör Darsgårde beslutas.

Trafikverkets kommentar

Bron vid 23/700 utformas med fri höjd på minst 4,7 meter och den fria öppningen ska vara minst 8 meter. För den fria öppningen är hänsyn taget till skogsvägens bredd 4,0 meter och skyddszon 2,0 meter på var sida.

Lokaliseringen av enskild väg beslutas inte av Trafikverket. Vägarnas dragning och utformning beslutas i en framtida lantmäteriförrättning efter att vägplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning i de fall det krävs.

För att begränsa olägenheter med intrånget så kommer Trafikverket att föra en dialog med berörda markägare för att hitta så bra lösningar som möjligt tillsammans dels i färdigställandet av projekteringen men även under entreprenadskedet. En viktig trafiksäkerhetsaspekt är att enskilda direktanslutningar till vägen undviks om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Planerandet av ersättningsvägar strävar efter att ta så lite produktiv mark som möjligt i anspråk, samt tar stor hänsyn till arronderingen. Den negativa påverkan på brukandet längs vägen kan inte helt elimineras. Förslag till anslutningsvägar kommer att redovisas i vägplanens illustrationskartor.

En bullerutredning ingår som en del av samrådshandlingen, med syfte att kartlägga ljudnivåerna i området kring den nya vägen samt vilka skyddsåtgärder som krävs för att gällande riktvärden för buller inte ska

överskridas. Skyddsåtgärderna utgår från Trafikverkets riktlinje med riksdagens fastställda riktvärden.

Behov av eventuella åtgärder som exempelvis vägbommar utreds i senare skede.

3.5.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

LRF (Lantbrukarnas Riksförbund)

De generella frågor som lyfts från LRF:s medlemmar gällande vägar handlar om intrång vid ny- eller ombyggnad, utformning av vägnätet och framkomlighet för olika typer av fordon samt mötet mellan Trafikverkets anläggningar och anläggningar inom de gröna näringarna; underhåll och avvattning av väg samt åtkomst till mark.

Jordbruksmark är av stor betydelse för livsmedelsförsörjning och beredskap, och exploatering bör undvikas eller minimeras.

Livsmedelsstrategin kräver ökad och robustare livsmedelsproduktion för bättre krisberedskap.

LRF understryker vikten av att minimera permanent påverkan på jordbruksmark. Trafikverket bör betrakta all jordbruksmark som brukningsvärd och undvika av åkrar. Hänvisar till Norrtälje Kommuns Jordbruksmarkstrategi. Det är avgörande att ha dialog med markägare och arrendatorer för att förstå hur marken bäst brukas. LRF välkomnar den påbörjade dialogen med berörda.

Effekter på brukande, produktion och lönsamhet:

Fastigheter, arrendeförhållanden och framkomlighet påverkas inte bara av markanspråk utan också av förändringar i infrastrukturen.

LRF rekommenderar att enskilda vägar och vägbredder illustreras och förklaras, och att faunapassager även kan användas för jord- och skogsbrukstransporter.

LRF vill gärna se en vägbredd på 3,5m med framkomlighet på 4m för dubbelmontage/breda jordbruksmaskiner samt virkestransporter

Trafikverket bör överväga fastighetsreglering för att samla ihop växlar utan att skapa nya enskilda vägar.

Byggskedet kan påverka brukandet genom försämrad framkomlighet och tillfälligt ianspråktaga ytor. Packningsskador på mark bör minimeras och följas upp.

LRF rekommenderar:

Etableringsytor bör styras till hårdgjorda mark, impediment eller avverkningsmogen skog.

Utred förslag på arbetsområden och etablering i samråd med markägare.

Bevara dränering och funktion för markavvattning vid vägbyggen.

Använd dialogen med fråga för att undvika markklyvning och ta emot synpunkter från markägare.

Trafikverkets kommentar

Kartutskick angående berörda lantbruksfastigheter skickades ut under hösten 2024. De följdes av uppföljande telefonintervjuer och platsbesök ifall fastighetsägarna begärde detta. Dessa genomfördes under hösten 2024 med företrädare för fastigheten.

Lantbruksutredarna har utöver PM Lantbruksutredning deltagit i interna och externa arbetsmöten under vägutformningens arbete för att lyfta fram lantbrukets perspektiv.

Lokaliseringen av enskild väg beslutas inte av Trafikverket. Vägarnas dragning och utformning beslutas i en framtida lantmäteriörrättning efter att vägplanen vunnit laga kraft. Förslag till anslutningsvägar kommer att redovisas i vägplanens illustrationskartor. För att begränsa olägenheter med intrånget så kommer Trafikverket att föra en dialog med berörda markägare för att hitta så bra lösningar som möjligt tillsammans dels i färdigställandet av projekteringen men även under entreprenadskedet.

Faunapassager för större djur bedöms även kunna användas för jord- och skogsbrukstransporter.

4 meters vägbredd har föreslagits för de mindre anslutande vägarna.

Då Trafikverket inte har någon möjlighet att reglera markbyte behöver vi i vägplanen utreda att lösa åtkomst till marken, alternativt inlösen av marken om åtkomst inte kan lösas utan orimliga kostnader.

Under byggtiden ska mark utanför arbetsområdet skyddas mot oavsiktlig påverkan genom till exempel körning. Tillfälligt nyttjade ytor ska, efter att arbetena avslutats, städas av och återställas till så nära ursprungligt skick som möjligt. Arbetsvägar samordnas med anslutningsvägar där så är möjligt.

Naturskyddsföreningen Roslagen

Naturskyddsföreningen Roslagen har i nedanstående text använt i stort samma underlag som när föreningen skrev sitt yttrande 2020-12-16. I avsnittet 4.5. Landskapets karaktär och funktion tas nivån av känslighet för området speciellt upp och i ett flertal områden är det hög känslighet som råder vid ett ingrepp av så stor karaktär som en ny väg.

Mosaiklandskap mellan Metsjön och Långsjön - "Området som helhet har hög känslighet för intrång av en ny väg, framför allt för visuella barriärer såsom höga bankar i de öppna partierna och stora skärningar i de högre partierna i områdets utkanter som skulle förändra landskapets småskaliga karaktär och bryta de kulturhistoriska sambanden mellan sjöarna." Bara denna del av beskrivningen är skäl nog för att inte genomföra den tänkta planen.

Jordbrukslandskap söder om Söderby - "Området har en hög känslighet för intrång på grund av sin öppna karaktär, framför allt för visuella barriärer såsom höga bankar." Föreningen ifrågasätter utifrån detta om en ny väg genom eller i direkt anslutning till området "tillgodoser väsentliga samhällsintressen."

Mosaiklandskap kring Storängen/Gullunge - "Området har en hög känslighet för intrång, framför allt för visuella barriärer såsom höga bankar i de öppna partierna och stora skärningar i de högre partierna i områdets utkanter som skulle förändra landskapets småskaliga karaktär." Denna beskrivning anser föreningen är skäl nog för att titta på en annan dragning av den nya vägen.

Skogslandskap mellan Gullunge/Gammalbyberg och E18 - "Området har generellt en låg känslighet för intrång förutom i de delar där det finns naturvärden och kulturvärden. Området kring trafikplatsen är känsligt för åtgärder som försämrar orienterbarheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter." Frågan som infinner sig utifrån denna text är om det kommer att utföras sådana åtgärder?

Klimat - "Målsättningen är att projektets klimatpåverkan ska minska med minst 50 % jämfört med konventionellt genomfört projekt under framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad samt byggfas." Här

saknar eller önskar föreningen en redogörelse för hur det ska gå till att minska påverkan med minst 50 %.

Alternativen för en ny vägdragning är förstås inte oändliga och flera har prövats och bedömts vara olämpliga av flera skäl, men föreningen anser att det borde gå att få till ett alternativ som inte inkräktar lika mycket på oexploaterad mark som detta förslag. Föreningen förordar till att börja med att sträckan Eknäs-Rösa trafikplats är att föredra då den dragningen inte inkräktar lika mycket på dessa delvis orörda områden. En ny vägdragning enligt förslaget Eknäs-Ledinge trafikplats skulle dessutom i större utsträckning bilda en barriär som hindrar djur att vandra och sprida sig i landskapet.

Föreningen ser dock positivt på att Trafikverket nu tycks ha övergivit förslaget som i stort sett skulle ha tangerat den fina fågellokalen Kundbysjön, som ligger direkt öster om Rimbo samhälle. Det är den fågellokal som vi anser vara av störst betydelse att värna, liksom de stora slättområdena öster och sydost om Finsta samhälle, som har stor betydelse som rastplats för sångsvan och gäss under vår och höst.

Föreningen noterar att den naturvärdesinventering som genomförts har tagit hänsyn till att det inom det föreslagna vägområdet finns flera skyddsvärda och rödlistade fladdermusarter, som vattenfladdermus, större brunfladdermus, nordfladdermus, mustaschfladdermus, fransfladdermus med flera. Risken finns att dessa överger sina lokaler vid en vägdragning i området.

I naturreservaten Gullunge och Gammelbyberg finns flera nyckelbiotoper bestående av barrskog med gran, asp, tall, rönn, vårtbjörk och glasbjörk samt nyckelbiotoper med inslag av senvuxna träd som gran, tall, klibbal, ek, sälk asp, glas- och vårtbjörk. Dessutom påträffades där en nyckelbiotop med kalkbarrskog med karaktären hög och jämn luftfuktighet, värdefull kryptogamflora och marksvampflora (enligt Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa, Delen Eknäs – Tpl Ledinge, PM översiktlig naturvärdesinventering).

Föreningen anser att de naturreservat som innefattas i planen (Smedsmoraskogen, Gullunge och Gammelbyberg), med sina fina och viktiga naturskogar kommer att påverkas i allra högsta grad av den föreslagna vägdragningen. Dessutom kommer den välbesökta och populära Växplats Nybyn påverkas negativt.

De miljömål ingående i projektet och som bedöms få mer än obetydlig påverkan (klimatpåverkan, giftfri miljö, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, god

bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv) anser föreningen kommer att påverkas mycket mer än obetydligt om den här vägplanen genomförs.

Sammantaget så anser Naturskyddsföreningen Roslagen att det finns stora brister i det framtagna förslaget till naturvärdesinventering och föreningen anser att mycket viktiga naturvärden och mycket sällsynta arter kommer att påverkas väsentligt, om de föreslagna vägalternativen genomförs. Föreningen anser att det underlag som Trafikverket nu presenterat undanhåller väsentlig information, vilket inte verkar lovande för den fortsatta processen med planeringen för en ny väg.

Som kommentar till föreningens yttrande 2020-12-16 skrev Trafikverket att "Naturvärdesinventeringen är hittills endast översiktligt genomförd och kommer att fördjupas i kommande skede." Det är något som föreningen ser fram emot, om inte med tillförsikt, så åtminstone med förhoppning.

Trafikverkets kommentar

Det stämmer att landskapets karaktär bedömts ha hög känslighet. I val av olika alternativ för hur vägen kan dras har detta varit en av flera aspekter som bedömts. I det valda alternativet kommer det fortfarande bevaras siktlinjer sett från nuvarande väg 77 och över delar av landskapsrummet där ny väg 77 ligger lägre i terrängen. Delar av landskapsrummet kommer dock påverkas negativt av de höga bankarna.

Genom karaktärsområdet, jordbrukslandskap söder om Söderby, kommer den nya väg 77 ligga relativt lågt i terrängen och följa befintliga gränser i jordbrukslandskapet. Därför bedöms att vägen inte medför någon stor negativ påverkan på områdets karaktär.

Den planerade sträckningen och profilen för väg 77 genom karaktärsområde mosaiklandskapet kring Storängen/Gullunge kommer påverka landskapet negativt. Att hitta en sträckning och profil som minimerar den negativa påverkan som en väg genom området oundvikligen medför har varit en viktig fråga i projekteringen. Därför har flera olika alternativ studerats noga och nu förordas bro istället för hög bank på delar av sträckan för att bland annat bevara siktlinjer och samband genom dalgångarna och minska markintrånget.

För tydlighet och trafiksäkerhet föreslås en cirkulationsplats, för anslutning till väg 984 samt E18.

Klimatkalkyl har utvecklats för att kunna beräkna hur stor energianvändning (primärenergi) och klimatbelastning

(koldioxidekvivalenter) en investeringsåtgärd ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. En klimatkalkyl som ska visa projektets klimatpåverkan tas fram och uppdateras vartefter projekteringen i uppdraget framskrider. Klimatkalkylen följer riktlinjen Klimatkalkyl – infrastrukturhållningens energianvändning och klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv.

En tidigare ansats i Förstudie från 2012 och Vägplan, val av lokaliseringssalternativ 2015-03-13 (rev 2016-11-30) var att omarbete väg 77 huvudsakligen i sin befintliga sträckning ända fram till trafikplats Rösa. För avsnitt, Eknäs till Rösa genom/förbi Rimbo visade planläggningsarbetet att en ny väg inte var möjligt med hänsyn till de höga allmänna intressena (natur- och kulturmiljö, boendemiljöer samt värdefull jordbruksmark). I Ställningstagande 2017 bedömdes det inte hållbart att vägen går genom Rimbo med tanke på vägens funktion för gods- och pendlingstrafik. Förslaget innebar en inskränkning av eftersträvad referenshastighet på en lång sträcka. Den senare förkastade ”etapp 3, Salmunge-Rösa” bedömdes 2019 ha mycket stor negativ påverkan på känsliga miljöer (riksintresse, jordbruksmark, vatten) kring Skederids kyrka.

Som del av samrådshandling redovisas naturvärdesinventering på fältnivå för hela vägkorridoren. Följande utredningar har genomförts avseende skyddade arter:

- *Fladdermusinventering*
- *Groddjursinventering*
- *Fågelinventering*
- *Häckfågelinventering*
- *Rovfågelinventering*
- *Fördjupad artinventering av orkidéer*
- *Artskyddsutredning (avseende fladdermöss och groddjur)*

Syftet med dessa utredningar är att identifiera och avgränsa naturvärden för att kunna utreda och minimera påverkan på höga naturvärden och skyddade arter så långt som möjligt.

Utifrån genomförda utredningar togs en artskyddsutredning fram avseende påverkan på fladdermöss och groddjur (större och mindre vattensalamandrar). Resultatet av arbetet blev att väglinjen har dragits

om och skyddsåtgärder implementeras för att inte påverka de skyddade arterna.

Smedmoraskogen är både naturreservat och Natura 2000-område, men bedöms inte bli berörd då den är belägen cirka 500 meter söder om vägkorridoren. I projekteringen beaktas dock hydrogeologisk påverkan då de utpekade naturvärdena inom skogen delvis utgörs av våtmark.

Gammalbyberg naturreservat syftar till att trygga skogen från skogsbruk så att den i huvudsak utvecklas under naturliga förhållanden. Gullunge naturreservat syftar till att bevara ett naturskogsområde och dess växt- och djurliv. Utifrån detta bedöms den nya väglinjen inte påverka de två skilda naturreservatens enskilda syften. Skyddsformen för de båda reservaten slutar där gränsen för respektive naturreservat går.

Växtplats Nybyn ligger som närmast cirka 600 meter från den nya vägen och bedöms inte komma att påverkas.

Bedömning av vägprojektets påverkan på miljömålen kommer att göras och redovisas i MKB, miljökonsekvensbeskrivning.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och befintliga ledningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har kännedom om Skanovas ledningar och kommer fortsatt att föra en dialog med Skanova i händelse av att flytt av ledningar blir aktuellt.

Trafikförvaltningen och Transdev 2024-06-05

Möte med Trafikförvaltningen och Transdev genomfördes 2024-06-05. I mötet presenterades projektet och påverkan på busslinjer diskuterades. Även behov av olika hållplatslägen diskuterades.

Busshållplats på Väg 1068 (Närtunavägen) föreslås stängas. Busshållplats vid vägskalet (Alhamra), väg 77-väg 1068, blir kvar men är placerad olämpligt på ett krön.

Ingen linjetrafik men enligt Transdev finns behov av busshållplats för skolbarn vid korsningen "Gökan" väg 1068. För övrigt inga synpunkter.

Söderbybacken föreslås stängas för motorfordon strax norr om väg 77, endast fotgängare och cyklister leds under väg 77. Busslinje 649 påverkas. Väldigt smalt och krokigt samt att nya chaufförer ofta kör fel. Transdev ser gärna att man inte kör på väg 971, men det är TF-fråga

Förslag/önskan från Transdev om det går att flytta ut linjerna på väg 280, förstärka gång- och cykeltrafik på Söderbyslingan från Marielund och införa ytterligare hållplats längs v280? Även önskemål om att säkerställa att barn kan korsa säkert.

Variation i resande, men inte några stora flöden på linje 649. För övrigt låg turtäthet, 2-3 avgångar.

Förslag från Transdev om att flytta Busshållplats vid Smedsmora vägskalet närmare korsningen? En trafiksäkerhetsfråga då bussresenärer behöver nyttja vägbanan för åtkomst av busshållplats. TRV noterar och tar med sig frågan. I förlängningen möjligen en lantmäteriförrättning för väg 971 och bilda vägförening?

Eventuell skolskjuts ombesörjs av kommunen. Dock är SL-trafik öppen för alla.

Ny väg 77 passerar i en relativt kraftig kurvatur väg 982, Gamla Norrtäljevägen, där förskjutna trevägskorsning planeras. Linjetrafiken påverkas minimalt då det är låg turtäthet.

Gräns för vägplan för ny väg 77 som ansluter till väg 984 (Rialavägen) med enklare cirkulationsplats. Här finns en pendlarparkering där de flesta nyttjar busslinjer 676, 676X och 686. Här finns två busshållplatser längs v984 för linje 644.

Önskemål från Transdev om att se över placeringen av busshållplats då den i östlig riktning inte har fullgod bredd för bussen. Hpl i västlig riktning - ligger inte bra under E18 samt även se över gångbana vore önskvärt. Just nu ligger det utanför projektets avgränsning. Väg 77 ansluter med cirkulationsplats vid ramperna, men inte något i övrigt kring trafikplatsen. Trafikverket tar med sig frågan.

En generell diskussion handlade om det skulle kunna vara ett alternativ att leda om 644 på nya väg 77 fram till gamla Norrtäljevägen?

Trafikförvaltningen och Transdev får med sig att fundera kring hållplatser. Just nu utreds/projekteras vi inte busshållplatser. Viktigt att ändå fundera på om ytterligare någon hållplats bör tas med?

Ledningssamordningsmöte – Norrtälje Energi (Fiber)

Det finns inga ledningar i området som inte får flyttas. Det finns tomrör i området som kan raderas och ersättas med nytt ledningsstråk längs väg 77. I samband med detta projekt önskar Norrtälje Energi Fiber förlägga ett nytt 50 mm rör från km 10/600 och genom hela vägsträckan. Den nya ledningen ska också förläggas i de nya brunnarna tillhörande befintliga ledningar som korsar vägområdet.

Det finns inte några luftledningar för Fiber. Alla ledningsstråk är markförlagda.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har kännedom om Norrtälje Energi ledningar och kommer fortsatt att föra en dialog med Norrtälje Energi.

Vattenfall

Samråd har genomförts med Vattenfall Eldistribution AB
Tillstånd och Rättigheter angående vägsträckningens berörings- och konfliktpunkter. Vidare redovisar Vattenfall även de riktlinjer som gäller för Eldistributions elnätсанläggningar samt informerar om vad som gäller bland annat vid ledningsflytt, ny anslutning samt vid schaktningsarbete.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer fortsatt att föra en dialog med Vattenfall.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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