

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa

Delen Eknäs – Tpl Ledinge

Norrtälje Kommun, Stockholms Län

Vägplan, Val av lokalisering 2021-03-15

Objektnummer: 107256



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-03-15

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Version: 0.33

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges.

Omslagsbild: Väg 77

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	4
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	4
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	5
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	38
3.3.	Samråd vid utformning av planförslaget	41
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	41
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	42
3.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	42
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	42

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.

Denna samrådshandling gäller för vägplan på delsträcka Eknäs – trafikplats Ledinge, i skede val av lokalisering.

Synpunkter, protokoll mm finns diarieförda under ärendenummer TRV 2014/96335.

1 Sammanfattning

Samråd har skett med Norrtälje kommun och Länsstyrelsen i Stockholms län. Under perioden 13 november – 17 december 2020 fanns samrådshandling – Val av lokalisering tillgänglig för granskning på Trafikverkets hemsida.

2 Samrådsrets

I enlighet med vad väglagen föreskriver, har i detta tidiga skede av projektet (Val av lokalisering) ingen samrådsrets identifierats. Till kommande skede (Samrådshandling - planförslaget) kommer samrådsretsen att identifieras utifrån de sakägare som berörs direkt av projektet till följd av markintrång eller indirekt av projektet till följd av buller, ändrade anslutningar och andra förändringar eller störningar i vägens närområde såväl under byggskede som driftskede. Till samrådsretsen hör även Norrtälje kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Luftfartsverket, Polis, Räddningstjänst, ambulanssjukvården, Trafikförvaltningen Region Stockholm, SL samt övriga myndigheter och företag som bedöms ha nytta av informationen.

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Stockholms län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Inget nytt samråd har skett med kommunen inför länsstyrelsens besked om tidigare beslut om betydande miljöpåverkan även gäller delen Eknäs-trafikplats Ledinge.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inget nytt samråd har skett med enskilda som kan bli särskilt berörda inför länsstyrelsens besked om tidigare beslut om betydande miljöpåverkan även gäller delen Eknäs-trafikplats Ledinge.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

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.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län genomfördes digitalt den 17 november 2020. På mötet presenterades samrådshandling – val av lokalisering.

Hur tog projektet emot att man backat i lokaliseringen för etapp 2? Trafikverket svarar att det var bra för projektet att få tydliga inspel som hjälper projektet att beslut om rätt väg framåt. Inget lätt beslut då det är ett stort projekt.

Länsstyrelsen undrar vad Norrtälje kommun har för åsikt kring det nya förslaget. Trafikverket svarar att de ännu inte fått något skriftligt svar från Norrtälje kommun.

Länsstyrelsen undrar om det finns befintlig vägstruktur i utredningsområdet som det går att bygga vidare på. Trafikverket svarar att det finns det inte.

Länsstyrelsen Stockholms län har yttrat sig över Samrådshandling – Val av lokalisering. Nedan följer en sammanfattning av yttrandet.

Underlaget som ligger till grund för val av korridor fokuserar främst på vägens påverkan med hänsyn till jordbruksmarken, natur- och kulturmiljövärden samt landskapsbilden. Det går därför inte att ställa den nya vägen mot ett 0-alternativ utifrån hälso- och säkerhetsaspekter för boende utmed befintlig väg respektive ny vägsträckning. Länsstyrelsen ser ändå positivt på att Trafikverket nu utvärderar alternativen mot de miljöaspekter som väger tungt i bedömningen vad gäller genomförbarhet. Övriga miljöaspekter behöver hanteras inom kommande miljöprövningsprocess för att kunna ta ställning till vägens lämplighet med hänsyn till de miljöaspekter projektet sammantaget ska beakta enligt väglagen.

Länsstyrelsen anser att den valda korridoren är att föredra med hänsyn till hushållningsbestämmelserna enligt 3 kap. miljöbalken. Intrånget i jordbruksmarken minskar avsevärt jämfört med övriga alternativ. Men det leder ofrånkomligen till att vägen behöver dras över mer naturmark. Det är därför viktigt att stor hänsyn tas för att minska konsekvenserna för naturmiljön. Fortsatt hänsyn till övriga värden, så som kulturmiljövärden, behöver också tas för att minska de negativa konsekvenserna av projektet.

Ur ett landskapsantikvariskt perspektiv är det positivt att den aktuella vägsträckningen har lokaliserats längre bort ifrån och söder om tidigare berörda områden av riksintresse för kulturmiljövärden.

Vi vill inför fortsatt planering uppmärksamma behovet av ett aktivt förhållningssätt till dessa [Nationella kulturmiljömålen] mål.

Länsstyrelsen anser att analyser och konsekvensbeskrivningar i fortsatt skede ska utgå ifrån det kulturhistoriska värdefulla landskapet som en helhet och beskriva den samlade påverkan på landskapet, så som uttryck för landskapets bebyggelsehistoriska värden och markanvändningen.

Länsstyrelsen delar uppfattningen (planbeskrivning, s. 58) att sett från naturvårdssynpunkt är lämpligaste korridoralternativ 1.1 – 2.1 – 3.1 – 4.2.

Det är väsentligt att utreda och att ta hänsyn till väganläggningens påverkan på grundvattenhydrologin vid passage av åsen norr om Rö kyrka.

Fältgentianalokalerna vid Ladängen/Svartkärret i väster anser Länsstyrelsen bör ha högsta naturvärde.

Vid passagen av Gullunge verkar det utifrån underlagen mycket svårt att undvika områden med höga naturvärden. [...] Det är därför viktigt att vägplaneringen tar hänsyn till de större sammanhängande områdena, oavsett skyddsstatus.

Länsstyrelsen vill trycka på vikten av att fridlysta arter inventeras i den fortsatta processen så att hänsyn kan tas till dessa.

Ur jordbruksmarksperspektiv anser länsstyrelsen att nuvarande förslag är att föredra fram tidigare förslag. Vi instämmer i och vill understryka vikten av att i det fortsatta arbetet säkerställa att minska de negativa konsekvenserna för jordbruksnäringen så som är möjligt.

Aspekter som ingår i 2 kapitlet miljöbalken, så som buller och riskfrågor, behöver utredas och belysas i kommande arbete.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

I det kommande utredningsskedet upprättas en miljökonsekvensbeskrivning i syfte att klarlägga projektets förväntade miljökonsekvenser. Resultatet av miljökonsekvensbeskrivningen utgör del av det underlag Trafikverket använder för att projektera lämpliga åtgärder för minskad miljöpåverkan från projektet.

Trafikverket noterar synpunkten om nationella kulturmiljömålen samt helheten i det kulturhistoriska landskapet och tar med i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet.

Trafikverket avser att under kommande utredningsskede sträva efter en minskad påverkan på jordbruks- och skogsmark. I utredningsarbetet ingår bl.a att genomföra samråd med berörda sakägare, och där inhämta varje markägares synpunkter på hur vägsträckning och sidoområden kan anordnas för så lite påverkan som möjligt på brukbar jordbruks- och skogsmark.

I det fortsatta utredningsarbetet kommer hydrologiska utredningar att genomföras.

I det fortsatta utredningsarbetet avser Trafikverket att genomföra en NVI (NaturVärdesInventering) i syfte att identifiera de naturvärden som riskerar att beröras av vägplanen. Eftersom NVI innehåller omfattande fältundersökningar förväntar sig Trafikverket att även tidigare icke-identifierade naturvärden klarläggs i processen.

Trafikverket avser att under kommande utredningsskede även genomföra fortsatta arkeologiska undersökningar i syfte att klarlägga vilka kulturmiljövärden som råder inom det område som påverkas av vägplanen.

I det fortsatta utredningsarbetet kommer Trafikverket att upprätta bullerutredning samt riskanalys.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med Norrtälje kommun har genomförts i enlighet med väglagen. Nedan redovisas en sammanfattning av den information som delgivits kommunen och de synpunkter som framkom under samrådet.

Norrtälje kommun har yttrat sig över Samrådshandling – Val av lokalisering. Nedan följer en sammanfattning av yttrandet.

Kommunen vill särskilt informera och understryka att FÖP för Rimbo antagen 2010, som innehåller reservat för Ledingekorridoren och som baserades på Vägverkets vägutredning från 1998, inte längre är aktuell i och med framtagande av ny FÖP. Detta arbete påbörjades 2018.

Däremot gäller fortsatt att placering av riksväg 77 söder om Rimbo ska dras söder om Söderby som kommunen tidigare beskrivit med hänsyn till Rimbos utvecklingsmöjligheter, värdefull åkermark och kommunens vattenskyddsområde.

Anser att det är en brist att det inte går att studera förutsättningar såsom natur, trafik, restider, sträckor mm för att jämföra korridorerna med varandra. Det går inte heller att studera hur vald och bortvalda korridorer uppfyller projektmålen och Trafikverkets tidigare riktlinjer vad gäller exempelvis trafiksäkerhet.

Trafikverkets enda sakliga motivering till att inte gå vidare med korridor 2.2.2, som är mest lik LRF-korridoren, är att torv finns i området som kommer kräva förstärkningsåtgärder. Anser att förekomsten av torv inte är mer omfattande än på någon annan plats.

Trafikflödena för Ledingekorridoren verkar inte stämma och de stämmer inte med tidigare redovisade trafikflöden. Trafikanalyserna behöver ses över både vad gäller prognos och ruttvalsfordelning. Även trafikmätningar för andelar trafik i olika reserelationer och genomfartsmätningar saknas vilket innebär stora svagheter i prognosen. Norrtälje kommun efterfrågar att sådant material tas fram och tydligt redovisas eftersom det är av avgörande betydelse vid val av korridor.

Trafikverket menade i skrivelse (2019-01-28) att en justering av den södra korridoren söderut (nämd baseline i remissunderlaget) innebär ökade trafikeringskostnader och större risk att Rimbotrafiken väljer att stanna kvar på befintlig väg, vilket leder till att projektet får lägre samhällsekonomiskt nytta. Eftersom det blir både längre sträcka och längre restid om riksväg 77 dras till Ledinge istället för LRF-korridoren kommer remitterat förslag ge ännu lägre restidsnytta och ännu större risk att den delregionala trafiken som har ärende utmed vägen eller i dess omland ligger kvar på befintlig väg. Norrtälje kommun anser det inte motiverat att minska anläggningskostnaden för projektet för att räkna hem samhällsekonomiska nyttor så länge trafiknyttan med vägen försämras.

Regional pendling mot Arlanda/Uppsala och delregional pendling inom kommunen för arbete och studier utgör en viktig del av vägens funktion. Norrtälje kommun får längre restider och sämre möjligheter till regional utveckling och tillväxt än vad det skulle vara med LRF-korridoren.

Trafikverket har inte behandlat åtgärder på befintlig väg. Norrtälje kommun anser att åtgärder på befintlig väg är nödvändiga oavsett alternativ exempelvis framkomlighetsåtgärder i korsningen väg 77/väg 280 i Rimbo.

Anser att väg 280 måste flyttas ut till en östlig förbifart för att ny FÖP för Rimbo ska kunna förverkligas och trafiksituationen i Rimbo lösas.

Gång- och cykeltrafik behandlas överhuvudtaget inte i remitterat underlag. Det måste även vara Trafikverkets uppgift att ansvara för ökad trafiksäkerhet och verka för ökade möjligheter för människor att ta sig fram till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Norrtälje kommun har i tidigare samråd efterfrågat en stråk- och behovsanalys för oskyddade trafikanter för att vidta åtgärder lokalt och för att skapa platsspecifika anpassningar.

För att förbättra och utveckla kollektivtrafiken i stråket är LRF-korridoren även bäst för restid och nya linjesträckningar för kollektivtrafiken. Norrtälje kommun driver frågor om bl a ny busslinje Norrtälje-Rimbo-Arlanda och nytt koncept för stomlinje 677. Detta förutsätter att gång, cykel och eventuellt även pendlarparkeringar styrs till strategiska platser utmed den nya sträckningen samt att lokallinje 647 ses över för att trafikera befintlig sträckning och "stolphållplatser" utmed denna. Trafikverket har inte behandlat kollektivtrafikfrågorna i remissunderlaget och det är angeläget att

Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen snabbt samordnar frågan för att skapa nya lösningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar förändringarna i kommunens planinstrument. I den fortsatta planläggningsprocessen får dialogen mellan Trafikverket och kommunen föras vidare, i syfte att synkronisera de olika planinstrumenten.

Trafikverket har beaktat de synpunkter Norrtälje kommun framförde i samråd för väg 77 etapp 2 under sommaren 2019. Norrtälje kommuns synpunkter är en viktig grund för att den nu föreslagna korridoren mellan Eknäs och trafikplats Ledinge förordas. Som beskrivet i samrådsmaterialet anser Trafikverket att den nu förordade korridoren inte begränsar Rimbos utvecklingsmöjligheter, samt har ett mindre intrång i värdefull åkermark och i kommunens vattenskyddsområde än tidigare förslag.

Skede "Val av lokalisering" medger endast analyser på en övergripande nivå, och tar på ett översiktligt sätt upp förslagets konsekvenser för bl.a. naturvärden och restider. I samrådsmaterialets planbeskrivning kap 5 görs en sådan övergripande genomgång över bortvalda vägalternativ ur projektets tidigare faser, och på vilka grunder de alternativen avfärdats. I projektmålen relaterar Trafikverket den förordade korridoren till dagens riktlinjer för trafiksäkerhet. Äldre riktlinjer bedöms inte vara relevanta att jämföra med.

Trafikverket avser att förtydliga sitt ställningstagande om korridor 2.2.2/LRF-korridoren i ett kommande informationsmaterial. Korridor 2.2.2/LRF-korridoren innebär en längre vägsträcka som måste byggas om, och större intrång i allmänna intressen (natur, kultur, boendemiljöer, vattenfrågor) än förordad korridor, utan att samtidigt ge uppenbart kortare restid eller bättre trafiksäkerhet. Den längre vägsträckan och större påverkan på allmänna intressen samt tveksamma nytta för trafiken gör att korridor 2.2.2/LRF-korridoren inte är ett intressant korridoralternativ för projektet.

Trafikberäkningarnas flöden ska inte tolkas bokstavligt, och jämförelser mellan olika scenario med hänsyn till exploatering osv kan vara vanskligt. Trafikverket använder en modell för trafikberäkningar i det här tidiga skedet för att se tendenser till trafikfördelningen. I det fortsatta utredningsarbetet kommer modellen att förfinas och detaljeras successivt, men den kommer aldrig att helt kunna ge svaret på de kommande trafikflödena.

Trafikverket syftar i nämnd formulering på en korridor (liknande LRF/2.2.2), som med god marginal skulle leda söder om Rimbo för att sedan dras till trafikplats Rösa. I samrådsmaterialet framgår att den nu förordade sträckningen istället leder till trafikplats Ledinge, och nyttjar den befintliga motorvägen för att nå trafikplats Rösa (och vidare). Trafikverket bedömer att den förordade korridoren dels medger att genomfartstrafiken inte kommer att behöva samsas med den lokala trafiken med start-målpunkter Rimbo-Rösa, dels kommer att kunna hålla jämn hastighet 80 km/h hela sträckan utom möjligen vid den skissade cirkulationsplatsen med väg 280. De två faktorerna medför goda framkomlighetsprestanda för den förordade korridoren. Huruvida korridor LRF/2.2.2 skulle vara bättre eller sämre ur framkomlighetsperspektiv än den förordade korridoren är inte i detalj utrett, men även om den skulle kunna utformas för lika god framkomlighet som förordad korridor, så gör de nyss beskrivna större negativa konsekvenserna för allmänna intressen samt den väsentligt högre byggkostnaden att korridor LRF/2.2.2 inte är aktuell för projektet.

Trafikverket har ej jämfört möjligheter till regional utveckling mellan förordad korridor och korridor LRF/2.2.2. Trafikverket tar gärna del av kommunens underlag där de slutsatserna framgår.

Det rubricerade projektet är avgränsat till att endast behandla väg 77 enligt beskrivet i samrådsmaterialet. Det betyder att åtgärder på väg 280 eller den befintliga väg 77 varken kan

utlovas eller avfärdas i detta samråd. Projektet tar emot synpunkterna och vidarebefordrar dem till Trafikverkets åtgärdsplanering för fortsatt dialog.

I det tidiga skedet "Val av lokalisering" bedömer Trafikverket 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 GC-väg bedöms inte rimligt. Behovet utreds vidare i det fortsatta planläggningsarbetet.

Region Stockholm är huvudman för kollektivtrafiken i länet, och anger i vilken mån kollektivtrafiken behöver anläggningar längs den nya vägen. Som grund för kollektivtrafikplaneringen kommer, om förordat korridorförslag genomförs, befintlig väg 77 att kunna trafikeras av kollektivtrafik med en väsentligt minskad tung genomfartstrafik att ta hänsyn till. Därtill kommer den nya väg 77 till trafikplats Ledinge att kunna trafikeras av kollektivtrafik. Längs nya väg 77 till trafikplats Ledinge kommer måhända resandeunderlaget att vara svagare, men restiden väsentligt kortare än genom Rimbo. Den nya sträckningen kan således vara lämplig för snabbare direktbussar el motsvarande. kommer att Dialog mellan Trafikverket och Region Stockholm planeras att ske under 2021-2022.

Trafikverket har inte gjort någon jämförelse av kollektivtrafikens restider i korridor LRF/2.2.2 resp i förordad korridor. Trafikverket tar gärna del av kommunens underlag där restidsskillnaden mellan korridorerna framgår.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inkomna synpunkter på Samrådshandling - Val av lokalisering sammanfattas nedan.

Trafikverkets ställningstagande och beslut

Trafikverket hänvisar till ett ställningstagande i augusti 2020 om inriktning för samrådshandling – val av lokalisering. Detta ställningstagande, vilket torde vara ett myndighetsbeslut, har inte presenterats eller gjorts tillgängligt på hemsidan. Inte heller redovisas de sakskalet eller analyser som ligger till grund för detta.

Vad är det egentligen som motiverar det "omtag" som raskt kastar alla tidigare utredningar överbord och istället förordar ett tidigare ratat förslag?

Tänker verkligen Trafikverket fatta beslut redan i januari 2021?

Det är principiellt sett märkligt att Trafikverket med så pass lite argumentation avfärdar samtliga alternativ i utredningens tidigare skede (se t.ex. samrådshandlingar 2019-06-13, där verket genomgående försvarar de valda dragningarna gentemot synpunkter utifrån). I stället framhålls i de nuvarande handlingarna att verket i augusti 2020 kommit fram till att "endast korridorer mot trafikplats Ledinge bedöms kunna ge tillräcklig uppfyllnad av projektmålen". På vilka sätt som det tidigare utredningsskedets korridorer inte uppfyller projektmålen framgår inte, och det är också synnerligen oklart på vilka grunder som verket kan hävda att de nu framkastade utredningsalternativen uppfyller projektmålen innan de ens utretts ordentligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket Investering är ansvariga för infrastrukturprojektens genomförande, och äger rätten att göra ställningstaganden i pågående utredningsarbete. Inriktning för urval av korridorer är ett sådant ställningstagande. Beslutet att vald korridor "gäller" formaliseras i samband med att vägplanen fastställs och vinner laga kraft (preliminärt i slutet av 2023). Det betyder att såväl detaljutformning som korridorval är föremål för samråd under kommande samråd och granskning.

Anledningen till omtaget är att Trafikverket har lyssnat på de synpunkter som framförts och tillsammans med vår egen utredning på väg 77, sträckan Eknäs–Salmunge, kommit fram till att det

sannolikt finns ett bättre alternativ som kan vara betydligt mer gynnsam för de boende och kommunen.

Det ställningstagande som planeras i januari 2021 gäller om Trafikverket ska gå vidare med att ta fram en samrådshandling (planförslaget) för de i samrådshandlingen (val av lokalisering) rekommenderade korridorerna.

Samråd/ Remisstid

Finns det inte lagar och regler som Trafikverket måste följa gällande informationsspridning och samråd i sådana här projekt?

Det är dåligt att inget allmänt samråd hålls där alla som inte är så vana vid att ta del av materialet digitalt kan närvara, anser att projektet borde vänta till dess att restriktionerna för Covid-19 släpper.

Trafikverket säger nej till att äldre utan dator kan få material hemskickat, varför? Tror Trafikverket att det förhållningssättet ökar eller minskar antalet inkomna samrådsyttrande?

Anser Trafikverket att man ger berörda samma service, information och möjligheter att delta i samrådsprocessen under rådande pandemi som under normala omständigheter?

Med samråd i november/december försöker Trafikverket undvika medverkan av nära hälften av de berörda på grund av att de är fritidsboende. Hur avser Trafikverket säkerställa att alla, även fritidsboende och äldre, ges en rimlig möjlighet att delta i samrådsprocessen?

Trafikverkets svar:

I väglagen beskrivs att allmänheten ska ges möjlighet att yttra sig över samrådshandling – val av lokalisering. Det skede projektet är i nu, "Val av lokalisering", är ett mycket tidigt skede, där väglagen inte ställer krav på riktade utskick och samrådsmöte, vilket innebär att det inte är obligatoriskt med samrådsmöte på orten. Planen var att kunna genomföra ett samrådsmöte på orten men på grund av rådande pandemi blev det inställt. I nästa skede, samrådshandling, ställer väglagen krav på att alla som kan tänkas bli berörda ska ha erbjudits ett samrådsmöte. Med nu rådande pandemi kan Trafikverket tvingas genomföra dem per telefon.

Remisstiden/samrådstiden är normalt ca 4 veckor (ej juli månad och två veckor vid jul och nyår). För denna samrådshandling var samrådstiden 13 november – 17 december 2020. Annons om samråd var införd den 13 november i Norrtelje Tidning.

Trafikverket anser att de i Väglagen uppsatta kraven för en demokratisk process kring ett planförslag uppfylls även nu under rådande pandemi.

Trafikverket instämmer i att samrådsprocessen underlättas av att ett samrådsmöte hålls redan under "Val av lokalisering", men vill samtidigt poängtera att inget formellt krav på samrådsmöte finns i så tidigt skede. Pandemin medför att ett sådant samrådsmöte inte kan genomföras.

Trafikverket har följt de i Väglagen uppsatta kraven för annonsering och avisering av samråd "Val av lokalisering". I nästa skede; "Samrådshandling - planförslaget" ställer Väglagen krav på att alla fastighetsägare som bedöms bli direkt berörda ska tillsändas en skriftlig avisering om samrådet. Det kravet ämnar Trafikverket uppfylla.

Samhällsekonomi

Sträckan Eknäs – Ledinge har nu aktualiserats igen, efter att insiktsfullt har förkastats av samhällsekonomiska skäl tidigare. Varför går man tillbaka till ett tidigare avvisat alternativ?

Det behöver utföras mycket djupgående analyser av den samhällsekonomiska vinsten/förlusten med detta alternativ jämför med nuvarande situation samt de andra alternativen.

Har man gjort någon samhällsekonomisk utredning hur detta förslag påverkar Rimbo som tätort?

Hur kan man använda kalkyler som är osäkra för att beräkna samhällsnytta?

Det framgår inte av samrådshandlingen vilken samhällsekonomisk analys som ligger till grund för Trafikverkets ställningstagande i augusti 2020 och därmed att bygga nytt.

Byggnad av en ny väg innebär att kostnader för vägunderhåll ökar då befintlig väg 77 finns kvar. På intet sätt har Trafikverket visat att investeringen är samhällsekonomiskt lönsam enligt tidigare anförda ställningstagande som redovisades i beslut 2017-01-02. I kostnadsjämförelser bör man rimligen även väga in nyttan och värdet för nu levande och kommande generationer av obrutna natur- och kulturområden. Kostnader för arkeologiska utgrävningar eller andra anpassningar bör vägas mot de värden som bevaras för kommande generationer och inte vad som är enklast eller billigast för stunden.

Trafikverket förslag strider mot samhällsekonomi då vägen tar högklassig mark och skog men också är en omväg, en längre sträcka som inte kommer användas av den tänkta trafiken som vägen i regel byggs för att främja något som Trafikverket inte nämner i sin presentation. Detta är att missbruka skattebetalarnas pengar för att få ett åldrigt beslut ur världen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tidigare omnämnt en dragning av väg 77 till trafikplats Ledinge. I samband med Val av lokalisering som genomfördes 2016-2017 hade Trafikverket goda förhoppningar om att kunna planlägga väg 77 så som samråddes i etapp Eknäs-Salmunge daterad juni 2019. Därför ansågs det då inte motiverat att lägga tid och resurser på att utreda en dragning till trafikplats Ledinge. Planprocessens samråd med Länsstyrelsen Stockholms län visade under 2019 att den föreslagna dragningen inte var möjlig att planlägga. Trafikverkets åtgärd nu är att utreda om en dragning av väg 77 till trafikplats Ledinge är samhällsekonomiskt lönsam eller inte.

Den samhällsekonomiska lönsamheten utreds under vintern 2020/2021 och presenteras i en så kallad Samlad Effektbedömning (SEB). Modellen jämför förväntad byggkostnad med bedömd samhällsnytta översatt i monetära termer, och utvisar om projektet är lönsamt eller ej. Under våren 2021 presenteras resultatet av den utredningen.

Fyrstegsprincipen

Varför bortser Trafikverket från fyrstegsprincipen för delen Ekenäs-Rösa/Ledinge?

I Förstudie Väg 77 Länsgränsen - Rösa Förbi Rimbo (2012) bedöms steg 1-3 inte vara tillräckliga när det gäller Trafikverkets egen trappa för åtgärder. Men till exempel steg 1 verkar tyvärr alls inte vara utrett, därmed riskerar ni att bryta mot era egna föreskrifter. Det enda jag kan hitta är någon svepande formulering kring att det kommer att ta lång tid innan järnväg är aktuell. Hur lång är den tiden? Har Region Stockholm tillfrågats? Banverket? Alternativet järnväg men även att minska trafiken generellt verkar vad jag förstår inte ha utretts mer än ytterst bristfälligt, det är i varje fall inget som redovisas. En genomgång av steg 1-3 visar att utredningen är mycket knapp, och den fokuserar raskt på steg 4, ny väg. Kanske vore det en idé att åter snabbutreda vad steg 1-3 på riktigt skulle kunna innebära? Det är ju ändå snart nio år sedan den gjordes, och inte minst på miljöområdet har ju mycket hänt sedan dess. En satsning på ny väg kommer väl sannolikt att för mycket lång framtid eliminera möjligheterna för järnväg.

Det står i Länsplanen att hänsyn till fyrstegsprincipen särskilt ska redovisas. "För att bli ett namngivet objekt i länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska genomgått en åtgärdsvalsstudie med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av ingående parter, inkl. Trafikverket, för val av åtgärder." Vilka är övriga ingående parter?

Enligt Fyrstegsprincipen ska redan existerande vägar förbättras innan nya byggs. Söker efter en analys som förklarar varför man inte väljer att förbättra befintliga vägar och styra om tung trafik så

att de tvingas till att köra E4-E18 alternativet även i de fall där det tar ett par minuter extra. Från Arlanda är tiden exakt den samma jämfört med att köra från Arlanda på väg 77.

Trafikverkets svar:

Fyrstegsanalysen beskrivs i förstudien som togs fram 2013 och finns även beskriven i Trafikverkets ställningstagande över förstudien, daterat 2013-07-29. Området som utreddes i förstudien täcker det område som berörs av den nu genomförda samrådshandlingen – val av lokalisering. I förstudien bedömdes steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen inte enskilt eller tillsammans kunna uppnå projektmålen. Det bedömdes inte heller möjligt att uppnå målen med enbart steg 4 åtgärder. En kombination av steg 3 (vägförbättring) och steg 4 (nyinvestering/större ombyggnadsåtgärder) bedömdes uppnå projektmålen. Det blev grunden för det uppdrag som nu utförs, och fyrstegsprincipen är därmed tillämpad på uppdraget.

Ingen analys har gjorts för att leda tung trafik till E4-E18 istället för väg 77. Att leda tung genomfartstrafik in mot Stockholm och sedan ut till Norrtälje/Kapellskär anser Trafikverket vara orealistiskt.

Kompensation

Hur avser Trafikverket att kompensera berörda gällande bland annat förmögenhetsskada då värdet på fastigheter minskar, inte kunna utföra sitt arbete på/från sin fastighet?

Hur avser Trafikverket att kompensera eller på annat sätt säkerställa att de som bor utefter nya väg 77 inte drabbas av stress, oro, sömnsvårigheter mm på grund av buller?

Värdet på våra hus kommer att sjunka drastiskt om det nya förslaget går igenom och många hus kommer inte ens att kunna bevaras. Ägare av dessa hus kommer att bli tvångsinlösta till summor långt under marknadsvärdet.

Trafikverkets svar:

Ekonomisk reglering av markintrång sker i regel i samband med vägens utbyggnad. Principerna för ersättning är reglerade i expropriationslagen. Ersättningen ska motsvara den minskning av fastighetens marknadsvärde som uppkommer genom intrånget. Därutöver ska ytterligare intrångsersättning betalas med 25 procent av marknadsvärdeminskningen.

För fastigheter som påverkas av buller är utgångspunkten att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller som är fastlagda av riksdagen.

I de fall då riktvärdena överskrids ges det förslag på skyddsåtgärder som exempelvis kan vara i form av bullerplank, bullervall eller byte av fönster eller fasaddelar. Trafikverket måste dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om Trafikverket bedömer att det inte är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller, så att nivåerna hamnar under riktvärdena, kan Trafikverket föreslå att fastigheten ska lösas in eller att ersättning ska utgå för skadan. Enligt en tidig preliminär bedömning baserat på samrådsmaterialet, kommer inget hus att behöva lösas in.

Tidigare utredning och förslag

När Trafikverket föreslog att vägen skulle gå söder om Rimbo och vidare till Rösa, var kostnaden då inom budget för vad som finns avsatt för bygget?

Varför togs tidigare förslag förbi Finsta bort, var det för katolska kyrkans protester?

Det finns inte någon motivering till varför Trafikverket övergivit tidigare förslag som skulle innebära att endast delar av sträckningen görs om och då skapa betydligt mindre ingrepp i tidigare orörd natur vilket skulle skapa betydligt mindre barriärer i landskapet.

Hur ska de tidigare utredda eller föreslagna alternativen ställas mot och jämföras med denna sträckning?

Trafikverkets svar:

Kostnadsalkylen som togs fram för etapp 1 -3 visade på betydligt högre kostnad än vad som är avsatt i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029.

Etapp 3, förbi Finsta, är inte aktuell längre då Trafikverket beslutat att väg 77 ska dras till trafikplats Ledinge istället för till trafikplats Rösa. Detta beslut beror inte på Katolska kyrkans synpunkter.

Anledningen till det görs ett omtag för sträckan förbi Rimbo beror på att Trafikverket beaktat inkomna synpunkter och kommit fram till att det bör finnas en lösning som är bättre än förslaget Eknäs-Salmunge daterat juni 2019.

De mest relevanta korridorerna från tidigare val av lokalisering är med i denna utredning och jämförs med övriga korridorer.

Projektmålen, ändamål, miljö kvalitetsmål samt de nationella transportpolitiska målen

Anser att det uppenbart att både gamla och nya vägen måste bedömas tillsammans när det gäller att uppnå projektmålen, eftersom att trafik på båda vägarna är en förutsättning för att uppnå målen enligt Trafikverket.

Anser inte att ändamålet för vägen uppnås med föreliggande förslag och då kan den i enlighet med Väglagen 13 § inte byggas.

Anser att projektmålen inte uppfylls för gående, cyklister och för kollektivtrafikresenärer.

1. Hur motiverar Trafikverket att man uppnår projektmålen?
2. Om det är en strategi att bygga en väg för transittrafik, kommer denna strategi att drivas i hela Sverige eller gäller det endast för detta vägprojekt?

Hur stämmer nybyggnation överens med de nationella transportpolitiska målen?

I samrådshandlingen som presenterades den 12 november online staplas det upp problem för jord- och skogsbruk, landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, markmiljö och buller. Trots detta kommer man fram till att alternativet ger bra måluppfyllelse för projektet, när man jämför med befintlig väg 77. Hur är det möjligt?

Står inför en klimatkris som kräver minskade utsläpp av växthusgaser. Transportsektorn står idag för 1/3 av Sveriges inhemska utsläpp. Till 2030 ska Sveriges utsläpp från transportsektorn minska med 70 % (Sveriges miljömål). För att 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.

Problematiken kring en ny vägdragning är omfattande, men några av effekterna kan illustreras utgående från de av Riksdagen beslutade nationella miljömålen. Vi kan här begränsa funderingarna till tre av de totalt 16 miljömålen som påverkas av vägplanerna. Urvalet är gjort för att det i vart fall i dessa tre fall är någorlunda möjligt att räkna om miljökostnaderna i siffror och i två fall även i kronor. Inget av dessa mål eller delmål har enligt befintliga utvärderingar uppnåtts, utan ytterligare skyddsåtgärder och insatser behövs.

- Miljömål Begränsad klimatpåverkan: Vägdragning genom skogsmark innebär förlust av en naturlig kolsänka och därmed minskat upptag av koldioxid ur atmosfären. För koldioxid finns ett pris i kronor per ton som kan användas för beräkning av miljöskada i kronor. Byggprocessen i sig innebär också utsläpp av växthusgaser genererade från maskiner, transporter och även (fast i mindre omfattning) i form av en koldioxidskuld uppkommen vid tillverkningen av insatsvaror.
- Miljömål Levande skogar: De nationella och regionala mål som finns för bevarande av skogsmark är i dagsläget långt ifrån uppfyllda. För att uppfylla politikens mål behöver nya

arealer skyddas. Istället för att inskränka på befintliga skyddade områden bör man därför vid planering av ny markanvändning hålla öppet för möjligheten att skapa nya, helst större, sammanhållna skyddade skogsområden.

Miljömål Myllrande våtmarker: Ett av Trafikverkets korridoralternativ tycks gå över eller i kanten av f.d. Gullungesjön. Denna våtmark uppfyller väl riksdagens definition av myllrande våtmarker.

Hur avser Trafikverket hantera de skärpta miljömålen som beslutades inom EU den 10/12 2020?

Trafikverkets svar:

Det nu genomförda samrådet för "Val av lokalisering" innehåller i sin planbeskrivning den redovisning Trafikverket gör av hur vägen bör dras för att Väglagen §13 ska uppfyllas. Inom utredningsområdet är det de rekommenderade korridorerna som ger minst påverkan och bäst måluppfyllelse. Det är en korrekt tolkning att det förordade alternativet medför en avsevärd påverkan på närmiljön kring den nya vägen. Övriga korridoralternativ bedöms dock ha en sämre balans mellan intrång i allmänna intressen och uppfyllande av projektmålen.

Att bygga om vägen i befintlig sträckning innebär att genomfartstrafiken (800 ÅDT tung trafik prognosår 2040) ska fortsätta att passera genom Rimbo samhälle, vilket inte är acceptabelt. Till det ska räknas de svårigheter som uppstår vid en eventuell breddning av befintlig väg 77 för det stora antalet boende längs befintliga väg 77.

Förordade korridorers förhållande till projektmålen redogörs för i planbeskrivningen i samrådsmaterialet.

Projektets klimatpåverkan utreds i en klimatkalkyl som uppdateras successivt i projektet. Där ges också åtgärdsförslag för hur klimatpåverkan ska kunna minskas under framför allt byggskedet. Det är dock ofrånkomligt att anläggningsprojekt av den här storleken utgör en klimatbelastning.

Den *Miljökonsekvensbeskrivning som upprättas i kommande skede klarlägger hur miljön förväntas påverkas av vägförslaget. Slutsatserna kommer att ligga till grund för val av åtgärder för minskad miljöpåverkan i projektet.*

Hastighet

Trafikverket har blundat för det faktum att mycket få bilister, inte minst lastbilschaufförer, håller den nuvarande hastighetsbegränsningen. Fartkameror kommer att behövas.

Sänk hastigheten på befintlig väg 77.

Anser att befintlig väg, som Trafikverket beskriver som kurvig, har en dämpad effekt på fordonens framfart, vilket är positivt för samtliga trafikanter och kringboende.

Trafikverkets svar:

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror som förvaltas av Trafikverket och Polisen. ATK finns på vägvagnsnitt och platser där risken för olyckor är stor och där hastigheterna var höga innan kamerorna sattes upp. Det finns ett gemensamt samarbetsorgan mellan Trafikverket och Rikspolisstyrelsen för systemet med ATK, det s.k. ATK-rådet. En utbyggnad med fler mätplatser görs efter rekommendation av ATK-rådet och mätplatserna fördelas mellan Trafikverkets regioner. Beslut om fördelning av mätplatser fattas av Trafikverket nationellt med hänsyn till var föreslagna kameror gör mest nytta. Projektet för väg 77 har fört en dialog om kamerorna med Trafikverket nationellt.

Beslut om sänkning av hastigheten på väg 77 fattas av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Vägens nya linjeföring innebär en mer trafiksäker väg med siktsträckor som uppfyller gällande standard vid omkörningssträckor, i korsningar och i anslutningar.

Olyckor

Genom att minska trycket på gamla väg 77 ska trafiksäkerheten bli bättre där, mot detta finns det många invändningar. När det gäller målet att uppnå en effektiv och tillförlitlig pendlingsväg är det inte uppnått, när stor del av personbilstrafiken fortsätter att köra den kortare sträckan på gamla väg 77. Den trafik som fortsätter gå på gamla vägen får samma dåliga trafiksäkerhet som innan.

Möjligen en marginell förbättring då det eventuellt blir mindre lastbilstrafik. I de olyckor som inträffat på nuvarande väg 77 är det till övervägande delar personbilar som är inblandade. Av de 126 olyckor som jag fått statistik på mellan 2010-2020 är lastbilar inblandade i 20 olyckor. Det är alltså väldigt många av olyckorna som inträffar utan att lastbilar är inblandade. Detta talar för att olycksriskerna kommer att vara fortsatt höga på vägen även om lastbilstrafiken minskar.

Trafikverket har inte tagit hänsyn till den enorma negativa påverkan förslaget innebär bl.a. för risken för omfattande och allvarliga trafikolyckor, människor och djur inblandade, ökar markant med den höjda hastighetsgränsen 80 km/tim.

Risken för frontalkrockar kvarstår med undermåliga omkörningszoner.

Trafikverkets svar:

Det kommer att inträffa trafikolyckor på både befintlig väg 77 och ny väg 77. Den prognosticerade stora ökningen av den tunga trafiken på väg 77 fram till 2040 kommer sannolikt att innebära att tunga fordon inblandas i allt större del av olyckorna, med svårare konsekvenser för de drabbade som följd. Genom att förflytta den tunga trafiken bort från befintlig väg 77 bedöms konsekvenserna av olyckorna att minska.

Vägens sidoområden utformas förlåtande och säkerhetszonen rensas från fasta föremål vilket minskar risken för svåra skador vid avåkningsolyckor. Ny väg 77 förses med viltstängsel samt viltpassager vilket minimerar risken för olyckor med vilt.

Omkörningssträckor med en sikt på mer än 800 m föreslås på ny väg 77 vilket förbättrar säkerheten vid omkörning.

Drift och underhåll

Befintlig väg 77 är i behov av underhåll och breddning. Det faktum kommer att kvarstå även efter att den föreslagna sträckan byggs, men det kommer nu finnas två sträckor som har behov av löpande underhåll och kostnader. Kommer det att påverka underhållet på befintlig väg 77?

Den föreslagna sträckningen tar bort resurser i form av minskat underhåll av de vägar som kommer att användas istället.

Vem sköter underhåll av befintliga vägar?

Trafikverkets svar:

Det är korrekt att befintlig väg 77 även i framtiden kommer att behöva underhållas. En breddning av befintlig väg 77 är inte aktuellt vid byggnation av ny väg 77.

Vem som ansvarar för underhållet beror på vem som är väghållare. Fördelningen av väghållaransvar ser i korthet ut så här:

- Staten genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.
- Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar/samfällighetsföreningar eller av enskild fastighetsägare.

Kollektivtrafik

Hur kommer resande skolbarn och studerande till Rimbo, Uppsala eller Norrtälje att drabbas, samt övriga som vill åka samma sträcka och de som arbetar på Arlanda och vill åka kommunalt?

Behövs bättre busshållplatser längs befintlig väg 77.

Region Stockholm har angett att bussarna kommer trafikera befintliga vägar och inte den nya förbifarten.

Att kunna utnyttja kollektivtrafik inom kommunen är särskilt viktig för de som inte har tillgång till egen bil, som t.ex. våra ungdomar och äldre.

Förslaget underlättar inte för busstrafik mellan Norrtälje-Rimbo-Uppsala och Arlanda.

Efter att ha läst igenom hela samrådsdokumentationen så kan man konstatera att det inte är mycket fokus på just kollektivtrafiken. "Ingen dialog med Trafikförvaltningen" skriver Trafikverket och när nuvarande sträckning av väg 77 nämns så är det i form av ett "nollalternativ" där många brister finns, men inget är tänkt att åtgärdas då man istället fokuserar på att dra en ny vägsträckning.

Den nya vägsträckningen riskerar att inte utnyttjas av den trafik man försöker attrahera. Resultatet blir således att bussarna som trafikerar befintlig väg 77 kommer fortsätta möta tung trafik på en smal och krokig väg där trafiksäkerheten inte prioriterats.

Trafikverkets svar:

I detta skede föreslås att de busshållplatser som idag finns längs väg 77 ligger kvar i samma läge även efter byggnation av ny väg 77.

Enligt Trafikverkets trafikberäkningar kommer en stor del av den tunga trafiken att välja den ny väg 77. Följden blir att befintlig väg 77 blir säkrare att använda för både kollektivtrafiken och dess resenärer.

Region Stockholm har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i Stockholms län och det är de som beslutar om vilka vägar som bussarna ska trafikera och vart busshållplatserna ska placeras. Region Stockholm ingår som en viktig samrådspart i projektet.

Eventuella ombyggnader av befintliga väg 77 efter att den nya vägen byggts, ingår inte i detta projekt. Nya, framtida projekt utses av Trafikverkets åtgärdsplanering.

De trafikräkningar som presenterats i samrådsmaterialet indikerar att en stor del av den befintliga tunga trafiken skulle välja den nya vägen hellre än den befintliga. Det skulle då innebära en förbättrad situation för kollektivtrafik och dess resenärer längs befintliga väg 77 efter att en ny väg 77 till trafikplats Ledinge byggts.

Viss tung trafik kommer ofrånkomligen att behöva trafikera befintlig väg 77 även efter att den nya väg 77 byggts. Förutom busstrafiken behöver varuleveranser, avfallshämtning, byggtrafik mm fortsättningsvis använda befintliga väg 77.

Region Stockholm avgör i vilken omfattning kollektivtrafiken ska trafikera den föreslagna nya väg 77. För eventuella direktbussar skulle den ny väg 77 medföra en restidsvinst jämfört med den befintliga väg 77. I det fortsatta samrådet om vägplanen får Region Stockholm ge projektet anvisningar i vilken omfattning kollektivtrafikanläggningar behövs längs den nya vägen.

Oskyddade trafikanter

Förslaget brister avseende förutsättningar för GC-trafik och instängningseffekter för människor och djur.

Svårt att röra sig till fots eller med cykel västerut från Midsjön, samt österut från Kundby. Enda möjligheten är längs väg 77 som saknar vägren och är hårt trafikerad.

Kommer inte bli säkrare för gång- och cykeltrafikanter då tung trafik även i fortsättningen kommer att använda befintlig väg 77.

Se till att det blir ordentligt breda vägrenar. Som det är nu så cyklar man med livet som insats på vägen, att gå utmed vägkanten till busshållplatsen är inte att tänka på det är helt totalt livsfarligt, vilket medför att man åker bil istället för buss.

Det måste dessutom finnas möjlighet att till fots ta sig till busshållplatserna vid E 18 utan att behöva passera över väg 77.

I kapitel 4.3.4 står att ungdomarna inte vill cykla på väg 77 eftersom den är farlig. Lösningen på det problemet är att skapa en cykelfil i anslutning till vägen.

0,75 m vägren är inte särskilt mycket att gå eller cykla på.

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer i att standarden för gående och cyklister längs befintlig väg 77 har brister.

Att genomfartstrafiken i stor utsträckning beräknas välja ny väg 77 ger en viss förbättring.

Eventuella mer omfattande ombyggnationer av befintlig väg 77 inryms inte i denna vägplan, och får bli föremål för eventuella framtida projekt.

Projektet bedömer att behovet av att gå och cykla på ny väg 77 är litet och därför föreslås inga gång- och cykelvägar. I kommande skede kommer gång- och cykelstrukturer att studeras för att på bästa sätt upprätthålla en cykelbar struktur i området runt ny väg 77. Så långt det är rimligt kommer projektet att skapa en cykelbar struktur som korsar ny väg 77 på ett säkert sätt.

Att förbättra möjligheten för gående att korsa E18 vid trafikplats Rösa ingår inte i denna vägplan, men utreds separat av Trafikverket.

Vägrenar på ny väg 77 kan komma att breddas för att underlätta för oskyddade trafikanter på de sträckor där många rör sig.

Trafikverket har att följa VGU (Vägar och Gators Utformning) som innehåller normer för mått och utformning av trafikmiljöer. Enligt VGU ska vägrenen vara $\geq 0,75$ m bred för att det ska finnas utrymme för gång-, cykel- och mopedtrafik.

Befintlig väg 77

Resurserna bör läggas på att bredda och förbättra den befintliga väg 77 med förbifart Rimbo, gång- och cykelvägar, rondeller, farthinder, sänkt hastighet mm istället för att bygga en helt ny väg då den nya vägen kommer bli en väg som inte kommer att användas.

Har man ordentligt utvärderat möjligheterna att använda resurser som redan finns som befintliga vägar och på effektivt sätt utveckla dessa så att de uppfyller framtida behov?

Se till att kollektivtrafik och boende kan ta sig fram på ett säkert sätt på befintlig väg 77.

Vad tänker man göra med den befintliga väg 77?

Yrkar på att i första hand den tänkta dragningen från Eknäs/Alhamra till Ledinge genom orörda marker inte genomförs utan att ni väljer att bredda och göra befintlig väg 77 säkrare och bygger en tunnel under Rimbo och i andra hand att alternativet Rimbo – Rösa i anslutning till redan befintlig väg byggs.

Hittar inget i samrådshandlingen som beskriver hur nuvarande väg 77 mellan Eknäs och Salmunge blir bättre av att man bygger ny väg söder om Rimbo.

Gör rondeller där trafiken stockar sig i Rimbo.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har i tidigare skeden gjort ansträngningar för att nyttja befintlig vägsträckning mer.

Konflikter mellan en ny vägsträckning och höga natur- och kulturvärden samt värdefull jordbruksmark har gjort att en kort förbifart Rimbo inte går att planlägga. Trafikverket anser att det inte är realistiskt att planlägga en förbifart Rimbo som avviker från befintlig väg 77 längre österut

än mellan Metsjön och Långsjön. Konsultens utredning visar att det då är rimligt att leda trafiken kortaste vägen till E18 istället för tillbaka till väg 77 och vidare mot trafikplats Rösa. Ett tunnelalternativ under/vid Rimbo hade medfört att en större del av befintlig väg kan användas, men blir orimligt dyrt i förhållande till trafikflödena.

Befintlig väg 77 är tänkt att vara kvar i befintlig sträckning med eventuella mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

De i samrådsmaterialet presenterade trafikberäkningarna indikerar att en stor del av genomfartstrafiken kommer att nyttja den nya väg 77. Avlastningen som det ger av befintliga väg 77 medför i sig en trafiksäkerhetsförbättring samt förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken.

Eventuella större ombyggnader av befintlig väg 77 inryms inte i det aktuella projektet.

Trafikverket kan inte förbjuda genomfartstrafik på befintlig väg, däremot använda vägledning (i skyltning och GPS) för att se till att trafiken väljer ny väg 77. Enligt Trafikverkets beräkningar kommer restiden på ny väg 77 att bli kortare än den befintliga, trots att sträckan är något längre. Det är en viktig faktor för att trafiken ska välja ny väg 77.

Befintlig väg 77 mellan Eknäs och Salmunge får en bättre trafiksäkerhet genom att en stor del av nuvarande trafikflöde flyttar till nya väg 77 delen Eknäs – trafikplats Ledinge.

En cirkulationsplats löser inte alltid framkomlighetsproblemen då den behöver relativt jämna trafikströmmar från alla anslutande vägar annars uppstår samma framkomlighetsproblem som i en vanligt tre- eller fyrvägs korsning som inte är signalreglerad. Projektets syfte är inte att minska eventuella kötider i korsningarna i Rimbo. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten längs väg 77 (särskilt i Rimbo). Trafiksäkerheten vinner inte på högre framkomlighet i Rimbo, snarare tvärtom. Viktigt är att få ut genomfartstrafiken ur Rimbo samhälle.

Befintlig väg 280

Hur är det tänkt övergripande med bland annat passagen av väg 280 genom Rimbo? Den vägen har tung trafik och passerar genom Rimbo och vägen kan man med ganska enkla medel låta fortsätta från Asplund och längs järnvägsreservatet och snedda vid reningsverket och komma fram bakom ICA. På det sättet skapa en naturlig knutpunkt där handel och företag kan växa och ändå i nära anslutning till Rimbo.

Flytta väg 280 österut och skapa en ny östlig infart till Rimbo i enlighet med den gällande kommunala översiktsplanen.

Hur ska trafiken från Söderhall via Rimbo till Hallstavik (väg 280) hanteras, ska den fortsätta gå genom Rimbo?

Trafikverkets svar:

Söder om Söderby, där ny väg 77 planeras korsa väg 280, planläggs en cirkulation. I övrigt ingår inte väg 280 i projekt väg 77. Väg 280 finns inte med i nu gällande Länsplan (Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029 Fastställd av Länsstyrelsen den 21 september 2018).

Förbjud tung trafik och led tung trafik på andra vägar

Rusta upp och bredda E18. Skapa dubbelfilig motorväg från Söderhalls trafikplats till trafikplats Rosenkälla med tillåten hastighet 110 km/h. Genomfartstrafiken som ska till Uppsala leds från Kapellskär, på den breddade motorvägen till trafikplats Rosenkälla, färdas på väg 265/Norrortsleden till Häggvik/Sollentuna för att ansluta på E4 mot Uppsala och vice versa om man ska till Kapellskär.

Bredda med en egen fil för långtradare på E18 från Norrtälje, vid brandstation, till trafikplats Rösa. Kan även göras fram till trafikplats Ledinge.

Stoppa och förbjud tung genomfartstrafik på väg 77 till och från Kapellskärs hamn.

Klassa om vägen så att den inte räknas som en viktig riksväg eller kan ligga under kategorin "Riksintressen och områdesskydd" och därmed kunna försöka stoppa väg 77 som genomfartsled.

Anser att man ska avgiftsbelägga väg 77 för den tunga trafiken.

Trafikverkets svar:

Förslaget att leda tung trafik från Kapellskär via trafikplats Häggvik och sedan norrut innebär en omväg på 40 km. Att leda ytterligare trafik så nära in mot Stockholm (där stark trafikbelastning redan råder) anses ej realistiskt.

Trafikverket kan inte fatta beslut om att förbjuda tung genomfartstrafik på väg 77. Exempelvis måste varutransporter, sopbilar och bussar fortsättningsvis kunna köra genom Rimbo.

Trafikverket avser inte att avgiftsbelägga väg 77. Beslut om vägavgifter fattas inte av det enskilda projektet.

Omledning/förbifart förbi Rimbo och Finsta

Det föreslagna området är dåligt, oavsett korridor. Förslaget innehåller bristfälliga eller inga motiveringar till varför vägen föreslås gå söder om Rimbo och inte heller redogörs det tydligt för varför avfärdade korridorer inte väljs. Det är svårt att följa resonemanget.

Det hade varit bättre att ompröva en dragning norr om Rimbo. Det alternativ som tidigt ansågs som huvudalternativ och var det som kommunen ansåg vara bäst för utvecklingen av Rimbo samhälle.

Dåligt förslag då det riskerar att lämna Rimbo helt utan alla kommunikationer.

Förslaget kommer att isolera Rimbo ytterligare och inte göra det enklare eller snabbare att resa mellan Rimbo och Norrtälje.

Att inte satsa på att försöka få med Rimbo i en bra trafiklösning som ökar attraktionen att stanna och nyttja det lokala affärslivet i Rimbo är tokigt.

Problemet har i mångt och mycket handlat om sträckan förbi Finsta. De problemen löses inte med detta förslag.

En kortare förbifart runt Rimbo vore en mer logisk lösning då den tunga trafiken ändå kommer ta den närmaste vägen genom Rimbo, av ekonomiska skäl för de enskilda åkerierna.

Vad är det för skillnad på det första förslag av dragning norr om Rimbo och de senaste förslagen söder om Rimbo?

Trafikverkets svar:

I det presenterade samrådsmaterialet, framför allt i planbeskrivningens kap 5 och 8 redvisar Trafikverket för grunden till inriktningen. I den tidigare genomförda "Val av lokalisering" (se projektets webbplats) finns de tidigare aktuella men sedan förkastade korridoralternativen mer utförligt beskrivna.

Trafikverket delar inte uppfattningen att "förbifart norr om Rimbo" var huvudalternativet. I jämförelsematrisen i tidigare utförd "Val av lokalisering" (se projektwebbplatsen) framgår att de båda korridoralternativen norr om Rimbo har störst negativ påverkan på allmänna intressen, av alla jämförda alternativ i hela matrisen. Länsstyrelsen ifrågasatte dessutom korridorens lämplighet med hänsyn till den stora påverkan vägen skulle fått på den synnerligen värdefulla kulturmiljö som finns nordväst om Rimbo samhälle.

Trafikverket ifrågasätter isoleringseffekten av att den nya vägen byggs, med hänsyn till att den nya vägen beräknas att trafikeras av genomfartstrafik, medan trafik som har start- eller målpunkt i Rimbo beräknas fortsätta att använda befintligt vägnät.

Trafikverket har inte fokuserat särskilt på Finsta, utan betraktat sträckan som en helhet. Ur Trafikverkets synvinkel är det snarare trafiksäkerheten i Rimbo som är huvudfrågan.

Omledning av väg 77, söder om Rimbo, studerades i tidigare etapp 2 och det medför bl a stor inverkan på högt klassad jordbruksmark, intressanta naturområden och påverkan på ett fornlämningsområde. Sträckningen medför långa broar för att korsa vattenområden.

I Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ (daterad 2016-11-30) valdes ett nordligt alternativ bort med följande motivering. 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.

Skilnaderna mellan det norra och de södra förslagen är stora och beskrivs översiktligt i samrådsmaterialet på projektets webbplats.

1+1 jämfört med 2+1-väg

När trafikmängden förväntas öka och stor andel av denna är tung trafik som behöver ta sig norrut mot E4 till och från Kapellskär vore det fullkomligt vansinne att inte redan nu göra vägen till 2+1 väg med 100 km/tim för att minska risken för farliga omkörningar och öka framkomligheten.

När man ändå investerar pengar på ny väg så är det dumsnålt att inte bygga minst 2+1 med 100 km/tim istället.

Trafikverkets svar:

Val av vägtyp utgår primärt från val av hastighet. I detta projekt har vägens funktion för godstransporter varit betydande för val av hastighet och för viktiga godsstråk är inriktningen 80 km/tim. Vägen har inte bedömts vara så prioriterad för långväga trafik att det motiverar högre hastighet än 80 km/tim. Vid val av hastighet/vägtyp behöver även konsekvenser på andra områden än trafiksäkerhet värderas. En mötesfri landsväg med hastighet 100 km/tim innebär en väsentligt högre byggkostnad än den som planeras för i detta projekt. 100-vägen upptar ett mycket bredare vägområde och medger inga utfarter och endast mycket få korsningar. Det kräver att parallella vägar måste byggas, med större barriäreffekter och påverkan på miljö och klimat som följd. För de trafikflöden som förväntas på väg 77 är den valda vägtypen tillräcklig, även för lång tid framåt.

Längre vägsträcka - omväg

Ny väg vore en omväg, flera km längre än den gamla. Är det inte så att lokal privattrafik och tung transittrafik alltid tar den kortaste vägen. Det nya förslaget är troligen att missa målet och bli en transitväg utan trafik. Ambitionen måste ändå vara att knyta ihop befintlig trafik med ökad trafik med kortare, säkrare väg från Kapellskär/Norrtälje mot Uppsalahållet. Modernisera, dra om vissa sträckor, rätta ut lite etc .

Dåligt med längre sträckning. Väldigt mycket jämförs mellan planalternativet och nollalternativet i samrådshandlingen. Dock nämns ingenstans att planalternativet medför att körsträckan för trafikanterna blir mellan 1-4 km längre, jämfört med nollalternativet. Detta har framkommit i debatten, men från Trafikverkets sida förbigår man detta faktum med tystnad. Varför redovisar man inte det i samrådshandlingen?

Trafikräkning visar att en stor del av trafiken längs väg 77 har Rimbo som start/målpunkt och en sträckning via trafikplats Ledinge skulle innebära en vägförlängning för trafiken, mellan Norrtälje och Rimbo. Risken är då uppenbar att trafiken fortsättningsvis skulle välja befintlig väg 77 vilket minskar nyttan av en förbifart." Hur resonerar ni här?

Ännu svårare att se att kommunens politiker försvarar en så stor omväg, vilket innebär att vägen inte betjänar population efter vägen, näringslivet i Rimbo och inte minskar tung trafik.

Vad kommer man göra för att undvika att genomfartstrafik fortsätter att ta den gamla vägen?

Det är en stor risk att en stor del av trafiken fortsätter att använda befintlig väg 77.

Hur kan Trafikverket föreslå byggandet av en väg som både är längre att bygga och innebär längre körsträcka trots att Sverige har miljömål som vi inte lyckas leva upp till?

Hur försvara Trafikverket den ökade mängden utsläpp som den längre körsträckan i ny sträckning av etapp 2 innebär?

Trafikverkets svar:

Föreslagen korridor ger en längre vägsträcka än befintlig väg 77 dock kan en jämnare hastighet hållas på ny väg på grund av färre anslutningar, korsningar och sträckor med nedsatt hastighet mm. Ny väg 77 innebär en vägförlängning på ca 1 km men en kortare restid på ca 6 minuter mellan Eknäs och trafikplats Rösa via trafikplats Ledinge.

Efter dialog med transportföretagen anger de att ruttvalet görs efter kortast tid och lägst bränsleförbrukning. Omvägen runt trafikplats Ledinge ger en kortare restid än att ta befintlig väg 77 genom Rimbo (se samrådsmaterialet). Transportföretagen anger dessutom att start/stopp undviks så långt möjligt eftersom det ökar slitaget och driver upp bränsleförbrukningen. De tillfrågade transportföretagen anger att de i detta scenario skulle välja den nya förbifarten. Personbilstrafiken är däremot mer svårbedömd.

De i samrådsmaterialet presenterade trafikberäkningarna är utförda enligt etablerade standardmetoder, och indikerar att en stor del av den tunga genomfartstrafiken kommer att välja den nya väg 77 till Ledinge.

Personbilarna väljer i huvudsak kortaste restid, vilket enligt trafikberäkningarna är den nya väg 77 till trafikplats Ledinge.

Trafikverket bedömer därav att genomfartstrafiken kommer att använda den nya vägen.

Utformning av vägen

Vägen var tidigare planerad med långa broar för att undvika kraftiga backar. Nya planen är med flera backar, vilket innebär att tunga fordon uppför måste växla ner som ger ökat utsläpp och högre ljudnivå. Nedför backe används motorbroms som ökar ljudnivån markant. Alternativet med broar togs bort pga. för hög kostnad vid förra planeringen, därför blev den här dragningen av vägen inte intressant då, men nu finns vissa av broarna med igen.

Hur ska befintlig väg passera nya väg 77?

Trafikverkets svar:

Hur vägen kommer att gå genom terrängen är inte fastställt. Vägens utformning tas fram i nästa skede. Kombinationen av broar och backar kommer att avgöras i ett noggrant utformningsarbete som sammanväger kostnad, trafiksäkerhet, miljöpåverkan och en rad andra aspekter.

Trafikverket kommer att genomföra en bullerutredning och de fastigheter som beräknas utsättas för bullernivåer över miljökvalitetsnormerna kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder.

Ny väg 77 föreslås svänga av från befintlig väg 77 vid Eknäs via en trevägskorsning. I övrigt föreslås inga anslutningar mellan befintlig och ny väg 77.

Byar/Fastigheter/boende

I samrådshandlingen beskrivs förslagen utan exakt ange fastighetsbeteckningar, vilket är mycket smart sätt från projektledaren och utredaren att försvåra för de berörda fastighetsägarna att exakt se hur förslagen egentligen ligger och dessa påverkar fastigheterna.

Vi hoppas kunna bo kvar samt att Gullungebyn/dalen kan bevaras i dess nuvarande form. Ny väg i anslutning till väg 982 förbi Gullunge vägsål samt bro över Gullungesjön skulle lämna Gullungebyn/dalen orörd samt ge liten påverkan på Rilandabyn.

42 boende i Gullunge har lämnat in en gemensam protestlista mot byggande av väg 77 genom Gullunge. Anledningen till protestlistan är bland annat att:

- Boende i Gullunge anser att bybornas boendemiljö och djur- och växtlivets existensmiljö försämras kapitalt p g a ständigt trafikbuller och den tunga trafikens avgasutsläpp.
- Den unika by- och fornlämningsmiljön samt naturintressen i forma av naturreservat i Gullunge kommer att inom en kort tid försvinna.

Korridorerna ligger i anknytning till många gårdar, stall och stuterier. Många djur som inte är uppfödda med trafik av den skala som Trafikverket påstår ska belasta nya vägen.

Husens värde är längs befintlig väg redan anpassade till infrastrukturen och vägarna som finns.

Vägalternativ 3.1 innebär att flera fastigheter i Finnby kommer att påverkas negativt av störningar i form av trafikbrus och buller dygnet runt. Alternativ 3.3 är bättre för boende i Finnby. Finnby ligger dessutom i direkt anslutning till ett vattentäktsområde, vilket kan påverkas om vägen placeras enligt alternativ 3.1. Det är ett känsligt område och det är viktigt att värna om denna miljö. Enligt alternativ 3.1 kommer vägen helt skära av tillgängligheten till ett skogsområde som idag ger Finnbyborna möjlighet till naturupplevelser och friluftsliv. I Finnby bor flera barnfamiljer vilka har stor glädje att detta skogsområde. Alternativ 3.3 är inte optimalt, men ett bättre alternativ för oss som bor och idag trivs i Finnby.

Det av er rekommenderade förslag på korridorer uppfattar jag som otroligt svår att acceptera. För oss vid Finnbyvägen är det en väldigt stor skillnad på hur det skulle påverka oss om vägen skär av våra möjligheter till att nå vår natur. Ridning och motorsport är roliga aktiviteter men de flesta idkar friluftsliv genom att vara i orörd natur, plocka bär o svamp, och ha möjlighet till jakt. Djurlivet är rikt och det är deras fristad är just de marker ni nu planerar att påverka. För att återgå till era förslag så skulle korridor 3.3 var bättre med hänsyn till grundvattnet och att passagen där är kortast. Mycket lutar åt att det södra alternativet är att föredra och för oss vid Finnbyvägen vore det lättare att ta ställning till ett tydligt sådant förslag.

Bostäderna söder om Långsjön har inte markerats som samlad bebyggelse trots att merparten av fastigheterna ligger inom detaljplanlagt område.

Utredningen saknar väsentliga analyser av intrång och olägenheter.

Anser att Trafikverket inte genomfört tillräckliga utredningar avseende konsekvenserna av vägdragningen för de boende i Trehörningen, Ekudden, Fagerlid och Björksättra.

Korridorsförslaget 3:1, genom södra Finnby, går endast 100 meter från flera fastigheter. Det innebär betydande försämring av vår livsmiljö beträffande buller avgaser och hydrologiska problem. Vi begär att eventuell väg förbi Finnby placeras i korridor 3:3 .

Är det Trafikverkets normala förfaringssätt att genom planbeskrivningen meddela att ett fritidshus (det är en permanentbostad sedan 50 år tillbaka) riskerar att exproprieras?

Förslaget medför problem utifrån sociala aspekter relaterat till att bymiljöer och samhällen då vägen orsakar störningar av bl a bondgårdar, stall och stuterier.

Förslaget motsäger sig själv när det gäller att skydda naturområden och fornlämningar som finns bl a runt Darsgårde. Vägen blir inte heller kortare med denna sträckning. Detta förslag orsakar mycket olägenhet för oss och djurlivet då E18 redan finns och tung trafik på E18 och på Rialavägen från grustaget Jehanders. Det finns också byggplaner för industriverksamhet i området runt oss.

Naturen kring Rö har varit en stor anledning till att jag spenderar så mycket tid där och den nya vägen⁷⁷ kommer att påverka den på ett mycket negativt sätt.

Den nya vägen betjänar inte de boende samt tar bort resurser i form av minskat underhåll av de vägar som kommer att användas i stället då många åker den kortaste vägen. Att dela en by som representerar vad en svensk landsbygd skall vara idag är ett beslut som visar på bristande respekt för landsbygd, bevarad natur, skattebetalare och lantbrukare m.fl.

Den nya sträckningen kommer inte att hjälpa oss i Finsta att bli av med tung trafik och trafik överhuvudtaget. Önskar att ni kunde se verkligheten för oss som bor här. Den gamla sträckningen där etapp 3 skulle gå mellan Salmunge och Rösa måste ändå göras. Sträckningen ni visar på nu är inte bra för alla dom hus som blir drabbade.

De föreslagen korridorerna 3.1 och 3.2 påverkar vår fastighet och hästverksamhet väldigt mycket. När fastighetens köptes 2016 kontaktades Trafikverket som lovad att väg 77 inte skulle gå närmare vår verksamhet än 1,4 km.

Hur ska boende i området kompenseras för värdeminskning på fastigheter vilket kommer bli substantiell. Dessa frågor behandlas i kommande skede och samråd sker med de fastighetsägare som blir direkt berörda av vägprojektet.

Förstör inte det fina lilla samhället Finnby.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för de många åsikterna och beskrivningarna av den befintliga miljön och byarna.

Trafikverket följer GDPR och är därför noga med att inte publicera personuppgifter.

Fastighetsbeteckningar klassas som personuppgifter.

Trafikverket uppskattar att sakägare engagerar sig och klargör sin åsikt tydligt. I samrådsdialogen får Trafikverket dessutom nyttig information som kan förbättra vägförslaget och minska den eventuella nya vägens negativa påverkan på omgivningen.

Det fortsatta utredningsarbetet med bland annat miljökonsekvensbeskrivning och bullerutredning kommer att ligga till grund för hur vägen utformas för att ge så lite negativ påverkan på omgivningen som möjligt. Det kommer dock att vara svårt att helt eliminera de barriäreffekter och bullerproblem som den nya eventuella vägen för med sig.

I detta tidiga skede är endast korridorområde utpekad för den nya vägen. Någon exakt väglinje har inte pekats ut, väglinjen arbetas fram i nästa skede. Väglinjen utreds i ett omfattande utformningsarbete där gestaltning, inventeringar av natur- och kulturvärden samt förväntad påverkan på befintliga boendemiljöer utgör tungt vägande underlag. Avsikten är att vägen ska ges en placering som medför minsta möjliga störning för omgivningen. Markintrång kan inte undvikas då en ny väg ska byggas. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer väglinjen utformas så att intrång på bostadsfastigheter minimeras. De bostäder som beräknas få bullernivåer över miljökvalitetsnormerna kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder.

Även om utredningsarbetet strävar efter att minska påverkan av vägen, så är det ofrånkomligt att den nya vägen blir en påtaglig förändring. I nästa skede, när en väglinje är utpekad, kommer alla som på ett eller annat sätt förväntas bli berörda att bli kontaktade av Trafikverket för närmare dialog.

Inlösen av bostadsbyggnader eller fritidshus används som en "sista utväg" när inga andra anpassningar är möjliga. Inlösen av fastighet ska undvikas så långt som möjligt, men om det blir nödvändigt, föregås inlösen av en dialog mellan den aktuella fastighetsägaren och Trafikverket. Att Trafikverket i samrådsmaterialet har utpekad ett förmodat fritidshus ska inte ses som ett beslut från Trafikverkets sida.

Det finns byggnadsplaner för bebyggelsen söder om Långsjön och de finns upptagna i samrådshandlingen i kap 4.4.2. Byggnadsplanen 10-28 tangeras i den södra delen av föreslagen korridor.

Trafik och trafikflöden

Söker analys som tydligt visar varifrån den tunga trafiken mot Kapellskär kommer ifrån och hur det utvecklas i framtiden, inte bara antaganden om Arlanda, Uppsala etc. Hur ser era olika scenarios ut och vilka studier har gjorts?

Kommer detta alternativ verkligen att minska trafiken genom Finsta och Rimbo, och kommer bilister och yrkesförare mellan Norrtälje och Uppsala, verkligen att välja detta nya alternativ?

Den tunga trafiken som ny väg är tänkt för kör efter GPS och kommer inte att ta den omväg som det blir, de räknar kilometer.

Åker ofta mellan Finsta och Rimbo och det är inte speciellt högt trafiktryck. En ny och större väg kommer dock att generera mer trafik, vilket knappast borde vara samhällets mål.

Anser att både nya och gamla väg 77 kommer att bli starkt trafikerade.

Ska planera för en framtid med minskad vägtrafik, inte ökad – det ligger i linje med klimatmålsättningarna som Sverige sagt sig arbeta efter.

Trafikverket säger själv att siffrorna mellan nollalternativet och planalternativet inte är jämförbara eftersom man gjort olika antagande. I samrådshandlingarna är det just jämförelser man gör, utan att upplysa om att siffrorna ej är jämförbara. Denna skillnad i antagande tycks man inte ha gjort i tidigare trafikprognoser för alternativa vägsträckningar, varför är det så?

Om ni ska få förtroende för kalkylerna måste ni redovisa hur ni kommit fram till siffrorna och vilka ingående värden som använts. Argumentet att det är komplicerat med trafikprognoser håller inte när ni inte svarar ordentligt på frågor om prognosen. Hur tänker ni agera i denna fråga?

Prognosen är full av trafikflöden som verkar helt orimliga, och som tycks bygga på att det är konstant trafikstockning i Rimbo även när den nya vägen har byggts.

Hur tillförlitliga är simuleringarna?

Anser att trafikprognoserna som ligger till grund för projektet är ytterst osäkra.

Varför håller Trafikverket fast vid sina basprognoser trots att de flesta övriga aktörer och forskarvärlden säger att trafiken kommer att och måste minska?

Vilken är sannolikheten att trafikmängderna 2040 kommer vara desamma som det nu prognosticerar för?

Varför baserar trafikflödesanalyserna på data från 2014 trots att det finns färskare siffror?

Löser inte trafikproblemen i Rimbo samhälle eftersom det kommer att vara stor del kvarvarande trafik genom samhället.

Trafikverket har redan tidigare förkastat flera förslag som inte ger tillräcklig måluppfyllelse eftersom en stor andel av trafiken har lokala målpunkter i Rimbo. Trafikverkets simuleringar visar att med det nya förslaget förväntas trafiken på den redan hårt trafikerade Stockholmsvägen förväntas öka med 230%. Trafiken kommer fortsatt färdas västerut längs Uppsalavägen precis som idag. Andelen tung trafik på dessa vägar kommer att öka. Effekterna på den hårt belastade Roslagsvägen har inte ens utvärderats av Trafikverket.

Tydligt att Uppsalavägen inte kommer att avlastas i tillräcklig utsträckning när man tittar på trafikmängderna som beräknats.

Trafiken på väg 280 söder om Rimbo kommer att öka enligt beräkningarna och där finns en hel del arbetsplatser, vårdcentral och bostäder.

Effekterna på den täta trafiken norrut på väg 280 på Roslagsgatan finns inte en redovisade.

Andel tung trafik ökar på alla stora vägar genom Rimbo enligt prognosen – det blir högre än idag.

Kommer det verkligen bli mer trafik på väg 77?

Trafikverkets svar:

I ett avgränsat projekt så som för väg 77 genomförs endast trafikberäkningar och simuleringar som är tämligen fokuserade på projektområdet och dess närmaste omgivning. De mer övergripande

analyserna görs i tidigare skede, i en så kallad åtgärdsvalsstudie eller som i detta fall "förstudie". En förstudie från 2013 anger formerna för detta projekt och ligger till grund för Region Stockholm läns Länsplan.

Efter dialog med transportföretagen erfar Trafikverket att ruttvalet görs efter kortast tid och lägst bränsleförbrukning. Omvägen runt trafikplats Ledinge ger en kortare restid än att ta befintlig väg 77 genom Rimbo (se samrådsmaterialet). Transportföretagen anger dessutom att start/stopp undviks så långt möjligt eftersom det ökar slitaget och driver upp bränsleförbrukningen. De tillfrågade transportföretagen anger att de i detta scenario skulle välja den nya förbifarten.

Personbilstrafikens ruttval är däremot mer svårbedömt.

Projektet är grundat i trafiksäkerhetsmässiga mål. Det går inte att utesluta att en bieffekt av projektet kan bli en sammantaget ökad trafikmängd.

Modellen för trafikberäkningarna är avancerad men resultatet blir förstås beroende på indata. Huvuddelen av indata kommer från mätningar av trafikmängderna, dels av Trafikverkets egna mätningar, men även från Norrtälje kommun. När det gäller utveckling kring exploateringar och så vidare kan data justeras genom antaganden. Trafikverket använder de senaste data som finns, och det är viktigt att allt indata är från samma år för att modellen ska stämma så bra som möjligt.

Basprognoserna hanteras lika mellan Trafikverkets många projekt. Empiriskt har trafiken ökat hittills, och prognoserna anger en ökning även i framtiden.

Modellen ska inte tolkas bokstavligt i fråga om flödena, och jämförelser mellan olika scenario med hänsyn till exploatering osv kan vara vanskligt. Trafikverket använder modellen i det här tidiga skedet för att se tendenser till trafikfördelningen. I det fortsatta utredningsarbetet kommer modellen att förfinas och detaljeras successivt, men den kommer aldrig att helt kunna ge svaret på de kommande trafikflödena.

Samrådsmaterialets trafikberäkningar innehåller värden även för vägarna kring Rimbo. Beräkningarna visar att vi kan förvänta oss att den föreslagna nya sträckningen till Ledinge kommer att nyttjas av en stor del av genomfartstrafiken. Den lokala trafiken kommer preliminärt att fortsätta att nyttja befintliga väg 77, och på vissa platser är det troligt att man som bilist kommer att uppleva att det är mycket trafik i Rimbo, även efter den nya vägens invigning.

I det aktuella samrådsmaterialet, på projektets webbplats, finns ett kartmaterial som visar prognosen för hur trafiken förväntas utvecklas fram till prognosåret 2040. Prognoserna bygger på statistik men också vissa antaganden och man kan inte förvänta sig att de angivna siffrorna kommer att stämma exakt. Mycket kan hända som påverkar våra resvanor i olika riktningar.

Åtgärdsvalsstudie

Varför har ingen specifik ÅVS gjorts för etapp Eknäs – Ledinge?

Var finns den ÅVS som skall ha föregått att väg 77 hamnade i Länsplanen?

Hur motiverar Trafikverket att den 8 år gamla förstudien skulle utgöra en fullständig ÅVS för väg 77/etapp 2?

Trafikverkets svar:

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) infördes som verktyg för infrastrukturprojekt efter 2013. Istället för ÅVS gjordes tidigare så kallade "Förstudier". Den för projektet aktuella förstudien är från 2013, och har utgjort underlag till Länsplanen.

Nya utredningar

Vill se utredning om att leda bort den långväga trafiken på andra vägar än väg 77.

Utred om en ny väg skulle kunna dras mellan Söderhalls trafikplats och E4 vid Arlanda.

Föreslår att en kostnadseffektiv helhetslösning för trafiken genom Rimbo med stora förbättringar för bil-, gång- och cykeltrafik samt med goda möjligheter att återuppbygga järnvägen från Kårsta. Förslaget går ut på att flytta väg 280 österut och skapa en ny östlig infart till Rimbo i enlighet med den gällande kommunala översiktsplanen vilket kommer att leda till bättre flöden i alla riktningar för både lokal trafik och långväga genomfartstrafik. Stockholmsvägen och Roslagsvägen kan därigenom också 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. Eventuella utgrävningar av fornminnen kan i så fall påbörjas omgående vilket medför att en sådan utbyggnad inte behöver försenas.

Trafikverkets svar:

Den förstudie som utfördes 2013 (äldre version av "åtgärdsvalsstudie") ligger till grund för nuvarande uppdrag. Där fastslogs att väg 77 skulle förbättras bland annat med avseende på trafiksäkerhet. Att istället leda om trafiken på andra vägar är inte aktuellt.

Trafikverket bedömer att acceptabel trafiksäkerhet inte kan uppnås med den tunga genomfartstrafiken kvar genom Rimbo, ej ens med korsningsåtgärder. Den nordliga förbifarten utanför Rimbo utreddes i tidigare Val av lokalisering (2016-11-30, se projektets webbplats) och konstaterades vara det sammantaget sämsta av alla alternativ när det gällde påverkan på allmänna intressen. Länsstyrelsen Stockholms län angav dessutom att den sträckningen förväntades få en icke-acceptabel påverkan på ett större fornlämningsområde nära Rimbo. Trafikverket avser inte att utreda den sträckningen vidare.

Väg 280 ingår inte i projekt väg 77 och finns inte med i nu gällande Länsplan (Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029 Fastställd av Länsstyrelsen den 21 september 2018).

LRF alternativet

Både Norrtälje kommun och LRF verkar eniga om att ett reviderat alternativ för den så kallade LRF-korridoren vore bästa alternativet och det ryms till stor del inom steg 2 och 3 enligt fyrstegsprincipen. Varför valde Trafikverket att inte gå vidare och utreda LRF-alternativet?

Trafikverkets svar:

LRF-korridoren ingår delvis i bortvalda korridorerna 2.1.2 Röd och 2.2.2 Röd. Trafikverket delar inte åsikten att någon av de båda alternativen kan genomföras som steg 2 respektive 3 i fyrstegsprincipen. Långa sträckor av ny väg i naturmark är svårt att inte klassificera under steg 4. Korridorerna LRF (2.1.2 respektive 2.2.2) ger preliminärt en större påverkan på allmänna intressen (naturvärden, kulturmiljövärden, jordbruksmark, boendemiljöer, vattenfrågor) än den föreslagna korridoren Eknäs – trafikplats Ledinge. Korridorerna leder vidare till trafikplats Rösa och medför ca 5 km längre ny-/ombyggd väg än föreslaget alternativ, vilket innebär en avsevärt högre byggkostnad. De trafikala nyttorna är inte utredda men bedöms inte kunna väga upp de större störningarna och högre kostnaderna. Trafikverket anser därför inte att LRF-korridoren (2.1.2 och 2.2.2) är intressanta att arbeta vidare med.

Norrtälje kommuns översiktsplan/detaljplaner

Kommunen har lagt ner stor möda i översiktsplanen på att hitta en bra helhetslösning för Rimbo. Steg 1 är att ge väg 280 ny sträckning förbi reningsverket och korsa befintlig väg 77 på nytt ställe. Steg 2 är ny sträckning för väg 77 mellan busstationen i Rimbo till Kundby. Steg 3 är en framtida förbifart för väg 77 antingen norr om Rimbo och bebyggelsen öster om Rimbo eller ny väg söder om Rimbo via Alhamra, söder om Långsjön och ansluta vid Ledingeavfarten på E18. Anser att man kan stanna vid steg 1 och 2.

NY FÖP för Rimbo är under framtagande. Hur ser dialogen mellan Norrtälje kommun och Trafikverket ut avseende infrastruktur i och förbi Rimbo?

Trafikverkets svar:

Norrtälje kommun ingår som viktig samrådspart i Trafikverkets planlägningsprocess för väg 77. På samma sätt ingår Trafikverket som viktig samrådspart i kommunens arbete med fysisk planering. Arbetet att synkronisera de olika planinstrumenten mellan myndigheterna fortgår i takt med att utredningsarbetet kommer framåt.

Byggstart och slut

Är beslutet taget och när i så fall tänker Trafikverket dra igång bygget av förbifarten söder om Långsjön.

När har ni tänkt börja bygga projektet och när beräknas det vara klart?

Trafikverkets svar:

Inget är beslutat förrän vägplanen är fastställd, och ingen byggstart kan ske förrän vägplanen vunnit laga kraft. Just nu är det svårt att säga när en byggstart skulle kunna ske, men absolut tidigast under andra halvan av 2024, sannolikt senare.

Den preliminära byggtiden beräknas till tre år.

Korsningar, anslutningar, vägar (andra än väg 77 och väg 280)

Där ny sträckning korsar Finnbyvägen (Björn Waldegårds väg, enskild väg öster om motorstadion) norr om Ticksta Motorstadion föreslås att en planskild övergång bör byggas istället för en korsning med tillfartsvägar som kopplar samman Finnbyvägen med väg 77. Risken är ännu fler buskörningar och dumpande av skrotbilar lär ske på Finnbyvägen om den får en anslutning till väg 77. Det skapas en onödigt farlig korsning där traktorer och rallybilar behöver korsa rakt över väg 77.

Hur blir anslutning till befintliga vägar?

Kommer vissa vägar att stängas av?

Anser att med de förslagna alternativen kommer Adamsbergsvägen behöva stängas av för trafik på ett antal ställen vilket medför att det blir mycket svårare att till fots eller med cykel ta sig från fastigheterna till skog och mark, busshållplatser i Alhamra, Gökan och Asplund samt Rimbo samhälle.

Råder ofta svår köbildning vid korsningen mellan väg 77 och väg 280 i Rimbo.

Trafikverkets svar:

I nästa skede i vägplaneprocessen, Samrådshandling – planförslaget, kommer det att studeras närmare vilka korsningspunkter som krävs och vilken utformning dessa ges.

Beroende på typ av väg som ansluter (t.ex. fastighetsanslutning, skogs-/jordbruksanslutning eller större allmän väg) till väg 77 utformas anslutningarna olika.

Det kan bli aktuellt att någon väg stängs av men det utreds i nästa skede.

Föreslagen korridor berör Adamsbergsvägen men något beslut om att stänga vägen finns inte. I nästa skede utreds även hur anslutande/korsande vägar ska utformas och om det behövs planskilda passager.

Järnväg

En återuppbyggnad av Roslagsbanan mellan Kårsta och Rimbo står högt på önskelistan för kommunen och företag i Rimbo. En dragning av väg 77 får inte innebära svårigheter för regionen/SL att bygga järnväg på sin mark intill väg 280.

Vid korsning väg 77/väg 280 och det spårreservat som går parallellt med väg 280 är det oerhört viktigt att en eventuell större cirkulationsplats inte inkräktar på spårreservatet.

Enligt mig vore det bättre att lösa problemen inkl. väg 77 runt "järnvägsknuten" Uppsala, Rimbo, Norrtälje med någon form av smalspårig järnväg. Tung långtradartrafik för transporter känns fel i en tid där klimatpåverkan och människans önskan till närodlat står i fokus.

Anser att Trafikverket ska samråda med andra myndigheter för att få bort den tunga transittrafiken från vägarna och att det ska byggas mer järnväg istället.

Trafikverkets svar:

Regionen påtalar att det i framtiden kan bli möjligt att Roslagsbanan åter vill trafikera banvallen, och att man önskar att Trafikverket inte "försvårar" förverkligandet av en sådan åtgärd. Region Stockholms län har även bifogat underlag som visar konflikten mellan cirkulationsplatsen 77/280 och en framtida Roslagsbana. En ambition är att sådana konflikter ska minskas eller undvikas, vilket påverkar hur Trafikverket i projektet utformar cirkulationen mellan väg 77 och väg 280.

Tunnel/bro/passager

En dragning mot Ledinge kräver fler broar och/eller tunnlar för passage av jord- och skogsbruksekipage – En traktor med balpress och flera balvagnar som går i 15 km/tim och är ca 15-20 m långa kan inte på ett säkert sätt passera en 80-väg.

Utred en tunnel under Rimbo.

Roslagens Rid & körklubb vill be Trafikverket:

- Att ni tar med i beräkningen att banvallen som korsas vi Söderby används till ridning och att det är betydelsefullt att den kan den fortsatt kan användas för ridning åtskilt från trafik.
- Att inte vägen mellan Bergby och Eke skärs av utan att en planskild korsning byggs norr om befintlig motorbana. Förutom ridning trafikeras den av boende och av trafik till motorbanan.
- Att ni vid Gullunge tar hänsyn till den gamla länsvägen till Norrtälje som går utmed Gullungesjön upp till Vreta och låter den vara orörd och framkomlig samt ligga kvar med byggandet av vägport.
- Att ni bygger en vägport för skogsväg vi Backa (Darsgårde 6:1)
- Att ni bygger en vägport för Adamsbergsvägen som korsas söder om Ekudden/norr om sjön Trehörningen.

Trafikverkets svar:

I nästa skede i vägplaneprocessen, Samrådshandling – planförslaget, kommer det att studeras närmare vart passager för jord- och skogsbruk samt friluftsliv är lämpliga.

Att bygga tunnel under Rimbo skulle kosta orimligt mycket i förhållande till de trafikmängder som råder. Därför är det inte ett realistiskt alternativ.

Övergripande miljö

Borde inte fullständig miljökonsekvensbeskrivning göras innan man går till samråd för ett nytt förslag?

I samrådshandlingen staplas det upp problem för jord- och skogsbruk, landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, markmiljö och buller. Trots detta kommer man fram till att alternativet ger bra måluppfyllelse för projektet, när man jämför med befintlig väg 77. Hur är det möjligt?

Naturen och boende har sedan länge vant sig vid nuvarande väg 77 och det är orimligt att göra en ny dragning när den befintliga skulle kunna anpassas till nuvarande och framtida behov.

Om vägar och annan exploatering hela tiden lokaliseras till orörda områden blir landskapet för både människor och andra livsformer en mycket fattigare plats att leva i.

Hur integreras ekosystemtjänster i planeringsunderlaget för ny väg 77 och avser Trafikverket att ta hänsyn till dem?

Står inför en klimatkris som kräver minskade utsläpp av växthusgaser inom alla sektorer. Att då samtidigt planera för en ny väg strider mot Sveriges miljömål då det inte går att bygga bort trafik med ytterligare en väg.

Det framgår inte av samrådshandlingen någon jämförelse med tidigare studerade alternativ.

Förslagen vägsträcka skulle göra ett stort ingrepp i naturen så som: - Nyckelbiotoper och biotopskyddade områden – Fornlämningar – Bymiljö – Naturreservat – Sumpskog – Våtmark – Ängsmark och åkermark.

Trafikverkets svar:

Miljökonsekvensbeskrivning och tas fram i det fortsatta arbetet och ska godkännas av Länsstyrelsen innan granskningshandlingen kungörs. Resultatet av miljökonsekvensbeskrivningen ligger till grund för vilka miljöskyddande åtgärder som vidtas i projektet. Projektets klimatkalkyl klarlägger projektets bedömda klimatpåverkan.

Alla alternativ i samrådshandlingen påverkar naturmiljö, kulturmiljö, jord- och skogsbruk, landskapsbilden mm på olika sätt och de olika alternativen värderas mot varandra. Trafikverket strävar i sina projekt efter att påverkan på omgivningen av den nya vägen ska bli så liten som möjligt. Förslaget som Trafikverket väljer att utreda vidare är det förslag som har den högsta målpuppfyllelsen kombinerat med så låg påverkan på omgivningen som möjligt.

I samrådshandlingen – val av lokalisering daterad 2020-11-09 finns en övergripande genomgång av bortvalda sträckningsalternativ (se kap 5 i Vägplanebeskrivningen) där även den tidigare samrådda etapp 2 från 2019 beskrivs (alt Baseline).

På projektets webbplats finns fortfarande publicerat den äldre lokaliseringsutredningen, från 2016-11-30.

Natur

Dessa måste väl presenteras innan processen går vidare då samtliga förslag mer eller mindre påverkar naturreservatet?

Letar även efter samtliga naturvärdesinventeringar som har gjorts i nutid? Utan dessa kan ni inte fastställa någon vägkorridor, alla inventeringar måste vara gjorda. Trafikverket konstaterar till och med själva att inventering av t ex fladdermöss är ofullständigt i underlaget. Hur hanteras detta?

Tung trafik nära Gullunge naturreservat kommer att dra ner alla värdeaspekter av reservatet.

Föreslagen sträckning skulle gå över Gullungesjön som är en väldigt artrik våtmark.

Förstör stora naturvärden som utvecklats organiskt under mycket lång tid, något som uppskattas av såväl invånare, besökare och djur.

Tar ingen hänsyn till att djur- och växtlivets existensmiljö försämras pga. av trafikbuller och avgasutsläpp.

Korridor 4.3 är högst olämplig med tanke på naturreservatet, skyddade och rödlistade arter mm.

Anser att nödvändiga utredningar om skyddade arter inte är utförda.

Finnby är ett Natura 2000-område och skogen i Södra Finnbyområdet hyser rödlistade arter som måste skyddas. Inventering av växt och djurliv är absolut nödvändig.

Föreslagna korridorer går nära Natura 2000-området Smedsmoraskogen.

Anser att genomföra naturvärdesinventeringar inte täcker hela det utredningsområdet som utreds och att flera inventeringar som hänvisas till i den översiktliga naturvärdesinventeringen (2020) inte längre är aktuella. Att någon inventering inte gjorts i korridor 1.1 pga. att den inventerats tidigare och inte finns med i materialet anses som oacceptabelt.

Varför är inventeringskorridoren för naturvärdesinventeringen smalare än vid tidigare inventeringar?

Anser att naturvärdesinventeringarna ska utföras enligt Svensk standard (SS 199000:2014) och att fladdermusinventering, grod- och kräldjursinventering, insektsinventering och fågelinventering ska göras innan vägkorridor väljs.

Enligt EU:s naturvårdsdirekt samt svenska artskyddsförordningen är det förbjudet att avsiktligt störa djur om det äventyrar arternas livskraft. Djur såsom fåglar, grodor och fladdermöss kan påverkas. Det finns rödlistade fladdermössarter som behöver områden på flera km för att söka föda, dessa har ännu ej kartlagts här. Varför görs inte denna kartläggning klar innan man bestämmer vägval?

Spridningsmöjligheter mellan ekologiska värdekärnor byggs bort.

Häll- och blockmarker närmast trafikplats Leding kommer exploateras och påverkas negativt.

Skydda mossen som ligger vid Finnby. Mossen kallar blåbärs mossen i folkmun och är en viktig plats för bär- och svamplockning samt rekreation.

Korridor 3.1 bör strykas helt för att rädda mossen då avrinningen är åt Finnbyhållet dvs man kommer man kommer att förstöra hela ekosystemet så man kan i så fall lägga vägen rakt genom mossen.

Finns oerhört mycket rovfågel vid Gullungesjön.

I det föreslagna vägområdet finns ett av få sammanhängande naturområden, vid Darsgårde/Gullunge, med stora områden naturskog, våtmarker och en rik flora och fauna. Vi har själva stött på både varg, lo och vitryggig hackspett i området. Det finns även en våtmark, Mälaren i Rö, som länsstyrelsen sedan några år lägger pengar på att återskapa. Vi kan inte förstöra detta genom att skära genom det med en väg som kantas av viltstängsel och med konstgjorda över-/undergångar, en väg som inte fyller en vettig funktion för våra kommuninvånare och där Trafikverkets beräkningar starkt kan ifrågasättas.

Det finns ingen information om att någon biologisk inventering gjorts.

Rödlistade arter som påvisats lever i och kring den tänkta korridoren som ej är färdigräknade har inte tagits upp någonstans kring den nya etappen.

Trafikverkets svar:

Naturvärdesinventering har genomförts under hösten 2020 i aktuella korridorer. I PM Översiktlig naturvärdesinventering, som finns på Trafikverkets hemsida, redovisas vad som påträffats vid den översiktliga inventeringen. Naturvärdesinventeringen är utförd enligt gällande riktlinjer, Svensk Standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2014). I nästa skede kommer en mer detaljerad naturvärdesinventering att genomföras i enlighet med gällande riktlinjer.

Tidigare genomförda naturvärdesinventeringar för gamla etapp 2 (PM Naturmiljö Väg 77 och PM Naturmiljö Väg 77, bilagor) samt den senaste för nya etapp 2 (PM Översiktlig naturvärdesinventering) finns på Trafikverkets hemsida. De naturvärdesinventeringar som gjorts för etapp 3 är inte upplagda på Trafikverkets hemsida men det finns sammanfattat i MKB.

Hur de olika naturreservaten påverkas av en kommande väglinje kommer att beskrivas i den kommande Miljökonsekvensbeskrivningen.

I skede val av lokalisering rekommenderas det alternativ som sammantaget har högst måluppfyllnad. Sträckningen bidrar till att trafikeringsmålen och trafiksäkerhetsmålen uppnås, samt att hänsynsmålen (att göra minsta möjliga åverkan på de värden som nämns). Projektet kommer att utföra åtgärder för att lindra störningen på värdena.

Inventering av fladdermöss planeras att genomföras under sommaren 2021.

De intresseområden som direkt berörs av korridorerna är de som beskrivits i samrådshandlingen. Det kan finnas områden utanför korridorerna som kan bli berörda av en framtida väglinje, det beskrivs då i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Kultur

Oförsvarligt att bygga väg rakt genom ett biotopskyddat fornminnesmärkt kulturlandskap vid Gullunge.

Nybyns sydvästra marker har inte undersökts ur arkeologisk synpunkt. Samrådshandlingen saknar flera fornminnen/fornlämningar och flera historiska vägar som berörs av korridor 3.3.

Resultat av den arkeologisk undersökningen borde funnits med i samrådsunderlaget.

Tar ingen hänsyn till den unika by- och fornlämningsmiljön i Gullunge.

Hur säkerställer man till 100% att inte något fornminne missas?

Det finns inget område, bortsett från Gotland, som är så fullt av fornminnesmärken och kulturlämningar som Roslagen. Den lösning som Trafikverket nu föreslår kommer leda till en oåterkallelig förstörelse av en urgammal kulturbild.

Trafikverkets svar:

Gullunge är ett av de mest "värdefulla/intressanta" miljöerna i korridor 4. Gullunge är inte utpekad som intressant på kommunal nivå.

Området vid Nyby har ett antal fornlämningar av olika typ, de är utpekade som kommunalt intresse. Den sydvästra delen av Nyby marker har ingått i den arkeologiska utredningen och de har inte noterat några fornlämningar eller möjliga fornlämningar. Nyby fornlämningsområden vänder sig åt ett annat håll.

Det har utförts en arkeologisk utredning och fornlämningar kan missas. Om man som privatperson känner till fornlämningar som man anser har missats är det viktigt att plats för fornlämningen preciserar och information kommer Trafikverket och länsstyrelsen till handa. Om information inkommer kan säkert den/de aktuella platserna undersökas.

En arkeologisk utredning har genomförts men har inte inarbetats i sin helhet då dokumentationen inte var klar när samrådshandlingen gick ut på samråd. Dialog har förts för att få in tillräckligt mycket information om utförda undersökningar som möjligt för att kunna göra bedömning av korridorerna.

De vägar som tagits med är de som har en bevarad äldre karaktär, inte sådana som är förändrade. De vägar som tillkommit efter 1890-talet är inte med, då de bedöms inte falla inom ramen för äldre kulturhistoriska vägar.

I rekommenderad korridor har korridor 4.3 och dess koppling till 4.2 valts bort på grund av påverkan på Gullunge och de fornminnen som finns i området.

Att säkerställa att inga fornminnen missas går inte då det inte är ekonomiskt försvarbart att undersöka hela utredningsområdet.

Det finns många områden i Sverige som har många fornlämningar, en del mer och en del mindre, och de går inte att jämföra.

Vatten (grundvatten, täkter, markavvattnings, diken mm)

Avstånd från regionalt intressanta dricksvattentäkter minskas med föreslagen korridor.

Korridorerna går igenom flera rullstensåsar som är värdefulla grundvattenförekomster, hur ska dessa skyddas?

Samtliga sträckningar går genom sjön Sparrens avrinningsområde. Önskar åtgärder för Axens sumpskogsmiljö, skydd för Axen och Trehörningen.

Förorenat ytvatten från vägen skulle via sumpskogar och vattendrag kunna komma att påverka grundvattenkvaliteten i Lohäradsåsen.

Förslagets bristande analys avseende risker för påverkan på vattenförsörjningen har stor inverkan.

Det är synnerligen olämpligt att placera en vägkorridor på ett vattentillrinningsområde till vattentäkten i Finnby/Bergby. Finnby har alltid haft stränga restriktioner vad gäller nybyggnationer på grund av det känsliga vattentäktområdet.

Har man gjort utredningar gällande hur förslaget påverkar grundvattennivåer? Finns problem i området och man vill inte att det ska bli värre. Vill ha projektets bedömning och utredning av detta.

Trafikverkets svar:

Om väglinjen går nära eller genom grundvattenförekomsterna kan det vara aktuellt med skyddsåtgärder i form av täta diken och katastrofskydd för att skydda grundvattenförekomsterna. Rådande skyddsföreskrifter följs. Befintlig väg 77 går genom rullstensåsar och skulle vid en breddning ytterligare påverka.

Hur kommande väglinje påverkar Sparrens avrinningsområde kommer att undersökas i kommande skede när en väglinje ska tas fram.

Vägdagvatten ska tas om hand i vägdiken och renas innan det släpps ut i recipienterna.

Kommunens reservvattentäkt Rimbo-Bergby är belägen norr om Finnby. Det fastställda vattenskyddsområden kring täkten och även det föreslagna nya skyddsområdet omfattar bland annat Finnbyområdet. Skyddsföreskrifterna innebär vissa restriktioner avseende bland annat markarbeten och verksamheter inom området. Den föreslagna vägkorridoren ligger söder om Finnby och berör inte vattenskyddsområdet.

Ingen utredning har genomförts i detta skede gällande vägens påverkan på grundvattnet. Analys av väglinjers påverkan på vattenförsörjningen, grundvattennivåer mm sker i nästa skede.

Buller

Vad vi vet har inga bullermätningar/analyser gjorts i Gullunge?

Trafikverkets argument är att där väg 77 går nu är det för mycket trafik för de som bor där, ska man då lägga ytterligare en väg som stör de som bor där istället?

Hur ska Trafikverket kunna garantera att lokaliseringen av den nya vägen inte innebär en olägenhet (buller) för mig som boende?

Enligt sträckningens nuvarande utformning och lokalisering kommer trafikbuller i mitt hem/arbetsplats vara ofrånkomligt och således innebära en olägenhet för min hälsa och en väsentlig ekonomisk skada, då jag är helt beroende av en tyst arbetsmiljö.

Hur avser Trafikverket säkerställa att Naturvårdsverkets riktlinjer avseende buller uppfylls i mitt hem/arbetsplats? Då undersökningsplikten och det strikta ansvaret är ert. Förslag på svar:

Bullret och vibrationer kommer troligen att minska något längs gamla väg 77, men istället kommer det att uppstå buller och vibrationer längs den nya vägen. Här fanns det tidigare inget buller eller vibrationer. Detta mål är alltså inte uppnått, eftersom det kommer att bullra på två ställen och fler kommer att drabbas av det. Man kan inte bara bedöma om målet uppnås utifrån bullret vid den nya vägen eftersom Trafikverkets upplägg förutsätter att både gamla och nya väg 77 kommer att trafikeras så måste man ta med bägge vägarna i bedömningen.

Friluftslivet påverkas negativt av buller. Hur hanteras det?

Ny väg kommer så nära som ca 50 m från bostaden vilket medför att oro finns för hur jag ska kunna utföra mitt arbete som kräver tyst arbetsmiljö.

Förstör inte orörda markområden genom att skära av med ännu en bullrande väg där det idag är tyst.

Kommer Trafikverket att söka dispens från störningsförbudet hos Länsstyrelsen med hänsyn till artskyddsförordningen med tanke på specifika fågel- och djurarter där vägen planeras?

Trafikverkets svar:

I detta projekt har inga bullermätningar genomförts i Gullunge. Det som gjorts är bullerberäkningar utifrån fiktiva väglinjer inom varje beskriven vägkorridor. Utifrån dessa kan man se vilka bostäder och områden som kan tänkas bli bullerstörda och studera eventuella bullerskyddsåtgärder.

I dagsläget finns ingen lokalisering av ny väg 77. Det som redovisas är tänkbara korridorer för ny väg 77. Det är omöjligt att i detta skede informera hur stor bullerpåverkan blir på enskilda fastigheter. I nästa skede när en väglinje ska tas fram kommer även bullerberäkningar att genomföras som visar bullernivåerna för bostäder längs ny väg 77. De bostäder som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärdena föreslås åtgärder för fastigheten för att få ner bullernivåerna under gällande riktvärden.

Det stämmer att den nya vägen medför att ett för närvarande rätt så tyst område blir utsatt för ljud från vägen. Det buller som dock omfattas av lagen och som kräver åtgärd i projektet är det buller som gör att bostadsbyggnader utsätts för värden över gällande riktvärden.

Trafikverket beaktar risk för buller i områden som är viktiga för friluftslivet och föreslår i sådana fall om möjligt lämpliga skyddsåtgärder utifrån miljöbalkens allmänna hänsynsregler. För att underlätta bedömningarna har Trafikverket fastställt riktlinjer för buller (TDOK 2014:1021) som bland annat omfattar friluftsområden samt parker och andra rekreationsytor i tätorter. Bullerstörningar kommer att utredas vidare i kommande skede av arbetet med vägplanen för sträckan.

Landskap

Den föreslagna vägsträckningen kommer att slå sönder och fragmentisera landskapet. Istället för en barriär i området får vi två.

Med tanke på hur landskapet ser ut ter det sig väldigt märkligt att ens överväga att skära Hökängen i två delar – skogen nordväst kalhöggs för ca 15 år sedan och den rakt norröver för bara några år sedan. Skogen på vardera sida om Hökängen däremot är gammal och håller samma naturmässiga kvalitet som den skog som ligger under naturvårdsavtal söderut. Att förstöra denna skog – utöver Hökängen, är inte acceptabelt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer i att den nya vägen medför ytterligare en barriär i området. Vägen medför en påtaglig förändring av landskapet och har negativa konsekvenser för möjligheterna att promenera i området, samt för djurens vandringsvägar. I det fortsatta utredningsarbetet kommer de redan nu påbörjade gestaltungsprinciperna att utvecklas ytterligare. Genom att följa principerna i projekterings- och byggskedena kan vägens påverkan förhoppningsvis minskas. I projektet utvecklas en passageplan grundad i observerade viltstråk. Med hjälp av viltpassager över/under den nya vägen kan barriäreffekten för vilt minskas.

Jordbruksmark/betesmark

Hökängen och Sjöheden (betesmarken intill sjön Huvan söder om Hökängen) utgör en lång, smal korridor av gammal betes- och åkermark. Betesmarken är en av byns finaste – trots buller från E18 på andra sidan sjön. En ny väg 77 över Hökängen skulle få kraftigt negativa effekter för både det småskaliga jordbruket som bedrivs här.

Ny väg förstör åker- och skogsmark som till stor del tillhör småskaligt jordbruk och gårdar som bedriver olika typer av verksamhet. Flera gårdar har redan blivit negativt drabbade av byggnation av E18.

Vill ha del av hur projektet gjort bedömningen att det nya förslaget skulle ge mindre påverkan på lantbruk och skogsbruk än tidigare förslag.

Påverkan blir större på enskilda ägare än tidigare förslag eftersom ny vägsträcka blir längre. Har man tagit hänsyn till det i projektet?

Att ta en av Mälardalens bästa jordbruksmarker i anspråk för projektering av en ny vägsträckning är nationalekonomiskt slöseri.

Trafikverkets svar:

Jordbruksmark tas i anspråk i alla föreslagna korridorer och även i tidigare utredda korridorer. Det som skiljer är vilken klassificering de olika åkermarkerna har vilket medför att den bedömda påverkan skiljer sig åt mellan de olika korridorerna. I det gamla förslaget för etapp 2 berördes mer åkermark med högre klassning än i förslaget för ny sträckning Eknäs – trafikplats Ledinge. På projektets webbplats kan man ännu ta del av 2019 års version av etapp 2, och där framgår påverkan på högt klassad jordbruksmark.

Den tidigare etapp 2 krävde ett sammanhang med etapp 3, tillsammans 18 km ny-/ombyggd väg. Det nu aktuella förslaget medför 13 km ny väg, vilket sammantaget ger en mindre påverkan på enskilt markägande än det förra förslaget.

Friluftsliv

Planerade vägen kommer förstöra friluftslivsområden.

Föreningslivet som arrangerar årliga tävlingar i området påverkas negativt.

Det kommer därför att krävas möjligheter att till fots, på cykel eller med motorfordon passera under vägen vid ställen som motsvarar de skogsvägar som idag finns i området (kopplingar mellan Nybyn och sjön Huvan, jordbruksmarker och Gullunge naturreservat).

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer i att den nya vägen medför en påtaglig förändring av landskapet och har negativa konsekvenser för möjligheterna att promenera i området. I det fortsatta utredningsarbetet kommer Trafikverket att närmare utreda var det behövs passager över eller under vägen för att gång- och cykelstrukturen ska kunna fungera i området även efter att vägen byggts.

Vilt

Min bedömning utifrån min kunskap om vilt (är viltvårdare och jägare) bör ny väg dras norr om Rimbo då risken för viltolyckor är minst där. Det sydligast alternativet (LRF) har de tyngsta viltarterna. Det södra alternativet, strax söder Kundbysjön och norr om Finnby, bedöms i risk för viltkollisioner ligga mellan norra och sydligaste alternativet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen.

Övrigt

Att påstå att andra alternativ, som vissa tidigare alternativ eller tex en tunnel blir för dyrt är inte rimligt när man planerar att bygga en väg som inte främjar någon eller något för den delen, det är vad man säger är dyrt. Öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt minska miljöpåverkan är Trafikverket egna ledord för denna sträcka, det är tydligt att detta inte är i närheten av de verkliga skälen, det enda jag som skattebetalare kan se är att Trafikverket vill få projektet ur världen så billigt och fort som möjligt.

Trafikverket avfärdade förslaget alternativ från vidare studier redan 2017 då de inte bedömdes ge tillräcklig samhällsnytta.

Anser att det nya förslaget har tagit hänsyn till synpunkter från Rimbobo, LRF och Norrtälje kommun när man undanröjt olägenheter för bl a skolbarn att få skolbussen, skyddande av Rimbos vattentäkt och naturområdena i Finnby. Anser att Trafikverkets mål från tidigare förstudie från 2012 uppfylls.

Att dra 77:an till Ledinge känns som ett mycket bra alternativ. Räddar bästa åkermarken på Husby-Skederids slätten. Glöm inte den utlovade förbättringen för gående över motorvägen vid Rösa innan en dödsolycka händer.

Nya vägsträckningen tar 2 av som bäst 4 av MK Rimbos sträckor som man arrangerar rally på varje år, specifikt sträckan på Finnbyvägen som är klubbens hemma sträcka. Utan Finnbyvägen kommer vi inte längre kunna arrangera rally eller sprintar. Att få vägar att bruka för tävling är väldigt svårt att få tag på då man behöver en minimilängd på sträckorna beroende på tävlingsform. Så med denna väg kommer MK Rimbo få lägga ner all form av tävling med förslaget som ligger. Det vore rent ut sagt förödande för klubben och deras närmare 300 medlemmar om sträckan inte längre går att arrangera på. Klubben är viktigt för Roslagen eftersom vi är den enda klubben som arrangerar motorsporttävlingar i kommunen, till oss vänder sig ungdomar som vill hitta en väg in i motorsporten, även många i alla åldrar är aktiva inom motorsport, intresset är enormt i Roslagen och vare otroligt tragiskt om vi pga. av vägen inte längre kan arrangera våra tävlingar som vi gjort i generationer.

Föreningslivet påverkas negativt då bl.a. årliga tävlingar påverkas negativt.

Tycker att detta förslag till vägdragning är det minst dåliga av alla förslag som hittills diskuterats.

Anser att förslaget från Eknäs till Ledinge är det bästa förslaget, mycket pga. att värdefull jordbruksmark och kulturmark ej berörs söder om Rimbo och runt Finsta.

Söker en analys som tydligt visar var den tunga trafiken mot Kapellskär kommer ifrån, inte bara antaganden om Arlanda, Uppsala etc.

Landsbygden vill inte ha en ny väg (vilket bland annat kan ses av flera startade Facebook grupper som organiserar sig för att stoppa vägbygget och insändare i Norrtälje tidning), vägen kommer inte bidra till minskade utsläpp för att uppnå klimatmålen eller en mer levande landsbygd då småskaliga jordbruk påverkas negativt och många säkerligen kommer välja att flytta när deras hem förstörs av den nya vägen.

En våldtäkt på flora och fauna och en katastrof för många människor. Vem bygger vägen för?

Längre söderut Gottröra – Smedsmora – Rilanda – Rösa. Anslut till väg 280 längre från Rimbo så att odlingsmark inte berörs så hårt, går mestadels genom skog.

Vad menas med ett trafiksystem med god tillgänglighet?

Dåligt hanterad process då Trafikverket ändrat sig så många gånger gällande vägens förläggning förbi Rimbo. Har påverkat att bredbandsutbyggnaden har avbrutits.

Anser inte att de försvårande omständigheterna vägs mot eventuell samhällsnytta.

Hur ser Trafikverkets riskanalyser ut avseende byggnation av väg kopplats till olika klimatscenarier ut?

Vilken effekt anser Trafikverket att höjda koldioxidskatter skulle ha på vägtrafik?

Hur motiverar Trafikverket bygget av ny väg 77 för främst transportfordon utifrån uttalandet av generaldirektör Lena Erixons radiointervju 2020-10-30?

Är det i enlighet med Trafikverkets direktiv att bygga vägar exklusivt för vissa trafikslag?

En faktor som varit av vikt vid framtagande av denna nya vägsatsning är kommunikationen mellan Norrtälje och Arlanda. Det finns två argument för att denna aspekt kommer bli allt mer irrelevant.

1. De ökade nationella och internationella miljökraven och beskattningen av flygsektorn kommer inte tillåta en fortsatt expansion.
2. Den förändrade synen på affärsresande pådrivet av den nuvarande pandemin tillsammans med utbud av digitala alternativ kommer leda till drastiska förändringar.

Vilket år kom väg 77 först med i Länsplanen?

Hur lyder det ursprungliga projektdirektivet?

Vilken aktualitet och tillförlitlighet, främst gällande trafikmängd och klimatmål, anser Trafikverket att det finns i ett förslag som baserat på en 8 år gammal förstudie?

När, enligt Trafikverkets eget kvalitetssystem, blir en förstudie eller annat planeringsunderlag, för gammalt och måste omarbetas?

Hur säkerställer Trafikverket att planeringen för väg 77 är dagsaktuell och lever upp till Trafikverkets egna policys och kvalitetsmål? Hur bidrar Trafikverket till att Länsplanen omarbetas och att kvalitetsmål i planeringsprocessen uppfylls?

Varför väljer Trafikverket att komma med ett lokaliseringsförslag trots bristande kunskap och underlag?

Hur stor risk bedömer Trafikverket att det är att detta lokaliseringsförslag måste överges, modifieras eller kompromissas när alla inventeringar är gjorda?

Hur motiverar Trafikverket att lokalisering över huvud taget föreslås i dessa områden?

Anser att utredningar som gjorts är bristfälliga då det finns områden inom korridoren som inte är fullständigt utreda.

Anser att det underlag som Trafikverket presenterat undanhåller väsentlig information, vilket inte verkar lovande för den fortsatta processen med planering för ny väg.

Hastar att gå ut med förslaget trots att det finns så många frågetecken.

Är det per definition så att det alltid är det senast utredda förslaget som är det gällande?

Vill veta hur ekonomin ser ut för projektet dels hur mycket som är nedlagt hittills och vad totalkostnaden uppskattas till.

En placering av vägen som mer håller sig på de skogsområden som utgör Adamsberg hade varit en bättre grundläggning av vägen. Även sankmarker i området riskerar att fördyra projektet oerhört.

Hur många gånger ska man lämna synpunkter och hur mycket har detta projekt kostat oss skattebetalare?

En långbänk som dragits i en herrans massa år och inte mycket har hänt. Hur stor chans är det att något blir av i framtiden?

Vad har projektet kostat hittills, innan ni börjat gräva?

Trafikverkets svar:

Se samrådsmaterialet för Val av lokalisering. Där redogör Trafikverket övergripande för målbild och nyttor i det föreslagna vägalternativet.

Trafikverket har tidigare omnämnt en dragning av väg 77 till trafikplats Ledinge. I samband med Val av lokalisering utförd 2016-2017 hade Trafikverket goda förhoppningar om att kunna planlägga väg 77 nära söder om Rimbo. Därför ansågs det då inte motiverat att lägga tid och resurser på att utreda en dragning till trafikplats Ledinge. Planprocessens samråd med Länsstyrelsen Stockholms län

visade under 2019 att en dragning nära söder om Rimbo inte var möjlig att planlägga. Trafikverkets åtgärd nu är att utreda om en dragning av väg 77 till trafikplats Ledinge är samhällsekonomiskt lönsam eller inte.

Trafikverket utreder om det trots allt går att göra en mindre åtgärd för gående vid trafikplats Rösa, trots att väg 77 inte längre planeras att gå dit.

Den föreslagna sträckningen är en renodlad nysträckning, men kommer att korsa och på andra sätt påverka flera enskilda, mindre vägar. I det kommande utredningsarbetet kommer Trafikverket att identifiera hur anslutningar och passager över/under vägen bäst placeras. Föreningens synpunkter kommer att behövas, så att rallysträckorna kan finnas kvar, om än kanske i något förändrad sträckning.

Trafikverket har tydligt definierat att uppdraget ska förbättra trafiksäkerheten längs väg 77. I utredningsarbetet kommer analyser av trafikflöden att presenteras, om än med lokalt fokus på projektområdet. Några större analyser med mer regionalt fokus anser Trafikverket inte behövas, eftersom en sådan översyn låg till grund för själva uppdragets mål och avgränsning.

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

I det fortsatta utredningsarbetet kommer Trafikverket att definiera hur vägen ska byggas för att den negativa påverkan på allmänna intressen ska bli så liten som möjligt.

Begreppet tillgänglighet har flera betydelser i Trafikverkets användning. En betydelse är att alla, oavsett vem man är eller om man har något funktionshinder, ska kunna tillgodogöra sig information, delta i samråd osv. En annan betydelse är att alla ska ha samma möjlighet att nyttja alla anläggningar. En tredje betydelse är att infrastrukturen ska medge korta och effektiva resor och transporter från start till mål.

Trafikverket har utrett eller på annat sätt provat flera olika sträckningar för väg 77, men i samrådsprocessen samt i dialog med kommun och Länsstyrelse avgjort att olika alternativ behöver undersökas.

I det kommande utredningsarbetet kommer Trafikverket att djupare utreda hur projektet påverkar och påverkas av klimatfrågorna. Dels i projektets klimatkalkyl, men framför allt i utredningarna av vattenfrågor.

Frågan om höjda koldioxidskatter ligger utanför vad projektets avgränsningar.

Projektet för väg 77 har sin grund i de trafiksäkerhetsproblem som råder på befintlig väg 77. Trafikverket anser inte att projektet står i konflikt med det som sades under intervjun.

Region Stockholms län är planupprättare för Länsplanen. Kontakta Regionen för mer information.

Infrastrukturprojekt löper oftast över ganska lång tid, och underlagen uppdateras löpande under projektarbetet. I den "Samlade Effektbedömningen" sammanställs några gånger under projektet, dess klimatpåverkan, samhällsnytta och byggkostnad. Inför varje nytt skede planläggning/bygghandling/produktion görs en prövning om projektet ska fortsätta eller ej. Politiken och Trafikverkets ledning har dessutom löpande möjlighet att avbryta projektet om man anser att det blivit inaktuellt.

Val av lokalisering är projektets tidigaste skede. Underlaget är översiktligt och den skissade lösningen är just skissartad. Trafikverket prioriterar att komma till ett tidigt samråd om lokaliseringalternativen för att få in omgivningens synpunkter innan man kommit "för långt" i utredningsarbetet. Samrådsmaterialet beskriver Trafikverkets tankar om vägdragningen. Planläggningsprocessen fortsätter dock med fler skeden innan vägplanen är klar, och utredningarna fördjupas och detaljeras allt mer ju längre vi kommer. Berörda sakägare kommer att ges fler tillfällen att lämna synpunkter på ett successivt bättre underbyggt underlag. Processen följer det som föreskrivs i Väglagen och Rapport planläggning av vägar.

Valet av korridor formaliseras inte förrän vägplanen fastställs. Det betyder att beroende på samrådets utfall kan även äldre, förkastade sträckningar åter bli aktuella, förutsatt att ny kunskap eller på annat sätt ändrade förutsättningar gör förslagen genomförbara.

I samrådsmaterialet beskrivs översiktligt en liknande sträckning, kallad (2.1.2 och 2.2.2 "LRF-korridoren"). Den korridoren har preliminärt en något större påverkan på allmänna intressen samt medför en längre och därmed dyrare vägsträcka att bygga.

Trafikverket håller med om att grundläggningen bitvis blir komplicerad i föreslaget alternativ, och att det driver upp byggkostnaden.

Processen inför ett vägbygge kan kännas långdragen, men Trafikverket är noga med att följa de demokratiska principer som väglagen föreskriver. I utredningsarbetet är det inte ovanligt att fakta framkommer som innebär att gjorda ställningstaganden behöver omprövas och att ett projekt ändrar inriktning. En väg får en stor påverkan på sin omgivning under mycket lång tid framåt så det är viktigt att beslutet att bygga vägen är väl underbyggt, ur alla aspekter.

Sammanlagt för alla tre delsträckor (från länsgränsen till trafikplats Rösa) har det kostat 75 MSEK. Den totala budgeten är på 800 MSEK och det är vanligt att utredning och planering kostar cirka 15-20 procent av den totala budgeten beroende på projektets förutsättningar

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande myndigheter och organisationer har yttrat sig över Samrådshandling – Val av lokalisering.

Försvarsmakten

Försvarsmakten framför följande synpunkter i rubricerat ärende.

Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.

Cirkulationsplatsernas innerdiameter behöver vara minst 20 m och ytterdiametern behöver vara minst 32 m med körfältet(-ens) minsta bredd 6 m eller så behöver det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörningsbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

Något att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De behöver stå minst 1,5 m från kanten på vägen. Märken som är placerade närmare vägen är oftast ett större bekymmer än själva bredden på vägen.

Fri höjd ska minst vara 4,50 m.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för informationen och tar med det i den fortsatta planeringen av väg 77.

Svenska Kraftnät

Meddelar att de i dagsläget inte har några anläggningar eller intressen som berörs av den föreslagna korridoren och har därför inga synpunkter. För information finns det andra nätägare inom och i närheten av korridoren.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för informationen och tar med det i den fortsatta planeringen av väg 77.

E.ON

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra pga. att detta inte ligger inom E.ONs koncessionsområde.

Trafikverkets svar: *Trafikverket tackar för informationen.*

Vänsterpartiet Norrtälje

Anser inte att det finns några bra skäl till att ta upp den nygamla planen för dragning av väg 77 överhuvudtaget.

Kommer trafiken genom Finsta och Rimbo att minska?

Kollektivtrafiken kommer i detta förslag att gå kvar på befintlig väg 77 vilket inte förbättrat något för resenärerna som även fortsättningsvis måste gå längs vägen för att ta sig till/från busshållplatserna.

Anser att alla miljömål kommer att påverkas i betydlig omfattning.

Anser att Denans ridanläggning och Ticksta motorstadion kommer att påverkas negativt och tillgängligheten försämrats.

Anser att Gullunge by med omgivning påverkas negativt.

Motsätter oss att den nygamla planen för väg 77 Eknäs – Ledinge genomförs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Trafikverket beskriver i samrådsmaterialet vilka grunderna är till att en sträckning av väg 77 till Ledinge nu prövas.

I samrådsmaterialet presenteras övergripande preliminära trafikberäkningar. Ur dessa kan tolkas att den tunga genomfartstrafiken förväntas välja den nya vägen och alltså inte längre trafikera befintliga väg 77 genom Rimbo och Finsta.

Region Stockholm ingår som viktig samrådspart i planläggningsprocessen och avgör hur kollektivtrafiken ska nyttja ny eller befintlig väg 77. En stor del av genomfartstrafiken förväntas enligt trafikberäkningarna välja den nya väg 77, med följden att trafiken förväntas minska på befintlig väg 77. Det kan i någon mån upplevas som en förbättring för kollektivtrafiken.

Den Miljökonsekvensbeskrivning samt klimatkalkyl som projektet upprättar i kommande skeden klarlägger hur projektet påverkar miljö och klimat.

Det fortsatta utredningsarbetet kommer att utvisa hur de båda anläggningarna påverkas av vägförslaget, samt vilka åtgärder som krävs för att verksamheterna ska kunna fortsätta på samma vis som idag.

Naturskyddsföreningen Roslagen

Förstår att det finns goda skäl till att titta på andra dragningar än nuvarande väg 77 men tycker inte att det finns några bra skäl till att ta upp denna nya plan för dragning av väg 77.

Anser att det borde gå att få till ett alternativ som inte inkräktar lika mycket på oexploaterad mark som nuvarande förslag. Anser att sträckan Eknäs – trafikplats Rösa är att föredra.

Ser positivt på att Trafikverket nu tycks ha övergivet förslaget som i stort skulle ha tangerat den fina fågellokalen Kundbysjön och slättområdets öser och sydost om Finsta samhälle.

Naturskyddsföreningen Roslagen noterar att den naturvärdesinventering som genomförts har tagit hänsyn till att det inom föreslaget vägområde finns flera skyddsvärda och rödlistade fladdermusarter. Risken finns att dessa överger sina lokaler vid en vägdragning i området.

Anser att de naturreservat som innefattas i planen påverkas i allra högsta grad av den föreslagna vägdragningen. Växtplats Nyby kommer påverkas negativt.

Anser att miljömålen kommer att påverkas mycket mer än obetydligt om den här vägplanen genomförs.

Anser att det finns stora brister i det framtagna förslaget till naturvärdesinventering och anser att mycket viktiga naturvärden och sällsynta arter kommer att påverkas väsentligt.

Anser att det underlag som Trafikverket presenterat undanhåller väsentlig information.

Motsätter oss att den nya planen för väg 77 Eknäs – Ledinge genomförs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Trafikverket beskriver i samrådsmaterialet vilka grunderna är till att en sträckning av väg 77 till Ledinge nu prövas. Tidigare samrätt alternativ gällde sträckan Eknäs-Salmunge-(Rösa). Men bedömdes ha en väsentligt större påverkan på allmänna intressen – även naturvärden - än den nu föreslagna sträckningen.

Trafikverket genomför en inventering av fladdermuslokaler i området, och kommer att ha med resultatet som en del i underlaget för det fortsatta arbetet att bestämma väglinjen inom korridorområdet.

Den Miljökonsekvensbeskrivning som upprättas i kommande skede klarlägger hur miljön förväntas påverkas av vägförslaget. Slutsatserna kommer att ligga till grund för val av åtgärder för minskad miljöpåverkan i projektet.

Val av lokalisering är projektets tidigaste skede. Underlaget är översiktligt och den skissade lösningen är just skissartad. Trafikverket prioriterar att komma till ett tidigt samråd om lokaliseringalternativen för att få in omgivningens synpunkter innan man kommit "för långt" i utredningsarbetet. Samrådsmaterialet beskriver Trafikverkets tankar om vägdragningen. Planläggningsprocessen fortsätter dock med fler skeden innan vägplanen är klar, och utredningarna fördjupas och detaljeras allt mer ju längre vi kommer. Berörda sakägare kommer att ges fler tillfällen att lämna synpunkter på ett successivt bättre underbyggt underlag. Processen följer det som föreskrivs i Väglagen och Rapport planläggning av vägar.

Naturvärdesinventeringen är hittills endast översiktligt genomförd och kommer att fördjupas i kommande skede.

Region Stockholm

Projektmålen bör omfatta mål för kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter. Analyser bör utföras för vägplanens påverkan på färdmedelsval.

Region Stockholm anser att lokaliseringvalet bör inkludera alternativa lokaliseringslösningar inklusive jämförelsealternativ med befintlig vägsträckning för att möjliggöra analyser gällande kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Region Stockholm ser fortsatt att ett förbättringsalternativ för den befintliga sträckningen som det mest fördelaktiga ur kollektivtrafiksynpunkt som även möjliggör en lösning där oskyddade trafikanter kan ta sig till och från hållplatser.

I fortsatta planeringen ser Region Stockholm att vägplanen bör ta höjd för att inte påtagligt försvåra utbyggnad av Roslagsbanan mot Rimbo i framtiden.

Norrtälje kommun arbetar just nu med en fördjupad översiktsplan för Rimbo för dess framtida utveckling, och dess omnejd. Det är mycket viktigt att väg 77 utformas och placeras på ett sätt som helst gynnar, men åtminstone inte försämrar möjligheten för Rimbo att utvecklas som landsbygdsnod. En ombyggd väg som är säkrare och tillåter en högre hastighet leder till att stärka kopplingarna mellan stad och land, vilket är positivt utifrån ett regionalt perspektiv.

En förbättrad väg västerut från Kapellskär leder till att stärka tillgängligheten till Kapellskär, en av regionens viktigaste hamnar för godstransporter, något som är mycket positivt ur ett regionalt perspektiv. Dessutom ökar trafiksäkerheten samtidigt som andra delar av vägnätet avlastas. Det är dock viktigt att vägens funktion som arbetspendlingsrutt inte försämras.

I Rimbos omgivning finns värdefull jordbruksmark vars betydelse bör beaktas. I RUFS 2050 står att exploatering av jordbruksmark i möjligaste mån ska undvikas, speciellt i klass 3–5.

Region Stockholm välkomnar en fortsatt dialog och samverkan avseende vägplanen där även Norrtälje kommun deltar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och ser fram emot att Region Stockholm fortsätter att bidra med inspel i genomförandet av projektet.

Valet av sträckning görs i en bred tvärvetenskaplig process där olika teknikområden vägs mot varandra. Valet av sträckning tar hänsyn till kollektivtrafikens förutsättningar och Trafikverket är beroende av Regionens synpunkter i frågan.

Trafikverket vill poängtera att de presenterade trafikräkningarna anger att genomfartstrafiken preliminärt kommer att använda den föreslagna nya sträckningen. Det medför en trafikavlastning på befintlig väg 77, med stor huvudvikt på den tunga trafiken. Trafikverket anser att det borde medföra en klar förbättring av förutsättningarna att bedriva kollektivtrafik längs befintlig väg 77. För snabbare "direkttrafik" kommer dessutom den nya väg 77 att kunna nyttjas, med restidsvinster mellan länsgränsen och Norrtälje som följd.

Att låta all trafik gå kvar på en förbättrad befintlig väg, genom Rimbo är av trafiksäkerhetsskäl inte ett realistiskt alternativ. Trafikverket ifrågasätter om förutsättningarna för kollektivtrafiken hade förbättrats i ett hypotetiskt sådant alternativ.

Ombyggnad av kollektivtrafikens anläggningar längs befintlig väg 77 omfattas inte av detta projekt. Trafikverket och Region Stockholms län får fortsätta föra dialog om frågan.

Trafikverket valde att förkasta det under sommaren 2019 samradda förslaget till etapp 2, nära söder om Rimbo, delvis på grund av dess begränsningar för utbyggnaden av Rimbo, samt dess påverkan på högt klassad jordbruksmark. Den nu föreslagna sträckningen till Ledinge har betydligt lägre påverkan på dessa faktorer.

3.3. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.3.2. Samråd med berörd kommun

3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

