

Ärendenummer
TRV 2021/73081
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

BESLUT

Beslutat av
[Fastställt av]

Dokumentdatum
2023-08-15

Sidor
1(5)

[Mottagare]

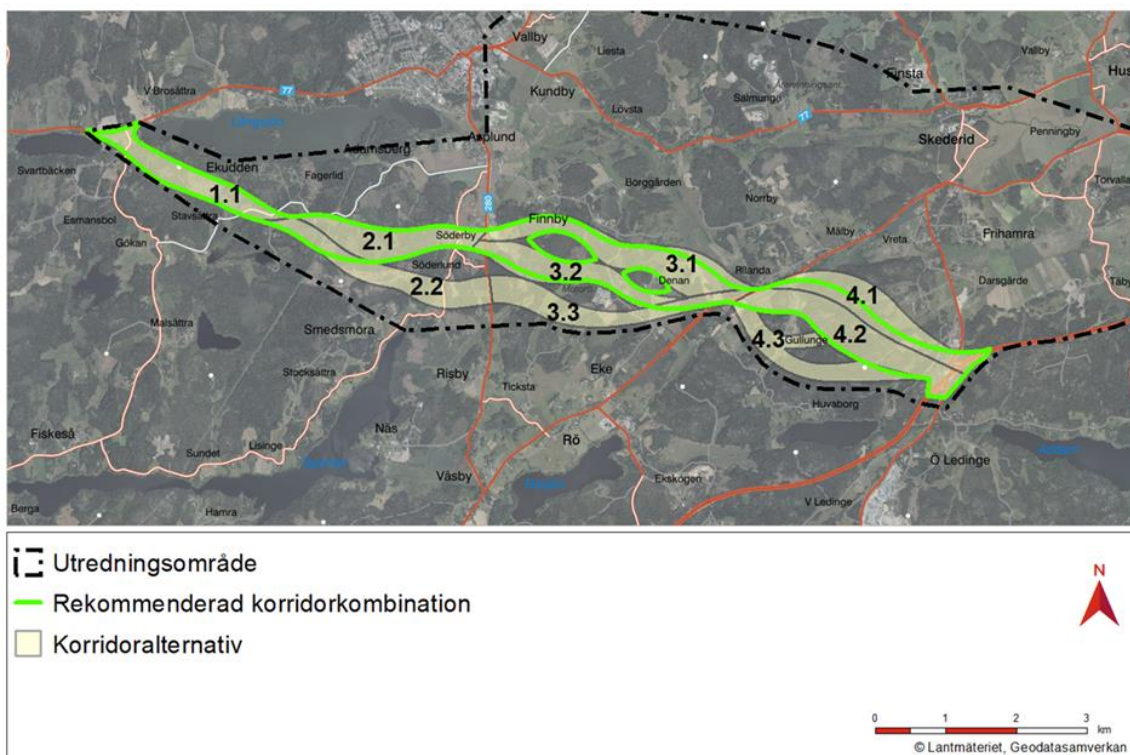
Ställningstagande val av lokaliseringsalternativ - Väg 77 Eknäs-Ledinge

Ställningstagande

Trafikverket har utarbetat lokaliseringsalternativ för Väg 77 Eknäs-Ledinge.

Projektet ska drivas vidare och korridorskombinationen 1.1 – 2.1 – 3.1/3.2 – 4.1/4.2 (Figur 1) ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Ställningstagandet vilar på Trafikverket östra regionens samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål.

Övriga redovisade alternativ avfärdas från fortsatt planering.



Figur 1. Karta över rekommenderad korridorkombination 1.1 – 2.1 – 3.1/3.2 – 4.1/4.2

Projektets ändamål och projektmål

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

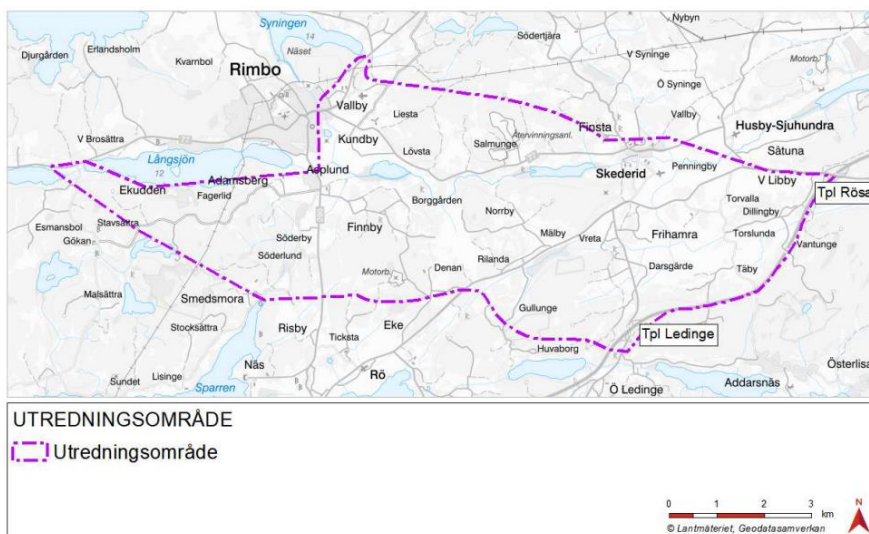
Följande projektmål har formulerats för väg 77:

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

Motiv

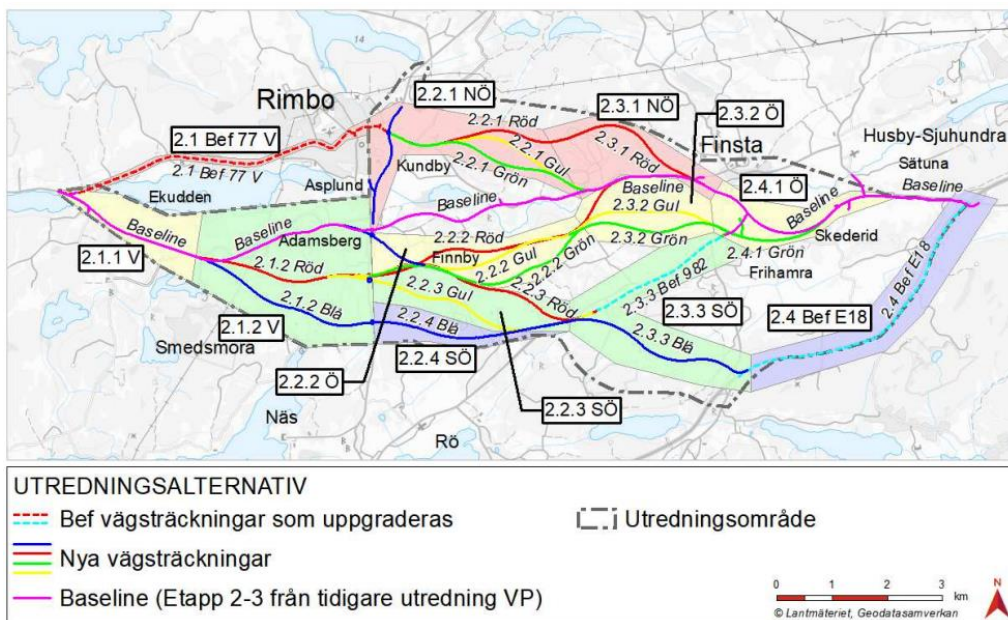
Trafikverket beslutade 2017 att planlägga väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa i en sträckning nära söder om Rimbo tätort. Sträckan delades in i tre delsträckor. Delsträcka 1 planlades i befintlig sträckning, men delsträcka 2 och 3 blev föremål för ett ställningstagande Val av lokalisering. En vägplan med status samrådshandling upprättades i enlighet med ställningstagandet under 2018 och 2019. Planförslaget var ute på samråd sommaren 2019, och mötte starka synpunkter. Länsstyrelsen Stockholms län ifrågasatte planförslagets nytta, ställde mot planförslagets stora påverkan på känsliga värden. Efter samrådet avbröt Trafikverket arbetet med planförslaget.

I ett efterföljande omtag avsåg Trafikverket att betrakta ett större utredningsområde än tidigare, och söka fram en sträckning med mindre påverkan på känsliga värden än tidigare. Ett utredningsområde för val av lokalisering togs fram under vintern 2019/2020 (Figur 2), stort nog för att inrymma möjliga korridorer till trafikplats Ledinge. Inom utredningsområdet studerades olika möjligheter till vägkorridorer mellan Eknäs och trafikplats Rösa, även via trafikplats Ledinge.



Figur 2 Utredningsområde

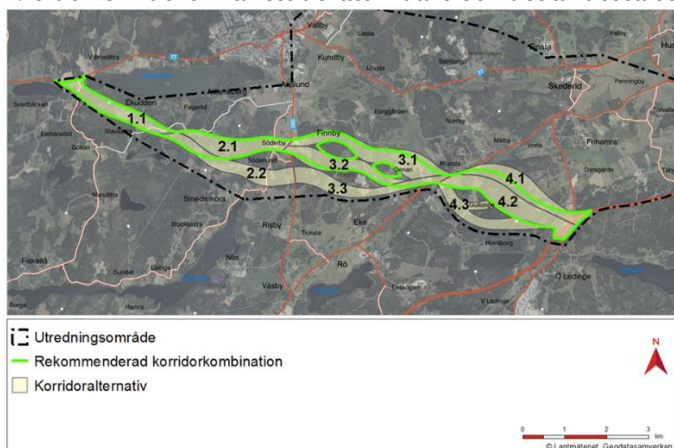
Konsulten gavs i uppdrag att skissa alla tänkbara länkar från Eknäs till Rösa inom utredningsområdet. Även inkomna förslag under samrådsskedet skulle beaktas.



Figur 3 Karta över alternativ som utretts inom utredningsområdet

Inom utredningsområdet definierades ett stort antal delkorridorer för ny väg 77 mellan Eknäs i väster och trafikplats Rösa/Ledinge i öster (se figur 3). Under en serie arbetsmöten avgjorde Trafikverket att rött område (se figur 3, 2.2.1 och 2.3.1) skulle medföra påverkan på känsliga områden och på grund av den långa sträckan bli mycket kostsamt. Trafikverket avgjorde även att gult område (se figur 3, 2.2.2, 2.3.2 samt 2.4.1) skulle medföra stor påverkan på mycket höga och känsliga värden. Trafikverket bedömde att endast korridorer mot trafikplats Ledinge (grönt område i figur 3) kunde ge en acceptabel balans mellan påverkan på omgivningen och uppfyllnad av projektmålen. De bortvalda korridoralternativen beskrivs kortfattat i Planbeskrivning - Val av lokalisering (2020-11-09).

Nio delkorridorer har studerats vidare och det är dessa som värderas mot varandra (se figur 1).



Figur 1 Karta över rekommenderad korridorkombination 1.1 – 2.1 – 3.1/3.2 – 4.1/4.

Korridorerna/delkorridorerna har utretts inom flera olika teknikområden bland annat naturmiljö, kulturmiljö, gestaltning och geoteknik. Korridorerna har bedömts utifrån hur väl de stämmer överens med projektets mål och jämförts mot varandra. Nedan beskriv motiv till bortval av korridorer/delkorridorer.

Korridor 2.2 har valts bort, bland annat, på grund av att korridoren berör fler naturvärdesobjekt än korridor 2.1. Korridor 2.2 medför en längre total vägsträcka mellan Eknäs och trafikplats Ledinge och det blir även längre resväg för trafik till/från Rimbo på ny väg 77 än i korridor 2.1. Korridor 2.2 korsar ett våtmarksområde-som troligen kommer medföra förstärkningsåtgärder. En bro skulle eventuellt kunna byggas över våtmarksområdet men bedöms vara en dyr åtgärd för att välja korridor 2.2 jämfört med korridor 2.1. Mäktiga torvlager förväntas i sänkan med våtmark. Torvområdena inom korridor 2.2 täcker till större del hela bredden av korridoren.

Korridor 3.3 har valts bort på grund av att korridoren endast har en koppling mot korridor 2.2. En koppling mellan korridor 3.3 och 3.2 anses inte vara ett alternativ då väglängden påverkas negativt. Korridor 3.3 korsar strax öster om väg 280 ett område med högt naturvärde (täcker hela korridorsbredden). Inom korridor 3.3 finns två mindre områden som troligen kommer att medföra förstärkningsåtgärder.

Korridor 4.3 rekommenderas inte då fornlämningsmiljön vid Gullunge bör hållas ihop med Gullunge by och det bygravfält som ligger norr om byn. Det är inte lämpligt att dela upp rika fornlämningsmiljöer. Förbindelselänk mellan korridor 4.3 och 4.2 skär rakt genom den samlade by- och fornlämningsmiljön vid Gullunge. Den innebär stor påverkan på kulturmiljövärden. Korridor 4.3 korsar rakt igenom naturreservatet. En väg genom förbindelselänken innebär stor påverkan på kulturmiljövärdena.

Korridor 3.1 och 3.2 föreslås slås ihop till en korridor, med något minskad yta, för att i kommande skede ge möjlighet att finna en väglinje som ger liten eller ingen påverkan på de värdeområden som finns inom korridorerna.

Även korridor 4.1 och 4.2 föreslås slås ihop och ges en justerad yttre gräns genom att korridor 4.1 minskas i bredd. Detta för att kunna undvika ett naturreservat som berör korridor 4.1 och för att i kommande skede ge möjlighet att finna en väglinje som ger så liten påverkan det går på de värdeområden som finns inom korridorerna. Inom korridorerna 4.1 – 4.2 finns många områden som är intressanta ur natur- och gestaltningssynpunkt.

Trafikverket föreslår att korridorkombinationen 1.1 – 2.1 – 3.1/3.2 – 4.1/4.2 (Figur 1) ska studeras vidare i nästa skede i vägplaneprocessen, samrådshandling – planförslaget. Korridorkombinationen anses ge störst måluppfyllelse.

Samråd

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Stockholms län, Norrtälje kommun, enskilda som kan antas bli särskilt berörda, berörda myndigheter och organisationer samt allmänheten.

Riktlinjer för frågor som är viktig att hantera i det fortsatta arbetet

I samrådshandlingen val av lokalisering har ett antal frågeställningar specificerats som bör utredas vidare i det kommande arbetet med vägplanen. I arbetet med samrådsunderlaget har frågeställningarna sedan fördjupats. Frågeställningarna listas nedan utan inbördes ordning.

- Naturmiljö - Förslag på åtgärder för att minska barriäreffekten som faunapassager för land- och vattenlevande djur. Inventering av skyddade arter såsom fåglar och fladdermöss. Förslag på åtgärder för att minska påverkan på vattendragen

Ärendenummer
TRV 2021/73081
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

BESLUT

Beslutat av
[Fastställt av]

Dokumentdatum
2023-08-15

Sidor
5(5)



- Vägutformning - Detaljstudera korsningspunkten med E18 samt övriga korsningspunkter. Utformning av planerade åtgärder och val av sträckning.
- Kulturmiljö - Om någon fornlämning berörs måste tillstånd sökas hos Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen. Arkeologisk utredning etapp 2 kommer att genomföras.
- Brunnsinventering
- Tillstånd, dispenser och anmälningar som kan krävas.
- Biotopskydd - Det generella biotopskyddet enligt Miljöbalken kapitel 7 § 11 är främst knutet till odlingslandskapet. En separat biotopskyddsdispens behöver inte sökas för vägplaner men planen ska redogöra för påverkan på biotopernas värden och eventuellt ska kompensationsåtgärder utarbetas.
- Klimatberäkningar - De typåtgärder och byggdelar som bidrar till störst klimatbelastning i projektet enligt upprättad klimatkalkyl är de poster där klimat- och energieffektiviseringsåtgärder är som viktigast i det fortsatta arbetet.
- Masshantering, förorenad mark - Om provtagning visar på förekomst av förorenade massor kommer den masshanteringsplan som tas fram för projektet att omfatta omhändertagande av förorenade massor.
- Vattenverksamhet - Allt grävande och byggande i vattenområde definieras som vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken. Utgångspunkten i miljöbalken är att vattenverksamheter är tillståndspliktig
- Avvattning av väg och dagvattensystem dimensioneras för att klara klimatvariationer. Vägens profilhöjd måste ta hänsyn till högvattennivåer i vattendrag för att undvika översvämningar vid högvattenstånd
- Byggtiden - Störningar under byggtiden. Planeringen av transporter, utformning av transportvägar och markåtkomst.
- Utredningar så som lantbruksutredning, utredning buller- och vibration och barnkonsekvensanalys

Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

Ulrika Geeraedts

Verksamhetsområdeschef Planering
Trafikverket

Bilagor:

Planbeskrivning, Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa, Delen Eknäs – Tpl Ledinge, Val av lokalisering, daterad 2020-11-09

Samrådsredogörelse, Väg 77 Uppsala länsgräns – Tpl Rösa, Delen Eknäs – Tpl Ledinge, Plan, Val av lokalisering, daterad 2021-03-15

Samrådsunderlag – Väg 77 Eknäs-Ledinge, daterad 2022-12-21