

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 76 Sommarcykelväg Norrtälje-Svanberga

Norrtälje kommun, Stockholms Län
2026-10-02



Trafikverket

Postadress: Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG Väg 76 Sommarcykelväg Norrtälje-Svanberga

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-10-02

Ärendenummer: TRV 2026/39203

Kontaktperson: Moa Danielsson, Trafikverket

Foto: Sweco, om inte annat anges.

Innehåll

1 Sammanfattning	6
2 Inledning	7
2.1 Bakgrund	7
2.2 Planläggningsprocessen	8
2.3 Tidigare utredningar	9
2.3.1 Åtgärdsvalsstudier	9
2.3.2 Kommunala utredningar och program	9
2.4 Ändamål och projektmål	10
2.4.1 Ändamål	10
2.4.2 Projektmål	10
3 Avgränsningar	11
3.1 Utrednings- och influensområde	11
3.2 Tid	13
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	14
4.1 Befintliga vägar och byggnadsverk	14
4.1.1 Fordonstrafik	14
4.1.2 Oskyddade trafikanter och barnperspektiv	16
4.1.3 Kollektivtrafik	17
4.1.4 Byggnadsverk	17
4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling	18
4.2.1 Befintlig bebyggelse	18
4.2.2 Näringsliv och sysselsättning	18
4.2.3 Kommunala planer	18
4.2.4 Markanvändning	21
4.3 Landskap	21
4.4 Miljö och hälsa	22
4.4.1 Riksintressen och skyddade områden	22
4.4.2 Boendemiljö	26
4.4.3 Kulturmiljö	27
4.4.4 Naturmiljö	32
4.4.5 Vattenskydd	38

4.4.6 Brunnar.....	42
4.4.7 Förorenade områden	42
4.4.8 Rekreation och friluftsliv	42
4.4.9 Naturresurser.....	42
4.4.10 Risk och säkerhet	42
4.4.11 Klimat	42
4.4.12 Miljökvalitetsnormer	43
4.5 Byggnadstekniska förutsättningar	43
4.5.1 Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden	43
4.5.2 Belysning och ledningar	44

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper 45

5.1 Vägens lokalisering och utformning med motiv	45
5.1.1 Delsträcka 1 – Svanberga-Estuna kyrka	46
5.1.2 Delsträcka 2 – Malsta Ekeby väg till Norra Nånö	47
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	49
5.2.1 Landskap	49
5.2.2 Riksintressen och skyddade områden	49
5.2.3 Boendemiljö	50
5.2.4 Kulturmiljö	50
5.2.5 Naturmiljö	51
5.2.6 Vattenmiljö	52
5.2.7 Brunnar	52
5.2.8 Förorenade områden	52
5.2.9 Rekreation och friluftsliv	53
5.2.10 Naturresurser	53
5.2.11 Risk och säkerhet	53
5.2.12 Klimat	54
5.2.13 Miljökvalitetsnormer	54
5.2.14 Byggtiden	55
5.3 Osäkerheter i bedömningen	55

6 Åtgärder 56

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan 57

8 Fortsatt arbete	58
8.1 Planläggning.....	58
8.2 Viktiga frågeställningar	58
9 Källor	59

1 Sammanfattning

Väg 76 på delen Norra Nånö-Svanberga, norr om Norrtälje, har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Vägrenen är smal, hastigheten är 70 km/timme utanför samhällena och under sommarhalvåret ökar trafikflödena markant, både fordonstrafik och cykeltrafik.

Syftet med projektet är att åtgärda framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna där det saknas möjlighet att ta sig fram på ett säkert sätt för oskyddade trafikanter. Trafikverket planerar därför att anlägga en ny gång- och cykelväg av standard sommarcykelväg längs två delsträckor av väg 76. Det är främst under barmarkssäsongen som behovet av cykelväg är som störst och därför har åtgärden sommarcykelväg prioriterats.

Delsträckorna är:

- Södra Svanberga till Estuna kyrka, cirka 1,9 kilometer.
- Malsta Ekeby väg, norr om Haggård till Askvägen i Norra Nånö samt Askvägen till befintlig gång- och cykelväg i Norra Nånö, cirka 1,4 kilometer.

Sommarcykelvägen föreslås i huvudsak placeras på västra sidan av väg 76. Lokaliseringen har anpassats efter de naturliga förutsättningarna efter sträckan med kultur- och fornlämningsmiljöer, befintligt vägnät och traktorstigar samt skogspartier. Längs sträckorna pågår utredning av några särskilda punkter inom utredningsområdet, bland annat passage vid Estuna kyrka. Sommarcykelvägen planeras att få belysning vid passagerna av väg 76 i Estuna.

Den planerade sommarcykelvägen ligger i ett område som redan är påverkat av väg 76, men det finns flera miljöaspekter som måste beaktas i fortsatt planering, särskilt där den nya cykelvägen kan behöva närmare anpassning till natur- och kulturvärden, vattenförhållanden och boendemiljöer.

Detta samrådsunderlag har tagits fram som ett första steg i planläggningsprocessen inför Länsstyrelsens beslut om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen baseras främst på uppgifter i kapitel 4 om områdets förutsättningar och kapitel 5 gällande projektets miljöeffekter.

Byggstart kan tidigast ske hösten år 2028 och produktionen beräknas ta cirka ett år.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Väg 76 på delen Norra Nånö-Svanberga, norr om Norrtälje, brister i framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister, se projektets lokalisering i figur 1. Vägrenen är smal, hastigheten är 70 km/timme utanför samhällena och under sommarhalvåret ökar trafikflödena markant, både fordonstrafiken och mängden cyklister, vilket ökar risken för olyckor.

Syftet med projektet är att åtgärda framkomlighets- och trafiksäkerhetsbristerna, där det saknas möjlighet att ta sig fram på ett säkert sätt för oskyddade trafikanter. Trafikverket planerar därför att anlägga ny gång- och cykelväg av standard sommarcykelväg längs två delsträckor av väg 76. Det är främst under barmarkssäsongen som behovet av cykelväg är som störst och därför har åtgärden sommarcykelväg prioriterats. Definition av sommarcykelväg beskrivs i kapitel 5.

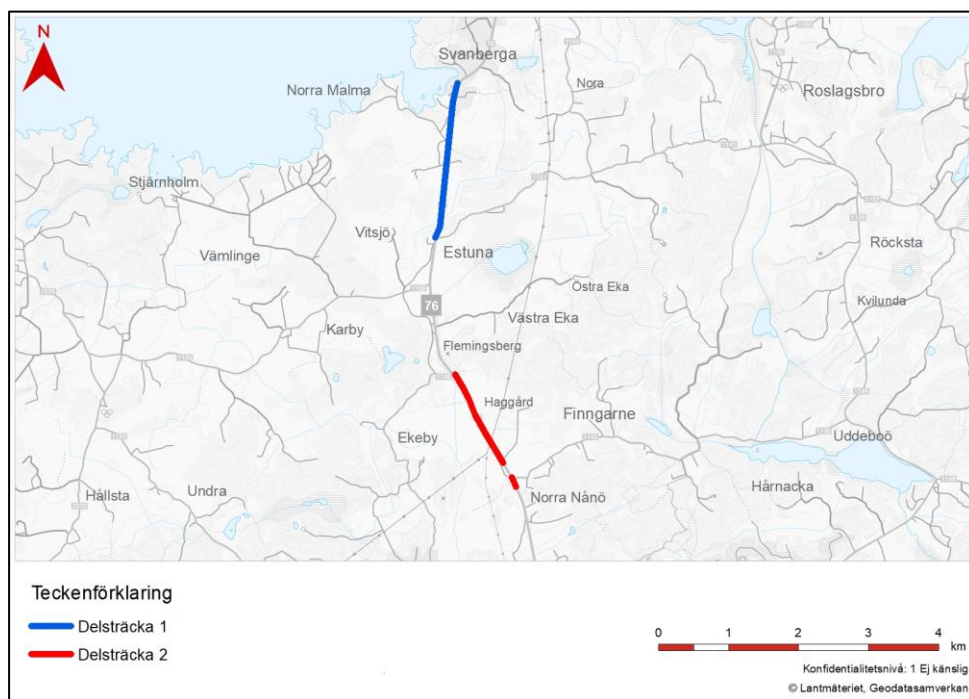
Längs övriga sträckor på stråket Norrtälje-Svanberga finns ett sammanhängande befintligt vägnät som kan nyttjas för oskyddade trafikanter.



Figur 1. Projektets geografiska placering.

De aktuella delsträckorna är (se Figur 2):

- Delsträcka 1: Södra Svanberga till Estuna kyrka (cirka 1,9 kilometer).
- Delsträcka 2: Malsta Ekeby väg, norr om Haggård till Askvägen i Norra Nånö samt Askvägen till enskild gång- och cykelväg i Norra Nånö (cirka 1,4 kilometer).



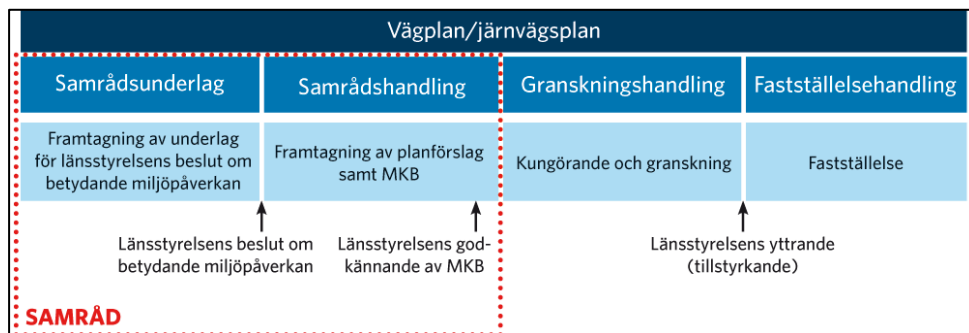
Figur 2. Lokalisering av delsträcka 1 respektive delsträcka 2.

2.2 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se figur 3.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 3. Planläggningsprocessen. Nu är projektet i skedet Samrådsunderlag.

2.3 Tidigare utredningar

2.3.1 Åtgärdsvalsstudier

Trafikverket har tidigare genomfört två åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för gång- och cykeltrafik som berör utredningsområdet, se Tabell 1.

Tabell 1. Genomförda åtgärdsvalsstudier för utredningsområdena.

Åtgärdsvalsstudie	Beskrivning
Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost. Kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Trafikverket mars 2024	I ÅVS:en pekades väg 76 på sträckan Norrtälje-Svanberga ut som ett möjligt stråk för cykelpendling.
Åtgärdsvalsstudie Norrtälje-Grisslehamn Väg 76/283. Trafikverket juni 2014	I ÅVS:en föreslogs en gång- och cykelväg längs väg 76 på delen Norrtälje-Svanberga, korsningsåtgärder, hastighetssäkrade passager, hållplatsåtgärder, bättre belysning i södra Svanberga, hastighetskamera och siktförbättringar. Resultatet användes som ett planeringsunderlag för Trafikverket, Norrtälje kommun och Trafikförvaltningen SLL. Avsiktsförklaring mellan Trafikverket och Norrtälje kommun skrevs och en handlingsplan för prioriteringar, genomförande och finansiering togs fram.

2.3.2 Kommunala utredningar och program

Norrtälje kommun har i utredningar och program berört infrastruktur inom utredningsområdena, se Tabell 2.

Tabell 2. Kommunala utredningar och program som berör projektet.

Utredning/program	Beskrivning
Gång-och cykelprogram för landsbygden, Norrtälje kommun 2017	Cykelväg mellan Norrtälje och Svanberga är högt prioriterad i programmet.
Trafik och parkeringsutredning Svanberga skola, Norrtälje kommun 2024.	Utredningens syfte var att ta fram lösningar för att säkerställa en säker och trygg trafikmiljö runt skolan i samband med detaljplanearbete för utbyggnad av skolan till 600 elever (dagens antal är 475) samt en ny förskola med upp till 120 elever. I utredningen ingick även att föreslå åtgärder utanför planområdet för att säkra

Utredning/program	Beskrivning
	skolvägar till/från busshållplatser och tillkommande bostadsområden. Utredningen berör främst området norr om Sjöhogavägen och busshållplatsen vid Svanberga affär.

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Ändamål

Projektet syftar till att anlägga en sommarcykelväg längs två delsträckor av väg 76 på delen Norrtälje (Norra Nånö) - Svanberga.

2.4.2 Projektmål

För projektet har följande projektmål formulerats:

- Ökad framkomlighet för oskyddade trafikanter på sträckan Norrtälje-Svanberga.
- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på sträckan Norrtälje-Svanberga.

För projektet gäller även det övergripande Transportpolitiska målet enligt följande:

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål; funktionsmålet och hänsynsmålet:

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och främja ökad hälsa.

3 Avgränsningar

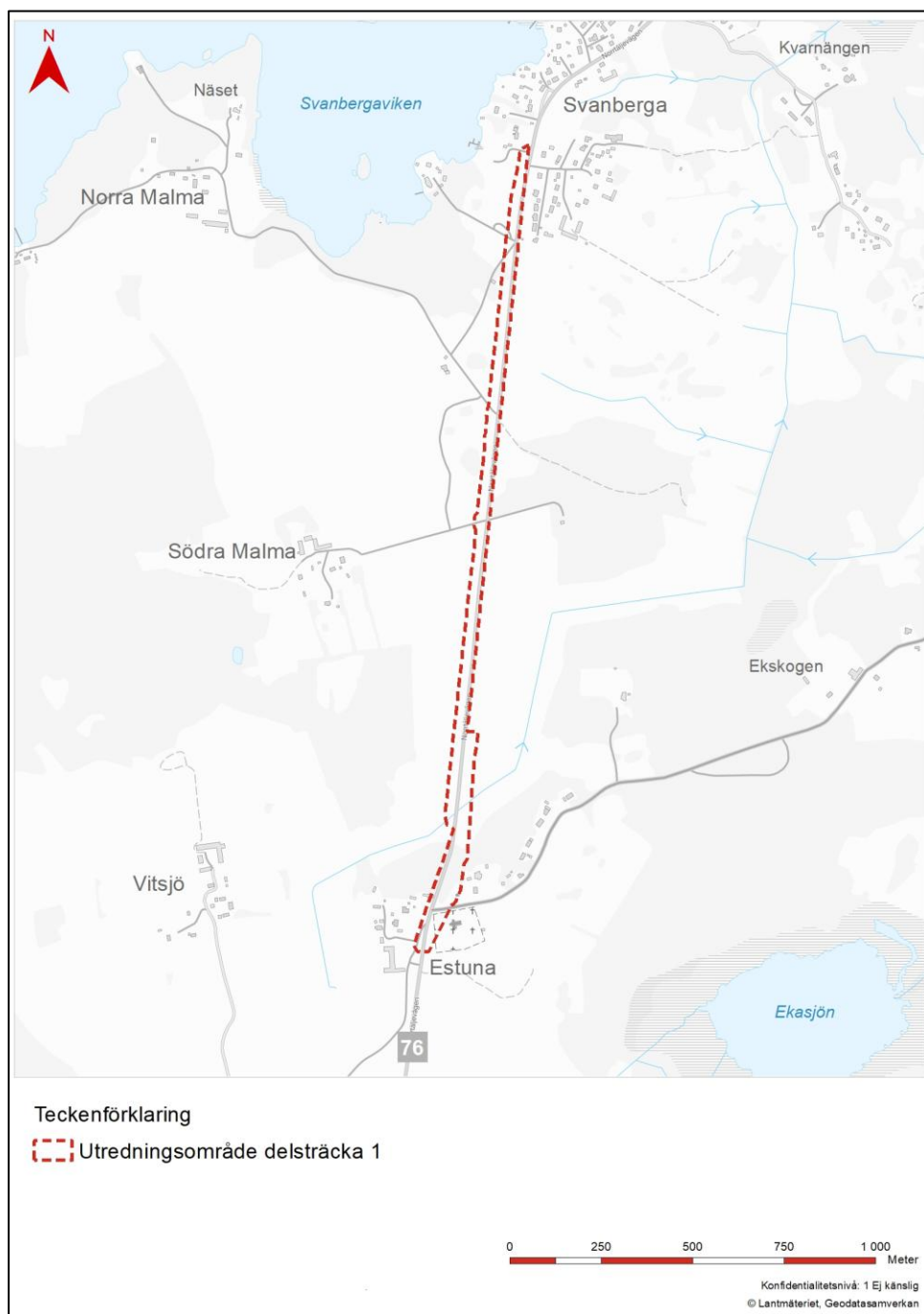
3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet beskriver en geografisk avgränsning inom vilket befintliga miljöförhållanden har kartlagts. Utredningsområdet täcker in tänkbara lokaliseringar och utformningar för utbyggnaden av sommarcykelvägen. Utredningsområdet i detta projekt utgörs av ett område för delsträcka 1 samt två områden för delsträcka 2 och redovisas i Figur 4 respektive Figur 5.

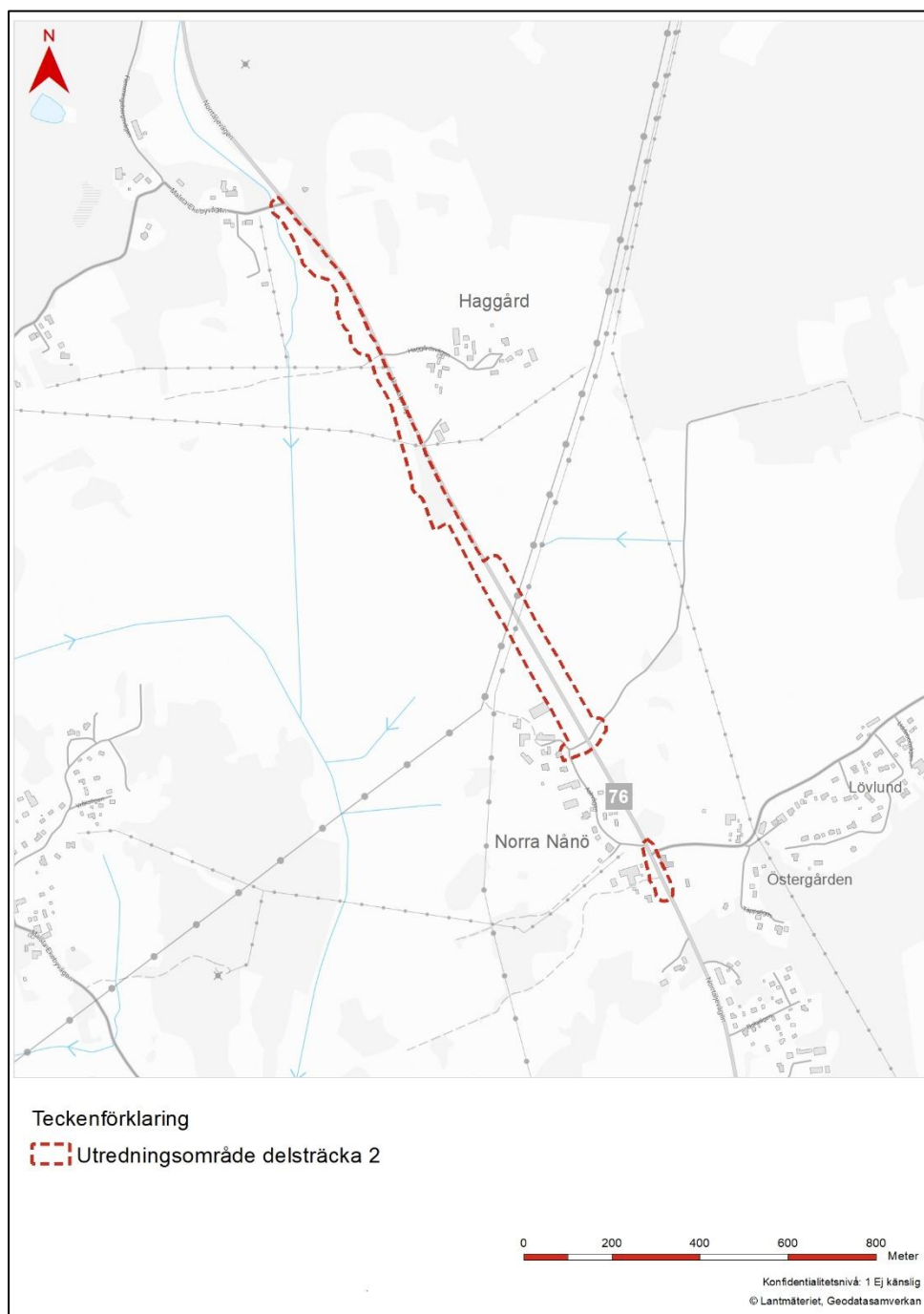
Influensområde innebär det område där miljöeffekter bedöms kunna uppstå och beskrivs med hänsyn till olika miljöeffekter inklusive kumulativa effekter. Influensområdet varierar beroende på vilken miljöeffekt som studeras. I kommande stycke presenteras valt influensområde per studerad miljöeffekt inom projektet.

För de planerade åtgärderna har influensområdet satts till 500 meter från planerat arbete avseende naturmiljöaspekter samt rekreation och friluftsliv, respektive till 100 meter avseende vattenmiljöaspekter. Detta för att identifiera eventuell påverkan samt kumulativa effekter på större geografiska samband såsom exempelvis spridningssamband för olika arter, rörelsemönster i närområdet samt hydrogeologiska samband. Avseende kulturmiljö har influensområdet satts till 50 meter från planerat arbete, där risken för både påverkan samt kumulativa effekter främst bedöms ligga i negativa effekter på de välbevarade kulturhistoriska miljöer som förekommer längs delar av sträckan, särskilt kring Estuna kyrka.

För övriga miljöaspekter sammanfaller influensområdet med utredningsområdet, detta då påverkan främst bedöms bestå i det direkta ingreppet som planerade åtgärder innebär.



Figur 4. Utredningsområde för delsträcka 1.



Figur 5. Utredningsområde för delsträcka 2.

3.2 Tid

Vägplanen planeras att lämnas över till Trafikverkets avdelning för planprövning i början av år 2028. Byggstart av sommarcykelvägen kan tidigast ske hösten år 2028 och produktionen beräknas pågå i cirka ett år.

Samrådsunderlaget utgår från gällande basprognos år 2045.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

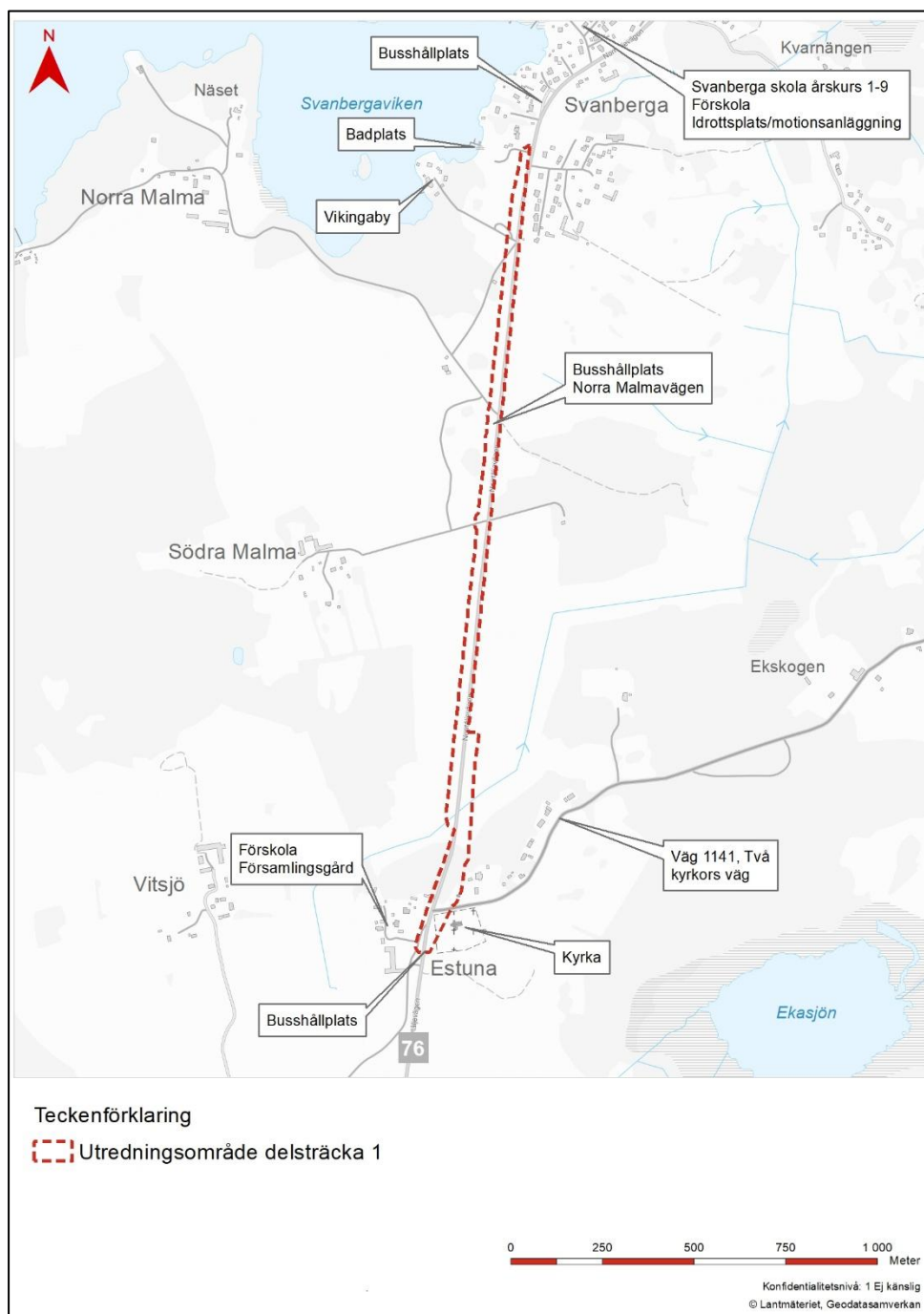
4.1 Befintliga vägar och byggnadsverk

4.1.1 Fordonstrafik

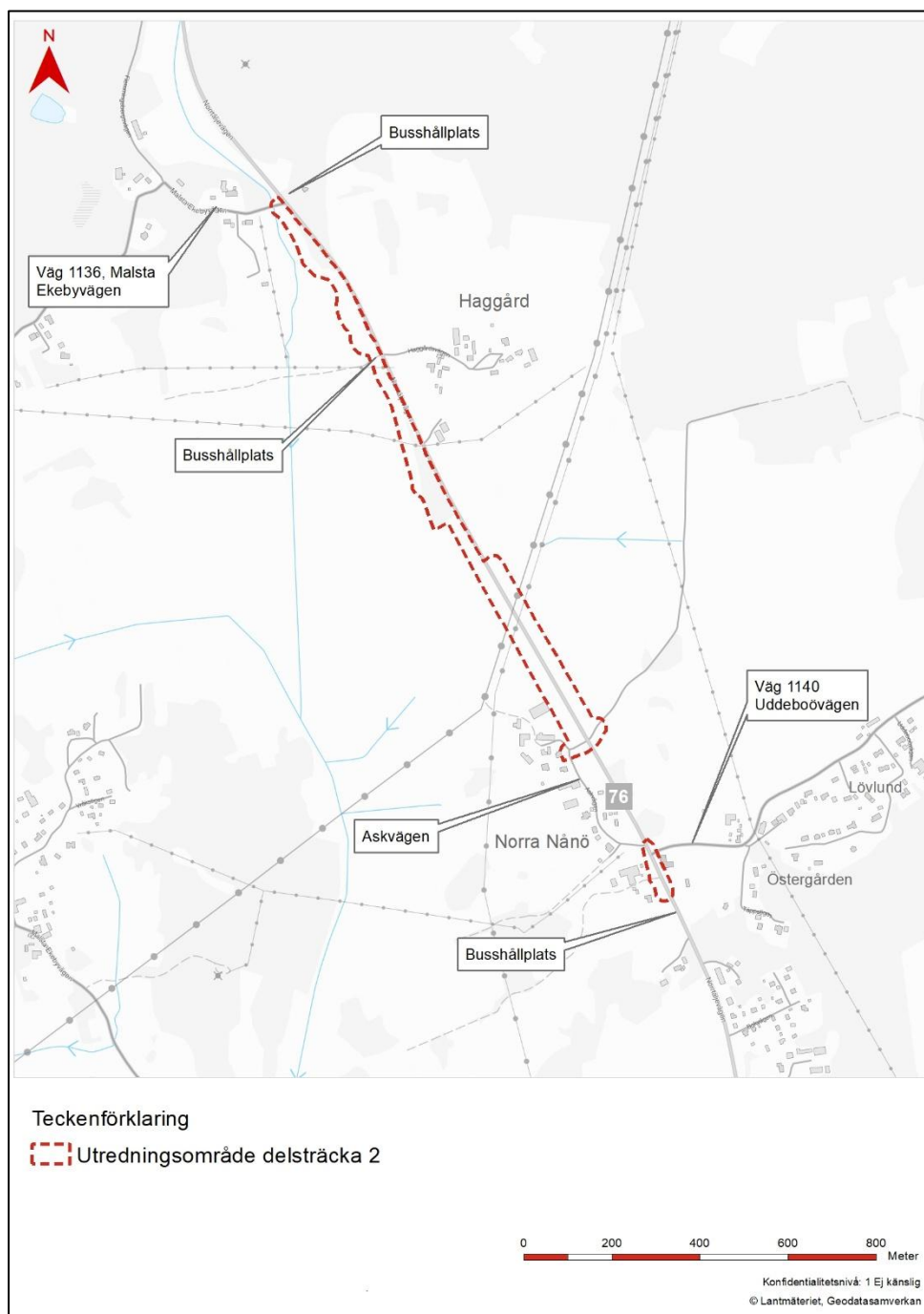
Väg 76 har förutom betydelse som riksväg även en lokal betydelse för transporter mellan Norrtälje och mindre orter samt landsbygd i kommunen. Vägen är angiven som funktionellt prioriterad för dagliga och långväga personresor samt kollektivtrafik i ”funktionellt prioriterat vägnät”. Trafikverket är väghållare för väg 76 och de anslutande vägarna 1136, 1140 samt 1141, se Figur 6 och Figur 7. Övriga anslutande vägar har enskilda väghållare.

Väg 76 har ett körfält i varje riktning och hastighetsgränsen är 70 km/timme, men sänks till 50 km/timme genom samhällen. Årsdygnstrafiken (ÅDT) varierar mellan 7 000 och 9 700 fordon/dygn, enligt mätningar från början av år 2015. Andel tung trafik var mätåret 2023 ca 5%. Under sommaren ökar trafiken kraftigt med ibland upp till totalt 12 000 fordon/dygn. Även under många helger är det mycket trafik. Det beror på att det finns många fritidshus på landsbygden och besöksnäringen är stor.

Trafikverket har installerat en kamera för hastighetsövervakning i höjd med Estuna kyrka.



Figur 6. Målpunkter, vägnummer och busshållplatser för delsträcka 1.



Figur 7. Målpunkter, vägnummer och busshållplatser för delsträcka 2.

4.1.2 Oskyddade trafikanter och barnperspektiv

Längs väg 76 på delen Norrtälje-Svanberga saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Oskyddade trafikanter hänvisas till befintliga vägar med blandtrafik. Genom tätorten Svanberga finns cirka 200 meter gång- och cykelväg. Det finns alternativa vägar för oskyddade trafikanter som en del av det enskilda vägnätet, men enbart på delar av sträckan. Det finns också en grusad gång- och cykelväg från Byvägen genom Södra Nånö till Uddeboö vägsäl i Norra Nånö

(cirka 500 meter), som byggts av Estuna Södra byalag och där drift och underhåll sköts av boende längs sträckan.

Väg 76 och omkringliggande enskilda vägnät används som skolväg för de barn som ska till Svanberga skola. I Norrtälje kommuns trafikutredning för Svanberga skola beskrivs att en stor andel av eleverna skjutsas med bil. Drygt 160 elever fördelat på alla årskurser åker skolbuss till och från skolan.

Cirka 140 elever har busskort och kommer med linjetrafiken (SL- eller UL-buss). Det är främst elever på mellan- och högstadiet som åker med dessa bussar. Eleverna kliver i huvudsak på och av vid hållplatsen Svanberga affär i anslutning till väg 76, det vill säga inte inom utredningsområdet för detta projekt.

Följande målpunkter för oskyddade trafikanter finns inom eller i anslutning till utredningsområdet:

- Svanberga skola och Sjöheden förskola i Svanberga.
- Idrottsplats/motionsanläggning i Svanberga.
- Svanberga badplats vid sjön Erkens östra strand.
- Vikingabyn Storholmen i Svanberga.
- Estuna kyrka och församlingshem.
- Förskolan Småfolket i Estuna.

Se målpunkter i Figur 6 och Figur 7.

4.1.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken inom utredningsområdena utgörs av regional busstrafik där Region Stockholm, genom trafiknämnden, är den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) är huvudman och trafikbeställare. Det finns både linjetrafik med fast tidtabell samt områdestrafik som är flexibel och anropsstyrd för landsbygden. Busslinjerna som trafikerar utredningsområdena är 636 (Norrtälje-Björkö), 637 (Norrtälje-Singö), 641 (Norrtälje-Hallstavik) och 654 (Norrtälje-Lohärad). Inom utredningsområdet finns busshållplatser vid Norrmalma, Estuna kyrka, Ekeby vägskäl, Haggård och Norra Nånö. De är utformade med bussficka och några har väderskydd.

Se placering av busshållplatserna för respektive utredningsområde i Figur 6 och Figur 7.

4.1.4 Byggnadsverk

Det finns inga byggnadsverk (broar eller större trummor) inom utredningsområdena.

4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.2.1 Befintlig bebyggelse

Norrtälje kommun har en vidsträckt landsbygd med många byar, mindre orter och fritidshusområden. Delar av kommunens landsbygd har haft en kraftig befolkningsökning de senaste decennierna. Dels genom permanentning av fritidshus, dels genom nybyggnation av bostäder. Särskilt expansiva områden på landsbygden har i flera fall utvecklats till sammanhängande bebyggelse och tätorter.

Längs med de delar av väg 76 som sommarcykelvägarna ska sträcka sig finns ett antal samhällen och byar. I norra delen av delsträcka 1 vid sjön Erkens östra strand ligger tätorten Svanberga, där det bland annat finns en gästgivargård från 1600-talet och en grundskola. Södra delen av delsträcka 1 går genom det lilla samhället Estuna där det finns en förskola och en kyrka. Delsträcka 2 går förbi byn Haggård och avslutas i en mindre bebyggelseenhet i Norra Nånö. Hela Estuna socken har cirka 1 200 invånare, varav Svanberga har 585 invånare (2023) och Norra Nånö cirka 165 invånare.

4.2.2 Näringsliv och sysselsättning

Norrtälje kommun är en av Sveriges största landsbygdskommuner, vilket innebär att landsbygdsutveckling är en prioriterad fråga i kommunen. Besöksnäring till skärgård, friluftsområden och kulturlandskapet samt jord- och skogsbruk är viktiga näringar. Sysselsättningsgraden bland invånarna är hög och det är fler som pendlar ut än in till kommunen för arbete.

Inom utredningsområdet består näringslivet främst av lantbruk, entreprenadverksamhet och mindre företag inom besöksnäring, restaurang och handel.

4.2.3 Kommunala planer

4.2.3.1 Översiktsplan

Norrtälje kommun har en ny översiktsplan, Översiktsplan 2050, som antogs av kommunfullmäktige den 17 februari 2025, och vann laga kraft den 20 mars år 2025.

I översiktsplanen har kommunen i sin utvecklingsstrategi pekat ut följande punkter som inriktning för samhällsplaneringen:

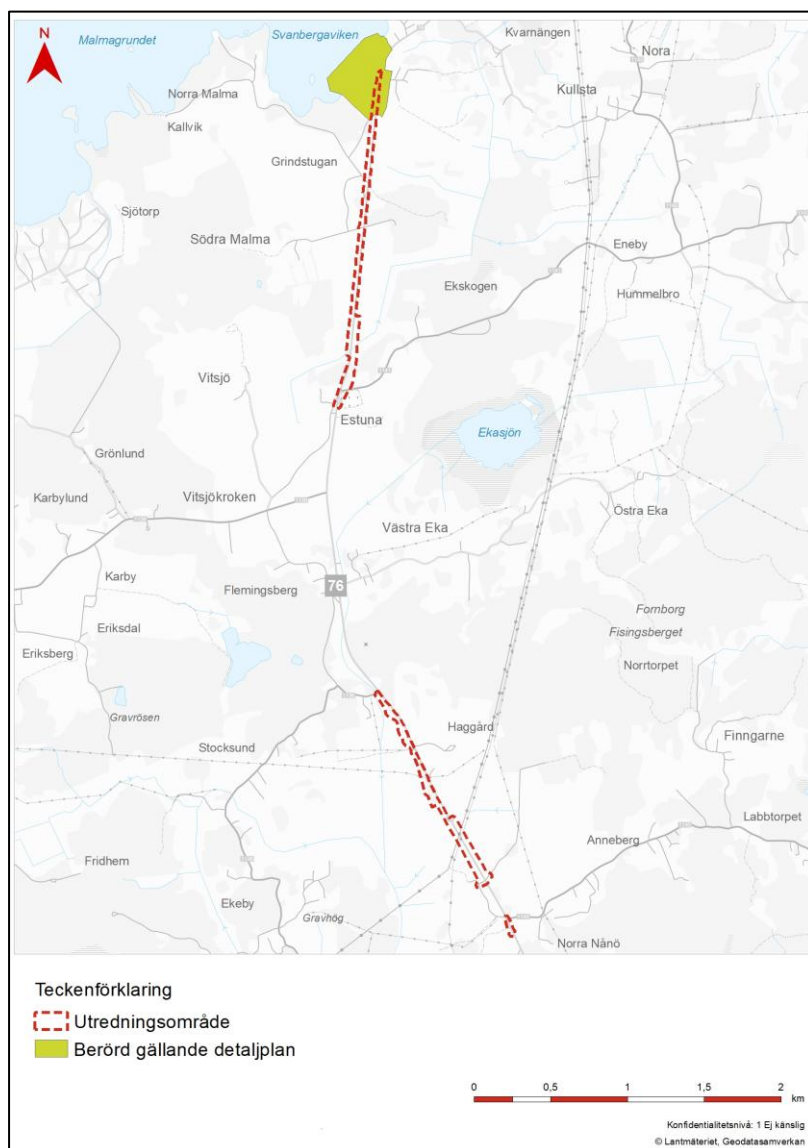
- Väg 76/280 mellan Norrtälje stad och Hallstavik är en viktig förbindelse för godstrafik till Hallsta pappersbruk, för kollektivtrafik och för arbetspendling.
- Byar och mindre orter ska kunna utvecklas utifrån sin karaktär och sina förutsättningar. Så långt möjligt bör det finnas tillgång till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

- Fritidshusområden som har förutsättningar att få goda pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik ska kunna omvandlas till permanentboende.
- Besöksnäringen till landsbygden och skärgården ska utvecklas genom att skapa fler boendemöjligheter för besökare samt olika åtgärder för att förlänga säsongen.
- De gröna näringarna (jordbruk, skogsbruk, fiske- och hästnäringar) är viktiga för kommunens identitet och ska kunna utvecklas. Jordbruksmark ska särskilt värnas för att bibehålla lokal livsmedelsproduktion och för att bevara ett öppet landskap, biologisk mångfald, kulturmiljövärden, friluftsliv samt för besöksnäringen.

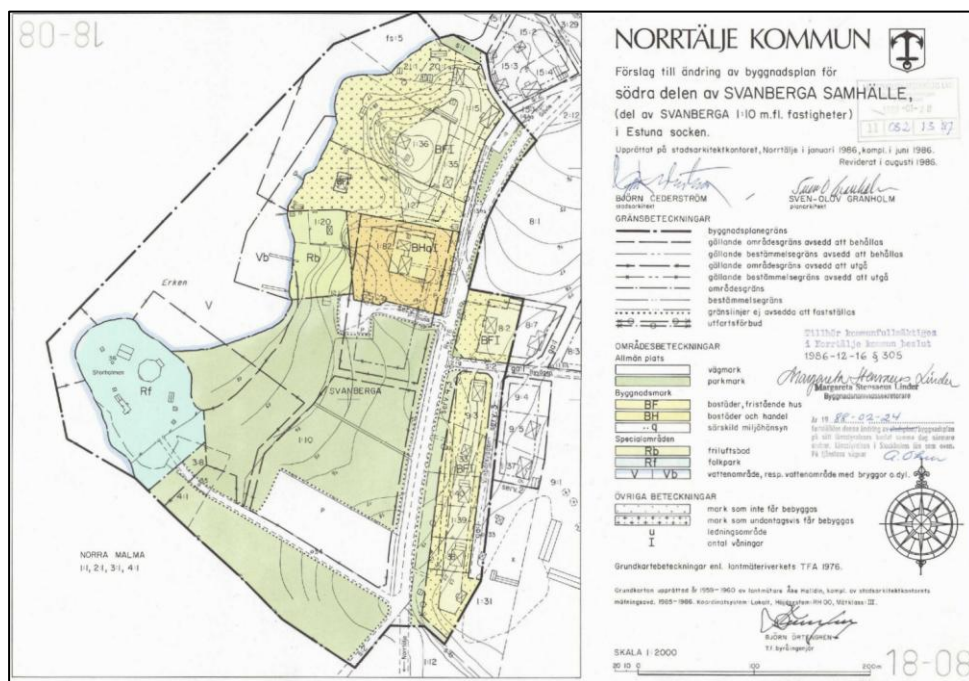
4.2.3.2 Detaljplaner

Delsträcka 1 Svanberga-Estuna berör en liten del av byggnadsplan ”södra delen av SVANBERGA SAMHALLE”, reviderad 1986, se Figur 8 och Figur 9. Marken som berörs är utpekad parkmark.

Inget detaljplanearbete pågår inom utredningsområdet.



Figur 8. Gällande byggnadsplan inom utredningsområdet för delsträcka 1.



Figur 9. Byggnadsplan "södra delen av SVANBERGA SAMHÄLLE".

4.2.4 Markanvändning

Utredningsområdet längs de två delsträckorna av väg 76 omges främst av jordbruksmark (åker- samt betesmark) men även av mindre partier skogsmark. Sammanhållen bebyggelse med tomtmark finns enbart i Svanberga och byarna Estuna, Haggård samt Norra Nånö.

4.3 Landskap

Landskapet i området är typiskt för sprickdalslandskapen i Mälardalen och Roslagen med skogsklädda höjdparter och öppna långsträckta dalgångar med sjöar och mosaikartad bördig odlingsmark. Jordbrukslandskapet är ett sammanhållet och till största del flackt landskap med inslag av bebyggelse, vegetation, åkerholmar och lätt kuperade partier. Identifierade värden och känslighet på platsen är det öppna landskapets karaktär med långa siktlinjer och den mosaikartade jordbruksmarken med odlingsrösen, åkerholmar och gårdsbildningar som visar landskapets ålderslager.

I stort sammanfaller förutsättningarna för sommarcykelvägen med riksintresse för kulturmiljövård Estuna-Lohärad som omfattar den öppna och sammanhållna slättbygd som kombinationen av öppna odlingsfält och gårdsgravfält bildar.

Området kring Estuna kyrka omfattas även av landskapsbildskydd som syftar till att bevara kyrkans inramning och funktion som landmärke (se även avsnitt 4.4.1.3). Förändringar i landskapet som påverkar läsbarheten och kyrkans position är därför viktiga att ha med sig vid planering av placering och utformning av sommarcykelvägen.

4.4 Miljö och hälsa

I det här avsnittet redovisas rådande miljöförhållanden i utrednings- och influensområdet för de miljöintressen och miljöaspekter som planerad sommarcykelväg bedöms kunna beröra. De miljöeffekter som kan förväntas av projektet redovisas i avsnitt 5.2.

Beskrivningen av rådande miljöförhållanden och miljöns känslighet som bedöms vara av betydelse för projektet utgår från den kunskap som finns om den planerade åtgärden i detta tidiga skede av planeringsprocessen. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer analysen av olika miljöfrågor att fördjupas och utvecklas utifrån de alternativ som studeras för sommarcykelvägens placering och utformning.

4.4.1 Riksintressen och skyddade områden

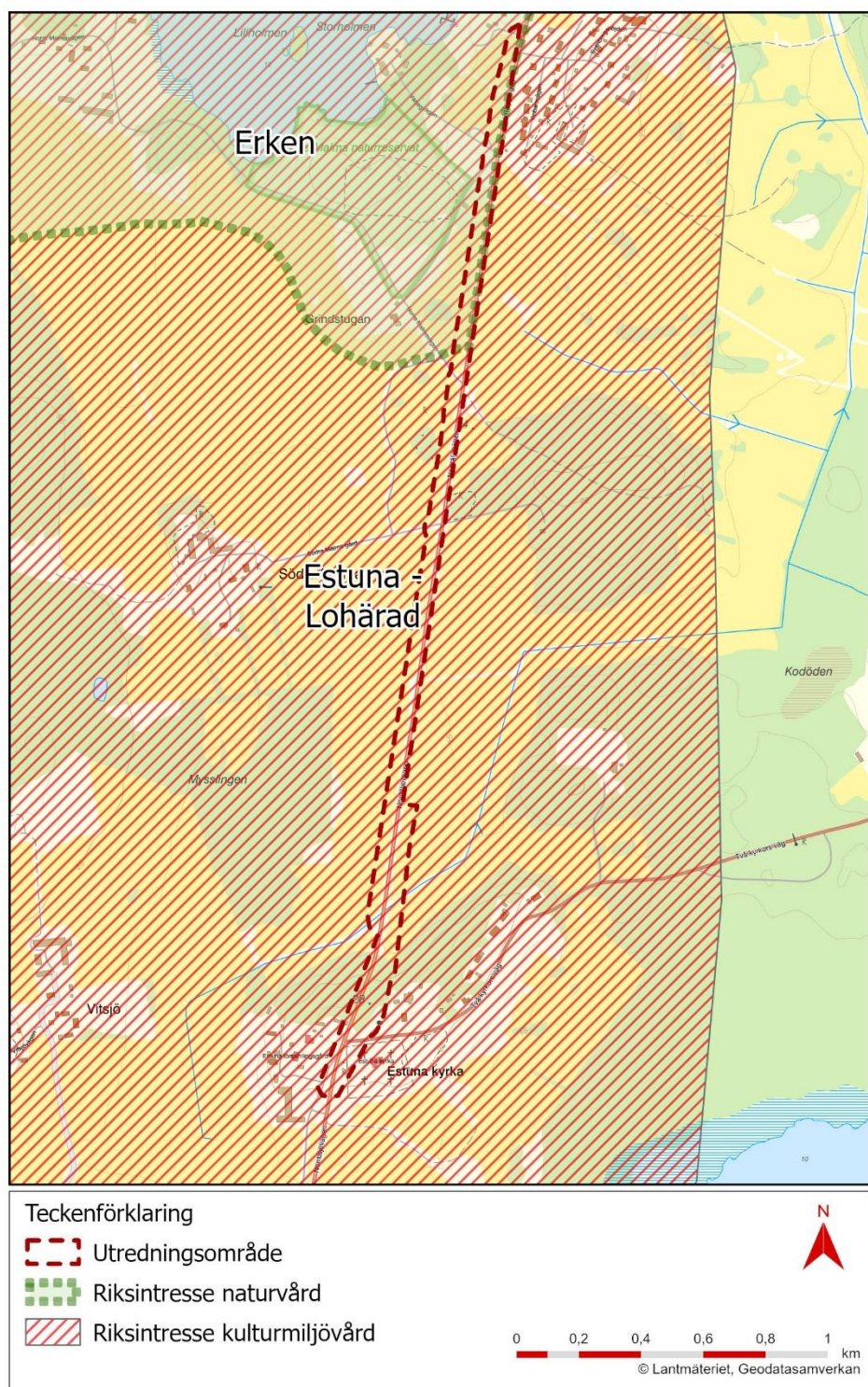
4.4.1.1 Riksintressen

På sträckan för planerad sommarcykelväg förekommer två riksintressen: område av riksintresse för naturvård Erken samt område av riksintresse för kulturmiljövård Estuna-Lohärad.

Berörda riksintressen förekommer längs delsträcka 1, där riksintresset för naturvård förekommer väster om befintlig väg 76 de första cirka 650 meter av delsträcka 1. Riksintresset för kulturmiljövård omfattar hela delsträcka 1 och har en utbredning både öster och väster om befintlig väg, se Figur 10.

Riksintresse för naturvård Erken omfattar sjön Erken med omgivning. I närområdet för planerad sommarcykelväg består naturvärdena av en ekhage vid Norra Malma som samtidigt utgör ett gravfält. Området har yppig vårfloa, rik svampfloa och det förekommer exklusiva inslag i ekarnas lavfloa (Länsstyrelsen Stockholm, 1982).

Riksintresse för kulturmiljövård Estuna-Lohärad (AB 86) omfattar en öppen och sammanhållen slättbyggd med karakteristisk bebyggelsestruktur som utvecklats från järnåldern till 1800-talet. Det öppna odlingslandskapet tillsammans med gårdsgravfält, de medeltida sockenkyrkorna och det historiska vägnätet återspeglar miljöns bebyggelseutveckling (Riksantikvarieämbetet, 2026).



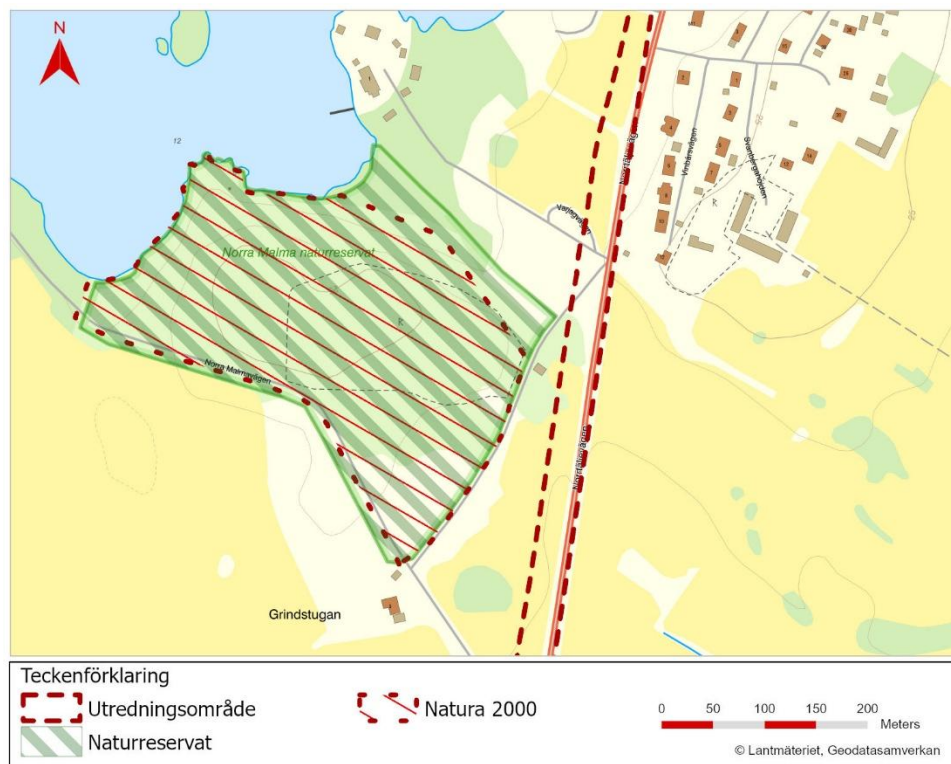
Figur 10. Riksintressen nära utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg.

4.4.1.2 Natura 2000 tillika naturreservat

Cirka 60 meter väster om planerad sommarcykelväg ligger Natura 2000-område Norra Malma. Det skyddade området utgörs av en kuperad beteshage vid sjön Erkens sydöstra strand. Den prioriterade (och enda utpekade) livsmiljön som områdesskyddet ska upprätthålla är trädklädd betesmark. I området finns rika förekomster av gammal grov spärrgrenig ek samt många rödlistade arter (Länsstyrelsen Stockholm, 2017).

Detaljerad information om rapporterade rödlistade arter beskrivs i avsnitt 4.4.3.

På platsen finns även naturreservat Norra Malma med liknande utbredning som Natura 2000-området och på liknande avstånd från planerad sommarcykelväg. Reservatet omfattar likt Natura 2000-området tidigare beskriven beteshage och ändamålet med reservatet är just att bevara ekhagen och ekarnas fortbestånd på långt sikt. Värde för friluftsliv samt gravfältet inom reservatet ska bevaras (Länsstyrelsen Stockholm, 1999).



Figur 11. Utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg samt närliggande Natura 2000-område tillika naturreservat Norra Malma.

4.4.1.3 Landskapsbildsskydd

De sista cirka 300 meter av delsträcka 1 av planerad sommarcykelväg placeras inom landskapsbildsskydd för Estuna kyrka.

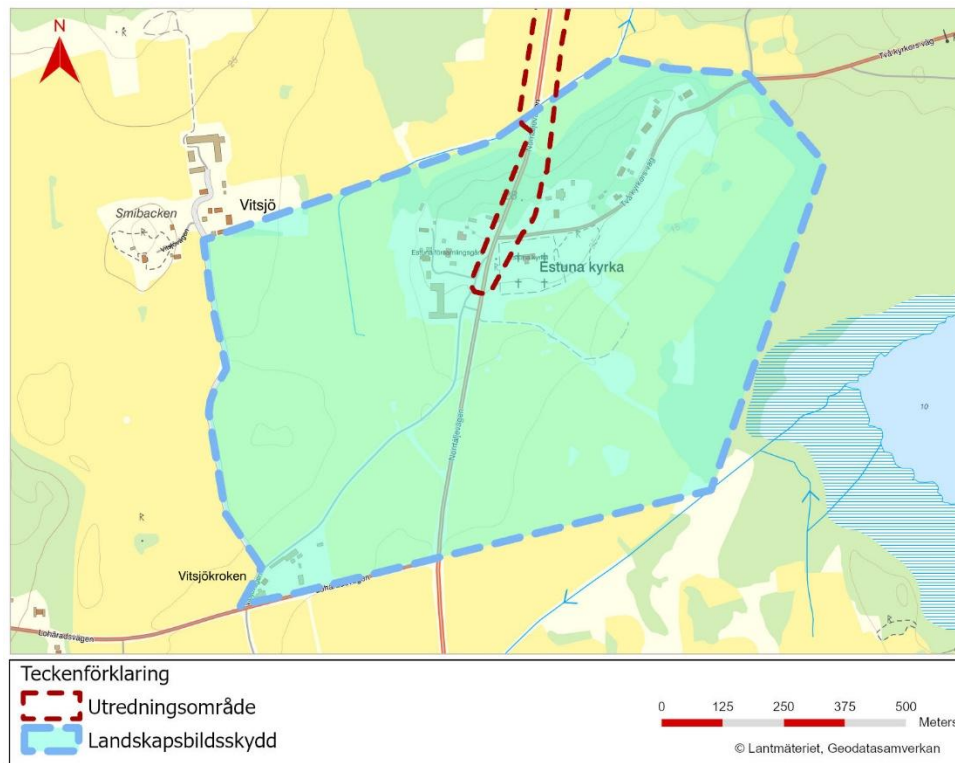
Landskapsbildsskydd är ett områdesskydd som införts med stöd av 19 § naturvårdslagen före den 1 januari år 1975. Syftet med skyddet är att skydda stora områden från framför allt påverkan på den visuella upplevelsen av ett landskap, och varje område har särskilda föreskrifter. Vid arbeten som i väsentlig mån kan skada upplevelsen och förståelsen av landskapet krävs tillstånd från Länsstyrelsen (Länsstyrelsen Stockholm, 2026).

Landskapsbildsskyddet kring Estuna kyrka omfattar ett drygt 30 hektar stort område som avser att skydda den medeltida kyrkans inramning och dess funktion som riktmärke i landskapet. Skyddet fastställer bland annat att nybyggnad utan tillstånd av länsstyrelsen inte får ske inom området. Inte heller får anläggning av vägar, trädfällning, dragning av luftledning, anordning av upplag samt schaktning och fyllning eller annan liknande åtgärd som väsentligt skulle innebära ändringar av befintligt höjdläge eller vegetation utföras. Se flygbild över Estuna kyrka samt väg 76 i Figur 12.



Figur 12. Flygbild över Estuna kyrka från söder år 1938. I bakgrunden syns väg 76 där sommarcykelvägen ska löpa parallellt. Foto från Ahrenbergsflyg/Stockholms Länsmuseum.

Utbredningen av landskapsbildsskyddet kring Estuna kyrka samt utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg framgår i Figur 13.



Figur 13. Utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg tillsammans med landskapsbildsskyddet kring Estuna kyrka.

Inga övriga skyddade områden berörs. Planerade arbeten är utanför strandskyddat område.

4.4.2 Boendemiljö

Buller och vibrationer

I dagsläget finns ingen information om att störande buller eller vibrationer förekommer längs med aktuell vägsträcka.

4.4.3 Kulturmiljö

Sommarcykelvägen går genom en fornlämningsrik slättbygd som i hög grad är uppödlad. Höjden över havet är omkring 10–25 meter, vilket innebär att området utgjort kust under en stor del av järnåldern. För omkring 2 000 år sedan var området en flikig innerskärgård. I takt med att havet drog sig tillbaka koloniserades den bördiga jordbruksmark som bildades.

Bygdens utbredning i slutet av järnåldern (cirka 1 000 e.Kr.) framgår av gravar och gravfält vilka visar att gårdarna låg tätt längs vägens sträckning. Orten Estuna var en centralplats redan i förhistorisk tid. Namn på ”-tuna” avser ofta platser som har haft strategisk betydelse, med kontroll över färdvägar och resursområden. Det är därför naturligt att socknens kyrka under medeltiden anlades just här.

Från medeltiden och fram till 1800-talet präglas trakten av ett intensivt jordbruk och en förhållandevis stor befolkning. De olika skiftesreformerna under 1700- och 1800-talen (storskifte och laga skifte) har format det odlingslandskap vi ser idag längs med utredningsområdet, med stora blockliknande skiften som avgränsas av vägar och diken.

Den planerade sommarcykelvägen löper parallellt med väg 76, vilken också är den historiska landsvägen norrut från Norrtälje. Landsvägen finns med redan på de äldsta kartorna och även om den har rätats och breddats vid flera tillfällen har den i huvudsak kvar sin sträckning och karaktär.

4.4.3.1 Fornlämningar

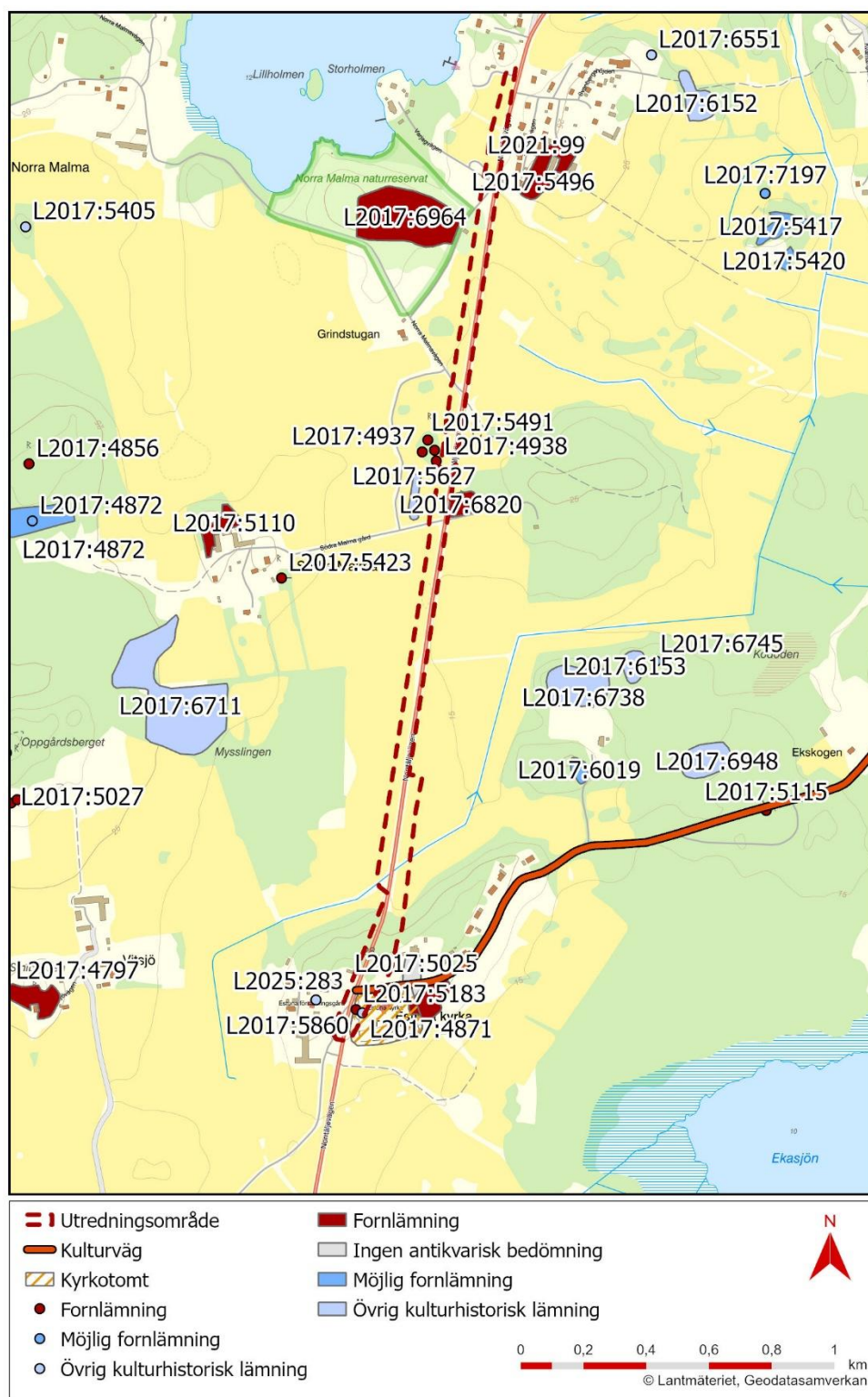
Inom 50 meter från utredningsområdet finns ett tiotal registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar, se Tabell 3 samt Figur 14 och Figur 15. Flertalet är olika typer av gravar från järnåldern.

Aktuellt område har varit föremål för en arkeologisk utredning steg 1 våren år 2026 och en kompletterande utredning steg 2, med maskindragna schakt, är planerad under hösten år 2026. Ytterligare fornlämningar kan därför förväntas.

Fornlämningar är skyddade i 2 kap i Kulturmiljölagen (1988:950). Markingrepp i fornlämningar och dess närområden kräver tillstånd från länsstyrelsen.

Tabell 3. Registrerade kulturhistoriska lämningar inom 50 meter från planerad sommarcykelväg.

Nummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Kommentar
L2017:5491	Hög	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:5425	Hög	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:4938	Hög	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:6820	Gravfält	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:5172, m.fl	Runristning	Fornlämning	Fem runstensfragment uppsatta i väggen till stigluckan
L2017:4871	Fyndplats	Övrig kulturhistorisk lämning	Depåfynd av knivar, spjutspetsar, m. m. av järn
L2017:5880	Bro	Övrig kulturhistorisk lämning	Stenbro, i bruk
L2017:5802	Stensättning	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:5247	Stensättning	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:5246	Hög	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:5803	Hög	Fornlämning	
L2017:5087	Gravfält	Fornlämning	Utanför utredningsområdet
L2017:4874	Stensättning	Övrig kulturhistorisk lämning	Utanför (söder) om utredningsområdet
L2017:5501	Gravfält	Fornlämning	Utanför (söder) om utredningsområdet



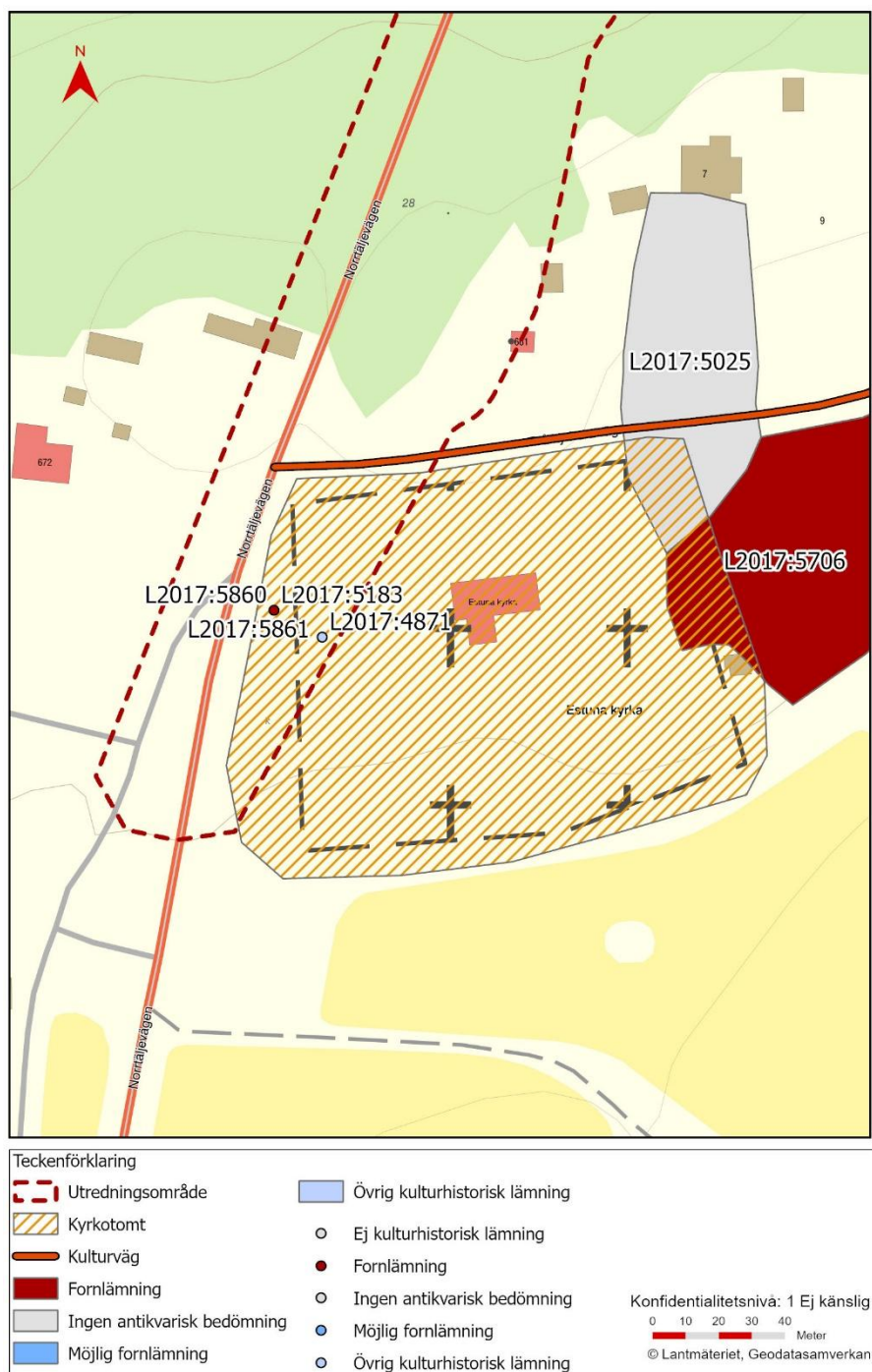
Figur 14. Kulturmiljövärden längs delsträcka 1 av planerad sommarcykelväg.



Figur 15. Kulturmiljövärden längs delsträcka 2 av planerad sommarcykelväg.

4.4.3.2 Kyrkomiljö

Estuna Kyrka är en av Upplands äldsta och ska enligt uppgift ha byggts på 1100-talet. Estuna kyrka har förutom landskapsbildsskyddet även ett skydd i Kulturmiljölagen 4 kap. Till kyrkotomten hör inte bara kyrkan och kyrkogården utan hela miljön såsom murar, gångar och öppna ytor. Planerade markarbeten intill kyrkan kräver därför tillstånd från länsstyrelsen. Se Figur 16 för berörd kyrkotomt samt närliggande kulturvärden.



Figur 16. Kyrkotomt kring Estuna kyrka samt närliggande kulturvärden med utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg.

4.4.3.3 Kulturväg

Väg 1141 är en av Trafikverket utpekad kulturväg som ansluter till utredningsområdet norr om Estuna kyrka, se Figur 16. Vägen sträcker sig mellan två medeltida kyrkor och har höga upplevelsevärden, med fornlämningar, alléer och solitärträd nära intill sträckningen.

En kulturväg har inget formellt lagskydd, men Trafikverket arbetar aktivt med att underhålla vägarnas historiska karaktär. Det kan handla om att restaurera vägnära objekt och bevara biologisk mångfald längs vägkanterna.

4.4.4 Naturmiljö

I detta avsnitt beskrivs kända naturvärden utifrån underlag från ansvariga myndigheter samt inrapporterade artfynd. För att få en samlad och aktuell bild över naturvärden i området kommer en naturvärdesinventering samt inventering av skyddsvärda träd, inklusive hålträd och alléträd, att genomföras längs den planerade sträckan under kommande skede.

4.4.4.1 Tidigare kända naturvärden

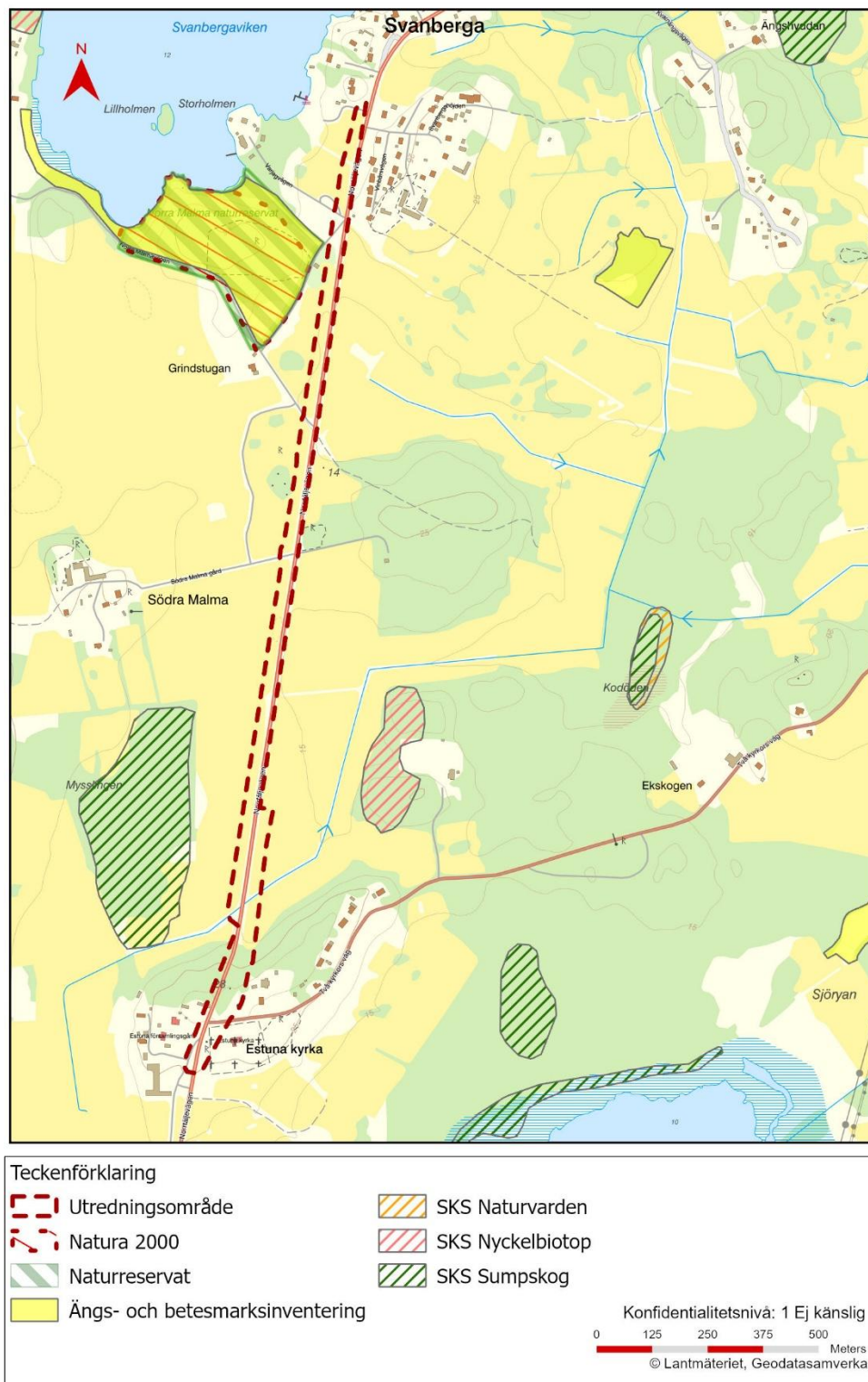
Den planerade sommarcykelvägen löper genom ett jordbrukspräglat landskap som domineras av brukade åkrar. I jordbrukslandskapet förekommer mindre samhällen och gårdsmiljöer, betesmarker samt trädklädda miljöer.

Längs delsträcka 1 finns som tidigare nämnts skyddad natur i form av Norra Malma naturreservat och Natura 2000-område (se avsnitt 4.4.1.2). Området Norra Malma har även karterats som betesmark i Jordbruksverkets Ängs- och betesmarksinventering och beskrivs som en mycket fin och välbetad ekhage, som även omfattar strandbete invid sjön Erken. Området är välinventerat och har en gedigen artlista med flera rödlistade och fridlysta arter.

Vidare söderut på delsträcka 1 finns registrerade skogliga naturvärden i form av en utpekad nyckelbiotop och en sumpskog. Nyckelbiotopen är belägen på ett avstånd av cirka 240 meter från den planerade dragningen av sommarcykelvägen. Objektet beskrivs som en lövskogslund med spärrgreniga grova träd (inventeringsdatum 1995-10-31). Sumpskogen är belägen på ett avstånd av cirka 130 meter från den planerade dragningen av sommarcykelvägen. Den beskrivs som en fuktig men dikad blandskog med preliminär naturvärdesklass 2 (inventeringsdatum 1995-02-02).

Längre österut finns ytterligare sumpskogar, varav en även är utpekad som objekt med naturvärden. Dessa är belägna på ett avstånd av cirka 700 respektive 500 meter från den planerade dragningen av sommarcykelvägen.

Skyddade områden och registrerade naturvärden nära planerad sommarcykelväg visas i Figur 17.

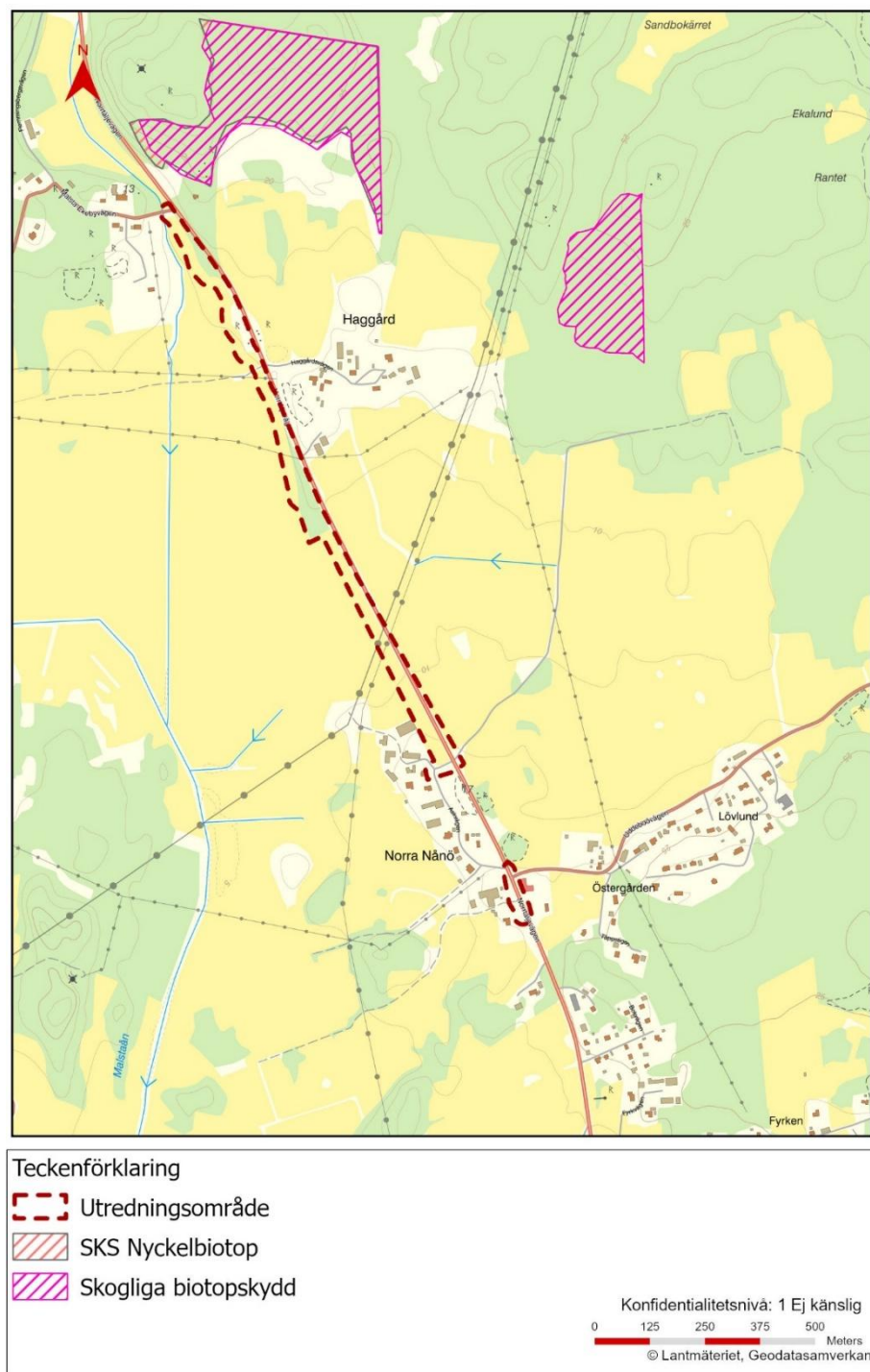


Figur 17. Tidigare kända naturvärden längs delsträcka 1 av den planerade sommarcykelvägen. Objekt redovisade som betesmark i teckenförklaringen härrör från Jordbruksverkets Ängs- och betesmarksinventering. Förkortningen SKS avser Skogsstyrelsen.

I anslutning till den andra delsträckans norra del finns en utpekad nyckelbiotop som även omfattas av skogligt biotopskydd, se Figur 18. Området är beläget på ett

avstånd av cirka 100 meter från den planerade dragningen av sommarcykelvägen. Nyckelbiotopen beskrivs som en äldre, betespräglad barrblandskog med spärrgreniga grova träd samt värdefull kryptogamflora och marksvampsflora.

Längre österut, cirka 670 meter från den planerade dragningen, finns ytterligare ett objekt som omfattas av skogligt biotopskydd. Objektet beskrivs som en barrblandad kalkmarksskog, se Figur 18.



Figur 18. Tidigare kända naturvärden längs delsträcka 2 av den planerade sommarcykelvägen. Förkortningen SKS avser Skogsstyrelsen.

4.4.4.2 Rödlistade och fridlysta arter

Inom influensområdet för naturvärden (en buffertzon på 500 meter från den planerade sommarcykelvägen) har rapporter om totalt 106 rödlistade och/eller fridlysta arter registrerats i Artportalen under de senaste 25 åren. För fåglar har urvalet avgränsats till arter som är rödlistade och/eller upptagna i bilaga 1 till fågeldirektivet, eftersom samtliga vilda fågelarter omfattas av fridlysning. En sammanställning per artgrupp visas i Tabell 4.

Tabell 4. Antal rapporterade rödlistade och/eller fridlysta arter per artgrupp inom 500 meter från den planerade sommarcykelvägen under de senaste 25 åren. Fågelurvalet omfattar rödlistade arter och/eller arter i bilaga 1 till fågeldirektivet.

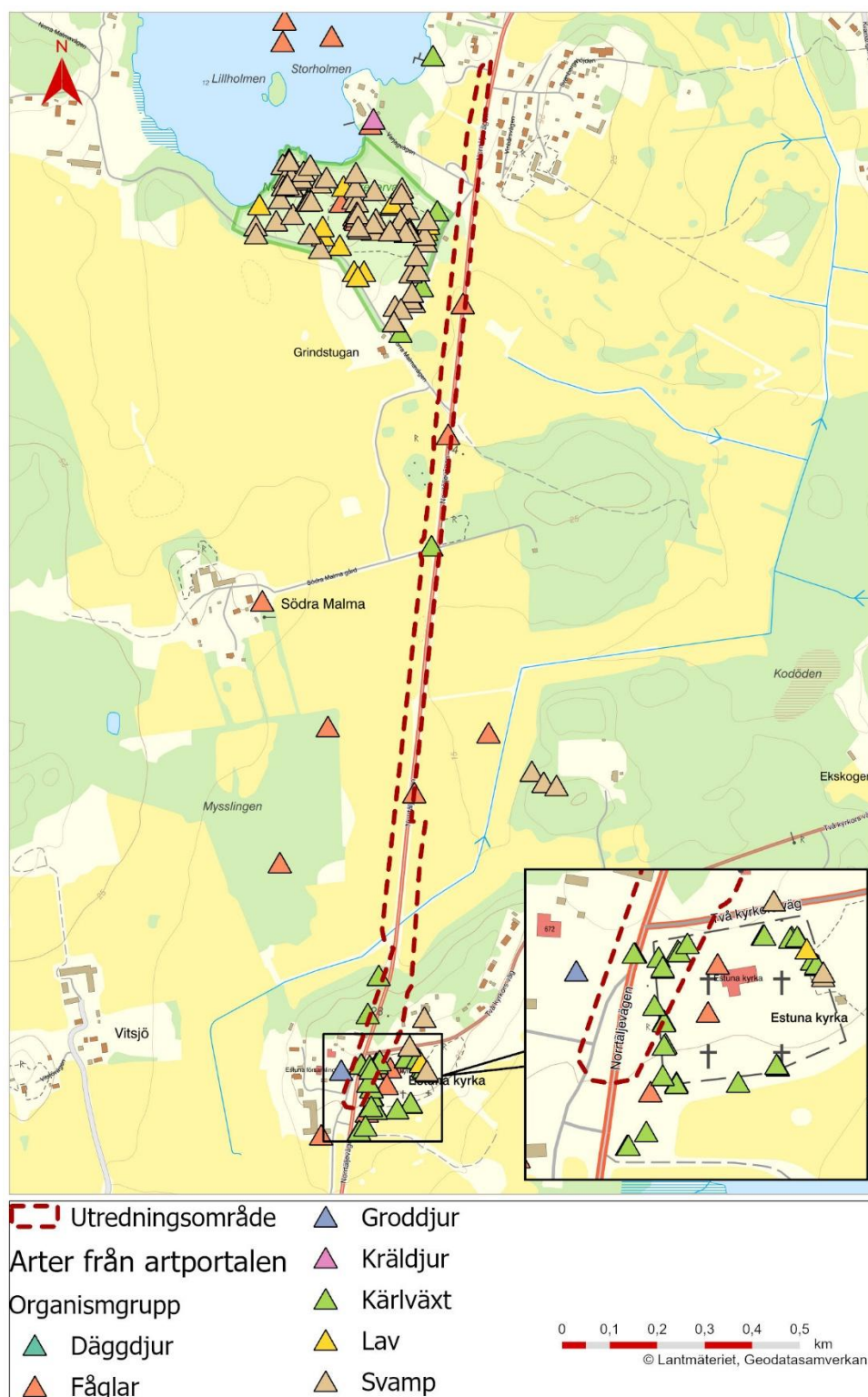
	Däggdjur	Fåglar	Groddjur	Kräldjur	Kärlväxt	Lav	Svamp
Antal arter	2	52	4	2	16	8	22

De flesta artfynden är gjorda inom Norra Malma naturreservat samt inom de tidigare utpekade naturområden som beskrivs i avsnitt 4.4.4.1. Vid åkermarken längs delsträcka 1 av den planerade sommarcykelvägen finns flera rapporteringar av rastande, födosökande och förbiflygande fåglar, bland annat kricka, stare, stjärtand, sångsvan, fisktärna, mindre sångsvan, trana, tofsvipa, blå kärrhök, havsörn, bivråk och brun kärrhök. Spel och sång har även noterats från buskskvätta, busksångare, gulspurv och rosenfink.

Vid åkermark som sommarcykelvägen passerar har ett fynd av den rödlistade arten småsnärjmåra rapporterats in. Småsnärjmåra är en ettårig ört som bland annat är knuten till åkermark, främst höstsådda åkrar.

Längst i söder har flertalet askar rapporterats, merparten inom kyrkogården vid Estuna kyrka. I området finns även rapporteringar av fåglar, lavar och svampar.

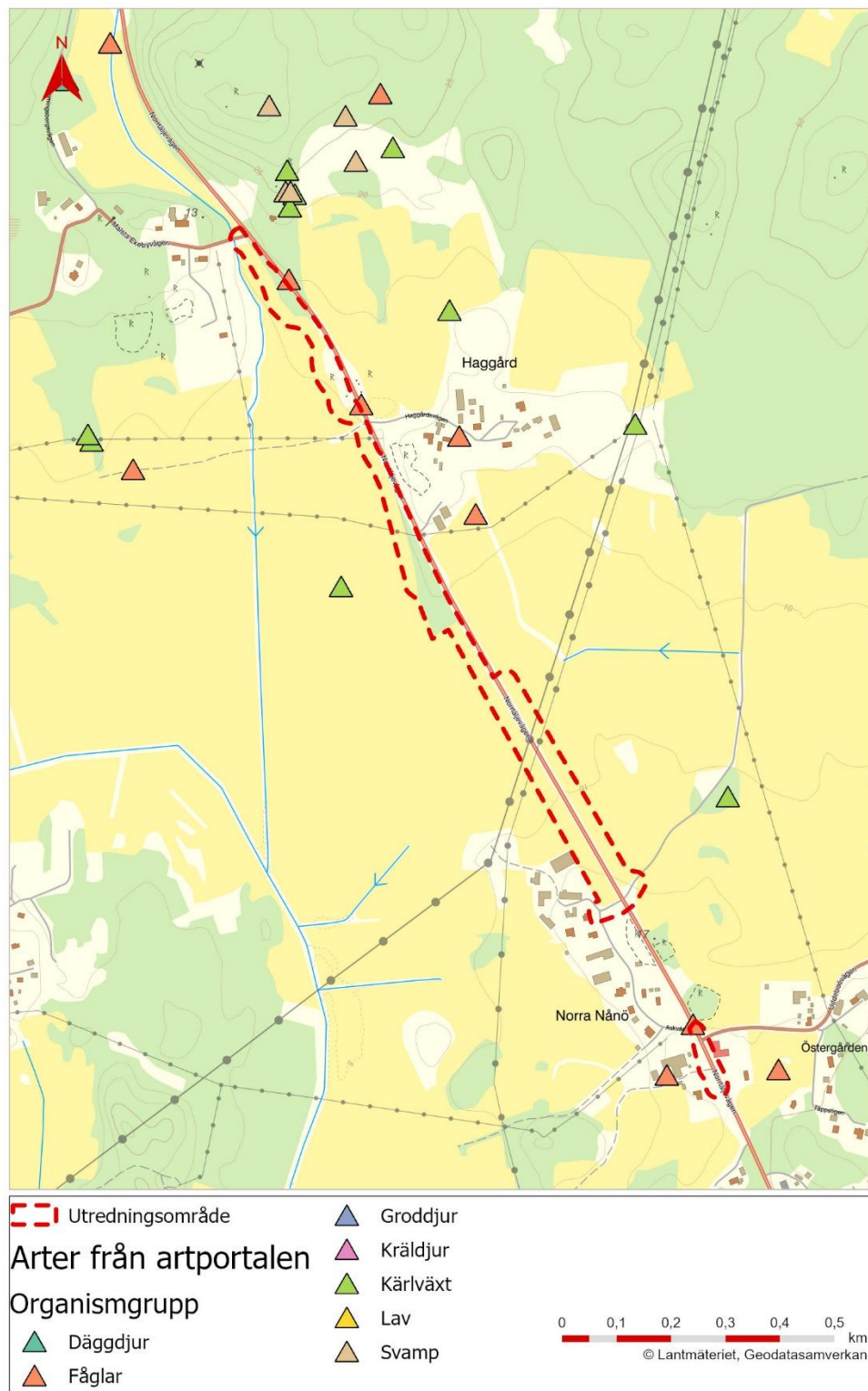
I Figur 19 visas en sammanställning över inrapporterade rödlistade och/eller fridlysta arter längs delsträcka 1 av planerad sommarcykelväg.



Figur 19. Inrapporterade rödlistade och/eller fridlysta arter under de senaste 25 åren längs delsträcka 1 av den planerade sommarcykelvägen.

I nära anslutning till delsträcka 2 av den planerade sommarcykelvägen finns tre rapporterade fågelobservationer. Två av observationerna avser förbiflygande individer av fiskgjuse respektive havsörn. Den tredje observationen avser kornknarr, noterad med spel/sång vid Haggårds busshållplats. På närliggande

åkermark har även den rödlistade arten säfferot noterats. Arten växer i torra, kalkrika och ofta sandiga gräsmarker och vägkanter samt i kanter av brukade åkrar. Se sammanställning över inrapporterade rödlistade och/eller fridlysta arter längs delsträcka 2 i Figur 20.



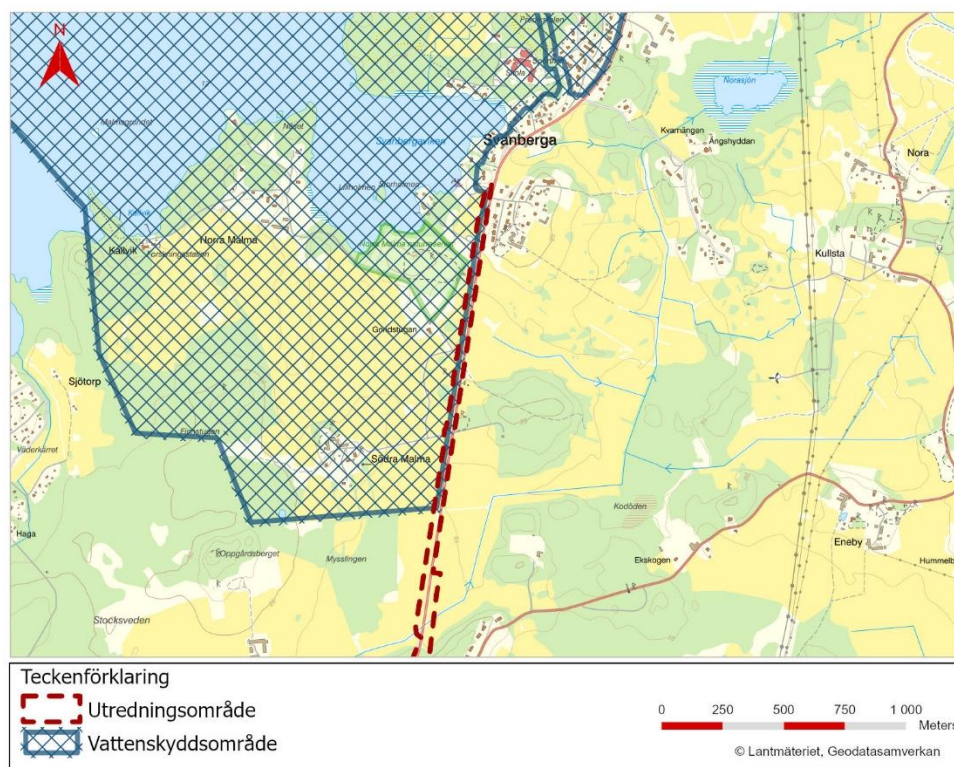
Figur 20. Inrapporterade rödlistade och/eller fridlysta arter under de senaste 25 åren längs den söndra delsträckan av den planerade sommarcykelvägen.

4.4.5 Vattenskydd

4.4.5.1 Vattenskyddsområden

Vattenskyddsområde för ytvattentäkt Erken finns väster om befintlig väg på delsträcka 1, på en sträcka av cirka 1 350 meter, se Figur 21. Vattenskyddsområdet har föreskrifter enligt 19 kap 2 och 3 § vattenlagen (Länsstyrelsen Stockholms län, 1994).

Vattenskyddsområden avser att skydda vattentäkter, som används eller i framtiden kan antas komma att användas, för dricksvattenförsörjning. De är geografiskt avgränsade områden. Kopplat till vattenskyddsområdet finns olika föreskrifter till skydd för vattnet. Det kan innebära begränsningar av hur marken får användas och av hur till exempel kemikaliska produkter och avfall får hanteras inom området (Länsstyrelsen, 2026).



Figur 21. Utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg och vattenskyddsområde Erken.

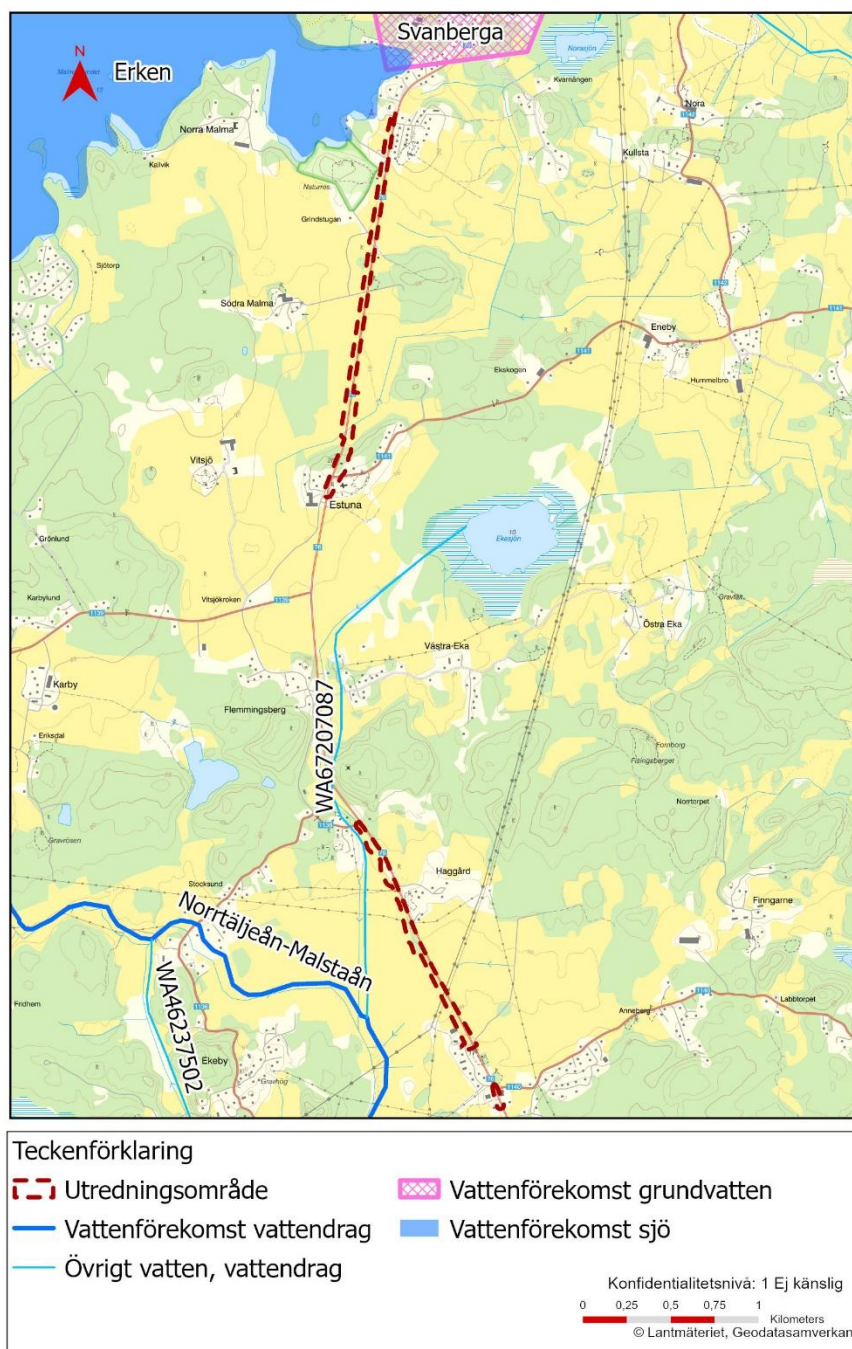
4.4.5.2 Skyddade vattenförekomster

Nordväst om delsträcka 1 av planerad sommarcykelväg, som närmast cirka 140 meter väster om planerat arbete, ligger ytvattenförekomst Erken (WA47593094), se Figur 22. Enligt VISS (2026) är sjöns ekologiska status måttlig, främst på grund av övergödning. Sjön uppnår ej god kemisk status på grund av överskridande av gränsvärden för kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE), som överskrider i alla Sveriges vattenförekomster. Medräknas dessa ämnen inte så bedöms vattenförekomsten ha god kemisk status.

Miljö kvalitetsnormen för Erken är god ekologisk status år 2027 samt god kemisk ytvattenstatus.

Cirka 300 meter norr om planerad sommarcykelväg ligger grundvattenförekomst Svanberga (WA12395000). Vattenförekomsten har god kemisk och kvantitativ status. Miljö kvalitetsnormerna är även de satta till god kemisk och kvantitativ status.

Cirka 30 meter väster om planerad cykelväg rinner ett vattendrag (övrigt vatten, WA87209153). Vattendraget rinner från Ekasjön (övrigt vatten, WA40782472) och ansluter till ytvattenförekomst Norrtäljeån-Malstaån (WA72357188). Norrtälje-Malstaån är belägen cirka 500 meter väster om planerat arbete.



Figur 22. Planerad sommarcykelväg med närbelägna vattenförekomster.

Generellt gäller kravet som ställs i Miljöbalken 5 kap. 4 §, det vill säga att en verksamhet inte får orsaka "*en sådan ökad förorening eller störning som innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller som har sådan betydelse att det äventyrar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljökvalitetsnorm*". Weserdomen (C-461/13) innebär att försämring per kvalitetsfaktornivå för en vattenförekomst inte är tillåten. Om bedömningen av status visar på lägsta klassen (vanligtvis dålig status) tillåts ingen ytterligare försämring ens på parameternivå.

4.4.5.3 Markavvattningsföretag

Längs sträckan för den planerade sommarcykelvägen förekommer ett antal markavvattningsföretag. När flera fastigheter berörs av samma markavvattning bildas ofta en samfällighet som kallas markavvattningsföretag (andra namn är torrlägningsföretag, dikningsföretag, sjösänkingsföretag eller liknande). Dessa samfälligheter bildas genom förrättning och är rättsligt gällande, vilket innebär att exempelvis de lägen som är angivna på eventuella diken gäller med samma rätt som en vattendom.

Berörda markavvattningsföretag är följande:

Delsträcka 1:

- Svanberga-Lissboängen tf
- Vitsjö-Estuna Prästgård tf

Delsträcka 2:

- Sänkning av Ekasjön
- Haggård tf
- Frötuna, Estuna, Malsta, Husby och Skederid

Se närliggande markavvattningsföretag tillsammans med utredningsområdet för den planerade sommarcykelvägen i Figur 23.



Figur 23. Närliggande markavvattningsföretag till utredningsområdet för föreslagen sommarcykelväg.

4.4.6 Brunnar

Enligt SGU:s kartjänst (SGU, 2026) förekommer energibrunnar och vattenbrunnar på sträckan. Dessa förekommer på varierande avstånd från planerad sommarcykelväg, som närmast cirka 25 meter bort.

4.4.7 Förorenade områden

Tillgängliga underlag visar ingen risk för naturligt förhöjda metallhalter eller tidigare markföroreningar inom utredningsområdet. De underlag som har använts är länsstyrelsens EBH-karta, Trafikverkets LEB-databas samt kontakt med Norrtälje kommun. Risken att närliggande verksamheter påverkat markmiljön bedöms som mycket låg. Viss diffus påverkan från vägtrafik kan förekomma men bedöms som begränsad.

Den främsta potentiella påverkan bedöms komma från jordbruksverksamhet, kopplat till användning av avloppsslam och bekämpningsmedel.

För att få en samlad bild av markmiljösituationen i området för planerad sommarcykelväg kommer en markmiljöprovtagning utföras under kommande skede.

4.4.8 Rekreation och friluftsliv

Den rekreation som bedöms kunna bedrivas inom utredningsområdet utgörs av promenader, löpning, cykling och ridning. Tillgängligheten till målpunkter för rekreation och friluftsliv i det omgivande landskapet, såsom sjön Erken med badplats och Natura 2000-område tillika naturreservat Norra Malma, förväntas öka till följd av vägplanen. Vid Estuna finns en cykelled som går runt sjön Erken.

4.4.9 Naturresurser

Väg 76 omges främst av jordbruksmark (åker- samt betesmark) men även av mindre partier av skogsmark. Det finns inga registrerade avverkningsanmälningar inom eller nära utredningsområdet i Skogsstyrelsens underlag.

4.4.10 Risk och säkerhet

Väg 76 är primär led för farligt gods. Boende i vägens närområde, personer som vistas i natur- och rekreationsområden, som besöker specifika besöksmål i området, gång- och cykeltrafikanter som korsar vägen och de som trafikerar vägen är exempel på så kallade skyddsvärda objekt som beaktas ur ett risk- och säkerhetsperspektiv.

4.4.11 Klimat

Klimatarbete sker aktivt och systematiskt under hela projektets gång. Syftet är att minimera projektets energianvändning och koldioxidutsläpp ur ett livscykelperspektiv från byggande samt drift och underhåll.

4.4.12 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer syftar till att skydda människors hälsa och miljön. De gäller i hela landet och används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljö kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara normen.

Miljökvalitetsnormer finns för:

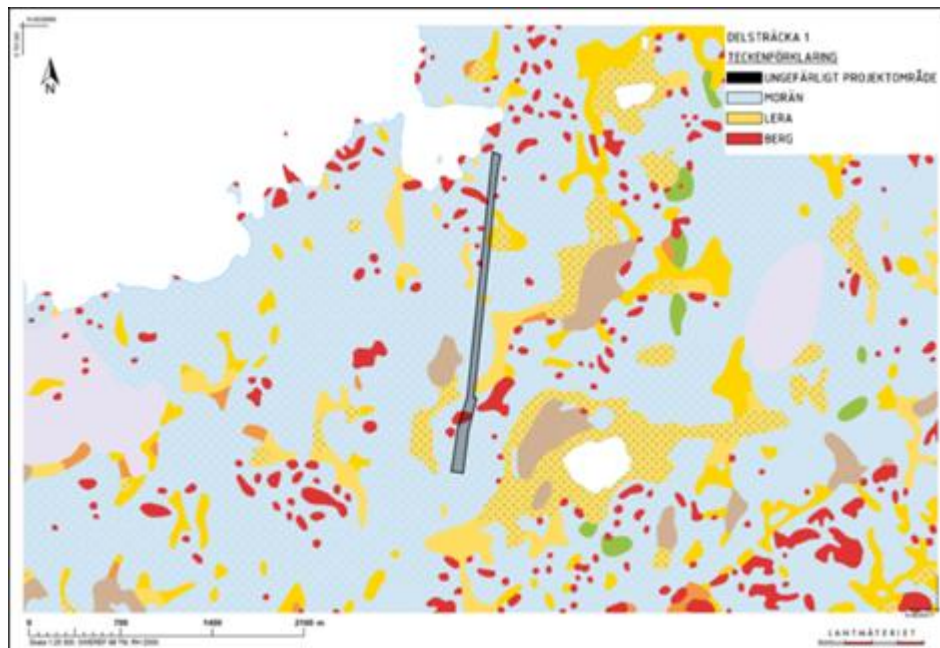
- Vattenförekomster (SFS 2004:660)
- Omgivningsbuller (SFS 2004:675)
- Föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477)
- Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)

4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

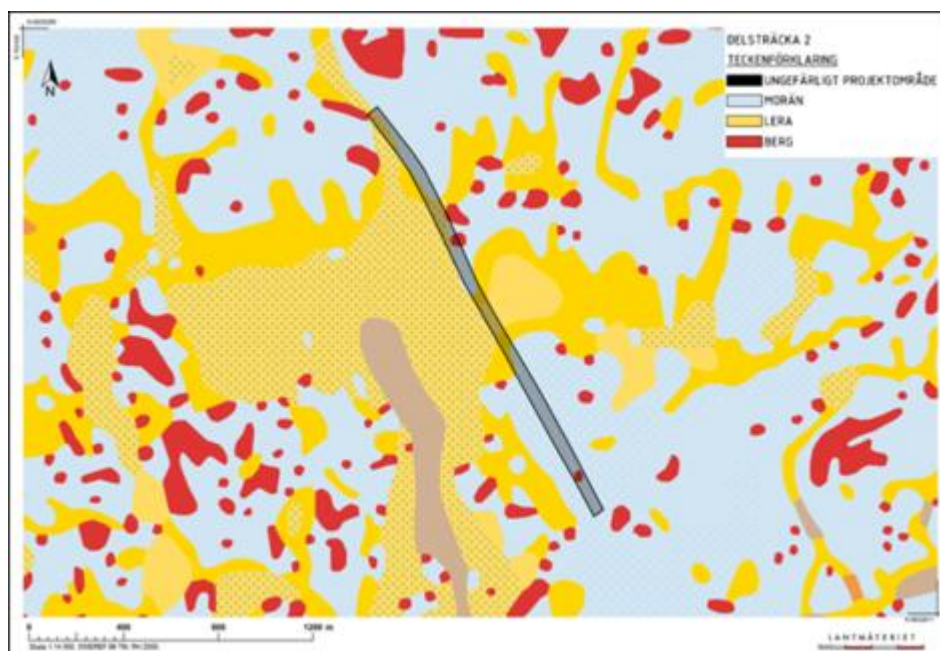
4.5.1 Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Marken utmed delsträcka 1 bedöms utifrån SGU:s jordartskartan utgöras av lerig morän där även mindre partier med postglacial lera förekommer. Utmed delsträcka 2 utgörs marken i huvudsak av både glacial lera och gyttejlera. Mindre områden med berg i dagen och morän förekommer utmed denna delsträcka. Jorddjupet antas variera mellan 5 – 10 meter enligt SGU:s jorddjupskarta.

Ingen tidigare geoteknisk eller hydrogeologisk undersökning har utförts. För några utvalda riskpunkter kommer det utföras en geoteknisk undersökning för att utreda jordens beskaffenhet och materialparametrar. Jordartskartan för delsträcka 1 redovisas i Figur 24 och jordartskartan för delsträcka 2 redovisas i Figur 25.



Figur 24. SGU:s jordartskarta avseende delsträcka 1.



Figur 25. SGU:s jordartskarta avseende delsträcka 2.

4.5.2 Belysning och ledningar

Inom utredningsområdet för delsträcka 1 finns befintlig belysning längs väg 76 från Varjavägen längs infarten till Svanberga och längs delen vid Estuna kyrka. Belysningen ägs av Norrtälje energi. Ingen belysning finns inom delsträcka 2.

Följande ledningsägare har ledningar (el-/tele-/kraftledning, vatten- och avloppsledningar), anläggning eller andra intressen inom utredningsområdet: Global Connect, Norrtälje Energi, Norrtälje vatten och avfall, Skanova, Svenska kraftnät, Tele2, Telenor och Vattenfall eldistribution.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

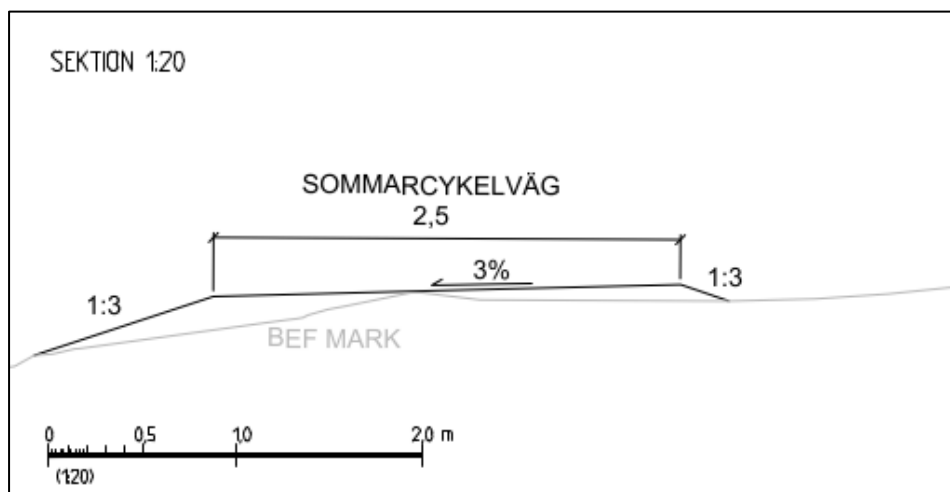
5.1 Vägens lokalisering och utformning med motiv

Åtgärden som föreslås är en så kallad sommarcykelväg. Den definieras som en enklare friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll, främst avsedd för gående och cyklister. Olika utformningar och lokala varianter förekommer, beroende på exempelvis geoteknik, materialtillgång, topografi med mera. Se exempel på byggd sommarcykelväg i Figur 26. Exempel på en byggd sommarcykelväg längs väg 69 söder om Falun.



Figur 26. Exempel på en byggd sommarcykelväg längs väg 69 söder om Falun.
Källa: Google.

Sommarcykelvägen planeras få bredden 2,5 meter och få slitlager av grus. Belysning kommer enbart anläggas vid några passager som utreds och presenteras i nästa skede. Se en typsektion i Figur 27.



Figur 27. Typsektion för sommarcykelvägen i aktuellt projekt.

I vägplanens inledningsskede utreds lokaliserings- och utformningsalternativ för sommarcykelvägen. Projektet är i ett tidigt skede och placering och utformning kommer utredas och projekteras mer i detalj i kommande skeden av planläggningsprocessen.

Den lokalisering av sommarcykelvägen som Trafikverket föreslår för respektive delsträcka illustreras i Figur 28 och Figur 29. Lokaliseringen har anpassats efter de naturliga förutsättningarna efter sträckan med kultur- och fornlämningsmiljöer, befintligt vägnät och traktorstigar samt skogspartier. Längs sträckorna pågår utredning av några särskilda punkter inom utredningsområdet.

5.1.1 Delsträcka 1 – Svanberga-Estuna kyrka

Sommarcykelvägen föreslås på större delen av sträckan placeras på västra sidan om väg 76, förutom en sträcka strax norr om Estuna kyrka där den byter till östra sidan. Motivet till att den i huvudsak placeras på västra sidan är att den ansluter på ett naturligt sätt till befintligt vägnät och de målpunkter som finns i Svanberga samt anpassning till kultur- och fornlämningsmiljöer. Motivet till att den byter till östra sidan om väg 76 norr om Estuna är topografiska förutsättningar, berg samt för att minska intrång på fastigheter.

Passager med mittrefuger planeras dels där byte sker från västra sidan till östra sidan norr om Estuna, dels centralt i Estuna i höjd med kyrkan. Utformning av dessa passager utreds och presenteras i samrådshandlingen i nästa skede av planprocessen.

Sommarcykelvägen ansluter även till busshållplatserna i Estuna.

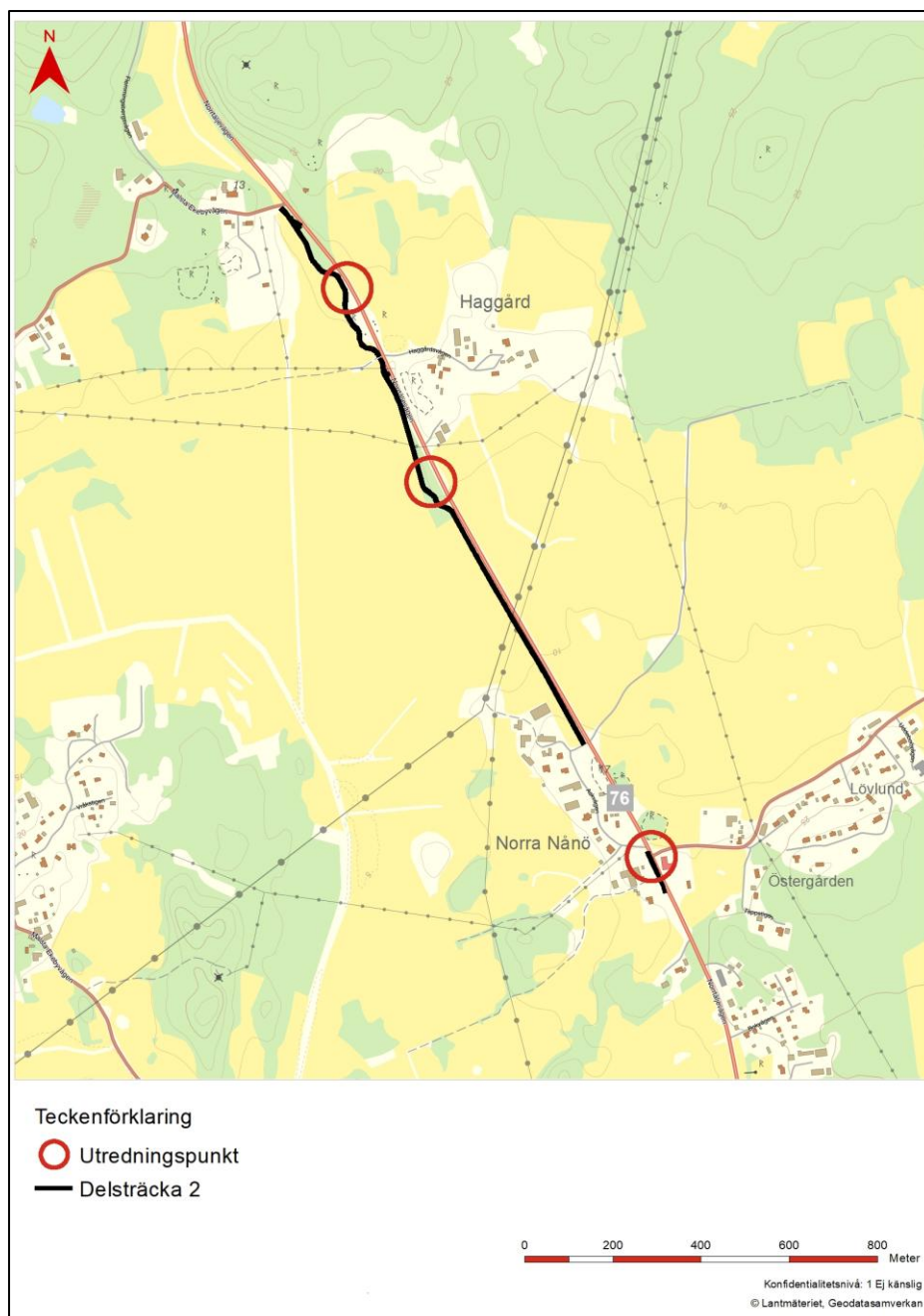


Figur 28. Förslag på placering av sommarcykelvägen och punkter där utredning pågår.

5.1.2 Delsträcka 2 – Malsta Ekeby väg till Norra Nånö

Sommarcykelvägen föreslås på hela delsträckan placeras på västra sidan av väg 76. Sträckan startar i korsningen med Malsta Ekeby väg (väg 1136) och leds fram till Askvägens norra anslutning till väg 76 i Norra Nånö. Från Askvägens södra anslutning anläggs en kort del längs väg 76 i Norra Nånö och avslutas där en enskild gång- och cykelväg tar vid i Norra Nånö.

Längs delsträckan utreds tre punkter med alternativ placering respektive utformning. En punkt ligger i anslutning till ett skogsparti med två områden vid Ekeby vägsäl norr om Haggård samt vid Haggårdsvägen. De andra punkterna är ett skogsparti med en befintlig skogsväg/stig söder om Haggård samt utformning som en del av vägbanan intill väg 76 i Norra Nånö. Val av utformning vid dessa punkter presenteras i vägplanens samrådshandling i nästa skede av planprocessen.



Figur 29. Förslag på placering av cykelvägen och punkter där utredning pågår om passager, alternativa placeringar och utformning.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.2.1 Landskap

Landskapsbilden längs sträckan är redan påverkad av väg 76 och annan befintlig infrastruktur. Den planerade sommarcykelvägen innebär därför ett tillskott i ett redan präglat vägrum, främst genom nya ytor för sommarcykelvägen, delvis breddat vägområde samt mindre anläggningar i form av refuger och belysning. Åtgärden bedöms inte medföra några större förändringar av terrängen, eftersom sommarcykelvägen följer befintlig marknivå.

Effekten på landskapsbilden bedöms därmed vara obetydlig längs större delen av sträckan.

Vid Estuna kyrka riskerar effekten dock att bli mer påtaglig, eftersom kyrkomiljön och dess inramning är särskilt känsliga för nya inslag i det öppna landskapet. Området kring kyrkan omfattas även av landskapsbildsskydd. Där sommarcykelvägens sträckning går nära kyrkomuren eller inom landskapsbildsskyddat område riskerar planerade åtgärder att ge permanenta negativa effekter på upplevelsen av kyrkan som tydligt landmärke och förändra den historiska miljöns karaktär.

Den fortsatta utformningen behöver därför anpassas med hänsyn till landskapsbilden och kyrkomiljön, exempelvis genom placering, materialval och begränsning av nya permanenta visuella inslag.

Inget detaljplanearbete pågår i området kring Estuna kyrka, därför förväntas ingen övrig påverkan som kumulativt kan öka effekterna på kyrkomiljön tillsammans med planerad sommarcykelväg.

5.2.2 Riksintressen och skyddade områden

Planerade åtgärder ligger inom den geografiska gränsen för riksintresse för naturvård vid sjön Erken, som sträcker sig fram till befintlig väg 76. Inom området av riksintresse innebär planerade åtgärder anläggning av en grusad sommarcykelväg på befintlig jordbruksmark. Då naturvärden inte förväntas förekomma i någon större utsträckning i den berörda jordbruksmarken, bedöms planerade åtgärder ha en obetydlig effekt på riksintresset och de värden som riksintresset avser att bevara. En naturvärdesinventering kommer att genomföras längs sträckan, när resultat från den finns tillgänglig kan bedömningen behöva revideras.

Den planerade sträckan för sommarcykelvägen berör riksintresse för kulturmiljövård Estuna-Lohärad och går genom ett fornlämningsstätt område. Utifrån tillgängligt underlag från Riksantikvarieämbetets kartstjänst innebär planerade åtgärder ingen direkt påverkan på kulturhistoriska lämningar men lämningar återfinns i närområdet, som närmast cirka 15 meter bort. En arkeologisk utredning steg 2 kommer att genomföras under hösten år 2026. Effekten av planerade åtgärder på riksintresset behöver klarläggas efter underlag från den nämnda arkeologiska utredningen. I övrigt innebär planerad

sommarcykelväg en ny grusad yta nära kyrkomuren till Estuna kyrka, vilket som tidigare nämnts riskerar att ge negativa effekter på upplevelsen av kyrkomiljön beroende på hur sommarcykelvägen utformas. Hänsyn kommer tas till att minimera påverkan på kyrkomiljön i utformning av sommarcykelvägen i kommande projektering. Påverkan kommer att samrådats med Länsstyrelsen i Stockholms län.

Inga direkta intrång bedöms ske i Norra Malma naturreservat, Natura 2000-område eller övriga skyddade områden. Eftersom fynd av rödlistade och fridlysta arter har rapporterats från Norra Malma samt Estuna kyrkogård (cirka 60 respektive 10 meter från planerade åtgärder) behöver eventuell indirekt påverkan i form av exempelvis spridningssamband mellan dessa områden och eventuella naturvärden inom vägplanen utredas vidare för att undvika eventuella negativa effekter på området. Bedömningen kan därför behöva revideras när resultat från kommande naturvärdesinventering finns tillgängligt.

5.2.3 Boendemiljö

En sommarcykelväg bidrar till förbättrad framkomlighet för boende i närområdet. Möjligheten att röra sig säkert mellan lokala målpunkter, till fots eller med cykel, bedöms öka.

Sommarcykelvägen bedöms inte leda till ökat buller eller störande ljus för boende i området jämfört med nuläget. Refuger kommer att anläggas i befintlig väg på två platser: vid korsningspunkt mellan sommarcykelvägen och befintlig väg innan Estuna kyrka samt vid Estuna kyrka. På dessa platser kommer refugerna att bidra till att upprätthålla den skyltade hastighetssänkningen vid Estuna kyrka, vilket förväntas leda till minskat buller på platsen då fordonshastigheten sänks. Utöver dessa platser väntas sommarcykelvägen inte påverka biltrafiken i sådan utsträckning att bullernivåerna märkbart förbättras.

Sammantaget bedöms en ny sommarcykelväg ha positiva effekter för boendemiljön i närområdet.

5.2.4 Kulturmiljö

Den planerade sommarcykelvägen går genom ett fornlämningstätt och kulturhistoriskt präglad landskap. Åtgärderna innebär ett begränsat markanspråk längs befintlig väg 76, men kan ändå medföra påverkan på den kulturhistoriska miljön genom att vägrummet breddas och genom att landskapets nuvarande struktur och upplevelse förändras något.

Flera registrerade fornlämningar och kulturhistoriska lämningar finns inom eller i nära anslutning till utredningsområdet. Det innebär att det finns risk för direkt intrång eller påverkan på ännu okända lämningar i samband med markarbeten.

Som tidigare nämnt påverkas inga kända kulturhistoriska lämningar direkt genom planerade åtgärder enligt tillgängliga underlag. En arkeologisk utredning steg 2 kommer att genomföras under hösten år 2026. Effekten av planerade åtgärder på fornlämningar och kulturhistoriska lämningar behöver klarläggas i den arkeologiska utredningen och i kommande projektering.

Påverkan på kyrkomiljön kring Estuna kyrka bedöms bli en begränsad visuell förändring i form av ytterligare grusad yta i form av sommarcykelvägen intill kyrkomuren samt åtgärder i form av breddning och refuger vid passagen över väg 76. Denna påverkan bedöms riskera negativa effekter på kyrkomiljön, främst genom förändringar i upplevelsen av den historiska miljön och vägrummets karaktär. Den fortsatta utformningen behöver därför anpassas med hänsyn till landskapsbilden och kyrkomiljön, för att minimera påverkan på denna.

Väg 1141 är utpekad som kulturväg, men planerade åtgärder bedöms inte beröra dess sträckning och har därför en obetydlig effekt på kulturvägen.

Sammantaget bedöms projektet innebära risk för negativa effekter på kulturmiljön i form av påverkan på kyrkomiljön kring Estuna kyrka samt eventuella okända kulturhistoriska lämningar, men den slutliga bedömningen avvaktar den arkeologiska utredningen samt kommande projektering och utformning.

5.2.5 Naturmiljö

Den planerade sommarcykelvägen går huvudsakligen genom ett jordbrukspräglad landskap och lokaliseras i anslutning till befintlig väg. Det innebär att påverkan på naturmiljön främst bedöms uppstå genom markanspråk och arbeten i vägens närområde, såsom vägslänter, diken, åkerkanter och andra kantmiljöer. Sådana miljöer kan vara av betydelse för bland annat kärlväxter, pollinerande insekter, grod- och kräddjur samt fåglar.

Inom influensområdet (500 meter) från planerad sommarcykelväg finns ett stort antal rapporterade rödlistade och/eller fridlysta arter i form av främst fåglar, kärlväxter och svampar. Rapporterade fynd är främst knutna till Norra Malma, Estuna kyrkogård, närliggande nyckelbiotop samt till jordbruksmark, trädmiljöer och kantzoner. För att bedöma möjlig påverkan på skyddade arter och värdefulla livsmiljöer inom eller i direkt anslutning till utredningsområdena behöver dessa kartläggas.

En naturvärdesinventering samt inventering av skyddsvärda träd, inklusive hålträd och alléträd, kommer därför att genomföras längs den planerade sträckan. Inventeringen kommer att ligga till grund för den fortsatta bedömningen av påverkan på naturmiljön, inklusive behov av skyddsåtgärder, anpassningar av arbetsområdet och eventuell artskyddsbedömning.

I detta skede bedöms effekten av planerade åtgärder på naturmiljön preliminärt vara begränsad, eftersom åtgärden huvudsakligen följer befintlig väg och inte bedöms medföra direkt intrång i kända skyddade områden. Bedömningen kan behöva revideras när resultat från naturvärdesinventeringen finns tillgängliga.

Eftersom sommarcykelvägen till stor del anläggs bredvid befintlig riksväg så bedöms den tillkommande barriäreffekten som skapas vara försumbar. Mängden cyklande och gående som förväntas nyttja den nya sommarcykelvägen bedöms inte blir så stor att en ökad barriäreffekt skapas tillsammans med befintlig väg, utan barriäreffekten förväntas förbli likt dagsläget.

5.2.6 Vattenmiljö

Planerad sommarcykelväg ligger i närheten av flera vattenmiljöer, bland annat vattenskyddsområdet för Erken, ett mindre vattendrag (övrigt vatten, WA87209153) väster om sträckan och flera markavvattningsföretag.

Påverkan på vattenmiljön bedöms främst kunna uppstå under byggskedet genom exempelvis tillfällig grumling, avrinning från arbetsområden, påverkan på diken eller oavsiktligt spill av drivmedel och kemikalier. För dessa typer av risker krävs skyddsåtgärder, se mer under avsnitt 5.2.14.

I driftskedet bedöms effekterna av planerade åtgärder på vattenmiljön vara begränsade; eftersom sommarcykelvägen inte kommer att asfalteras bedöms påverkan på avrinning samt föroreningsbelastning från ökat vägdagvatten i området vara mycket begränsad.

Planerade åtgärder bedöms inte ha någon effekt på vattenförekomster (se avsnitt 4.4.5.2) i närheten till planerad sommarcykelväg. Detta på grund av avstånden till vattenförekomsterna. Bedömningen förutsätter att skyddsåtgärder används under byggtiden, se avsnitt 5.2.14.

Vid utformning av avvattningslösningar finns krav på att flöde till markavvattningsföretag ska regleras på sådant sätt att villkoren i gällande markavvattningstillstånd är uppfyllda. Därför bedöms ingen risk föreligga gällande ökad belastning på markavvattningsanläggningen. Planerade åtgärder bedöms inte heller ge någon effekt på berörda båtadsområdets vattenavbördande förmåga.

Med anpassad projektering och sedvanliga skyddsåtgärder bedöms sammantaget effekten av planerade åtgärder vara obetydlig på närliggande vattenmiljöer.

5.2.7 Brunnar

De befintliga och kända brunnarna i och nära utredningsområdet bedöms inte påverkas av planerade åtgärder. Gång- och cykeltrafik bidrar inte med några föroreningar till avrinnande vatten och eftersom sommarcykelvägen förläggs invid befintlig väg bedöms inga förändringar avseende kvaliteten på avrinnande vatten som kan nå grundvattnet vara aktuella. Sommarcykelvägen kommer inte underhållas med exempelvis saltning under vintertid.

Anläggandet av sommarcykelvägen bedöms således sammantaget inte påverka närliggande brunnar på sådant sätt att deras funktion eller kvalitet äventyras, effekten blir därmed obetydlig. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på närliggande brunnar bevakas och riskanalyser utföras vid behov.

5.2.8 Förorenade områden

Planerad sommarcykelväg bedöms inte tillföra någon ny föroreningsbelastning till närområdet. Däremot kan tidigare diffus påverkan från befintlig väg och/eller närliggande jordbruksmark inte uteslutas, vilket behöver beaktas vid schaktning och masshantering.

Eftersom markmiljöprovtagning ännu inte har genomförts kan eventuell förekomst av föroreningar inte uteslutas. Resultaten från kommande provtagning behöver därför ligga till grund för fortsatt bedömning av masshantering och eventuella skyddsåtgärder. Om förorenade massor påträffas ska dessa hanteras enligt gällande krav.

Med utgångspunkt i tillgängligt underlag bedöms effekten av planerade åtgärder avseende förorenade områden preliminärt vara begränsad, men bedömningen kan behöva justeras när resultat från markmiljöprovtagningen finns tillgängliga.

5.2.9 Rekreation och friluftsliv

Projektet bedöms medföra positiva effekter för rekreation och friluftsliv genom att skapa en säkrare och mer tillgänglig miljö för oskyddade trafikanter längs sträckan. Sommarcykelvägen förbättrar möjligheten att röra sig mellan rekreativa målpunkter i området, såsom sjön Erken och befintliga rekreativa stråk, samtidigt som själva nyttjandet av sommarcykelvägen för exempelvis promenader, löpning och cykling kan utgöra en rekreativ aktivitet. Eftersom åtgärden avser en sommarcykelväg bedöms den förbättrade tillgängligheten främst gälla under barmarksperioden.

5.2.10 Naturresurser

Projektet innebär ett begränsat markanspråk i anslutning till befintlig väg och bedöms därför i första hand påverka närliggande jordbruksmark. Mindre delar av skogsmark kan behöva tas i anspråk lokalt, framför allt i vägkanter och skogsbryn. Projektet bedöms inte medföra någon betydande påverkan på pågående eller planerat skogsbruk, eftersom inga registrerade avverkningsanmälningar finns i eller nära utredningsområdet. Detta tyder på att skogsområden inom utredningsområdet inte används för skogsbruk.

Sammanlagt bedöms planerade åtgärder innebära obetydliga effekter på skogsbruk, med risk för lokala negativa effekter på jordbruksmark som behöver tas i anspråk.

5.2.11 Risk och säkerhet

Med den planerade sommarcykelvägen separeras cyklister från den primära leden för farligt gods i högre grad än i dagsläget. Genom att trafikslagen separeras ökar säkerheten för oskyddade trafikanter och risken för olyckor mellan fordon och gång- eller cykeltrafikanter minskar. Inga ökade risker för närliggande fastigheter bedöms uppstå avseende farligt gods i och med anläggning av sommarcykelvägen.

Risker för oskyddade trafikanter kan dock uppstå vid anslutningar, passager och korsningspunkter där gång- och cykeltrafikanter möter annan trafik. Dessa platser behöver därför utformas med god sikt, tydlighet och trafiksäkerhet. Vid korsningspunkter mellan befintlig väg och planerad sommarcykelväg planeras refuger för att bidra till skyltad hastighetssänkning. Även detta bedöms öka säkerheten för oskyddade trafikanter på dessa platser.

Under byggskedet kan tillfälliga risker uppstå genom exempelvis trafikomläggningar, byggtransporter, schakter och begränsad framkomlighet.

Eftersom åtgärden avser en sommarcykelväg kan säkerhetseffekten vara begränsad till den del av året då sommarcykelvägen är tillgänglig och används. Under övriga delar av året kan oskyddade trafikanter fortsatt behöva hänvisas till befintligt vägnät beroende på väderförhållanden såsom snö och halka, detta då sommarcykelvägen inte kommer vinterunderhållas.

Sammanlagt bedöms planerade åtgärder innebära en positiv effekt avseende risk och säkerhet för oskyddade trafikanter.

5.2.12 Klimat

Projektet medför klimatpåverkan främst genom materialanvändning, transporter, arbetsmaskiner och masshantering. Påverkan kan begränsas genom fortsatt klimatarbete i projekteringen, exempelvis genom optimerad masshantering, resurseffektiva byggmetoder och val av material med lägre klimatpåverkan.

Syftet med åtgärden är att förbättra transportmöjligheterna för cykeltrafik längs med väg 76, vilket är positivt ur klimatsynpunkt om närboende väljer cykeltransport istället för exempelvis biltransport. I driftskedet bedöms åtgärden därför bidra till positiva klimateffekter genom förbättrade möjligheter att cykla längs väg 76. Effekten bedöms dock vara beroende av framtida nyttjandegrad och förändrade resvanor.

Inget tidigare utfört underlag kring risk för översvämning eller skred till följd av framtida klimatförändringar finns tillgänglig för sträckan. Avsaknaden av skyfallskartering innebär att risken för påverkan vid kraftig nederbörd behöver beaktas i fortsatt projektering, framför allt avseende avvattning och höjdsättning. Eftersom sommarcykelvägen kommer utgöras av genomsläppliga material bedöms inte risken för översvämning vara betydande.

5.2.13 Miljökvalitetsnormer

Som beskrivet i avsnitt 4.4.12 finns miljökvalitetsnormer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Eftersom planerade åtgärder syftar till att förbättra tillgängligheten för cyklister och gående längs befintlig väg, aktiviteter som inte betraktas som bulleralstrande, ses ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormer avseende omgivningsbuller.

Åtgärden innebär inte någon kapacitetsökning för biltrafik och bedöms inte leda till ökade trafikflöden. En ökning av cykling samt gående på den nya sommarcykelvägen skapar ingen ökad förorening av utomhusluften, tvärtom kan positiva effekter uppstå avseende luftföroreningar om fler väljer cykling och gång framför biltransport. Därmed bedöms ingen risk finnas för överskridande av miljökvalitetsnormer avseende utomhusluft.

Projektet berör inga fisk- och/eller musselvatten, därmed finns ingen risk för överskridande av dessa miljökvalitetsnormer.

Planerade åtgärder bedöms inte ha någon effekt på vattenförekomster i närheten till planerad sommarcykelväg. Detta på grund av avstånden till vattenförekomsterna. Bedömningen förutsätter att skyddsåtgärder används under byggtiden, se avsnitt 5.2.14.

5.2.14 Byggtiden

Under byggnationen kommer vägtrafiken att påverkas på grund av de tillfälliga begränsningar och störningar som förväntas i byggskedet. Det kan exempelvis medföra omledning av trafik, att fordonsförare tvingas köra med reducerad hastighet samt ökade godstransporter till och från byggnationen.

Ombyggnation av befintlig väg 76 planeras på ett fåtal platser: innan och vid Estuna kyrka, där nya refuger ska byggas, samt vid slutet av delsträcka 2 där en mindre ombyggnation planeras för att inrymma den nya sommarcykelvägen. Detta kan kortsiktigt innebära störningar i trafiken, men bedöms på sikt resultera i en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Under byggnationen kan även andra tillfälliga störningar förekomma såsom bullrande verksamheter.

Arbeten inom eller nära vattenskyddsområdet behöver utföras med särskild försiktighet. Hantering av drivmedel, kemikalier, avfall, upplag och läns hållningsvatten behöver planeras så att föroreningar inte riskerar att spridas till diken, vattendrag eller sjön Erken. Om ett dike är vattenförande vid tiden för planerade åtgärder kan grumlingsförebyggande åtgärder krävas nedströms platsen.

5.3 Osäkerheter i bedömningen

I den kommande planläggningsprocessen kommer anläggningen att utredas vidare. Effektbedömningen som genomförts i detta samrådsunderlag baseras på befintligt material och ger en preliminär indikation på den kommande anläggningens effekter. Fördjupad kunskap krävs för bedömning av anläggningens påverkan i form av inventeringar, utredningar och undersökningar för att kunna genomföra miljöanpassningar och kunna göra bedömningar av anläggningens påverkan.

6 Åtgärder

Generering av alternativ placering och utformning av sommarcykelvägen utförs med hänsyn till befintliga förutsättningar för att undvika intrång och negativa konsekvenser i känsliga miljöer.

För att förebygga, motverka och avhjälpa negativa miljöeffekter krävs att kompletterande utredningar genomförs i form av arkeologiska undersökningar, naturvärdesinventering samt markmiljöundersökning. Anpassning kommer i kommande projektering göras avseende utformningen av sommarcykelvägen nära Estuna kyrka för att minimera effekten på landskapsbilden och kyrkomiljön, exempelvis genom placering, materialval och begränsning av nya permanenta visuella inslag.

Under byggnation kommer allmänna skyddsåtgärder kravställas gällande hantering av drivmedel, kemikalier, avfall, upplag och länshållningsvatten så att föroreningar inte riskerar att spridas till diken, vattendrag eller sjön Erken. Om ett dike är vattenförande vid tiden för planerade åtgärder kan grumlingsförebyggande åtgärder krävas nedströms platsen. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på närliggande brunnar bevakas och riskanalyser utföras vid behov.

Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i det kommande arbetet och syftar till att i första hand undvika negativa miljöeffekter genom val av lokalisering. I andra hand bör skador och intrång minimeras genom utformning och i tredje hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. I sista hand kan kvarvarande skada hanteras genom stärkande åtgärder eller kompensationsåtgärder.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att de möjliga miljöeffekternas storlek och utbredning inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna mer detaljerat under avsnitt 5.2.

Bedömningen baseras främst på att åtgärden till stor del planeras i redan påverkade områden i form av vägmiljö nära befintlig väg 76 eller aktivt brukad jordbruksmark. På grund av detta förväntas över lag små eller obetydliga effekter uppstå på miljöaspekter såsom landskapsbild samt naturmiljö.

Sommarcykelvägen bedöms innebära ett mindre ingrepp under en kortare tidsperiod med begränsat schaktdjup samt en utformning med genomsläppliga material, vilket innebär att de bedömda effekterna på vattenmiljö, brunnar samt markmiljöföroreningar bedöms bli försumbara med föreslagna skyddsåtgärder. Den förbättrade infrastrukturen för oskyddade trafikanter som projektet bedöms innebära ger positiva effekter i driftsskedet avseende rekreation och friluftsliv, risk och säkerhet samt klimat.

De miljöaspekter där den främsta risken för negativa effekter bedöms finnas är för kulturmiljö, främst i området vid Estuna kyrka och omkringliggande kyrkomiljö. I detta område behöver den fortsatta utformningen anpassas med hänsyn till landskapsbild och kyrkomiljön. Lokala negativa effekter bedöms även uppstå på den jordbruksmark som projektet planerar ta i anspråk.

Inga pågående eller planerade åtgärder har identifierats i närområdet som skulle kunna ge upphov till kumulativa effekter utöver effekterna från planerat arbete.

Genomförda bedömningar kan komma att revideras när resultat från kommande undersökningar inom naturmiljö, kulturmiljö samt förorenade områden finns tillgängligt.

I det fortsatta arbetet kommer hänsyn tas till att minimera påverkan på de identifierade miljöaspekter som sommarcykelvägen riskerar att påverka.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer beskrivas i projektets samrådsredogörelse inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Denna uppdateras sedan löpande under samrådsskedena i planlägningsprocessen (samrådsunderlag och samrådshandling).

Enskilda som berörs av sommarcykelvägens intrång på fastigheter kommer att erbjudas samrådsmöten under planlägningsprocessen.

8.2 Viktiga frågeställningar

Följande frågeställningar är viktiga att beakta i det fortsatta arbetet:

- Utformning och placering av passager i Estuna, särskilt med hänsyn till att minimera påverkan på kyrkomiljön.
- Val av sommarcykelvägens placering vid skogspartier norr och söder om Haggård.
- Utformning på sträckan längs väg 76 i Norra Nånö.
- Utformning vid korsning med kraftledning.
- Utformning av belysning vid passagera av väg 76 i Estuna.
- Minimera påverkan på kulturhistoriska värden längs sträckan.
- Minimera påverkan på jordbruksmarken.

9 Källor

Ahrenbergsflyg/Stockholms Länsmuseum. *Flygbild över Estuna kyrka från söder år 1938*.

Trafikverket (2019). *Sommarcykelväg, utformning och råd (Publ.nr 2019:180)*.

Trafikverket (2014). *Rapport Planläggning av vägar och järnvägar, version 1.0*.

Trafikverket (2022). *Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt Vägledning (Publ.nr 2022:100)*.

Trafikverket (2024). *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg - riktlinje (TDOK 2014:1021, ver 4.0)*.

Trafikverket (2022). *KRAV - VGU, Begrepp och grundvärden*.

Trafikverket (2024). *Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost. Kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker*.

Trafikverket (2014). *Åtgärdsvalsstudie Norrtälje-Grisslehamn Väg 76/283*.

Trafikverket fordonsflöden (2026-06-11):

<https://bransch.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/Vagtrafik--och-hastighetsdata/fordonsfloden-och-hastigheter/>

Trafikverkets LEB-databas (2026-03-19).

Norrtälje kommun (2026-05-12): <http://www.norrtalje.se>,

<https://www.norrtalje.se/info/bygga-bo-miljo/norrtalje-vaxer/samhallsplanering/oversiktsplanering/oversiktsplan2050/>

Stockholms lokaltrafik (2026-06-11) <https://sl.linjetidtabeller.se/>

Naturvårdsverket (2026-05-13) <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Skogsstyrelsen (2026-05-13) <https://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor/>

Länsstyrelsen Stockholms län (2026-05-13): <https://viss.lansstyrelsen.se/>

https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lst_ebh_karta/

Länsstyrelsen. (2026-05-16). Vattenskyddsområden websida:

<https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/natur-och-landsbygd/aktiviteter-och-ingrepp-i-naturen/vattenskyddsomraden.html>.

Länsstyrelsen Stockholm. (1982). *NRO01010 ERKEN*.

Länsstyrelsen Stockholm. (1999). *Skötselplan för naturreservatet Norra Malma*.

Länsstyrelsen Stockholm. (2017). *Norra Malma SEO110123 Bevarandeplan för Natura 2000-område*.

Länsstyrelsen Stockholm. (2026). *Tillstånd och dispenser vid landskapsbilsskydd och strandskydd*.

Länsstyrelsen Stockholms län. (1994). *Vattenskyddsområde med föreskrifter enligt 19 kap 2 och 3 §§ vattenlagen för ytvattentäkten Erken i Norrtälje kommun*.

Riksantikvarieämbetet. (2026-06-15). Fornsök, webblänk:
<https://app.raa.se/open/fornsok>.

Riksantikvarieämbetet. (2026). *Riksintressen för kulturmiljövården - Stockholms län (AB)*.

Sveriges geologiska undersökningar (SGU) (2026-06-16).
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>.

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98

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

trafikverket.se