

PM KULTURMILJÖ

Väg 77 delen länsgränsen - Rösa

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan, val av lokaliseringalternativ, 2015-03-13

Projektnummer: 107256



Trafikverket

Postadress: 172 90, Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Kulturmiljö, Väg 77 delen länsgränsen – Rösa, val av lokaliseringsalternativ

Dokument-ID: 0N140002

Författare: Kraka kulturmiljö AB

Dokumentdatum: 2015-03-13

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Projektnummer: 107264

Version: Samrådshandling

Kontaktperson: Christina Eklöf

Innehåll

1	Inledning	4
2	Uppdraget.....	4
3	Upplägg och genomförande	5
4	Kulturlandskapets utveckling.....	5
4.1	Bronsålderns jordbrukande boskapsskötare	5
4.2	Järnålderns jordbruksbygder.....	7
4.3	Yngre järnålderns stormannagårdar.....	7
4.4	Medeltida kyrkor, sockenbildning och reglerade byar	9
4.5	Jordbrukslandskapet efter Gustav Vasa	9
5	Särskilt värdefulla kulturmiljöer	12
6	Riksintresseområden för kulturmiljövården.....	13
7	Regionalt utpekade kulturmiljöer	18
8	Kommunalt utpekade kulturmiljöer	19
9	Kulturhistoriska värden att beakta.....	20
9.1	Kommunikationsstråk	20
9.2	Jordbrukslandskap och bymiljöer	21
9.3	Kyrkomiljöer och Finsta som vallfartsort	22
9.4	Fornlämningsmiljöer	23
9.5	Kulturhistoriska samband.....	24
10	Framtida arkeologiska insatser	25
10.1	Potential för okända fornlämningar i området.....	25
10.2	Kostnader för arkeologiska insatser.....	25
11	Sammantagen bild.....	27
12	Referenser.....	28

1 Inledning

Inför en vägplan med status ”Samrådshandling – val av alternativ” för Väg 77 delen länsgränsen- Rösa har Kraka kulturmiljö tagit fram en kulturmiljöanalys som ska utgöra underlag för upprättande av MKB och val av lokaliseringsalternativ.

Området som berörs följer befintlig väg med utökade områden vid Gottröra, Rimbo och Skederid – Husby-Sjuhundra där det finns alternativa sträckningar för vänganslutningar och förbifarter. Det är 28-30 km långt med varierande bredd.

Väg 77 följer ett dalgångsstråk med karaktär av jordbrukslandskap och passerar några sockencentrum och Rimbo samhälle. Området är rikt på fornlämningar och har framhållits som en av de alternativa sträckningarna för Långhundraleden, en farled som band samman Trälhavet med Gamla Uppsala under järnålder. Området berör tre riksintresseområden för kulturmiljövården samt ett antal kulturmiljöer som pekats ut som intressanta på kommunal nivå. För att bättre kunna förstå och värdera de kulturhistoriska miljöernas innehåll och värden har denna kulturmiljöanalys tagits fram.

2 Uppdraget

Arbetet ska resultera i ett underlag av tillräckligt djup för att kunna välja ett lokaliseringsalternativ att arbeta vidare med. Utgångspunkt för analysen är Trafikverkets beställning av kulturarvsanalys definierat i uppdragsbeskrivningen.

Kulturmiljöanalysen ska resultera i en översiktlig karaktärisering av områdets kulturmiljö och kulturhistoriska innehåll. Områdets historia ska berättas med fokus på särdrag och viktiga epoker. Kulturhistoriska samband och funktioner ska redovisas. Som underlag för att berätta områdets historia ingår naturlandskapets utveckling, med bl.a. landhöjning och kolonisation av området som resulterat i fornlämningar av vitt skilda slag, bebyggelse av olika karaktär och utformning med tillhörande markanvändning vilken bl.a. kan följas genom studie av historiska kartor.

Analysen ska presentera miljöer och objekt i området som är skyddade enligt lag och som har kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå. Analysen ska ha fokus på kulturmiljöer, bl.a. fornlämningsmiljöer och värdefulla bebyggelsemiljöer, som är av särskild vikt för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas.

I analysen ska det ingå en bedömning avseende potential av okända fornlämningar i området, samt kostnadsbedömning av arkeologiska insatser. Enligt Kulturmiljölagen sker arkeologiska uppdrag i en trestegskedja med arkeologiska utredningar först, därefter förundersökningar som sedan följs av slutundersökningar. En kostnadsberäkning för de arkeologiska insatserna blir därför mycket ungefärlig.

Kulturmiljöanalysen ska utgöra underlag för den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

3 Upplägg och genomförande

Arbetet har utgått från befintliga kunskapsunderlag, d.v.s. en byråmässig genomgång av arkiv och källmaterial. I arbetet har det ingått:

- En översiktlig studie av historiskt och ekonomiskt kartmaterial från lantmäteriets kartarkiv. Bland de äldre historiska kartakterna vid LMV kartarkiv har några miljöer kontrollerats för att få en uppfattning om områdets markanvändning över tiden.
- En genomgång av fornminnesregistret vid Riksantikvarieämbetet för att översiktligt redovisa fornlämningsbilden i området. Och ställa den i relation till landhöjningen i området.
- En översiktlig genomgång av kommunala och kulturmiljöer via kommunens och hembygdsföreningarnas hemsidor. Topografisk litteratur har kontrollerats. Miljöer som kan betraktas som regionala intresseområden, bl.a. för kulturmiljövården är de som pekats ut i Regional utvecklingsplan för Stockholms län framtagna av landstinget.
- Den aktuella vägplanen berör tre riksintresseområden för kulturmiljövården; AB70 Skepptuna-Närtuna-Gottröra; AB82 Skederid-Husby-Sjuhundra; AB85 Skedviken. Motiv för utpekande och värden presenteras och kommenteras.
- En kontroll av bebyggelseregistret vid Riksantikvarieämbetet
- Väg 77 och området för vägplanen med berörda kulturmiljöer har besiktigats i fält tillsammans med MKB-ansvarig och en landskapsarkitekt.
- Med utgångspunkt i arkivgenomgången presenteras områden där ytterligare fornlämningar kan påträffas. De redovisas med grov skraffering på karta. Dessa områden kan betraktas som ”riskområde för fornlämningar”. Redovisningen är högst hypotetisk och den faktiska förekomsten av fornlämningar fastställs vid en arkeologisk utredning.
- En grov uppskattning av kostnader för arkeologiska insatserna.
- Att skapa ett underlag för MKB.

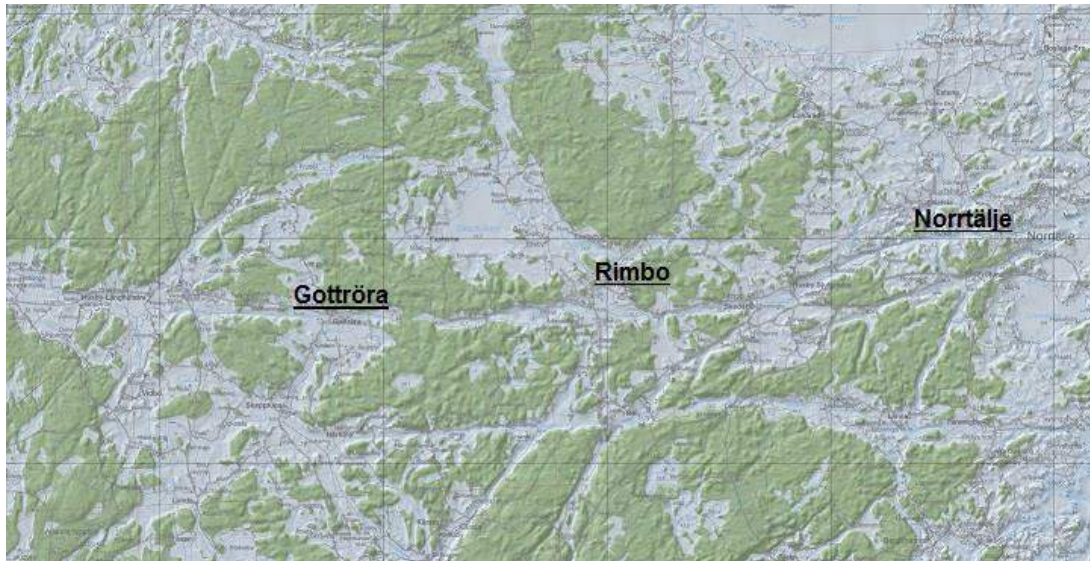
4 Kulturlandskapets utveckling

Kulturmiljöns utveckling och framväxt vilar på samspelet mellan människa och natur. I Mälardalen har landhöjningen inneburit att naturen och människors livsbetingelser ständigt förändrats. I ett landskap där människor följt i spåren av landhöjningen går det inte att särskilja natur från människa, utan det är i förståelsen av samverkan dem emellan som kulturlandskapets utveckling kan förklaras. Därför beskrivs områdets kulturhistoriska utveckling genom de epoker som lämnat tydliga spår och format landskapet.

4.1 Bronsålderns jordbrukande boskapsskötare

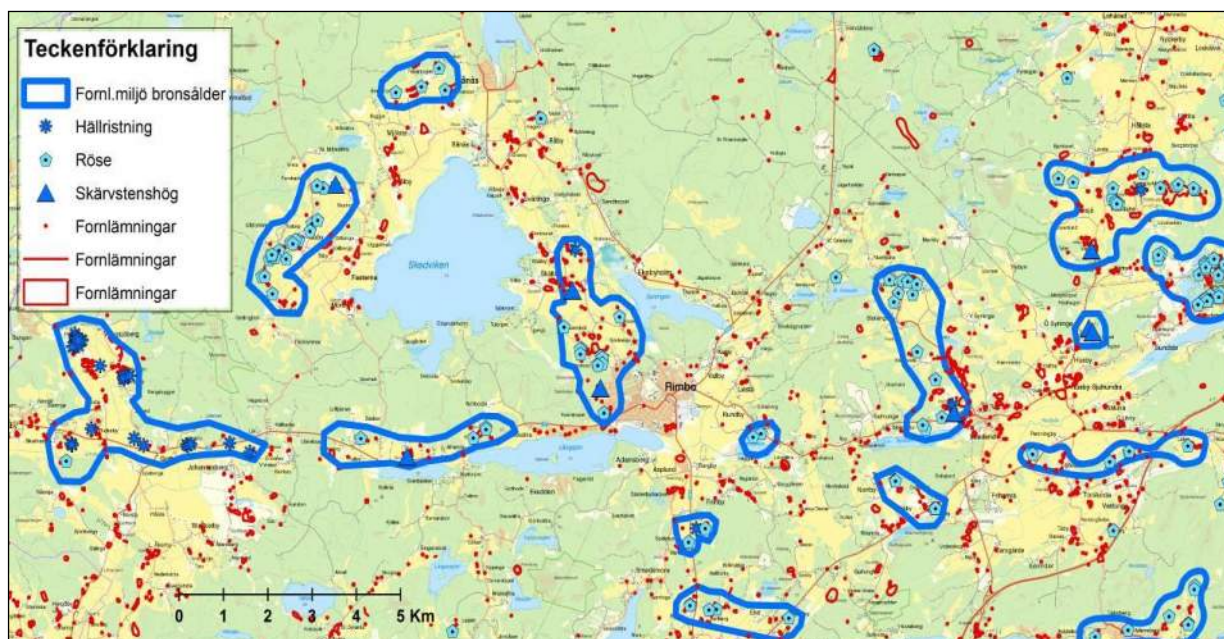
Det är först mot slutet av stenåldern som landhöjningen lett till att det bildats så stora landområden att området började koloniserars. På några få platser norr om dalgången från Gottröra via Rimbo mot Skederid finns det uppgifter om fynd från stenåldern. De härrör

sig från de högsta moränmarkerna i skogsmarken. Området söder om dalgången saknar fynd från stenåldern.



Utsnitt ur strandlinjekarta från SGU som visar strandlinjen 2000 år f. Kr. Kartan visar att stora delar av de flacka jordbruksmarkerna vid Gottröra, Rimbo och Skederid låg under vatten.

Först under äldre bronsålder, den tid då människor blev bofasta och jordbruket i kombination med djurhållning satte fart, koloniserades sluttningarna utmed den dåtida havsviken. I anslutning till dalgångar och de lermarker som först bildade mark finner vi flera rika bronsåldersmiljöer. I Gottröra finns det flera bronsåldersmiljöer, framför allt märks ett antal rösen som markerar krönen utmed den norra sidan av dalgången. Runt Gottröra kyrka finns flera lokaler med hällristningar i form av älvkvarnar/skålgropar, en typ av skålformade gropar som tillskrivs kultisk betydelse. Nordväst om Rimbo, vid Bålbrotorp – Kvarnbol finns en spännande bronsåldersmiljö som fortsätter in i äldre järnålder. Till miljön hör ett stort gravröse, Tistelkullen, som omges av stencirklar som anger att höjden varit en kultplats.



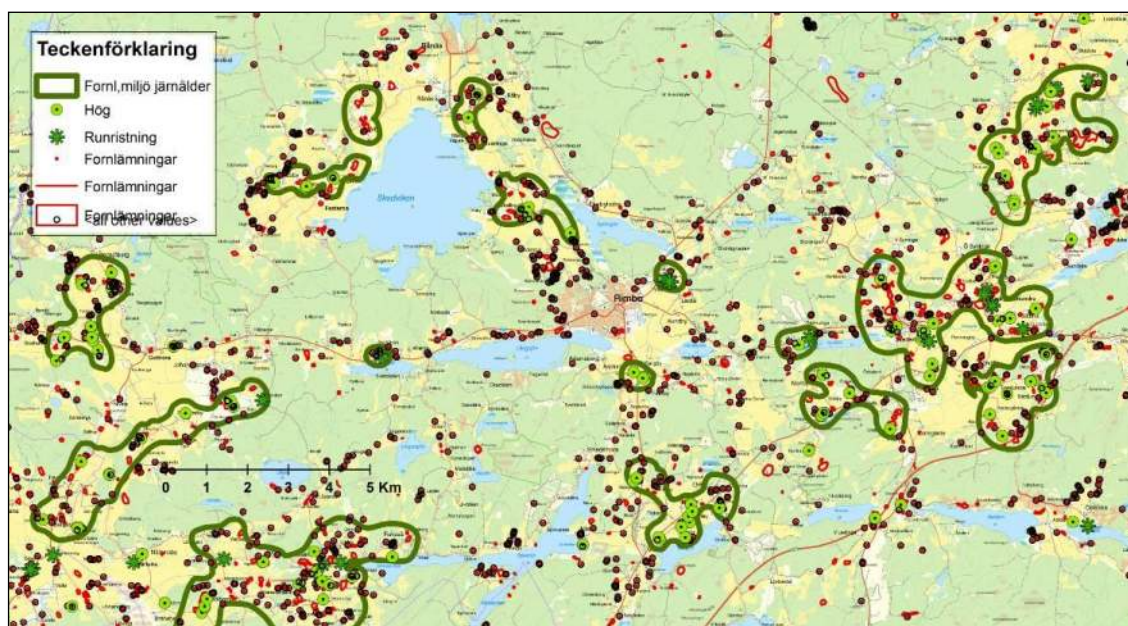
Karta visar bronsålderns mest signifikativa fornlämningar i trakten från Gottröra via Rimbo till Skederid. Det handlar om stora stenrösen, gravar på krönen av bergen, samtida med pyramiderna, skärvtenshögar, sin tids avfallshögar invid boplatserna och hällristningar ute på strandängarna. Miljöerna ligger där landhöjningen skapade stora arealer nytt land, med oändliga expansionsmöjligheter. Jämför med kartan ovan med strandlinjen 2000 f. Kr.

4.2 Järnålderns jordbruksbygder

Mot slutet av bronsåldern började samhället förändras, järnet gjorde intåg, gravskicket förändrades, husen blev större med tydliga rumsindelningar. Odlingssystemen utvecklades och djuren började stallas. På kontinenten verkade det expansiva romarriket. Vid Kristi födelse hade havsviken grundats upp och troligen började de bebyggelseområden vi ser idag finna sin form. I området finns många bebyggelseenheter med namn som slutar på -by och -stanamn, ortnamn som uppstod under äldre järnålder, t.ex. Mälby, Liesta. I stora delar av Mälardalen finns s.k. stensträngssystem som uppfördes århundradena e.Kr. Det är system av låga stenmurar som hägnade in åker och äng. De senaste decenniernas inventeringar har visat att de ofta inte är registrerade i dessa områden, då de inte uppmärksammades till fullo vid 70- och 80-talets fornminnesinventeringar i Mälardalen.

4.3 Yngre järnålderns stormannagårdar

Under yngre järnålder växte det fram en stormannaklass i Mälardalen. De märks genom bygravfält och stora högar. Till framväxten av yngre järnålderns centralplatser hör strategiskt placerade fornborgar. Utmed dalgången finns ett antal fornborgar som överblickat farleden och flera av dem har fungerat som befästa gårdar/byar. I Skederid finns bl.a. Darsgårde fornborg av denna typ. Här ligger också Sätuna som kan antas vara en föregångare till Husby kungsgård med en administrativ roll i början av yngre järnålder. På 1000-talet restes runstenar som ofta placerades invid vägar och i synnerhet invid vadställen och broläggningar. Genom gravhögarnas och runstenarnas placering blir det tydligt att stora delar av dagens vägnät har sina rötter i järnålder.



Kartan visar järnålderns fornlämningar och de för yngre järnåldern karaktäristiska gravhögarna och runstenarna som markerats med grönt. De röda markeringarna avser fornlämningar som kan dateras till järnålder. Vid denna tid var det troligen möjligt att färdas in till Gottröra via de vattendrag som följde dalgången och var en alternativ färdväg mellan havet i öster och Gamla Uppsala i väster.

Det är i regel i de områden där vi finner de största koncentrationerna av stora gravhögar och runstenar som medeltidens kyrkor uppfördes och som sockencentrum växte fram. Gottröra, Skoderid och Husby-Sjuhundra är tydliga exempel på områden där yngre järnålderns stormannabygd följts av kyrka och sockencentrum. I slutet av yngre järnålder var Husby en kungsgård med koppling till Gamla Uppsala. Platsen låg strategiskt i mötet mellan det inre av en havsvik och en tvärande landväg och var en viktig plats för den tidens "centralmakt".



Mitt i dalgången öster om Finsta ligger en storhög, i bakgrunden syns Skoderids kyrka. Båda har placerats för att synas. Vid Husby-Sjuhundra ligger alltjämt Husby by kvar på den medeltida bytomten med välbevarad och samlad bebyggelse. Byn har ett framträdande läge och låg invid det innersta av en havsvik när den etablerades under yngre järnålder.

4.4 Medeltida kyrkor, sockenbildning och reglerade byar

Samtliga kyrkor i området är medeltida. Gottröra är sannolikt uppförd i slutet av 1100-talet och ombyggd i flera omgångar. Rimbo kyrka daterar sig till 1400-talet men antas ha haft en föregångare i trä. Skederids kyrka är uppförd i slutet av 1200-talet som gårdskyrka till Finsta. Byggherre var troligen lagmannen Birger Persson, heliga Birgittas far. Efter att Birgitta helgonförklarades 1391 blev kyrkan en vallfartskyrka. Husby-Sjuhundra kyrka uppfördes i slutet av 1100-talet, troligen av Erik den Heliges son Knut Eriksson. Kyrkan har en direkt koppling till Husby, den tidigmedeltida kungsgård på vars mark kyrkan uppfördes. I kyrkan finns unika kalkmålningar från 1300-talet. Vid Husby och Finsta finns det ett tydligt maktcentra från yngre järnålder fram till 1400-talet. Vid Rimbo fanns det en marknadsplats placerad i mötet mellan vattenvägarnas farled och åsvägen.

Under medeltiden fick byarna en reglerad form, som solskiftade radbyar, ett system där tomt är tegs moder. D.v.s. att tomtens storlek och gårdens ordning i byn bestämde åkerstyckenas storlek och i vilken ordning de fördelades till gårdarna i byn. Den tidigmedeltida jordbruksbygden kan till stora delar ses som en fortsättning av yngre järnålderns bebyggelse. Kontinuitet över tid blir tydlig genom att de förhistoriska gravfälten ligger nära invid de historiska bytomterna. Det förhistoriska vägnätet fortlevde med ungefär samma sträckning.

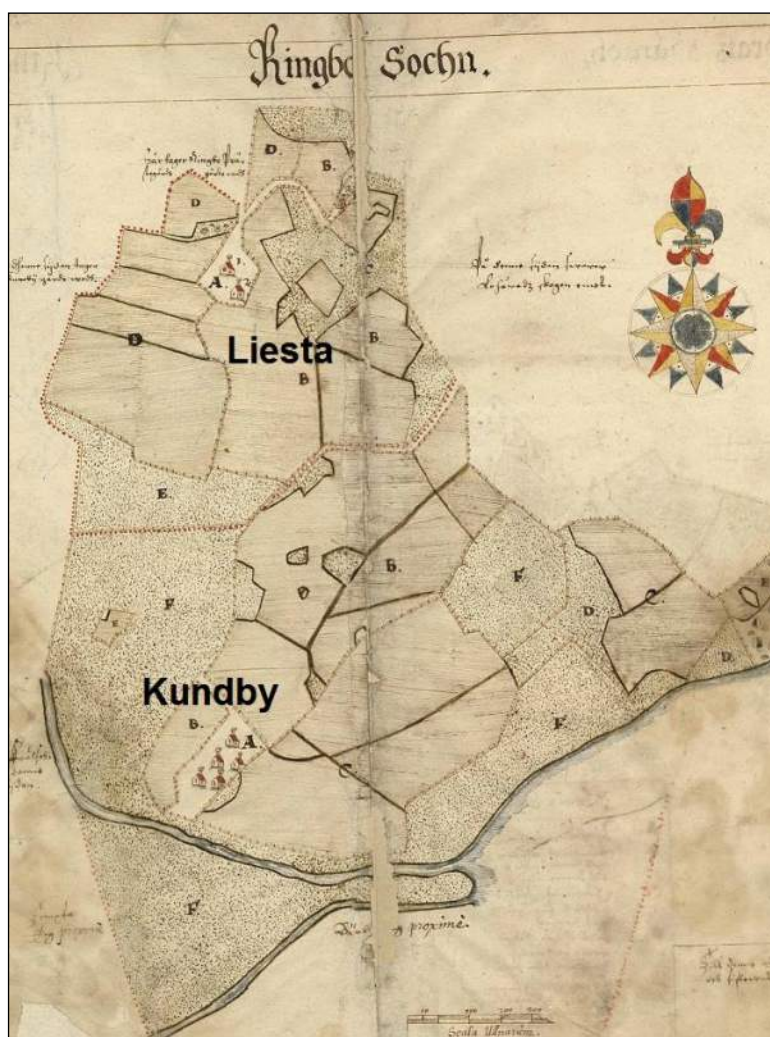
Finsta var ett gods och en betydelsefull plats redan under medeltid genom att lagman Birger Persson, en av landets rikaste och mäktigaste män i början av 1300-talet, bodde där. Hans dotter Birgitta växte upp i Finsta och det var där som hon fick sina första uppenbarelser. Orten blev en viktig vallfartsort efter Birgittas död och har symbolisk betydelse än idag

4.5 Jordbrukslandskapet efter Gustav Vasa

I och med Gustav Vasa och reformationen förändrades kyrkan och dess ställning. Det innebar även att helgonkulten inte längre framhölls och Skederids kyrkas betydelse som vallfartsort måste ha avtagit. Från 1600-talet och framåt kan vi följa jordbrukslandskapets byar och gårdar genom de kartläggningar som gjordes i syfte att få ett gott skatteunderlag. Kartorna avbildar och redovisar byar med markinnehav och uttaget av säd och hö. Genom dessa kan vi utläsa att de flesta av dagens byar ligger kvar på samma plats allt sedan 1600-talet. Det är också möjligt att följa antalet gårdar i byn. Genom äldre kartmaterial är det möjligt att följa byarnas utveckling och markanvändning från 1600-talet till 1900-tal och att finna platser för byar som avhysts och som klassas som fornlämning. Vid den senaste fornminnesinventeringen i slutet av 1970-talet registrerades bytomter undantagsvis.

Under 1600-talet infördes en vägförordning som reglerade ansvaret för vägarna. Gästgiveri anlades med jämna mellanrum och sedan dess finner vi milstenar utmed vägnätet med ortnamn och avstånd. I området finns milstenar från 1600-, 1700- och 1800-talet och stenbroar som speglar vägghistorien i landskapet. I flera fall står de i närheten till runstenar och tillsammans kan de ses som olika tiders vägdokument.

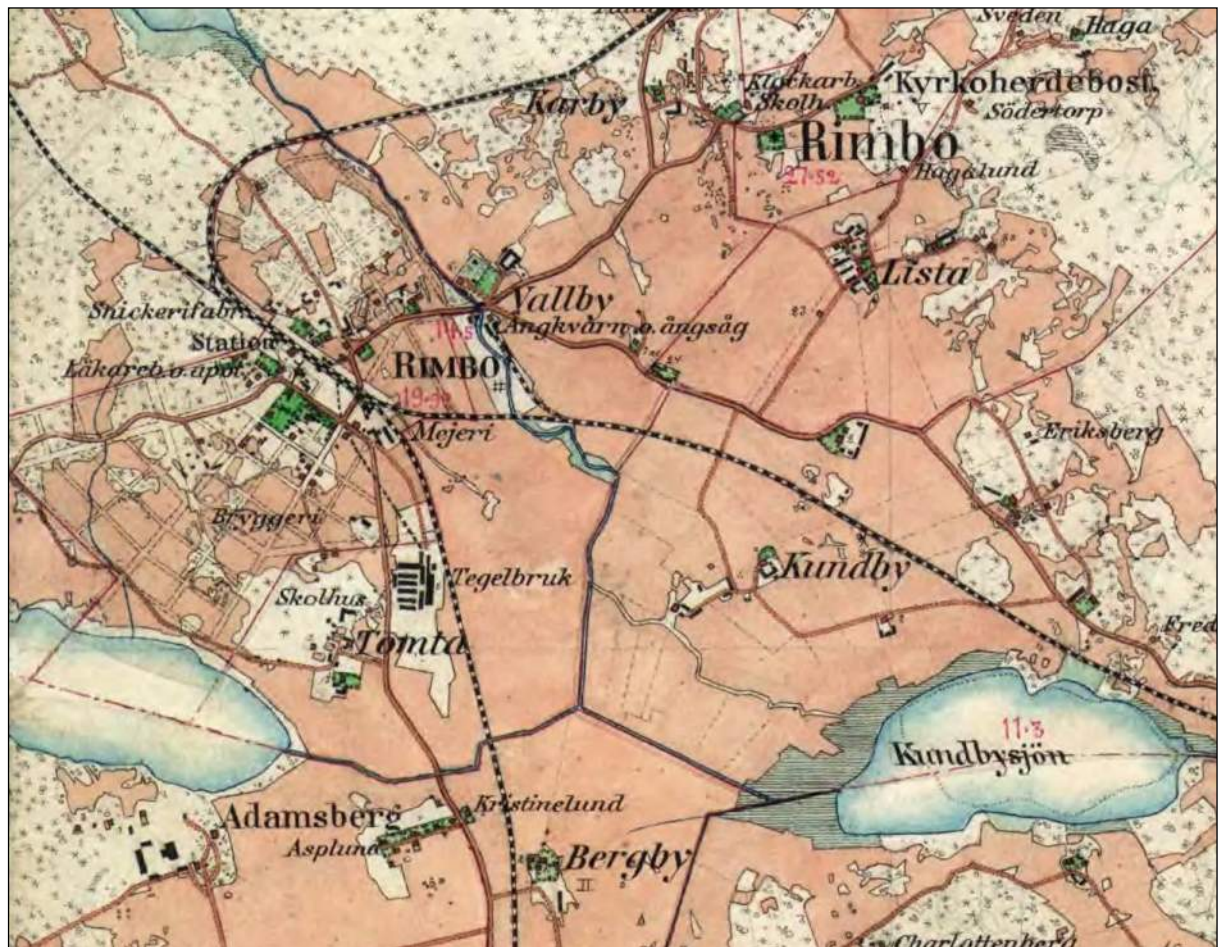
Under 1700-talet och 1800-talet kom storskifte och laga skifte att förändra jordbruket och kulturlandskapet även om det inte genomfördes i samtliga byar i området. Små långsmala tegar fördes samman i större ägor, enstaka gårdar flyttas från bytomten och tillsammans med uppodlingen av dalgångens låglänta ängsmarker förändrades landskapsbilden. I spåren av skiftena, utflyttning av gårdar och större utkomster i jordbruket förändrades jordbrukets bebyggelse. Boningshusen blev större, de uppfördes av typen sexdelad plan med glasverandor och ladugårdarna fick dimensioner som sedan dess bildat landmärken och dominerat det öppna jordbrukslandskapet. Samtidigt etablerades ett stort antal torp på utmarken. Väster om Johannesburg finns några välbevarade torpmiljöer kvar vid Söderäng och Tullen.



Utdrag ur geometrisk kartan från 1641 som visar Liesta och Kundby öster om Rimbo. Liesta bestod av tre gårdar, Kundby av fem varav en skatte och fyra frälse. Kundby by låg vid denna tid mitt ute i dalgången, nordväst om Kundbysjön, där det idag finns kvar en gård. Kartan visar att de låglänta markerna mitt i dalgången utmed åarna var ängsmark. (LMV A78-18:a3:12-13.) Vid tiden för storskiftet i slutet av 1700-talet låg bebyggelsen fortfarande på samma plats. Först under det sena 1800-talets laga skifte flyttade flera av byns gårdar ut till platser mitt i sina respektive ägor.

Under 1800-talet anlades järnvägar och utmed banan Länna-Norrtälje placerades en station vid Rimbo 1884. Runt järnvägsknuten växte det fram ett samhälle. Häradskartan

från 1901-1906 visar stationen och de äldsta husen i anslutning till denna. Den visar också planerna på ett framtida gatunät som ligger som ett raster över kartan mellan station och sjön i sydväst. Kartan är informativ då den berättar om sin tids samhällsfunktioner och viktiga näringar. Vid sidan om stationen fanns det läkare, apotek, bryggeri, mejeri, snickerifabrik, tegelbruk, ångsåg och ångkvarn i Rimbo. Vid Rimbo kyrka låg skolor, kyrkoherdebostad och klockarbostad, vilka visar att sockencentrums betydelse kvarstod. I södra kanten av det nya samhället låg ytterligare en skola. Genom järnvägen blev det möjligt att frakta varor till storstaden och samhället gick in i en blomstrande period. I samhället finns det kvar villor och arbetarbostäder som härrör från denna tid.



Häradskartan från år 1901-06 visar framväxten av Ribo samhälle med en rad samhällsfunktioner och tidig industriell verksamhet, t.ex. ett tegelbruk beläget nära den låglänta lermarken och med minst fem stora torlador som låg på rad. Tegel var en efterfrågad vara i Stockholm där stenstaden ropade efter byggmaterial. Vid denna tid utgjorde all låglänt mark i dalgången åker.

Under 1900-talet har järnvägen lagts ner och biltrafiken har gjort att vägnätet blivit det tongivande stråket genom samhället. Under sent 1900-tal har det skett en centrumomdaning och från 1971 ingår Rimbo i Norrtälje kommun. I samhället finns flera områden med hyreshus och sluttning ner mot sjön dominerar villaområdena.

5 Särskilt värdefulla kulturmiljöer

Det finns flera lagar och föreskrifter som behandlar kulturhistoriska miljöer och lämningar. Regelverket fungerar på lite olika sätt och är av olika tyngd. Av störst betydelse för kulturmiljön är Miljöbalken, Kulturmiljölagen och Plan och bygglagen. Det finns även andra lagrum och förordningar som rör kulturarvet men som inte bedöms vara av betydelse i detta sammanhang, t.ex. förordningen om statliga byggnadsminnen och skogslagen.

Utmed Väg 77 finns tre riksintresseområden för kulturmiljövården, ortnamn som speglar kulturlandskapets framväxt, många hundra fornlämningar från olika tider, fyra kyrkor med omgivande begravningsplatser och bebyggelsemiljöer med kulturhistoriskt intressanta byggnader från skilda epoker och av olika karaktär.

Miljöbalken, MB, är den lag som definierar och lyfter fram riksintresseområden för kulturmiljövården. I 1 kap. 1 § anges att ”värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas”.

I 3 kap. 6 § står följande: ”Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas. Områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket.”

Riksintresseområden är statliga anspråk som ska tillgodoses av kommunerna.

Kulturmiljölagen, KML, är den centrala lagen för kulturmiljövården. Lagen innehåller generella hänsynstaganden, bestämmelser för skydd av ortnamn, fornlämningar och fornfynd, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen, samt för utförsel och export av äldre kulturföremål. Kulturmiljölagen skyddar samtliga fornlämningar och kyrkomiljöer i området.

Kulturmiljölagen hanteras av länsstyrelsen med Riksantikvarieämbetet som den myndighet som har överinseende.

I Plan och Bygglagen, PBL, anges en rad direktiv för byggnation och befintliga byggnader som lyfter fram hänsyn till kulturhistoriska aspekter. Detta regelverk har sin tillämpning på kommunal nivå men kan även vara av betydelse om vägbyggnationen påverkar enskilda byggnader. Som ex. kan nämnas: 8 kap. förbud mot förvanskning – ”13 § En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.” och 8 kap. – ”17 § Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.”

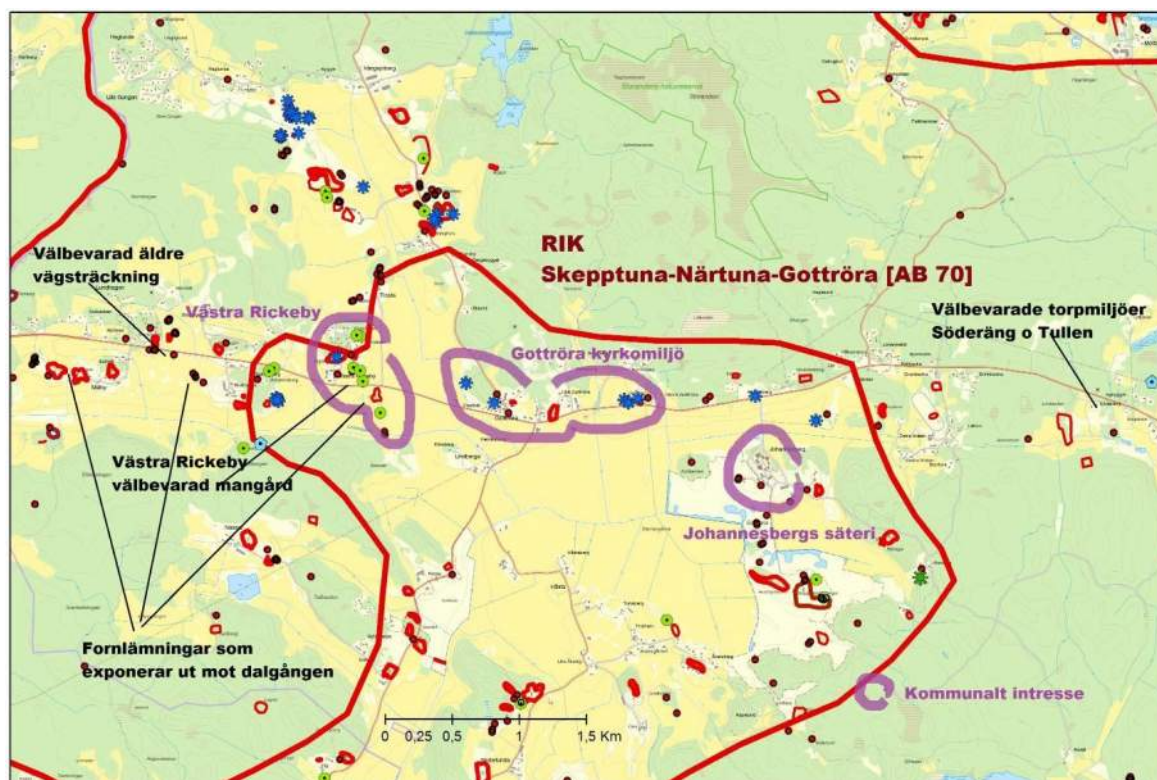
6 Riksintresseområden för kulturmiljövården

I området finns tre riksintresseområden för kulturmiljövården, två av dessa berörs endast delvis medan det tredje berörs i sin helhet. För varje område finns en text, beslutad av Riksantikvarieämbetet. Texten har en motiv och en uttrycksdel. Till dessa texter finns här en kommentar som beskriver vad som är av betydelse i samband med Väg 77. Områdena presenteras från väster till öster.

Skepptuna-Närtuna-Gottröra [AB 70] (delen i Närtuna och Gottröra sn:r)

Motivering: Dalgångsbygd utmed den under forntiden viktiga Långhundraleden, dominerad av mindre byar och ensamgårdar och med rikt fornlämningsbestånd, som speglar en bondebygd med kontinuitet sedan järnåldern.

Uttryck för riksintresset: Järnåldersgravfält invid byar och ensamgårdar och det stora Malmbygravfältet, Upplands näst största. Runsten. Den öppna odlingsbygden i de flacka dalbottnarna, äldre vägnät och spår av den tidigare Långhundraledens sträckning. Gårds- och bybebyggelsen, inslag av herrgårdar och större gårdar som Johannesberg och Stora Gottröra. Närtuna medeltidskyrka och Gottröra sockencentrum med medeltidskyrka, boställen och två skolbyggnader. Miljön berör även Sigtuna kommun.



Kartan visar riksintresseområdet, Skepptuna-Närtuna-Gottröra, kommunala intresseområden samt övriga intressanta kulturhistoriska miljöer.

Kommentar: Riksväg 77 passerar idag genom norra delen av riksintresseområdet. Dalgången vid Gottröra framhålls som ett viktigt kommunikationsstråk med bebyggelse som har förhistoriskt ursprung. Spår av äldre vägnät omnämns. Gottröra sockencentrum och bebyggelsen vid Johannesberg och Stora Gottröra lyfts fram.

Känsliga delar: Rester av äldre vägnät utmed dagens V77. Äldre jordbruksbebyggelse med bevarad gårdsstruktur vid Västra Rickeby, där den götiska gårdens uppdelning i mangård och fägård alltjämt är tydlig. Gottröra sammanhållna och välbevarade sockencentrum med skolhus och rester av kyrkby med kulturhistoriskt intressanta byggnader som ligger norr om kyrkan. Merparten av de värdefulla miljöer som ligger till grund för riksintresseområdet vid Gottröra ligger utmed den norra sidan av Väg 77. Själva dalgången ingår som en spegling av den forna vattenvägen.



Vid Västra Rickeby i Gottröra ligger Södergården kvar med välbevarad äldre götisk gårdsstruktur. Mangården ligger omgärdad av ett staket invid vägen och fägården i norr. Mangården är gulmålad med panel och stora glasverandor. Vid Stora Gottrör har 1800-talets mangårdsbyggnad en trädkantad uppfart och påkostad glasveranda.

Skedviken [AB 85]

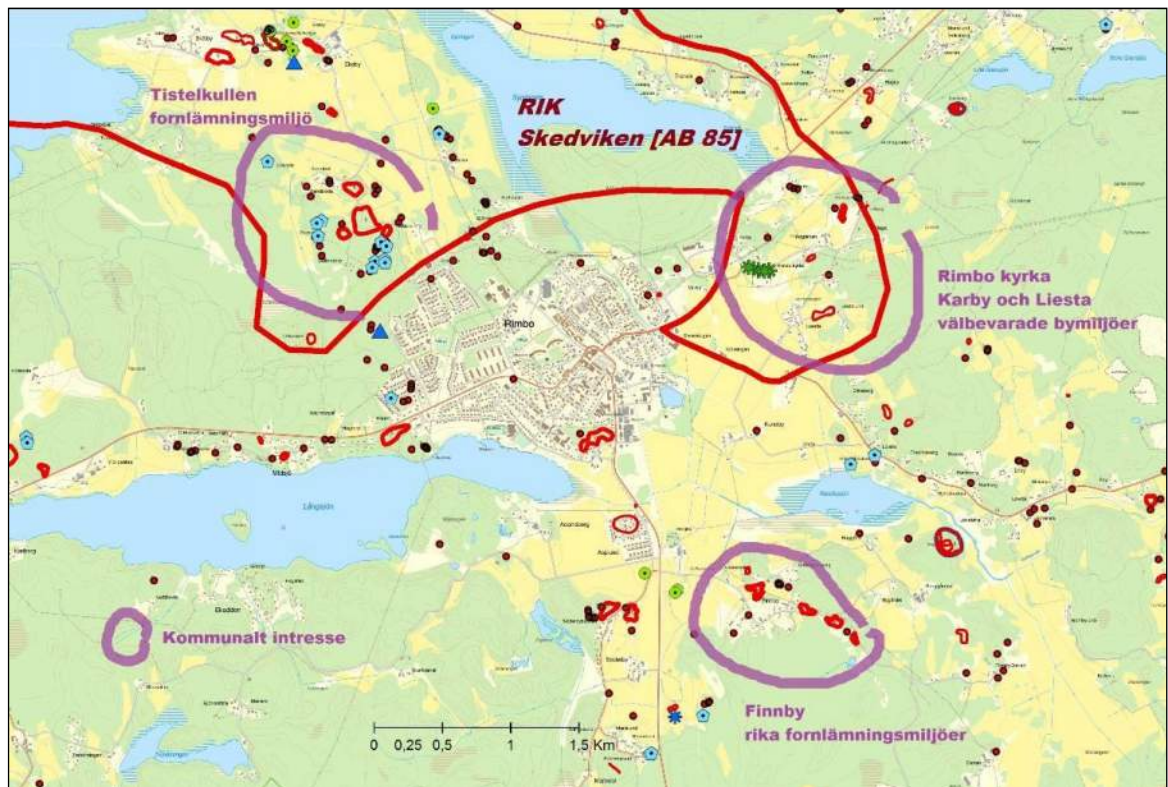
Motivering: Slättbygd kring en större sjö, där odlings- och bebyggelsestruktur med byar, sätesgårdar och bruk, samt sockenbildningen kan följas alltsedan brons- och järnåldern

Uttryck för riksintresset: Det vidsträckta odlingslandskapet med äldre vägsystem, byar och gårdar. Den efter en sockensammanslagning tillkomna Fasterna kyrka från 1806, där delar av den medeltida Esterna kyrkas murverk ingår, samt grunden till Fasta medeltidskyrka, som samtidigt avskaffades. Inom området ligger dessutom Rimbo medeltida kyrka. Mörby slottsruin med ursprung som medeltida sätesgård. Ekebyholms slott, med 1700-talsprägel, och Rånäs säteri som vid 1700-talets slut omvandlades till bruk, med bruksgata, bostadshus av olika slag, ekonomibyggnader, brukskontor och lämningar av produktionsanläggningarna samt bruksherrgården från mitten av 1800-talet. Rånäs kapell från 1908. Det av storgodsdriften präglade landskapet. Välbevarade bymiljöer och gårdar som Ubby, Alby, Mjölsta, Svärlinge, Granby och Råby.

Kommentar: Riksintresseområdet är lokaliserat norr om Rimbo och angränsar till väg 77 strax öster om tätorten. Detta riksintresseområde har sin tyngdpunkt på området runt sjön Skedviken. Fornlämningsmiljöerna nordväst om Rimbo samhälle omnämns genom motivtexten. Rimbo kyrka, med närliggande byar Karby och Liesta samt vägnät ingår som uttryck för riksintresset. Riksintresseområdet är även utpekade som regionalt intresseområde.

Känsliga delar: Nordväst om Rimbo samhälle ligger ett väl sammanhållet och rikt fornlämningsområde med rösen och gravfält från bronsålder och äldre järnålder. I detta

ingår en ovanlig grav och kultplats, Tistelkullen med ett monumentalt röse på krönet av ett högt berg. Det omgärdas av flera cirkelformade hägnader. Sambanden mellan fornlämningarna i området är av stor betydelse för att miljön ska kunna förstås och utgör en viktig del i upplevelsen av området. Området har stora värden då det speglar en avgränsad förhistorisk tid, bronsålder – äldre järnålder, som hamnade i periferin under yngre järnålder och historisk tid. Rimbo kyrka har ett framträdande läge i kanten av den öppna jordbruksbygden och i dess närhet ligger Karby, som fungerat som kyrkby. Liesta i söder har kvar en välbevarad bystruktur med rikt byggnadsbestånd, bl.a. en parstuga av äldre typ. Tolvmangården, en utflyttad gård är idag hembygdsgård.



Kartan visar riksintresseområdet, Skedviken, kommunala intresseområden samt övriga intressanta kulturhistoriska miljöer.

Skederid-Husby-Sjuhundra [AB 82]

Motivering: Dalgångsbygd utmed forntida vattenled, präglad av ett förhistoriskt bosättningsmönster med rötter i bronsåldern samt Finsta med minnen från den heliga Birgitta.

Uttryck för riksintresset: Rik fornlämningsbild med bl.a. bronsålderslämningar, hålvägar, järnåldersgravfält intill de nuvarande byarna och många runstenar. Den öppna odlingsmarken i dalbotten, äldre vägnät, bylägen och sammanhållna bymiljöer som Husby och Torslunda. Skederids och Husby Sjuhundra medeltidskyrkor, vilka troligen uppförts som gårdskyrkor till den medeltida sätesgården Finsta respektive kungsgården Husby. Finsta herrgård med Brigittaminnen bla den bönegrotta som satts i samband med hennes första uppenbarelser och huvudbyggnad från 1730-talet, på vad som troligen är rester av en medeltida källare. I området ingår även: Nedre Finsta samhälle, som utvecklades till en mindre centralort efter järnvägens anläggande vid 1800-talets slut, med många sekelskifteshus och industriella verksamheter som tegelbruk, sulfatbruk och bryggeri.

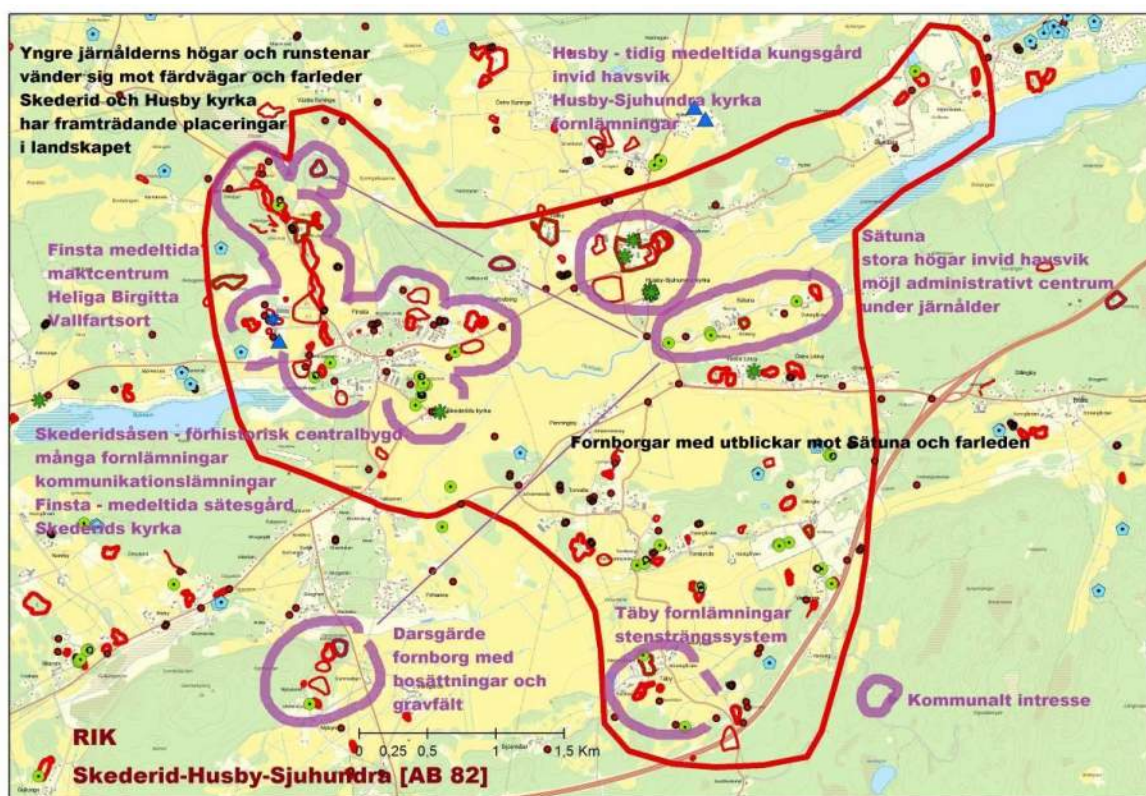
Kommentar: Riksväg 77 passerar genom riksintresseområdet och det berörs i sin helhet. Riksintresseområdet är komplext och mycket rikt till sitt innehåll då det omfattar en kontinuerlig bebyggelseutveckling, från Skederidsåsens rika bronsålders- och äldre järnåldersgravfält till Finsta herrgård. Den förhistoriska miljön har utvecklats i mötet mellan en färdväg som följt Skederidsåsen i nord-sydlig riktning och en vattenfarled med förbindelse österut till Trälhavet via Husbyån och via vattenvägarna österut har det varit möjligt att färdas till Gamla Uppsalaområdet.

I området finns Sätuna som kan ha varit ett administrativt centrum som föregått Husby med dess kungsgård. Runt bygden ligger flera imponerande fornborgar, bl.a. Darsgårde med ett omfattande boplatsmaterial.

Samtliga fornlämningar och merparten av områdets äldre bebyggelsemiljöer kan sägas utgöra viktiga byggstenar i förståelsen av framväxten av Finsta som centralplats från järnålder fram till slutet av medeltid. Det är viktigt att framhålla att fokus i motivtexten ligger på den förhistoriska utvecklingen i området och framväxten av ett tidigmedeltida maktcentrum.

Under medeltid blev Finsta ett regionalt maktcentrum genom att lagman Birger Persson ägde egendomen. Heliga Birgitta växte upp på gården och fick sina första uppenbarelser där. Området är en traditionsfylld plats med stor symbolisk betydelse, än idag för många katoliker.

Finsta samhälle beskrivs under rubriken "ingår även" – en rubrik som Riksantikvarieämbetet anser bör utgå vid kommande revideringar av riksintresseområden, enligt deras nya handbok. Om det är befogat ska det som omskrivs under "ingår även" föras in under motivtexten. Riksintresseområdet tyngdpunkt och särprägel ligger helt i den förhistoriska och det medeltida händelseförloppet.



Kartan visar riksintresseområdet, Skederid – Husby-Sjuhundra, kommunala intresseområden samt övriga intressanta kulturhistoriska miljöer.

Känsliga delar: Fornlämningarna, särskilt gravfälten på Skederidsåsen och stora gravhögar placerade så att de vänder sig mot de forna kommunikationsstråken och runstenarna som genom sitt antal och sina placeringar visar på områdets särställning. I många fall finns det tydliga samband mellan fornlämningarna som alltjämt går att uppleva på plats i landskapet från Finsta till Husby.

Finsta är ett besöksmål med fokus på Heliga Birgitta. Där finns hennes bönegrotta och under säteriets säregna huvudbyggnaden från 1700-talet finns alltjämt kvar grunder från medeltidens sätesgård. Miljön kring Finsta speglar godsets dominans över området genom vidsträckt åkermark, partier med ädellövskog och alléer. Skederid kyrka var gårdskyrka till Finsta och har ett mycket framträdande läge mitt i den öppna dalgången där den utgör ett landmärke. Nordväst om kyrkan ligger en storhög mitt i den flacka åkermarken som speglar områdets betydelse som centralplats under yngre järnålder.

Inom riksintresseområdet finns flera välbevarade byar, bl.a. Husby, Torslunda och Sätuna som präglas av äldre bystruktur och flera byggnadshistoriskt intressanta hus.



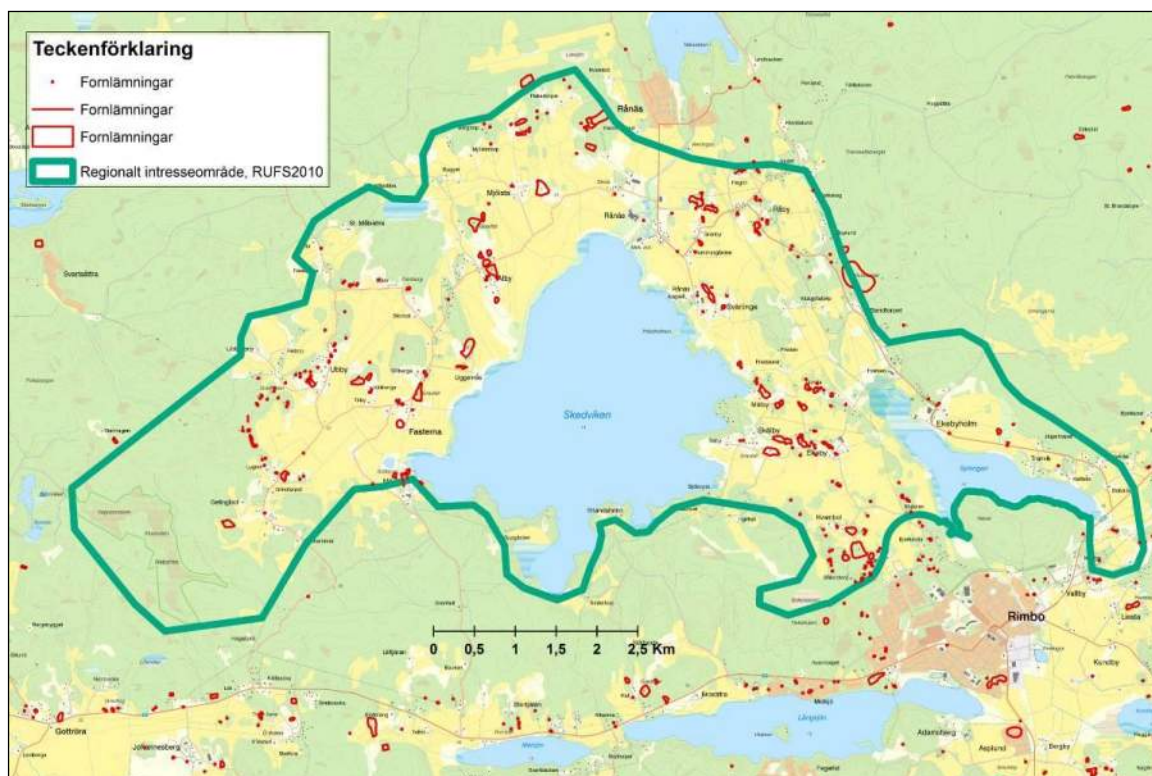
Skederids kyrka ligger mitt ute i den flacka dalgången och när den anlades på 1100-talet låg den nära den havsvik som gick in mot Skederid i öster. Finsta gård domineras av godsbildningens huvudbyggnad från 1700-talet. På platsen är idag ett naturbruksgymnasium.

7 Regionalt utpekade kulturmiljöer

När det gäller regionalt utpekade kulturmiljöer finns endast det material som Stockholms landsting tagit fram i samband med ”Regional utvecklingsplan för Stockholms län”, RUFS 2010 att tillgå. Något mer utvecklat underlag som mer detaljerat beskriver kulturmiljöer på regional nivå har inte tagits fram av länsstyrelsen eller av kommunerna i samarbete.

Detta område omfattar kulturmiljöer, naturmiljöer och områden som är attraktiva för friluftslivet och som omger sjöarna Skedviken och Syningen. Dessa utpekade områden beskrivs som ”Grön- o blå-strukturer” med utgångspunkt i att de representerar stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden. Den regionala planen tar ett samlat grepp kring natur-, kultur- och friluftslivets intressen

De delar av det regionala intresseområdet som berörs av utredningarna för Väg 77 är fornlämningsområdet vid Tistelkullen nordväst om och i direkt anslutning till Rimbo samhälle samt området vid Rimbo kyrka. Båda dessa områden är utpekade som kommunalt intressanta kulturmiljöer och ingår i riksintresseområdet Skedviken. Dessa delar beskrivs mer utförligt i samband med riksintresseområdet.



Regionalt intresseområde för samlade natur-, kultur- och friluftsintrössen, presenterade i Regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2010 Kartbilden visar även fornlämningar i området som röda prickar.

8 Kommunalt utpekade kulturmiljöer

I Norrtälje kommun finns ett kulturminnesvårdsprogram med sockenbeskrivningar som togs fram 1990. Beskrivningarna av områdena finns tillgängliga via Norrtälje kommuns hemsida. Många av dessa miljöer kan även betraktas som viktiga regionala miljöer och flera av dem ingår i riksintresseområden för kulturmiljövården. De kommunalt utpekade områdena listas här från väster till öster och återfinns över de kartor som redovisar riksintresseområden. De har lagts in ungefärligt då det ej funnits digitala data att tillgå. I de fall miljöerna ingår i riksintresseområde för kulturmiljövården och beskrivs där så omnämns de med namn. Bebyggelse som inte omnämns i riksintresseområdena specifikt men som återges i de kommunala intresseområdena beskrivs kortfattat.

Gottröra socken

N14:1:2C – Västra Rickeby - idag finns endast Södergården kvar utmed norra sidan av V77. Gårdsmiljön är välbevarad med byggnadshistoriska värden. Gården är av götisk typ med särhägnad mangård, omgiven av ett staket. Huvudbyggnaden är en gulpanelad byggnad med verandor utmed båda långsidor.

N 14:1:1AL – Gottröra kyrkomiljö – omfattar kyrka, kyrkogård, sockencentrum och kyrkby. Till miljön hör Stora Gottröra med äldre timmerbebyggelse och en statarlänga.

N14:1:3B – Johannesbergs säteri - med huvudbyggnad från tidigt 1900-tal och två flyglar. Vid Johannesberg finns idag en golfbana och konferensanläggning som gett upphov till flera sentida konferensbyggnader. Området utgör en modern anläggning.

Rimbo socken

N10:1:4F – Tistelkullen fornlämningsmiljö

N10:1:1AL – Rimbo kyrka, Karby bymiljö med äldre bebyggelse och ursprungligt vägnät

N10:1:5B – Liesta, bymiljö med byggnader som speglar en äldre byggnadstradition, hembygdsgrd

N10:2 – Finnby gravfält - med varierade gravformer, fornborg, en s.k. boplatsborg i väster

Skederid – Husby-Sjuhundra socken

N12:1:1A – Skederids kyrka

N12:1, N13:1F, N12:1:2, N12:1:3B – Skederidsåsen - rik fornlämningsmiljö och Finsta medeltida sätesgrd, Heliga Birgitta, Finsta samhälle med äldre bebyggelse från slutet av 1800-talet till 1900-tal, bl.a. stenhuset.

N12:1:2F – Darsgrde - fornlämningsmiljö med gravfält och boplatsborg

N13:1:2B – Husby-Sjuhundra sockencentrum – med Husby äldre bymiljö med äldre välbevarad bebyggelse

N13:1:4C – Sätuna – rik fornlämningsmiljö, administrativt centrum som föregått kungsgårdssystemet med Husby

N13:1:5C – Täby – rik fornlämningsmiljö, bl.a. stensträngssystem

9 Kulturhistoriska värden att beakta

Väg 77 passerar och berör en rad kulturhistoriska miljöer, från fornlämningar till bebyggelse och landskap. Riksintresseområdena och de kommunala intresseområdena pekar ut miljöer av olika karaktär från olika tider men som uppvisar gemensamma drag och som fungerar på ett likartat sätt. De riksintressanta kulturmiljöerna och de kommunala miljöerna uppvisar en rad olika samband och representerar värden som bör beaktas.

9.1 Kommunikationsstråk

Ett gemensamt och bärande inslag i kulturmiljöerna är områdets betydelse som kommunikationsstråk. Dalgången var tidigare en farled som grundades upp successivt under järnåldern. Till detta kommer landvägar, i nord-sydlig riktning, som följde åsryggarna vid Rimbo och Skederid samt den färdväg som etablerades med ungefär samma sträckning som Väg 77, redan under järnålder. Till dessa miljöer hör runstenar, äldre vägsträckningar, milstenar och fornlämningar som exponerar ut mot färdvägar och farleder.



På flera ställen utmed Väg 77 finns det kvar äldre parallella vägsträckningar som speglar äldre tiders vägfarande. Vid Mälby gör den äldre landsvägen en sväng in i hagmarken, invid vägrenen står en milstolpe. Väster om Rimbo har den äldre landsvägen en djupt nedskuren form och torpbebyggelsen ligger tätt invid vägen.

För att dessa miljöer ska behålla sina värden är det viktigt att de inte övertäckas på ett sådant sätt att förståelsen och upplevelsen av dem försvåras. Det är också viktigt att de runstenar och milstenar som står på ursprunglig plats kan kvarstå.

9.2 Jordbrukslandskap och bymiljöer

Jordbrukslandskap med välbevarade byar och gårdsmiljöer som uppvisar kulturhistoriskt intressant bebyggelse. Utpekade bebyggelsemiljöer bör värnas och för upplevelsen av dem är det viktigt att jordbrukslandskapets öppna karaktär består. I Gottröra finns äldre bebyggelse i Västra Rickeby, vid Gottröra kyrka och äldre torp utmed landsvägen, väster om Johannesberg. I Rimbo har Karby och Liesta bevarat äldre drag och i Skederid – Husby-Sjuhundra finns det flera välbevarade bymiljöer vid bl.a. vid Husby, Sätuna, Torslunda och Täby. Ett gemensamt drag för bebyggelsemiljöerna är att de ofta ligger på en höjd, eller en hylla i sluttningarna omgivna av ett öppet landskap.

I dessa miljöer är det viktigt att det inte sker intrång inom de enskilda delarna. Det är viktigt att nya inslag underordnar sig befintlig bebyggelse och placeras på ett sådant sätt att det inte skär av det öppna odlingslandskapet på ett sådant sätt att delar tas ur bruk och växer igen. Det skall inte heller utföras så att det tar över landskapsbilden och dominerar det öppna jordbrukslandskapet.



Från Skederids kyrka erbjuds storslagna vyer över den flacka öppna dalgången.

9.3 Kyrkomiljöer och Finsta som vallfartsort

I området ligger Gottröra, Rimbo, Skederid och Husby-Sjuhundra kyrkomiljöer som samtliga ingår som ett bärande inslag i utpekade riksintressområden. Kyrkomiljöer med begravningsplatser är områden som behandlas i ett eget kapitel i Kulturmiljölagen. De ingår som bärande inslag i områdets historieskrivning, med betydelse för Svenska kyrkan och dess trosutövning. De utgör också platser med symbolisk betydelse och lång tradition som bl.a. sockencentrum. Dessa miljöer måste beaktas särskilt. Finsta intar en särställning genom att det är Heliga Birgittas födelseplats och den plats där hon fick sina första uppenbarelser. Under medeltid var Finsta en betydande vallfartsort.

Samtliga kyrkomiljöer har framträdande placering i landskapet och utgör landmärken med stor betydelse för upplevelsen av landskapet. Kyrkomiljöernas dominans i landskapet och som landmärken ska bestå.



Gottröra kyrka ligger invid landsvägen och invid kyrkan finns en rad spår av platsens betydelse som långvarigt sockencentrum, bl.a. två skolbyggnader och en omgivande kyrkby, samt en milsten.

9.4 Fornlämningsmiljöer

I området finns ett stort antal rika fornlämningsmiljöer, varav flera kan beskrivas som väl sammanhållna miljöer där de ingående fornlämningarna speglar funktionella samband. I det inledande avsnittet om kulturlandskapets utveckling har bronsålderns och järnålderns fornlämningsmiljöer presenterats. Kartbilderna i detta avsnitt visar tydligt hur det redan under bronsålder uppstod väl avgränsade och sammanhängande boplatsområden. Under järnålder ser vi tydligt hur grunden för de historiska byarna växte fram. Ortnamn och gravfält visar hur bebyggelselägen etablerades och att bygden var fullt etablerad redan vid denna tid. Bebyggelselägen, vägar och markanvändning så som de är idag speglar ett långvarigt bruk, med andra ord kan de sägas representera mycket sega strukturer.

Vid t.ex. Tistelkullen norr om Rimbo är det tydligt att fornlämningarna i området bildar en sammanhållen helhet där det finns funktionella samband mellan de olika fornlämningarna. Vid Tistelkullen finner vi gravar, röjningsrösen och genom fornlämningarna kan vi förstå att det finns omfattande boplatsområden inom miljön. Skärvestenshögarna ligger oftast i anslutning till boplatserna och visar hur bosättningsområdena ligger kant i kant med varandra. Det är här möjligt att se från en boplatz till närmsta granne och sedan vidare till nästa granne. Genom att söka närmaste granne framträder sammanhållna bosättningsområden som ibland framstår som avgränsade bygder. I kartbilden kan de närmast urskiljas som ringar som överlappar varandra.

Inom de utpekade och väl avgränsade fornlämningsmiljöerna är det viktigt att sambanden inom men även mellan ”närmaste grann” går att förstå och utläsa även i framtiden.

9.5 Kulturhistoriska samband

I avsnitten ovan belyses de viktigaste sambanden. De kulturhistoriska miljöerna uppvisar samband av såväl diakron (kontinuerlig) som synkron (samtida) karaktär, d.v.s. det kan handla om ett system som upprepar sig över tiden med flera likartade nämnare (ett exempel är många tiders vägar parallellt med varandra) eller det kan handla om en rad lämningar som fungerat tillsammans under en avgränsad epok. Inom kulturarvssektorn framhålls ofta vikten av att vara medveten om och att fånga båda dessa perspektiv. Sambandens karaktär och fysiska uttryck är viktiga att känna till och förstå för att det ska vara möjligt att begripa hur kulturhistoriska miljöer fungerar och på vilket sätt de är känsliga för nya inslag och förändringar. Genom god förståelse för de kulturhistoriska sambanden är det lättare att bygga vidare på och utveckla befintliga kulturhistoriska särdrag.

Exempel på både diakrona och synkrona samband finner vi inom riksintresseområdet Skederid – Husby-Sjuhundra. Området var en viktig centralplats över lång tid, vilket kommit till uttryck i monumentala gravfält och betydande bebyggelseenheter som Sätuna och Husby följt av Finsta, samt sockencentrum vilka speglar ett regionalt centrum som behållit sin ställning från 500-talet till 1400-talet. Den medeltida Birgittaepoken rymmer en rad inslag som speglar funktionella samband under en relativt begränsad historisk epok. Här ingår Finsta, bönegrottan, Skederids kyrka, Husby-Långhundra kyrka och platsens betydelse som medeltida vallfartsort.

I detta sammanhang är det viktigast att urskilja hur de fysiska uttrycken på platsen ansluter till varandra och tillsammans berättar om kulturhistoriska epoker för att nya inslag, som en väg, ska kunna integreras på bästa sätt i förhållande till områdets kulturhistoriska särdrag.

10 Framtida arkeologiska insatser

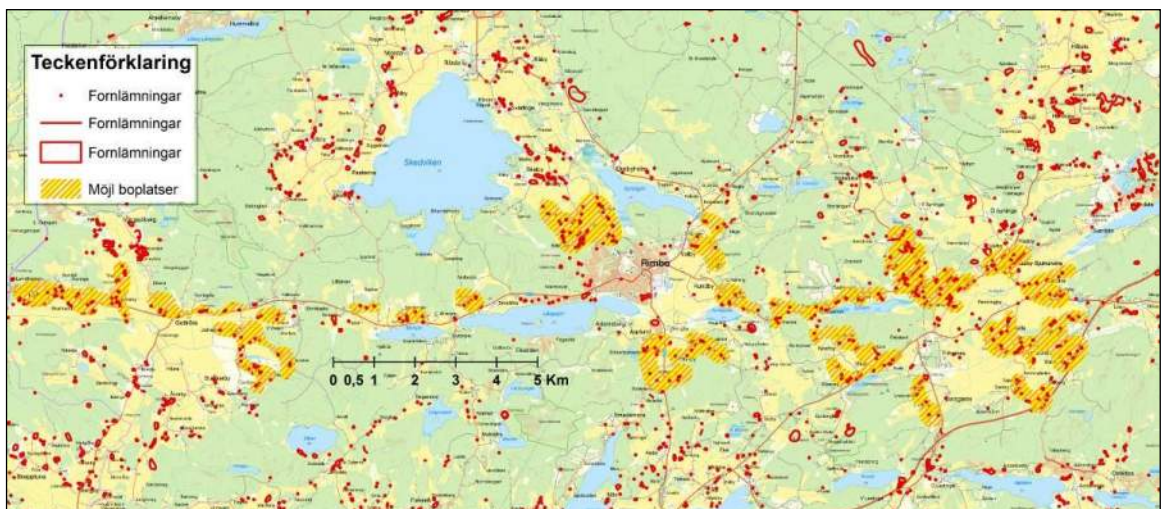
Kulturmiljölagen anger att fornlämningar är skyddade och att det i de fall de berörs av ett arbetsföretag, i detta fall en väg, så ska de undvikas alternativt undersökas.

Fornlämningar hanteras inom ett trestegssystem med 1/arkeologiska utredningar – inventering av området för att lokalisera och identifiera fornlämningar, 2/ arkeologiska förundersökningar – fornlämningens omfattning och informationspotential fastställs genom begränsade arkeologiska undersökningar, 3/arkeologiska slutundersökningar – fornlämningen grävs ut och dokumenteras. Det är länsstyrelsen som beslutar om de arkeologiska insatserna.

10.1 Potential för okända fornlämningar i området

I området finns ett stort antal fornlämningar från bronsålder och framåt. Genom erfarenhet och tidigare arkeologiska undersökningar har vi idag en relativt god bild av var det kan förväntas ytterligare fornlämningar vilka lokaliseras med utgångspunkt i kända fornlämningar, områdets topografi men även genom arkiv- och kartstudier.

Fornlämningsskildern i området anger att det kan förväntas ett stort antal förhistoriska boplatser som gett upphov till gravarna i området. Sannolikt kommer det att komma ytterligare gravar och kanske stensträngssystem, då de inte uppmärksammades vid inventeringen på 1980-talet.



Kartan visar Väg 77 från länsgränsen till Rösa trafikplats. I området finns ett stort antal kända fornlämningar, röda markeringar, och i anslutning till dessa kan det förväntas boplatser och andra fornlämningar. Områdena för möjliga boplatser har inte några exakta gränser och har bara markerats i det nu aktuella utredningsområdet.

10.2 Kostnader för arkeologiska insatser

Vid en ny vägdragning för väg 77 // breddning av väg 77 kan det framför allt förväntas nya fornlämningar i form av ett stort antal boplatser. Omfattningen av kommande arkeologiska insatser är svår att beräkna i detta skede, innan sträckningen av den nya Väg 77 är fastlagd och blir därför högst hypotetisk. Kostnaderna beror bland annat på i vilken grad arbetsföretaget resulterar i breddning av befintlig väg eller om det blir fråga om ny vägdragning.

En arkeologisk utredning av en 30 km lång vägdragning kan antas kosta mellan 300 000 och 500 000 kronor beroende på den ambitionsnivå länsstyrelsen beslutar om. Kostnader för förundersökningar och slutundersökningar kan variera kraftigt och de kostnader som här presenteras refererar till två tidigare bedömningar av kostnader för arkeologiska undersökningar, för att visa på svårigheter och tänkbara sätt att diskutera kostnader för arkeologi.

Utifrån en summering av utförda arkeologiska undersökningar har förundersökningar av bronsålders och järnålders boplatser uppskattats till 100 000 – 300 000 kr, medan slutundersökningar förväntas kosta 300 000 – 1 500 000 kr (Spijckerman 2014).

Fornlämning	Storlek	Förundersökning	Slutundersökning
Bronsåldersboplat	Liten-medel	100 000 – 300 000 kr	300 000 – 1 500 000
Järnåldersboplat	Liten	100 000 – 300 000 kr	300 000 – 1 500 000

En annan genomgång presenterar pris utifrån kvadratmeter. Kvadratmeterpriset för en förundersökning antas ligga mellan 20-80 kr/m², medan slutundersökningen ligger på 150 – 350 kr/m² (Blidmo&Björklund 2006).

Siffrorna visar ungefärliga kostnader. I avsnittet ovan presenteras områden där det kan finnas boplatser. Ett rimligt antagande är att den arkeologiska utredningen kan resultera i 10-20 boplatser av varierande omfattning.

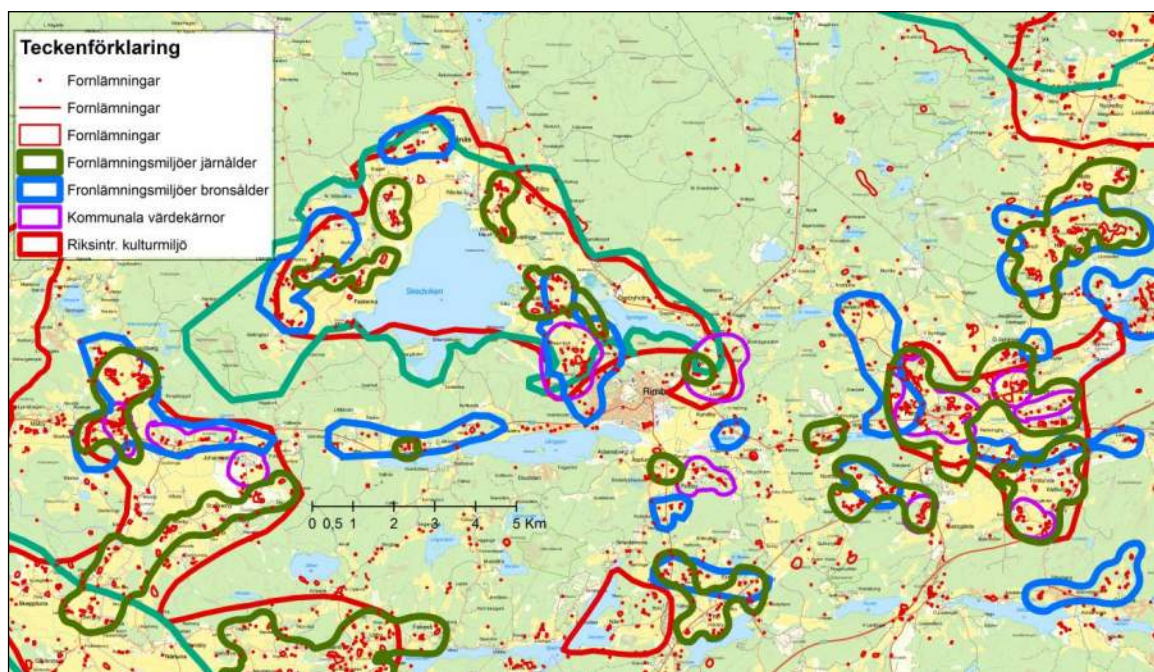
Utmed vägsträckningen finns även flera gravfält vilka riskerar att behöva undersökas. Gravfältundersökningar, i synnerhet av gravfält från yngre järnålder, är i regel kostnadskrävande och en grav med rikt benmaterial och föremål som kräver osteologisk analys och konservering kan uppskattas kosta mellan 200 000 och 300 000 att undersöka.

11 Sammantagen bild

I området finns en rad fornlämningsmiljöer och andra kulturhistoriska miljöer att ta hänsyn till. Viktiga kulturmiljöer är:

- Riksintresseområden för kulturmiljövården, beslutade av Riksantikvareämbetet
- Regionala kulturmiljöområden (RUFS 2010)
- Kommunala kulturmiljöer, vilka ingår i Norrtälje kommuns kulturminnesvårdsprogram, varav flera utgör värdekärnor inom riksintresseområden.
- Fornlämningsmiljöer från bronsålder, varav flera utgör värdekärnor inom riksintresseområden.
- Fornlämningsmiljöer från järnålder, varav flera utgör värdekärnor inom riksintresseområden.
-

Inom merparten av området sammanfaller de olika intresseområdena, t.ex. utgör Tistelkullen och Rimbo k:a med omnejd riksintresseområde, regionalt intresseområde, kommunala kulturmiljöer och viktiga fornlämningsmiljöer. Tillsammans visar dessa utpekanden på de enskilda miljöernas betydelse som viktiga kulturmiljöer.



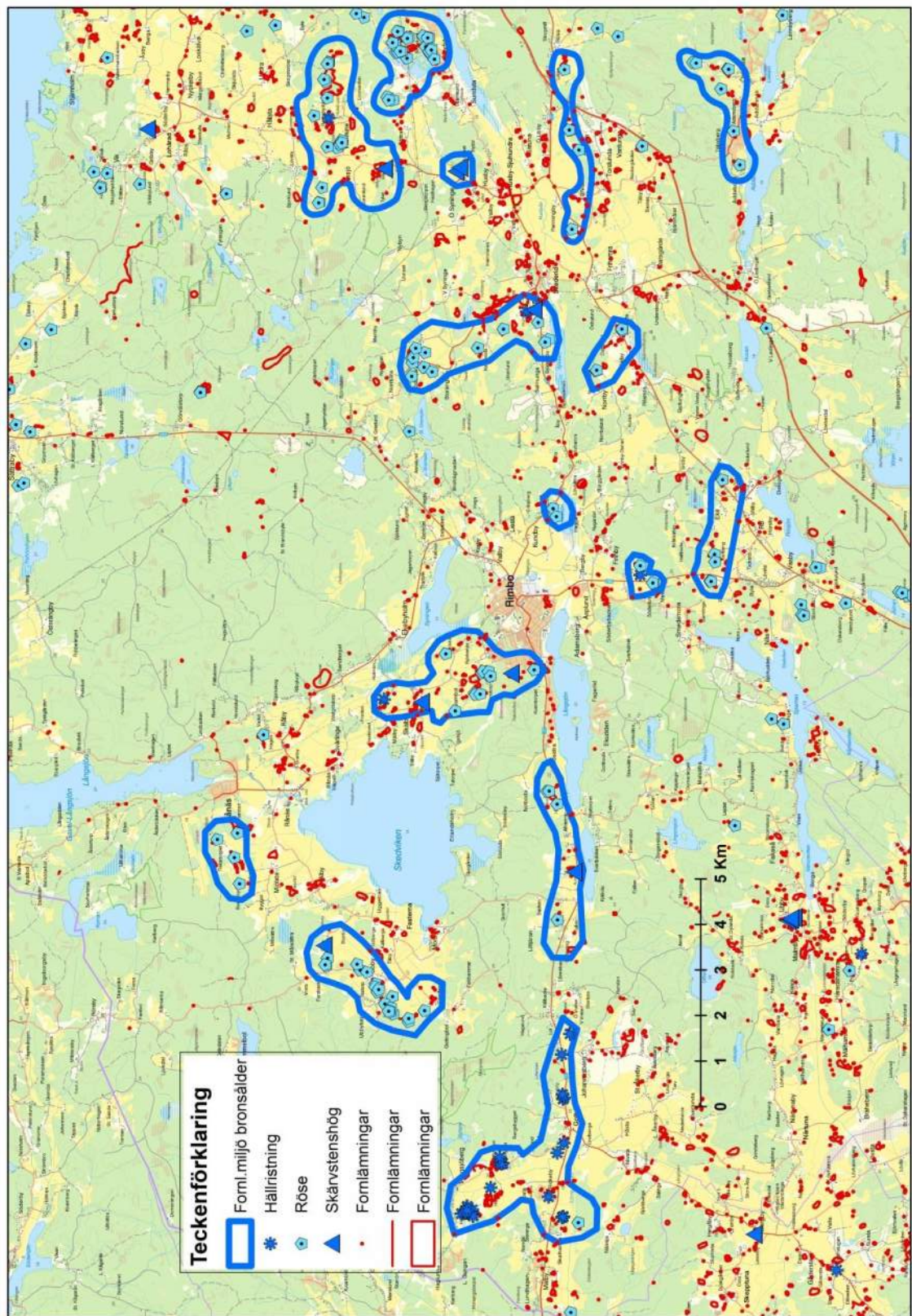
Kartan visar Väg 77 från länsgränsen till Rösa trafikplats samt flera av de olika kulturmiljöintressen som kan utläsas i området. Till detta kommer även riksintresseområden och ett regionalt kulturmiljöområde som bl.a. grundar sig på här utpekade fornlämningsmiljöer. Områden med möjliga fornlämningar har endast noterats utmed de studerade vägsträckningarna.

12 Referenser

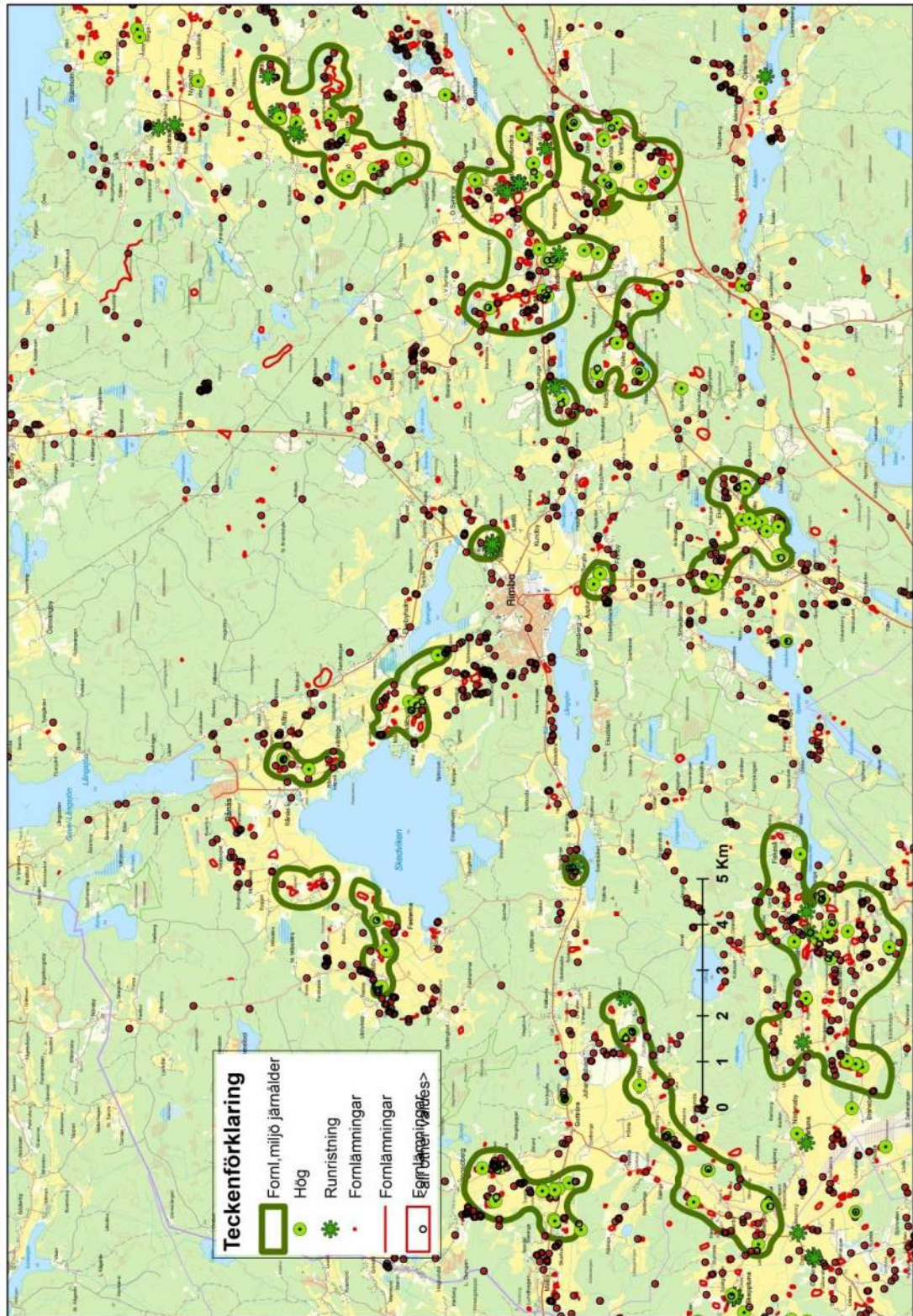
Blidmo, R & Björklund, S 2006. Pryssgården, bedömning av kostnader för arkeologiska undersökningar som underlag för detaljplaneläggning av området. Arkeologikonsult, rapport 2006:2106.

Spijkerman, I. 2014. Samrådshandling, Väg 218 och 782, Förbifart Trosa, Trosa kommun, Södermanlands län. Kulturarvsanalys, 2014-02-10, reviderad 2014-04-04. Trafikverket.

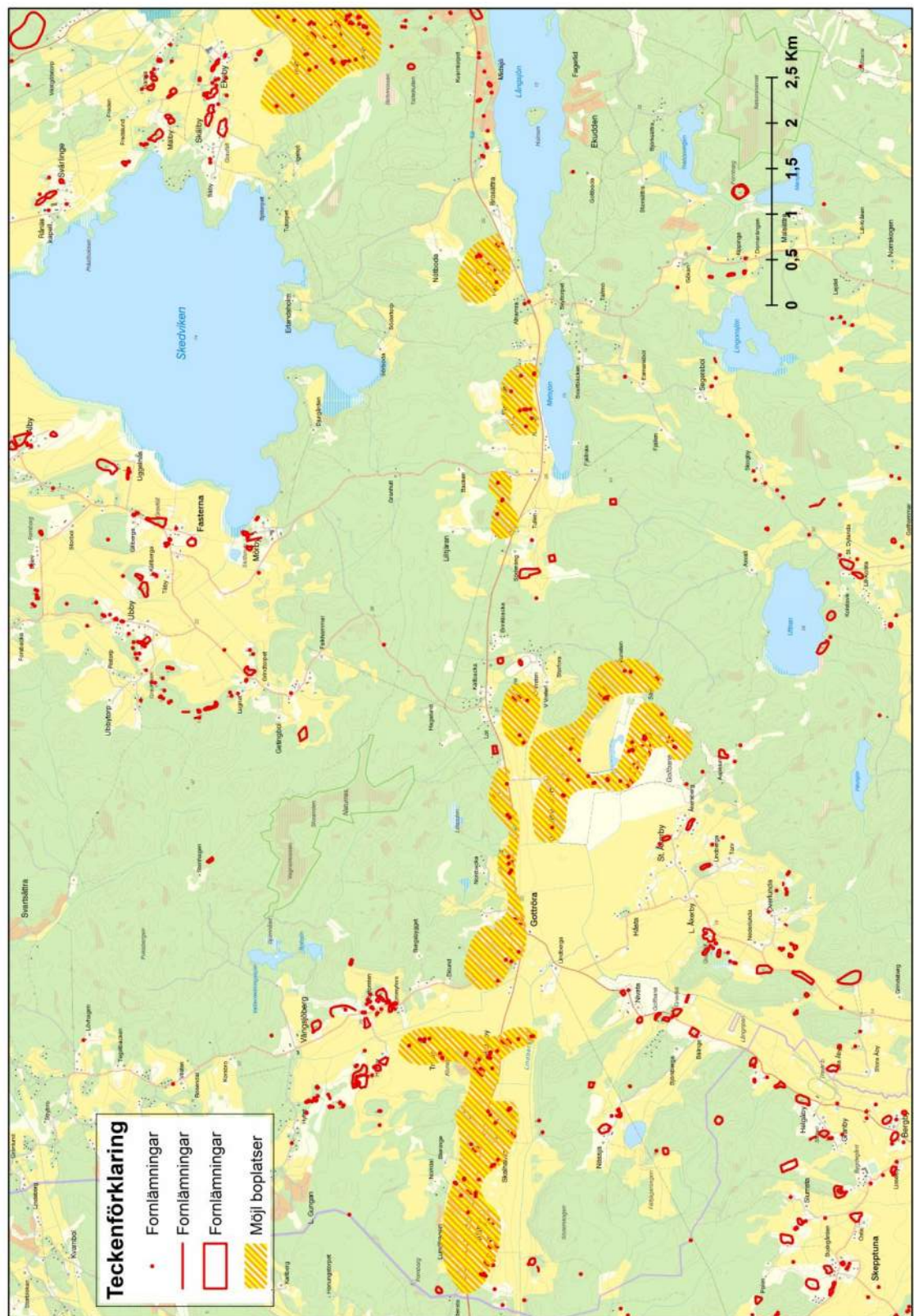
Bilaga 1 - kartor



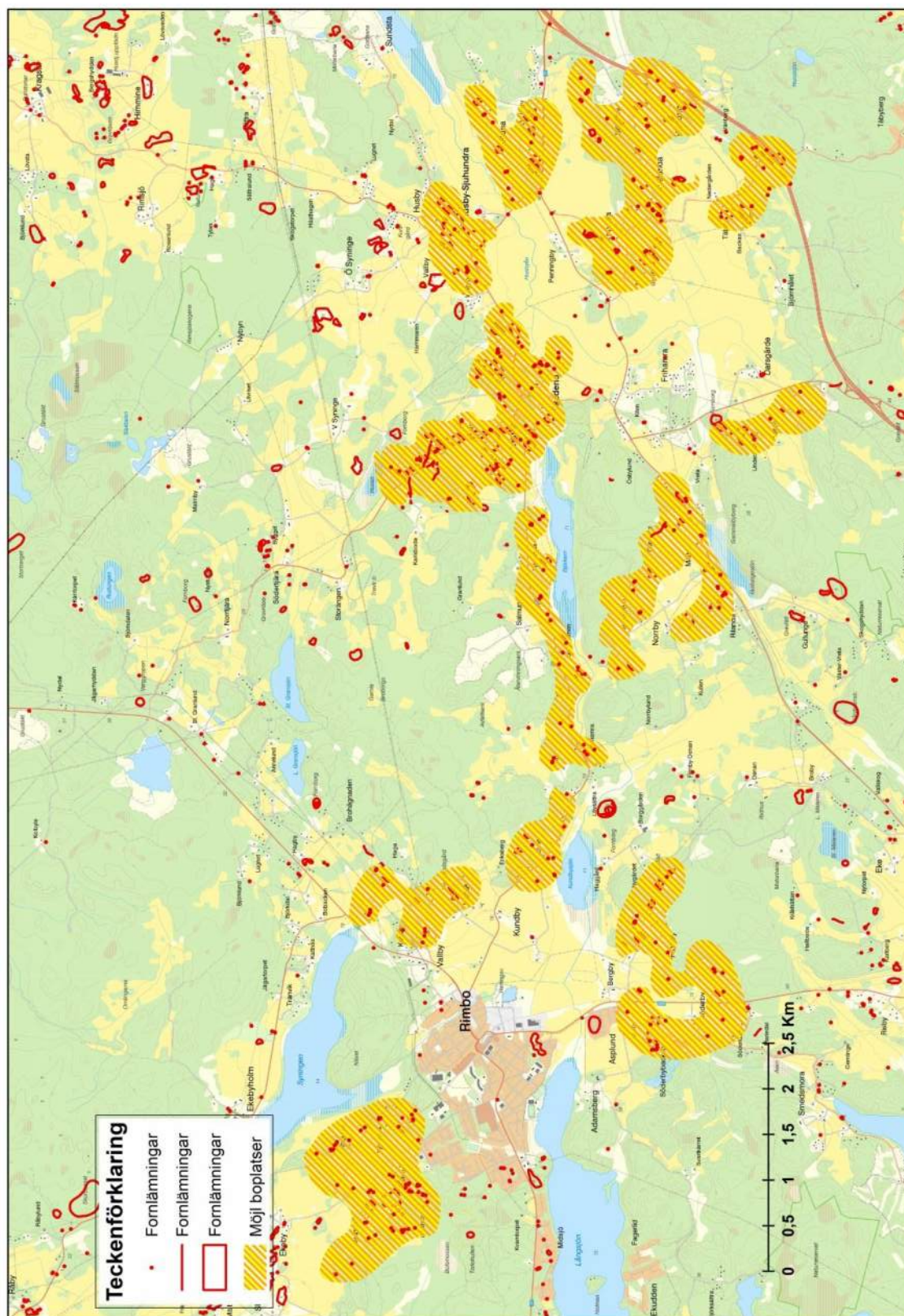
Fornlämningsmiljöer bronsålder



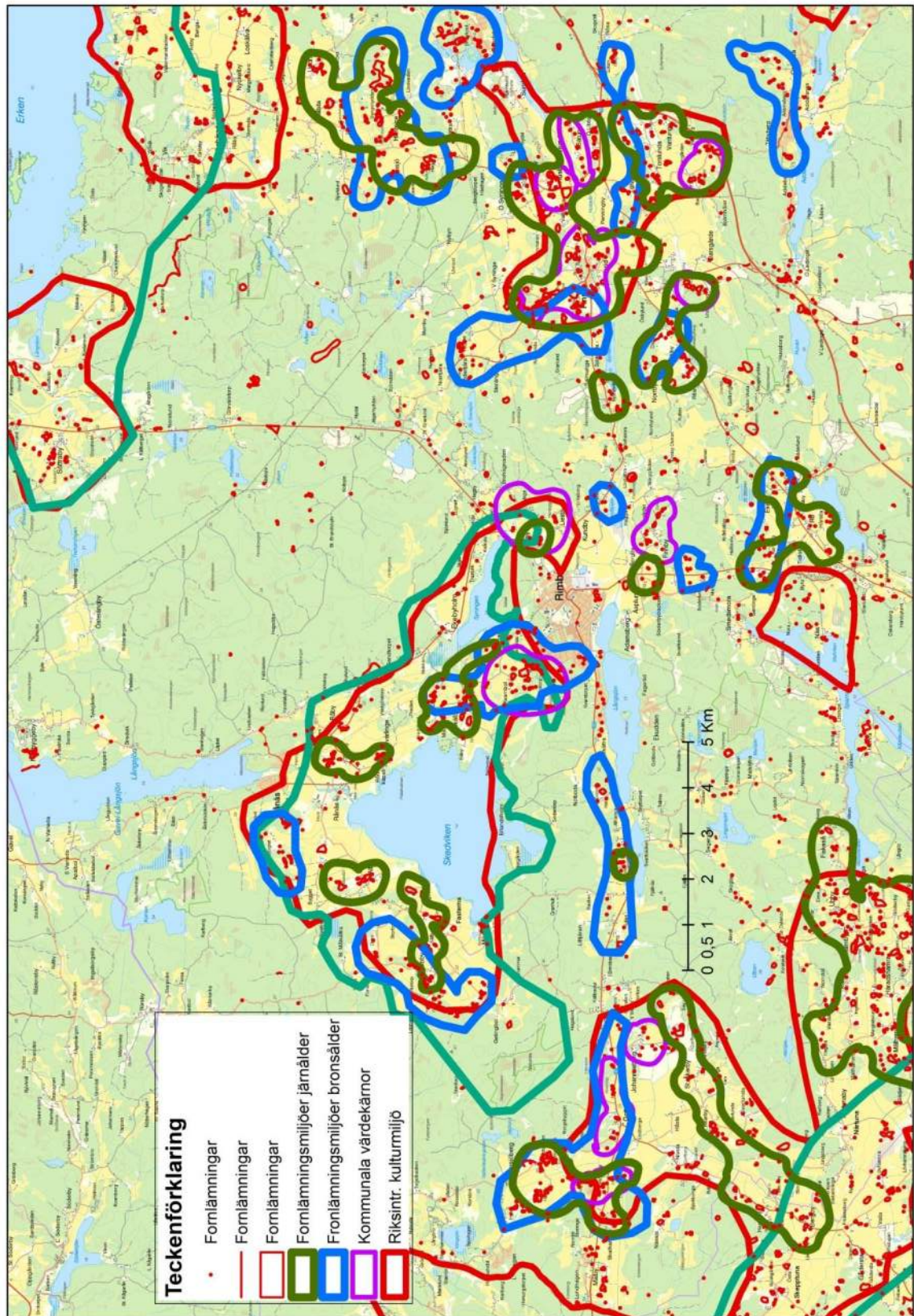
Fornlämningsmiljöer järnålder



Möjliga boplatser – västra delen



Möjliga boplatser – östra delen



Samlade kulturmiljövärden



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 77 delen länsgränsen - Rösa

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2015-03-13 (rev 2015-06-18)

Projektnummer: 107256



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg 77 delen länsgränsen – Rösa, Vägplan, val av lokaliseringsalternativ

Dokument-ID: 0C110001

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2015-03-13 (rev 2015-06-18)

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Version: Samrådshandling

Kontaktperson: Christina Eklöf

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
3. SAMRÅDSKRETS	5
4. SAMRÅD	5
4.1. Samråd i förstudieskedet	5
4.2. Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.2.1. Samrådsmöten	5
4.2.2. Yttrande	6
4.3. Samråd med berörd kommun	7
4.3.1. Samrådsmöten	7
4.3.2. Yttrande	8
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
4.4.1. Samrådsmöten	9
4.4.2. Inkomna synpunkter från övriga myndigheter	10
4.4.3. Inkomna synpunkter från föreningar och organisationer	13
4.4.4. Samrådsmöten	19
4.4.5. Inkomna synpunkter	19
5. BILAGOR	28
6. ÖVRIGT UNDERLAG	28

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

1. Sammanfattning

Denna redogörelse sammanfattar det löpande samråd som skett i projektet Väg 77 Länsgränsen-Rösa under skedet att ta fram en samrådshandling för val av alternativ.

Samrådsmöten har genomförts vid tre tillfällen i Finsta, Rimbo och Gottröra. Dessutom hölls ett torgmöte i Rimbo i form av ett "öppet hus". Intresset var mycket stort och totalt deltog närmare 600 personer vid de fyra tillfällena. Vidare har separata samrådsmöten hållits med länsstyrelsen i Stockholms län, Norrtälje kommun, Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting samt Lantbrukarnas riksförbund.

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

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

Många synpunkter har inkommit som berör delsträckorna där väg 77 passerar samhällena Gottröra, Rimbo och Finsta. Vid Gottröra motsätter sig många förbifartsalternativet då det skulle innebära att vägen tar jordbruksmark i anspråk samtidigt som den skulle inkräkta på Gottröraslättens kulturlandskap. I de inkomna synpunkterna som berör Finsta motsätter sig många förbifartsalternativen då den södra förbifarten skulle inkräkta på högklassig jordbruksmark och gå i närheten av Skederids kyrka och den norra förbifarten skulle gå i närheten av Heliga Birgittas bönegrotta.

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

Många pekar på förutsättningar och konsekvenser som redan beskrivs i samrådshandlingen. I vissa fall har dock ny information framkommit vilket medfört att handlingen har uppdaterats efter samrådet. På ett antal sträckor har dessutom korridoren breddats till följd

av samrådssynpunkterna. På så sätt bibehålls flexibiliteten i nästa skede när väglinjen ska optimeras inom korridoren.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

En aktuell planläggningsbeskrivning för detta projekt finns på projektets hemsida www.trafikverket.se/vag77.

3. Samrådskrets

Allmänheten har bjudits in till samråd via information i Norrtälje tidning, Trafikverkets hemsida, Post och Inrikes samt informationsblad som delats ut till boende och verksamma i Norrtälje kommun. Dessutom har särskild inbjudan sänts till myndigheter och organisationer som bedömts kunna bli berörda av projektet. Inbjudan samt sändlista framgår av Bilaga 1.

4. Samråd

4.1. Samråd i förstudieskedet

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

4.2. Samråd med berörd länsstyrelse

4.2.1. Samrådsmöten

Ett avgränsat samråd har hållits med länsstyrelsen i Stockholms län den 9 oktober 2014. Samrådsmötet dokumenterades med minnesanteckningar, se Bilaga 3. I detta avsnitt presenteras en sammanfattning av synpunkterna som framkom vid mötet. Vid samrådet närvarade representanter från Trafikverket, COWI, Norrtälje kommun och länsstyrelsen.

Den 5 mars 2015 hölls ett avstämningsmöte med länsstyrelsen inför deras yttrande. Länsstyrelsen har dessutom deltagit vid referensgruppsmöten.

Länsstyrelsen har bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. De aspekter som kan antas få en betydande miljöpåverkan är natur- och kulturmiljön, friluftslivet, vattenkvaliteten, landskapsbilden, klimat, hälsan och miljön för människor med avseende på buller, risk och säkerhet samt barriäreffekter för både människor och djur. Nedan framförs de synpunkter som länsstyrelsen hade på främst miljöaspekterna.

Länsstyrelsen påpekade att det finns observation av större vattensalamander vid Stortjärnan norr om Metsjön. Just vid Metsjön finns ett flertal fridlysta arter och länsstyrelsen planerar att införa ett naturreservat för ängs- och hagmarker vid Stortjärnan. Vattensalamander kan i övrigt förekomma vid småvatten och dammar. För de alternativa sträckningar som innebär en bro över Långsjön måste strandskyddet tas i beaktande.

Utredningsområdet vid Kundbysjön utgör en nyckelbiotop och det finns observationer av utter inom området.

Vid Finsta påverkas naturmiljön mest av det norra alternativet. I Husbyån finns det utplanterad havsöring och vägdragningen påverkar även ett ridhus och ett motionsspår.

Flera markavvattningsföretag berörs inom utredningsområdet. Långsjön har dålig kemisk och ekologisk status enligt VatteninformationsSystem Sverige (VISS).

4.2.2. Yttrande

Länsstyrelsen har i sitt yttrande (bilaga 9) gjort en samlad bedömning om vilken vägdragning som bör väljas för en ny väg 77. I den samlade bedömningen har Länsstyrelsen utgått från miljöbalken, kapitel 2-4 och kapitel 5 3§, och även Kulturmiljölagen. Med dessa bestämmelser poängteras vikten att i största möjliga mån skydda från ingrepp i brukningsvärd jordbruksmark, skydda områden med höga natur- och kulturvärden, samt att skydda fornlämningar.

Med det som bakgrund har Länsstyrelsen inget att invända mot åtgärderna i befintlig vägsträckning. Förbifarten söder om Gottröra anser de medföra en olägenhet för jordbruket som inte uppvägs av nyttan med en förbifart. I Rimbo anser Länsstyrelsen att förbifartssträckningarna behöver utredas vidare för att rätt beslut om vägsträcka ska tas. Norr om Rimbo finns ett flertal kända fornlämningar och söder om Rimbo finns brukningsvärd jordbruksmark, dessa behöver särskilt beaktas vid val av vägsträckning. Det har dock inte gjorts någon arkeologisk utredning och i underlaget framgår inte hur vägsträckningen kan lokaliseras för att minimera intrånget på jordbruket.

Även vid Finsta behövs vidare utredning för alternativ 6.1 och 6.2 för valet av optimal vägsträckning. Redan nu anser Länsstyrelsen att alternativ 6.3 kan avfärdas på grund av intrånget på kulturmiljöintresset den vägsträckningen skulle innebära.

Kulturmiljön i utredningsområdet innehåller tre områden som är utpekade som riksintressen för kulturmiljövården, Gottröra Sockencentra, området norr om Rimbo samt området vid Skederid och Husby-Sjuhundra sockencentra. Riksintressena innefattar bland

annat dalgångsbygden vid Gottröra med det äldre vägnätet, fornlämningsmiljöer från bronsåldern vid Rimbo samt platser med stark koppling till Heliga Birgitta vid Finsta. Dessa riksintressen medför att en arkeologisk undersökning behöver göras, helst innan val av korridor. Utifrån undersökningen behöver även en analys göras som fastställer vad som ska undvikas för att ta hänsyn till kulturmiljön, vilken typ av hänsynstagande som krävs samt var vägen kan förläggas och gestaltas så att inga avgörande värden går förlorade.

Vad det gäller de alternativa vägsträckningarnas påverkan på jordbruket så framgår det inte tydligt av samrådshandlingen skillnaden i påverkan som de olika alternativen medför. I samrådshandlingen behöver det förtydligas vilka konsekvenser de olika sträckningarna får för jordbruksintresset anser Länsstyrelsen.

Naturmiljön och skogarnas värden har underskattats i samrådshandlingen anser Länsstyrelsen. Detta kommer till uttryck i bedömningen av Finsta där konsekvenserna på naturmiljön bedömts som relativt små och ingen större skillnad mellan alternativen finns. Även de skogliga miljöerna norr om Rimbo, som bland annat innehåller en skyddsvärd svampflora med flera rödlistade svampar, har underskattats i bedömningen. Strandängarna söder om Kundbysjön är en betesplats och därmed av högt värde för fågellivet, en ny väg inom det området kräver fördjupade utredningar kring effekterna på växt- och djurlivet för att om möjligt hitta en mer optimal utformning och sträckning.

Vad det gäller risk och säkerhet delar Länsstyrelsen Trafikverkets uppfattning att den generella risken med transporter av farligt gods genom området är förhållandevis låg. Den förhöjda risknivån där vägen passerar tätorterna och framförallt Rimbo medför att ur denna aspekt så är vägsträckningar som leder trafiken utanför Rimbo att föredra. Länsstyrelsen anser att riskanalyserna behöver uppdateras innan beslut om ny vägdragning fattas. Aktuell statistik finns hos Trafikanalys och denna bör tas i beaktande för att se om det kan komma att påverka valet av sträckning. Även vid vägutformningen är det viktigt att ha med aktuell riskanalys för att identifiera eventuella skyddsåtgärder för människors hälsa och säkerhet samt miljö.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet. Det kommer att göras en arkeologisk utredning, en fördjupad naturvärdesinventering och jordbruksaspekterna kommer att analyseras utförligare under sommaren och/eller hösten 2015. Vid Finsta kommer korridoren för alternativ 6.2 att utökas för att bättre kunna anpassa vägens lokalisering med hänsyn till jordbruket. Samrådshandlingen kommer att uppdateras under aktuella avsnitt med resultaten från dessa undersökningar och den utökade korridoren vid Finsta. Bedömningarna av naturmiljön kommer även att ses över utifrån nuvarande underlag. Riskanalysen har redan uppdaterats.

4.3. Samråd med berörd kommun

4.3.1. Samrådsmöten

Kommunen har varit löpande varit delaktiga i projektet och tjänstemän från kommunen har deltagit vid projekt-, referensgrupps- och samrådsmöten. Kommunen har under hela processen bidragit med information till projektet. Därför har inget separat samrådsmöte hållits med kommunen.

En presentation av projektet och dess slutsatser hölls för kommunstyrelsen i Norrtälje kommun den 28 januari 2015. Vid mötet gavs möjlighet för politikerna att ställa frågor om projektet.

4.3.2. Yttrande

Kommunstyrelsen vill med sitt yttrande (bilaga 8) påpeka vikten av att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 77 och detta kräver steg-4 åtgärder mellan Rimbo och Rösa anser de. Särskilt i Rimbo kräver situationen med höga trafikflöden genom tätorten att vägen förläggs som en förbifart. Kommunen anser att de norra alternativen är att föredra då de kostar mindre och uppvisar bättre samhällsekonomiska effekter samtidigt som de tillåter Rimbo att växa och utvecklas med nya bostäder och verksamheter. De södra förbifarterna har problemet att de kan komma att försvåra en eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan till Rimbo. Generellt anser kommunen att de norra förbifarterna på ett bättre sätt skulle bidra till Rimbos utveckling. De skulle kunna förbättra tillgängligheten till målpunkter inom Rimbo och ger samtidigt en bättre möjlighet att lösa korsningen med väg 280. Samtidigt måste tillgången till rekreatiomsområdet norr om Rimbo beaktas i planeringen av en nordlig förbifart.

Oavsett val av vägsträckning för väg 77 anser kommunen att Trafikverket bör åtgärda situationen med väg 280. Delen av väg 77 genom Rimbo som utgörs av väg 280 är hårt trafikerad och en lösning skulle kunna vara att låta väg 280 gå i en östlig förbifart runt Rimbo.

Vid Finsta anser kommunen att den södra förbifarten är att föredra då den ger störst restidsvinster och uppvisar bäst samhällsekonomisk lönsamhet. Även i Finsta utgör den nuvarande dragningen av väg 77 en barriär. För att vägen genomgående ska vara utformad för en hastighet som speglar vägens status som riksintresseklassad anser kommunen att den även vid Gottröra ska gå som en förbifart. Både vid Finsta och Gottröra ser de också helst att det skapas busshållplatser vid förbifarterna som görs tillgängliga med gång- och cykelvägar samt förses med pendlarparkeringar.

Vad det gäller vägens standard ser kommunen helst att referenshastigheten blir 100 km/tim. Den regionala kopplingen för området skulle förbättras och vägen är redan idag viktig för arbetspendlingen till bland annat Arlanda och Uppsala.

Eftersom Rimbos möjlighet till utveckling beror mycket på beslutet om dragningen för väg 77 är det bekymmersamt med den nuvarande osäkerheten om dragningen. Kommunen anser att en kommande vägutredning ska etappindelas för att lösa markanvändningsfrågorna. En etappindelning ser de helst i följande prioriteringsordning:

- Den övergripande tidsplanen med byggstart 2018 och vägöppning 2021 behålls.
- En förbifart norr om Rimbo utförs som första etapp i projektet.
- Som andra etapp utförs sträckan Rimbo-Rösa.
- Vägens standard ska tillåta referenshastighet 100 km/tim.
- Länsväg 280 ska gå som en östlig förbifart förbi Rimbo.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet. Väg 280 ingår inte i projektet men en framtida förbifart öster om Rimbo går att åstadkomma oavsett val av sträckning för väg 77 vid Rimbo. Vad det gäller referenshastighet har en känslighetsanalys gjorts för att undersöka möjligheten att göra vissa sträckor till mötesfri landsväg med referenshastighet 100 km/tim.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöten har hållits med Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, och Lantbrukarnas riksförbund. Dessutom skickades inbjudan till samråd som Trafikverket ut till ett flertal myndigheter och organisationer som berörs av projektet eller som har intresse i projektet. Inbjudan samt sändlista framgår av Bilaga 1. De synpunkter som har kommit in från dessa organisationer och myndigheter redovisas i detta avsnitt.

4.4.1. Samrådsmöten

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Ett samrådsmöte hölls med Trafikförvaltningen den 17 oktober 2014. Samrådsmötet dokumenterades med minnesanteckningar, se Bilaga 4. I detta avsnitt presenteras en sammanfattning av synpunkterna som framkom vid mötet. Förutom representanter från Trafikförvaltningen fanns personer från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun med.

Vid samrådet diskuterades planerna på en eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan till Rimbo från Östra station. Vid Rimbo skulle det innebära att Roslagsbanan korsar väg 280 som behöver flyttas till ett nytt läge. Samtliga alternativa sträckningar av väg 77 måste därför vara kompatibla med en framtida flytt av väg 280. För ett av de korridoralternativ som går söder om Rimbo är det viktigt att säkerställa korsning med järnväg.

Busslinje 677 med målpunkterna Norrtälje, Rimbo och Uppsala finns med i stomnässtrategin och Trafikförvaltningen gärna ser att det finns möjlighet att gå och cykla till busshållplatserna.

Lantbrukarnas riksförbund

Ett samrådsmöte hölls med Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) hölls den 5 november 2014 med representanter från Trafikverket, COWI och LRF. Samrådsmötet dokumenterades med minnesanteckningar, se Bilaga 5. I detta avsnitt presenteras en sammanfattning av synpunkterna som framkom vid mötet.

Vissa av de nya sträckningarna skär över jordbruksmark vilket avdelar markerna och försvårar möjligheterna att bedriva ett rationellt jordbruk. LRF ställde frågan om Trafikverket hjälper till vid markbyten till följd av detta. Vanligtvis gör inte Trafikverket det men förslagsvis deltar markförhandlare från Trafikverket på kommande samrådsmöte för att kunna diskutera sådana frågor.

Synpunkter som framfördes var bland annat att det alternativ som går söder om Rimbo vid Adamsberg kan påverka kulturmiljön och de alternativ som går norr om Rimbo hamnar nära befintlig bebyggelse. Nuvarande placering av trafiksäkerhetskameror ifrågasattes.

Husbyån har svämmat över vid flera tillfällen när det varit kraftig vårflod, detta är en risk som bör inkluderas i utredningen.

Ett förslag till en ny vägsträckning framfördes. Denna sträckning innebär att vägen går i ny sträckning från norra förbifarten förbi Rimbo, norr om Salmunge och ansluter till förbifarten norr om Finsta.

Angående vägsektionen som redovisades undrade man om det är möjligt med en bredare vägren för att förbättra framkomligheten för jordbruksfordon. Eventuella vägräcken bör placeras så nära som möjligt mot dikeskanten.

Vidare diskuterades om det kommer sättas upp viltstängsel samt om det är möjligt att sänka högsta tillåtna axeltryck som en åtgärd för att få bort den tunga trafiken.

4.4.2. Inkomna synpunkter från övriga myndigheter

Totalt har nio skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från övriga myndigheter. Nedan redovisas en sammanfattning av synpunkterna samt Trafikverkets kommentarer till dessa.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har inget att invända mot någon av de föreslagna sträckningarna utan förutsätter att utförandet sker enligt gällande föreskrifter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet.

Fortifikationsverket

Fortifikationsverket meddelar att de inte har något att erinra mot någon av de föreslagna vägkorridorerna. Gällande bedömning av konsekvenser med avseende på totalförsvarets verksamhet hänvisas till Försvarsmakten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet.

Luftfartsverket

Väg 77, delen Rimbo och västerut, ligger inom skyddsområdet för en av Luftfartsverkets radarstationer. Detta gäller för befintlig sträckning såväl som föreslagna nya sträckningar. Radarstationen är ett skyddsobjekt och dess position får enligt lag inte avslöjas eller avbildas på kartor. Luftfartsverket vill att projektansvarig kontaktar radaransvarig Richard Gould i god tid innan vägbygget så att förberedande åtgärder mot driftstopp på radarn kan vidtas.

Vidare vill de att alla hinder högre än 20 meter längs väg 77, permanenta och tillfälliga, anmäls minst tre månader innan byggstart. Luftfartsverket har inte analyserat om planerade förändringar av väg 77 ger konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser. Berörda flygplatser ska alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i ett projekt eller om flygplatser av annan anledning misstänks kunna bli påverkade.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit till sig synpunkterna och informationen kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Polisen i Roslagen

För att förbättra befintlig vägsträckning ser polisen helst att vägen görs om till en 2+1-väg med mötesåtskillnad. Föreslagen förbättring med mitträfflor är också en förbättring men med tanke på den höga andelen tung trafik ser de helst en 2+1-väg.

Trafikverkets kommentar:

I Trafikverkets ställningstagande efter förstudien beslutas att en tvåfältsväg med referenshastighet 80 km/tim ska studeras vidare. Dock har en känslighetsanalys gjorts för att undersöka möjligheten att göra vissa sträckor till mötesfri landsväg.

Post och telestyrelsen (PTS)

PTS har inga synpunkter på planen så länge den inte innebär uppförande av vindkraftverk vilket kan påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet.

SMHI

SMHI har lämnat ett yttrande som berör hydrologi och meteorologi. Vid samhällsplanering bör hänsyn tas till det framtida klimatet med förväntningar om en ökad medeltemperatur och ökade nederbördsmängder. En stigande havsnivå är också att vänta som dock delvis kompenseras av landhöjningen. SMHI hänvisar till Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning som samlar in och tillgängliggör kunskap kring klimatanpassning samt klimatanalys för Uppsala län (2013). Ur bullersynpunkt anser de att vägen med fördel dras i befintlig sträckning så att inga nya områden störs av buller. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras. För att utreda om den nya vägen innebär en miljövinster anser SMHI att en emissionsinventering bör göras. I inventeringen bör det framgå storleken på utsläppen av växthusgaser (koldioxid m.m.) samt luftföroreningar (kväveoxider, partiklar m.m.). Vidare rekommenderas att vägen byggs så att det underlättas för kollektivtrafiksresenärer och cyklister. Busshållplatser bör förläggas så att det är enkelt att ta sig till dessa och cykelbanor bör byggas så att cykeln utgör ett alternativ till att ta bilen.

Vägens utformning och läge bör ta hänsyn till dagens översvämningssrisk såväl som den framtida. Passager över vattendrag bör utformas omsorgsfullt för att inte påverka de naturliga hydrologiska förhållandena.

Trafikverkets kommentar:

Påverkan på klimatet, buller samt emissioner har studerats och ingår i samrådshandlingens konsekvensbedömning. Analyserna är dock anpassade till det tidiga skede projektet är i och fokus ligger på alternativskiljande aspekter. I senare skede kommer analyserna fördjupas i den miljökonsekvensbeskrivning som då ska tas fram. SMHI:s synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Statens geotekniska institut (SGI)

Vad det gäller de geotekniska frågorna med dess konsekvenser och behov av åtgärder är dessa väl beskrivna i samrådshandlingen menar SGI. Av de verksamheter som har räknats upp som gett upphov till förorenad mark kan Rimbotvätten kräva en omfattande efterbehandling av klorerade alifater som kan ha spritt sig djupt ner i marken. Vidare kan vägsträckningen i Finsta som går tvärs isälvsavlagringen komma att kräva

grundvattenskydd. Gällande det fortsatta arbetet bör kompletterande geotekniska undersökningar genomföras när det har beslutats om vägsträcka. SGI anser att detta bör skrivas med i kapitel 9 i handlingen.

Trafikverkets kommentar:

Risken för förorenad mark är noterad och i kommande skeden får undersökningar utvisa omfattningen och behov av åtgärder. Grundvattenskydd kommer att behövas genom isälvsavlagringen vid Finsta och även andra platser.

Kapitel 9, Fortsatt arbete, har efter samrådet kompletterats med geotekniska undersökningar.

Stockholms hamnar

Med anledning av de stora godsmängderna som hanteras idag i hamnen i Kapellskär, som dessutom förväntas öka p.g.a. ökade bunkerkostnader bl.a., ser Stockholms hamnar det som mycket angeläget att kapaciteten och trafiksäkerheten förbättras på väg 77. Stockholms hamnar välkomnar ombyggnationer och en effektiv och skyndsam hantering av ärendet, vad det gäller lokalisering har de inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra mot något av förslagen. För information kring framtida planer för stamnätet för el hänvisas till Perspektivplan 2025.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen ser generellt att alternativen med befintlig sträckning är mest fördelaktiga ur kollektivtrafiksynpunkt. Stombusslinje 677 måste även fortsättningsvis kunna trafikera Rimbo och Finsta centralt, den fungerar lokalt som skolbuss bl.a. Buss 677 skulle eventuellt kunna gå enligt alternativ 4.2.

Trafikförvaltningen har tidigare påpekat vikten av att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Detta är särskilt viktigt att beakta om biltrafiken ges en snabbare förbindelse mellan Rimbo, Gottröra och Finsta. Val av vägkorridor ger stora konsekvenser för busstrafiken och detta får inte glömmas. I samrådshandlingen saknas en jämförelse mellan trafikslagets konkurrenskraft. För bedömningen av projektmålet "Förbindelsen ska ge goda förutsättningar för ett utökat resande med kollektivtrafik" ser trafikförvaltningen gärna att en restidsjämförelse mellan de olika trafikslagen görs. Restiden för biltrafiken och busstrafiken bör jämföras genom att mäta faktisk restid samt restidskvoter för de olika alternativen.

Vad det gäller de uppskattade trafikmängderna för år 2030 saknar trafikförvaltningen ett resonemang kring möjligheten att flytta resor från bil- till kollektivtrafik eller att minska resbehovet. En redogörelse för steg 1 & 2-åtgärderna som var en del av förstudien saknas. Vad det gäller steg 3-åtgärder saknas åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet med avseende på framkomligheten. För de centrala korsningar i Rimbo där kapacitetsproblem

har konstaterats skulle det kunna diskuteras åtgärder som signalprioritering för kollektivtrafiken eller kollektivkörfält t.ex.

Ett av projektmålen lyder "Förbindelsen ska ha en god tillgänglighet och framkomlighet för pendlingstrafiken". Med pendlingstrafik avses personbilstrafiken och Trafikförvaltningen anser att detta är en bättre term att använda eftersom pendlingen även består av kollektivtrafik.

Om något av de norra förbifartsalternativen förbi Rimbo blir aktuellt innebär detta att vägsträckningen krockar med en bussdepå som Trafikförvaltningens entreprenör utnyttjar. Trafikförvaltningen kommer även fortsättningsvis behöva en sådan depå och Norrtälje kommun behöver ordna en ersättningsplats om något av de norra alternativen blir aktuella. Ersättningsdepåns plats behöver stämmas av med Trafikförvaltningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har noterat att Trafikförvaltningen anser att alternativen med befintlig sträckning är mest gynnsamma ur trafikeringssynpunkt för busstrafiken. Den förutsättningen ingår i konsekvensbedömningen av alternativen ur kollektivtrafiksynpunkt.

Projektets bedömning är att de åtgärder som föreslås gynnar både biltrafik och busstrafik. Framkomlighetsåtgärder längs befintlig sträckning ger förbättrade restider även för busstrafiken. Specifika åtgärder riktade mot busstrafik, exempelvis signalprioritering och kollektivtrafikkörfält, bedöms inte motiverade då projektmålen riktar sig mot både kollektiv-, bil- och godstrafik. I de fall nya sträckningar föreslås och busstrafiken går kvar längs den gamla vägen gynnas busstrafiken på så sätt att trafiken avlastas vilket ger bättre framkomlighet i korsningar m.m. I samrådshandlingen föreslås vidare förbättrade och säkrare busshållplatser och ökad tillgänglighet till dessa samt cykelparkeringar i anslutning till hållplatser. Sammantaget bedöms dessa åtgärder öka kollektivtrafikens attraktivitet. Trafikverket ser även behov av att förbättra kopplingen mellan pendlarparkeringen vid trafikplats Rösa och hållplatserna på vardera sidan av bron över motorvägen. Det bidrar till att göra kollektivtrafikresandet mer attraktivt.

Eftersom steg 1 och steg 2-åtgärder inte behandlas i detta skede berörs inte dessa i samrådshandlingen utan istället hänvisas till förstudien för mer information.

Trafikverket håller med om att formuleringen "pendlingstrafik" är otydlig avseende vilka trafikslag som ingår. Bedömningen av projektmålsuppfyllelse har baserats på pendlingstrafik med personbil eftersom kollektivtrafik ingår i ett annat projektmål. Trafikverket överväger om projektmålet ska ändras till nästa skede av projektet för att öka tydligheten.

Avseende bussdepån har Norrtälje kommun meddelat att de kommer att ordna en ny plats om något av de norra förbifartsalternativen blir aktuellt.

4.4.3. Inkomna synpunkter från föreningar och organisationer

Totalt har elva skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från föreningar och organisationer. Nedan redovisas en sammanfattning av synpunkterna samt Trafikverkets kommentarer till dessa.

Arbetsgruppen Riksintresset AB82

Arbetsgruppen motsätter sig starkt vägdragningen söder om Finsta då den skulle utgöra ett ingrepp på riksintresseområdet som bl.a. innefattar de två kyrkorna från 1100- och 1200-talet. Fladen skulle bli sönderstyckad samtidigt som marken, som bl.a. utgörs av forntida vattenvägar, skulle kräva påtagliga vägbankar. Arbetsgruppen undrar hur Trafikverket har gjort de samhällsekonomiska värderingarna och de delar inte Trafikverkets bedömningar av kulturmiljövärdena. Då arbetsgruppen anser att både det norra och det södra förbifartsalternativet avviker från direktivet att i så hög grad som möjligt följa nuvarande vägsträckning, ser de helst att nuvarande vägsträckning med hastighetsbegränsning väljs. Den tunga trafiken måste underordna sig miljön samt lokalbefolkningens behov av väg 77 som lokalväg.

Trafikverkets kommentar:

De negativa konsekvenser för kulturmiljön och riksintresset som förbifarterna norr och söder om Finsta innebär är beskrivna i samrådshandlingen och ingår i konsekvensbedömningen och utvärderingen av alternativen. I den samhällsekonomiska kalkylen kan inte alla effekter kvantifieras, däribland konsekvenser för kulturmiljön. Vid en utvärdering av alternativen är det därför viktigt att inte enbart utgå ifrån samhällsekonomi utan även väga in andra effekter som inte kan kvantifieras i en sammanvägd bedömning. Utredningen har också kommit fram till att området runt Finsta är värdefullt ur kulturmiljöhänseende och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Centeravdelningen Rimbobygden

Centeravdelningen Rimbobygden (Centerpartiet) ser helst att väg 77 vid Gottröra dras enligt den södra förbifarten för att frigöra utfarterna från varje fastighet från en genomfartsväg. Vid Rimbo förordar de alternativ 4.8 då det är det enda alternativ som skulle byggas och nyttjas av de boende i den här delen av kommunen. Vid Finsta ser de helst att vägen behålls i nuvarande sträckning för att inte ta värdefull åkermark i anspråk. Vidare framför de att väg 280 och Roslagsbanan är mycket viktiga för Rimbo och inte får glömmas bort. En trafikplats strax sydväst om Rimbo för väg 280 skulle kunna innebära att en del av den tunga trafiken leds utanför centrala Rimbo.

Trafikverkets kommentar:

När det gäller väg 280 och Roslagsbanan ingår dessa inte i detta projekt. De förslag som ingår i samrådshandlingen går alla att kombinera med en ny sträckning av väg 280 öster om Rimbo. En förlängning av Roslagsbanan nämns i handlingen som en möjlighet i framtiden. Planeringsläget är dock osäkert och det ligger så långt fram i tiden att inga korsningspunkter m.m. med väg 77 har studerats i detta skede.

Friluftsförmedlandet i Rimbo

Friluftsförmedlandet är oroligt för deras område kallat Gläntan som ligger norr om Rimbo. Området används frekvent för rekreationsaktiviteter som ordnas av friluftsförmedlandet. Väljs norra förbifartsalternativen förbi Rimbo så skulle Gläntan raderas ut och tvinga Friluftsförmedlandet i Rimbo att lägga ner. De undrar om det räknats på kostnader för att skapa nya motionsspår och vad de arkeologiska utgrävningarna kommer att kosta.

Trafikverkets kommentar:

De negativa konsekvenserna för rekreation och friluftsliv som de norra förbifartsalternativen innebär är beskrivna i samrådshandlingen. Utredningen har också

kommit fram till att området vid Gläntan är värdefullt som rekreationsområde och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Vid behov kommer nya motionsspår anläggas. Kostnader för nya motionsspår samt arkeologi kommer att studeras i detalj i kommande skede.

Lantbrukarnas riksförbund, avdelningarna Husby, Estuna, Lohärad, Malsta och Skederid
LRF:S lokalavdelning för områdena som påverkas av delsträckorna 5-7 påtalar de höga kulturhistoriska värdena kring Finsta och att dessa inte bör äventyras av en ny vägdragning. Gällande åkermark så drabbas lantbrukare när deras åkrar delas upp i mindre enheter. Den sammanhängande arealen är viktig för att kunna bruka jorden rationellt och det är viktigt med så rätvinkliga åkrar som möjligt. Vidare nämner de grundvattenmagasinet Lohäradsåsen-Finsta-Kilen som är en av kommunens reservvattentäkter.

Av dessa anledningar anser de att alternativ 6.2 är sämsta val och att även 6.3 bör undvikas. De ser däremot att alternativ 6.1 har goda förutsättningar för att genomföras. Vad det gäller den exakta vägdragningen för alternativ 6.1 anser de att bättre hänsyn till åkermarken kan tas. Dragningen vid Libby vägsäl bör gå genom skogsdungen och sedan närmare befintlig väg upp till Husby.

Sammanfattningsvis anser de att alternativ 6.1 bör väljas då det ger bäst konsekvenser och projektmålsuppfyllelse. Oavsett val av korridor är det viktigt att vägen utformas så att det inte skapas hinder för lantbruksmaskiner. Anpassade påfarter och tillräcklig vägbredd är viktigt för att inte sänka framkomligheten.

Trafikverkets kommentar:

Konsekvenser för jordbruksmark och vattentäkter är beskrivna i samrådshandlingen där de värderas och vägs samman med övriga aspekter till en samlad bedömning. Framkomlighet för lantbruksmaskiner längs vägen är en viktig fråga som kommer att belysas ytterligare i vägplaneskedet samt detaljutformning av vägen.

Vid Libby vägsäl har korridoren utökats mot skogsdungen efter samrådet för att möjliggöra en annan sträckning då väglinjen ska optimeras. Även korridoren för alternativ 6.2 söder om Finsta har utökats för att bättre kunna anpassa lokaliseringen av vägen med hänsyn till jordbruket. Med tanke på terrängförhållanden och närliggande fastigheter har illustrerad väglinje i detta skede bedömts ge minst sammanvägd omgivningspåverkan.

Lantbrukarnas riksförbund, Norrtälje kommungrupp

Genom Gottröra ser Norrtälje kommungrupp helst att nuvarande väg breddas med trottoar och att det skapas en gångtunnel under väg 77 som förbinder området mellan macken, kyrkan och busshållplatsen. De föreslår även att väg 930 läggs på östra sidan av macken och att en pendlarparkering skapas vid macken. Vid Johannesburg konferensanläggning vill de att busshållplatsen anläggs så att den kan utnyttjas som säker högerinfart till konferensanläggningen. Vänstersvängskörfält skapas med ordentlig avkörningssträcka med hänsyn till bredden hos stora lantbruksmaskiner.

Vid Rimbo anser de att kurvan vid Midsjö vid alternativ 4.8 bör rätas ut och att vägen dras rakt över kommunens mark. Från att väg 77 korsar väg 280 föreslås att den dras norr om Korsängsvägen.

För delsträcka 5 föreslår de att vägen rätas ut och breddas och att en ordentlig avfart skapas vid Salmunge.

Vid Finsta bör vägen breddas och kurvan mot Lohärads väg minimeras alternativt görs större än idag. Vid Libby vägskäl bör vägen dras in över skogsdungen för att minimera intrånget på åkermarken.

LRF framför även en "reservplan" som innebär att vägen följer gamla Stockholmsvägen från Libby vägskäl mot Kilen. På en del av sträckan går korridoren söder om vägen. Förslaget ansluter till samrådshandlingen alternativ 6.2 strax söder om Finsta.

Trafikverkets kommentar:

Flera av förslagen inryms i befintliga korridorer och är på en sådan detaljnivå att de hanteras i senare skeden. Synpunkterna noteras och tas med i den fortsatta hanteringen.

Väster om Rimbo/norr om Midsjö, vid kurvan mot Lohärads väg samt vid Libby vägskäl har korridoren utökats efter samrådet så att de inrymmer de föreslagna sträckningarna. Även korridoren för alternativ 6.2 söder om Finsta har utökats för att bättre kunna anpassa lokaliseringen av vägen med hänsyn till jordbruket. Därmed finns en flexibilitet när väglinjen ska optimeras inom korridoren i nästa skede. I detta skede har dock den illustrerade väglinjen bedömts ge störst sammantagen projektmålsuppfyllelse och minst omgivningspåverkan av de varianter som har studerats.

En sträckning liknande LRF:s "reservplan" har studerats i arbetet men avförts då den sammantaget bedömts ge lägre måluppfyllelse än den korridor som nu föreslås. En den sammanvägda bedömningen ingår exempelvis konsekvenser för jordbruksmark samt påverkan på fornlämningar och kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Mellanskog

Adamsbergs Gård har en total areal om 586 ha och den ytan består till 446 ha av skogsmark. Mellanskog motsätter sig en vägdragning genom området då det skulle innebära ett stort ingrepp på den sammanhängande skogsmarken. Ett ingrepp på skogsmarken skulle försämra möjligheten att bedriva skogsbruk samtidigt som det begränsar viltets möjligheter att röra sig i området och därmed skulle även möjligheten att bedriva jakt försämrats. Skogsmarkerna utnyttjas även för rekreation av boende i området. Mellanskog ser därför helst att en annan vägdragning väljs.

Trafikverkets kommentar:

Konsekvenser för skogsbruket, jakt samt rekreation ingår i konsekvensbedömningen och utvärderingen av alternativen. Tillsammans med övriga bedömda aspekter vägs konsekvenserna samman i en helhetsbedömning. Utredningen har också kommit fram till att området runt Adamsberg är värdefullt för skogsbruket och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Naturskyddsföreningen Roslagen

Naturskyddsföreningen ser positivt på utgångspunkten att förbättra vägen i befintlig sträckning eftersom den går genom känsliga natur- och kulturområden och en ny sträckning förmodligen skapar konflikter med natur och kulturlämningar.

Förutsättningarna för cykling längs väg 77 måste förbättras. Naturskyddsföreningen ser helst att det finns separata cykelvägar i Gottröra, Finsta och Rimbo och därför kan förslagsvis den gamla banvallen mellan Finsta och Rimbo rustas upp för cykeltrafik.

Närheten till naturen måste värnas och det är även viktigt att vilda djur ska kunna passera vägen på ett säkert sätt. Passager bör planeras vid viktiga vandringsvägar.

Genom Gottröra förordar Naturskyddsföreningen att befintlig vägsträckning behålls då en förbifart skapar ett onödigt intrång i jordbruksmark och ansluter sämre till topografin.

Genom Rimbo ser de helst att alternativ 4.2 väljs. Norr om Rimbo finns betydande områden för den biologiska mångfalden, friluftslivet och kulturmiljövården. Särskilt området kring Bolsmossen-Tistelkullen är känsligt och föreslås som naturreservat av Norrtälje kommun. De norra korridorerna skulle innebära att området för rödlistade arter inkräktas på och att vägen dras genom två nyckelbiotoper och fyra naturvärdesområden. För friluftslivet skulle det innebära en försämrad tillgänglighet till elljusspåret och stigar mot Bolsmossen-Tistelkullen.

Söder om Rimbo är det viktigt att beakta Kundbysjön som är utpekad som en av Roslagens tre viktigaste platser för gäss och sångsvan. I övrigt är alternativen söder om Rimbo inte att föredra då de tar mycket odlingsmark i anspråk, de påverkar en reservvattentäkt för Rimbo och påverkar landskapsbilden negativt i stor utsträckning.

Mellan Åby och Finsta ser inte Naturskyddsföreningen något problem med föreslagen breddning. En separat cykelväg på gamla banvallen bör asfalteras. Genom Finsta ser de helst att alternativ 6.1 väljs då förbifarterna inkräktar på odlingsmark. Alternativ 6.3 kan även beröra arkeologisk värdefull mark.

Sammantaget anser Naturskyddsföreningen att studien är välgjord. Vägen behöver förbättras men stora negativa miljökonsekvenser kan bli ett faktum. I ett långsiktigt perspektiv bör tung godstrafik bli spårburen i högre utsträckning och transportsystemet behöver generellt bli mer hållbart. Dessa resonemang bör vägas in i prognoser för framtida trafikolymer och bör påverka beslut om dragning av väg 77.

Trafikverkets kommentar:

De miljöförutsättningar som nämns i skrivelsen finns med i samrådshandlingen och ingår som underlag vid konsekvensbedömning av de olika alternativen. I övrigt noteras Naturskyddsföreningens synpunkter kring alternativen och de kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

När det gäller spårburen tung godstrafik finns i dagsläget inga kända planer på nya järnvägssträckningar för godstrafik i området och det har därför inte kunnat ingå som förutsättning i trafikprognosen.

Norrtälje Sportfiskare

Norrtälje Sportfiskare förordar att Finstaån mellan Lommaren och Björkaren inte påverkas med avseende på vandrigen av öring. De ser även helst att fisken får fri vandringsväg i övriga diken och åar som berörs av vägen.

Trafikverkets kommentar:

Spridningsvägar för växter och djur, bland annat fisk, beskrivs i samrådshandlingens naturmiljöavsnitt och vägs in i den samlade konsekvensbedömningen av alternativen ur naturmiljösynpunkt. Trafikverket är medvetet om Finstaåns betydelse och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Utgångspunkten är att negativ påverkan på vandringsvägar för fisk ska minimeras eller undvikas helt.

Ridklubben Rimbo Ryttare

De norra förbifarterna förbi Rimbo skulle påverka ridklubbens verksamhet främst genom inskränkningar av deras hagmark. De är också oroliga för en ökad olycksrisk för de som tar sig till och från ridskolan och ser gärna gångtunnlar och att placering av passage betänks noga. Vidare är de oroliga för negativa konsekvenser under byggtiden, som att deras hästar utsätts för högt buller. De undrar om Trafikverket kan garantera deras ekonomiska resultat om vägprojektet påverkar deras ekonomi negativt.

Trafikverkets kommentar:

Ekonomisk kompensation utgår om privat fastighetsmark övergår i väganläggning. Dock utgår vanligtvis ingen kompensation för eventuell annan ekonomisk påverkan som projektet kan innebära.

Under byggtiden kommer åtgärder genomföras för att säkerställa en säker miljö samt minimera störningarna som byggnationen ger upphov till.

Sex planskilda gång- och cykelpassager föreslås längs den norra förbifarten förbi Rimbo. Lokaliseringen baseras på en behovsanalys där gång- och cykelstråk samt målpunkter har studerats. I nästa skede kommer exakt antal och placering bestämmas. Då finns också möjlighet att se över fri höjd i tunnlar för att möjliggöra att leda hästar genom dessa.

Roslagens Ornitologiska Förening

Vägsträckningarna som går söder om Rimbo ser Roslagens Ornitologiska Förening som problematiska då de går i närheten av Kundbysjön. Kundbysjön är en av Roslagens viktigaste rastplatser för gäss och sångsvan. Under vår och höst och ibland även sommartid är dessa fåglar så många till antalet kring Kundbysjön att lokalen måste sägas ha mycket stor betydelse i ett regionalt perspektiv. Vid avvägningen mellan olika alternativ skall bedömning göras utifrån fågeldirektivet 2009/147/EC. De södra vägdragningarna vid Kundbysjön skulle försämra förutsättningarna vid platsen för främst gäss och sångsvanar, vägen skulle hamna mittemellan sjön och födosökplatser norr om sjön. Ett flertal fåglar i EU:s fågeldirektiv annex 1 finns kring Kundbysjön såsom sångsvan, salskrake, fiskgjuse, bivråk, havsörn, brun kärrhök, trana, brushane, grönbena, dvärgmå, skräntärna, fisktärna och törnskata. Även flera arter av fladdermöss finns vid Kundbysjön med omgivning.

Trafikverkets kommentar:

Kundbysjöns betydelse för fågellivet är känt och ingår i de beskrivna förutsättningarna för naturmiljön. Den påverkan som de södra förbifartsalternativen ger på Kundbysjöns fågelliv har vägts in i konsekvensbedömningen avseende naturmiljö. Mer detaljerade utredningar/inventeringar kommer att göras under framtagande av vägplan för det alternativ som väljs och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Skanova

Skanova meddelar att de har ledningar vid alla de alternativa vägsträckningar som presenterats. De ser gärna att deras teleanläggningar behålls i nuvarande läge i så stor utsträckning som möjligt, om de tvingas flytta ledningar eller skydda telekablar förutsätter de att Trafikverket står för kostnaderna för detta.

Trafikverkets kommentar:

Konflikter med befintliga ledningstråk har studerats översiktligt i arbetet. I nästa skede när väglinjen optimeras inom vald korridor studeras påverkan på ledningar och eventuella åtgärder i detalj. Samråd med allmänheten

4.4.4. Samrådsmöten

Samråd med allmänheten har hållits vid fyra tillfällen. Den 27-29 januari 2015 hölls samrådsmöten i Finsta, Rimbo respektive Gottröra och den 31 januari hölls ett torgmöte i Rimbo. Inbjudan till dessa möten skedde via information i Norrtälje tidning, Trafikverkets hemsida samt informationsblad som delats ut till boende och verksamma i Norrtälje kommun. Intresset var mycket stort och totalt deltog närmare 600 personer vid de fyra tillfällena, se nedan:

Samrådsmöte 27/1 Finsta – ca 100 personer

Samrådsmöte 28/1 Rimbo – ca 250 personer

Samrådsmöte 29/1 Gottröra – ca 130 personer

Torgmöte 31/1 Rimbo – ca 100 personer

Vid samrådsmötena har projektet redovisats av Trafikverket och COWI under ca en timme och under den efterföljande timmen har allmänheten haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter. Minnesanteckningar från de tre samrådsmötena redovisas i Bilaga 6-8. Torgmötet i Rimbo var ett "öppet hus" där inga minnesanteckningar skrevs. Vid samråden har projektet även redovisats på posters och handlingar har funnits tillgängliga på mötena såväl som på Trafikverkets hemsida.

Allmänheten har haft möjlighet att lämna synpunkter såväl muntligt som skriftligt under samrådstillfällena samt via Trafikverkets hemsida och via fysisk post.

4.4.5. Inkomna synpunkter

Totalt har drygt 200 skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner. Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets kommentarer till dessa.

Alternativa lokaliseringar och andra lösningar

Det har inkommit synpunkter som anser att en ny väg bör förläggas på andra platser än de nu föreslagna alternativen eller att det kanske krävs andra åtgärder för att infria projektmålen än att förbättra befintlig väg 77.

Ett par skrivelser hänvisar till en idé om att skapa en tvärled mellan Roslagsstoppet och Arlanda. Arlandas betydelse som arbetsplats ökar och borde beaktas i planeringen av väg 77. En tvärled som byggs mellan Roslagsstoppet och Arlanda borde kunna omfördela tung lastbilstrafik till vägarna E4 och E18 och förbättra situationen för flygpendlare som är bosatta i Roslagen. Att skapa en sådan förbindelse som möjliggör framtida godstransporter

och som gör Arlanda mer tillgängligt för boende och företagare i Roslagen bör vara överordnat behovet av att förbättra väg 77. Samtidigt har tullen vid Kapellskär lagts ner vilket gör att gods måste tullas vid Arlanda.

Andra menar att den tunga trafiken borde tas bort från väg 77 genom att leda den via andra vägar. En annan debattartikel förespråkar att den tunga trafiken borde ledas via Norrortsleden och att väg 77 kanske inte borde behöva utgöra ett riksintresse nu när denna väg finns. Att åka mellan Kapellskär och Uppsala via Norrortsleden istället för via väg 77 tar endast ca 12 minuter längre. En lösning på problemet med tung lastbilstrafik genom Rimbo skulle kunna vara att klassa om väg 77 till BK3 från dagens BK1-klass. En person upplever att mängden tung trafik har minskat de senaste två åren vilket skulle kunna vara en effekt av Norrortsleden.

I en inkommen synpunkt föreslås en annan vägkorridor som går norr om sjön Lommaren och därmed skulle ge väg 77 en dragning som går norr om alla studerade alternativ.

I ett par skrivelser framförs åsikten att väg 280 borde ingå i projektet. De menar att om väg 280 hade inkluderats i projektet och hade förlagts som en förbifart utanför Rimbo hade det kanske inte behövts förbifarter till väg 77. Om väg 280 hade lagts utanför Rimbo kanske Rimbo hade avlastats tillräckligt mycket på tätortstrafik.

Trafikverkets kommentar:

En ny väg mellan Roslagsstoppet och Arlanda ligger långt från väg 77 och bedöms inte ha möjlighet att lösa den trafikuppgift som väg 77 har eller de problem som finns. En stor andel av trafiken längs väg 77 har lokala målpunkter, framförallt Rimbo, och den trafiken kommer fortsätta att trafikera väg 77. För genomfartstrafiken är väg 77 den genaste sträckning för den större delen av genomfartstrafiken även om en väg mellan Roslagsstoppet och Arlanda byggs. Mycket av trafiken kommer därmed ligga kvar på väg 77 och behovet av åtgärder kvarstår. Stängningen av tullen i Kapellskär bedöms ha en marginell påverkan på trafikfördelningen av färjetrafiken eftersom 98 % av alla företag redan idag deklarerar sina varor elektroniskt med samtidig begäran om klarering.

Flera förslag på nya sträckningar har framförts under samrådet som ligger utanför det förstudieområde inom vilket alternativa lokaliseringar har studerats, exempelvis en vägkorridor norr om sjön Lommaren. Dessa bedöms inte ge tillräcklig projektmålsuppfyllelse med samma resonemang som ovan. En stor andel av trafiken längs väg 77 har lokala målpunkter, framförallt Rimbo. Den trafiken kommer fortsätta att trafikera väg 77 tillsammans med genomfartstrafik där väg 77 fortfarande är den genaste sträckningen. Därmed kvarstår sannolikt behovet av åtgärder.

En omklassning av väg 77 till BK3 bedöms i dagsläget inte vara möjlig på grund av det utpekade riksintresset för kommunikationer just på grund av vägens betydelse för hamnen i Kapellskär. Det finns inga kända planer på att förändra det riksintresset.

Enligt de direktiv som projektet har ingår väg 280 inte i de lösningar som föreslås. Dock har en viktig förutsättning varit att de förslag som tas fram ska kunna gå att kombinera med en flytt av väg 280 till en förbifart öster om Rimbo. Det uppfylls i samtliga alternativ.

Vägstandard

Det har inkommit synpunkter på den förordade vägtypen. Med tanke på den ökade trafikmängden som förväntas år 2030 så är det mer lämpligt att bygga vägen som en mötesseparerad 2+1-väg anser ett par personer. En sådan väg skulle ge bättre marginal för trafikökningar och ge en bättre trafiksäkerhet. Behovet av trafiksäkerhetskameror indikerar att trafikanter även i framtiden kommer att hålla en för hög hastighet. En person anser att det inte framgår varför Trafikverket valde bort en sådan vägtyp som skulle studeras vidare i förstudien. En annan synpunkt är att en räfflad väg som föreslås leder till ökade bullernivåer.

Det har inkommit ett flertal synpunkter gällande cykelmöjligheten längs väg 77, den anses vara för dålig. De ser gärna att en separat cykelbana skapas på den gamla banvallen genom att den rustas upp och asfalteras. En annan person anser att på en riksväg som väg 77 borde cyklister kunna färdas separerat från biltrafiken.

Trafikverkets kommentar:

Alternativet med en mötesseparerad 2+1 väg avfördes efter förstudien och enligt Trafikverkets ställningstagande förordas en tvåfältsväg. Av framkomlighetsskäl är i Stockholms län en 2+1 väg inte motiverad utifrån prognosticerade trafikmängder år 2030 på ca 9 000 fordon/dygn. Dock har det i detta skede gjorts en känslighetsanalys för att utreda möjligheten att göra vissa sträckor till en mötesseparerad 2+1 väg. De samlade åtgärder som föreslås längs vägen i form av exempelvis förbättrad linjeföring, sidoområden, siktförhållanden, mitträffling och bredare vägrenar ger en förbättrad trafiksäkerhet. En ökad hastighet verkar i motsatt riktning och trafiksäkerheten är en viktig fråga som vi kommer arbeta vidare med i kommande skede.

En mitträffling ökar vägbullret då fordon korsar mittlinjen. Detta ska beaktas i det fortsatta arbetet och där vägen passerar bostadsbebyggelse bör detta vägas in i analysen av bullerstörningar och val av skyddsåtgärder.

När det gäller cykling säger projektmålen att projektet ska ge förutsättningar för ett utökat resande med cykel mellan Rimbo och Norrtälje. Därför föreslås en separerad gång- och cykelväg mellan Rimbo och Finsta samt att den sedan ska kunna fortsätta längs den gamla banvallen norr om Finsta mot Rimbo. På landsbygdssträckorna bedöms efterfrågan att cykla längre sträckor vara lägre. Även om det finns ett undertryckt behov då vägen är för farlig för att cykla på idag är potentialen sannolikt inte så stor att en separat gång- och cykelbana är motiverad. Därför föreslås istället bredare vägrenar för att underlätta för cykling. Lokalt kan det dock finnas behov av kortare gång- och cykelbanor, exempelvis i anslutning till busshållplatser. Det studeras i detalj i nästa skede.

Synpunkter på presentationen av materialet

I en skrivelse kommenteras att handlingen inte nämner att Rimbo Hembygdsgård ligger i Liesta by. Denna gård lockar många besökare och bör finnas med på kartan.

Några har påpekat att ett bättre namn på det som i samrådshandlingen benämns "Lövssta" borde vara "Kundby". "Kundbykurvorna" är allmänt känt i folkmun.

Trafikverkets kommentar:

Efter samrådet har handlingens karta med målpunkter samt tillhörande text kompletterats

med information om Rimbo Hembygdsgård. Dessutom har det förtydligats på flera ställen i rapporten vad som avses med Lövsta.

Delsträcka 1 - Länsgränsen-väster om Gottröra

Det har inkommit en synpunkt från en boende i området som välkomnar de säkerhetsförbättrande åtgärderna som föreslås. Han påtalar att många kör för fort längs sträckan och att den dåliga sikten leder till farliga omkörningar. Han ser gärna åtgärder som snabbt kan implementeras för att göra sträckan mer trafiksäker som att förbjuda omkörningar och att sätta upp skyltar som påminner om hastighetsgränsen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet.

Delsträcka 2 - Gottröra

Några boende i området är oroliga för att en breddning av vägen och en hastighetsökning kommer leda till ökade bullernivåer och försämrad trafiksäkerhet. De påtalar att det redan idag är ett problem med höga hastigheter genom området. Som åtgärd ser de gärna att bullerplank och trafiksäkerhetskameror sätts upp. En boende anser att med tanke på situationen för de boende, med fordonstrafik nära bebyggelsen som kör över tillåten hastighetsgräns, så bör alternativ 2.2 byggas. Han ställer sig frågande till varför kollektivtrafiken kan använda den nuvarande sträckningen för väg 77 även i framtiden och undrar om det har gjorts bullermätningar samt mätningar av verklig hastighet genom Gottröra. En annan person som lämnat synpunkter förordar att alternativ 2.2 väljs för att det finns praktiska aspekter i Gottröra som orsakar problem idag och som löses med en förbifart. Problemen är bl.a. att folk utnyttjar Gottröramacken som genväg för att via den östra utfarten köra ut på väg 77. Vidare så medför T-korsningen med väg 1063 stora risker och svårigheter under vintertid p.g.a. dålig sikt.

Ett flertal synpunkter har inkommit som ställer sig negativt till alternativ 2.2. Skälen är främst att vägen kommer dras genom åkermark och försvåra lantbruk. Förutom att den totala arealen minskar för lantbrukarna blir det svårt att bruka jorden rationellt när den delas upp i mindre enheter. Andra argument som framförs är att en förbifart skulle innebära ett stort ingrepp på Gottröraslätten med dess rika fågelliv och vackra kulturlandskap, Gottröraslätten utgör ju en del av den gamla Långhundraleden. En annan synpunkt som inkommit är att ingen ny väg bör dras över Vattenfalls elkabel som finns i området.

Trafikverkets kommentar:

Om alternativet genom Gottröra väljs kommer trafiksäkerhetsåtgärder och bullerskyddsåtgärder utföras på sträckan och i korsningspunkter. I dagsläget har inga bullermätningar eller mätningar av verklig hastighet utförts på sträckan genom Gottröra.

De negativa konsekvenser som nämns för alternativ 2.2 ingår i konsekvensbedömningen och utvärderingen av alternativen. Tillsammans med övriga bedömda aspekter vägs konsekvenserna samman i en helhetsbedömning. Utredningen har också kommit fram till att området söder om Gottröra är värdefullt ur flera aspekter och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Delsträcka 3 - Gottröra-Alhamra

Många boende i området vänder sig mot den föreslagna vägbreddningen och hastighetsökningen. De påtalar de buller- och trafiksäkerhetsproblem som redan finns idag

med den intensiva trafiken som passerar nära deras hus i höga hastigheter. De menar att för att komma tillrätta med dessa problem krävs det en ny dragning av vägen. Att fortsatt tillåta tunga godstransporter genom detta fornlämningsstäta kulturlandskap anses ohållbart. En annan anledning som nämns varför vägen bör flyttas är att nuvarande sträckning utefter Metsjöns norra kant förtar dess naturvärde. Många personer frågar sig hur de ökade trafikmängderna kommer att påverka miljön vid Metsjön med dess rika fågelliv.

Gällande förutsättningen för cyklister reagerar en person på att ingen separat cykelbana har föreslagits för delsträckan medan det ska byggas cykelvägar i Finsta. Han anser att de vägrenar som planeras att skapas är för smala med tanke på den intensiva trafiken.

Boende i området har även påtalat att det krävs mycket bättre bullerdämpande åtgärder än i dagsläget, t.ex. bullerplank längs hela Håkansberg.

En annan fråga som har uppkommit är hur trafiken ska ledas under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Projektets direktiv är att i första hand förbättra befintlig väg. Endast där det inte bedöms som möjligt att uppnå projektmålen ska alternativa lokaliseringar utredas. På delsträcka 3 har studierna visat att det är möjligt att förbättra befintlig väg. Det krävs dock förhållandevis omfattande åtgärder i form av förbättrad linjeföring, sidoområden, siktförhållanden, mitträffling och bredare vägrenar. En ökad hastighet ökar risken för och konsekvensen av olyckor men sammantaget visar effektberäkningar att åtgärderna ger en betydande förbättring av trafiksäkerheten jämfört med idag.

De förutsättningar som nämns avseende exempelvis fornlämningar, naturmiljö/fågelliv och buller har vägts in i konsekvensbedömningen och utvärderingen av förslaget. Åtgärder för att minimera dessa konsekvenser kommer att studeras i det fortsatta arbetet. Utredningen har också kommit fram till att området är värdefullt ur flera aspekter och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Påverkan på trafiken kommer att bli omfattande under byggtiden och det krävs åtgärder i form av exempelvis omledningsvägar eller skyttelsignal samt begränsningar i hastighet och kapacitet. Exakt hur det ska genomföras har inte studerats i detta skede.

Avseende förutsättningarna för cyklister, se svar under "Vägstandard" ovan.

Delsträcka 4 - Rimbo

Många synpunkter har kommit in på den del av projektet som rör delsträcka 4. De flesta synpunkter rör förbifartsalternativen och tar upp de problem som finns med dessa alternativ.

Ett par boende i Lövsta/Kundby har meddelat att de ser helst att något av alternativen 4.2 eller 4.8 väljs för att slippa den tunga trafiken genom Kundby där den går mycket nära husen. En annan boende i Kundby ser hellre att något av de södra vägalternativen väljs då de norra alternativen skulle inskränka på skogsområdet där de bor. Några boende i området utnyttjar skogsområdet norr om Lövsta/Kundby för att rida och undrar om det kommer finnas säkra övergångar för ryttare om vägen byggs genom området.

Ett par boende har framfört åsikten att förbättringsalternativen av vägen genom Rimbo, alternativ 4.1 och 4.2, är svåra att genomföra med tanke på att vägen redan idag går väldigt nära bebyggelsen. De undrar hur den ska kunna breddas utan att gå in på de angränsande tomterna. Samtidigt ser de att detta alternativ skulle öka trafiken genom Rimbo och försämra miljön i centrum.

En del förespråkar att vägen förbättras genom Rimbo enligt alternativ 4.1 eller 4.2 då de menar att orten skulle dö ut om vägen går utanför Rimbo. Det skulle innebära en svårare situation för affärsidkare i området då många förbipasserande kunder och gäster inte skulle stanna.

Många synpunkter har inkommit som vänder sig mot att det norra förbifartsalternativet genomförs. Många personer menar att det skulle låsa in Rimbo med vägen och omöjliggöra en expansion av orten åt det hållet, där det finns planer att expandera. Samtidigt så skulle vägen gå genom ett skogsområde som används flitigt av Rimboborna i rekreationssyfte. Vid området finns elljusspår, ridspår och promenadstigar m.m. En orienterings- och en ridklubb har sin verksamhet i området. Området har ett stort naturvärde och rymmer nyckelbiotoper. En ytterligare aspekt som lyfts fram är att området är Stockholms läns viktigaste bronsåldersområde med gott om kultur- och fornlämningar. En person har kommenterat att även om den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat för den norra förbifarten så innebär inte detta att det är lönsamt för Rimbo. Han anser att för mycket vikt läggs på denna kalkyl. Ett annat argument han har är att förbifartsalternativet innebär att inget kommer att göras för att trafiksäkerheten inne i Rimbo höjs. En del boende i norra Rimbo invänder också att de skulle bli bullerstörda på ett helt nytt sätt när de får vägen nära sina hus.

Även mot de södra förbifartsalternativen finns det många som invänder mot. Ägarna av Adamsbergs gård är negativa till att en väg dras genom området då det skulle leda till stora ekonomiska förluster till följd av bl.a. ett minskat fastighetsvärde och att det blir svårare att driva ett rationellt jordbruk. Kulturvärdena i anslutning till gården och det omgivande småbrutna odlingslandskapet är mycket stora. De anser även att vägens ingrepp i naturområdet är ett starkt skäl varför vägen inte borde dras här. Denna synpunkt har även inkommit från många andra i området. Naturvärdena som finns vid Långsjön, Kundbysjön, Älgkärret och Näshagen t.ex. är oerhört viktiga för boende i området och övriga Rimbobor. Förutom att de är platser för rekreation så rymmer de ett rikt djurliv, Näshagen innehåller en nyckelbiotop och Kundbysjön är en mycket viktig fågelsjö. Ett annat argument som framförs av några personer är att Rimbos framtida expansionsplaner med en eventuell järnväg mellan Rimbo och Kårsta förstörs av en väg söder om Rimbo. Ur trafiksynpunkt skulle en väg söder om Långsjön innebära en längre sträckning för trafiken än nuvarande sträckning. För kollektivtrafiken skulle busshållplatser på förbifarten hamna avlägset. En person invänder också att två av de södra förbifarterna, alternativ 4.3 och 4.5, planeras genom Bergby vattentäkt som utgör en reservvattentäkt för Rimbo. Ett par personer invänder att alternativen med en bro verkar vara långt ifrån en kostnadseffektiv lösning.

Två personer menar att varken de södra eller norra förbifartsalternativen är en bra lösning och att en bättre lösning vore att kombinera en förbifart norr om Rimbo med befintlig sträckning för väg 77. Detta skulle begränsa de negativa konsekvenserna av de norra alternativen. En annan person föreslår att för att minska bullret från vägen kan den sänkas i höjdläge och omgärdas med jordvallar för att minska bullerspridningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att det finns många och motstridiga åsikter kring alternativen förbi Rimbo. Motiv som lyfts fram för eller emot de olika alternativen är belysta i samrådshandlingens konsekvensbedömning och utvärdering av alternativen. Utredningen har också kommit fram till att de finns värdefulla områden såväl norr som söder om Rimbo. De lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

När det gäller sträckningarnas påverkan på Rimbos expansion kan nämnas att Norrtälje kommun anser att de är förenliga med de intentioner som finns i översiktsplanen. Framförallt den norra sträckningen men till viss del även alternativen söder om Långsjön överensstämmer med de korridorer som finns markerade i den fördjupade översiktsplanen för Rimbo. I nästa skede kommer åtgärder för att minska påverkan på värdena att utredas och projekteras inom den korridor som väljs.

Delsträcka 5 - Åby-väster om Finsta

Det har kommit in en synpunkt från en fastighetsägare i området som påpekar att föreslagen breddning längs delsträcka 5 inkräktar ca 50 meter på hans fastighet. Det skapar problem för honom då det inkräktar på hans infiltration, infarter till hästhagar samt att det naturliga bullerskyddet som finns skulle försvinna. Samtidigt så finns det en nergrävd telekabel i en av hagarna, ca 20 meter från vägen. Fastighetsägaren hade helst önskat en ny dragning av vägen längs sträckan men ser nu helst att den breddas söderut.

Trafikverkets kommentar:

Längs befintlig väg redovisas en korridor inom vilken vägen kan placeras. Det motsvarar alltså inte vägens bredd. I möjligaste mån kommer intrång på tomtmark att undvikas och finns bebyggelse på endast ena sidan av vägen förordas enkelsidig breddning på andra sidan såvida det inte finns andra begränsningar där, exempelvis fornlämningar. Finns bebyggelse på båda sidor kan intrång bli nödvändigt.

Delsträcka 6 - Finsta

Längs delsträcka 6 finns det många som vänder sig mot förslagen som innebär att förbifarter förbi Finsta skapas. De som är emot att något av förbifartsalternativen väljs ser hellre att befintlig väg 77 genom Finsta breddas.

Många invänder mot det södra förbifartsalternativet främst för att det skulle inkräkta på högklassig åkermark och dela in denna i mindre enheter samt att vägen skulle gå i ett känsligt kulturlandskap. De kulturhistoriska värden som hänvisas till är främst Skederids kyrka och Finsta gård. Området är starkt förknippat med Heliga Birgitta. En person framför att vägens planerade sträckning skulle gå i mark som ofta drabbas av översvämningar på våren och att marken till stor del består av lera. Ett par personer har också kommenterat att vägen skulle dras genom en skyddad grundvattentäkt om den går söder om Finsta. Andra frågar sig hur den södra vägdragningen kan ge ett positivt resultat i den samhällsekonomiska bedömningen när kulturhistoriska värden påverkas i så stor utsträckning. En person framför också att förutsättningarna för att resa med kollektivtrafik kommer att vara sämre om det södra alternativet väljs. Det kommer innebära ökade avstånd för att ta sig till busshållplatsen.

Även för det norra alternativet så har det kommit in synpunkter att vägen skulle inkräkta på kulturhistoriska värden. Här finns Heliga Birgittas bönegrotta. Det har även kommit in synpunkter på att området är rikt på fornlämningar och är viktigt för rekreation. En läkare i

området har kommenterat att för hans patienter som vårdas på en sjukhusavdelning i området skulle det ökade trafikbullret från en väg vara negativt.

En person som har en servering i Finsta är orolig att en förbifart skulle minska hennes kundunderlag då serveringen är beroende av förbipasserande trafik.

En person vänder sig emot förslaget att bredda befintlig väg genom Finsta. Hon ser det som mycket viktigt att den tunga trafiken leds utanför samhället.

Anslutningen för Södertjäravägen till väg 77 behöver flyttas hävdar en person som menar att den utgör en trafikfara i nuläget.

En person har kommenterat att det är viktigt att se till att det finns säkra passager från Finsta till Frihamraområdet och att om den gamla banvallen skulle rustas upp som gång- och cykelväg ser hon gärna att en del lämnas oasfalterad med hänsyn till ryttare i området.

Trafikverkets kommentar:

Liksom för delsträcka 4 finns flera och motstridiga åsikter om vilket alternativ som är att föredra. Trafikverket är medvetet om de konsekvenser på exempelvis jordbruk, kulturmiljö, grundvattentäkt, översvämningsrisk och grundförhållanden som förbifartsalternativen innebär och de lämnade synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Dessa aspekter ingår i konsekvensbedömningen av alternativen.

Delsträcka 7 - Västra Libby-Rösa

Vid den västra delen av delsträcka 7, vid korsningen mellan väg 77 och gamla Norrtäljevägen, har det kommit ett förslag att vägen dras i ny sträckning genom skogspartiet norr om vägen. En sådan sträckning sparar åkermark.

En fastighetsägare i området har uttalat sig kritiskt till förslaget för delsträcka 7 med höjd hastighet till 80 km/tim. Han påtar att redan idag kör fordon för fort längs sträckan och de negativa effekterna från trafiken som buller, vibrationer, partikelhalter och olycksrisken kommer att öka med förslaget. Han anser att Trafikverket bör överväga trafiksäkerhetskameror längs sträckan och att bullervallar krävs för att skydda utomhusmiljön från buller. Vägrenarna är idag alldeles för smala och innebär en fara för gående och cyklister som färdas längs dem. En annan person efterfrågar gångbana med belysning mellan Rösa trafikplats och korsningen med Dillingbyvägen.

Trafikverkets kommentar:

Vid korsningen i västra delen av delsträcka har korridoren efter samrådet utökats för att inrymma även skogspartiet norr om vägen. På så sätt har man en flexibilitet i nästa skede då väglinjen ska optimeras. Med tanke på terrängförhållanden och närliggande fastigheter har illustrerad väglinje i detta skede bedömts ge minst sammanvägd omgivningspåverkan.

En höjning av hastigheten ger en sämre trafiksäkerhet men tillsammans med de övriga trafiksäkerhetshöjande åtgärderna blir den sammanvägda trafiksäkerhetseffekten positiv. Behov av bulleråtgärder finns och kommer studeras i detalj i nästa skede. Vägrenarna föreslås breddas och det kan finnas behov av kortare gång- och cykelbanor för att säkerställa tillgänglighet och säkerhet för de som ska ta sig till busshållplatser. Några längre sträckor med gång- och cykelbanor planeras dock inte på denna delsträcka.

Christina Eklöf, projektledare

5. Bilagor

Bilaga 1 - Inbjudan och sändlista 2015-01-14

Bilaga 2 - Minnesanteckningar möte med länsstyrelsen 2014-10-09

Bilaga 3 - Minnesanteckningar Trafikförvaltningen SLL 2014-10-17

Bilaga 4 - Minnesanteckningar möte med LRF 2014-11-05

Bilaga 5 - Minnesanteckningar samrådsmöte i Finsta 2015-01-27

Bilaga 6 - Minnesanteckningar samrådsmöte i Rimbo 2015-01-28

Bilaga 7 - Minnesanteckningar samrådsmöte i Gottröra 2015-01-29

Bilaga 8 - Yttrande från Norrtälje kommun 2015-01-29

Bilaga 9 - Yttrande från Länsstyrelsen i Stockholms län 2015-05-21

6. Övrigt underlag

Skrivelser nr 1-216

Samrådsredogörelse förstudie 2012-12-21



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se

Dokumenttyp: Brev
 Dokumentdatum: 2015-01-14
 Ärendenummer: 2014/96335

Projektnummer: 107256
 Ert datum: [Motpartens datum]
 Ert ärendenummer: [Motpartens
 ärendenummer]



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se Trafikverket

«Adressblock»«Myndigheter_mfl»

Inbjudan till samrådsmöte

Trafikverket planerar för om- och nybyggnad av väg 77 Länsgränsen - Rösa. Trafikverket arbetar med att ta fram ett underlag inför val av lokaliseringsalternativ. Med anledning av detta bjuder Trafikverket in till samråd för att berätta om projektet och få ta del av era synpunkter.

Samråd kommer att hållas:

27 januari kl 19 Skederids Skola i Finsta

28 januari kl 19 Långsjöskolan i Rimbo

29 januari kl 19 Gottröra församlingshem i Gottröra.

Vi finns på plats från kl 18:30. Mötet beräknas pågå till ca kl 21.

31 januari kl 10-14 finns vi på plats på Rimbo torg

Vid mötet kommer vi bl a att informera om projektet:

- Allmän beskrivning av projektet inkl planläggningsprocessen (formella handläggningen)
- Förutsättningar
- Förslag till alternativ
- Effekter och konsekvenser av de studerade alternativen samt projektmålsuppfyllelse

De närvarande kommer att ges tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter den allmänna informationen finns möjlighet till enskilda samtal för de som så önskar.

Samrådsmaterialet finns tillgängligt på Trafikverket Region Stockholm samt på www.trafikverket.se/vag77 eller [www.trafikverket.se/privat /projekt /](http://www.trafikverket.se/privat/projekt/) välj län under tiden 26 januari – 16 februari 2015.

Dokumentdatum: 2015-01-14
Ärendenummer: 2014/96335
Projektnummer: 107256

Synpunkter kan lämnas skriftligt till Trafikverket Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge alternativt via e-post trafikverket@trafikverket.se senast den 16 februari 2015. Märk ditt kuvert eller e-post med ärendenummer TRV 2014/96335

För ytterligare information och framförande av synpunkter kontakta Christina Eklöf Trafikverket Region Stockholm tel. 070-632 98 80 eller Trafikverkets kundtjänst tel. 0771-921 921.

Med vänlig hälsning



Christina Eklöf, projektledare

Bilaga

1 Planlägningsbeskrivning, daterad 2014-01-13 reviderad 2014-12-01

Sändlista 2015-01-14, TRV 2014/96335

Inbjudan till samråd

Väg 77 Länsgränsen-Rösa, Norrtälje kommun

Myndigheter mfl
Länsstyrelsen i Stockholms län Box 22067 104 22 Stockholm
Länsstyrelsen i Uppsala län 751 86 Uppsala
Norrtälje kommun Box 800 761 28 Norrtälje
Knivsta kommun 741 75 Knivsta
Luffartsverket 601 79 Norrköping
Naturvårdsverket 106 48 Stockholm
Havs- och vattenmyndigheten Gullbergs Strandgata 15 404 39 Göteborg
Boverket Box 534 371 23 Karlskrona
Skogsstyrelsen 551 83 Jönköping
Strålsäkerhetsmyndigheten 171 16 Stockholm
Försvarmakten Högkvarteret Lidingövägen 24 107 85 Stockholm
FOI Totalförsvarets forskningsinstitut 164 90 Stockholm
Statens Fastighetsverk Box 2263 103 16 Stockholm
Socialstyrelsen 106 30 Stockholm
Elsäkerhetsverket Box 4 681 21 Kristinehamn
Riksantikvarieämbetet Box 5405 114 84 Stockholm
Arbetsmiljöverket Lindhagensgatan 133 112 79 Stockholm
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 651 81 Karlstad
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap Box 599 101 31 Stockholm
Barnombudsmannen Box 22106 104 22 Stockholm

Rikspolisstyrelsen Box 12256 102 26 Stockholm
Jordbruksverket Vallgatan 8 551 82 Jönköping
Bergsstaten Varvsgatan 41 972 32 Luleå
Sveriges Geologiska Undersökning Box 670 751 28 uppsala
Kammarkollegiet Box 2218 103 15 Stockholm
Fortifikationsverket 631 89 Eskilstuna
Sjöfartsverket 601 78 Norrköping
Svenska kraftnät Box 1200 172 24 Sundbyberg
Skanova Box 93 123 22 Farsta
Vattenfall Eldistribution AB Box 6013 171 06 Solna
EON Sverige AB 205 09 Malmö
LRF Franzéngatan 6 105 33 Stockholm
Roslagens Naturskyddsförening C/o Per Bengtson Sättraby stationsväg 12 760 31 Edsbro
Naturskyddsföreningens Rikskansli Åsögatan 115 116 91 Stockholm
Svenska Turistföreningen Box 17251 104 62 Stockholm
Sveriges Ornitologiska Förening Stenhusa Gård, Lilla Brunneby 106 380 62 Mörbylånga
Svenska skyttesportförbundet Idrottens hus 114 73 Stockholm
Jägareförbundet Rimbo JVK c/o Lennart Lindkvist, Fiskeså 8 762 94 Rimbo
Jägarnas Riksförbund Saltsjög. 15 151 71 Södertälje

Svenska Jägareförbundet Öster Malma 611 91 Nyköping
Trafikförvaltningen 105 73 Stockholm
AB Storstockholms Lokaltrafik, SL 105 73 Stockholm
Riksförbundet Enskilda vägar Riddaregatan 35-37 114 57 Stockholm
Energimyndigheten Box 310 631 04 Eskilstuna
Kemikalieinspektionen Box 2 172 13 Sundbyberg
Post- och Telegrafstyrelsen Box 5390 102 49 Stockholm
Statens geotekniska institut 581 93 Linköping
Svenska Orienteringsförbundet Heliosgatan 3 120 30 Stockholm
Rimbo skid- och orienteringsklubb Box 112 762 23 Rimbo
Friluftsrämjandet Instrumentvägen 14 126 53
Friluftsrämjandet Rimbo c/o Camilla Söderman, Norrbackavägen 17 762 95 Rimbo
Ridklubben Rimbo Ryttare Åkerivägen 9 762 51 Rimbo
Svenska Ridsportsförbundet Ridsportens Hus 734 94 Strömsholm
Stockholms hamnar Box 27314 102 54 Stockholm
Pensionärernas Riksorganisation, PRO Box 3274 103 65 Stockholm
PRO Rimbo c/o Hans Skans, Köpmannagatan 9A 761 45 Rimbo
Norrtälje sportfiskare c/o Kenneht Jonsson, Lasarettsgatan 3 761 45 Norrtälje

Finsta forntid och framtid/IK Kilen c/o Håkan Westberg, Nybyn 7511 761 91 Norrtälje
Rimbo hembygdsförening c/o Ingegerd Matson, Johan Nådigs väg 20 762 93 Rimbo
Handikappföreningarnas samarbetsorgan HSO Myntgatan 10 791 62 Falun
Räddningstjänsten Norrtälje kommun Box 800 761 28 Norrtälje
Svenskt Näringsliv Storgatan 19 114 82 Stockholm
Folkhälsomyndigheten 171 82 Solna
NTF Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande Skytteholmsvägen 2 171 44 Solna
SMHI 601 76 Norrköping
Svenska Cykelförbundet Idrottens Hus 114 73 Stockholm
Swedavia AB 190 45 Stockholm-Arlanda
Tillväxtverket Box 4044 102 61 Stockholm
Transportstyrelsen 601 73 Norrköping
Sveriges Åkeriföretag Box 7248 103 89 Stockholom

Skapat av Rebecca Wennersten	Dokumentdatum 2014-10-09	Projektnummer 107256
Dokument ID	Projektnamn Väg 77 Länsgränsen - Rösa	Version 0.1

Väg 77 Länsgränsen-Rösa, samrådsmöte med Länsstyrelsen

Datum: 2014-10-09

Tid: 09:30- 12:00

Plats: Hantverkargatan 29

Närvarande:

Christina Eklöf	CE	Trafikverket
Maja Modén	MM	Trafikverket
Mats Remgård	MR	Trafikverket
Peter Sartorius	PS	Norrtälje kommun
Erik L´Estrade	EL	Norrtälje kommun
Marie Olstedt	MO	Norrtälje kommun
Josefin Sundberg	JS	Norrtälje kommun
Frida Skagerberg	FS	Norrtälje kommun
Per Reiland	PR	Cowi
Tina Ekström	TE	Cowi
Agneta Åkermark Kraft	AÅ	Länsstyrelsen
Mats Nordin	MN	Länsstyrelsen
Ylva Othzén	YO	Länsstyrelsen
Susann Jonsson	SJ	Länsstyrelsen

1	Inledning och presentationsrunda	Ansvarig
1.1	Mötet inleddes med en presentationsrunda av mötesdeltagarna.	
1.2	Vatten- deltar ej på detta möte. Ytterligare möte erfordras ej, Susann Jonsson (SJ) tar med sig frågan.	
2	Bakgrund mm	
2.1	Per Reiland (PR) redogjorde kort för bakgrunden. Väg 77 är en viktig tvärförbindelse mellan Norrtälje/Kapellskär –E4/Arlanda/Uppsala/Mälardalen samt riksintresse för kommunikationer. Vägen har idag en bristande trafiksäkerhet med en hastighetsbegränsning på 70 km/h, bitvis 50 km/h. Tidvis hög andel tung trafik varav en stor del till/från hamnen i Kapellskär, separering för gång-och cykeltrafik saknas.	



Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2014-10-17	Vägnummer Väg 77
-------------------------	-----------------------------	---------------------

2.2

Tidplan

- 2012 gjordes en förstudie
- Mars 2013 beslutade Länsstyrelsen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan
- Juli 2013 Trafikverkets ställningstagande, där en tvåfältsväg förordas med referenshastighet 80 km/h samt vägförbättringsåtgärder med referenshastighet 80 km/h.
- Våren 2014 påbörjades arbetet med att ta fram en vägplan där det första skedet består i att utreda samt ta fram lokaliseringsalternativ.
- Samråd januari 2015
- Påbörja vägplan för valt alternativ våren 2015
- Byggstart 2018
- Trafiköppnande 2021

2.3

Projektmål

Inför arbetet med att ta fram en vägplan har följande projektmål tagits fram:

Tillgänglighet, säkerhet och trygghet, miljö, hälsa, markanvändning, kostnad och effektivitet samt farligt gods.

2.4

Standard för vägen

En 8,5 m bred tvåfältsväg med 0,75m vägrenar för att underlätta för cykling. Referenshastighet som ska eftersträvas så långt det är möjligt är 80 km/h. Vägen kommer att ha en jämnare och mer förutsägbar linjeföring än idag.

2.5

PR redogjorde för de olika förslagen från öst till väst, se bifogad presentation. Alla alternativ ska kunna gå att kombinera med ny sträckning för väg 280 mot Edsbro. Det som återstår är att titta på principutformning i större korsningar. Det samma gäller behov av passagepunkter för oskyddade trafikanter.

2.6

Miljö

Naturinventering enligt ny standard, rapport finns upprättad. Vid Gottröra berörs inga arter (kända). Metsjön är ingen vattenförekomst. JS påpekade att det finns observation av större vattensalamander vid Stortjärnan norr om Metsjön. Josefin Sundberg (JS) skickar ArtDATA från SLU gällande salamander till Tina Ekström (TE).

Vid Metsjön finns många fridlysta arter, våtmark väster om

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2014-10-17	Vägnummer Väg 77
-------------------------	-----------------------------	---------------------

Metsjön. TE har inte sett förekomst av vattensalamandrar. Inventering av vattensalamander kan behöva göras (generellt förekomst av grod- och kräldjur),

Rimbo- naturreservat och rekreationsområde. Alternativ med bro över Långsjön- strandskydd att beakta. Alternativet från väg 280 och vidare österut är avfört pga låg samhällsnytta.

Långsjön- nyckelbiotoper och förekomst av salamander. Vid Adamsberg. FS påpekade att småvatten och dammar ska beaktas för eventuell förekomst av salamander.

Bolsmossen och Näset- inget naturreservat. Vilken vikt ska läggas vid de kommunala naturvärdena. Skötselplan finns med för övrigt inget stöd för skydd. Norrtälje kommun tar med sig frågan. MN informerade om att länsstyrelsen vill inrätta ett naturreservat för ängs- och hagmarker vid Stortjärnan.

Kundbysjön- fågelsjö
Väster om sjön Björkan- nyckelbiotop, biotopskydd, observationer av utter finns inom utredningsområdet.

Finsta- Det norra alternativet påverkar naturmiljön mest (hag- och ängsmark). I Husby ån finns utplanterad havsöring. Påverkar ett ridhus och motionsspår.

2.7

Vatten

Inom utreningsområdet berörs många markavvattningsföretag, tydliggör i samband med inbjudan av samråd i höst. SJ kan hjälpa till med inventeringen.

Långsjön- Dålig kemisk och ekologisk status enligt VISS. Inom utredningsområdet finns flera vattenförekomster att ta hänsyn till.

Öster Rimbo- grundvattenskydd, grundvattentäkt

Finsta- grundvatten- reservvattentäkt

2.8

Kultur

Trafikverket har låtit genomföra en kulturarvsanalys som visar möjliga boplatsoområden. Länsstyrelsen får rapporten och underlagsmaterial för att om möjligt kunna avgränsa dessa områden och för att kunna yttra sig kring påverkan på de tre riksintresseområden. Norra alternativet vid Finsta riskerar att påtagligt skada riksintresset Skederi –Husby-Sjuhundra med medeltida maktcentrum och minnen från den heliga Birgitta. Utöver det material som finns framme, vad erfordras ytterligare för att Länsstyrelsen ska kunna yttra sig. Ylva Othzén (YO) och Agneta Åkermark (AÅ) återkommer inom några veckor.

2.9

TE skickar presentation och shapefiler (i koordinatsystemet



Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2014-10-17	Vägnummer Väg 77
-------------------------	-----------------------------	---------------------

SWEREF 99 TM) från kulturarvsanalysen till SJ.

- 2.10 MKB
Horisont år 2030
Ska beskriva hela processen med motiv till lokalisering och steget efter med utformning av vägplan. Strukturerad och pedagogisk nedtrattning. Lokalisering och genomförande.
- 2.11 Klimat
Hur påverkar nya klimatförutsättningar vägen- hur behöver vägen utformas, exempelvis vid ökad nederbörd.
- 2.12 lanspråktagande av jordbruksmark- hushållningsbestämmelser som behöver motiveras
- 2.13 Länsstyrelsen har tidigare bedömt att projektet antas kunna medföra betydande miljöpåverkan. De aspekter som antas få en betydande miljöpåverkan är Natur- och kulturmiljö, friluftsliv, vattenkvalitet, landskapsbild, människors hälsa och miljö med fokus på buller, risk och säkerhet, barriäreffekter för både människor och djur samt klimat. Luft och naturresurser beskrivs översiktligt. Klimat med fokus på framtida klimatförändringar såsom ökad nederbörd. SJ påpekade att i samrådshandlingen ska framgå vad som är alternativskiljande och önskade tydlig redovisning i form av kartor och matriser.
- 2.14 Risk för arsenik- Länsstyrelsen tar med sig frågan och stämmer av. Mer en genomförande fråga.
- 2.15 Samrådshandlingen
TE redogjorde för förslag till innehållsförteckning.
Länsstyrelsen återkommer om de vil göra någon ändring.
- 3 Diskussionsfrågor**
- 3.1 Avvägning mellan intressen
- Skillnad och påverkan, går skyddsåtgärder att utföras olika beroende på alternativ
- 3.2 Diskutera sak-frågan, gäller det tidplan och pengar är det en annan part på Länsstyrelsen som är med. SJ tydliggör hur processen ser ut.
- 3.3 Mötet idag utgör del i den långa samrådsprocessen. Pga begränsade resurser vill Länsstyrelsen fokusera på lokalisering och utformning. Deltagande på referensgruppsmöten samt ytterligare arbetsmöte. Detta kommer att behandlas på kommande möte.

4 Övriga frågor

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2014-10-17	Vägnummer Väg 77
-------------------------	-----------------------------	---------------------

4.1

Vid pennan

Rebecca Wennersten

Skapat av Rebecca Wennersten	Dokumentdatum 2014-10-17	Projektnummer 107256
Dokument ID	Projektnamn Väg 77 Länsgränsen - Rösa	Version 0.2

Väg 77 Länsgränsen-Rösa, samrådsmöte med Trafikförvaltningen (SLL)

Datum: 2014-08-15

Tid: 13:00- 14:30

Plats: Trafikförvaltningen SLL, Lindhagensgatan 100

Närvarande:

Christina Eklöf	CE	Trafikverket
Rebecca Wennersten	RW	Trafikverket
Per Reiland	PR	Cowi
Erik L'Estrade	EL	Norrtälje kommun
Emelie Andén	EA	SLL
Pauline Sedin	PS	SLL

-
- | | | |
|----------|---|-----------------|
| 1 | Inledning och presentationsrunda | Ansvarig |
| 1.1 | Samtliga mötesdeltagare presenterade sig. | |
| 2 | Beskrivning av projektet | |
| 2.1 | <p>Per Reiland (PR) presenterade projektet.
Nedanstående punkter avhandlades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bakgrund • Syfte • Tidplan- Samråd januari 2015 • Projekt mål- tillgänglighet, säkerhet och trygghet, miljö, hälsa, markanvändning, kostnader och effektivitet, farligt gods • Dagens busstrafik • Trafikteknisk standard • De olika alternativen- Gottröra, Finsta- Alhamra, Rimbo, Rimbo-Finsta, öster om Finsta • Förlängning av Roslagsbanan till Rimbo | |
| 3 | Pågående planer/ projekt i området | |
| 3.1 | Arlanda förbindelse, snabbförbindelse med få hållplatser. | |
| 3.2 | <p>Emelie Andén (EA) delredovisade en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo från Östra station. I huvudsak är det tänkt att gå på befintlig banvall. Erik L'Estrade (EL) nämner om idéstudien för projektet. Förlängningen kommer in till Rimbo sydöst om busscentralen och korsar befintlig väg 280 som behöver flyttas till ett nytt läge. Vid ett vägalternativ (V77) söder om Rimbo viktigt att säkerställa korsning med järnväg. EA nämner att om Roslagsbanan förlängs till Centralen kan det vara intressant att gå vidare med en förlängning till Rimbo.</p> | |

Projektnummer 107256	Dokumentdatum	Vägnummer
-------------------------	---------------	-----------

- 3.3 Samtliga alternativ ska vara kompatibla med en framtida omlagd 280.

4 Diskussion kring alternativen

- 4.1 EL tipsar om att det är bra att SLL funderar kring nya trafikkoncept vid granskning av de olika korridorerna.
- 4.2 EA ställer frågan hur busstrafiken hanteras i den samhällsekonomiska kalkylen. EA återkommer om det finns underlag.
- 4.3 Pauline Sedin (PS) ställer frågan hur målet ska kunna uppfyllas om det inte finns några nyckeltal.
- 4.4 Stomnätslinjen 677 med målpunkt Norrtälje- Rimbo- Uppsala finns med i stomnätsstrategin. PS framför att SLL gärna ser att det ska finnas möjlighet att cykla till busshållplatserna, kombinera gång- och cykeltrafiken med kollektiv trafiken.
- PR skickar presentationen som visades på mötet, de olika alternativen i pdf- format samt översiktliga restidsberäkningar till EA och PS. EA återkommer med busslägen i mitten av november.
- 4.5 Hur omhändertas klimatpåverkan utifrån hur alternativen påverkar fördelning bil kontra kollektivt.
- #### **5 Övriga frågor**
- 5.1 EA och PS återkommer med synpunkter på alternativen i mitten av november.

Vid pennan

Rebecca Wennersten

Skapat av Rebecca Wennersten	Dokumentdatum 2014-11-05	Projektnummer 107256
Dokument ID	Projektnamn Väg 77 Länsgränsen - Rösa	Version 0.1
Väg 77 Länsgränsen-Rösa, samrådsmöte med Lantbrukarnas Riksförbund		

Datum: 2014-11-05

Tid: 13:00- 15:00

Plats: Norrtälje

Närvarande:

Christina Eklöf	CE	Trafikverket
Rebecca Wennersten	RW	Trafikverket
Per Reiland	PR	Cowi
Bertram Schmitterlow	BS	
Hillevi Sundin	HS	
Tommy Karlsson	TK	
Kjell Jansson	KJ	
Mats Lindgren	ML	

1 Inledning och presentationsrunda

- 1.1 Mötet inleddes med en presentationsrunda av mötesdeltagarna.

2 Beskrivning av projektet

- 2.1 Per Reiland (PR) presenterade projektet.

Nedanstående punkter avhandlades:

- Bakgrund
- Syfte
- Tidplan
- Projekt mål- tillgänglighet, säkerhet och trygghet, miljö, hälsa, markanvändning, kostnader och effektivitet, farligt gods
- Trafikteknisk standard
- De olika alternativen från öst till väst- Gottröra, Finsta-Alhamra, Rimbo, Rimbo- Finsta, öster om Finsta

2.2 Tidplan

- 2012 gjordes en förstudie
- Mars 2013 beslutade Länsstyrelsen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan
- Juli 2013 Trafikverkets ställningstagande, där en tvåfältsväg förordas med referenshastighet 80 km/h samt vägförbättringsåtgärder med referenshastighet 80 km/h.

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2014-01-05	Vägnummer Väg 77
-------------------------	-----------------------------	---------------------

- Våren 2014 påbörjades arbetet med att ta fram en vägplan där det första skedet består i att utreda samt ta fram lokaliseringsalternativ.
- Samråd januari 2015
- Påbörja vägplan för valt alternativ våren 2015
- Byggstart 2018
- Trafiköppnande 2021

- 2.3 Vad händer närmast
Brev har skickas till berörda fastighetsägare gällande geotekniska undersökningar som kommer att påbörjas den 17/11 och pågå fram till tom vecka 51.
- 2.4 Kostnadsbedömning av projektet pågår och kommer att finnas framme till samrådet.
- 3 Diskussion kring projektet och alternativen**
- 3.1 Kommer Trafikverket att hjälpa till med markbyten?
Christina Eklöf (CE) föreslog att Trafikverkets markförhandlare, Viktor Fridh, deltar på samrådet.
- 3.2 Kommer det att sättas upp viltstängsel?
När val av lokaliseringsalternativ är klar, kommer hänsyn tas till behov av ev viltstängsel.
- 3.3 Kan man på befintlig väg sänka axeltrycket? CE tar med sig frågan.
- 3.4 Södra alternativet, Rimbo- Adamsberg, ev förekomst av kultur. Norra alternativet, Rimbo, hamnar nära befintlig bebyggelse. PR tar med sig frågan.
- 3.5 Påverkan under genomförandet är en aspekt som kommer att vägas in.
- 3.6 Placeringen av nya hastighetskameror ifrågasattes.
- 3.7 Ett förslag till nytt alternativ framfördes som innebär att vägen förläggs i ny sträckning från norra förbifarten förbi Rimbo, norr om Salmunge och ansluter till förbifarten norr om Finsta.
- 3.8 Husbyån har vid flera tillfällen svämmat över vid kraftig vårflood. Den risken bör tas med i utredningen.



Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2014-01-05	Vägnummer Väg 77
-------------------------	-----------------------------	---------------------

- 3.9 Synpunkter framfördes på sektionen. Kan vägrenen göras bredare för att förbättra framkomligheten för jordbruksfordon? Eventuella vägräcken bör placeras så långt som möjligt mot dikeskanten.

4 Övriga frågor

- 4.1 Önskemål om nytt möte när val av lokalisering är klar.

Vid pennan

Rebecca Wennersten

Skapat av Karin Jansson	Dokumentdatum 2015-01-27	Projektnummer 107256
Ärendenummer TRV 2014/96335	Projektnamn Väg 77 Länsgränsen - Rösa	Version 0.5
Samrådsmöte 2015-01-27 Väg 77 Länsgränsen - Rösa		

Datum: 2015-01-27

Tid: 19:00-21:00

Plats: Skederids skola, Finsta

Närvarande:

Christina Eklöf	CE	Trafikverket
Rebecca Wennersten	RW	Trafikverket
Maja Modén	MM	Trafikverket
Peter Sartorius	PS	Norrtälje kommun
Erik L'Estrade	EL	Norrtälje kommun
Gustav Elfström	GE	Norrtälje kommun
Per Reiland	PR	COWI
Tina Ekström	TE	COWI
Karin Jansson	KJ	COWI
Rebecca Johansson	RJ	WSP
Jenny Claesson	JC	AddGender

1	Inledning och presentation av deltagare	Vem
1.1	Jenny Claesson (JC) hälsade välkomna, informerade om programmet och förhållningsregler samt presenterade deltagare från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun.	JC
2	Planläggningsprocessen	
2.1	Christina Eklöf (CE) berättade om planläggningsprocessen och var i planläggningsprocessen detta projekt befinner sig.	CE
2.2	<u>Fråga:</u> Var i planeringsprocessen befinner vi oss idag? <u>Svar:</u> Vi befinner oss i första steget i det som kallas samrådshandling. När samrådshandlingen är klar kommer Trafikverket att fatta beslut om vilket lokaliseringsalternativ man kommer att välja. Det är det lokaliseringsalternativet som vi kommer att ta fram en vägplan för, som är det juridisk dokument.	CE
2.3	<u>Fråga:</u> När räknar ni med att vägplanen vinner laga kraft? <u>Svar:</u> Det kan vi inte svar på det just nu. Det finns en övergripande tidplan. Nästa beslut, det vill säga val av lokalisering, kommer att fattas i mars. Det beslutet innebär inte laga kraft. Efter det skedet ska en konsult att handlas upp som	CE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

ska ta fram en vägplan. När planen vunnit laga kraft kan bara mindre ändringar göras eller så erfordras omtag av vägplanen om det är större avvikelser.
Frågan tas upp igen på frågestunden.

3 Presentation av projektet

- 3.1 Per Reiland (PR) och Tina Ekström (TE) presenterade projektet och de alternativ som tagits fram och studerats. Den PowerPoint-presentation som användes som presentationsmaterial finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida. PR, TE

4 Paus och mingel

5 Frågestund

- 5.1 JC inledde frågestunden med att repetera vilka deltagare från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun som närvarade, berättade om förhållningsregler för frågestunden samt påminde om att synpunkter och kan lämnas skriftligt. Nedanstående frågor och svar framfördes. JC

- 5.2 Fråga: Vilket av del av projektet är mest eller minst kontroversiell?
Svar: Det är väldigt svårt att säga vilken av delarna som är mest kontroversiell. Det finns oerhört mycket intressen. I Finsta är till exempel kulturmiljön väldigt viktig. Vad var och en uppfattar som viktigast beror på vilket intresse man själv har. CE

- 5.3 Fråga: I Rimbo tog vi upp väg 280. Varför vägs inte den in i detta projekt?
Svar: I COWI:s uppdrag ingår att de alternativ som studeras för väg 77 ska inte omöjliggöra ny sträckning för väg 280. Sträckningen för väg 280 ingår däremot inte i detta projekt. Frågan sätts upp bland parkerade frågor som TrV tar med sig.
Kompletterande svar efter samråd: I vårt och COWI:s uppdrag ingår enbart att de alternativ som studeras för väg 77 inte ska omöjliggöra ny sträckning för väg 280. En eventuell förändring av väg 280 är ett eget projekt. PR

- 5.4 Fråga till Norrtälje kommun: Har kommunen sett på en sträckning Söderhall (Roslagsstoppet) – Arlanda? Sträckan är cirka 20 km. Det är redan stort område p.g.a. flygtrafiken. Berörda vägar är väg 280, väg 77, E18 och E4. Har kommunen varit i kontakt med andra berörda kommuner för att diskutera detta? Det borde ligga i Norrtälje kommuns intresse att ha närhet till en flygplats.
Svar: Jätteintressant fråga men som inte ligger inom detta projekt. Hur Arlanda ska kopplas bättre med t.ex. Kapellskär och E18/E4 har diskuterats i olika sammanhang tidigare hur Arlanda kan bli en mer effektiv hubb där flyg, båt och järnväg kopplas GE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

samman. Frågan har inte diskuterats de senaste åren och det jobbas inte aktivt på frågan just nu.

- 5.5 Fråga: Kan man göra ett omtag och göra en åtgärdsvalsstudie för detta projekt? Trafikverket har vid tidigare kontakter med Trafikverkets planeringsavdelning avfärdat detta och svarat att man först ska undersöka och åtgärda väg 77 och sedan väg 280. Vägen är smal med mycket tung trafik och inte mötesfri. Hur tänker Trafikverket?
Svar: Vägen är riksintresse för kommunikation. Utifrån det har bedömningen gjorts att 80 km/tim är tillräckligt eftersom lastbilar inte får köra fortare. Trafikverket har också gjort bedömningen att tvåfältig väg räcker för de trafikmängder som vägen har. CE
- 5.6 Fråga: Tycker tyvärr att det är klart att intresset är att underlätta för lastbilstrafiken från Kapellskär och att ingen tar hänsyn till de boendes situation, det åsidosätts väldigt. Ifrågasätter också hur man ur trafiksäkerhetssynpunkt kan bygga en väg med 80 km/h med två körfält. Trafiksäkra vägar idag byggs med 2+1 körfält med mitträcke och viltstängsel. En 2+1-väg kan byggas på ett nytt ställe förslagsvis söder om sjösystemet.
Svar: Väldigt sällan görs 2+1-väg för 80 km/h. De bilar som finns idag klarar av en möteskollision i 80 km/tim relativt bra. Viltstängsel ska finnas där det finns vilt som rör sig utmed vägen. Var det ska vara viltstängsel är en detaljfråga som utreds senare. Någon berörs var vägen än byggs, också om den byggs där det inte finns någon väg idag. Numera tillämpar Trafikverket fyrstegsprincipen och det innebär att man försöker man nyttja det befintliga vägsystemet och optimera i första hand, sedan förbättra lite och bygga nytt bara där det finns särskilda behov. Därför är riktlinjerna för detta projekt att i första hand förbättra befintlig väg i första hand och bygga nytt där det inte går. CE
- 5.7 Fråga: Vad betyder riksintresse och hur är det kopplat till boende?
Svar: Boendemiljö, hälsa och säkerhet är viktiga aspekter som värderas högt. Det finns riktvärden t.ex. för maxnivåer för buller. Skyddsåtgärder behandlas i nästa skede och då kommer man att undersöka vilka skyddsåtgärder som behöver göras. Skyddsåtgärder kan t.ex. vara bullerreducerande skärmar. TE
- 5.8 Fråga: Hur många på Trafikverket [som jobbar i projektet] har anknytning till Norrtälje kommun? [ingen räcker upp handen] Då är det bättre om Norrtälje kommun har synpunkter om förslaget. Vad tycker kommunen om den föreslagna 80-vägen med mötande trafik? Lastbilarna kör långsamt men personbilarna kan köra över hastighetsgräns och göra våghalsiga omkörningar.
Svar: Uppfattar att frågan handlar mest om vad som är viktigt vad det gäller trafiksäkerhet. Kommunen anser att det viktigaste ur EL

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

trafiksäkerhetssynpunkt är att det skapas bra möjligheter att gå och cykla utmed vägen, till hållplatser, mellan boende och intill de större orterna. Idag har vägen ingen vägren. Kommunen vill också ha en gång- och cykelväg mellan Rimbo och Finsta. Från Finsta kan man fortsätta till Norrtälje på vägrenen eller på parallellvägnätet, till exempel Malstavägen. Det är det viktigaste från kommunen sida vad det gäller trafiksäkerhet.

5.9

Fråga: Trafikverket har ju även ansvar för tåg, järnvägen och tågförbindelser. Tåg till Rimbo eller tåg till kommunen har efterfrågats. Har det funnits med som en aspekt i det här projektet att förbereda för tågförbindelser till kommunen.

Svar: Har haft samrådsmöten med Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting (tidigare SL). De har tagit upp att de har gjort tidiga studier kring möjligheterna att förlänga Roslagsbanan till Rimbo. Det har vi tagit med som en förutsättning men en i dagsläget ganska oklar förutsättning i handlingen. Vi har däremot inte gjort några försvarsarbeten eller förändrat utformningen utifrån detta eftersom det inte finns några beslut fattade i frågan, studierna är i ett väldigt tidigt skede och det finns inga detaljerade förslag framme kring en eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan.

PR

5.10

Fråga: Det är ingen tillfällighet att det är så många här ikväll. Jag tror att det är en överraskning för många att det är så tätt inpå. Varför så bråttom just nu när man har väntat i 25 år? Kan man inte vänta ett år till och hinna utreda de här alternativen på ett mer grundligt sätt?

Svar: Enligt den regionala länsplanen som Länsstyrelsen fattar beslut om att genomföra projektet. I den planen lägger man också fast en tidsambition och enligt den finns en ambition att detta projekt ska vara klart för att ha byggstart 2017-2018 och färdigställande 2020-2021. Oavsett när man startar upp upplevs det ofta som att det är ganska bråttom. Nästa skede, när man har fattat beslut om lokalisering, kommer förmodligen ta åtminstone 1-2 år. Det blir samråd med möjlighet att påverka under det skedet också.

CE

Svar: Kommunens har försökt ligga på angående detta projekt. Detta är ett projekt som i olika omgångar har väntat sedan 90-talet och ännu tidigare. Kommunen synpunkt är att Rimbo ligger väldigt bra lokaliserat i regionen med möjligheter att utvecklas men växer inte som kommunen tror att det finns potential till. En anledning till att Rimbo inte har växt i den takt som kommunen tror att det finns potential till kan vara att det finns vägreservat precis norr om och precis söder om Rimbo. Det finns många fastighetsägare som är ivriga att komma igång och utveckla Rimbo och kommunen har själva fastigheter som kommunen vill utveckla. Väg 77 kan betyda mycket positivt för Rimbo och hela den här delen av kommunen. Kommunen vill att projektet ska komma vidare så att Rimbo kan komma loss och utvecklas. Detta

GE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

ska givetvis inte innebära att det tas förhastade eller dåliga beslut.

5.11

Fråga: Nu finns olika alternativ och det ska fattas beslut i mars. Sen är det ju bara samråd om detaljer. Det är ju nu det gäller, nu som det ska fattas beslut om vägen ska gå norr eller söder om Rimbo, och nu är tidplanen så kort. Senare är det ju bara samråd om ett redan fatta beslut.

Svar: Det beslut som Trafikverket fattar om lokalisering kommer inte att prövas nu. Nästa prövning är när den vägplan, det vill säga en juridisk handling, som senare tas fram ställs ut för granskning. Då kommer det att prövas om Trafikverket fattat rätt beslut om lokalisering. Skulle den överklagas så överklagas den till regeringen. Regeringen kan då fatta beslut om att vägplanen ska göras om och ta hänsyn till vissa synpunkter. Alternativt ger regeringen Trafikverket rätt och vägplanen kan fastställas.

CE

Följdfråga: Då är det ju fråga om att överklaga ett redan fattat beslut. Det är ju mycket krångligare och då finns ju bara ett alternativ som går att överklaga. Det är ju nu det gäller till största delen.

Svar: Ja, då kan man överklaga det beslut Trafikverket har fattat om val av lokalisering. Så i princip underkänner man i sådant fall Trafikverket beslut om lokalisering men det kommer lite senare i processen. Oavsett när man fattar beslutet kommer det att finnas några som tycker att det finns andra alternativ som är bättre.

CE

5.12

Fråga: Angående processen. Har studerat möjligheterna att överklaga. Beslutet kan överklagas till högsta förvaltningsdomstolen, det vill säga regeringen. Det finns två skäl att de skulle bevilja överklagan. Det ena är att det är detaljplaneområde. Det andra är att det är ett naturvårdsområde eller naturreservat. Finns det ytterligare motiv? Det betyder att detta i princip är sista chansen att påverka.

Svar: Lokaliseringsstudien som vi gör nu är en viktig process och ska vara väl underbyggd med motiveringar varför vi förordar eller avfärdar alternativ. Det kommer att granskas. Det kan bli avslag senare, det vill säga att man får göra om lokaliseringsutredningen. Det är inte kört och det går att lämna synpunkter. Det kommer att tas fram en samrådsredogörelse efter samråden där alla synpunkter bemöts.

TE

Kommenterat efter samrådsmötet: Vem som helst har rätt att överklaga en vägplan, men endast de som är sakägare har rätt att få frågan prövad. Det är Regeringen som prövar frågan om sakägare. Överklagandet ska du skicka till Trafikverket inom angiven tid. Om överklagandet kommer in för sent tas det inte upp till prövning, utan avvisas i ett särskilt beslut med stöd av förvaltningslagen. Även ett avvisningsbeslut kan överklagas. Om överklagandet har kommit in i rätt tid överlämnar Trafikverket det med ett yttrande och övriga formella handlingar till regeringen för slutligt avgörande.

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

Följdfråga: Utöver detaljplaneområde och naturreservat, vilket ytterligare skäl finns för högsta instans att avfärda beslutet?

Svar: Den instans hos Trafikverket som fastställer planer är en enskild enhet som jobbar enbart med planprövning. Det finns ingen här som har detta som specialområde och kan svara på detta.

CE

5.13

Fråga: Undrar hur man tänkt med kollektivtrafiken? Om man till exempel tittar på alternativ 6.2 så blir det långt ifrån en naturlig sträckning där bussen går idag. Tänker man sig att bussen ska gå kvar där den går idag eller ska busshållplatserna flyttas dit?

Svar: Haft inledande diskussioner med Trafikförvaltningen angående bussens trafikering vid förbifarter. Trafikförvaltningens utgångspunkt är att bussarna fortsatt trafikerar längs befintlig väg det vill säga inte går längs förbifarterna, för att bussarna ska gå så nära de som ska använda bussarna som möjligt. Förbifarterna innebär däremot att en stor del av trafiken lyfts bort från tätorterna, vilket innebär att busstrafiken får nytta av den minskade trafikbelastningen genom tätorterna. Det kan innebära förbättrade restider. Utgångspunkt är alltså att bussarna trafikerar tätorterna. Dock kan man i senare skede titta på möjligheter att ha en snabblinje eller direktbuss som nyttjar förbifarterna och inte stannar i till exempel Finsta utan bara i Rimbo. En sådan linje blir i sådant fall ett komplement till övriga linjer men är alltså inget som studerats i detta skede.

PR

5.14

Fråga: Tycker att överklagningsfrågorna är väldigt viktigt. Det är ingen som vill ändra något som man har beslutat. Hur många tycker att den här frågan är väsentlig, tycker att det gått för långt när det går att överklaga och att det går för fort fram? [cirka en tredjedel av åhörarna räcker upp handen].

5.15

Fråga: Det finns ju riksplan kultur- och miljö över Finsta och så finns åsen som levererade vatten till Norrtälje innan det byggdes ut för 15 år sen. Nu finns ett alternativ mitt över åsen. Jordbruket diskuterar inte alls. Detta slår ju väldigt hårt mot vissa jordbrukare.

Svar: Jord- och skogsbruksmark har vägts in. Flera nya sträckor, t.ex. alternativ 6.2 går genom åkermark och tar åkermark i anspråk. Det har vägts in i bedömningen. Det blir fragmentering av åkermark och svårare att bruka den. Det tas i beaktande men det är många intressen som står mot varandra. Det finns inga självklara val. I samrådshandlingen (finns på www.trafikverket.se/vag77) under Naturresurser finns mer information.

TE

5.16

Fråga: Har pratat mycket om Gottröra och Rimbo ikväll men vi vill veta mer om Finsta. Varför har det norra alternativet avfärdats?

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

Vad är skillnaden mot södra? På båda sidor om Finsta finns vattentäkt och natur- och kulturintressen.

Svar: Där vägen går idag genom Finsta skär den rakt genom riksintresset. Här i Finsta väger kulturmiljö väldigt tungt utifrån de värdekärnor och skydd som finns. Alternativet norr om Finsta bedöms mer negativt på grund av de värdekärnor det berör. Även Länsstyrelsen trycker på detta. Avseende Finsta föreslås att det i senare skede görs en mer fördjupad kulturmiljöutredning. Vi är fortfarande i ett tidigt skede i processen.

Kommentar: På södra sidan finns norrvattenledningen. Känns konstigt om vägen ska dras där rakt över åsen.

TE

5.17

Kommentar: Sjuhundraleden nämns som en kanotled. Det är en vattenled och båtfarled som ungefär följer väg 77 som funnits sen forntiden. Det är därför inte konstigt att det finns fornlämningar. Detta ska inte blandas ihop med sjuhundraleden.

Svar: Vi tar med oss detta och ser om handlingen behöver korrigeras.

TE

5.18

Fråga: Det finns säkert fler skyddsvärden och intressen som man inte vet om idag. Hur beaktas detta när det är en månad till beslut?

Svar: Det finns en kulturmiljöutredning som tagits fram som utgår från befintligt underlag som den historiska strandlinjen och de idag kända fornlämningarna. Det kommer att utföras arkeologiska utredningar i senare skeden. I kulturmiljöutredningen har det pekats ut områden där det är mer sannolikt att man påträffar fornlämningar.

Följdfråga: Om man stöter på arkeologiska värden, hur beaktas det då? Vad händer då?

Svar: Vi är väl medvetna om att det finns mer värden än vad som finns i kartor och fornlämningsregistret. Det går däremot inte att utreda i detalj så tidigt. Vi har tillsammans med Länsstyrelsen beslutat att det inte är realistiskt att vi ska göra utgrävningar i alla korridorerna i detta skede. Länsstyrelsen är den myndighet som fattar beslut om när det ska göras utredningar i första skedet och när det ska göras förundersökning och slutundersökningar. I första skedet vill vi undvika fornlämningar. Det kan alltid uppkomma något som man missat men om man har gjort tidiga undersökningar, som man gjort i detta projekt, är den risken inte lika stor. Detta är inget som man ta lätt på. Det kan gå att få tillstånd att flytta en fornlämning för att dra vägen men det är inget som vi utgår ifrån. Det här området har höga kulturmiljövärden. Innan Trafikverket fastställer en plan kommer Länsstyrelsen att granska och göra en bedömning. Länsstyrelsen ser på helheten och kan säga att det inte är rätt lokalisering som valts och kan i sådant fall säga att de inte tycker att planen ska fastställas. Det är alltså flera instanser som kommer att granska planen innan beslut fattas. Enligt Miljöbalken är lokaliseringsprincipen en viktig del när

TE

MM

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-27	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

man planerar en väg. Lokaliseringsprincipen bygger på att den bästa användningen av marken ska väljas.

6**6.1****Fortsatt arbete och avslutning**

JC och CE avslutade frågestunden och informerade om kommande samråd i Rimbo och Gottröra, hur man kan lämna synpunkter, att det finns information på www.trafikverket.se/vag77, kommande skeden m.m.

JC, CE

Vid protokollet

Karin Jansson (COWI)

Justeras:

Christina Eklöf (Trafikverket)

Per Reiland (COWI)

Skapat av Karin Jansson	Dokumentdatum 2015-01-28	Projektnummer 107256
Ärendenummer TRV 2014/96335	Projektnamn Väg 77 Länsgränsen - Rösa	Version 0.5
Samrådsmöte 2015-01-28 Väg 77 Länsgränsen - Rösa		

Datum: 2015-01-28

Tid: 19:00-21:00

Plats: Långsjöskolan, Rimbo

Närvarande:

Christina Eklöf	CE	Trafikverket
Rebecca Wennersten	RW	Trafikverket
Maja Modén	MM	Trafikverket
Peter Sartorius	PS	Norrtälje kommun
Erik L'Estrade	EL	Norrtälje kommun
Gustav Elfström	GE	Norrtälje kommun
Per Reiland	PR	COWI
Tina Ekström	TE	COWI
Karin Jansson	KJ	COWI
Rikard Fogelholm	RF	COWI
Rebecca Johansson	RJ	WSP
Jenny Claesson	JC	AddGender

1	Inledning och presentation av deltagare	Ansvarig
1.1	Jenny Claesson (JC) hälsade välkomna, informerade om program och förhållningsregler samt presenterade deltagare från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun.	JC
2	Planläggningsprocessen	
2.1	Christina Eklöf (CE) berättade om planläggningsprocessen och var detta projekt befinner sig i planläggningsprocessen.	CE
3	Presentation av projektet	
3.1	Per Reiland (PR) och Tina Ekström (TE) presenterade projektet och de alternativ som tagits fram och studerats. Den PowerPoint-presentation som användes som presentationsmaterial finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.	PR, TE
4	Paus och mingel	
5	Frågestund	
5.1	JC inledde frågestunden med att repetera vilka deltagare från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun som närvarade,	JC

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

berättade om förhållningsregler för frågestunden samt påminde om att synpunkter och kan lämnas skriftligt. Nedanstående frågor och svar framfördes.

- 5.2 Fråga som lämnats till JC i pausen: Varför bygger man inte direkt från Roslagsstoppet till Arlanda?
Svar: Frågan sätts upp bland de parkerade frågorna. Det man har fattat beslut om är att det ska göras åtgärder längs väg 77. Ska det också göras något Söderhall-Arlanda är det ett annat projekt.
Kompletterande svar efter samråd: En ny väg mellan Roslagsstoppet och Arlanda ligger långt från väg 77 och bedöms inte ha möjlighet att lösa den trafikuppgift som väg 77 har eller problem som finns. En stor andel av trafiken längs väg 77 har lokala målpunkter, framförallt Rimbo, och den trafiken kommer fortsätta att trafikera väg 77. För genomfartstrafiken är väg 77 den genaste sträckning för den större delen av genomfartstrafiken även om en väg mellan Roslagsstoppet och Arlanda byggs. Mycket av trafiken kommer därmed ligga kvar på väg 77 och behovet av åtgärder kvarstår. Stängningen av tullen i Kapellskär bedöms ha en marginell påverkan på trafikfördelningen av färjetrafiken eftersom 98 % av alla företag redan idag deklarerar sina varor elektroniskt med samtidig begäran om klarering. CE
- 5.3 Fråga: 1998 utreddes vägen Ledinge-Rimbo men då var det inte så mycket trafik från Kapellskär. Idag är det väldigt mycket bilar från Kapellskär och Kapellskär byggs ut. Med en sträckning Ledinge-Rimbo blir man av med trafiken genom Rimbo.
Svar: Vi har tittat på ett sådant alternativ men vi bedömer inte att ett det uppnår det som vi vill eftersom det går så långt från Rimbo. Väg 77 har en viktig trafikuppgift i att trafikförsörja Rimbo. En sådan sträckning innebär att en stor del av trafiken ligger kvar på befintlig väg 77. PR
Svar: Det är viktigt att framhålla att även de som åker till Rimbo får förbättrad funktion av vägen. Syftet är inte bara att bli av med den tunga trafiken från Kapellskär. Det är viktigt att också förbättra för oskyddade trafikanter m.m. Rimbo är en viktig del i projektet. GE
- 5.4 Fråga: Tycker att väg 280 skulle kunna avlasta mycket trafik genom Rimbo. Enligt den fördjupade översiktsplanen är det i första hand prioritering av väg 280. Det är en relativt billig investering och avlastar centrum mycket. Om Rimbo tätort ska bli en attraktiv boendeort är det viktigt med bra förbindelser till Uppsala och Arlanda som har en stor tillväxt av arbetsplatser.
Svar: Väg 280 sätts upp bland den parkerade frågorna. Projektet har haft samrådsmöte med kommunpolitiker i eftermiddag. Där pratades också om väg 280 och de tycker också att det är viktigt tycker att man också tar tag i den sträckan. När kommunen yttrade sig när Länsplanen var ute på remiss pekade CE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

kommunen ut väg 283 som mer prioriterad än väg 280 men mest prioriterad är väg 77. Väg 77 ligger också i planperioden 2014-2025.

Kompletterande svar efter samråd: I vårt och COWI:s uppdrag ingår enbart att de alternativ som studeras för väg 77 inte ska omöjliggöra ny sträckning för väg 280. En eventuell förändring av väg 280 är ett eget projekt.

- 5.5 Fråga: På en av tablåerna fanns ordet järnväg men det nämndes inte. Kan det etableras en järnväg till Rimbo eller Norrtälje? Vill påpeka angående sträckning söder om Kundbysjön att våtmarkerna mellan Kundbysjön och upp mot Bergby är ett fantastiskt fågelområde men häckande simfåglar, vadare m.m. varje vår.
- Svar: Har haft samrådsmöten med Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting (tidigare SL). De har tagit upp att de har gjort tidiga studier kring möjligheterna att förlänga Roslagsbanan till Rimbo. Det har vi tagit med som en förutsättning men är en i dagsläget ganska oklar förutsättning i handlingen. Vi har däremot inte gjort några försvarsarbeten eller förändrat utformningen utifrån detta eftersom det inte finns några beslut fattade i frågan, studierna är i ett väldigt tidigt skede och det finns inga detaljerade förslag framme kring en eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan.
- Svar: Kundbysjön är utpekad som fågelsjö. Det kommer att göras fågelinventering i kommande skede för titta närmare på förekomst av häckande fåglar.
- PR
- 5.6 Kommentar: Finns stark trafik genom Rimbo centrum. Väg 77 och väg 280 skiljs åt i centrala Rimbo. Det är mycket tung trafik och säkert farligt gods på väg 280 till Hallstavik. Alternativ 4.7 binder ihop väg 280 och väg 77 på ett bra sätt och gör att vi slipper tung trafik genom Rimbo centrum. Det är dessutom ett billigare alternativ och alternativet innebär samtidigt fördelar för personbilstrafiken och kollektivtrafiken till Rimbo.
- 5.7 Fråga: Vad får det för effekt om förbifarter ligger för långt från stadskärnor? Kan det leda till att butiker slås igen och stadskärnan dör? Detta är en aspekt som inte tagits upp.
- Svar: Det är en intressant aspekt. Frågan har diskuterats på kommunen. Vilka effekterna blir beror på hur mycket trafik som skulle ledas ut och hur mycket trafik som har målpunkter i Rimbo är intressant. Det är också intressant att fundera på vilken betydelse biltrafiken har för pulsen i Rimbo. Som handlare borde man göra rösten hörd och skicka in sådana synpunkter om man tycker att aspekten saknas.
- GE
- 5.8 Fråga som lämnats till JC i pausen: Vilket håll ska Rimbo växa åt?

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

- Svar:** Det finns olika alternativ. I den fördjupade översiktsplanen för Rimbo har flera möjliga utbyggnader pekats ut. Det norra alternativet kan se ut som en barriär men alternativet kan också skapa intressanta korsningspunkter som kan möjliggöra en utveckling av Rimbo norrut. Motsvarande kan man fråga sig om utveckling söderut, vad finns det för intressanta marker där? Norrtälje kommun har också mark västerut som har pekats ut i den fördjupade översiktsplanen som intressant. Det finns även bra möjligheter att titta på utveckling söderut.
- Svar:** I nästa steg när vägen projekteras har Trafikverket ett ansvar för hur vägen utformas. Vägen kan utformas som en landsväg men den kan också utformas som en tätortsgata så att den är en väl integrerad del av tätorten. Det är viktigt att få vägen att fungera i ett sammanhang i och med att tätorten växer.
- 5.9 **Kommentar:** Vägen har varit på tal många gånger. Många gånger har man också kommit fram till att vägen inte ska ligga så långt från Rimbo eftersom någon handlare kan gå miste om inkomster eftersom det blir mindre trafik genom Rimbo. De flesta som handlar i Rimbo är ändå vi som bor i Rimbo och vi som bor i Rimbo blir belastade av trafiken speciellt den tunga trafiken och vi vill ha bort den.
- 5.10 **Fråga:** Vad menas med att man kan ha vägen som en tätortsgata? Kan man ha 80 km/tim på en tätortsgata förbi Rimbo?
- Svar:** Ja det går att utforma vägen som en tätortsgata men det kan då t.ex. inte vara så många anslutningspunkter. Den västra vägen i Norrtälje som byggts nyligen är ett exempel på en väg med 80 km/tim där man lyckats bra med den utformningen. Där finns tvärförbindelser och lokalgator som korsar vägen.
- 5.11 **Fråga till kommunen:** När man gjort en fördjupad översiktsplan där man förordar ett alternativ kan man då ändra sig efter några år? Representerar Ekuddens samfällighet med 35 fastigheter, permanentboenden och fritidsboenden. De södra alternativen skulle innebära stora konsekvenser för samfälligheten. Grundvattenförsörjningen skulle bli helt avskuren.
- Svar:** Den fördjupade översiktsplaner för Rimbo anger att kommunen sparar två vägreservat, ett norr om och ett söder om Rimbo. I texten står också att ställningstagandet om var väg 77 ska gå var den frågan var den som var svårast att komma överens om. En översiktsplan är vägledande för kommande beslut men inte juridiskt bindande. Trafikverket har haft den fördjupade översiktsplanen med sig som ett viktigt underlag i studien. Den fördjupade översiktsplanen är en inriktning men den kan omprövas när det skett fler utredningar.

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

- 5.12 Fråga: Representant för Socialdemokraterna. Har funderingar kring alternativ 4.1 och 4.2 längs befintlig väg. De akutaste trafikproblemen i Rimbo är korsningen vid busstationen och korsningen vid macken/ICA. Vid de två korsningarna bör vägen göras om enligt den fördjupade översiktsplanen. Detta alternativ finns inte med i denna studie. Detta borde egentligen göras redan innan 2020-2021.
Svar: För alternativen 4.1 och 4.2 har vi tittat på lösningar med cirkulationsplatser. Vi har gjort kapacitetsberäkningar för prognosticerad trafik 2030 och dessa visar att cirkulationsplatser klarar detta. Vi omöjliggör inte en flyttning av väg 280 med något av alternativen men väg 280 omfattas inte av detta projekt. PR
- 5.13 Fråga som ställts till JC i pausen: Angående mittremsan som är planerad. Finns det problem med buller om mittremsan är räfflad?
Svar: Räfflad mittremsa ger ökat buller. Det finns olika typer av räffling som ger olika bullereffekter. Det behöver studeras i senare skede. Det går att använda olika typer på olika sträckor och på sträckor där det ligger bebyggelse nära vägen kanske det inte går att ha mitträffling.
Svar: Var det behövs bullerskyddsåtgärder ska studeras mer i nästa skede. Troligtvis behövs det bullerskyddsåtgärder där bebyggelsen ligger så nära att mitträffling innebär ökat buller. CE
- 5.14 Fråga: Angående kollektivtrafiken. Många arbetstillfällen finns och kommer att finnas i Arlanda och många vill åka till Norrtälje. Har man tänkt på kopplingarna från olika delar av Rimbo till exempelvis Arlanda och Norrtälje?
Svar: Vi har haft tidiga samråd med Trafikförvaltningen om de olika alternativen och vilka konsekvenser de ser avseende busstrafiken. Trafikförvaltningen förordar alternativen som går genom Rimbo och ser inga anledningar att lägga om busstrafiken så att den går på förbifarterna eftersom resenärerna framförallt bor i tätorterna.
Svar: Kopplingen till Arlanda hör egentligen inte till detta projekt men kommunen har önskemål om en direktlinje till Arlanda. Det förs dialog med Trafikförvaltningen om detta. EL
- 5.15 Kommentar: Vi har fått vänta på vägen i 50-60 år. Då hoppas vi som bor i Rimbo att vi får en gen väg till Norrtälje. Vi vill inte ha några stora omvägar. Det är viktigt att vi kan ta oss fort till Norrtälje.
- 5.16 Fråga: Kundbysjöns värde som fågelsjö har nämnts. Undrar om man har tittat på Syningen och utloppet, det vill säga Vallbyån och Näset? Anser att detta bör tas med i fråga om de norra alternativens effekter.
Svar: Området som du pekar på är utpekad som värdekärnor i naturvärdesinventeringen. Det är också ett våtmarksområde. TE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

Även om vi inte gjort någon fördjupad fågelinventering nu så har vi sett klara indikationer på att det är ett värdefullt område för fåglar.

- 5.17 Fråga: Angående att bevara naturen och värdena av miljöerna. Om man ska anlägga en väg med tung trafik så borde den störa så lite som möjligt. Det finns exempel när man har överdäckt vägar där det finns både störningar för människor och natur. Detta är väl värt att tänka på, särskilt för de norra alternativen. Svar: Det finns en fastslagen budget för projektet på 773 miljoner. Att bygga tunnel jämfört med en väg i ytläge är ungefär 18-20 gånger så dyrt. Det skulle kunna innebära att om tunnel byggs finns inte pengar kvar att åtgärda andra delar. Det handlar om att göra en prioritering. CE
- 5.18 Fråga: Är det lika dyrt med en bro? Svar: Nej en bro är ungefär 15 gånger så dyr som en väg i ytläge. CE
- 5.19 Fråga: Representerar Vänsterpartiet. Det har sagts att det ska bli en rondell där väg 77 och väg 280 går ihop. Hur har ni tänkt att det ska få plats med rondell vid macken utan att göra intrång på gångvägarna som går intill vägen? Svar: Vi har gjort en översiktlig studie om hur en cirkulationsplats kan placeras i den korsningen samt hur mycket utrymme den tar i anspråk och kommit fram till att det finns plats. Detta finns redovisat i samrådshandlingen. Några av gång- och cykelvägarna kan behöva justeras något men det finns plats både för en cirkulationsplats och för gång- och cykelvägar på platsen. PR
- 5.20 Fråga: Alternativ 4.4 och 4.6 går rakt genom Rimbo grundvattentäkt vid Finby. Svar: Det är en grundvattentäkt som är en reservvattentäkt. Den har vi koll på och den är angiven som ett vattenskyddsområde. Där behövs vattenskyddsåtgärder så att det är täta skikt. TE
- 5.21 Fråga: Ni har ju ritat ett antal föreslagna övergångar vid framförallt de norra alternativen för att underlätta för att boende ska kunna nå friluftsområden. En fråga till kommunen: Om något av de norra alternativen väljs: Hur har kommunen tänkt att ersätta skidspår och motionsspår eftersom det norra alternativet är draget genom det befintliga spåret? Svar: Vi har inte tittat på detta i detalj men på andra platser där det dragits en väg genom befintliga spår har man flyttat exempelvis elljusspår. Hur vägens barriäreffekt kan minskas ska studeras vidare i nästa skede. Då gäller det att jobba mycket med passager. EL
- 5.22 Fråga: Problemet med väg 77 är att den är usel för dem som kör på den. Vägen är smal, farlig, det går inte att köra om, den går

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

nära boende m.m. Hur kan man ens prata om att bygga om vägen i befintlig sträckning t.ex. genom Gottröra och Finsta?

Svar: Vi har med alternativ längs befintlig sträckning som jämförelsealternativ både i Gottröra, Rimbo och Finsta. Detta överensstämmer med fyrstegsprincipen, det vill säga att möjligheten att förbättra befintlig väg alltid ska övervägas.

PR

5.23

Fråga: Det har talats om att det ska möjliggöras cykelväg till Norrtälje men i genomgången nämns bara en cykelväg till Finsta. Är det tänkt längre än till Finsta?

Svar: Projektmålet säger att möjligheterna att cykla mellan Rimbo och Norrtälje ska förbättras men det stämmer att det bara är presenterat en gång- och cykelväg till Finsta. Vi har tittat på och pekat ut tänkbare alternativ mellan Finsta och Norrtälje men dessa följer inte väg 77, t.ex. längs den gamla banvallen som går norrut från Finsta. Även andra möjligheter att cykla längs lokalvägar mellan Finsta och Norrtälje har diskuterats. Sträckningar som inte följer väg 77 omfattas dock inte av projektet.

PR

5.24

Fråga: Den norra dragningen ser ut att gå väldigt nära samhället. Antar att det är p.g.a. naturskyddsområdena Näset, Tistelkullen och Bolmossen. Det finns också en bronsåldersbosättning som är riksintresse. Med de norra alternativen byggs otroliga rekreationsområden bort. Vägen går genom elljusspåret, går nära tennishallen och det behövs tunnlar för att nå banvallen mot Rånäs som är en viktig cykelväg. Hur ser man på dessa naturtillgångar, hur högt värderas de? Rimbos naturliga utbyggnadsmöjligheter finns norrut i Vallby och Bålbro och väster om Västertorp. Dessa områden ligger nära de norra alternativen. Räknar kommunen med att detta är attraktiva områden att bo på om det byggs en väg med 80 km/h så nära? Kan Rimbo växa i sådant fall?

Svar: Åtgärder för buller, visuella effekter och känslan av att inte kunna passera vägen, att det är krångligt att passera vägen m.m. är sådant som behöver studeras. Kommunen har preciserat för Trafikverket vad kommunen anser är viktigt. Väljs det norra alternativet måste man jobba hårt med dessa aspekter. Väljs istället det södra alternativet blir det andra effekter som måste beaktas. Kommunen är väl medvetna om att det finns stora värden för de som bor i Rimbo norr om Rimbo. Det finns många intressen i området som måste vägas samman.

GE

5.25

Fråga: Var i Finsta och lyssnade igår. Där sades att man räknar med en kostnad för vägen på mellan 0,7 och 1,1 miljard och att det är 1 miljard som är budgeterad och indexreglerad. Nu pratar ni om 773 miljoner. Varför är det en skillnad mellan detta?

Svar: 0,7-1,1 miljarder motsvarar den kostnadskalkyl som vi tagit fram för de olika alternativen. Denna kalkyl är gjord oberoende av

PR

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-28	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

budgeten för projektet. De medel som är angivna i länsplanen är i prinsnivå 2013.

6**6.1****Fortsatt arbete och avslutning**

JC och CE avslutade frågestunden och informerade om kommande samråd i Rimbo (torgmöte) och Gottröra, hur man kan lämna synpunkter, att det finns information på www.trafikverket.se/vag77, kommande skeden m.m.

JC, CE

Vid protokollet

Karin Jansson (COWI)

Justeras:

Christina Eklöf (Trafikverket)

Per Reiland (COWI)

Skapat av Karin Jansson	Dokumentdatum 2015-01-29	Projektnummer 107256
Ärendenummer TRV 2014/96335	Projektnamn Väg 77 Länsgränsen - Rösa	Version 0.6
Samrådsmöte 2015-01-29 Väg 77 Länsgränsen - Rösa		

Datum: 2015-01-29

Tid: 19:00-21:00

Plats: Gottröra församlingshem, Gottröra

Närvarande:

Christina Eklöf	CE	Trafikverket
Rebecca Wennersten	RW	Trafikverket
Maja Modén	MM	Trafikverket
Peter Sartorius	PS	Norrtälje kommun
Erik L'Estrade	EL	Norrtälje kommun
Gustav Elfström	GE	Norrtälje kommun
Per Reiland	PR	COWI
Tina Ekström	TE	COWI
Karin Jansson	KJ	COWI
Jenny Claesson	JC	AddGender

1	Inledning och presentation av deltagare	Ansvarig
1.1	Jenny Claesson (JC) hälsade välkomna, informerade om program och förhållningsregler samt presenterade deltagare från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun. GE informerade också om att lokalen fungerar ur brandsäkerhetssynpunkt för 149 personer eftersom den har två nödutgångar.	
2	Planläggningsprocessen	
2.1	Christina Eklöf (CE) berättade om planläggningsprocessen och var detta projekt befinner sig i planläggningsprocessen.	CE
3	Presentation av projektet	
3.1	Per Reiland (PR) och Tina Ekström (TE) presenterade projektet och de alternativ som tagits fram och studerats. Den PowerPoint-presentation som användes som presentationsmaterial finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.	PR, TE
4	Paus och mingel	
5	Frågestund	
5.1	JC inledde frågestunden med att repetera vilka deltagare från Trafikverket, COWI och Norrtälje kommun som närvarade,	JC

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

berättade om förhållningsregler för frågestunden samt påminde om att synpunkter och kan lämnas skriftligt. Nedanstående frågor och svar framfördes.

5.2

Fråga: Angående miljö. Långsjön är redan i dåligt skick. Hastigheten ska öka hela sträckan förbi Gottröra och Långsjön och det eventuellt ska bli en bro över Långsjön. Alla avgaser som tillkommer, vad blir effekten av det? Nu är det 70 km/tim men många kör i 90 km/tim, inte minst motorcyklister. Om det blir 80 km/tim kommer många att köra i 100 km/tim. Det är livsfarlig att gå över vägen. En bredare väg gör att folk kommer att köra ännu fortare och att det blir mer trafik. Det finns nästan inga hastighetskameror och ingen kontrollerar hastigheterna.

Svar: Miljö omfattar både människor (bl.a. boendemiljö) och djur. Luftkvalitet har vi inte i detta projekt studerat närmare eftersom vi bedömer att luftkvaliteten är god. Det finns miljökvalitetsnormer för luft som ska följas och enligt de normerna är luftkvaliteten god i området. I projektet har det bland annat studerats bullerstörningar för boende. I projektet har vi också studerat säkerhet eftersom det förekommer farligt gods. Vi har studerat vattenmiljö och för vatten finns miljökvalitetsnormer för vatten som ska följas. Vattenkvaliteten ska inte försämrats i något vattendrag på grund av vägen. Exempelvis haveriskydd kommer att användas för att fördröja förloppet att ämnen rinner ned i vattendragen om det sker en olycka så att utsläppet hinner tas hand om innan det når vattendragen. Jämfört med nollalternativet blir miljön förbättrad.

TE

Svar: Vi kommer att försöka utforma vägen för en god trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om hastighet men innebär också att vägen utformas så att vägmiljön blir förutsägbar. Idag är inte vägmiljön förutsägbar och det leder till olyckor.

PR

5.3

Fråga: Varför siktar man inte framåt mer än man gör och bygger en motorväg direkt. En motorväg kommer att behövas så småningom. Trafiken från Kapellskär ökar hela tiden. Genomfarten som föreslås strider mot i princip allt. Den strider mot miljö och hänsyn till folk. En motorväg Söderhall-Arlanda skulle vara det bästa alternativet och skulle fungera längre.

Svar: I projektet har en trafikprognos gjorts. Enligt trafikprognosen kommer trafiken att öka kraftigt. 2030 bedöms trafiken att dubbleras jämfört med idag enligt prognosen, vilket innebär cirka 9000 fordon per dygn. 9000 fordon per dygn är inte en trafikmängd som man bygger en motorväg för. För att det ska byggas en motorväg krävs betydligt högre trafikmängder. Med 9000 fordon per dygn är det fullt tillräckligt med en tvåfältsväg, d.v.s. det som vi föreslår.

PR

Svar: Standarden, d.v.s. en väg med två körfält och med ambitionen 80 km/h, är redan fastlagd enligt tidigare beslut. Det är därför inget som vi samråder om nu.

CE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

- 5.4 Fråga: Ni har visat att det blir cykelvägar vid Gottröra och mellan Rimbo och Finsta. Vi som bor mellan orterna, tror ni inte att vi också vill cykla?
Svar: På landsbygdssträckorna är bebyggelsen mer spridd och där tror vi att man inte cyklar längre sträckor som flera mil. Därför kommer man att i senare skede se över att det går att ta sig till busshållplatser på ett säkert sätt m.m. I tätorterna föreslår vi däremot mer åtgärder för gång- och cykeltrafiken.
Svar: På landsbygden föreslås att vägrenarna breddas till 0,75 m. Det är inte som en gång- och cykelväg men väsentligt bättre än idag. PR CE
- 5.5 Fråga: Bor i Håkansberg i delsträcka 3. Där ska det inte bli några förändringar. Vägen ska gå rakt genom Håkansberg. Där inträffar mycket olyckor och fastigheterna ligger väldigt nära vägen. Flera gånger har bilar kolliderat med staketet till fastigheterna. Det finns mycket vilt. Hur kan man tycka att vägen ska gå samma sträckning som den går idag? Det behövs en väg som går förbi området.
Svar: Enligt våra direktiv ska vi först och främst förbättra befintlig väg. På flera ställen bedömer vi att det är möjligt. Däremot betyder inte det att det inte kommer att göras något. Vägen kommer att breddas, det kommer att finnas en ordentlig säkerhetszon som medför att om bilar kör av vägen ska det inte innebära allvarliga konsekvenser m.m.
Tillägsfråga: Redan för 8 år sen bedömdes vi att vara bullerstörda och fick bulleråtgärder. Sedan dessa har trafiken har ökat. Fastigheterna ligger tätt intill vägen.
Svar: Där fastigheter ligger nära vägen kommer vi att i senare skede studera varje enskilt ställe. Om t.ex. bebyggelsen ligger på en sida av vägen kommer breddningen i första hand att ske åt andra hållet. I vissa fall finns bebyggelse på båda sidor då kommer det att krävas fastighetsintrång. PR
- 5.6 Fråga: Representant från LRF Mälardalen. Vill uppmana publiken att lämna in synpunkter. Detta är den största möjligheten människor har att påverka. Vad har ni för rutiner för ersättningsfrågor och betalar ni ersättning för ombud?
Svar: Tyvärr har vi ingen person som är markförhandlare med oss idag. Frågan sätts upp bland de parkerade frågorna och kommer att besvaras i minnesanteckningarna. På www.trafikverket.se finns en folder som heter "Vägen och markägaren" med generell information och principer om hur det fungerar med ersättningsfrågor.
Kompletterande svar efter samråd: Trafikverket tillämpar väglagen vid planläggning och byggande av vägar. Väglagen hänvisar till expropriationslagen vid bestämmande av ersättningar vid markåtkomst mm. De grundläggande principerna i expropriationslagen är att berörda markägare och eventuella arrendatorer ska hållas ekonomisk skadelösa. Utöver det får man CE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

även ett påslag om 25 % på de belopp som avser ersättning för markintrång, inklusive skada på restfastigheten. 25 %- påslaget gäller även vid inlösen av hel fastighet. Vid s.k. annan skada, dvs ersättning för ekonomisk skada som inte påverkar fastighetens marknadsvärde, utgår inte de extra 25 %.

Trafikverket påbörjar i regel dialog om ersättningar med berörda när vägplanen har vunnit laga kraft och marken har blivit ianspråktagen, då med avsikten att träffa en frivillig överenskommelse. Kan inte Trafikverket och den som är ersättningsberättigad komma överens går ärendet vidare till Mark- och Miljödomstolen, där Trafikverket svarar för egna kostnader samt motpartens skäliga kostnader.

Trafikverket har ingen skyldighet att stå för fastighetsägarens ombudskostnader vid frivilliga förhandlingar, men kan ersätta skäliga ombudskostnader under vissa förutsättningar. Detta avgörs från fall till fall. Sakägaren måste först själv uttrycka ett behov av ett ombud.

- 5.7 Fråga: Några alternativ innebär att bygga nytt, d.v.s. att bygga där det inte finns någon väg idag. Kan det gå fortare eftersom det inte inskränker på den befintliga trafiken?

Svar: Ja det är lättare att bygga ny väg fritt från trafiken. Det ger en lättare byggnation och därmed möjligheter att genomföra bygget snabbare.

PR

- 5.8 Fråga: Har idag pratat med Susann Jonsson på Länsstyrelsen som är den som handlägger projektet på länsstyrelsen. Hon berättade att det inte är något tvång att hålla sig inom korridorerna. Om det finns skäl kan det gå att bygga vägen utanför befintliga korridorer. Vi är alltså inte låsta i dem. Det är inte heller ett måste att bestämma vägsträckningen i mars. Miljökonsekvensarbetet är inget som påbörjas när man valt sträckning utan är något som pågår nu och har pågått och som vi ska ta del av. Uppmanar publiken att lämna synpunkter och beskriva hur detta påverkar vår miljö eftersom det blir en del av miljökonsekvensbeskrivningen. Det är väldigt viktigt att alla lämnar synpunkter och vi kan gå ihop om skrivelser och samla namn.

Svar: Detta är samråd enligt Kap 6 Miljöbalken. Ni deltar alltså i en samrådsprocess som är en del av den miljökonsekvensbeskrivning som ska tas fram. Era synpunkter kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse. Vi vill samla in era lokala kunskaper, som är en viktig del i den här processen. I detta skede ligger fokus på de allmänna intressena och det är de som vi konsekvensbedömer i det här skedet. I nästa skede går vi in på enskilda intressen och tittar närmare på dessa, vilka skyddsåtgärder som måste vidtas osv.

TE

- 5.9 Information: Jag tror att det föreligger missförstånd. Korridorerna finns möjlighet att ändra. Däremot är det fastlagt att vi i första

CE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

hand ska nyttja befintlig väg. Likaså finns en fastlagd budget på 773 miljoner i prisnivå 2013.

5.10

Fråga: Bor vid delsträcka 3, d.v.s. mellan Gottröra och Alhamra. Ni säger i era utlåtanden att ni uppnår en måluppfyllnad och att trafiksäkerheten förbättras för alla trafikantkategorier. Det kan vi inte förstå. Hur kan man vara mer skyddad längs de fem busshållplatserna som finns längs sträckan när hastigheten är 80 km/h? Barn, vuxna och äldre ska korsa vägen där hastigheten är 80 km/h. Det finns planerad gångbana eller cykelbana. Hur ska man ta sig till hållplatserna? Förstår inte heller hur miljön förbättras när det blir ett ökat buller och trafiken närmare husen? Undrar också om det finns någon gräns för hur nära vägen får gå ett hus när den passerar av trafik i 80 km/h och mycket tung trafik? Har ni tittat på hur många hus som inte längre blir beboliga?

Svar: Höjer man hastigheten försämras trafiksäkerheten men vi gör andra åtgärder som förbättrar vägen och höjer standarden, såsom att vägen breddas, plan- och profiljusteringar, breddning av vägrenarna m.m. Vi menar inte att man inte cyklar på landsbygden men att man generellt cyklar kortare sträckor. Det vill vi förbättra förutsättningarna för och det är därför som vi föreslår att vägrenarna breddas. I senare skede ska vi se över busshållplatser och tillgängligheten till dessa så att det går att ta sig till dem på ett säkert sätt och det kan behövas plattformar för väntande. Det kan behövas ordnade passager så att man kan korsa vägen och så kan det behövas kortare sträckor med gångbanor. Detta är inget vi studerat i detalj i detta skede men vi är väl medvetna om att tillgängligheten och säkerheten till busshållplatser behöver förbättras.

PR

Svar: Frågan om hur nära vägen hus får ligga skrivs upp bland parkerade frågor.

CE

Kompletterande svar efter samråd: Det är flera aspekter som avgör hur nära bebyggelse som vägen kan ligga, bland annat trafiksäkerhet, risk och buller. Det går dock inte att ange ett generellt mått eftersom det är beroende av både trafikmängd och vilka skyddsåtgärder som vidtas.

5.11

Fråga: Vem har beslutat att man i första hand ska förbättra befintlig väg? Hur kan det bli bättre om trafiken går på samma ställe men fortare genom Gottröra?

Svar: Trafikverket fattade det beslutet efter förstudien. Beslutet fattades i maj-juni 2013. Det finns ett ställningstagande på Trafikverkets hemsida. På länsstyrelsen hemsida finns Länsplanen om regional infrastruktur. Den fastställde Länsstyrelsen 31 maj 2014.

CE

Svar: Vi föreslår åtgärder för gång- och cykeltrafiken som gångbana, att övergångsstället signalregleras och att busshållplatserna förbättras.

PR

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

- 5.12 Fråga: Bor i Gottröra. Vi är här och diskuterar en breddning av vägen men ni vet inte hur nära vägen ett hus får vara. Ni säger att ni ska utforma vägen så att folk ska hålla hastighetsbegränsningen. Är positiv till det men hur ska vägen utformas för att detta ska uppnås? Kör mycket och har aldrig sett en sådan väg.
Svar: Vi har inte studerat åtgärder i detalj men en åtgärd som har effekt på hastigheter är sektionen och just genom tätorten kanske vi behöver titta på om det behövs en smalare sektion. T.ex. kan man vid vissa passager ha en mittrefug som smalnar av vägen. Vägens och körfältens bredd har bevisad effekt på hastigheterna. PR
- 5.13 Fråga: Blir inte trafiken hårdare när det byggs i Gottröra och från Arlanda där det ska bli två till landningsbanor. Man räknar med 50 000 anställda på Arlanda. Var ska de bo? Vilken trafik får vi då?
Svar: I trafikprognosen som vi använder som underlag finns en kraftig trafikökning med. Vi har med sådana förändringar. PR
- 5.14 Fråga: Tycker att det är jättebra att vägen breddas och att vägrenarna breddas. Cyklar mycket på vägarna i området. Kommer det att finnas några hastighetskameror i Gottröra? Det finns viltstängsel på andra sidan länsgränsen. Kan det bli aktuellt t.ex. vid skogarna mot Alhamrastugan?
Svar: Det skiljer mellan hur region Öst och region Stockholm ser på viltstängsel. Om och var det ska vara viltstängsel studeras i ett senare skede av vägplaneprocessen. Underlag för det är bland annat var det skett olyckor med större djur däribland vildsvin. Det är inget som direkt påverkar vilket alternativ som väljs i det här skedet.
Svar: Hastighetskameror är inget som vi tittat på i detta skede. CE PR
- 5.15 Fråga: Angående ambitionsnivåerna 1, 2 och 3. Det finns en budget på 773 miljoner. Vilken nivå hamnar man på när man förbrukat budgeten?
Svar: Kan inte ge ett rakt svar på detta. I vissa fall kan det vara dyrt att även förbättra befintlig väg. Ska man hålla sig inom budget kan det innefatta förbifarter. I kostnadsbedömningen landade kostnaden för hela sträckan på mellan 720 miljoner och 1,1 miljarder. Vilken kombination av alternativ i Gottröra, Rimbo och Finsta som väljs avgör vad kostanden blir. PR
- 5.16 Fråga: Nu är det rationellt att köra. Om det blir kilar, vägräcken, avspärningar, refuger och smalare väg kommer det inte att bli bra alls och inte gå att komma förbi med maskiner.
Svar: Det är en viktig aspekt att tänka på när vi planerar. Vi har haft ett första möte med Lantbrukarnas Riksförbund i Rimbo. Oavsett vilket alternativ som vi väljer får det inte omöjliggöra att komma förbi med maskiner där det finns behov. CE

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

- 5.17 Fråga: Angående alternativen vid Gottröra står det att projektmålsuppfyllelsen var fullgod för första alternativen. Kan det vara det om det inte är 80 km/tim?
Svar: Den skrivningen avser en sammantagen bedömning av projektmålen och sammantaget bedömer vi att alternativet genom Gottröra har större målsuppfyllelse än det andra alternativet. För alternativet genom Gottröra är projektmålet om tillgänglighet för motorfordonstrafiken är negativt eftersom projektmålet avser att det ska vara 80 km/tim så långt det är möjligt. PR
- 5.18 Fråga till publiken: Är ni nöjda med trafikmiljön som den är idag?
Svar från publiken: Nej. CE
- 5.19 Fråga: Det är relevant den fråga du ställer men du hör på oss att vi inte är nöjda med de alternativ som presenteras. Varför lades södra förslaget ned, Alhamra-Ledinge?
Svar: Det har att göra med att väg 77 har en stor funktion att trafikförsörja Rimbo. Vi ser inte att en väg till Ledinge fyller den funktionen. Med en sådan sträckning skulle en stor del av trafiken ligga kvar på nuvarande väg och då skulle det behövas förbättringar där ändå. PR
- 5.20 Fråga: Bor längs delsträcka 3. Förstår att många är missnöjda med förslaget att vägen ska ligga kvar där den går idag och att många kommer att gå ihop och göra en skrivelse. Det finns också de som är nöjda med att ni ska förbättra befintlig väg som inte är bra idag. Hur stor påverkan har en skrivelse som de som inte tycker om förslaget gör? Ska vi som tycker att förslaget är bra också gå ihop och skicka in synpunkter?
Svar: Synpunkter kan lämnas till 16 februari. Det kommer att göras en samrådsredogörelse där alla synpunkter kommer att sammanställas och kommenteras. Med kommenteras menas att det kommer att tydliggöras hur varje synpunkt har hanterats. Alla synpunkter kommer att tas med i samrådsredogörelsen. Rekommenderar alla att lämna en synpunkt om man har en uppfattning. CE
- 5.21 Fråga: Här är massa lösningar på den här sträckan. Ni gör en lösning här men ni flyttar problemet när trafiken ökar. Det behövs en helt ny väg.
Svar: Det har beslutats att det ska byggas så mycket som möjligt på befintlig väg och där det inte går ska det byggas ny väg. CE
- 5.22 Fråga: Har varit på samtliga samrådsmöten i Finsta, Rimbo och Gottröra. Först sades det att det fanns anslaget 1 miljard som är indexreglerat. Det har också sagts att hela projektet totalt kostar 0,7-1,1 miljard. Nu säger ni att det har satts en prislapp på varje delsträcka. För att få summa 773 miljoner har ni alltså slagit ihop vissa förslag. Slår man ihop andra förslag blir det en annan

Projektnummer 107256	Dokumentdatum 2015-01-29	Vägnummer 77
-------------------------	-----------------------------	-----------------

summa. Ni säger också att Länsplanen anger 773 miljoner. Det betyder att ni redan har bestämt hur ni ska göra fast ni inte säger det. Det finns alltså mer pengar att röra sig med enligt vad jag förstår.

Svar: Det finns inga beslut fattade kring lokaliseringar. Man kan spekulera på olika sätt. Det har inte gjorts några sådana beräkningar som de 773 miljonerna i Länsplanen är grundade på. Däremot är summan baserad på antaganden för sträckan och är grundat på schabloner. Det är gjort innan alternativen var framtagna. Länsplanen fastställdes i maj förra året och alternativen har tagits fram 2015. Budgeten är alltså på 773 miljoner enligt Länsplanen i prinsnivå 2013. Det är plånboken för projektet. I COWIs uppdrag har legat att räkna fram anläggningskostnader och för en kombination av alternativ blir den summan 1,1 miljarder.

CE

6

6.1

Fortsatt arbete och avslutning

JC och CE avslutade frågestunden och informerade om kommande torgmöte i Rimbo, hur man kan lämna synpunkter, att det finns information på www.trafikverket.se/vag77, kommande skeden m.m.

JC, CE

Vid protokollet

Karin Jansson (COWI)

Justeras:

Christina Eklöf (Trafikverket)

Per Reiland (COWI)



Trafikverket
Ärendemottagning
Box 810
781 28 Borlänge
TRV 2014/96335

Yttrande gällande Samrådshandling, riksväg 77 delen länsgränsen – Rösa, Norrtälje kommun, Stockholms län. Vägplan, val av lokaliseringsalternativ

Trafikverket har remitterat rubricerat ärende till Norrtälje kommun. Riksväg 77 har en viktig funktion som förbindelse mellan Kapellskärs hamn/Norrtälje och Arlanda/Uppsala/Mälardalen. Riksväg 77 är mycket smal och krokig och har stora trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Huvuddelen av sträckan är endast 6 meter bred och hastigheten är reglerad till 50 km/tim och 70 km/tim. Det finns ett stort antal fartkameror på vägen vilket påvisar att vägen inte uppfyller sin trafikuppgift. Den tunga trafiken till/från Kapellskärs hamn kommer i omgångar och är därmed mycket intensiv under vissa tidsintervaller.

Vägens sträckning går igenom orterna Finsta, Rimbo och Gottröra där fordonstrafiken kommer i konflikt med oskyddade trafikanter som gör anspråk på vistelse i gaturummet. Trafikverkets utgångspunkt för projektet innebär att hastigheten regleras till 80km/tim med hastighetsnedsättning till 40 km/tim genom Finsta och Rimbo samt 60 km/tim genom Gottröra och Lövsta. I Rimbo beräknas trafikflödet uppgå till 14 400 fordon per årsmedeldygn år 2030.

Av trafiksäkerhetsskäl och framkomlighetsskäl anser Norrtälje kommun att steg-3 åtgärder mellan Rimbo och Rösa inte utgör en acceptabel lösning av en förbättrad standard på riksväg 77. Särskilt i Rimbo är trafikmiljön med intensiva intervaller av tung trafik redan ett problem som kommer att förvärras än mer i takt med att Kapellskärs hamn fördubblar godskapaciteten. En trafikmängd på nära 15 000 fordon per årsmedeldygn i Rimbo innebär en fortsatt otrygg miljö. Trafiksäkerheten i Rimbo tätort är redan i dagsläget oacceptabel med bland annat dödsolyckor och stor barriärverkan för oskyddade trafikanter. Riksväg 77 är högre olycksdrabbad än liknande vägar i landet.

Rimbo

Norrtälje kommun ser problem med de södra förbifartsalternativen; söder om Långsjön och bro över Långsjön. De södra alternativen är potentiellt försvårande av Roslagsbanans framtida dragning som för närvarande utreds i

POSTADRESS
Box 800, 761 28 Norrtälje
ORGANISATIONSNUMMER
212000-0217

BESÖKSADRESS
Estunavägen 14

TELEFON
0176-710 00
TELEFAX
0176-711 04

E-POST
kommunstyrelsen@norrtalje.se
WEBB
norrtalje.se

PLUSGIRO
3 20 65-5
BANKGIRO
451-7694



Trafikförvaltningens utredning *ÅVS regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län*. De södra förbifartsalternativen attraherar också mindre genomfartstrafik än det norra förbifartsalternativet.

Norrtälje kommun anser att en norrgående förbifart av Rimbo utgör den bästa trafiklösningen för Rimbo. En norrgående förbifart är både mindre kostsam än de södra förbifartsalternativen samt uppvisar bäst samhällsekonomiska lönsamhet. Med en norrgående förbifart kan Rimbo fortsätta utvecklas med nya bostads- och verksamhetsområden samtidigt som trafikmiljön i Rimbo centrum blir avsevärt förbättrad.

En viktig frågeställning kopplad till Rimbo är huruvida den framtida sträckningen och utformningen av väg 77 genom/förbi Rimbo kommer att utgöra en förbättrad funktion för orten. Med ett södergående förbifartsalternativ lyfts med största sannolikhet den största delen av den tunga trafiken ut från Rimbo samhälle vilket är positivt. Däremot kan det södergående alternativet innebära en förlorad möjlighet att förbättra tillgängligheten till Rimbo och inom Rimbo för dem som har målpunkter där. Det är värt att framhålla att moderna vägprojekt (ett bra exempel är västra vägen i Norrtälje stad) genom smarta lösningar kan bidra till utvecklingsmöjligheterna på orten. Exempel på smarta lösningar kan vara passager i form av sociodukter, effektiva bullerreducerande åtgärder och väl placerade korsningspunkter som på ett bra sätt integrerar den nya vägen med befintligt vägnät.

Det norra alternativet kan alltså bidra till Rimbos utveckling med smarta lösningar. Det är viktigt att beakta Rimbobornas tillgång till rekreatiomsområdena norr om vägreservatet, eventuella uppkommande bullerstörningar och framtida expansionsmöjligheter för orten vid planering av ett norrgående alternativ. Görs detta framgångsrikt kan det norra alternativet innebära mycket positivt för Rimbos utveckling.

Den norra förbifarten är också det enda alternativet som hanterar en någorlunda godtagbar lösning för korsningen med länsväg 280. En ny trafikplats mellan riksväg 77 och länsväg 280 kan möjliggöra att viss trafik kan styras via trafikplats Rösa istället för att gå genom Rimbo till/från trafikplats Söderhall. Därmed avlastas även trafikproblemet i korsningen Roslagsvägen/Norrtäljevägen i Rimbo.

Norrtälje kommun vill återigen påpeka att Trafikverket bör åtgärda länsväg 280 (markerat med A i kartan nedan). Oavsett förbifartsalternativ för riksväg 77 runt Rimbo uppgår trafikflödet till över 9000 fordon per årsmedeldygn i Rimbo centrum på den del som utgör länsväg 280. En tillfredsställande långsiktig lösning på trafiksituationen i Rimbo är att även låta länsväg 280 gå i en östlig förbifart. En sådan lösning finns i karta nedan som är ett utdrag från FÖP Rimbo.



Även en framtida lösning för korsningen med Rånäsvägen, markerat med B2 i kartan nedan, är viktig att snabbt få klarhet i eftersom tomtområde (B1 i kartan) behövs för att tillgodose efterfrågan på villatomter i Rimbo.

Finsta

Norrtälje kommun anser att alternativet med förbifart norr om Rimbo med en ny sträckning norr om Lövsta är den allra bästa lösningen för Rimbos fortsatta utveckling. Detta alternativ bör kombineras med ett södergående förbifartsalternativ i Finsta. Alternativet ger den genaste dragningen av riksväg 77 och ger störst restidsvinst samt visar på störst samhällsekonomiska lönsamhet. Även i Finsta har dagens dragning stor barriärverkan. Oskyddade trafikanter gör anspråk på vistelse i gaturummet och det finns bland annat en grundskola i orten. Förbifartsalternativet innebär restidsvinster för kollektivtrafiken om stomlinje 677 Norrtälje-Uppsala trafikerar dessa istället för utmed befintlig väg. En södergående förbifart i Finsta bör utföras med hållplatsläge. En gång- och cykelväg från Finsta bör angöra hållplatsläget och en pendlarparkering anläggas i anslutning till vägen.

Gotröra

Norrtälje kommun anser att en riksintresseklassad väg i möjligaste mån bör vara utformad för att tillåta hastigheter som överensstämmer med vägens status. Kommunen förordar därför alternativet med en södergående förbifart i Gottröra. Liksom vid Finsta är det en fördel om förbifartsalternativet utförs med hållplatsläge samt gång- och cykelväg och pendlarparkering.

Gång- och cykelvägar

Dagens utformning av vägren på landsbygdssträckorna omöjliggör för oskyddade trafikanter att röra sig utmed vägen för att ta sig till grannar, hållplatser och tätorter. Förslagen för gång- och cykeltrafik innebär förbättrade möjligheter. Kommunen ser positivt på att en separat gång- och cykelväg anläggs mellan Rimbo och Finsta och lösningar med till exempel att färgad vägren används mellan Finsta och Norrtälje stad. Kommunen anser att sådana åtgärder även kan vidtas på befintlig väg ifall det blir nya sträckningar. Endast en upprustning av banvallen löser inte behovet av att röra sig utmed vägen.

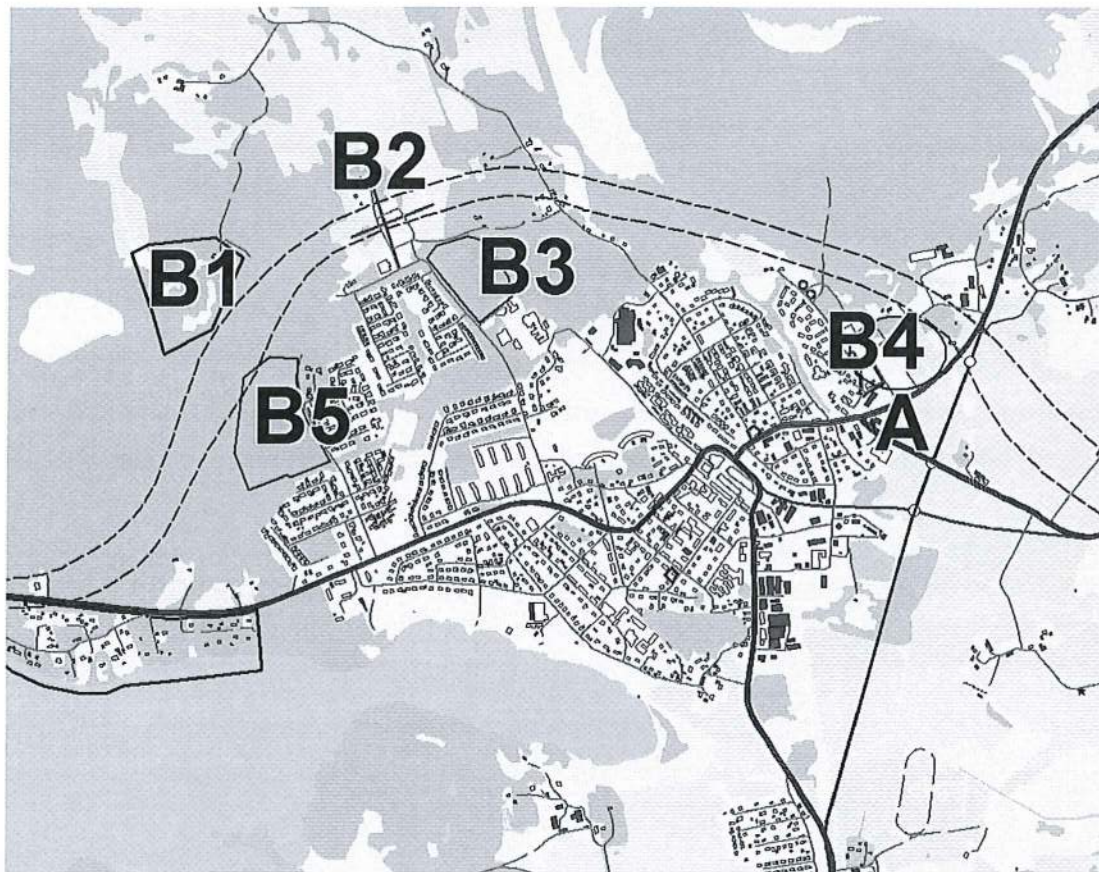
Norrtälje kommun vill återigen påpeka att riksväg 77 bör uppgraderas till referenshastigheten 100 km/tim. Den ökade hastigheten skulle öka den regionala tillgängligheten och integrationen i regionen. Regional pendling för arbete och studier utgör en viktig del av vägens funktion. Norrtälje kommun har redan idag ca 2000 pendlare till Uppsala och Arlanda. Arlanda beräknas dessutom växa upp till 30 000 arbetsplatser mot år 2030. Norrtälje och Rimbotrakten bör ges bättre möjligheter att integrera med övriga regionen. Den föreslagna linjeföringen för ny väg håller för referenshastigheten 100 km/tim och steget från 80 km/tim till 100km/tim innebär endast en marginalkostnad samtidigt som trafiksäkerheten förstärks ytterligare.



I Rimbo finns ett stort engagemang och en stor framtidstro hos befolkningen, företagen och intresserade byggherrar. Rimbo har ett strategisk geografiskt läge och det är en ökad efterfrågan på nya bostäder och arbetsplatser. Osäkerheten gällande riksväg 77:s framtida sträckning är extremt bekymmersamt eftersom utvecklingen av Rimbo hejdas i samtliga väderstreck. Norrtälje kommun anser att kommande vägutredning måste etappindelas för att lösa markanvändningsfrågorna.

Sammanfattningsvis vill Norrtälje kommun föreslå att etappindelningar och prioriteringar sker enligt följande:

- Trafikverkets planering med byggstart 2018 och vägöppning 2021 skall ej revideras.
- etapp förbifart Rimbo utförs som första etapp i projektet med det norrgående alternativet,
- etappen Rimbo-Rösa utförs som andra etapp i projektet,
- vägens standard ska medge referenshastigheten 100 km/tim, samt
- att länsväg 280 utanför Rimbo utförs med en östlig förbifart.



Vägreservatet och alternativa vägdragningar från Fördjupad översiktsplan för Rimbo samhälle. Bokstavssymbolerna visar viktiga exploateringsplaner (B) samt korsningspunkter (A) inom Rimbo tätort som anses vara prioriterade att lösa.

Ulrika Falk
Kommunstyrelsens ordförande

Per Nordenstam
Kommundirektör



Enheten för planfrågor
Susann Jonsson

Trafikverket
Ärendemottagningen
Christina Eklöf
Box 810
781 28 Borlänge

Val av vägkorridor för ombyggnad av väg 77 delen länsgränsen - Rösa i Norrtälje kommun

Länsstyrelsen har fått tillsänt en samrådshandling för vägplan rörande ombyggnad/nybyggnad av väg 77 och har getts möjlighet att lämna synpunkter inför Trafikverkets val av lokaliseringalternativ. Bakgrunden till projektet är bl.a. att den nuvarande vägen anses ha undermålig standard och brister vad gäller trafiksäkerheten. Länsstyrelsen lämnar nedanstående synpunkter vad gäller vägens lokalisering med stöd av 14 b § väglagen.

Länsstyrelsens synpunkter

Samlad bedömning

I Länsstyrelsens bedömning har innehållet i 2-4 kap. och 5 kap. 3§ miljöbalken (MB) beaktats, då lagrummen ska tillämpas vid den slutliga prövningen av vägplanen. Länsstyrelsen har även beaktat innehållet i kulturmiljölagen (KML), för att belysa projektets genomförbarhet ur ett kulturmiljöperspektiv.

Av hushållningsbestämmelserna följer att brukningsvärd jordbruksmark *endast* får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar *om* det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk (3 kap 4 § MB). Områden med höga natur- och kulturvärden *ska långt som möjligt skyddas* mot åtgärder som kan skada natur och kulturmiljön. Områden som dessutom är av *riksintresse* för kulturmiljövården *skall skyddas* mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön (3 kap 6 § MB). Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt (3 kap 10 § MB). Av kulturmiljölagen (KML) följer att Länsstyrelsen *endast får lämna tillstånd* till att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning *om fornlämningen medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse* (2 kap 12 § KML).

Länsstyrelsen har tagit del av planhandlingarna, inkomna synpunkter och den 6 maj 2015 även en gjort syn på plats. Länsstyrelsen bedömer att samtliga alternativ

Datum
2015-05-21

Beteckning
3434-3446-2015

har olika för- och nackdelar med hänsyn till natur- och kulturmiljövården, riksintressen, hushållning med jordbruksmark, hälso- och säkerhetsaspekter. Inget alternativ faller ut som den bäst lämpade ur alla aspekter. Länsstyrelsen gör sammantaget följande bedömning.

- Länsstyrelsen har inga invändningar mot åtgärderna som planeras utmed delsträckorna 1, 3, 5 och 7, dvs. åtgärder utmed befintlig väg.
- Länsstyrelsen anser att alternativ 2.2 bör avföras med hänsyn till jordbruksintresset. Nyttan med en förflyttning av vägen enligt alternativ 2.2. bedöms inte överväga den olägenhet som intrånget i jordbruksmarken medför.
- Länsstyrelsen anser att alternativen inom delsträcka 4 behöver utredas vidare för att hitta optimal vägsträckning. Inom norra delen av område 4 finns en rad kända fornlämningar. Ingen arkeologisk utredning har gjorts och det kan inte uteslutas att det finns ytterligare fornlämningar. Det är därför oklart i vilken omfattning en vägsträckning norr om Rimbo kan optimeras med hänsyn till kulturmiljön. Inom den södra delen av område 4 finns brukningsvärd jordbruksmark som kommer att påverkas oavsett sträckningsalternativen söder om Rimbo. Av underlaget framgår dock inte på vilket sätt och hur en vägsträckning eventuellt kan lokaliseras för att minimera skadlig påverkan på jordbruket.
- Länsstyrelsen anser att alternativ 6.1 och 6.2 behöver utredas vidare för att hitta en optimal vägsträckning och närmare utformning. Alternativ 6.3 norr om Finsta bedöms ej genomförbar med hänsyn till kulturmiljöintresset.

Nedan följer Länsstyrelsens motiv till den samlade bedömningen och synpunkter på fortsatt arbete.

Riksintresse kulturmiljö

Utredningsområdet berör tre områden som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården.

Delsträcka 2 berör området kring Gottröra sockencentra som utgör riksintresse för kulturmiljövården AB 70. Dalgångsbygd utmed den under forntiden viktiga Långhundraleden, dominerad av mindre byar och ensamgårdar med rikt fornlämningsbestånd som speglar en bondebygd med kontinuitet sedan järnåldern. Det äldre vägnätet nämns särskilt som uttryck för riksintresset, varför man bör vara mycket försiktig med att ändra vägars sträckningar i området.

Delsträcka 4 berör riksintresset för kulturmiljö norr om Rimbo. Av kartunderlag som Länsstyrelsen fått ta del av framgår att utredningskorridoren delvis går rakt igenom fornlämningsmiljöer från bronsåldern, varav några är unika i sitt slag. Fornlämningarna ingår i en sammanhängande miljö, som kan skadas om vägen lokaliseras och utformas utan hänsyn till kulturmiljövården på platsen. Eftersom ingen arkeologisk utredning har gjorts, kan det inte heller uteslutas att det finns fler, hittills okända lämningar.

Delsträcka 6 berör ett område kring Skederid och Husby-Sjuhundra sockencentra som utgör riksintresse för kulturmiljövården AB 82. Motiveringen lyder "Dal-

Datum
2015-05-21

Beteckning
3434-3446-2015

gångsbygd utmed forntida vattenled, präglad av förhistoriskt bosättningsmönster med rötter i bronsåldern samt Finsta med minnen från den heliga Birgitta". Här omnämns särskilt Finsta och kopplingen till de medeltida sockenkyrkorna, men även vägnätet som uttryck för riksintresset. Kyrkorna och landskapsavsnitt kring dessa omfattas även av landskapsbildsskydd. Det norra alternativet förbi Finsta – vilket påverkar riksintresse för kulturmiljövården – är oacceptabelt ur kulturmiljösynpunkt. Finstaåsens fornlämningar har stor dignitet, pedagogisk potential och stort upplevelsevärde och det vore förödande för riksintresset om sammanhanget med heliga Birgittas födelseort Finsta bryts av en större väg, än den som idag slingrar sig igenom samhället. Det södra alternativet förbi Skederid kräver dock stor hänsyn till jordbruket vars fortsatta verksamhet indirekt har betydelse för att upprätthålla landskapets kulturmiljövården. Synpunkter från företrädare för lantbruksnäringen i området bör beaktas särskilt för att försöka finna lösningar som möjliggör fortsatt jordbruk och minskade barriäreffekter.

Fortsatt arbete

Samtliga fornlämningar, kända och okända, är skyddade enligt kulturmiljölagen. Området vid Skederid, Husby-Sjuhundra och Gottröra kyrkor omfattas även av landskapsbildsskydd. Tillstånd från länsstyrelsen krävs för eventuella ingrepp.

En arkeologisk utredning kommer att behöva genomföras. Detta för att få kunskap om det finns fler och hittills okända fornlämningar inom utredningsområdet. Det är en fördel om utredningen görs innan val av vägkorridor, eftersom resultatet kan komma att påverka bedömningen av påverkan på fornlämningar. När den arkeologiska utredningen är klar, behövs en analys göras för att klarlägga vilka betydelsefulla lämningar och rumsliga samband som är utmärkande för respektive delsträcka. Analysen ska ge svar på:

- vad som ska undvikas dvs. vad är helt oacceptabelt ur kulturmiljösynpunkt
- var och vilken typ av hänsynstagande som krävs,
- var och hur den tilltänkta vägen kan utformas och gestaltas, så att påverkan på kulturmiljö och landskap kan accepteras, utan att avgörande värden går förlorade.

Det öppna jordsbrukslandskapet utgör en del av riksintresseanspråket inom samma område. Nya barriäreffekter kan medföra försämrade förutsättningar för att bruka jorden och bedriva djurhållning. Detta kan i sin tur skada natur- och kulturmiljövärdena i området. Se även nedan.

Jordbruk

Den jordbruksmark som sammantaget berörs av vägprojektet ligger både inom och utom riksintresseanspråket för kulturmiljövården. All jordbruksmark omfattas emellertid av bestämmelsen enligt 3 kap 4 § MB (se ovan). Jordbruksmarken som berörs inom utredningskorridoren är i klass 3-5 och hör därmed till den bördigaste inom Norrtälje kommun. Av samrådsunderlaget framgår inte tydligt hur de olika alternativen skiljer sig åt, vad gäller påverkan på jordbruksintresset. Länsstyrelsen bedömer att alternativ 2.2 ger ett intrång på jordbruket som inte överväger nyttan

Datum
2015-05-21

Beteckning
3434-3446-2015

med välgångsgården. Det är därtill inte förenligt med riksintresseanspråket inom samma område.

Fortsatt arbete

Belysningen av alternativens effekter och konsekvenser på jordbruksmarken och möjligheterna att bedriva ett effektivt jordbruk behöver tydliggöras. Det behöver av underlaget till vägplanen tydligare framgå på vilket sätt alternativen skiljer sig åt med hänsyn till jordbruksintresset. Jordbrukets behov behöver därmed behöver kartläggas för att, om möjligt, hitta trafiklösningar som är förenliga med jordbruksverksamheten.

Naturmiljö

Enligt Länsstyrelsens bedömning så har skogarnas värden underskattats. Detta leder bl.a. till att konsekvenserna för naturmiljön vid Finsta är någorlunda små och de olika alternativen tämligen likvärdiga. De underskattade värdena i skogliga miljöer finns främst i nordliga alternativ förbi Rimbo. De kalkrika markförhållandena i dessa skogar ger förutsättningar för skyddsvärd svampflora. Ett ganska stort antal fynd av rödlistade svampar finns dokumenterad från så väl skogsstyrelsens nyckelbiotoper och naturvärden som vissa mellanliggande skogsbestånd längs vägkorridoren. Detta tyckes inte alls ha uppmärksammats i inventeringen, kanske på grund av den standardiserade metoden.

Länsstyrelsen bedömer att strandängsbetet söder om Kundbysjön är av högt värde för fågellivet. Betet riskerar att försvinna och fågellivet riskerar att störas om en ny väg byggs alldeles intill betet.

Fortsatt arbete

En eventuell ny väg inom området som hyser strandägarna förutsätter fördjupade utredningar om effekter och konsekvenser på växt- och djurlivet för att om möjligt optimera vägens läge och närmare utformning.

Risk och säkerhet

Väg 77 utgör primär led för farligt gods och utgör en genomfartsled mellan E4 länsgränsen och Norrtälje. I Norrtälje kommun finns även ett antal målpunkter som genererar farligt gods på väg 77. Risken för olyckor med farligt gods behöver därför beaktas vid val av vägkorridor. Länsstyrelsen har granskat riskaspekterna på en mer strukturell och övergripande nivå. Utifrån samhällsrisk, genererad från transporter med farligt gods, så gör Länsstyrelsen samma bedömning som Trafikverket, att den borde vara förhållandevis låg. En förhöjd risk föreligger dock i de alternativ som går genom tätort och specifikt genom Rimbo. Utifrån denna aspekt är därför alternativen som i första hand går runt och söder om staden att föredra. Samma sak gäller vid Gottröra och Finsta, men där är aspekten inte lika kritisk som vid Rimbo.

Datum
2015-05-21

Beteckning
3434-3446-2015

Fortsatt arbete

Länsstyrelsen anser att tidigare inventeringar från bland annat Räddningsverket (2006) är allt för grova och osäkra gällande antalet transporter av farligt gods. Att det endast skulle transporteras ett fåtal transporter av giftiga ämnen (ADR-S klass 6) är enligt Länsstyrelsen inte troligt.

Innan Trafikverkets fattar beslut om närmare lokalisering av vägsträckning bör riskanalyserna ses över med utgångspunkt från statistik utifrån respektive ADR-S klass, med ett riksgenomsnitt över de senaste åren. Aktuell statistik finns att tillgå hos Trafikanalys. Länsstyrelsen anser att en uppdatering utifrån dessa värden behöver göras för att se om/hur detta kan påverka korridorvalet. Detta behöver även beaktas i vägutformningen, för att identifiera var och på vilket sätt skyddsåtgärder för människors hälsa och säkerhet samt miljö kan behöva vidtas.

I ärendets beredning har deltagit Mats Nordin, naturvård, Karin Vela, lantbruk, Mateusz Sosnowski, samhällsskydd och beredskap, Michael Olausson, Agneta Åkerman Kraft och Ylva Othzén, kulturmiljö, Susann Jonsson, föredragande samt Tatjana Joksimović, beslutande.


Tatjana Joksimović
Planchef


Susann Jonsson
Planhandläggare

Kopia: Norrtälje kommun, SBp (TJ, SJ), SBsb (MS), SBk (MO, AÅ-K), Mn (MN), Mg (YO), LB (KV)

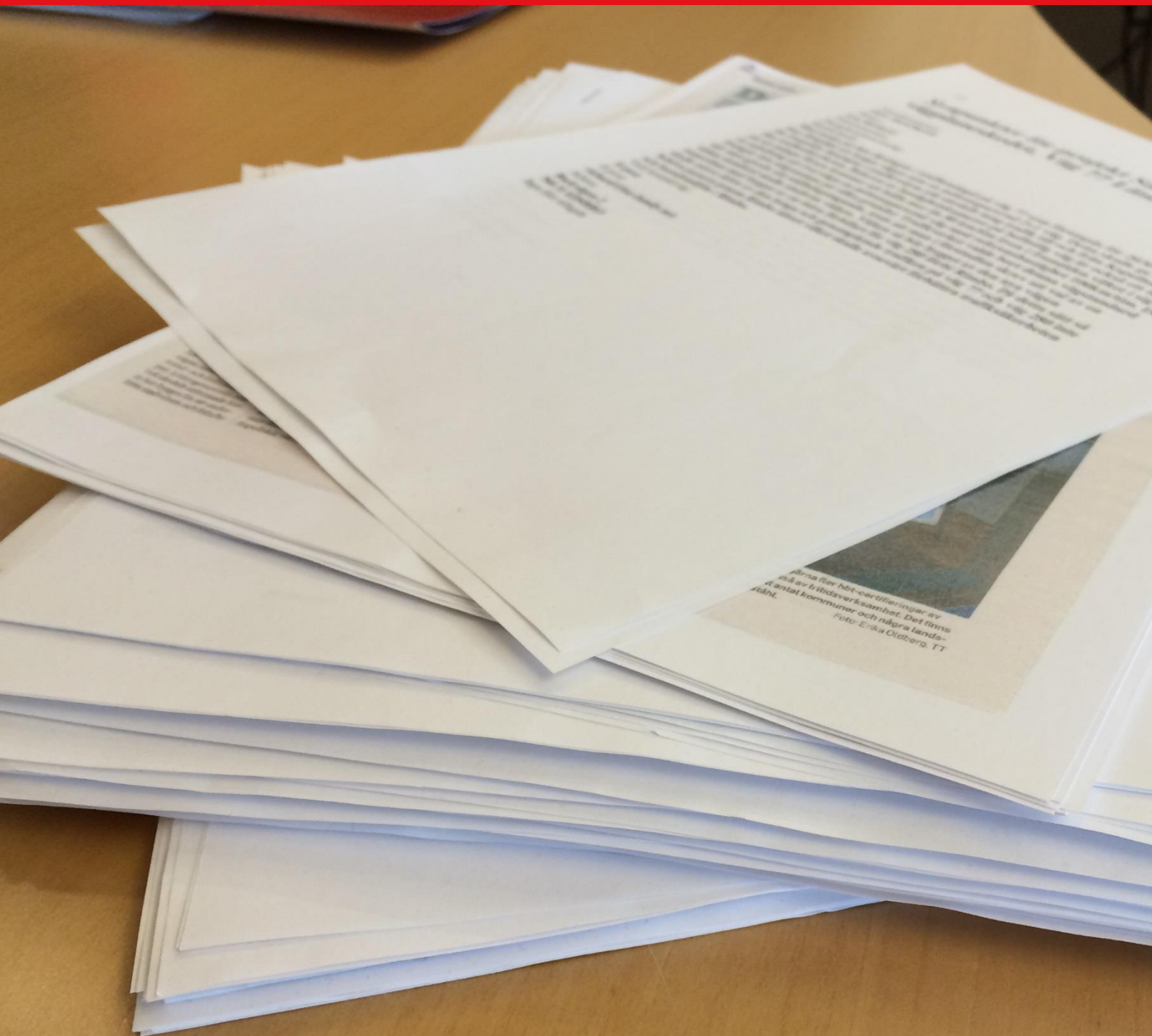
PM Ändringar efter samråd

Väg 77 delen länsgränsen - Rösa

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2015-06-18

Projektnummer: 107256



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Ändringar efter samråd, Väg 77 delen länsgränsen – Rösa, Vägplan, val av lokaliseringalternativ

Dokument-ID: 0C140006

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2015-06-18

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Version: Samrådshandling

Kontaktperson: Christina Eklöf

I tabell 1 redovisas en sammanställning av de ändringar som gjorts i samrådshandlingen efter skriftliga synpunkter som inkommit på samrådshandlingen, eller synpunkter som framförts muntligen under samrådsmötena i januari 2015.

Tabell 1. Ändringar som gjorts i samrådshandlingen efter inkomna synpunkter under samrådsprocessen.

ID	Synpunkt	Diarie-nummer	Kapitel/avsnitt	Sida	Åtgärd
1	Förskjut kartan österut så att Liesta by kommer med. Ange Rimbo hembygdsgård som målpunkt i karta samt i text.	53	Kapitel 4.3.3	28-29	Kartan har ändrats så att den täcker in Liesta by och Rimbo hembygdsgård har lagts till som målpunkt. I texten har det lagts till "I Liesta öster om Rimbo ligger Rimbo Hembygdsgård som bland annat ordnar midsommarfirande."
2	Det framgår inte tydligt vad nollalternativet innebär.	Muntlig synpunkt vid möte	kapitel 6-8	86-119	Beskrivningen av nollalternativet i kapitel 6 har gjorts utförligare. Nollalternativet har även lagts till i kapitel 7 och 8 under bedömningarna av projektmålsuppfyllelse, både i tabeller och text.
3	Justera korridoren så att möjlighet finns för alternativ 2.2 att avvika från befintlig väg längre västerut, väster om Rickeby och söder om gravfält.	Muntlig synpunkt vid möte	Kartor och ritningar	-	Korridoren har breddats väster om Rickeby (omfattar alternativ 2.1 och 2.2) så att en ny väg tidigare kan avvika från befintlig väg.
4	Det nämns inget om hur beslutet att stänga tullklarerings-expeditionen i Kapellskär kommer att påverka den framtida trafiken.	Muntlig synpunkt vid möte	4.2.1	20	En text om hur det beslutet kommer att påverka den framtida trafiken har lagts till i kapitel 4.2.1.
5	Området som i handlingen kallas Lövsta bör kallas för Kundby.	201	Flera ställen i handlingen	-	Benämningen Lövsta finns kvar i handlingen men på några lämpliga ställen har det skrivits att området också kan benämnas som Kundby.

6	I ett flertal skrivelser har det påtalats att miljöförutsättningarna söder om Rimbo inte har beskrivits fullständigt.	1, 2, 3, 6, 7, 11, 12, 13, 16, 75, 115, 163, 164, 165	Kapitel 4.5	44-59	Förtydliganden har gjorts i beskrivningen av miljöförutsättningarna och framförallt Adamsbergs gård med omgivande miljö och herrgårdslandskap har beskrivits mer utförligt.
7	Förslag på justeringar av vägen vid alternativen 2.1, 4.8, 5.1, och delsträcka 6.	203	Kartor och ritningar	-	Korridoren har justerats väster om Rimbo (omfattar alternativ 4.7 och 4.8) och vid Finsta, delen vid kurvan mot Lohärads väg samt vid Libby vägskäl (omfattar alternativ 6.1-6.3).
8	I Kapitel 9, fortsatt arbete, bör geotekniska undersökningar läggas till.	182	Kapitel 9	119	Kapitel 9.3 har kompletterats med geotekniska undersökningar.
9	För att bättre ta hänsyn till kulturmiljön i området och få bättre kännedom om fornlämningarna behöver en arkeologisk utredning utföras. Med utredningen som underlag behöver en analys göras av vad som ska undvikas, vilka hänsynstaganden som krävs etc. för att på ett tillfredsställande sätt ta hänsyn till kulturmiljön i området.	Länsstyrelsens yttrande	Kapitel 6.3.3	104	En arkeologisk utredning kommer att utföras under sommaren och/eller hösten 2015. Bedömningen av kulturmiljön kommer att ses över utifrån resultatet från undersökningen.
10	Skogarnas värde har generellt sett underskattats och det kommer till uttryck i bedömningen av naturmiljön norr om Rimbo och vid Finsta främst. Vidare bör en fördjupad utredning om vilka effekter på djur- och växtliv som en ny väg söder om Kundbysjön skulle innebära.	Länsstyrelsens yttrande	Kapitel 4.5.2, 6.3.2 och 7	46-47, 102-103, 112-117	Beskrivningen av naturmiljön har setts över och en fördjupad naturvärdesinventering görs under sommaren och/eller hösten 2015.
11	Det framgår inte tydligt hur effekterna på jordbruket skiljer sig åt mellan de olika alternativen. Konsekvenserna för jordbruksintresset av	Länsstyrelsens yttrande	Kapitel 6-7	86-117	Jordbruksaspekterna kommer att analyseras mer utförligt än en fördjupad utredning. Jordbruksfrågorna betonas i riktlinjerna för fortsatt arbete i kapitel 9.3.

	olika vägdragningar behöver tydliggöras				
12	Risکانالyserna bör ses över med utgångspunkt från mer aktuell statistik	Länsstyrel- sens yttrande	Kapitel 4.5.10, 6.3.8, 7.3.7	58- 59, 109- 110, 114	Risکانالysen har setts över och reviderats.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se