

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 77 Uppsala länsgräns-trafikplats Rösa

Etapp 1, Uppsala länsgräns - Eknäs

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan, 2020-05-20

Objektsnummer: 107256



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa, Etapp 1, Uppsala länsgräns-Eknäs, Samrådsredogörelse

Författare: Marie Holms, ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2020-05-20

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Version: 0.1

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: ÅF om inte annat anges

Omslagsbild: Väg 77

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
3. SAMRÅDSKRETS	4
4. SAMRÅD	5
4.1 Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.2 Samråd med berörd kommun	7
4.3 Informationsmöte med berörd länsstyrelse och kommun.....	8
4.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	17
4.6 Ledningsägare.....	18
4.7 Samråd med allmänheten.....	19
4.8 Inkomna yttranden under samrådstiden för samrådshandlingen	28
5. SVAR OCH BEAKTANDE AV SYNPUNKTER.....	37
6. UNDERLAG	37
7. BILAGOR	37

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.

Denna samrådsredogörelse gäller för vägplan för delsträckan Uppsala länsgräns - Eknäs, skede utformning av planförslag och miljökonsekvensbeskrivning (MKB), upprättande av granskningshandling och fastställelsehandling. En samrådshandling har sedan tidigare upprättats i föregående skede, val av lokaliseringsalternativ för sträckan Uppsala länsgräns – Trafikplats rösa, daterad 2015-03-13, reviderad 2016-11-30.

1. Sammanfattning

Under arbetet med vägplanen har samråd hållits med länsstyrelsen, Norrtälje kommun, Räddningstjänst, Polis, Trafikförvaltningen SLL, ledningsägare, enskilda som kan bli särskilt berörda samt övriga intresserade.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets 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.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-08-29, 2019-04-16.

3. Samrådskrets

Samrådskretsen har identifierats utifrån de sakägare som berörs direkt av projektet till följd av markintrång eller indirekt av projektet till följd av buller, ändrade anslutningar och andra förändringar eller störningar i vägens närområde såväl under byggskede som driftskede. Till samrådskretsen hör även Norrtälje och Knivsta kommuner, Länsstyrelsen i Stockholms län, Luftfartsverket, Polis, Räddningstjänst, ambulanssjukvården, Trafikförvaltningen SLL samt övriga myndigheter och företag som har bedömts ha nytta av informationen.

4. Samråd

Flera synpunkter på samrådsmöten och inskickade yttranden gäller hastighet och fartkameror vilket inte projektet kan fatta beslut om. Nedan följer en beskrivning av vilka som fattar dessa beslut.

Hastighet

Trafikverket region Stockholm projekterar väg 77 för hastigheten 80 km/tim. Det är dock Trafikverket nationellt som beslutar om vilken hastighet det ska vara på väg 77. Beslut om en sänkning av hastigheten på en delsträcka av väg 77 fattas av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Fartkameror ATK

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

4.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Stockholms län har genomförts vid fem tillfällen. Vid samtliga möten deltog representanter från länsstyrelsen, Trafikverket och AFRY. Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framkom vid mötena.

2018-01-25

Länsstyrelsen påtalar att Trafikverket har att beakta intrång i jordbruksmark, även avseende tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Trafikverket noterar att detta beaktas men måste ställas i relation till att det längs etapp 1 ofta finns närliggande bostäder på vägens motstående sida.

Länsstyrelsen frågar om ekologiska samband och hur dessa ska säkerställas längs etapperna. Trafikverket arbetar med detta och en särskild passageplan ska upprättas för berörd vägplan.

Länsstyrelsen påtalar att det är landskapsbildsskyddat område vid Gottröra och att Trafikverket behöver söka särskild dispens. Området är också av riksintresse avseende kulturmiljövården. Trafikverket noterar att enligt nu liggande förslag kommer vägprofilen inte att förändras på denna sträcka.

Länsstyrelsen påtalar att en, av Skogsstyrelsen skyddad, biotop gränsar till vägområdet vid Brinkbacka, ca 3 km öster om Gottröra på vägens norra sida. Denna typ av biotop omfattas inte av undantag från förbud att vidta åtgärd som kan skada naturmiljön enligt 7 kap 11 a § miljöbalken. Detta innebär att särskild dispensprövning krävs vilken kan vara problematisk. Länsstyrelsen rekommenderar i första hand att intrång undviks.

Trafikverket noterar att enligt nu liggande förslag kommer breddning huvudsakligen att ske på södra sidan men smärre intrång i det biotopskyddade områden kan inte uteslutas.

I närheten av Brinkbacka finns ett område, bland annat en damm, med noteringar om förekomst av större vattensalamander och andra groddjur. En markägare har ringt länsstyrelsen om detta. Trafikverket anger att enligt nu liggande förslag kommer vägbanan att höjas på platsen vilket bör utesluta att dammen dräneras.

2018-04-19

Trafikverket informerade om att det efter samråd med allmänheten inkommit önskemål om en planskild passage för gång- och cykeltrafik samt pendlarparkering i Gottröra. Trafikverket kommer att studera förutsättningarna för detta men ser att om önskemålen ska tillgodoses så måste vägkorridoren utvidgas något.

2018-11-08

På norra sidan av väg 77, väster om kyrkan, finns det ett område med landskapsbildskydd i Gottröra där det planeras för en bullerskyddsskärm för att skydda fyra fastigheter.

Vid ansökan om dispens från landskapsbilden är det viktigt att visa hur utblicken från Gottröra kyrka påverkas. Viktigt att även beskriva utseendet på bullerskyddsskärmen. När tillstyrkan av granskningshandlingen ska skickas till länsstyrelsen är det bra om dispensansökan bifogas.

Viktigt att gestaltungsprogrammet tar med hur den ålderdomliga vägmiljön påverkas och eventuellt kan framhävas så att ny väg inte blir så dominerande i landskapet.

Viktigt att effekter och konsekvenser av att områden försvinner beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen borde kunna ge Trafikverket dispens utan att vägplanen är fastställd. Trafikverket får inte göra något innan vägplanen är fastställd.

När det gäller intressen inom kulturmiljö så kommer föreslagna åtgärder att påverka en milsten och en ålderdomlig vägmiljö (området har ett högt värde).

2019-05-15

Trafikverket informerade om att miljökonsekvensbeskrivningen omarbetas efter länsstyrelsens synpunkter och den kommer bli klar innan sommaren samt kompletteras med resultaten från de arkeologiska utgrävningarna efter sommaren.

2020-03-02

Trafikverket skickade in MKB för granskning och godkännande av länsstyrelsen.

2020-03-31

Mötet genomfördes med anledning av Länsstyrelsens frågor avseende PM Riskutredning – Transport av farligt gods, i MKB.

2020-03-20 och 2020-04-07

Länsstyrelsen inkom med begäran om komplettering av MKB.

4.2 Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte med Norrtälje kommun har genomförts vid tre tillfällen. Vid mötena deltog representanter från kommunen, Trafikverket och AFRY. Nedan redovisas en sammanfattning av den information som delgavs kommunen samt de synpunkter som framkom vid mötena.

2018-06-07

På mötet informerade Trafikverket om det pågående arbetet med vägplanen för etapp 1, delen mellan Uppsala länsgräns och Eknäs.

Olika alternativ för hur gående och cyklister ska korsa vägen i Gottröra utreds (plankorsning och planskild korsning). Kommunen framför att de är tveksamma till att en planskildhet ger det nyttjande och den effekt som Trafikverket tänkt sig.

Vidare redovisades önskemål som framförts på samrådsmöten med allmänheten gällande pendlarparkering i Gottröra.

2018-10-02

På mötet redovisades tidplanen för projektet och illustrationskartorna gicks igenom. Frågan om det ska byggas en pendlarparkering i Gottröra och vem som ska vara ansvarig för den diskuterades bland annat.

Kommunens representanter frågade om det blir det 2+1 vid omkörningar och hur vägdagvattnet förbi Metsjön hanteras?

Trafikverkets svar:

Nej det blir 1+1 på hela sträckan med säkrare omkörningssträckor och några sträckor med mitträffling för att höja säkerheten på väg 77.

På stora delar av sträckan blir det öppna beväxta vägdiken som fördröjer och renar vägdagvattnet. Innan vägdagvattnet släpps vidare till recipient görs diket större och en vall anläggs för att kunna fördröja vägdagvattnet ytterligare.

2019-01-16

Trafikverket redovisade vilka justeringar som gjorts mellan samrådshandling och granskningshandling.

Kommunrepresentanterna anser att vägen är mycket trafikerad av tunga fordon, mer än vad en normal väg av detta slag är. Norrtälje kommun har svårt att förstå varför Trafikverket projekterar för en 1+1-väg med mitträffling och inte en 2+1-väg med mittseparering.

Trafikverket informerar om att det kommer beskrivas i samrådsredogörelsen varför 1+1-väg valts samt att det finns information om det i beslutsunderlag från tidigare skeden.

Trafikverket bygger gärna en pendlarparkering i etapp 1 om Norrtälje kommun bekostar den och ansvarar för driften i framtiden. Kommunrepresentanterna tar med sig frågan tillbaka till kommunen för ännu en dialog.

Kommunen berättar att man vill se över kollektivtrafiken för att få bättre koppling till Arlanda. Kommunen ska föra dialog med SL.

4.3 Informationsmöte med berörd länsstyrelse och kommun

Informationsmöte med Norrtälje kommun och Länsstyrelsen i Stockholms län genomfördes 2019-10-15. Vid mötet deltog representanter från länsstyrelsen, kommunen och Trafikverket. Nedan redovisas en sammanfattning av den information som delgavs samt de synpunkter som framkom vid mötet.

Trafikverket bjöd in Länsstyrelsen i Stockholms län och Norrtälje kommun till möte för att ge en lägesrapport om projekt väg 77 och främst etapp 2 med anledning av Trafikverkets beslut om att komplettera val av lokalisering. Mötet är därför inget formellt samrådsmöte, utan mer ett informationsmöte.

Projektet inväntar resultat från den arkeologiska utredningen från länsstyrelsen för etapp 1. Resultatet från den arkeologiska utredningen ska sedan inarbetas i MKB innan den skickas till länsstyrelsen för godkännande. Därefter läggs granskningshandlingen ut för kungörelse. Trafikverket informerade om att utformningen för etapp 1 är klar och planerad byggstart är år 2022. Det är Trafikverket Planering som avgör om projektet kan gå vidare med etapp 1 och 3, men det är en ambition projektet har.

Norrtälje kommun undrar vilken entreprenadtyp det blir för etapp 1. Trafikverket informerar att etapp 1 blir utförandeentreprenad. Detta beror på att etapp 1 i huvudsak byggs om i befintlig sträckning.

4.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte för berörda av markintrång eller buller 9/4 2018

Infarter

Tretton markägare/arrendatorer lämnade information om och synpunkter på enskilda anslutningar till fastigheter.

Trafikverkets kommentar: Samtliga anslutningar på sträckan har kontrollerats gällande sikt och bedömd användning. Några fastigheter längs sträckan har två infarter. Trafikverket föreslår i dessa fall att en av anslutningarna stängs. Även några åkeranslutningar föreslås stängas där alternativa anslutningar finns. Anslutningar är endast illustrerade i vägplanen och separat beslut angående anslutningar fattas enligt § 40 i väglagen. Fortsatt dialog angående anslutningar kommer ske med Trafikverkets markförhandlare under projektets gång.

I övrigt har siktförhållandena i samtliga anslutningar kontrollerats. Ombyggnationen av vägen och dess sidoområden innebär att kvarvarande anslutningar efter vägens ombyggnation kommer att uppfylla Trafikverkets krav och riktlinjer. Anslutningar till enskilda fastigheter dimensioneras för lastbil/sopbil och åkeranslutningar dimensioneras för skördetröska.

Anslutningar

Anslutningen av väg 1063 mot väg 77 är mycket farlig då den lutar mot väg 77 och det ofta är halt vintertid. Bilar glider ut på väg 77. Önskar cirkulationsplats i denna korsningspunkt.

Trafikverkets kommentar: Anslutningen av väg 1063 justeras så att lutningen mot väg 77 minskas och ett kort vilplan tillskapas mot väg 77.

Anslutningen av väg 930 lutar från väg 77 vilket behöver åtgärdas.

Trafikverkets kommentar: Anslutningen av väg 930 utformas med vänstersvängfält på väg 77 samt justeras i plan och profil för att minska lutningen av väg 930 upp mot väg 77.

Vänstersvängfält önskas in mot Johannesbergs slott.

Trafikverkets kommentar: Vänstersvängfält anläggs inte för anslutningen av väg mot Johannesbergs slott (km 5/780) då trafikmängden på den anslutande vägen är inte så stor att det är motiverat. Det är även olämpligt med ett vänstersvängfält för denna plats då vägen ansluter till väg 77 mitt på en sträcka där sikten är tillräckligt god för att möjliggöra omkörningar.

Anslutningen mot Östra Vreten måste anpassas så att den går att användas av hästtransporter. Gärna med ett accelerationsfält, det tar lite tid att komma upp i fart med en hästtransport.

Trafikverkets kommentar: Anslutning av väg mot Östra Vreten (km 7/135) dimensioneras för lastbil med släp (total längd 24 m) och utrymmesklass A (största utrymmesklassen). Accelerationsfält är inte motiverat på denna typ av väg med beräknade trafikmängder.

Det skulle vara lämpligt om anslutningen vid Granbacka utformas som korsningstyp C (3-vägs korsning med vänstersvängfält).

Trafikverkets kommentar: Vänstersvängfält är inte motiverat för väg mot Östra Vreten (km 7/135) då trafikmängden på den enskilda vägen är för liten.

Väg 1067 lutar mot väg 77 där den ansluter, vilket ger en farlig korsning, särskilt vintertid på grund av halka.

Trafikverkets kommentar: Nuvarande förslag (samrådshandling) omfattar en begränsad profiljustering av väg 1067 för att skapa ett vilplan med godtagbar lutning på vägen innan den ansluter mot väg 77. Sikten i korsningen förbättras genom förändringar av väg 77 i plan och profil och kommer efter ombyggnation att uppfylla gällande krav.

Avvattning

Mycket vatten rinner idag från den befintliga vägen ner på intilliggande fastigheter, bland annat Stortjärnan 3:5. Ny utformning av väg kräver väldigt noga planerade vattenflöden eftersom det är mycket vatten i rörelse i området

Trafikverkets kommentar: Avvattningen av väg 77 kommer ses över och ges en utformning så att vatten från vägen inte sprids till intilliggande fastigheter.

Buller

Några har framfört synpunkter avseende bullerstörningar vid sina bostäder.

Trafikverkets kommentar: Bullerutredning utförs och skyddsåtgärder erbjuds där gällande riktvärden för vägtrafikbuller beräknas att överskridas.

Fartkamera

Synpunkter på placering av fartkameror framfördes.

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK.

GC-bana/passage

En synpunkt inkom om att gc-banan bör dras fram till ca 4/400 då denna kommer att användas betydligt mer i och med det nya bostadsområdet som håller på att byggas i Gottröra.

Trafikverkets kommentar: Bredare vägren (1,3 m) mellan GC-banans slut i Gottröra till anslutande väg vid ca km 4/400 kommer att övervägas.

Det finns en plan för fem nya bostadshus, totalt är 13 nya bostadsfastigheter på gång vid Granbacka. Anser att det finns ett behov av planskildhet eller säker passage över vägen. Blir fler barnfamiljer och skolelever.

Trafikverkets kommentar: Det är inte motiverat med en planskild passage för gående i denna korsningspunkt då mängden bostäder i området är begränsad.

Det finns önskemål om gångbana mellan hållplatsen och anslutningen vid Nedergården.

Trafikverkets kommentar: Vägrenen görs bredare (1,3 m) mellan hållplatserna vid Nedergården och anslutningen.

Hastighet

En synpunkt om att många kör förbi fastigheterna vid Fredhäll, västra infarten till Gottröra, i hög hastighet inkom. Boende på sträckan har ansökt om fartkamera och önskar att gränsen för sänkt hastighet och avsmalningen flyttas västerut till ca km 3/600.

Trafikverkets kommentar: I vägplanens förslag anläggs en refug i mitten av vägen vid ca km 3/600 som en hastighetsreducerande åtgärd.

Busshållplatser

Önskemål om nya hållplatser vid ca km 4/550 och 4/800 inkom på mötet.

Trafikverkets kommentar: SLL bedömer att inga nya busshållplatser ska anläggas vid dessa platser.

Intrång

Fastighet 1

Eftersom markägaren blir av med ganska mycket mark på grund av den nya vägen föreslår han att Trafikverket löser in det lilla skogspartiet som ligger mellan hans fastighet och skogsvägen på östra sidan och ersätter honom med det.

Trafikverkets kommentar: Önskemålet noteras. Frågan om eventuella markbyten klargörs först när markreglering sker i anslutning till kommande byggskede.

Fastighet 2

Vill ha så lite intrång som möjligt, gärna genom ett räcke som skulle minska på slänten, alternativt annorlunda vägdragning. Björkarna suger upp mycket vatten, så de vill ha kvar dem för att det inte ska bli så blött på tomten. Oroliga för sin parkering, får knappt plats idag med sina tre bilar och en husvagn. Fastighetsägarna undrar hur är det tänkt med bullerdämpande åtgärder?

Trafikverkets kommentar: Vägen har justerats i plan så att intrång på fastigheten undviks. Bullerutredning utförs och skyddsåtgärder erbjuds där gällande riktvärden för vägtrafikbuller beräknas att överskridas.

Fastighet 3

Träden som är planterade på tomten längs med väg 77 kommer från olika släktgårdar och har stort affektionsvärde för fastighetsägaren. Viktigast är tallen vid infarten som kommer från föräldrahemmet.

Trafikverkets kommentar: Höga värden (natur- och kulturmiljövärden, bostäder samt tomtmark) finns nära vägen på båda sidor i denna passage vilket innebär att intrång i värden inte kan undvikas helt. I nuvarande förslag sker intrång på fastigheten där de omnämnda träden står. I kommande arbete med granskningshandlingen ska detaljprojektering ske av vägens sidoområden och diken. Det kommer då att klargöras om träden kan stå kvar eller inte.

Pendlarparkering

Finns önskemål om att man bygger en pendlarparkering i Gottröra.

Trafikverkets kommentar: Diskussion pågår med Norrtälje kommun om pendlarparkering i Gottröra då det är kommunen som blir huvudman för eventuella pendlarparkeringar längs vägsträckan.

Vibrationer

Boende på fastighet 4 upplever problem med vibrationer.

Trafikverkets kommentar: Informationen inkluderas i vägplanens utredning gällande vibrationer.

Samrådsmöte 2/10 2018

På samrådsmötet har projektet redovisats under ca en timme och under resterande mötestid har allmänheten haft möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter.

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

Anslutande väg

Har man tänkt på att bygga cirkulationsplatser i början och slutet i Gottröra?

Trafikverkets kommentar: Trafikmängderna på väg 77 och anslutande vägar är inte tillräckligt höga för att en cirkulationsplats ska vara bra. I en cirkulationsplats bör trafikströmmarna in i cirkulationsplatsen vara jämna från alla anslutande vägar för att den ska fungera på bästa sätt.

Det bör vara vänstersvängfält vid avfarten till Fasterna- Rånäs (väg 1067).

Trafikverkets kommentar: Vänstersvängfält anläggs inte på väg 77 för anslutningen av väg 1067 då trafikmängden på den anslutande vägen är inte så stor att det är motiverat.

Avvattning

Är orolig för att Metsjön ska förorenas vid olycka med farligt godsfordon. Åtgärder för att en olycka inte förstör sjön bör utföras speciellt eftersom sjön klassas som dricksvattentäkt enligt uppgiftslämnaren.

Trafikverkets kommentar: Åtgärder kommer att vidtas för att inte påverka vattenkvaliteten i Metsjön, till exempel genom rening av vägdagvatten via vegetationsklädda diken. Skyddsåtgärderna kommer att arbetas fram under kommande skede.

Buller

Det behöver vara öppning i bullerskyddsskärmen för fastigheterna i Gottröra om man ska kunna nyttja gång- och cykelbanan. Hur funkar det?

Trafikverkets kommentar: Det kan man lösa genom att göra dörröppningar/grindar i bullerskyddsskärmen.

Vad har ni baserat bullerberäkningarna på för hastighet? På den hastighet som hålls av bilisterna idag och som kommer öka med en bättre väg eller på den hastighet som står på skyltarna?

Trafikverkets kommentar: Bullerberäkningarna är baserade på den hastighet som kommer gälla år 2040, dvs 80 km/tim. Beräkningarna är gjorda enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

Brunnar

Är kartan med brunnar kompletterad med den information som vi skickat in i samband med brunnsinventeringen?

Trafikverkets kommentar: Nej, kartan är inte uppdaterad. Digitalisering av brunnar pågår.

Busshållplatser

Önskar väderskydd vid busshållplatserna.

Trafikverkets kommentar: Väderskydd är generellt sett aktuellt om det är fler än 20 påstigande/dygn. Det är SLL som sätter upp väderskydd.

Hur ska man ta sig över vägen vid busshållplatserna när det blir 80 km/tim?

Trafikverkets kommentar: Korsande av väg 77 sker genom samförstånd mellan trafikanterna och det är viktigt att se sig noga för. Det går inte att bygga passager vid varje hållplats, då blir det inte en framkomlig väg.

Fartkamera

Vad kommer ni göra åt att det sannolikt kommer köras snabbare på vägen efter ombyggnad? Blir det fartkameror? Kommer det att sättas upp fler fartkameror eftersom vägen blir bredare och får bättre linjeföring?

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK.

Gång- och cykelbana

Varför ska de fyra fastigheterna i västra Gottröra få sina fastighetsanslutningar stängda och ny anslutning norr om husen? Vem ska använda gång- och cykelvägen?

Trafikverkets kommentar: Tanken är att gång- och cykelvägen ska nyttjas av alla och att även oskyddade trafikanter längs hela sträckan ska ta sig fram. Det är även för att en bullerskyddsskärm ska kunna sättas upp.

I vägplanen sägs att det ska bli bättre för gång- och cykeltrafik längs hela sträckan, hur ska det gå till?

Trafikverkets kommentar: Vägrenarna ska breddas till 0,75 m och till 1,3 m mellan busshållplatser och närmaste anslutning.

Kan man bredda vägrenen från 0,75 m till 1 meter för att oskyddade trafikanterna säkrare ska kunna gå på vägen när det kommer många lastbilar efter varandra.

Trafikverkets kommentar: Att det blir 0,75 m är enligt regelverket för att det ska gå att cykla på vägrenen. Det går inte att göra avsteg från det i detta projekt.

Hastighet

F: Varför använder man inte de hastighetsnivåer som fordonen verkligen kör i?

Trafikverkets kommentar: Naturvårdsverkets riktlinjer säger att det är den hastighet som ska gälla vid prognosåret som ska användas.

Varför höjer ni hastigheten om ni bygger för att öka trafiksäkerheten?

Trafikverkets kommentar: Det är för att uppfylla målen för ombyggnaden av vägen. Hastighetsöverträdelser är en polisiär åtgärd och ansvaret att hålla hastighetsgränser ligger hos föraren.

Infart

Varför görs det inte vänstersvängfält vid Metsjön?

Trafikverkets kommentar: Utformningen av korsningar styrs av hur många fordon som trafikerar korsningen. Ett vänstersvängfält innebär inte automatiskt att det blir säkert. Sikten kommer förbättras i korsningarna längs väg 77.

Varför blir det inte vänstersvängfält vid Johannesberg?

Trafikverkets kommentar: Det är olämpligt på grund av att det är en omkörningssträcka där och att trafikmängden i korsningen inte motiverar ett vänstersvängfält.

Varför stängs inte fler utfarter och samlas ihop till en utfart?

Trafikverkets kommentar: Det kommer endast ske på ett ställe, i Gottröra, då det annars skulle kräva ett parallellt vägnät, vilket inte är befogat. Vi har säkerställt att de anslutningar som blir kvar har fullgod sikt, lutning och utrymme för svängande fordon.

Miljö

Innebär de mindre viltpassagera att det blir det små tunnlar?

Trafikverkets kommentar: Ja, det är små trummor under vägen.

Viltstängsel

Varför sätts inte det inte upp viltstängsel eftersom det kan sättas på andra sträckor som är mindre trafikerade?

Trafikverkets kommentar: Viltstängsel ska sättas upp där de fungerar väl, särskilt i skogspartier. Att sätta upp viltstängsel på korta sträckor flyttar bara vart viltet korsar vägen. För småvilt kommer säkra passager i form av tunnlar under vägen att anläggas.

Vägutformning

Hur mycket högre ligger ny vägbanan mot befintlig strax innan Gottröra jämfört med idag?

Trafikverkets kommentar: Vid vattendraget är vägen ca 1 meter högre jämfört med idag.

Varför tas det inte mer hänsyn till jordbruksmaskiner med stor bredd vid utformningen av vägen?

Trafikverkets kommentar: Vi bygger för skattemedel och kan inte dimensionera för jordbruksmaskiner. Vi undviker vägräcken för att kunna öka framkomligheten och där det behövs sätts de i slänten.

Fastighet 8

Fastighetsägaren önskar att inget markintrång sker i hagen och är positiv till att den flyttas direkt väster om anslutningen av den enskilda vägen. Önskar att tillfällig nyttjanderätt läggs på södra sidan av vägen då det är inhägnad betesmark på norra sidan om vägen.

Trafikverkets kommentar: Jordmassor tas bort på den del där den nya väg 77 breddas och för de nya slänterna på båda sidor om vägen. Tillfällig nyttjanderätt behövs för att kunna lagra de borttagna jordmassorna och senare i byggskedet lägga tillbaka dem i slänterna.

Fastighet 9

Påpekar att fastighetsgränserna som redovisas på kartorna är fel.

Är orolig för att den enskilda brunnen kommer förstöras av vägdagvatten.

Anslutningen till/från fastigheterna måste utformas så att utryckningsfordon och samhällstjänst kan tas sig till fastigheterna även vintertid då snö plogas ned på infarten.

Nytt bullerskydd bör utformas så att det inte körs sönder så lätt.

Trafikverkets kommentar: Vi är medvetna om att fastighetsgränserna inte stämmer på alla platser och har kontaktat Lantmäteriverket angående detta för att de ska rätta till fastighetsgränserna i underlaget som vi hämtat uppgifterna från.

Avvattningen av väg 77 kommer ses över och ges en utformning så att vatten från vägen inte sprids till intilliggande fastigheter. Vattentäkten på fastigheten kommer att kontrolleras före, under och efter att anläggningsarbetet är avslutat.

Ombyggnationen av vägen och dess sidoområden innebär att infarten efter vägens ombyggnation kommer att uppfylla Trafikverkets krav och riktlinjer. Anslutningen dimensioneras för lastbil/sopbil.

Frågan om skärm till skydd för buller är aktuell kommer att klargöras i den bullerutredning som ligger till grund för vägplanen. Då ny väg 77 förskjuts ca 10 m norrut jämfört med nuvarande väg 77 finns det utrymme för en eventuell skärm. De skärmar som uppförs dimensioneras för att klara vind och snölaster samt belastningar som uppkommer vid snöplogning.

Fastighet 11

Vad händer med gamla vägen vid Gravhög?

Det finns ett stenröse vid km 6/200, kommer det vara kvar eller inte?

Trafikverkets kommentar: Vid Gravhög föreslås att ny väg 77 byggs söder om befintlig väg 77. Den del av befintlig väg 77 som blir kvar rivs och återställs.

Inget stenröse av värde har noterats i den arkeologiska utredningen eller i naturvärdesinventeringen vid km 6/200.

Fastighet 13

Önskemål från ägaren att flytta vägen mer söderut. Ägaren (som äger marken där fornlämningen finns) tycker också det södra alternativet för breddning av vägsträckan är bättre under förutsättning att vägen flyttas längre bort från hans fastighet.

Trafikverkets kommentar: Ny väg 77 är projekterad söder om befintlig väg för att klara allén och förbättra sikten. Ingen ytterligare förändring har genomförts.

Fastighet 14

Hastigheten är för hög i dagsläget. Vid km 10/600 finns servitut för samtliga fastigheter på norra sidan av väg 77 för att nå Metsjön. De vill ha en trygg övergång för boende vid Sjöändan.

Trafikverkets kommentar: Hastighetsöverträdelser är en polisiär åtgärd och ansvaret att hålla hastighetsgränser ligger hos föraren.

I vägplanens förslag finns ingen passage för gångtrafikanter vid km 10/600. Det är inte motiverat med någon passage för gående i denna korsningspunkt då mängden bostäder i området är begränsad.

Fastighet 15

Flytta hastighetsskylt eller förvarningsskylt tidigare för att minska risk för acceleration eller retardation vid fastigheten och därmed minska buller.

Refugen vid km 4/100 önskas skjutas något mer österut. Eventuellt kan gång- och cykelbanan i östra delen av Gottröra kortas av.

Trafikverkets kommentar: Placering av hastighetsskyltar ingår inte i arbetet med vägplan. Det kommer göras i senare skede under framtagande av bygghandling.

Refugen är anpassad till korsningen och kan inte flyttas mer österut. Gång- och cykelbanan ansluter till den breddade vägrenen som sträcker sig till infarten till Norrbacka.

Fastighet 16

Vi har precis köpt till lite mark utmed väg 77 och ser hellre att den nya vägdragningen dras mer söderut då den nya vägdragningen påverkar oss väldigt mycket. Söderut finns inga fastigheter i närheten av vägen.

Trafikverkets kommentar: Väglinjen är anpassad för att undvika intrång i fornlämning och berg.

Fastighet 17

Det finns åkerinfarter på båda sidor om vattendraget. Dessa saknas på illustrationskartorna och de behövs för åtkomst till skogen.

Trafikverkets kommentar: Det finns inga anslutningar för åkerinfarterna registrerade hos Lantmäteriet eller Trafikverket och därmed finns ingen rättighet till dem på fastigheten.

Fastighet 18

Utfarten vid Brinkbacka, km 7/350, bör tas bort, det räcker med utfarten vid km 7/150. En fastighet i området ska bebyggas med flera hus och en ny väg kommer anläggas från dem som ansluter till utfarten vid km 7/150.

Trafikverkets kommentar: Förslaget i samrådshandlingen för utfarterna vid km 7/350 och 7/150 kvarstår.

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikförvaltningen SLL, Polisen och Räddningstjänsten

Den 10 april 2018 genomfördes ett samrådsmöte med Räddningstjänsten Norrtälje, Trafikförvaltningen SLL och Polisen. Minnesanteckningar från mötet finns i bilaga 5. Vid mötet deltog representanter från Trafikförvaltningen, Polisen, Räddningstjänsten, Trafikverket och AFRY. Nedan presenteras en sammanfattning av synpunkterna som framkom vid mötet.

Trafik under byggskedet

Totalavstängning av vägen under t. ex. en helg kan sannolikt lösas men måste förankras på ledningsnivå för polisen och räddningstjänsten.

Avstängd väg vore mycket problematiskt för SLL.

Det bör utredas om det går att prioritera busstrafiken vid lotstrafiken förbi vägarbetet.

Går det att via lokala trafikföreskrifter kan förbjuda genomfartstrafik för lastbilar under byggtiden?

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ta önskemålet om prioritering för lots samt samordning inför eventuella avstängningar vidare till bygghandlings- och entreprenadskedet och titta närmare på det då. Ett förbud för genomfart av lastbilstrafik kan bli svårt att kontrollera efterlevnaden av.

Kollektivtrafik

Befintliga busshållplatser bör behållas som princip men de exakta lägena för hållplatserna kan flyttas lite. Dagens avstånd mellan hållplatserna om ca max 500 m för boende bör generellt sett hållas. Vädskydd är generellt sett aktuellt om det är fler än 20 påstigande/dygn. Stombussen kommer att ligga kvar på vägen där folk bor.

Önskemål om Pendlarparkering i Gottröra har framförts till Trafikverket vid samrådsmöten. SLL kan vara med att finansiera om SL ser ett behov av det men väghållaren tar driften. Stombussen kan motivera till detta.

Trafikverkets kommentar: Befintliga busshållplatslägen föreslås behållas med undantag för små justeringar. Hållplatserna vid Rickeby och Ringhäll föreslås utgå.

Diskussion förs med Norrtälje kommun angående pendlarparkeringar då det är kommunen som blir huvudman för eventuella pendlarparkeringar längs vägsträckan.

Parkeringsplatser och poliskontrollplats

Parkeringsplatser och vändmöjligheter saknas generellt längs sträckan. Behovet finns dock enligt boende och polisen.

Trafikverkets kommentar: I nuläget planeras det inte för en parkeringsplats eller särskild vändmöjlighet längs vägsträckan.

Utryckningar under byggskedet

Samordning mellan blåljusorganisationerna är viktig under byggskede för att öka framkomligheten för blåljus, t ex kommunikation med lots vid utryckning, information om särskilt störande arbeten.

4.6 Ledningsägare

Ett möte med berörda ledningsägare hölls den 24 april 2018. Vid mötet deltog representanter från Skanova, Vattenfall, Trafikverket och AFRY. Nedan presenteras en sammanfattning av synpunkterna som framkom vid mötet.

Syftet med vägplaneskedet är att ta fram ett vägområde och ledningsägarnas uppgift är att identifiera omlägningsbehov samt planera sina åtgärder utifrån nya vägområdet.

Skanova

Skanova har luftledningar inom vägområdet och många av dem är inte inmätta. Det tar ca 2-3 veckor att mäta in dem. När det är gjort meddelar Skanova att materialet finns att hämta på ledningskollen.

Vattenfall

Vattenfalls nya ledningar ska ligga 0,7-0,9 m under marken och det behöver beaktas vid planering vilka ledningsflyttar som kan utföras innan ombyggnationen.

4.7 Samråd med allmänheten

Nedan följer en redovisning av de samråd som hållits med allmänheten. Den 7 november 2017 anordnades Öppet hus i församlingshemmet i Gottröra och den 10 april 2018 hölls ett Öppet hus på eftermiddagen samt informationsmöte på kvällen i församlingshemmet i Gottröra. Inbjudan till dessa möten skedde via information i Norrtälje tidning, Trafikverkets hemsida.

Vid samrådsmötena har projektet redovisats under ca en timme och under resterande mötestid har allmänheten haft möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Mötet den 7 november 2017 var ett "Öppet hus" där inga minnesanteckningar skrevs.

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

Öppet hus och informationsmöte 10/4 2018 Gottröra

Gång- och cykelbana/passage (GC-passage)

I Gottröra bör det vara en planskild korsning för gång- och cykeltrafik väster om hållplatsen mot Rimbo och en gångbana mot macken på den södra sidan om väg 77.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås en GC-passage vid busshållplatserna och ytterligare en öster om macken. En gångbana föreslås på södra sidan av väg 77 med en GC-passage över väg 930. GC-passagerna förses med refuger.

Vägredden bör öka från 0,75 till 1,0 m för oskyddade trafikanter

Trafikverkets kommentar: Synpunkten noteras men föranleder i nuläget ingen ändring av planförslaget.

Busshållplatser

Synpunkter på placering av befintliga och önskemål om nya hållplatser samt busskurer framkom under mötet.

Trafikverkets kommentar: Befintliga hållplatslägen behålls med undantag för små justeringar. Inga nya hållplatslägen ingår i vägplaneförslaget.

Pendlarparkering

Det finns eventuellt möjlighet att få till en parkering på norra sidan vid fastigheterna vid församlingshemmet i Gottröra. Bedömer att det finns behov av pendlarparkering för ca 20 fordon.

Trafikverkets kommentar: Diskussion förs med Norrtälje kommun angående pendlarparkeringar då det är kommunen som blir huvudman för eventuella pendlarparkeringar längs vägsträckan.

Parkeringsficka

Parkeringsficka för långtradare behövs. Idag nyttjar de ofta de busshållplatser som finns.

Trafikverkets kommentar: Planförslaget innehåller i nuläget ingen parkeringsficka för långtradare.

Fokusgruppmöte 12/12 2017 i Rimbo

Infarter

Tre markägare/arrendatorer lämnade information om och synpunkter på enskilda anslutningar till fastigheter.

Trafikverkets kommentar: Samtliga anslutningar på sträckan har kontrollerats gällande sikt och bedömd användning. Några fastigheter längs sträckan har två infarter.

Trafikverket föreslår i dessa fall att en av anslutningarna stängs. Även några åkeranslutningar föreslås stängas där alternativa anslutningar finns. Samråd gällande detta kommer att genomföras med berörda markägare. I övrigt har siktförhållandena i samtliga anslutningar kontrollerats. Ombyggnationen av vägen och dess sidoområden innebär att kvarvarande anslutningar efter vägens ombyggnation kommer att uppfylla Trafikverkets krav och riktlinjer. Anslutningar till enskilda fastigheter dimensioneras för lastbil/sopbil och åkeranslutningar dimensioneras för skördetröska.

Anslutningar

Anslutningen in mot Mälby upplevs som en farlig korsning.

Trafikverkets kommentar: Profilen justeras österut från korsningen och sidoområdet breddas vilket ökar sikten i korsningen.

Anslutningen in mot Granbacken upplevs som en farlig korsning.

Trafikverkets kommentar: Profilen justeras på båda sidor om korsningen och sidoområdet breddas vilket ökar sikten i korsningen.

Anslutningen till Solhem, Fridhem m.m. bör flyttas till anslutningen öster om nuvarande (km 2/900)

Trafikverkets kommentar: I nuvarande förslag (samrådshandling) föreslås att flytt av anslutningen görs till km 2/900.

Vänstersvängfält önskas in mot Johannesbergs slott.

Trafikverkets kommentar: Vänstersvängfält anläggs inte för anslutningen av väg mot Johannesbergs slott (km 5/780) då trafikmängden på den anslutande vägen är inte så stor att det är motiverat. Det är även olämpligt med ett vänstersvängfält för denna plats då vägen ansluter till väg 77 mitt på en sträcka där sikten är tillräckligt god för att möjliggöra omkörningar.

Anslutningen mot Östra Vreten måste anpassas så att den går att användas av hästtransporter.

Trafikverkets kommentar: Anslutning av väg mot Östra Vreten (km 7/135) dimensioneras för lastbil med släp (totallängd 24 m) och utrymmesklass A (största utrymmesklassen).

Väg 1067 utgör en farlig brant anslutning mot väg 77.

Trafikverkets kommentar: Nuvarande förslag (samrådshandling) omfattar en begränsad profiljustering av väg 1067 för att skapa ett vilplan med godtagbar lutning på vägen innan den ansluter mot väg 77. Sikten i korsningen förbättras genom förändringar av väg 77 i plan och profil och kommer efter ombyggnation att uppfylla gällande krav.

Avvattning

Dålig dimensionering på befintliga rörledningar vid ån km 1/450.

Trafikverkets kommentar: Befintliga trummor kommer bytas ut i samband med vägombyggnaden.

Busshållplatser

Synpunkter på placering av befintliga och önskemål om nya hållplatser framkom under mötet.

Trafikverkets kommentar: Befintliga hållplatslägen behålls med undantag för små justeringar. Inga nya hållplatslägen ingår i vägplaneförslaget.

Fartkamera

Synpunkter på placering av fartkameror framfördes.

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK.

Flytt av väg 77

Önskemål om att flytta väg 77 söderut vid Västra Rickeby framfördes.

Trafikverkets kommentar: I nuvarande förslag (samrådshandling) föreslås väg 77 flyttas ca 8 m söderut.

Lägg till 1 meter mellan Gottröra-Rimbo för gång- och cykeltrafikanter.

Trafikverkets kommentar: Nuvarande förslag (samrådshandling) omfattar en bredare vägren, 0,75 m, vilket är något bredare än 0,5 m som gäller enligt standard.

Vid Granbacka är diket djupt vilket ger plats för en gångtunnel?

Trafikverkets kommentar: Det är inte motiverat med en planskild passage för gående i denna korsningspunkt då mängden bostäder i området är begränsad.

Miljö

Information om vart det finns viltstråk delgavs på mötet samt information om att vilt passerar längs hela sträckan.

Trafikverkets kommentar: På sträckan föreslås ett flertal trummor och torrtrummor som riktar sig till medelstora däggdjur som till exempel grävling, räv och utter. Dessa förläggs vid identifierade viltstråk vid till exempel korsande vattendrag, trädridåer och höjdryggar som djur använder sig av för att förflytta sig mellan områden. Två groddjurspassager föreslås vid potentiella konfliktområden för groddjur i området kring Söderäng. Viltstängsel har övervägts men föreslås ej då det på grund av flertalet utfarter blir svårt att få tätt samt då det saknas lämpliga platser med god sikt där viltstängslet kan upphöra.

Pendlarparkering

Pendlarparkering önskas i anslutning till kyrka alternativt vid macken i Gottröra.

Trafikverkets kommentar: Diskussion förs med Norrtälje kommun angående pendlarparkeringar då det är kommunen som blir huvudman för eventuella pendlarparkeringar längs vägsträckan.

Fokusgruppmöte 9/4 2018 i Johannesburg

Anslutningar

Vid anslutningen till Johannesburgs slott finns behov av vänster- och högersvängfält. Det är mycket trafik i korsningen i samband med hästtävlingar och under golfsäsong.

Trafikverkets kommentar: Vänstersvängfält anläggs inte för anslutningen av väg mot Johannesburgs slott (km 5/780) då trafikmängden på den anslutande vägen är inte så stor att det är motiverat. Det är även olämpligt med ett vänstersvängfält för denna plats då vägen ansluter till väg 77 mitt på en sträcka där sikten är tillräckligt god för att möjliggöra omkörningar.

Anslutningen till travträningsbanan behöver extra utrymme för att kunna köra in/ut med hästtransporter samt att vilplan mot väg 77.

Trafikverkets kommentar: Anslutning av väg mot Östra Vreten (km 7/135) dimensioneras för lastbil med släp (totallängd 24 m) och utrymmesklass A (största utrymmesklassen).

Avvattning

Det bör finnas en damm som samlar upp vatten vid en eventuell olycka i anslutning till Metsjön. Dikena i anslutning till Metsjön bör åtgärdas?

Trafikverkets kommentar: Risker med utsläpp av drivmedel/farligt gods till yt- och grundvatten bedömts som låga utan att vidare åtgärder vidtas. Åtgärder kommer att vidtas för att inte påverka vattenkvaliteten i Metsjön, till exempel genom rening av vägdagvatten via vegetationsklädda diken. Skyddsåtgärderna kommer att arbetas fram under kommande skede.

Fartkamera

Synpunkter på placering av fartkameror framfördes.

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK.

GC-bana/passage

I Gottröra bör det helst vara en tunnel under vägen för gc-trafik och som minst en signalreglerad passage.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås en gång- och cykelpassage vid busshållplatserna och ytterligare en öster om macken. En gångbana föreslås på södra sidan av väg 77 med en gång- och cykelpassage över väg 930. Gång- och cykelpassagerna förses med refuger.

Enkel planskildhet vid hållplatserna i Granbacken behövs.

Trafikverkets kommentar: Det är inte motiverat med en planskild passage för gående i denna korsningspunkt då mängden bostäder i området är begränsad.

Vägrenen behöver breddas mellan hållplatsen och anslutningen vid Nedergården, i synnerhet i riktning mot Uppsala

Trafikverkets kommentar: Vägrenen görs bredare (1,3 m) mellan hållplatserna vid Nedergården och anslutningen.

Busshållplatser

Synpunkter på placering av befintliga och önskemål om nya hållplatser samt busskurer framkom under mötet.

Trafikverkets kommentar: Befintliga hållplatslägen behålls med undantag för små justeringar. Inga nya hållplatslägen ingår i vägplaneförslaget. Vart det ska sättas upp busskurer bestäms av SL och det styrs av antalet resenärer. I dagsläget är det endast hållplatserna i Gottröra som uppfyller de kraven.

Miljö

Det borde tas prover på matjord som tas bort för att se om de är förorenade.

Trafikverkets kommentar: Det kommer utföras.

Samrådshandlingens tillgänglighet

Samrådshandlingen gjordes tillgänglig på webben den 18 september 2018.

Samrådstiden angavs till perioden 2018-09-18– 2018-10-11. Den 13 september 2018 skickades brev med information om samrådshandlingens tillgänglighet, samrådsmöte och samrådstiden till berörda sakägare och identifierade intressenter enligt sakägarförteckningen daterad 2018-08-27. Mötet annonserades i Norrtelje tidning samt i Post-och Inrikes tidningar den 14 september 2018.

Samrådsmöte på orten

Samrådsmöte på orten genomfördes den 2 oktober 2018 i Långsjöskolans matsal i Rimbo. På mötet redovisades bland annat bakgrund, planprocessen, tidplan för projektet, ersättning och marklösen, vägförslaget, miljökonsekvenser och buller. På mötet ställdes frågor och delgavs synpunkter som besvarades av Trafikverket och konsulten. Minnesanteckningar från mötet redovisas i bilaga 5.

Synpunkter/frågor (från inkommande mejl och skrivelser)

Gångbana

En promenaddel utmed väg 77 önskas så att det går att ta sig till grannar och macken utan att behöva ta bilen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket bedömer att antalet gående och cyklister längs sträckan inte är tillräckligt stort för att motivera en gång- och cykelbana. Nuvarande förslag omfattar en bredare vägren, 0,75 m, vilket är något bredare än 0,5 m som gäller enligt standard.

Rondell

Förespråkar en rondell vid korsningen mot Nifsta (väg 930) för att få folk att sakta ned.

Trafikverkets kommentar: Vägförslaget omfattar refuger vid in- och utfart till Gottröra. Dessa innebär att fordon tvingas sakta ner då vägen tillfälligt blir lite smalare och svänger något. Refugerna gör även att föraren uppmärksammas på att vägsträckan går genom ett samhälle. Trafikverket bedömer att det är en bättre åtgärd för att hastighetssäkra sträckan genom Gottröra än en cirkulationsplats.

Förespråkar en gångbana genom Gottröra norr om väg 77 samt en pendlarparkering i anslutning till macken i Gottröra.

Trafikverkets kommentar: Vägförslaget omfattar en gång- och cykelbana norr om väg 77 genom Gottröra. Diskussioner om en pendlarparkering förs med Norrtälje kommun då det är kommunen som blir huvudman för eventuella pendlarparkeringar längs vägsträckan.

Fastighet 5

Ägarna till fastigheten har en hästverksamhet som nyttjar stråk norr om väg 77 där vägsträckan är föreslagen att breddas och de vill inte att vägen byggs på deras mark utan att den breddas söder om befintlig väg istället. Två avgörande orsaker ger skäl till det, minskad markyta och borttagning av skogsdungen som skiljer betesmarken och nuvarande väg 77. Intrånget som den nya dragningen av vägen kommer innebära åt vårt håll medför att vi inte kan ha verksamheten i den storleken vi byggt upp. Hagarna kommer att behöva minskas eller eventuellt inte kunna nyttjas, för att inte komma för nära vägen med den säkerhetsrisken det innebär att på grund av ljudet från trafiken stressa hästarna till att komma upp på vägen.

Med ovanstående sammantaget, motsätter vi oss förläggningen av vägen på vår mark då det kommer att drabba oss verksamhetsmässigt, ekonomiskt och även säkerhetsmässigt.

Trafikverkets kommentar: Markintrång kan inte undvikas då vägen ska breddas och vägens sidoområden göras mer säkra. I passagen förbi fastigheten finns det en fornlämning söder om vägen. Fornlämningar är skyddade enligt lag och intrång får inte göras i en fornlämning om det går att undvikas. Därmed sker den nödvändiga breddningen av vägen och vägområdet norrut i denna passage vilket innebär ett intrång på fastigheten.

Under 2021 är tanken att vi ska ta fram en mer detaljerad bygghandling för sträckan, och då blir det aktuellt att gå igenom påverkan på er fastighet samt åtgärder mer i detalj. Eventuellt kan buskaget kanske återplanteras på något sätt.

Fastighet 6

Jag äger några fastigheter som berörs av ombyggnaden av väg 77. Bland annat äger jag ett torp, som är uthyrt. Torpet kommer drabbas av intrång för den nya vägen och därför har jag följande frågor:

Kan Trafikverket bekosta en flytt av torpet?

Hur ersätter Trafikverket mig om mina hyresgäster vill saga upp avtalet och flytta?

Hur kom ni fram till denna dragning då ni lyckats pricka in det enda vägnära huset på delsträckan?

Jag föredrar kompensationsmark framför penningersättning vid intrång och föreslår att ni undersöker möjligheterna att förvärva denna mark som medel att senare kompensera dom markägare som blir drabbade.

På sträckan Gottröra - Tjärn förekommer årligen flertalet viltolyckor med främst rådjur och vildsvin men även älg och mindre vilt som räv, grävling och hare. Därav undrar jag om pengar har budgeterats för att minska viltolyckorna i form av viltstängsel? Samt om det planeras några andra åtgärder för att minska dessa olyckor?

Trafikverkets kommentar: Frågorna angående torpet rör enskildas förhållanden och hanteras inte inom ramen av samrådsredogörelsen, som endast tar upp synpunkter av allmän karaktär. Ersättningsgilla skador som uppstår till följd av vägplanen ersätts enligt svensk lag. Frågan om ersättning för bortfallna hyresintäkter samt flytt av torpet är inte en synpunkt på vägplanen. Frågor rörande enskildas egendom kommer ske enskilt med Trafikverkets markförhandlare under projektets gång.

Viltstängsel ska sättas upp där de fungerar väl, särskilt i skogspartier. Att sätta upp viltstängsel på korta sträckor flyttar bara vart viltet korsar vägen. För småvilt kommer säkra passager i form av tunnlar under vägen att anläggas.

Fastighet 7

Hastighetsbegränsning till 60 km/tim och fartkameror är motiverat på sträckan mellan Johannelund och Eknäs

Säker övergång på fastigheten Skälbacken 1:2 för att på ett säkert sätt kunna använda hela fastigheten.

Längs en sträcka på ca 200 m finns 12 fastigheter och 2 busshållplatser.

Säker vänstersväng, vänstersvängfil vid Alhamra, vid slutet av Metsjön mot Rimbo, eventuellt en rondell behövs.

Trafikverkets kommentar: Projektet kan inte fatta beslut om vilken hastighet som ska gälla på vägen men dimensionerar den för en hastighet på 80 km/tim. Beslut om en sänkning av hastigheten på en delsträcka av väg 77 fattas av Länsstyrelsen i Stockholms län. Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK och hastighet.

I vägplanens förslag finns ingen passage för gångtrafikanter på fastigheten. Det är inte motiverat med någon passage för gående i denna korsningspunkt då mängden bostäder i området är begränsat.

Korsningen vid Alhamra ligger inom etapp 2 och kommer ses över i arbetet med den vägplanen.

Fastighet 12

Varför har man satt alla fartkameror i skogspartier? Här där det rör sig en hel del människor skulle vara den mest logiska platsen för fartkameror.

Jag måste korsa vägen när jag ska till busshållplatserna och brevlådan, vilka åtgärder föreslås för detta?

Det är otäckt att gå utmed vägen då bilarna kör fort och nära oss.

Vårt hus utsätts för påtryckning från vägen och vägdräneringen är föråldrad samt att det blir mycket vatten vid snösmältning, vilka åtgärder blir det för det?

Då trafiken ökat bl.a. den tunga trafiken och det låter en hel del, blir det någon åtgärd för det?

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK.

Inga åtgärder för passage av väg 77 föreslås här.

Vägreken breddas till 0,75 meter utmed hela vägen samt till 1,3 meter mellan busshållplatser och närmaste anslutning för att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

Avvattningen av väg 77 kommer ses över och ges en utformning så att vatten från vägen inte sprids till intilliggande fastigheter.

Bullerutredning utförs och skyddsåtgärder erbjuds där gällande riktvärden för vägtrafikbuller beräknas att överskridas.

Fastighet 17

Idag finns det två infarter över diket till skogsmark väster och öster om bäcken vilket saknas i den föreslagna vägsträckningen. För att vi ska kunna komma över och sköta marken och skogen måste dessa två infarter finnas. Alternativt en ny överfart över bäcken för att slippa köra en lång sträcka på väg 77 med last och verktyg.

Trafikverkets kommentar: Det finns inga anslutningar för åkerinfarterna registrerade hos Lantmäteriet eller Trafikverket och därmed finns ingen rättighet till dem på fastigheten.

Fastighet 22

Det har kommit till min kännedom att det finns ett beviljat förhandsbesked för 2 nya hus precis längs med och endast ett 20 tal meter från nuvarande väg. Detta på ett område som ofta har problem med stora vattenflöden och rakt på det diket som avvattnar ett större markområde som jag äger. Diket går i kulvert under vägen och är täckdikat söder om vägen där förhandsbesked om bygglov tagits. Mina farhågor är att det kommer bli svårt att rensa täckdiken i framtiden om det byggs i anslutning samt att det riskerar att bli översvämningar norr om och på väg 77.

Trafikverkets kommentar: Det är fastighetsägaren som ska bebygga tomterna som är ansvarig för att se till att rensning av täckdiken kan ske även efter att husen uppförts.

Boende vid Metsjön

Då vägsträckan nu passerar mycket nära våra hus samt Metsjön önskar vi att vägen dras ca 150-200 m norrut på åkern istället.

Om vägen ändå byggs nära oss måste följande beaktas.

- Noggrann markkontroll och vattenavrinning är nödvändig.
- Hänsyn måste tas till Metsjön med sitt sällsynta växtrike och rika djurliv så att inte den nya vägdragningen medför ytterligare miljöförstöring.
- Befintligt bullerplank ska ersättas med ett plank som har en säker och funktionell konstruktion och som håller för snöplogning.
- Det är viktigt att vi får säkra tillfarter till våra fastigheter.
- Säkra gång- och cykelvägar till busshållplatser är nödvändigt.
- Slamtömning, sophämtning och leveranser med tunga fordon måste fungera på ett säkert sätt efter ombyggnaden.

Trafikverkets kommentar: Åtgärder kommer att vidtas för att vägdragvatten inte ska påverka vattenkvaliteten i Metsjön, till exempel genom rening av vägdragvatten via vegetationsklädda diken. Skyddsåtgärderna kommer att arbetas fram under kommande skede.

Vägreten görs bredare (1,3 m) mellan hållplatserna vid Nedergården och intilliggande anslutningar.

Samtliga anslutningar på sträckan har kontrollerats gällande sikt och bedömd användning. Ombyggnationen av vägen och dess sidoområden innebär att kvarvarande anslutningar efter vägens ombyggnation kommer att uppfylla Trafikverkets krav och riktlinjer. Anslutningar till enskilda fastigheter dimensioneras för lastbil/sopbil.

Frågan om skärm till skydd för buller är aktuell kommer att klargöras i den bullerutredning som ligger till grund för vägplanen. Då ny väg 77 förskjuts ca 10 m norrut jämfört med nuvarande väg 77 finns det utrymme för en eventuell skärm. De skärmar som uppförs dimensioneras för att klara vind och snölaster samt belastningar som uppkommer vid snöplogning.

Privatperson

Anser att Trafikverket ska mäta buller istället för att räkna på det.

Hastigheten på nya väg 77 genom Gottröra, ska vara 50 km/tim.

Förordar alternativet söder om Gottröra,

Trafikverkets kommentar: Bullerberäkningarna är baserade på den hastighet som kommer gälla år 2040. Beräkningarna är gjorda enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

Projektet kan inte fatta beslut om vilken hastighet som ska gälla på vägen men dimensionerar den för en hastighet på 60 km/tim på sträckan genom Gottröra. Se även sidan 5 under Hastighet.

Alternativet söder om Gottröra har valts bort i tidigare skede som var lokaliseringsutredning.

4.8 Inkomna yttranden under samrådstiden för samrådshandlingen

Norrtälje kommun

Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter:

När riksväg 77 tillkom som ett objekt i länsplanen var utgångspunkten att befintlig väg skulle byggas om från 70 km/tim till 80 km/tim. Trafikverket skulle tillämpa steg-3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen i så stor utsträckning som möjligt. Trafikverket beslutade i januari 2017 att dessa projektmål inte var möjliga att uppnå på befintlig väg utan beslutade att riksväg 77 till största delen ska byggas i ett helt nytt läge söder om Långsjön, Rimbo och Finsta. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Norrtälje kommun anser att länsplanens budget måste uppdateras utifrån dessa nya förutsättningar och att det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim. Det finns dessutom flera trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att bygga mötesfri 2+1 körfält än med 1+1 körfält.

Trafikverket föreslår att vägen utformas med 8,5 meter bred körbana och 0,75 meter vägren. Norrtälje kommun anser att förslaget är en alldeles för defensiv hållning gentemot oskyddade trafikanter som fortsatt kommer få utstå en otrygg och stressande trafikmiljö. Norrtälje kommun anser att Trafikverket måste göra en djupare behovsanalys för gång- och cykelstråk. Åtgärder måste anpassas efter platsspecifika förutsättningar och efter vilken typ av biltrafik som blir kvar på befintlig väg. Behovsanalysen behöver beskriva åtgärder för det längre resebehovet samt åtgärder som löser människors behov av dagligt resande till hållplatser, grannar och närmsta tätorter där service finns. Norrtälje kommun delar inte Trafikverkets uppfattning om att iordningsställa banvallen är en tillräcklig åtgärd. Banvallen används som rekreationsstråk och kommunen menar att den även i fortsättningen kommer ha samma funktion. Det finns inga boende utmed banvallen och åtgärder på denna löser därmed inte boendes dagliga resebehov och möjlighet till en trafiksäker miljö. Norrtälje kommun anser att Trafikverket ska bygga klart den sista saknade länken av banvallen in till Rimbo och att det krävs åtgärder för oskyddade trafikanter på befintlig väg.

Trafikverkets kommentar:

Vi delar er synpunkt om att mötesfri landsväg med 2+1 körfält ger en högre trafiksäkerhetsstandard jämfört med tvåfältsväg med 1+1 körfält men en tvåfältsväg kan även den utformas så att tillfredsställande trafiksäkerhet uppnås.

Val av vägtyp utgår primärt från val av hastighet. I detta projekt har vägens funktion för godstransporter varit betydande för val av hastighet och för viktiga godsstråk är inriktningen 80 km/tim. Vägen har inte bedömts vara så prioriterad för långväga trafik att det motiverar högre hastighet än 80 km/tim. Vid val av hastighet/vägtyp behöver även konsekvenser på andra områden än trafiksäkerhet värderas. En mötesfri landsväg med hastighet 100 km/tim innebär större mängd koldioxidutsläpp som bidrar till negativa effekter på miljön. Det innebär även större barriäreffekt samt intrång och påverkan i landskapet och boendemiljöer än en tvåfältsväg med 80 km/tim.

Norrtälje kommun förordar att länsplanens budget för projektet uppdateras. Trafikverkets svar utgår från tidigare fattade beslut och det faktum att er skrivelse, som även gick till länsstyrelsen, inte föranledde några ändringar i gällande länsplan rörande budget och innehåll för projektet.

Utifrån en sammanvägd bedömning av konsekvenser har Trafikverket sedan ställningstagandet till förstudien förordat tvåfältig väg med referenshastighet 80 km/tim.

Vad gäller er synpunkt på att projektet i och med ställningstagande kring korridor står inför nya förutsättningar så håller inte Trafikverket med. I lokaliseringsutredningen utreder Trafikverket alternativa korridorer, i ställningstagandet beslutar Trafikverket i vilken korridor vägplanens fortsatta arbete skall bedrivas i. Några ändrade förutsättningar på grund av val av korridor föreligger inte eftersom ingen korridor varit beslutad innan ställningstagandet.

Trafikverket arbetar vidare utifrån tagna beslut om projektets budget och innehåll, vilket innebär att förbättra standarden avseende trafiksäkerheten.

Region Stockholm har tagit fram en regional cykelplan och väg 77 är inte utpekad i den. Gång- och cykelbana mellan Rimbo och Finsta har utretts i tidigare skede och valts bort på grund av att den bedömts inte kommer användas för arbetspendling utan som rekreatiionsstråk.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utgör inte en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten lämnar därför remissen utan åtgärd.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig över samrådshandlingen.

Kemikalieinspektionen

Kemikalieinspektionen avstår från att yttra sig över samrådshandlingen.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten beaktar enbart strålningsrelaterade aspekter och har därför inga synpunkter på samrådshandlingen.

SMHI

SMHI har inga synpunkter på samrådshandlingen.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att yttra sig över samrådshandlingen.

Statens fastighetsverk (SFV)

Statens fastighetsverk avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra över samrådshandlingen.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag i samrådshandlingen.

Trafikförvaltningen (SLL)

SLL har ett önskemål om en vändplan för buss i anslutning till hållplatserna i Gottröra.

Trafikverkets kommentar: Idag vänder SLL:s bussar på kyrkans fastighet. Det finns ingen plats för en vändplan och det finns dessutom ett landskapsbildskydd i området vid Gottröra kyrka.

Statens geotekniska institut (SGI)

Geoteknik

Några platser utmed sträckan karteras ha förutsättningar för skred enligt SGU:s produkt Förutsättningar för skred i finkornig jordart. SGI förutsätter att denna information beaktas i den fortsatta planeringen. Några platser utmed sträckan karteras ha hög sårbarhet ur grundvattensynpunkt enligt SGU:s produkt Grundvattnets sårbarhet. SGI förutsätter att denna information beaktas i den fortsatta planeringen.

Miljögeoteknik

SGI rekommenderar att miljöteknisk undersökning och riskbedömning utförs i anslutning till drivmedelsanläggningen för att avgränsa och karakterisera eventuella föroreningar innan anläggningsarbetet påbörjas. Om förorenad mark påträffas under arbetets gång vill SGI påminna om skyldigheten att anmäla detta till tillsynsmyndigheten (10 kap 11 § miljöbalken).

Enligt länsstyrelsernas ebh-stöd finns en plantskola och två sågverk i närheten av vägen. Innan anläggningsarbetet påbörjas rekommenderar SIG att det utreds om eventuell föroreningssituation kring dessa kan påverka arbetet. I sammanhanget kan vi nämna att SIG har publicerat en rapport om miljötekniska undersökningar vid gamla handelsträdgårdar vilken finns att tillgå via SGI:s hemsida.

SGI (2017) Föroreningsproblematik vid gamla handelsträdgårdar. Råd vid miljötekniska undersökningar. SIG Publikation 34, Statens geotekniska institut, Linköping.

Det anges i handlingen att massorna från vägkanterna kan vara förorenade samt att tjärasfalt har noterats. SIG förutsätter att detta undersöks närmare och att eventuell förorenade massor omhändertas för att undvika eventuell föroreningsspridning.

Trafikverkets kommentar: Några platser utmed sträckan karteras ha förutsättningar för skred enligt SGU:s produkt Förutsättningar för skred i finkornig jordart. SGI förutsätter att denna information beaktas i den fortsatta planeringen. Stabilitetskontroll utförs för sträckningen där vägen går över lös jord.

Några platser utmed sträckan karteras ha hög sårbarhet ur grundvattensynpunkt enligt SGU:s produkt Grundvattnets sårbarhet. SGI förutsätter att denna information beaktas i den fortsatta planeringen. Karterad sträcka med hög sårbarhet ur grundvattensynpunkt beaktas med ny information som de kompletterande undersökningarna ger.

Trafikverket har noterat de områden med sårbart grundvatten som redovisas av SGU. Områdena är små och saknar grundvattenmagasin. Vägdragvattnet längs sträckan avleds via vegetationsklädda diken som blir bredare än nuvarande diken vilket innebär att reningseffekten förbättras. Trafikverket bedömer att ytterligare skyddsåtgärder inte är motiverat.

Södra Roslagens miljökontor (SRMH)

Vi anser inte att Trafikverket behöver samråda med SRMH, då Trafikverket har en dialog med tillsynsmyndigheten (Norrtälje kommun).

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har tagit del av handlingarna och har följande att anföra:

Vägens föreslagna dragning i landskapet påverkar flera av Skogsstyrelsen inventerade nyckelbiotoper, högre naturvärden och sumpskogar. Ett beslutat biotopskyddsområde SK 425-2011 påverkas också.

Skogsstyrelsen har förståelse att nya vägdragningar är av allmänt intresse och att värdefull natur kan påverkas negativt genom att de tas i anspråk för bebyggelse och annan exploatering. Ianspråktagande av värdefull natur som inte kan återställas, bör kompenseras på lämpligt sätt genom t.ex. att bekosta skötselåtgärder eller bidra till finansiering av områdesskydd.

För åtgärd som bedöms skadlig för naturmiljön i biotopskyddsområdet SK 425-2011 krävs dispens och här ska verksamhetsutövaren söka dispens för detta enligt särskild rutin.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har sedan tidigare noterat att intrång görs i ett av Skogsstyrelsen bildat biotopskyddsområde vilket kräver särskild dispensprövning. Trafikverket avser att i kommande dispensansökan redovisa förslag till anpassningar samt kompensationsåtgärder för det intrång som görs. I övrigt berör denna vägplan såvitt Trafikverket har noterat inga andra områden med av Skogsstyrelsen utpekade naturvärden.

LRF

LRF ifrågasätter varför det inte föreslås vänstersvängsficka vid cafét (väg 1067).

Trafikverkets kommentar: Vänstersvängfält anläggs inte på väg 77 för anslutningen av väg 1067 då trafikmängden på den anslutande vägen är inte så stor att det är motiverat.

Fastighet 10

I dagsläget finns det 12 in- och utfarter till väg 77. I trafikverkets förslag finns det endast 4 vilket omöjliggör för mig att bedriva mitt företag då jag behöver åtkomst till skogen, åkrar samt kunna ta emot transporter av olika slag såsom diesel och utsäde. Jord-och skogsbruksfastigheten Gottröra 3:1 har och har alltid haft en basväg för skogsbruket från sin fastighet. Att vägen tillhör jord-och skogsbruksfastigheten Gottröra 3:1 har även bekräftats av Lantmäteriet i Gävle vid telefonsamtal. Förslaget är i denna del därför oacceptabelt för mig.

I förslaget kommer väg 77 att flyttas 15-20 m norrut mot min villa. Detta motsätter jag mig då det i realiteten skulle innebära ökat buller och insyn. Det inkräktar på min och min familjs möjlighet att vistas ute på tomten samt medför ännu högre bullernivåer inomhus.

I dag är vägen så smal att tjuvarna är tvungna att ställa sitt fordon i kanten av körbanan. Med bredare vägbana och utfarter kommer risken för inbrott öka.

Idag finns ingen busshållplats mellan Johannesbergs slott och Gottröra kyrka, en sträcka på ca 2 km. Det är uppskattningsvis den längsta sträckan mellan två hållplatser på hela väg 77. Önskar en busshållplats vid Norrbackavägen.

Trafikverkets kommentar: Anslutningar är endast illustrerade i vägplanen och separat beslut angående anslutningar fattas enligt § 40 i väglagen. Fortsatt dialog angående anslutningar kommer ske med Trafikverkets markförhandlare under projektets gång.

Bullerutredning utförs och skyddsåtgärder erbjuds där gällande riktvärden för vägtrafikbuller beräknas att överskridas.

Trafikverket bedömer inte att bredare vägren leder till ökad inbrottsrisk som i sig är en polisiär fråga.

SLL bedömer att ingen ny busshållplats ska anläggas vid Norrbackavägen.

Fastighet 19

Sträckan vid Eknäs-Metsjövägen kommer att rätas ut från Nedergården och med ny högre hastighet. Detta innebär att vi kommer få ökade problem att passera vägen ner till bad- och båtplatser för oss som är äldre, våra barn och barnbarn. Därför är vårt önskemål att hastigheten på den sträckan sänks och att fartkamera sätts upp. Vi boende på Metsjövägen kräver en säker passage över/under väg 77.

Vi önskar även bullerreducering så nära vägen som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK. I vägplanens förslag finns ingen passage för gångtrafikanter i anslutning till Metsjövägen. Det är inte motiverat med någon passage för gående i denna korsningspunkt då mängden bostäder i området är begränsad.

I vägplanen föreslås skyddad uteplats för fastigheten och utförandet kommer ske i samråd med er. Bullerskyddsskärm vid område Sjöändan är inte lämpligt då flertalet fastigheter har utfarter direkt till väg 77. Projektet har även till största möjliga mån försökt att inte stänga några infarter till bostäder.

Fastighet 20

Såg i vägplaneförslaget att det endast var ifyllt fasadåtgärder på vår fastighet. Kommer även att behöva ett bullerplank med när vägen kryper närmare samt trafiken ökar.

Trafikverkets kommentar: Frågan om vilken typ av skydd för buller som blir aktuell för er fastighet kommer att klargöras i den bullerutredning som ligger till grund för vägplanen.

Boende vid Stortjärnan

Väg 77 har nu en hastighetsbegränsning på 70 km/tim men i verkligheten kör många mellan 80-100 km/tim vilket innebär att det kommer köras ännu snabbare efter ombyggnad då hastighetsbegränsningen höjs till 80 km/tim.

Det bör sitta en hastighetskamera här där det är fler människor som rör sig än på skogspartierna där kamerorna sitter idag. Vilka åtgärder har planerats för oskyddade trafikanter som korsar och rör sig utmed vägen? Det är otäckt att gå utmed väg 77 då bilar kör för fort och nära.

Trafikverkets kommentar: Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Placering av fartkameror ingår inte i uppdraget. Se även sidan 5 under Fartkameror ATK. I vägplanen föreslås att vägrenarna ska breddas till 0,75 m utmed huvuddelen av vägen samt till 1,3 m mellan busshållplatser och närmaste anslutning. GC-passager med refuger föreslås öster om macken och vid busshållplatserna i Gottröra.

Fastighet 21

Vi lämnar våra synpunkter på berörda illustrationskartor i samrådsunderlaget samt några allmänna synpunkter och frågor.

Illustrationskartor

Idag finns en gammal infart som används som infart till de västra och östra delarna av vår skogsfastighet och den saknas på kartan.

Vi vill att området med tillfällig nyttjanderätt läggs på den norra sidan av väg 77 där det är hygge och inte finns naturvärden i samma omfattning som på den södra sidan.

Den västra in-/utfart kan inte tas bort av följande skäl: Den är in-/utfart till vår skogsfastighet och betesmark samt den enda in-/utfart till en fastighet som endast har servitut på att köra ut åt detta håll. Den gemensamma vägen upphör söder om fastighet 2 vilket innebär att fastighet 1 behöver använda den västra in-/utfarten som föreslås stängas. Vi förstår inte varför den östra infarten ska flyttas västerut och förordar att den ska ligga kvar i befintligt läge.

Det saknas markering på era kartor för bullerstörda hus.

Det finns en gammal vägrätt som kan komma att aktualiseras och därmed nyttja den östra in-/utfarten som inte kan stängas då den används frekvent.

Trafikverkets kommentar: Vägplanen har kompletterats med en traktoranslutning till skogsfastigheten.

Området med tillfällig nyttjanderätt har flyttats till den norra sidan av väg 77.

Den västra och den östra infarten kommer att ersättas med en ny anslutning och ny enskild väg som ansluter till befintlig enskild väg i gränsen mellan två fastigheter.

De av Trafikverket då kända bostadshus som var bullerberörda redovisades på illustrationskartorna i samrådshandlingen. Husen på den aktuella fastigheten var vid utredningstillfället klassificerade som "byggnad under uppförande" och redovisades därför inte som bullerberörda. I granskningshandlingen är husen redovisade som bullerberörda.

Trafikverket kommer att ansöka om lantmäteriförrättning för att säkerställa åtkomst till allmän väg för berörda fastigheter.

Vi skickade in synpunkter på väg 77, sträckan länsgränsen-Eknäs i Samrådsskedet, där den nya dragningen berörde våra fastigheter.

Har den nya vägen kommit ut på granskning? Kan inte hitta handlingar på hemsidan?

Vi har också tidigare fått mycket info löpande från trafikverket men inte nu på länge. Är orolig för att missa granskningsskedet. När är det planerat att gå ut på granskning?

Vi vill bli veta mer om hur ni tänker kring våra behov av anslutningar till väg 77.

Trafikverkets kommentar: Vägplanen för etapp 1, länsgränsen-Eknäs skulle ha varit ute på granskning för länge sedan men dessvärre har vi blivit fördröjda. Arkeologisk utredning samt godkännandeprocessen av Miljökonsekvensbeskrivningen hos länsstyrelsen har dragit ut på tiden. Någon gång kring sommarsemestern 2020 kommer vägplanen ut på granskning om allt går bra. Trafikverket kommer annonsera tydligt i lokalpress och på projektets webbplats när det blir dags.

Allmänna synpunkter och frågor

Vi vill skicka med att det är viktigt att befintliga vägtrummor och markavvattningsföretag hanteras på ett bra sätt.

Det är viktigt att skyddsåtgärder för bullerstörda fastigheter och dess uteplatser vidtas.

Förekomst av enskilda vattentäkter på fastigheten har pekats ut på kartor tidigare och skickats in till er. Om det finns oklarheter kring deras placering önskar vi att ni hör av er.

Bebyggelsefritt område längs väg 77, ska vara 30 m idag (?) och längs den nya bredare vägen 25 m (?). Stämmer det? Från vad räknas detta? Hur långt ska avståndet vara till bebyggelse med hänsyn till att det är en led för farligt gods?

I bilaga 1, blad 3, finns det ett rödmarkerat område vid Söderäng. För er kännedom och eventuell komplettering av artlistor finns där flera beteshävdade arter bland annat kattfot.

I avsnitt 4.6 Miljö och hälsa, saknas flera i Stockholms län fridlysta arter. Uppräkningen är bristfällig.

Ni uppger olika ärendenummer på er webbplats beroende på om ska skicka in synpunkterna direkt per post eller epost (TRV 2016/96335) jämfört med om man skickar in sina synpunkter via ert formulär (TRV 2014/96335).

Trafikverkets kommentar: De vägtrummor som korsar under befintlig väg 77 är generellt inte byggda enligt nuvarande krav varför samtliga vägtrummor ska bytas ut när vägen byggs om. Dessa dimensioneras utifrån gällande standard med justeringsfaktor för ett förändrat klimat. Trafikverket bedömer att det inte tillförs mera vatten till de berörda markavvattningsföretagen.

Bullerutredning utförs och skyddsåtgärder erbjuds där gällande riktvärden för vägtrafikbuller beräknas att överskridas.

Information om vattentäkterna är mottaget och digitaliserat

Enligt Länsstyrelsen i Stockholm läns riktlinjer ska det kring rekommenderade primära transportleder för farligt gods vara ett bebyggelsefritt avstånd på minst 25 m från väggkant.

Området med beteskrävande arter vid Söderäng (högt naturvärde enligt NVI) berörs inte av vägplanen.

Vi är medvetna om att det finns fler fridlysta arter än de som uppräknats. Utförligare text kommer i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är TRV 2014/96335 som gäller oavsett hur synpunkterna skickas in. Det var en felskrivning på synpunktsformuläret.

Fastighet 22

Det har kommit till min kännedom att det finns ett beviljat förhandsbesked för 2 nya hus precis längs med och endast ett 20 tal meter från nuvarande väg. Detta på ett område som ofta har problem med stora vattenflöden och rakt på det diket som avvattnar ett större markområde som jag äger. Diket går i kulvert under vägen och är täckdikat söder om vägen där förhandsbesked om bygglov tagits. Mina farhågor är att det kommer bli svårt att rensa täckdiken i framtiden om det byggs i anslutning samt att det riskerar att bli översvämningar norr om och på väg 77.

Trafikverkets kommentar: Det är fastighetsägaren som ska bebygga tomterna som är ansvarig för att se till att rensning av täckdiken kan ske även efter att husen uppförts.

Boende i Brinkbacka

En av oss boende i Brinkbacka har framfört synpunkter till projektledaren att infarten till vårt område ska flyttas. Tidigare hade vi övriga fastboende samma uppfattning men efter att vi tagit del av det senaste förslaget på hur väg 77 ska dras förbi Brinkbacka har vi bytt ståndpunkt. Vi ser inga fördelar med att flytta utfarten till väg 77 efter den nya dragningen utan bara nackdelar och fördyringar för såväl oss boende som för projektet. Vi som står bakom denna skrivelse är ägarna till fyra fastigheter i Brinkbacka och vi är alla fastboende samt skrivna på fastigheterna.

Trafikverkets kommentar: Anslutningen till Brinkbacka kommer att byggas om så att den uppfyller Trafikverkets krav och riktlinjer på sikt och utformning.

Privatperson

Jag bor i Gottröra och uttalar mig främst om planer som berör detta område. Eventuella sidhänvisningar avser Vägplan/Sammanfattning etc. på nätet.

SLL, Trafikförvaltningen vill, som vi alla, att bussarna ska fortsätta att trafikera Gottröra. Mitt förslag är att flytta hållplatsen till någonstans i närheten av bensinstationen. Att buss 677 skulle åka av den nya förbifarten till den nuvarande hållplatsen och tillbaka samma väg är väl vad som gjort att konsekvenserna för kollektivtrafik fått betyget "mycket negativa konsekvenser". Med mitt förslag blir det i stället bättre för bussresenärer. Det blir lätt att hitta plats för cyklar och de bilar som hämtar eller lämnar skolbarn vid bussen får en vettig och säker plats att stanna på.

"Genom Gottröra passerar vägen nära bostadsbebyggelse och 80km/tim är inte rimligt." (s. 71) Nej, det är inte rimligt, men det är vad vi lever med i dag - i bästa fall, många kör fortare. Om alternativ 2.1 skulle bli verklighet blir det kanske ännu värre. 80 km/tim på båda sidor om Gottröra kommer nog att göra att många inte saktar ner till 60.

Trafikverkets kommentar: Det dokument som det hänvisas till är "Vägplan för val av lokaliseringalternativ" som togs fram i ett tidigare skede i processen.

Det dokument som gäller nu är Vägplanbeskrivning daterat 2018-09-18. Med anledning av detta är några av synpunkterna inte aktuella längre.

I vägplanen föreslås busshållplatserna i Gottröra ligga kvar i ungefär samma läge som befintliga men de ska rustas upp och anslutas med en gångbana till bensinstationen.

Trafikverket har valt att gå vidare med alternativ 2.1, befintlig sträckning genom Gottröra. För att reducera hastigheten genom Gottröra föreslås att mittrefuger anläggs i västra och östra delen av Gottröra samt en refug med gång- och cykelpassage vid busshållplatsen.

En boende i Fjällnäs

De föreslagna vägrenarna på 0,75 meter är alldeles för smala. Med den föreslagna bredden på vägren blir det lite bättre än idag, men långt ifrån trafiksäkert då en barnvagn tar upp hela den bredden och det ger således inget utrymme för att med full säkerhet begagna sig av vägrenen. Den minst acceptabla bredden på vägrenarna är 120 cm.

Gång- och cykelbanan från Gottröra bör fortsätta hela vägen till Rimbo för att få bort cyklister från vägarna och att det finns möjlighet för gående att inte vara ute bland fordon på vägen.

Det bör även finnas gatlampor längs med vägen då det är mycket vilt i form av vildsvin och rådjur som korsar väg 77.

Till sist bör det sättas upp ett bullerplank längs med vägen vid våra hus (Fjällnäs) för att ta bort oljudet som kommer att öka i och med att hastigheten höjs till 80 km/tim.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås att vägrenarna ska breddas till 0,75 m utmed huvuddelen av vägen samt till 1,3 m mellan busshållplatser och närmaste anslutning. Att det blir 0,75 m är enligt regelverket för att det ska gå att cykla på vägrenen.

Trafikverket bedömer att antalet gående och cyklister längs sträckan inte är tillräckligt stort för att motivera en gång- och cykelbana på sträckan mellan Gottröra och Rimbo.

Belysning föreslås genom Gottröra och vid större korsningar vilket är enligt regelverket för vägbelysning.

Bullerutredning utförs och skyddsåtgärder erbjuds där gällande riktvärden för vägtrafikbuller beräknas att överskridas.

Ny busshållplats och vändplan

Busslinje 646 går idag i en slinga Rimbo - Närtuna - Gottröra - Rimbo (vissa turer omvänd riktning) och skulle därför behöva en egen hållplats vid väg 930 i anslutning till bensinmacken i Gottröra. Detta för att buss 646 i framtiden ska slippa behöva trafikera dagens hållplats utmed väg 77 och därmed slippa göra onödiga manövrar upp till Gottröra kyrka där egentlig vändplan saknas. Är det ett bröllop eller begravning vid kyrkan är parkeringen full, och bussen kan då inte vända där på ett trafiksäkert sätt. Risk för kollisioner och personskador finns hela tiden, då bussen måste backvändas där idag. Jag har själv kört linjen mellan 2003 och 2016 och det har länge behövts en hållplats längs väg 930 istället.

Trafikverkets kommentar: SLL anser inte att det är motiverat med nytt hållplatsläge utmed väg 930. Det finns ingen plats för en vändplan och det finns dessutom ett landskapsbildskydd i området vid Gottröra kyrka.

5. Svar och beaktande av synpunkter

Samtliga synpunkter noteras och beaktas i den mån det är möjligt och främjar projektets mål.

6. Underlag

Alla samråd som genomförts under arbetet med vägplanen finns diarieförda under diarienummer TRV2014/96335.

7. Bilagor

Bilaga 1 - Inbjudan till samrådsmöte och sändlista 2018-10-02

Bilaga 2 - Minnesanteckningar möten med länsstyrelsen 2018-01-25, 2018-04-19, 2018-11-08, 2019-05-15

Bilaga 3 - Minnesanteckningar möte med Trafikförvaltningen SLL, Räddningstjänsten Norrtälje, Polisen 2018-04-10

Bilaga 4 - Minnesanteckningar möten med Norrtälje kommun 2018-06-07, 2018-10-02, 2019-01-16

Bilaga 5 - Minnesanteckningar samrådsmöte i Långsjöskolan Rimbo 2018-10-02

Bilaga 6 - Kompletterande skrivelse Norrtälje kommun 2017-12-11

Bilaga 7 - Yttrande från Norrtälje kommun 2018-10-08



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se

Diariet

Välkommen till samrådsmöte för ombyggnad av väg 77 delen Uppsala Länsgräns - Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län.

Trafikverket Region Stockholm planerar för *ombyggnad* av väg 77, Uppsala Länsgräns – Rösa. Detta samråd berör etapp 1, Uppsala Länsgräns - Eknäs.

Förslaget innebär att vägen ska breddas till 8,5 meter med 0,75 meter breda vägrenar. Hastighetsgränsen föreslås bli 80 km/tim, genom Gottröra föreslås vägen bli 8,0 meter bred och hastigheten 60 km/tim. En gångbana föreslås att anläggas på norra sidan av vägen i centrala Gottröra.

Du kan bli särskilt berörd av vägplanen. Därför bjuder Trafikverket in dig till ett samrådsmöte tisdagen 2 oktober kl. 18.00 i Långsjöskolans matsal i Rimbo. Vi gör en presentation av projektet kl. 18.30 som följs av en frågestund.

Samrådsmötet beräknas pågå till cirka kl 21.00.

Följande delar kommer att hanteras under samrådsmötet:

- Vägplanen
- Miljökonsekvensbeskrivningen
- Avvattningsföretag
- Anslutningar till allmänna vägar

Vid samrådsmötet kommer vi att presentera samrådsmaterial för ovanstående samt beskriva den formella handläggningen.

De närvarande får tillfälle att lämna synpunkter på ovanstående. Efter den allmänna informationen finns möjlighet till enskilda samtal för de som så önskar. Synpunkter på samrådsmaterialet kan även lämnas via brev till Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se. Märk mailet eller brevet med TRV 2014/96335. Du kan också lämna synpunkter via www.trafikverket.se/vag77. Vänligen inkom med synpunkter senast 11 oktober.



Samrådsmaterialet finns tillgängligt på Trafikverket Region Stockholm samt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/vag77 från och med 18 september 2018.

Har du frågor eller kan du inte komma? Kontakta gärna Åsa Eriksson Trafikverket Region Stockholm tel. 070-724 70 49, e-post: asa.a.eriksson@trafikverket.se.

Med vänlig hälsning

Åsa Eriksson, projektledare

Trafikverket har inhämtat dina personuppgifter från fastighetsregistret i syfte att genomföra rubricerad åtgärd i enlighet med sektorslagarna för infrastruktur. Inkomna synpunkter och yttranden i ärendet utgör allmän handling. Du har rätt att begära registerutdrag, begära rättelse, begära radering, begära begränsning av behandlingen samt invända mot behandlingen. Begäran görs till Trafikverkets kontaktcenter. Personuppgiftsansvarig är Trafikverket, 781 89 Borlänge. Organisationsnummer 202100-6297. Dataskyddsombudet kan nås på samma adress. Du har rätt att klaga till Datainspektionen som är tillsynsmyndighet för dataskyddsförordningen.

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL 105 73 Stockholm
Agneta Kristina Löqvist Hästhovsvägen 8 533 74 Hällekis
Agneta Maria Schmitterlöw Mörby Gård 134 762 96 Rånäs
Alf Ingemar Pettersson Uppsalavägen 287 762 95 Rimbo
Ambulanssjukvården Uppsala Län Akademiska Sjukhuset 751 85 Uppsala
Ander Birger Håkansson Lilla Mälbyvägen 31 762 95 Rimbo
Anders Gunnar Åberg Skarsjövägen 5 762 41 Rimbo
Anders Gustav Patrik Harström Uppsalavägen 504 762 95 Rimbo
Andreas Sven Henry Anjou Östermalmsgatan 90 Lgh. 1302 114 59 Stockholm
Anita Elisabeth Nirhagen Uppsalavägen 342 762 95 Rimbo
Anita Irmeli Olsson Uppsalavägen 488 762 95 Rimbo
Anna Camilla Elvira Söderman Norrbäckavägen 17 762 95 Rimbo
Anna Caroline Borg Enuddsvägen 15 762 95 Rimbo
Anna Elisabet Ericson Norrdalsvägen 22 762 95 Rimbo
Anna Elisabet Finnberg Östra Vretenvägen 25 762 95 Rimbo
Anna Estrid Harriet Margareta Ohlsson Norrbäckavägen 13 762 95 Rimbo
Anneli Ingrid Kristina Berggren Skalhamravägen 3 762 95 Rimbo

Anneli Laukka Svedjeberget 1 957 99 Övertorneå
Annelie Lena Eriksson Steninge Byväg 27 762 95 Rimbo
Annika Helene Nordberg Hamre 2 762 91 Rimbo
Annika Margareta Peltomaa Skalhamravägen 14 A 762 95 Rimbo
Arbetsmiljöverket Lindhagensgatan 133 112 79 Stockholm
Ari-Pekka Hietala Steninge Byväg 29 762 95 Rimbo
Arna Katarina Mejbert Västra Rickeby 33 762 95 Rimbo
Barbro Monica Wahlgren Uppsalavägen 351 762 95 Rimbo
Barnombudsmannen Box 22106 104 22 Stockholm
Bengt Johan Gunnar Samuelsson Brinkbacka 2 762 95 Rimbo
Bengt Mikael Hauta-Aho Uppsalavägen 374 762 95 Rimbo
Bengt Ronny Södén Mälbylundsvägen 44 762 95 Rimbo
Bergsstaten Varvsgatan 41 972 32 Luleå
Berit Elsa Mariann Arvidsson Västra Rickeby 7 762 95 Rimbo
Berndt Ove Sjöström Östra Vretenvägen 9 762 95 Rimbo
Birgitta Madeleine Thörnlund Ribbingebäcksvägen 6 744 96 Järlåsa
Birgitta Maria Berggren Uppsalavägen 580 762 95 Rimbo
Björn Arne Sjöström Östra Vretenvägen 6 762 95 Rimbo
Björn Sixten Ingvar Lewander Uppsalavägen 235 762 96 Rånäs

Bo Anders Eriksson Uppsalavägen 356 762 95 Rimbo
Bo Kenneth Ingvar Larsson Pärluggelgränd 9 Lgh 1102 745 60 Enköping
Boverket Box 534 371 23 Karlskrona
Carina Paulsen Frejgatan 34 Lgh. 1504 113 26 Stockholm
Carl Göran Evald Eriksson Tarvsvägen 16 762 94 Rimbo
Carl Johan Mattias Hedén Uppsalavägen 482 762 95 Rimbo
Carl Mårten Sandman Östra Vretenvägen 29 762 95 Rimbo
Carl Ragnar Ceder Lilla Mälbyvägen 2 762 95 Rimbo
Caroline Victoria Rogner Mälby Gårdsväg 6 762 95 Rimbo
Cattlin Marques Uppsalavägen 253 762 95 Rimbo
Cecile Clemense Gaby Håkansson Lilla Mälbyvägen 31 762 95 Rimbo
Charlotte Maria Louise Eriksson Lilla Mälbyvägen 28 762 95 Rimbo
Christer Bror Juhani Bedhammar Västra Rickeby 25 762 95 Rimbo
Claes Dinkelspiel Baldergatan 3 Lgh. 1101 114 27 Stockholm
Claes Georg Skrifvars Grindvägen 12 B Lgh. 1001 661 62 Norrtälje
Claes Robert Sjöström Östra Vretenvägen 6 762 95 Rimbo
Dag Esbjörn Notini Elinhill 1 762 91 Rimbo
David Samuel Stavenow Västra Rickeby 47 762 95 Rimbo

Desireé Katlyn Monika Elisabeth Gudrun Lewander Uppsalavägen 235 762 96 Rånäs
E.ON Sverige AB 205 09 Malmö
Ellert Jan-Ove Gräs Norrbäckavägen 17 762 95 Rimbo
Elsa Gurli Maria Johansson Vängsjöbergsvägen 16 762 95 Rimbo
Else Ingrid Maria Pousette Danavägen 4 B 182 60 Djursholm
Elsäkerhetsverket Box 4 681 21 Kristinehamn
Energimyndigheten Box 310 631 04 Eskilstuna
Erik Roland Ejdepalm Bålsta 34 741 95 Knivsta
Ester Elisabet Levén Brinkbacka 4 762 95 Rimbo
Eva Agneta Maria Pettersson Mörbylundsvägen 14 762 95 Rimbo
Eva Christina Hambäck Östra Vretenvägen 29 762 95 Rimbo
Eva Margareta Åkesdotter Styren Steningevägen 8 769 95 Rimbo
Eva Marie Ångström Skogsbacken 30 Lgh. 1304 172 41 Sundbyberg
Eva Ulrika Christina Leo Uppsalavägen 408 762 95 Rimbo
Eva-Karin Olausson Backvägen 6 Lgh. 1203 169 55 Solna
Finsta forntid och framtid/IK Kilen c/o Håkan Westberg, Nybyn 7511 761 91 Norrtälje
Folkhälsomyndigheten 171 82 Solna
Fredrik Pontus Lindhé Fredenvägen 3 186 92 Vallentuna

Friluftsförbundet Rimbo c/o Camilla Söderman, Norrbäckavägen 17 762 95 Rimbo
Friluftsförbundet Instumentvägen 14 126 53 Hägersten
Försvarmakten Högkvarteret 107 85 Stockholm
Gertrud Agneta Maria Haglund Uppsalavägen 239 762 96 Rånäs
Gottröra Fastighet AB c/o KJ Contractor AB Truckvägen 6 194 52 Upplands Väsby
Gottröra församling c/o Rimbo Pastorat Uppsalavägen 10 762 41 Rimbo
Graham Christopher Swingler Västra Rikeby 45 762 95 Rimbo
Gun Sylvia Elisabeth Andersson Steningebacken 2 762 95 Rimbo
Gunilla Margareta Kjellander Myggdalsvägen 110 Lgh 1203 135 43 Tyresö
Gunilla Margareta Törndahl Rättartunet 9 Lgh. 1102 127 37 Skärholmen
Gustav Patrik Bertram Schmitterlöw 13 Pembridges Villas, Flat 3 London W11 3EW Storbritannien
Handikappförbundet samarbetsorgan HSO Myntgatan 10 791 62 Falun
Hans Johan Jonsson Norrdalsvägen 20 762 85 Rimbo
Hans Peter Georg Drougge Vängsjöbergsvägen 9 762 95 Rimbo
Hans Peter Rogner Mälby Gårdsväg 6 762 95 Rimbo
Hans Roger Benny Ahlinder Uppsalavägen 551 762 95 Rimbo
Henning Rudolf Bertram Schmitterlöw Mörby Gård 134 762 96 Rånäs

Hilde Stjernström Steninge Byväg 29 762 95 Rimbo
Inge Jan-Erik Jogander Hamre 2 762 91 Rimbo
Ingeborg Birgitta Sundqvists dbo c/o K Odén Edsängsvägen 5 C 191 54 Sollentuna
Ingela Margareta Stålberg Västra Rickeby 45 762 95 Rimbo
Inger Birgitta Fogelberg Rosenlundsgatan 46 Lgh 1301 118 63 Stockholm
Inger Elisabet Eriksson Östra Vretenvägen 27 762 95 Rimbo
Inger Elisabeth Jonsson Östra Vretenvägen 2 762 95 Rimbo
Inger Louise Notini Golfvägen 14 Lgh. 1701 182 31 Danderyd
Inger Marianne Sandberg Västra Rickeby 21 762 95 Rimbo
Ingrid Vivianne Forsell Birger Jarlsgatan 12 Lgh. 1104 113 56 Stockholm
Ingvar Robert Jansson Mörbyvägen 4 762 96 Rånäs
Ingvar Roland Grape Steningebacken 2 762 95 Rimbo
Jaana Kaarina Ericsson Uppsalavägen 480 762 95 Rimbo
Jahn Hardy Erik Skog Surbrunnsvägen 5 C Lgh. 1203 734 32 Hallstahammar
Jan Allan Haddleton Nytorgsgatan 24 Lgh 1401 116 22 Stockholm
Jan Henrik Kenneth Gustavsson Uppsalavägen 392 762 95 Rimbo
Jan Otto Dan Kjellberg Västra Rickeby 7 762 95 Rimbo
Jan Rolf Einar Oscarsson Uppsalavägen 343 762 95 Rimbo

Jane Maria Forsberg Maria Krantzons Väg 5 G 194 56 Upplands Väsby
Janne Juhani Heiskanen Enuddsvägen 13 762 95 Rimbo
Jeanette Veronika Marie Fahlström Mörby Gård 132 762 96 Rånäs
Jim Holger Bark Brinkbacka 3 762 95 Rimbo
Jimmy Erik Thomas Määttä Fasternavägen 417 762 95 Rimbo
Joel Mattias Kauppinen Hagängsvägen 18 Lgh. 1103 194 45 Upplands Väsby
Johan Jörgen Huss Rattvägen 31 Lgh. 1303 162 43 Vällingby
Johan Karl Fredrik Kristoffersson Mörby Gård 132 762 96 Rånäs
Johan Karl-Gunnar Gottgård Vrästra Vreten 2 762 95 Rimbo
Johan Olof Johansson Vängsjöbergsvägen 16 762 95 Rimbo
Johannesberg Gottröra Fastighets AB Box 8283 163 08 Spånga
Johannesberg Slott AB Gottröra 762 95 Rimbo
John Christer Borg Enuddsvägen 15 762 95 Rimbo
John Peter Larsson Uppsalavägen 341 762 95 Rimbo
Jonas Valter Landolsi Hyttvägen 1 730 91 Riddarhyttan
Jonny Daniel Hansson Uppsalavägen 582 762 95 Rimbo
Jordbruksverket Vallgatan 8 551 82 Jönköping
Josephine Wallin Roslagsgatan 24 Lgh 1203 113 55 Stockholm

Josh Gerald Philpotts Västra Rickeby 43 762 95 Rimbo
Jägareförbundet Rimbo JVK c/o Lennart Lindkvist, Fiskeså 8 762 94 Rimbo
Jägarnas Riksförbund Saltsjögatan 15 151 71 Södertälje
Kammarkollegiet Box 2218 103 15 Stockholm
Karin Elisabeth Hansson Uppsalavägen 582 762 95 Rimbo
Karin Liselott Westerståhl Uppsalavägen 249 762 96 Rånäs
Karl Bo Nicklas Ericsson Uppsalavägen 480 762 95 Rimbo
Karl Erik Jansson dbo c/o Eva Styrén Steningevägen 8 762 95 Rimbo
Karl Erik Karlsson Gamla Kvarnvägen 6 762 51 Rimbo
Karl George Anders Bergengren Snogeröd Pugerups Gård 322 243 95 Höör
Karl Gunnar Eriksson Östra Vretenvägen 27 762 95 Rimbo
Karl Gunnar Mikael Rantapää Mörbylund 19 Lgh. 2003 182 30 Danderyd
Karl Göran Eriksson Metsjövägen 4 762 91 Rimbo
Karl Ragnar Ceder Lilla Mälbyvägen 2 762 95 Rimbo
Karl Tore Bengt Blomqvist Östra Vretenvägen 7 762 95 Rimbo
Karl-Göran Andreas Wrigsell Tunabergsvägen 2 762 94 Rimbo
Karl-Henrik Pettersson Lilla Mälbyvägen 1 762 95 Rimbo
Kemikalieinspektionen Box 2 172 13 Sundbyberg

Kenneth Lars-Åke Blomberg Mörbylundsvägen 14 762 95 Rimbo
Kent Erik Blom Mälbygårdsväg 4 762 95 Rimbo
Kent Ivar Klingsell Brinkbacka 5 762 95 Rimbo
Kent Lars Eric Björk Gottröra Steningebacken 4 762 95 Rimbo
Kerstin Elisabet Eriksson Uppsalavägen 352 762 95 Rimbo
Kerstin Margareta Mattisson Östra Vretenvägen 9 762 95 Rimbo
Kerstin Margareta Norlin Gottröra Steningebacken 4 762 95 Rimbo
Kerstin Matilda Kaufeldt Västra Rickeby 19 762 95 Rimbo
Khadija Gaib Lofotensgatan 35 Lgh 1301 164 33 Kista
Kjell Karl Gustav Rickegård Västra Rickeby 1 762 95 Rimbo
Kjell Roland Moberg Uppsalavägen 338 762 95 Rimbo
Kjell Sten Erik Eriksson Skalhamravägen 3 762 95 Rimbo
Knivsta kommun 741 75 Knivsta
Knut Hans-Olov Eriksson Skalhamravägen 1 762 95 Rimbo
Knut Lars Ingvar Blomgren Hallebergsvägen 30 Lgh. 1302 167 37 Bromma
Kristina Margareta Laestander Mörbylundsvägen 42 762 95 Rimbo
Kristine Maria Jansson Västra Rickeby 48 762 95 Rimbo
Kurt Anders Karlsson Fasternavägen 425 765 95 Rimbo
Kurt Ivar Björkman Uppsalavägen 486 762 95 Rimbo

Lars Dennis Broberg Lönnvägen 26 184 43 Åkersberga
Lars Erik Karlsson Uppsalavägen 466 762 95 Rimbo
Lars Håkan Svärd Uppsalavägen 394 762 95 Rimbo
Lars Ivar Johansson Paradistorget 2 A Lgh. 1101 141 47 Huddinge
Lars Lennart Norlin Uppsalavägen 330 762 95 Rimbo
Lars Rickard Melin Resarvägen 9 792 37 Mora
Lars Sverker Jonsson Östra Vretenvägen 2 762 95 Rimbo
Lars-Ove Kenneth Norr Lillhagsvägen 32 Lgh. 1301 124 71 Bandhagen
Lauri Olavi Mikkonen Lilla Mälbyvägen 20 762 95 Rimbo
Leif Kenneth Malmén Norrdalsvägen 24 762 95 Rimbo
Leif Tomas Wasa Olsson Uppsalavägen 488 762 95 Rimbo
Lena Carina Bodin Selebovägen 43 Lgh. 1202 122 48 Enskede
Lena Kristina Elisabeth Blomgren Hallebergsvägen 30 Lgh. 1302 167 37 Bromma
Lilian Lucia Lindholm Uppsalavägen 345 762 95 Rimbo
Lisbet Margareta Jansson Mälbylundsvägen 2 762 95 Rimbo
Liza Nancy Rodhe Uppsalavägen 555 762 95 Rimbo
LRF Franzéngatan 6 105 33 Stockholm
Luftfartsverket 601 79 Norrköping
Länsstyrelsen i Stockholms län Box 22067 104 22 Stockholm

Länsstyrelsen i Uppsala län 751 86 Uppsala
Marcus Cody Rodhe Uppsalavägen 555 762 95 Rimbo
Margareta Linnéa Moberg Uppsalavägen 338 762 95 Rimbo
Maria Elisabet Jansson Mörbyvägen 4 762 96 Rånäs
Maria Elisabeth Solberg Ekdalsvägen 36 D 762 51 Rimbo
Maria Emilia Brunow 13 Pembridges Villas, Flat 3 London W11 3EW Storbritannien
Marianne Monika Sternius Karins Allé 8 Lgh 1003 181 45 Lidingö
Marianne Sandberg Västra Rickeby 21 762 95 Rimbo
Marie Karolina Margareta Wisén Västra Rickeby 43 762 95 Rimbo
Marie Susanne Gustavsson Grubbenstorget 2 Lgh 1202 112 69 Stockholm
Markku Johan Pyykkö Enuddsvägen 10 762 95 Rimbo
Mats Allan Mejbert Västra Rickeby 33 762 95 Rimbo
Mats Erik Andersson Uppsalavägen 260 762 96 Rånäs
Mats Erik Larsson Uppsalavägen 253 762 95 Rimbo
Mats Olov Östervall Gränbyvägen 2 A Lgh 1101 754 32 Uppsala
Maud Zara Christina Ahlinder Uppsalavägen 551 762 95 Rimbo
Mia Christina Lindgren Mälby Gårdsväg 12 762 95 Rimbo
Mika Patrik Kullervo Viinamäki Långholmsgatan 30 Lgh 1402 117 33 Stockholm

Mikael Gunnar Örjan Gustafsson Västra Rickeby 48 762 95 Rimbo
Mohammad Reza Eskandari Västra Rickeby 37 762 95 Rimbo
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 651 81 Karlstad
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap Box 599 101 31 Stockholm
Mårten Bo Karl Fristedt Gösta Ekmans Väg 3 Lgh 1503 129 35 Hägersten
Naturskyddsföreningens Rikskansli Åsögatan 115 116 91 Stockholm
Naturvårdsverket 106 48 Stockholm
Nazira Lundin Fjällnäs 1 762 96 Rånäs
Niklas Andersson Mälbylundsvägen 24 762 95 Rimbo
Nils Gösta Gunnar Jällrud Uppsalavägen 368 762 95 Rimbo
Norrtälje kommun Box 800 761 28 Norrtälje
Norrtälje sportfiskare c/o Kenneth Jonsson, Lasarettsgatan 3 761 45 Norrtälje
NTF Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande Skytteholmsvägen 2 171 44 Solna
Per Arne Joelsson Östra Förstadsgatan 17 F Lgh. 1403 211 31 Malmö
Per Bernhard Eriksson Steninge Byväg 27 762 95 Rimbo
Per Erik Johan Harström Uppsalavägen 504 762 95 Rimbo
Per Mikael Norr Lemmings Väg 2 122 40 Enskede

Pertti Kalevi Hämäläinen Vängsjöbergsvägen 5 762 95 Rimbo
Peter Nilsson Uppsalavägen 249 762 96 Rånäs
Peter Sven Edvin Zetterström Uppsalavägen 516 762 95 Rimbo
Pia Ingegerd Skogfeldt Uppsalavägen 241 762 96 Rånäs
Polismyndigheten Region Mitt Box 3007 750 03 Uppsala
Post- och Telegrafstyrelsen Box 5390 102 49 Stockholm
PRO Rimbo c/o Hans Skans, Köpmannagatan 9A 761 45 Rimbo
Regionförbundet Uppsala Län Box 1843 751 48 Uppsala
Ridklubben Rimbo Ryttare Åkerivägen 9 762 51 Rimbo
Riflex Vårdfastigheter Aktiebolag Vallbyvägen 20 762 51 Rimbo
Riksantikvarieämbetet Box 5405 114 84 Stockholm
Riksförbundet Enskilda vägar Riddaregatan 35-37 114 57 Stockholm
Rikspolisstyrelsen Box 12256 102 26 Stockholm
Rimbo hembygdsförening c/o Ingegerd Matson, Johan Nådigs väg 20 762 93 Rimbo
Rimbo skid- och orienteringsklub Box 112 762 23 Rimbo
Ritva Mierrimen Mälbylundvägen 26 762 95 Rimbo
Roine Torbjörn Ingemar Eriksson Lilla Mälbyvägen 28 762 95 Rimbo

Rolf Anders Keränen Västra Rickeby 23 762 95 Rimbo
Ronja Caroline Renée Fischer Norrbäckavägen 15 762 95 Rimbo
Roslagens Byggt teknik AB Söderhall 14 186 96 Vallentuna
Roslagens Naturskyddsförening c/o Per Bengtson Sättraby stationsväg 12 760 31 Edsbro
Roslagens Ornitologiska Förening c/o Bladlund Drottningdalsvägen 12 761 75 Norrtälje
Rune Kristoffer Gillsberg Ängsvägen 25 762 31 Rimbo
Räddningstjänsten c/o Brandkåren Attuna Box 464 191 24 Sollentuna
Räddningstjänsten Norrtälje kommun Box 800 761 28 Norrtälje
Saad Fawsi Lyckselevägen 74 Lgh. 1102 162 67 Vällingby
Sara Maria Sundqvist Nytorgsgatan 24 Lgh 1401 116 22 Stockholm
Siv Barbro Linnéa Jakobsson Doktorsvägen 26 123 52 Farsta
Siv Camilla Maria Söder Uppsalavägen 482 762 95 Rimbo
Skanova Box 93 123 22 Farsta
Skogsstyrelsen Vallgatan 8 551 83 Jönköping
SMHI 601 76 Norrköping
Socialstyrelsen 106 30 Stockholm
Solveig Elisabeth Pyykkö Enuddsvägen 10 762 95 Rimbo

Solveig Jenny Desireé Åkerlind Uppsalavägen 504 762 95 Rimbo
Sonja Helena Olsson Enuddsvägen 13 762 95 Rimbo
Sorin Andrei Uppsalavägen 350 762 95 Rimbo
Statens Fastighetsverk Box 2263 103 16 Stockholm
Statens geotekniska institut 581 93 Linköping
Stefan Kazimierz Cholewo Uppsalavägen 243 762 96 Rånäs
Stefan Knut Jonsson Uppsalavägen 490 762 95 Rimbo
Strålsäkerhetsmyndigheten 171 16 Stockholm
Susanne Hildegard Björkman Uppsalavägen 486 762 95 Rimbo
Susanne Stavenow Västra Rickeby 47 762 95 Rimbo
Swedavia AB 190 45 Stockholm-Arlanda
Sven Håkan Larsson Östra Vretenvägen 11 762 95 Rimbo
Sven Rickard Johansson Vallhallavägen 23 187 73 Täby
Sven Viktor Westerblad Brinkbacka 4 762 95 Rimbo
Sven Åke Johansson Vedevågslingan 5 Lgh 1701 124 74 Bandhagen
Svenska Cykelförbundet Idrottens Hus 114 73 Stockholm
Svenska Jägareförbundet Öster Malma 611 91 Nyköping
Svenska kraftnät Box 1200 172 24 Sundbyberg
Svenska Kyrkan Prästlönetillgångar i Uppsala Stift Box 1314 751 43 Uppsala

Svenska Ridsportförbundet Ridsportens Hus 734 94 Strömsholm
Svenska skyttesportförbundet Idrottens hus 114 73 Stockholm
Svenska Turistföreningen Box 17251 104 62 Stockholm
Svenskt Näringsliv Storgatan 19 114 82 Stockholm
Sveriges Geologiska Undersökning Box 670 751 28 Uppsala
Sveriges Ornitologiska Förening Stenhusa Gård, Lilla Brunneby 106 380 62 Mörbylånga
Sveriges Åkeriföretag Box 7248 103 89 Stockholm
Sören Arne Fredriksson Norrdalsvägen 22 762 95 Rimbo
Tapio Kalervo Tahvanainen Metsjövägen 1 762 91 Rimbo
Ted Ola Lindén Västra Rickeby 15 762 95 Rimbo
Tillväxtverket Box 4044 102 61 Stockholm
Tonny Gunnar Aletorn Metsjövägen 3 762 91 Rimbo
Tord Adrian Reine Laestander Mörbylundsvägen 42 762 95 Rimbo
Trafikförvaltningen 105 73 Stockholm
Transportstyrelsen 601 73 Norrköping
Tristan Göran Alexander Lundin Frestavägen 36 Lgh. 1304 192 48 Sollentuna
Ulf Anders Waltersson Uppsalavägen 502 762 95 Rimbo
Ulf Hugo Staffan Sannervik Falkvägen 12 757 56 Uppsala

Ulf Peter Lennart Zettergren Fjärdhundragatan 1 723 40 Västerås
Ulla Birgitta Hörnfeldt Eskadervägen 38 Lgh. 1403 183 58 Täby
Ulla Birgitta Sjöström Östra Vretenvägen 6 762 95 Rimbo
Ulla Emilia Margaretha Tagesson Stortjärnan 6 762 96 Rånäs
Ulla-Lena Aletorn Metsjövägen 3 762 91 Rimbo
Upplands botaniska förening Karolin Ring Upplands Botaniska Förening c/o ArtDatabanken, SLU Box 7007 750 07 Uppsala upplands.botaniska.forening@g mail.com www.upplandsbotaniska.se
Upplands Ornitologiska Förening Box 59 751 03 Uppsala
Vattenfall Eldistribution AB Box 6013 171 06 Solna
Veiko Laukka Svedjeberget 1 957 99 Övertorneå
Vera Margareta Norr Aspsätravägen 50 Lgh 1002 127 37 Skärholmen
Yvonne Marie Lundell Dinastigen 7 F 762 61 Rimbo

Skapat av
Dahllöv, Anders, ÅF

Dokumentdatum
2018-02-19

Version
1.0

Ärendenummer
TRV 2014/96355

Samråd länsstyrelsen

Vägplaner väg 77 länsgränsen-Rösa

Datum för mötet: 2018-01-25

Plats: Länsstyrelsen, Stockholm

Närvarande:

Christina Eklöf, projektledare Trafikverket	CEK
Maja Modén, specialist miljö Trafikverket	MMO
Camilla Hedenstedt, projektingenjör Trafikverket	CHE
Ulrika Burman, uppdragsledare ÅF	UBU
Hans Forsberg, tekniksansvarig väg ÅF	HFO
Anders Dahllöv, tekniksansvarig miljö ÅF	ADA
Karin Beckman-Thoor, kulturmiljöspecialist ÅF	KBT
Susanne Jonsson, länsstyrelsen	SSJ
Agneta Åkerman-Kraft, länsstyrelsen	AÅK
Ylva Othzén, länsstyrelsen	YO
Mats Nordin, länsstyrelsen	MNO
Johan Aspfors, länsstyrelsen	JAS

1. Inleds

Mötet inleds med en presentation av de närvarande från Trafikverket, ÅF och länsstyrelsen.

2. Bakgrund

Trafikverket upprättar tre vägplaner för väg 77 sträckan Länsgränsen-Rösa som totalt är ca 30 km. Planerna ska genomföras oberoende av varandra. Den första etappen går helt i befintlig sträckning medan de andra två etapperna innebär delvis ny sträckning. Arbetet baseras på den lokaliseringstudie som genomförts och Trafikverkets ställningstagande till denna. Vägen ska byggas som tvåfältsväg med mitträffling och en total bredd om 8,5 m och referenshastigheten 80 km/h.

I tidigare skede meddelade länsstyrelsen beslut att vägplanerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att det således ska upprättas en miljökonsekvensbeskrivning till respektive vägplan.

3. Etapp 1 Länsgränsen-Alhamra

ÅF arbetar med projekteringen som innebär smärre förändringar av väglinjen i plan och profil för att skapa en trafiksäker väg med god framkomlighet. Ett mål är att skapa sträckor för omkörning med 600-800 m sikt. Däremellan gäller enbart krav på stoppsikt, dvs. det ska vara möjligt att stanna för ett uppdykande hinder på vägbanan. Vägförslaget innehåller preliminärt 4-5 omkörningssträckor. Ungefär hälften av sträckan byggs om i plan och profil.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Dahllov, Anders, ÅF

Dokumentdatum
2018-02-07

Version
0.1

ÅF och Trafikverket redovisar närliggande värden kring vägen. Det finns ett antal fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar som inte är möjliga att undvika. Orsaker till detta är framför allt att värden finns på båda sidor av vägen samt på grund av närliggande bostäder.

En avvägning att göra är hur mycket sidoräcken som är acceptabelt på sträckan. I första hand strävas efter att skapa förlåtande sidoområden inom vägens säkerhetszon men bland annat närliggande bostäder liksom natur- och kulturvärden kan påverka möjligheterna till detta. Denna avvägning gäller alla etapperna.

SSJ påtalar att Trafikverket har att beakta intrång i jordbruksmark, även avseende tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Synpunkten gäller alla etapperna. ÅF och Trafikverket noterar att detta beaktas men måste ställas i relation till att det längs etapp 1 ofta finns närliggande bostäder på vägens motstående sida.

YO frågar om ekologiska samband och hur dessa ska säkerställas längs etapperna. ÅF och Trafikverket arbetar med detta och en särskild passageplan ska upprättas för alla tre vägplanerna.

Länsstyrelsen påtalar landskapsbildskyddat område vid Gottröra. Trafikverket behöver söka särskild dispens. Området är också av riksintresse avseende kulturmiljövården. Enligt nu liggande förslag kommer vägprofilen inte att förändras på denna sträcka.

Länsstyrelsen påtalar att en, av Skogsstyrelsen skyddad, biotop gränsar till vägområdet vid Brinkbacka, ca 3 km öster om Gottröra på vägens norra sida. Länsstyrelsen noterar att denna typ av biotop inte omfattas av undantag från förbud att vidta åtgärd som kan skada naturmiljön enligt 7 kap 11 a § miljöbalken. Detta innebär att särskild dispensprövning krävs vilken kan vara problematisk. Beslutande myndighet är Skogsstyrelsen. Länsstyrelsen rekommenderar i första hand att intrång undviks. ÅF noterar att enligt nu liggande förslag kommer breddning huvudsakligen att ske på södra sidan men smärre intrång i det biotopskyddade områden kan inte uteslutas.

I närheten finns ett område, bland annat en damm, med noteringar om förekomst av större vattensalamander och andra groddjur. En markägare har ringt länsstyrelsen om detta. ÅF anger att enligt nu liggande förslag kommer vägbanan att höjas på platsen vilket bör utesluta att dammen dräneras.

4. Etapp 2 Alhamra-Lövsättra

Etapp två kommer att anläggas i nysträckning inom den fastställda korridoren söder om Rimbo. Trafikverket och ÅF arbetar med linjevalet inom korridoren. Flera alternativ utreds och kommer att konsekvensbedömas inför val av väglinje. Omkörningssträckor och stoppsikt ska gälla motsvarande etapp 1.

En markägare har till Trafikverket uppgivit intresse att exploatera jordbruksmark för verksamheter och bostäder söder om Rimbo i anslutning till ny vägsträckning. SSJ påtalar att exploatering på jordbruksmark för dessa ändamål inte kan accepteras av länsstyrelsen med hänvisning till flera nya rättsfall.

Trafikverket har pekat ut Kundbysjön med omnejd som ett viktigt fågelområde där bullerriktvärdet 50 dBA ekvivalentnivå föreslås att gälla. ÅF bedömer att det inte kommer vara möjligt att uppfylla riktvärden inom hela det utpekade området.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Dahllov, Anders, ÅF

Dokumentdatum
2018-02-07

Version
0.1

Anpassningar och skyddsåtgärder ska utredas. Länsstyrelsen påtalar att det är av vikt att betet av strandängarna vid sjön inte försvåras av den nya vägen.

KBT meddelar att en lokal arkeolog framfört att det kan finnas båtlämning och pålspärr i anslutning till fornborgen vid Borgbacken nära Kundbysjön. Länsstyrelsen kommer att meddelas om någon nytt framkommer som kan föranleda kompletterande arkeologisk utredning eller undersökning.

Länsstyrelsen påtalar att det kan vara önskvärt att möjliggöra besök i fornborgen vid Borgbacken t.ex. genom att anlägga en mindre parkeringsplats.

Vid km 19/900 finns en vägsten (Rimbo 40:1) som kan behöva flyttas. Länsstyrelsen meddelar att den fortsatt bör vara placerad i den gamla sockengränsen.

5. Etapp 3 Lövsättra-Rösa

Vägen går i nysträckning söder om Finsta, i väster och öster följs befintlig sträckning. Omkörningssträckor och stoppsikt ska gälla motsvarande som i etapp 1. Längst i öster ska ny gång- och cykelbana anläggas på bro över E18 och vidare till anslutande väg.

ÅF redovisar alternativa väglinjer inom korridoren söder om Finsta. Här finns flera delvis motstridiga intressen:

- Område av riksintresse och med landskapsbildskydd kring Skederid kyrka
- Jordbruksmark av högsta klass
- Bostäder vid Johannesdal i söder och i Penningby i öster.
- Åsen - vattenskyddsområde och friluftsområde

De olika alternativen kommer att konsekvensbedömas och utvärderas.

Länsstyrelsen anser att val av väglinje söder om Finsta måste vara väl motiverat, särskilt som både det skyddade landskapet och riksintresset kan påverkas.

6. Avgränsning av MKB

ÅF avser att avgränsa bort luft i MKB:n men i princip inga andra miljöaspekter.

Länsstyrelsens synpunkter:

- Motiven till val av korridor ska tydliggöras och motiveras i MKB:n.
- Det är viktigt att beskriva och motivera de val som gjorts i utformningen, även på detaljnivå där det är relevant.
- MKB ska innehålla förslag till skyddsåtgärder.
- Tillfälliga markanspråk ska konsekvensbeskrivas.
- Viktigt med en fortlöpande dialog om påverkan och konsekvenser för jordbruket.
- Ny MKB-lagstiftning ska beaktas.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Dahllöv, Anders, ÅF

Dokumentdatum
2018-02-07

Version
0.1

7. Övriga synpunkter från länsstyrelsen

Risk för olyckor med farligt gods och behov av skyddsåtgärder utreds. En godtagbar risknivå ska uppnås.

Risk för översvämning beaktas och utreds. Underlag lågpunktskartering finns hos länsstyrelsen.

8. Fortsatt arbete

De tre vägplanerna kommer att ha förskjutna tidplaner. Preliminärt kommer den västra etappen först. Det fortsatta samrådet med länsstyrelsen genomförs lämpligen per etapp/vägplan efterhand som förslagen arbetas fram.

Länsstyrelsen vill att kommande samrådsmöte genomförs innan Trafikverket går vidare med ett slutligt förslag för respektive vägplan.

9. Övrigt

Trafikverket överlämnar till länsstyrelsen USB-sticka med de naturvärdesinventeringar som genomförts i projektet inklusive två sekretessbelagda utredningar avseende skyddade arter.

Anders Dahllöv

Skapat av
Hawby, Knut, ÅF

Dokumentdatum
2018-04-19

Version
1.0

Ärendenummer
TRV 2014/96355

Samråd länsstyrelsen

Vägplaner väg 77 länsgränsen-Rösa

Datum för mötet: 2018-04-19

Plats: Länsstyrelsen, Stockholm

Närvarande:

Susanne Jonsson, Länsstyrelsen
Agneta Åkermark Kraft, Länsstyrelsen
Karin Vela, Länsstyrelsen
Mats Nordin, Länsstyrelsen
Maja Modén, specialist miljö Trafikverket
Ulrika Burman, uppdragsledare ÅF
Knut Hawby, bitr. uppdragsledare ÅF

SJ
AÅK
KV
MN
MM
UB
KH

1. Inleds

Mötet inleds med en presentation av de närvarande från Länsstyrelsen, Trafikverket och ÅF.

2. Bakgrund

Trafikverket upprättar tre vägplaner för väg 77 sträckan Länsgränsen-Rösa som totalt är ca 30 km. Planerna ska genomföras oberoende av varandra. Den första etappen går helt i befintlig sträckning medan de andra två etapperna innebär delvis ny sträckning. Arbetet baseras på den lokaliseringsutredning som genomförts och Trafikverkets ställnings-tagande till denna.

3. Etapp 1 Länsgränsen-Alhamra

Trafikverket informerade om genomförda samråd med allmänheten och att det hade kommit in önskemål om planskild passage för gång- cykeltrafik samt pendlarparkering i Gottröra.

Trafikverket kommer att studera förutsättningarna för detta men ser att om önskemålen ska tillgodoses så måste vägkorridoren utvigas något.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Hawby, Knut, ÅF

Dokumentdatum
2018-04-19

Version
0.1

4. Etapp 2 Alhamra-Lövsättra

Det har kommit in förslag på att ändra dragningen förbi Rimo och ge vägen en något mer sydlig dragning. Syftet med detta är i första hand att minska påverkan på jordbruksintresserna.

Trafikverket kommer att studera detta och ta fram ett beslutsunderlag för det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att utredningen genomförs grundligt då alternativet att gå söder om Rimbo var det sämsta alternativet ur jordbrukssynpunkt.

5. Etapp 3 Lövsättra-Rösa

Trafikverket redovisade de olika alternativen som är framtagna sydöst om Finsta och vilka effekter och konsekvenser de olika förslagen ger.

Trafikverket vill gärna ta del av den preliminära preciseringen av riksintresset för kulturmiljön i området.

Länsstyrelsen preliminära bedömning är att i det aktuella området så bör riksintresset för kulturmiljö och lantbruksintresserna väga tyngre än vägintresserna. Om Trafikverket vill ha ett ställningstagande från Länsstyrelsen så får man återkomma med en skriftlig begäran.

6. Övrigt

Länsstyrelsen lyfter frågan om hur riksintresset för väg förhåller sig till övriga riksintressen där vägen går i nysträckning. Kan man redan nu i planeringsskedet hävda den som ett riksintresse trots att den rent geografiskt inte finns där i nuläget? Länsstyrelsen önskar att Trafikverket att klargör det juridiska läget gällande detta.

Knut Hawby

Skapat av
Linda Åhlén, ÅF

Dokumentdatum
2018-11-09

Version
1.0

Ärendenummer
TRV 2014/96355

Samråd länsstyrelsen

Väg 77 Uppsala länsgränsen - Tpl Rösa

Datum för mötet: 2018-11-08

Plats: Länsstyrelsen, Stockholm

Närvarande:

Susanne Jonsson, Plansamordnare Länsstyrelsen	SJ
Agneta Åkermark Kraft, Fornlämningar Länsstyrelsen	AÅK
Ylva Othzén, Kulturgeograf Länsstyrelsen	YO
Mats Nordin, Naturvård Länsstyrelsen	MN
Johan Aspfors, Riksint Kultur, landkspsbild, Lst	JA
Kristina Nigell Ritcher, Lanstbruk Länsstyrelsen	KNR
Åsa Eriksson, projektledare Trafikverket	ÅE
Maria Stråhle, projektingenjör Trafikverket	MS
Maja Modén, specialist miljö Trafikverket	MM
Linda Åhlén, uppdragsledare ÅF	LÅ
Camilla Bender, MKB ÅF	CB
Therese Hägglund, MKB ÅF	TH

1. Inledning

Mötet inleds med en kort presentation av de närvarande från Länsstyrelsen, Trafikverket och ÅF.

ÅE går igenom planerad dagordning.

ÅE visar en översiktskarta över projektet och dess indelning i etapper.

2. Etapp 1 Uppsala länsgränsen – Eknäs

Projektläge

Möte på ort för etapp 1 genomfördes 2 oktober.
Planerad leverans av MKB till Länsstyrelsen under december 2018.
Planerad granskningshandling klar för granskning mars 2019.
Planerad leverans till Lst för tillstyrkan av granskningshandling maj 2019.
Planerad tillstyrkan av Lst juni 2019.

Norrtälje kommun har en önskan om att det ska byggas 2+1-väg inställ för 1+1-väg som är upptagen i Länsplanen.

Inför inskick av MKB till Lst

CB redovisar de olika värdena längs etapp 1.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Linda Åhlén, ÅF

Dokumentdatum
2018-11-09

Version
0.1

Planerade åtgärder på etapp 1 är breddning av väg 77, justering av vägens höjdläge justering av anslutningar och bullerskyddsåtgärder.

På etapp 1 görs de flesta åtgärderna på eller i närheten av befintlig väg.

Riksintresse/landskapsbildsskydd redovisas. Ett område med landskapsbildsskydd finns över Gottröra. I Gottröra planeras en bullerskyddsskärm på norra sidan väg 77 och väster om kyrkan. Det är 4 fastigheter som skyddas.

Synpunkt: Vid ansökan om dispens från landskapsbilden är det viktigt att visa hur utblicken från Gottröra kyrka påverkas. Viktigt att även beskriva utseendet på bullerskyddsskärmen.

ÅF bedömer att ombyggnaden av vägen ger små konsekvenser och ingen påtaglig skada på miljön inom riksintresseområdet. ÅF anser även att tillstånd enligt landskapsskyddsbestämmelserna bör kunna beviljas.

När tillstyrkan av granskningshandlingen (GH) ska skickas till Lst är det bra om dispensansökan lämnas med till Lst.

Fråga: Kan TrV söka dispens innan vägplanen är fastställd.

Svar: Lst borde kunna ge TrV dispens utan att vägplanen är fastställd. TrV får inte göra något innan de har en fastställd vägplan. Bra

Fråga: Lst undrar när det är planerat att bygga etapp 1 då de i sitt beslut om dispens behöver skriva in under vilken tid eller hur länge dispensen gäller.

Svar: Svårt att säga på grund av ev överklaganden mm. TrV kan lämna förslag på tid för dispensen.

Kulturmiljö redovisas de kommunala värdeområdena och fornlämningar.

När det gäller intressen inom kulturmiljö så kommer föreslagna åtgärder att påverka en milsten och en ålderdomlig vägmiljö (området har ett högt värde).

Troligen är inte den ålderdomliga vägmiljön en fornlämning i sig.

Synpunkt: Viktigt att gestaltungsprogrammet tar med hur den ålderdomliga vägmiljön påverkas och eventuellt kan framhävas så att ny väg inte blir så dominerande i landskapet.

Det finns intresseområden på båda sidor så vi behöver beskriva hur vi påverkar det olika värdena.

Det har genomförts arkeologisk utredning etapp 1 (arkeologi) på sträckan och det har bedömts finnas 10 områden som ska utredas vidare i etapp 2 (arkeologi). Det rör sig om troliga boplatzlämningar.

Föreslagna vägåtgärder påverkar 6 fornlämningar. Det är en stensättning som troligen behöver undersökas och tas bort, 3 gravfält som berörs marginellt, en hög som berörs minimalt och ett vägmärke som behöver flyttas till nytt läge.

Skyddade biotoper finns det bl a odlingsrösen, stenmurar, småvatten (diken i åkermark), alléer och biotopskydd Skogsstyrelsen.

Ca 12 generella biotopskydd som påverkas. I MKB ska de beskrivas hur biotopskydden påverkas och vilka skyddsåtgärder som föreslår.

Trafikverket har skickat in material till Skogsstyrelsen för dialog om de biotopskydden som rör dem.

Särskilt värdefulla träd finns det längs sträckan. Vid km 5/170 finns en stor ek (ca 115 cm) och ett lite mindre träd (90-95 cm). Den stora eken ligger i innerkurva och behöver avverkas för att skapa en bra väg i plan och profil. Kompensationsåtgärder som är

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Linda Åhlén, ÅF

Dokumentdatum
2018-11-09

Version
0.1

föreslagen är bl a faunadepå men där måste vi ha tillstånd från markägaren. ÅF har även tittat på att röja upp runt andra ekar.

Vid km 10/540 finns en annan ek (diameter 140 cm) som behöver skyddas under byggtiden. Risk finns för kapning av rötter.

Synpunkt: Viktigt att effekter och konsekvenser av att områden försvinner beskrivs i MKB.

Passageplan – Det har hänt ett stort antal viltolyckor på sträckan. Närmast E18 i väster finns ansamling av olyckor. Detta beror troligen på att viltstängslet för E18 strutas in vid väg 77 och då får man en korsningspunkt för vilt där.

Inget viltstängsel är planerat längs väg 77 på grund av spridd bebyggelse. Svårt att hitta bra platser för viltpassager. Föreslagna viltåtgärder är för groddjur och medelstora däggdjur.

Inga grundvattenförekomster. Holmbroån är en ytvattenförekomst. Metsjön är ett särskilt värdefullt vatten på grund av sina naturvärden. Skyddsåtgärder för Metsjön är flacka vegetationsklädda vägdiken och något katastrofskydd innan de släpps ut i Metsjön. Klimatanpassning måste beskrivas så att de klarar större flöden (nya riktlinjer) MKM vatten. Klimatanpassning är ett påslag på de nivåer vi använder för ex 50-års regn eller 100-års regn. Beskriv tydligt åtgärder som visar att diken mm klara även klimatanpassningen.

Risikutredning farligt gods är genomförd – Utredningen kom fram till att bullerskyddsskärmar ska göras ogenomträngliga, obrännbara och minst 2,5 meter högra. För att skydda vattendrag mm föreslås flacka vegetationsklädda diken.

Buller och mitträfflor

Utan mitträffling är ca 80 bostäder bullerberörda. Åtgärder är två st bullerskyddsskärmar, en vid Gottröra och en strax väster om Metsjön, samt fastighetsnära åtgärder ex fönsterbyte och fasadåtgärder.

Mitträfflorna ger ett lågfrekvent tonalt och impulsaktigt ljud vilket vi inte vet hur vi ska hantera. Bullerberäkningar med ett påslag av 12 dBA på maxnivåerna har genomförts för att se hur många fler bostäder som blir bullerberörda. Beräkningarna gav ett påslag på ca 35 bostäder.

Utredning pågår om hur mitträfflorna och deras bullerpåverkan ska hanteras.

Vibrationsmätningar av åtta bostäder pågår.

Leverans MKB till Lst

Följande handlingar vill Länsstyrelsen ha i samband med leveransen av MKB.

- Plankartorna
- Alla underlags PM som påverkar miljö. Alla de PM vi hänvisar till i MKB ska levereras.
- Gestaltungsprogrammet
- PM Lantbruk

Separat beslut enligt väglagen för enskilda anslutningar. Det är trafikingenjören på Trafikverket som tar det beslutet.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Linda Åhlén, ÅF

Dokumentdatum
2018-11-09

Version
0.1

3. Etapp 2 Eknäs – Salmunge

Projektläge

I mars 2018 inkom ett förslag om en ny vägkorridor förbi Rimbo från LRF. Förslaget från LRF ligger söder om den tidigare valda korridoren.

En skrivbordsutredning gällande LRF-korridoren togs fram och har nu kompletterats med geotekniska sticksonderingsundersökningar och naturvärdesinventering.

Det ska även göras arkeologi på LRF-korridoren också.

ÅE visar bild på de två korridorerna

TRV förslag till fortsatt arbete är att står kvar i det val man gjorde i lokaliseringsutredningen alltså inte gå vidare med LRF-korridoren. Detta på grund av att LRF-korridoren ligger för långt bort från Rimbo och troligen tar trafiken befintlig väg till Rimbo istället för att ta nya väg 77 och den nya anslutningen in mot Rimbo. Den ger en bättre samhällsekonomi än LRF-korridoren. Den tidigare valda korridoren är lite kortare än LRF-korridoren.

Fråga: Trafikprognoser har ni det för alternativen.

Svar: Ja det finns. TrV kan lägga in det i underlaget i samrådsredogörelsen.

Synpunkt: Viktigt att man motiverar varför TrV gjort de val det gör när bortvalda alternativ beskrivs i MKB.

Synpunkt: Anser att TrV måste beskriva i MKB varför man valt bort LRF-alternativet. Utifrån hushållningsreglerna behöver det beskrivas varför man väljer bort LRF. Lst behöver en sammanvägd bedömning för att kunna tillstyrka det ena eller det andra alternativet.

Synpunkt: Använd inte ordet samhällsekonomi för det kommer lantbrukarna inte gilla.

Synpunkt: Lst vill gärna se underlaget som ÅF tagit fram gällande LRF-korridoren. Historiskt är det kontroversiellt för de som bor längs sträckan. Ta med Lst i kommunikationen om det inkommer synpunkter.

Beslut: Boka in avstämningsmöte med Lst inför möte på orten för etapp 2.

4. Etapp 3 Salmunge – Tpl Rösa

Projektläge

Möte på ort för etapp 3 planerat till 16 januari 2019.

Planerad leverans av MKB till Länsstyrelsen under april 2019.

Planerad granskningshandling klar för granskning juni 2019.

Planerad tillstyrkan av Lst juni november 2019.

ÅE återkoppla till tidigare möte där TrV/ÅF visade olika alternativa dragningar. Förbi Finsta redovisades tre olika alternativ. Lst ansåg att man skulle välja det södra alternativet. TrV har valt en liten sydligare linje förbi Torvalla i övrigt har man valt det södra alternativet. Vid Torvalla går linjen rakt igenom en fastighet som TrV kommer att behöva lösa in. TrV ska träffa fastighetsägaren. TrV gör valet av linje med hänsyn till bl a landskapsbilden.

Avgränsning MKB

TH presenterar de viktiga miljöaspekterna.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Linda Åhlén, ÅF

Dokumentdatum
2018-11-09

Version
0.1

Utredning pågår av påverkansgrad för de olika miljöaspekterna.
Det finns ett antal biotopskydd som ÅF föreslår att vi samråder om vid ett senare tillfälle.
Bördigt jordbrukslandskap
Passageplan arbetas det med för vilt, groddjur – vi har en ansamling av viltolyckor strax väster om tpl Rösa. Vi har en god möjlighet för djur att passera vid Finstaån dock troligen inte för storvilt.

Finsta-Kilen vattenskyddsområde

Söder om Finsta går det en ås i nord/sydlig riktning. Åsen heter Lohäradsåsen och där finns en grundvattenförekomst, Finsta-Kilen. Finsta-Kilen är en reservvattentäkt för Norrtälje kommun.

Möte (14/11-2018) inplanerat med Norrvatten och tillsynsmyndigheten (Norrtälje kommun) för att stämma av våra skyddsåtgärder. Arbeta pågår med nya föreskrifter och utökat skyddsområde. Tanken är att de föreslagna skyddsåtgärderna ska klara de nya reglerna/föreskrifterna.

5. Buller/mitträfflor presentation av problematiken

Planerad utformning på väg 77 är 1+1 väg med mitträfflor. Mitträfflorna medför att trafiksäkerhetsnivån höjs på vägen i jämförelse om mitträfflor inte skulle finnas. Följer Trafikverket VGU gällande räfflor (inte räffla förbi fastigheter som ligger närmare vägen än 150 meter) uppnår vi endast:

- 10 % räffling på etapp 1
- 13-27 % räffling på etapp 3.

Den låga procenten mitträffling ger en negativ inverkan på TS (trafiksäkerhet).

Det finns ingen beräkningsmetod som tar hänsyn till räfflornas inverkan. Räfflorna ger ett lågfrekvent tonalt och impulsaktigt ljud. Vilket hörs längre bort från vägen än det vanliga vägbullret.

I dagsläget kan vi inte beskriva hur vi klarar inomhusnivåerna eftersom vi inte vet hur det lågfrekventa tonala och impulsaktiga ljudet går genom fasader och fönster. Länsstyrelsen poängterar att det är allvarligt om inomhusnivåerna inte kan säkras.

LÅ ställer frågan om Lst vet något om problemen vid hamnar där passagerarfärjor står med aggregat igång för att hålla elektriciteten igång när båten ligger vid kaj. De ger då ifrån sig ett lågfrekvent ljud som boende i närområdet klagar på. Lst vet att det är ett stort problem men vet inte hur man ska hantera det.

Om vi inte kan visa att vi klarar gällande riktlinjer kan det sluta med ett miljöbalksärende.

Linda Åhlén

Skapat av
Marie Holms, ÅF

Dokumentdatum
2019-05-16

Version
1.0

Ärendenummer
TRV 2014/96335

Samråd länsstyrelsen

Väg 77 Uppsala länsgräns-trafikplats Rösa

Datum för mötet: 2019-05-15

Plats: Länsstyrelsen, Stockholm

Närvarande:

Emma Lindqvist, Länsstyrelsen	EL
Susanne Jonsson, Länsstyrelsen	SJ
Agneta Åkermark Kraft, Länsstyrelsen	AÅK
Karin Vela, Länsstyrelsen	KV
Maja Modén, miljöspecialist, Trafikverket	MM
Alexander Dufva, projektledare, Trafikverket	AD
Nicklas Werner, bitr. projektledare, Trafikverket	NW
Maria Stråhle, projektingenjör, Trafikverket	MS
Anders Dahllöv, teknikansvarig miljö, ÅF	AD
Marie Holms, plansamordnare, ÅF	MH

1. Mötets öppnande

Mötet inleddes med en presentation av de närvarande från länsstyrelsen, Trafikverket och ÅF.

2. Statusrapport allmänt

ÅF arbetar med justeringar av MKB för etapp 1 utifrån länsstyrelsens synpunkter. Synpunkterna kommer att beaktas vid upprättandet av MKB för övriga etapper.

Arkeologerna kommer att starta sitt arbete med etapp 1 och 3 i slutet av maj.

Tidplanen för etapp 1 är att i bästa fall hittar inte arkeologerna något som påverkar planen och då kan Trafikverket överlämna MKB till länsstyrelsen i slutet av augusti och kungörelse kan ske i oktober.

I etapp 2 har möte på orten tidigare lagts till den 17 juni för att ge de boende längre tid att komma med synpunkter och för att konsulten inte ska komma så långt med projekteringen. Det finns en väglinje som Trafikverket tror på men alla detaljer är inte lösta än. Arkeologi utförs under hösten 2019 och bedömningen är att MKB kan inkomma till länsstyrelsen under december. Kungörelse av granskningshandlingen sker under våren 2020.

Ettapp 3 ligger nu hos Trafikverket för granskning av Granskningshandlingen. Tidplanen för etapp 3 är att i bästa fall kan kungörelse ske i mitten/slutet av november. MKB skickas till länsstyrelsen i mitten av september. I värsta fall sker kungörelsen under våren 2020.

Skapat av
Marie Holms, ÅF

Dokumentdatum
2019-05-16

Version
1.0

3. Etapp 1 Uppsala länsgräns-Eknäs

MKB:n omarbetas efter länsstyrelsens synpunkter och den kommer bli klar innan sommaren samt kompletteras med resultaten från de arkeologiska utgrävningarna efter sommaren.

Det är viktigt att det framgår i MKB:n vad som är ändrat. (SJ)

4. Etapp 2 Eknäs-Salmunge

Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska utreda LRF-korridoren. Trafikverkets ståndpunkt är att det inte är aktuellt att omarbeta lokaliseringskorridoren. Att flytta väg 77 längre söderut innebär att ny väg 77 blir mindre attraktiv som färdväg till och från Rimbo vilket innebär att projektets mål motverkas.

Länsstyrelsen noterar att nysträckning för väg 77 inte har riksintressestatus och jordbruksmarken därmed har ett högre skydd enligt miljöbalkens bestämmelser. Om Trafikverket väljer ett alternativ som medför att mer jordbruksmark tas i anspråk måste detta vara väl motiverat om länsstyrelsen ska kunna acceptera detta. Länsstyrelsen vill att det underlag som legat till grund för att Trafikverket avfärdat LRF-korridoren redovisas och att Trafikverket visar på skillnaderna i påverkan på naturvärden, kulturvärden, jordbruk, och boendemiljö mellan LRF-korridoren och Trafikverkets valda korridor. Vi vill se samma redovisning av skillnad avseende anläggningskostnad, samhällsekonomi och trafikavlastning. Detta för att möjliggöra avvägningen mellan olika allmänna intressen och tydligt se motiven till Trafikverkets val av linje.

Fornborgen vid Borgbacken är den viktigaste forn lämningen i anslutning till föreslagen väg. Har bedömts vara väl avgränsad men det kan eventuellt krävas en avgränsande förundersökning. Vald vägkorridor är smal och att vägen går nära fornborgen går därmed inte att undvika. Parkeringsficka vid borgen för att möjliggöra besök vid borgen övervägs.

Naturvärden har inventerats i tidigare skede. ÅF ska utföra kompletterande inventering kring föreslagen väglinje under sommaren 2019 pga. bedömda brister i de befintliga inventeringarna.

Vägplanen kommer att beröra ett tiotal områden eller objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Det gäller främst korsande vattenförande diken samt åkerholmar. Intrången har bedömts nödvändiga för att skapa en fungerande väglinje på etappen. De berörda biotoperna har inga utpekade värden men har betydelse för den biologiska mångfalden i odlingslandskapet. Närmare beskrivning kommer i MKB.

Intrång i strandskyddsområden kommer att beskrivas och motiveras i MKB. Strandskyddsområde berörs endast vid Metsjön. På plankartorna kommer gränserna för strandskyddsområden och generella biotopskydd redovisas. Skriv inte lagtext angående strandskydd och biotopskydd på plankartorna. (SJ)

Kundbysjön bedöms vara det viktigaste naturområdet som berörs av vägen. Området har av Trafikverket pekats ut som ett viktigt fågelområde där Trafikverkets riktlinje för vägtrafikbuller ska tillämpas (50 dBA ekvivalentnivå). Området har inget formellt skydd. Bullerberäkningar visar att detta riktvärde delvis kommer att överskridas.

Skapat av
Marie Holms, ÅF

Dokumentdatum
2019-05-16

Version
1.0

Trafikverket har utifrån ett regeringsbeslut gällande järnvägsplan för del av Norrbottniabanan bedömt att det inte finns utrymme för att med vägrätt ta mark i anspråk för anläggande av bullerskydd då området inte formellt är skyddat. Vald korridor förbi Kundbysjön är smal och lokalisering av vägen som inte medför förhöjda bullernivåer vid sjön är inte möjlig.

ÅF utreder möjliga passager för vilt. Passage för stora klövdjur (älg mm) bedöms kunna anläggas söder om Långsjön i anslutning till sträcka där viltstängsel planeras. I övrigt utreds passager vid korsande vattendrag mm.

Flacka, vegetationsklädda diken planeras för rening och fördröjning av vägdagvatten. Viktigt att diken och trummor klimatanpassas för möjliga höga flöden. (SJ)
Det måste beskrivas i MKB vilka föroreningsmängder som avleds till berörda vattenförekomster och hur detta påverkar gällande miljökvalitetsnormer. (EL)

ÅF bedömer att vägplanen inte påverkar berörda markavvattningsföretag mer än obetydligt. De trummor och broar som anläggs anpassas till de befintliga diken och vattendrag som ingår i markavvattningsföretagen på sådant sätt att flödena inte ska påverkas med beaktande av faktor för förändrat klimat. Den mark som tas i anspråk är mycket liten i förhållande till båtnadsområdenas storlek. Areal hårdgjord yta ökar men genom fördröjning i de flacka, vegetationsklädda diken som anläggs kring vägen kommer flödet till berörda diken och vattendrag inte att påverkas mer än obetydligt. Utifrån detta bedöms att någon omprövning av berörda markavvattningsföretag inte är nödvändig. Närmare redovisning kommer att ske i MKB.

Vägplanen berör vattenskyddsområde kring Norrtälje kommuns reservvattentäkt söder om Rimbo. Förslag till nya skyddsföreskrifter ligger hos länsstyrelsen för fastställelse. ÅF utreder skyddsåtgärder inom vattenskyddsområdet. Preliminärt föreslås täta diken med avledning av vägdagvattnet ut ur vattenskyddsområdet kompletterat med räcken. Vattenskyddsområdet torde även beröras av ombyggnad av omgivande enskilda vägar. För dessa bedöms inga specifika skyddsåtgärder vara nödvändiga. Nödvändiga tillstånd eller dispenser kommer att sökas inför byggnationen.

ÅF har påbörjat bullerskyddsutredningen för sträckan. I första hand utreds vägnära bullerskyddsåtgärder. Speciellt för denna etapp är att delar om området söder om Långsjön bedöms som bostadsområden med låg bakgrundsnivå, vilket innebär att Trafikverkets riktvärde för högsta ekvivalenta ljudnivå utomhus är 45 dBA mot normala 55 dBA. Den fortsatta utredningen får visa vilka möjligheter det finns att klara detta riktvärde vid berörda bostäder.

5. Etapp 3 Salmunge-trafikplats Rösa

Framtagande av MKB och granskningshandling pågår. Länsstyrelsens synpunkter på MKB för etapp 1 kommer inarbetas. MKB:n kommer att kunna färdigställas när resultat erhållits från sommarens arkeologiska utredning.

Vägen passerar genom område av riksintresse kulturmiljö och med landskapsbildskydd kring kyrkorna i Skederid och Husby-Sjuhundra. MKB måste vara tydlig så att länsstyrelsen kan göra en bedömning om vägen medför påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö eller inte. (SJ)

Skapat av
Marie Holms, ÅF

Dokumentdatum
2019-05-16

Version
1.0

Inkomna yttranden på samrådshandlingen har föranlett två förändringar:

1. Väg 77 har flyttats söderut förbi Skederids Björkboda 1:5.
Väglinjen kommer närmare en fornlämning som inte är avgränsad men bedömningen är att den inte kommer beröras.
Allmänintressen väger högre än enskilda intressen och det är länsstyrelsen som avgör om föreslagen vägdragning kan godtas. (SJ)
2. Bro över Balkensån har höjts till fri höjd 4,7 på östra sidan ån.

ÅF har noterat att föreslagen ombyggnad av avslutande väg 982/985 (som ingår i vägplanen) också berör föreslaget vattenskyddsområde (främst den primära zonen) söder om Finsta vilket inte togs upp på det förra samrådsmötet med länsstyrelsen. Berörd väg beräknas ha en trafik om ca 4000 ÅDT, dock låg andel tunga fordon och enligt föreslagna vattenskyddsföreskrifter kommer genomgående transport av farligt gods inte vara tillåten.

ÅF utreder vattenskyddsåtgärder och föreslår preliminärt täta diken med avledning av vägdagvattnet ut ur vattenskyddsområdet från vägens lågpunkt på berörd sträcka. Räckan längs vägen har inte bedömts vara nödvändigt med hänsyn till låg andel tunga fordon och få transporter av farligt gods. Ett problem är att vägen passerar helt nära själva vattentäkten och såvitt ÅF har kunnat utröna ligger befintlig och ombyggd väg delvis inom föreslagen vattentäktzon vilket enligt föreslagna skyddsföreskrifter inte är tillåtet och då skulle särskilt dispensbeslut krävas av länsstyrelsen. Trafikverket avser att genomföra kompletterande samråd gällande detta med Norrvatten och tillsynsmyndigheten.

Vägplanen kommer att beröra ett tiotal områden eller objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Det gäller främst korsande vattenförande diken samt åkerholmar. Inrättningen har bedömts nödvändiga för att skapa en fungerande väglinje i etappen. De berörda biotoperna har inga utpekade värden men har betydelse för den biologiska mångfalden i odlingslandskapet. Undantag är en värdefull allé vid Libby i öster som även påtalats av länsstyrelsen, men på denna sträcka kommer ingen breddning av vägen att utföras. Närmare beskrivning kommer i MKB.

Intrång i strandskyddsområden kommer att beskrivas och motiveras i MKB. Strandskyddsområde berörs endast vid sjön Björkarn och dess utlopp.

6. Fortsatt arbete

När vägplanen för etapp 2 går ut på granskning så ska Trafikverket skicka den och underlaget till MKB till länsstyrelsen.

Var sakliga i motiveringarna, siffror, underlag och tydliga data. (EL)

En avstämning för etapp 2 kommer behövas när det finns ett utkast framme av MKB:n. MKB för etapp 1 och 3 skickas till länsstyrelsen när de uppdaterats.

Skapat av
Marie Holms, ÅF

Dokumentdatum
2019-05-16

Version
1.0

7. Övrigt

Trafikverkets miljöspecialist Maja Modén slutar i projektet under juni månad. Ersättare är inte utsedd.

Arkeologisk utredning för etapp 1 och 3 kommer genomföras från slutet av maj med redovisning till länsstyrelsen i slutet av juli. Slutrapport kommer senare.

Måste vi vänta in slutrapporten för arkeologin eller kommer Trafikverket att få tillräckligt underlag för att arbeta in detta i MKB innan dess? (MM)
Det bör gå bra att leverera MKB innan slutrapporten är klar men det kan påverkas av vad som kommer fram i utredningen. (SJ)

Beslut om arkeologisk utredning för etapp 2 är förhoppningsvis klart innan semestern och då kan undersökningarna förhoppningsvis genomföras under hösten 2019.

Marie Holms

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)
Stråhle Maria, IVös5

Dokumentdatum
2020-03-31

Version
0.1

Ärendenummer
TRV 2014/96335

Möte med Länsstyrelsen Sthlm gällande PM Riskutredning – Transport av farligt gods, i MKB etapp 1

Datum för mötet: 2020-03-31

Plats: Skype-möte

Närvarande:

Nicklas Fowler, Trafikverket

Maria Stråhle, Trafikverket

Susanna Engström, Trafikverket

Emma Mogren, Länsstyrelsen Sthlm

Olof Paulin, Länsstyrelsen Sthlm

Niclas Grahn, AFRY

Anders Dahllöv, AFRY

Trafikverket har bjudit in Länsstyrelsen och AFRY till dagens möte med anledning av Länsstyrelsens frågor avseende PM Riskutredning – Transport av farligt gods, i MKB etapp 1. Trafikverket kommer ta minnesanteckningar under mötet som endast utgör ett stöd av vad som gått igenom, formellt krav på komplettering kommer Länsstyrelsen att skicka.

- Vi skulle vilja förstå bättre hur ni kommit fram till olycksfrekvens för farligt gods-olyckor. Som vi tolkar uppgifterna i Risk-PM har ni kommit fram till betydligt lägre olycksfrekvens än vad som används i VTI-modellen men även i jämförelse med vad som föreslås i Länsstyrelsen Hallands rapport. Kan ni förklara detta närmare?

VTI-modellen från 1996 genererar en högre olycksfrekvens i relation till den modell som föreslås i Länsstyrelsen Halland. AFRY har också gjort ett konservativt antagande då man antagit att 4 % av tung trafik är farligt gods. Rikssnittet för farligt gods i Sverige de senaste åren har varit kring 2 % av andelen, men har sjunkit från högre procentsatser. Farligt gods-trenden minskar något eller ligger på en ganska stadig nivå de senaste åren, en period som dessutom kan klassas som högkonjunktur.

Olycksfrekvensmodellen som föreslås i Länsstyrelsen Hallands rapport är från år 2011 och bygger på statistik fram till dess, och där det inte är helt transparent vilka källor som använts. AFRY har därför utgått från dagens olycksstatistik för farligt gods i Sverige från MSB och uppgifter från Trafikanalys (enligt beräkningar på sida 50 och 51 i PM Risk) och då uppdaterat olycksfrekvensen utifrån den senaste tillgängliga statistiken och landat i $1,13 \cdot 10^{-7}$ antal olyckor per körd kilometer med farligt gods. Länsstyrelsen förstår resonemanget.

- Vår erfarenhet av konsekvensberäkningar vid olyckor med brandfarlig vätska är att det är vanligt att studera större polareor än vad som görs i Risk-PM:t. Vi

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Stråhle Maria, IVös5

Dokumentdatum
2020-03-31

Version
0.1

skulle därför vilja att ni motiverar närmare varför beräkningarna görs på endast 20 m² respektive 100 m², och inte på exempel 200 m² eller 300 m² också.

Frågan avser avsnitt A.8 Olycka med brandfarlig vätska (klass 3).

AFRY gör bedömningen att pölstorlekar bör anpassas efter de platsspecifika egenskaper som finns för studerat område. Detta då det i Sverige tyvärr saknas en nationell standard eller riktlinjer för antaganden och fördefinierade scenarion (eller olycksmodeller) i dessa typer av utredningar. Det vore mycket önskvärt om detta kom till stånd vilket skulle öka kvalitet, systematik och samsyn kring riskfrågor kopplat till farligt gods med inblandande aktörer (ex. länsstyrelser, Trafikverket, MSB, Transportstyrelsen osv.).

AFRY har konservativt antagit att all brandfarlig vätska (klass 3) är likställd bensen, vilket är mycket lättantändligt. Bensen förväntas minska som andel av totala drivmedelsunderlaget i framtiden, men detta har inte antagits i beräkningarna. Stor andel av tankbilar som transporterar brandfarlig vätska är fackindelade och kan transportera flera typer av brandfarliga vätskor samtidigt (diesel, bensen, E85 osv.). Ett fack rymmer ca 3-5 kubik. AFRY har antagit att inte alla fack går sönder samtidigt vid en olycka, vilket har bedömts som ett för konservativt antagande.

Sammantaget att all vätska inte antas läcka ut samtidigt, vägbredd om ca 8,5 m samt ett generellt antagande att det för det mesta är diken, gräs och åkermark vid sidan av vägen (som suger upp och/eller begränsar ett utsläpps spridning) bedöms pölens area inte bli så stor. Vidare antas att antändning sker i nära tidsanslutning till utsläppet vilket också bidrar till att begränsa pölarean. Stora pölareor med bensen som antänds ger också större sotutveckling som kan kyla av viss värmestrålning, dvs. generera kortare avstånd till kritiska värmestålningsnivåer, allt annat lika. En större pölarea brinner också upp snabbare medtagit att samma volym finns i den som en djupare pöl med mindre area, vilket påverkar den teoretiska exponeringstiden för en människa i närheten.

Utifrån ovan förutsättningar har AFRY utfört konsekvensberäkningar på 20 m² respektive 100 m² pölarea.

Ett ytterligare konservativt antagande är att pölen anta vara cirkulär trots vägens lutning på vissa platser, vilket ger upphov till högre flamma och därigenom högre strålningseffekt som funktion av avståndet. En utsträckt pöl (rännil) förväntas ge lägre flamhöjd.

En pölarea på 20 m² ger radie 2,5 m och djup 5 cm, samt volym 1 kubik. En pölarea på 100 m² ger radie 5,7 m (pölen hamnar därmed utanför vägen) och djup 5 cm, samt volym 5 kubik. Att anta en pölarea på 200 m², givet samma djup på 5 cm, innebär en volym på 10 kubik och en pöldiameter på 16 m, vilket är dubbelt mot vägens bredd. För en pöl med arean 300 m² innebär att volymen är 15 m³ och att diametern då blir ca 20 meter. För fallen med pölareor på 200 m² och 300 m² betyder att flera fack måste tömmas helt samtidigt som att utsläppet måste pågå under lång tid innan vätskan hinner antändas. Detta bedöms sammantaget som mycket osannolikt och bör ses som ett extremfall och bedöms inte vara relevanta att använda i denna utredning givet vägbredd och markförutsättningar kring vägen. Länsstyrelsen förstår resonemanget.

Länsstyrelsen lyfter frågan om AFRY gjort en riskbedömning av de enskilda hus som ligger närmast vägen (exempelvis i höjd med Metsjön). AFRY svarar att riskbilden för enskilda hus inte har bedömts i riskutredningen. AFRY har beräknat individrisken i etapp 1 då vägens sträckning i stort är densamma som den nu gällande väg 77, dvs. personätheten ändras inte mot tidigare. För etapp 2 och 3 har även samhällsriskerna analyserats eftersom vägsträckningen till stora delar är helt ny, och där personätheten blir en annan jämfört med befintlig sträckning av väg 77. Inom 25 meter från väkant finns ca 17 -20 bostäder längs med etapp 1. Individrisknivån för VTI-modellen (som ger

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Stråhle Maria, IVös5

Dokumentdatum
2020-03-31

Version
0.1

den högsta individriskprofilen) är acceptabel efter 20 meter från vägkant, men som inom 20 meter från vägkant ligger något över kriteriet för acceptabel risk (maximalt $1,97E-07$, mot acceptanskriteriet på $1,0E-07$). Detta är dock inom den absolut lägsta delen av ALARP-området där kraven på riskreducerande åtgärder inte kan ställas lik högt som om individrisken vore inom det högre delen av ALARP-området (mellan $1,0E-07$ och $1,0E-05$). Vid vissa av dessa bostäder planeras vidare för bullerskärmar vilket också kan begränsa konsekvenserna av farligt godsolycka, exempelvis spridningen av brandfarlig vätska även om skärmarna inte görs obrännbara.

Att bygga exempelvis obrännbara bullerskärmar vid samtliga bostäder som befinner sig inom 20 meter från vägkant bedöms inte vara rimligt att kräva utifrån den extra kostnad detta skulle innebära i relation till den extra riskreduktion som en bullerskärm i ett obrännbart material skulle innebära. En riskreducerande åtgärd måste också ställas i relation till eventuella framtida förändringar till prognosåret 2040. I och med en omställning till mer förnyelsebara bränslen i samhället i stort, där exempelvis biooljor inte är lika brandfarliga som bensin, samt en ökad fordonsflotta som går på el, bedöms det som troligt att transporter av bensin kommer minska i framtiden, och även på väg 77 till prognosåret 2040. Denna eventuella minskning har dock inte beräknats i rapporten, utan istället har en ökad mängd farligt gods jämfört med nuläget antagits, vilket bedöms vara konservativt. Det är vidare okänt om väg 77 kommer att vara klassad som en primär farligt godsled vid angett prognosår.

Vid antagandet om att individrisken kan ses som ett medelvärde av de två olika olycksmodellerna uppnås acceptabel individrisknivå ca 8 meter från vägkant. Inom detta avstånd har inga skyddsvärda objekt identifierats, medtaget placeringen av den nya vägen.

- Varför har ni kommit fram till att det är rimligt att vikta slutresultaten från VTI-modellen respektive "Hallandsmodellen" just 50/50?

Se figur 21 i PM Risk alt. figur 45 i MKB.

"Hallandsmodellen" bygger på verklig inrapporterad statistik där farligt gods varit inblandat i trafikolyckor (dock inte att detta har inneburit att det farliga godset påverkat omgivningen). Den utgår från ett svenskt rikssnitt och kan därför teoretiskt underskatta platsspecifika förhållanden som kan öka risken för trafikolyckor. VTI-modellen å sin sida är däremot inte uppdaterad sedan 1996 och ger högre och mer konservativa olycksfrekvenser. VTI-modellen bygger delvis på olycksstatistik från tidigt 1990-tal då trafikolyckor i Sverige var mer vanligt än nu, och vidare går många antaganden och schablonvärden i modellen inte att härleda samt att källhänvisningar ofta saknas. Dvs. VTI-modellen kan överskatta riskbidraget i jämförelse med det verkliga framtida riskbidraget vid prognosåret (vilket dessvärre alltid är okänt och måste approximeras).

Eftersom båda olycksfrekvensmodellerna har sina olika typer av modellosäkerheter, och där den enda kanske överskattar risken, och den andra underskattar den, har AFRY inte lagt någon värdering i viktningen av dem, varför fördelningen 50/50 antogs.

- Hur är det säkerställt att utbredningen av en olycka med farligt gods hålls inom vägområdet? Särskilt viktigt anser vi att detta är vid platser där det finns skyddsvärd bebyggelse i närheten av vägen.

Länsstyrelsen lyfter avåkningsrisken som en faktor som kan förflytta olycka utanför vägområdet och ställer frågan om avåkningskydd finns för bebyggelse nära vägen. För fastigheterna vid Metsjön finns ett befintligt avåkningskydd som ska vara kvar. Länsstyrelsen vill att det förtydligas var avåkningskydd kommer att finnas.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Stråhle Maria, IVös5

Dokumentdatum
2020-03-31

Version
0.1

Länsstyrelsen lyfter att det krävs ett tydligt resonemang om projektet vill stå fast vid att bebyggelse 8 m ifrån primärled för farligt gods inte kräver några riskreducerande åtgärder, detta då avståndet är betydligt kortare än i andra vägplaner. AFRY menar att det är flera faktorer som har resulterat i ett accepterat avstånd om ca 8 m, då medelvärde mellan VTI- och Hallandsmodellen används. För endast VTI-modellen är avståndet till acceptabel individrisk ca 20 meter från vägkant. Hade endast "Hallandsmodellen" använts hade accepterat avstånd utan åtgärder varit mot vägkant.

I en riskutredning är det alltid många antaganden som behöver göras, samt utifrån hur riskbilden tros se ut i framtiden. TRV lyfter att bättre och säkrare transporter, uppdelade fack i farligt gods-transporter och automatiserad körning kan bidra till en minskad olycksrisk generellt i framtiden. I Sverige saknas tyvärr ett tydligt standardiserad arbetssätt och riktlinjer för kvantitativa riskanalyser kopplat till farligt gods, exempelvis vilka olycksmodeller som ska användas och vilka scenarion som kan vara lämpliga att ingå. Riktlinjer saknas också för hur man ska hantera befintlig bebyggelse i anslutning till befintliga riskobjekt då tidigare riskvärdering saknas. Tydligare riktlinjer och standardiserade arbetssätt från nationella myndigheter finns dock i andra länder.

Länsstyrelsen anser att de har fått en tydligare förståelse för vilka resonemang som gjorts i riskanalysen. Länsstyrelsen återkommer med ett skriftligt utlåtande av vad som behöver kompletteras gällande risk-PM.

Skapat av
Burman, Ulrika, ÅF

Dokumentdatum
2018-07-04

Version
1.0

Ärendenummer
TRV 2017/85920, TRV 2017/85922

Samråd Norrtälje kommun

Vägplaner väg 77 länsgränsen-Rösa

Datum för mötet: 2018-04-10

Plats: Trafikverket, Solna

Närvarande:

Isac Herlowsson, Räddningstjänsten Norrtälje	IH
Marika Norrberg, Trafikförvaltningen SLL	MN
Pauline Sedin, Trafikförvaltningen SLL	PS
Claes Lundström, Polisen Norrtälje	CL
Stefan Lundqvist, Polisen Norrtälje	SL
Camilla Hedenstedt, trafikingenjör, Trafikverket	CH
Hans Forsberg, teknikansvarig väg, ÅF	HF
Christina Eklöf, projektledare, Trafikverket	CE
Knut Hawby, biträdande uppdragsledare, ÅF	KH
Ulrika Burman, uppdragsledare ÅF	UB

1. Inledning

Mötet inleds med en presentation av de närvarande vid mötet.

CE informerade kort om hela uppdraget, Trafikverkets ställningstagande från januari 2017 samt att projektet är uppdelat i tre vägplaner som kan genomföras oberoende av varandra.

HF informerade kort om projekteringen av vägen så här långt och att Etapp 1 (Länsgränsen – Eknäs) kommer att byggas om längs huvuddelen av sträckan till följd av nödvändiga justeringar i vägens plan och profil. Breddning av befintlig väg är endast aktuell längs en kortare del av Etapp 1.

2. Trafik under byggskedet

Byggskedet blir mycket komplext längs de vägsträckor där befintlig väg ska byggas om. Befintlig väg mycket smal, 6 m, vilket kraftigt begränsar framkomligheten under byggskedet.

Olika sätt att hantera trafiken under byggskedet utreds. Trafikverket arbetar utifrån ambitionen att vägen ska hållas öppen för trafik under hela byggskedet med om möjligt ett körfält i vardera riktning. Där det inte är möjligt godtas sträckor med endast ett 4 meter brett körfält, sannolikt i kombination med trafikljus och lots. Framkomligheten för fastighetsägare, blåljusorganisationerna och fordon för samhällsservice behöver säkras under hela byggtiden.

Förberedande arbeten är viktigt att göra innan stora ombyggnationen går igång.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Burman, Ulrika, ÅF

Dokumentdatum
2018-07-04

Version
0.1

Skyltning och information är den viktigaste åtgärden för att minska trafiken inom vägbyggnadsområdet. Viktigt att informera allmänheten och rederierna om beräknad tidsförlängning vid färd på väg 77 under byggtiden.

Fråga: Kan totalavstängning godtas under t ex en helg (CE)?

CL: det kan sannolikt lösas men måste förankras på ledningsnivå för polisen och räddningstjänsten.

MN: Kollektivtrafiken är svårt att lösa. Avstängd väg vore mycket problematiskt för SLL.

CE: Kan taxiresor vara ett alternativ till kollektivtrafik under begränsade tider?

Fråga: Går det att prioritera busstrafiken vid lotstrafiken förbi vägarbetet (MN)?

KH: Det kan utredas.

Fråga: Går det att via lokala trafikföreskrifter kan förbjuda genomfartstrafik för lastbilar under byggtiden?

KH: Ett förbud kan bli svårt att kontrollera efterlevnaden av.

3. Kollektivtrafik och busshållplatser

Befintliga busshållplatser bör behållas som princip enligt PS men de exakta lägena för hållplatserna kan flyttas lite. Dagens avstånd mellan hållplatserna om ca max 500 m för boende bör generellt sett hållas.

HF föreslår att ett nytt busshållplatsläge anläggs vid 4/500 där en lokalväg ansluter till väg 77. PS generellt ok med busshållplats i detta läge.

ÅF tar gärna emot statistik från Trafikförvaltningen gällande resande, om den säger mer än det underlag som finns i Stigfinnaren.

Väderskydd är generellt sett aktuellt om det är fler än 20 påstigande/dygn. PS återkommer med besked om väderskydd – typ och storlek.

PS: Ledbussar trafikerar sträckan vilket innebär att plattformarna behöver vara 20 m långa. HF: Ledbuss är vårt dimensionerande fordon.

Stombussen kommer att ligga kvar på vägen där folk bor. Hur det blir med passagen förbi Finsta är dock lite oklar. Sannolikt kommer ingen buss att trafikera nysträckningen längs Etapp 2.

4. Parkeringsplatser och poliskontrollplats

Önskemål om Pendlarparkering i Gottröra har framförts till Trafikverket vid samrådsmöten. PS: SLL kan vara med att finansiera om SL ser ett behov av det men väghållaren tar driften. Stombussen kan motivera till detta. PS återkommer om det.

Parkeringsplatser och vändmöjligheter saknas generellt längs sträckan. Behovet finns dock enligt boende och polisen. Boende längs sträckan uppger att långtradare ibland stannar på busshållplatser. Hamnen funderar på att förbjuda långtradare att ta sin vila inom hamnområdet (CL).

Fråga (CL): Planeras det för en poliskontrollplats längs vägsträckan?

CE: Nej, inte i nuläget.

Poliskontroller mest angeläget i västlig korriktning, men båda hållen kan behövas.

Eventuellt är det bättre att placera P-ficka för långtradare och eventuell

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Burman, Ulrika, ÅF

Dokumentdatum
2018-07-04

Version
0.1

poliskontrollplats på någon av de andra etapperna. Polisen återkommer med eventuella behov och prioriteringar (SL).

5. Farligt gods-transporter

Väg 77 är en primär färdled för farligt gods. Gällande skyddsavstånd behöver hållas på nya sträckningar.

Sannolikt ligger bensinstationens tankar (Ingo, Gottröra) för nära vägen redan idag och de kommer närmare vägen efter ombyggnation.

Länsstyrelsen anger att villor inom 30 m skyddas på olika sätt via ventilation, brandtålig fasad, utrymningsväg bort från vägen med mera men det är osäkert i vilken mån de tillämpas längs befintlig väg.

Räddningstjänsten är intresserad av att ta del av riskutredningen för projektet.

6. Utryckningar under byggskedet

Fråga (CE): Kan polis och räddningstjänst i Knivsta hjälpa till från Knivsta-sidan under byggskedet?

Sannolikt inte då arbete styrs av olika larmcentraler Stockholm respektive Uppsala (CL). Räddningstjänsten är kommunal, vilket ger liknande problem (IH). Räddningstjänst finns i Rimbo och Norrtälje.

Fråga (CE): Går det att upprätta ett tillfälligt samarbete under byggskedet?

Samordning mellan blåljusorganisationerna viktig under byggskede för att öka framkomligheten för blåljus, t ex kommunikation med lots vid utryckning, information om särskilt störande arbeten. IH, CL och SL tar med sig frågan till sina respektive organisationer.

7. Tidplan

Tidplan: Preliminär byggstart 2021, eventuellt tidigare om vägplanen inte blir överklagad.

Byggtid: Oklart i dagsläget, beror på hur vägtrafiken kan hanteras under byggskedet. Samrådshandlingen för Etapp 1 är preliminärt framme i juni då även möte på orten planeras att genomföras. Granskningshandlingen kungörs i höst.

8. Nästa möte

Nästa möte planeras till första veckan i juni. Projektet skickar ut preliminär samrådshandling i slutet av maj.

9. Återkopplingar

Fråga/input	Organisation som svar önskas från
Kontrollplats – behov och ev placering	Polisen
Bedömning om helavstängning av vägen möjlig under kortare tider	Polisen, Räddningstjänsten, Trafikförvaltningen
Väderskydd vid busshållplatser	Trafikförvaltningen
Pendlarparkering vid Gottröra	Trafikförvaltningen
Resandestatistik	Trafikförvaltningen

Skapat av
Burman, Ulrika, ÅF

Dokumentdatum
2018-07-04

Version
1.0

Ärendenummer
TRV 2014/96355

Samråd Norrtälje kmn

Vägplaner väg 77 länsgränsen-Rösa

Datum för mötet: 2018-06-07

Plats: Församlingshemmet Skederids kyrka, Finsta

Närvarande:

Erik Lestrade, planerare infrastruktur, Norrtälje kmn	EL
Peter Sartorius, planerare park och gata, Norrtälje kmn	PS
Hans Forsberg, teknikansvarig väg, ÅF	HF
Rebecca Johansson, hållbarhet/CEEQUAL, Trafikverket	RJ
Åsa Eriksson, tillträdande projektledare, Trafikverket	ÅE
Christina Eklöf, projektledare, Trafikverket	CE
Victor Frid, markförhandlare, Trafikverket	VF
Knut Hawby, biträdande uppdragsledare, ÅF	KH
Ulrika Burman, uppdragsledare ÅF	UB

1. Inledning

Mötet inleds med en presentation av de närvarande från Norrtälje kommun, Trafikverket och ÅF.

2. Etapp 1 Länsgränsen-Alhamra

Projektering för samrådshandling är genomförd och ett tidigt samråd har genomförts med berörda och allmänheten i april 2018. Vägen föreslås byggas om längs större delen av sträckan för att tillskapa godtagbar linjeföring i plan och profil. För endast en mindre del av sträckan föreslås breddning av befintlig väg. Byggbarhet och trafik under byggskele är komplext och studeras nu. Trafikverkets beslut om att vägen ska byggas om i befintligt läge ligger fast. Etappen presenterades via ÅF:s visualiseringsmodell.

Norr om Rickeby finns bebyggelse som enligt gällande detaljplan borde nyttja en väg strax öster om området som tillfartsväg. Så är inte fallet. De använder i stället en befintlig grusväg söder om området som ansluter till väg 77 direkt öster om Rickeby. Trafikverket önskar att den väg som är angiven i detaljplanen tas i anspråk.

Olika alternativ för hur gående och cyklister ska korsa vägen i Gottröra utreds (plankorsning och planskild korsning).

Kommunen framför att de är tveksamma till att en planskildhet ger det nyttjande och den effekt som Trafikverket tänkt sig.

Vid samrådsmöten har önskemål framförts om en pendlarparkering för bil och cykel i Gottröra. I dagsläget saknas en sådan vilket innebär att pendlare parkerar sina bilar på kyrkans parkering, på Ingos område samt på tillgängliga ytor söder om församlingshemmet i Gottröra. Kommunen är positiv till idén och bedömer preliminärt att det vore lämpligt med ca 20 platser, eventuellt fler om pendlarparkeringen vid

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Burman, Ulrika, ÅF

Dokumentdatum
2018-07-04

Version
0.1

Alhamra försvinner.

Ett alternativ kan vara att på illustrationsplanen illustrera var en placering av pendlarparkering kan vara lämplig. Trafikverket anser att en eventuell pendlarparkering ska vara en kommunal anläggning.

Frågan om huvudmannaskap och finansiering behöver klargöras.

3. Etapp 2 Alhamra-Lövsättra

Norrtälje kommun står fast vid ståndpunkten om att väg i nysträckning borde byggas som en 2+1-väg. Trafikverket står fast vid att vägen i sin helhet ska byggas som en 1+1 väg.

Det har kommit in förslag från LRF på att ändra dragningen förbi Rimbo och ge vägen en något mer sydlig dragning. Syftet med detta är i första hand att minska påverkan på jordbruksintressena i området. Trafikverket kommer att studera detta och ta fram ett beslutsunderlag för det fortsatta arbetet. Kommunen meddelar att natur- och kulturmiljövärden i det nya stråket behöver ha inventerats samt potentiella risker och tidspåverkan ha identifierats innan kommunen kan ta ställning till förslaget.

För att utredningen av LRF-förslaget ska hindra fortsatt arbete för Etapp 3 flyttas gränsen mellan etapp 2 och 3 till infarten till Salmunge. Etappnamnet kommer därmed att ändras till *Etapp 2 Alhamra-Salmunge*.

Förutsättningar och behov av gc-väg mellan Rimbo och Finsta diskuterades. Kommunen anser att Trafikverket fokuserat för mycket på rekreationscykling. Det är viktigt att möjliggöra för boende att ta sig till och från busshållplatser, grannar och närmsta tätort på ett säkert sätt. Trafikverket bedömer att befintlig banvall tillsammans med de bredare vägrenarna som tillskapas när väg 77 byggs om är godtagbara alternativ för gc-trafiken i området.

Frågan om väghållarskap diskuterades för de delar av befintlig väg 77 som får en ny funktion när väg 77 i nysträckning tas i bruk. Kommunen anser att kommunen är ansvariga för infrastrukturen inom tätort och Trafikverket för infrastrukturen på landsbygden. Kommunen kommer inte att ta över huvudmannaskapet för vägar (bil- eller gc-väg) på landsbygden. Kommunen är dock positiv till att dessa delar av väg 77 omgraderas till byväg för att så långt som möjligt styra trafiken till ny väg 77.

4. Etapp 3 Lövsättra-Rösa

Norrtälje kommun står fast vid ståndpunkten om att väg i nysträckning borde byggas som en 2+1-väg. Trafikverket står fast vid att vägen i sin helhet ska byggas som en 1+1 väg.

ÅF redovisade översiktligt de olika alternativen som är framtagna sydöst om Finsta. Trafikverket har med hänsyn tagen till främst kulturmiljö och jordbruket valt att gå vidare med det alternativ som passerar söder om Penningby. Etappen presenterades via ÅF:s visualiseringsmodell.

Tidiga samrådsmöten kommer att genomföras med berörda och allmänhet den 7 och 11 juni 2018.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Burman, Ulrika, ÅF

Dokumentdatum
2018-07-04

Version
0.1

5. Övrigt

Trafikverket ska fortsättningsvis bjuda in kommunen till löpande dialog.

Inga övriga frågor.

Ulrika Burman

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)
Åhlén Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-29

Version
0.1

Ärendenummer
TRV 2014/96355

Samråd med Norrtälje kommun – väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa

Datum för mötet: 2018-10-02

Plats: Långsjöskolan, Rimbo

Närvarande:

Åsa Eriksson, projektledare Trafikverket
Maria Strähle, projektingenjör, Trafikverket
Ulrika Burman, avgående uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
Linda Åhlén, tillträdande uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
Erik Lestrade, planerare infrastruktur, Norrtälje kommun
Peter Sartorius, planerare park och gata, Norrtälje kommun

1. Information

Tidplanen för de olika etapperna ser just ni ut så här:

Etapp 1

- Möte på orten 2 oktober.
- Samrådshandling ute på samråd till 11 oktober.
- MKB skickas till länsstyrelsen strax innan jul.
- Granskningshandling planerad till mars/april 2019.

Etapp 3

- Möte på orten planerat till 16 jan 2019.
- Samrådshandling ute på samråd till ca 26 januari 2019.

Liten justering har gjort gällande etappindelningarna för att passa bättre ihop med planerade åtgärder.

Etapp 1 Uppsala länsgräns – Eknäs (Alhamra korset)

Etapp 2 Eknäs – Salmunge (avfallsstationen)

Etapp 3 Salmunge – Tpl Rösa (till väg 990)

För etapp 2 pågår utredning för LRF-korridoren med sticksonderingar och naturvärdesinventering. Sammanställningen levereras till Trafikverket i slutet av oktober. Därefter kan Trafikverket ta beslut om vilken korridor som konsulten ska arbeta vidare med.

Om beslutet är LRF-korridoren kommer nya samråd att behövas.

Förhoppningen är att kunna ta beslut på ungefär samma underlag för de båda korridorerna.

Hänsyn ska tas till samhällsnyttan med hänsyn till bl a trafikfördelning och väglängder. LRF-korridoren ger en vägförlängning av ca 800 m för trafik som ska till Rimbo.

Norrtälje kommun anser att ÅVS för väg 280 kommer att kunna svara på en del frågor. Södra alternativet är mot kommunens vilja. Kommunen vill ej ta över vägarna som försvinner som allmänna vägar som kommunala vägar i föreslagen vägplan.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

Norra alternativet anser kommunen att det stimulerar Rimbo till utveckling med fler bostadsområden.

Vad som händer med befintlig väg 77 måste beskrivas i planbeskrivningen.

Trafikverket kan påkalla en anläggningsförrättning där en lantmäteriförrättning kan ta beslut om väghållarskap för befintlig väg 77.

Enligt ÅVS ska det vid år 2030 fortfarande gå ca 9000 f/d genom Rimbo.

Etapp 2

Kommunen vill gärna få ta del av skrivbordsutredningen. Åsa gör en vattenstämpel med "Arbetsmaterial" i dokumentet och skickar över det till kommunen.

Alla fastighetsägare som är berörda av LRF-korridoren har fått brev med information om geotekniska undersökningar och naturvärdesinventering.

PM 2 Skrivbordsutredningen levereras till Trafikverket i slutet av oktober. Därefter ska Trafikverket stämma av internt för att bestämma hur man går vidare i vägplanen. Beslut förväntas under 2018 vilket medför att konsulten kan gå igång med arbetena i början av 2019. Ingen ny ÅVS planeras.

2. Genomgång av illustrationskartorna för etapp 1

Genomgång av illustrationskartorna för etapp 1 där ÅF beskriver alla åtgärder.

Tillfällig nyttjanderätt finns markerat för bl a upplag och förbifarter. Det måste redovisas på plankartorna som ingår i skede "Granskningshandling".

De grönmarkerade fastigheterna på illustrationskartorna är de fastigheter som är bullerberörda och erbjuds skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder för buller kan vara fasadnära åtgärder så som fönsterbyte, tilläggsisolering och skyddad uteplats eller vägnära åtgärder så som bullerskyddsskärmar.

Vid sektion 0/900 – 1/600 är det tillfällig nyttjanderätt på grund av att det behövs omledning då väg 77 ska profiljusteras.

Fornlämning finns vid 2/100. Före fornlämningen förskjuts vägen norrut och en profiljustering görs. Här vill boende att vägen förskjuts söderut men då påverkas fornlämningen.

Vid 2/500 finns en trädmiljö som är högt värderad och förbi den förskjuts vägen söderut. Vägsträckningen anpassas till kulturmiljön och utblickar över landskapet.

Vid Västra Rickeby stängs anslutningen då vägsamfälligheten egentligen har en annan utfart som de ska använda öster om den anslutning de nu nyttjar. Den väg de ska använda är inte riktigt ihopkopplad ännu.

Åkeranslutningarnas radier och lutning mot väg 77 justeras för att få en bättre standard.

Fråga: Breddad vägren varför finns inte det med på ritning 1-6?

Bullerskärm föreslås på sträckan ca km 3/650 – 3/900.

Anslutningen av väg 1063 vid sektion km ca 3/900 har en brant anslutning mot väg 77. Åtgärder görs för att tillförsäkra ett vilplan.

Sidoförskjutning föreslås vid infarten till Gottröra där hastigheten föreslås blir 60 km/tim. Genom hela Gottröra föreslås gång- och cykelbana på vägen norra sida.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

Dialog förs med Ingo (bensinstationen) för att klara logistiken och det faktum att de måste lägga om sina tankar senast år 2022.

Ingen pendlarparkering är föreslagen. Trafikverket kan tänka sig att bygga en pendlarparkering om Norrtälje kommun är huvudman samt bekostar byggnationen. Förslag på ytor för pendlarparkering är Gottröra 5:4 eller direkt väster om Ingo och väg 930.

Fråga: Vad har Trafikverket för motiv till att inte drifva pendlarparkeringen? Åker man bil hela vägen så är det okej men när det blir pendlarparkering så ska Norrtälje kommun ta hand om den ytan. Det verkar inte riktigt rätt.

Svar: Åsa tar med sig frågan och stämmer av internt på Trafikverket. Återkommer till Norrtälje kommun.

Fråga: Är det 2+1 vid omkörningar?

Svar: Nej det är bara 1+1. Det vi försöker tillskapa är säkrare omkörningssträckor där vi bl a siktröjer.

Trafikverket försöker tillskapa längre sträckor med mitträffling för att höja säkerheten på väg 77.

Vid ca 5/780 vill man gärna ha ett C-vägsbäl. Dock är trafikströmmarna inte tillräckligt stora för en sådan korsningstyp.

Förslag att höja profilen på väg 77 vid anslutningen av väg 1064 vid km ca 6/040.

Vid Metsjön föreslås bullerskyddsskärm på samma sträcka som befintligt bullerskydd.

Det finns ett par torp som har höga bullernivåer. För detta torp studeras flytt, inlösen och ingen åtgärd alls.

Anslutningen av väg 1067 profiljusteras och väg 77 förskjuts söderut. Denna åtgärd påverkar fikets parkering som finns längs väg 1067.

Fråga: Hur hanteras vägdagvattnet förbi Metsjön?

Svar: På stora delar av sträckan jobbar vi med öppna beväxta vägdiken som fördröjer och renar vägdagvattnet. Innan vägdagvattnet släpps vidare till recipient görs diket större och en vall anläggs för att kunna fördröja ytterligare.

Metsjön har en intressant algflora.

Vid en fastighet finns en trädrad (träd från olika släktgårdar) som kan påverkas.

Vid pennan.

Linda Åhlén, ÅF Infrastructure AB

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)
Åhlén Linda, ÅF

Dokumentdatum
2019-01-16

Version
0.1

Ärendenummer
TRV 2014/96335

Samråd med Norrtälje kommun – väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa

Datum för mötet: 2019-01-16

Plats: Långsjöskolan, Rimbo

Närvarande:

Åsa Eriksson, projektledare Trafikverket
Maria Strähle, projektingenjör Trafikverket
Linda Åhlén, uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
Hans Forsberg, Teknikansvarig Väg ÅF Infrastructure AB
Nicklas Persson, Vägprojektör ÅF Infrastructure AB
Erik Lestrade, planerare infrastruktur Norrtälje kommun
Peter Sartorius, planerare park och gata Norrtälje kommun

1. Information etapp 1

Trafikverket har mottagit yttranden på samrådshandlingen för etapp 1. Inkomna synpunkter arbetar Trafikverket med att besvara i samrådsredogörelsen. Innan Trafikverket kan gå ut med granskningshandlingen måste Länsstyrelsen (Lst) godkänna miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Planerad leverans till Lst är början av februari 2019.

Trafikverket redovisar vilka justeringar som är gjorda mellan samrådshandling och granskningshandling.

Tillfälle ges att yttra sig över granskningshandlingen troligen under mars/april 2019.

Kommunrepresentanterna anser att vägen är mycket trafikerad av tunga fordon, mer än vad en normal väg av detta slag är. Norrtälje kommun har svårt att förstå varför Trafikverket projekterar för en 1+1-väg med mitträffling och inte en 2+1-väg med mittseparering.

Åsa informerar att beslutet om val av trafiktekniskstandard tagits i tidigare skeden och att Trafikverket kommer att utveckla sitt svar i samrådsredogörelsen då kommunen inkommit med detta yttrande för samtliga etapper i samrådshandlingen.

Pendlarparkering på etapp 1 bygger gärna Trafikverket i entreprenaden om Norrtälje kommun bekostar den och ansvarar för driften i framtiden. Kommunrepresentanterna tar med sig frågan tillbaka till kommunen för ännu en dialog.

Kommunen berättar att man vill se över kollektivtrafiken för att få bättre koppling till Arlanda. Kommunen ska föra dialog med SL.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2019-01-29

Version
0.1

2. Information Etapp 2

Trafikverket arbetar med sitt beslutsunderlag gällande valet av korridor för etapp 2, lokaliseringsutredningskorridoren eller LRF-korridoren.

Kommunen undrar om det gjorts någon trafikanalys. Det finns en översiktlig analys.

Fråga: Var det så att LRF-korridoren blev längre?

Svar: Ja den blev ca 100 meter längre än lokaliseringsutredningskorridoren. Väglängden in till Rimbo blir 800 meter längre för LRF-korridoren än för lokaliseringsutredningskorridoren.

Beslut förväntas komma inom de närmaste 2 veckorna.

Kommunen önskar få beslutet skickat till sig samma dag som det offentliggörs och skickas till LRF.

3. Genomgång av illustrationskartorna för etapp 3

Etapp 3 startar i Salmunge då korridorsgränserna har blivit förskjutna på grund av LRF-korridorens utredning.

Väg 77 justerar i både plan och profil innan ny väg viker av från befintlig väg.

Ritning 1 – finns en höjd som jämnas ut.

Ritning 2 – Rätar ut vägen lite för att tillskapa säkrare omkörningsmöjligheter, rör sig om ca 7-800 meter lång sträcka för möjlig omkörning.

Ritning 3 – Kliver av från befintlig väg. Krönet innan planas ut för att få en bättre sikt och profil på väg 77.

Ritning 4 – Ny 3-vägs korsning med vänstersvängsficka in till Finsta. Banvallen används för gc-väg där man drar ner gc-vägen till Finstaån går den i nysträckning för att sedan ansluta till banvallen igen.

Hans och Nicklas visar vägmodellen på datorn för att på ett bättre sätt ge en förståelse över väganläggningen.

Förbi åsen söder om Finsta har väglinjen lagts för att undvika intrång och för att komma ifrån en stor skärning och undvika intrång i skyddsområdet.

Öster om åsen föreslås väg 985 stängas och endas vara öppen för gång- och cykeltrafik.

Gång- och cykeport föreslås där väg 985 korsar nu väg 77.

Finstavägen (985) föreslås stängs och ny anslutning föreslås ca 200 meter österut.

Justerar väg 982 för att anpassa mot den nya korsningen.

Fråga: Kan man inte lägga in en vägport där man har gc-porten på väg 985?

Svar: För att klara höjden i en vägport måste man höja vägbanken ca 2 meter vilket påverkar landskapsbildsskyddet för Finsta kyrka.

Vidare österut passeras ett biflöde till Husbyån där föreslås en bro med strandpassager för vilt.

En fastighet föreslås lösas in då väglinjen ligger genom bostaden.

Stockholmsvägen (väg 982) föreslås stänga där den korsar ny väg 77. Väg 982 föreslås delvis utgå ur allmänt underhåll och rivas. Förslag finns för väghållarskap.

Därefter följer vägen den södra delen av korridoren upp mot Penningby. Anslutningen av väg 982 vid 25/000 stängs och ny anslutning byggs vid 25/900. Busshållplatser flyttas. (Ritning 10) Anslutningen med bef väg 77 byggs om och rätas upp.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2019-01-29

Version
0.1

Efter att ny väg 77 ansluter till befintlig väg 77 föreslås inga åtgärder på väg. Förslaget är att säkra upp sidoområdet ex rensa bort fasta hinder eller sätta räcke förbi fasta hinder på delen fram till tpl Rösa.

Längs den sträckan föreslås upprustning av busshållplatser och alla anslutningar ses över. Ingen justering föreslås på vägbredden men sidoområde rensas för att öka trafiksäkerheten.

(Ritning 13) Förslag att bygga vändplats vid 27/850 för att komma in till norra sidan och använda som vändplats förexempelvis buss och skolbuss.

Delen över E18 – där tittar Trafikverket på en bro för gc-trafik parallellt med befintlig bro. GC-väg förlängs ner till väg 990. Anslutningen till östra hållplatsen har ritat med max lutning 2,5 % och trappa ner till busshållplatsen.

Åsa visar förslaget på indragning av väg från allmänt underhåll samt förändrat väghållarskap (se samrådshandling sid 61).

Enligt kommunen finns en överenskommelse mellan ledningen på Trafikverket region Stockholm och Norrtälje kommun att väghållarskaps frågan för vägplanen väg 77 inte skall diskuteras innan ÅVS:en för väg 280 är påbörjad.

Åsa känner inte till någon sådan överenskommelse, hon ber kommunen skicka över eventuella protokoll/minnesanteckningar från en sådan överenskommelse. Kommunens önskan är att inte ha några vägar utanför tätorten.

Fråga: Kommunen vill veta vad Trafikverket gör för de oskyddade trafikanterna. I tidiga skeden har det diskuterats om att göra om väg 77 mellan väg 1069 och väg 1070 till gc-väg. Det har även diskuterats ihopkoppling vid västra sidan om E18. Kommunen vill att Trafikverket ska göra djupare studier om målpunkter för gc-vägen och att de boende kommer ut till busshållplatser och att de kan ta sig till grannar på ett säkert sätt. Kommunen anser att Trafikverket ska använda den gamla vägen till att säkra upp för gc-trafikanterna. Lyft in det man har gjort i förstudierna gällande oskyddade trafikanter. Svar: Åsa svarar att det enligt gällande regelverket VGU har beslutats att denna vägtyp kan byggas med vägren 0,75 meter. Mellan vissa anslutningar och busshållplatser breddas vägrenarna upp till 1,3 meter.

Möte på orten för etapp 3 sker 16/1.

Sista dag för yttrande är 28/1.

Kommunen informerar att Trafikverket kommer få ett utkast från kommunen till den 28/1 men det kommer ett officiellt senare med underskrifter.

4. Övrigt

Norrtälje kommun har skapat sig en pott med ca 22 miljoner kr som vägföreningarna kan söka för att bygga och drifta cykelvägar i egen regi. Norrtälje kommun är nog först ut i landet med detta och anser att man tar Trafikverkets ansvar.

Kommunen har inte möjlighet att stött in med pengar för mer gc-väg längs denna sträcka.

Enligt kommunen är dessa de viktigaste frågorna är från mötet

- Återkoppling på 2+1, både skrivelse till vägdirektör och yttrande i samrådshandling
- GC-väg (vad är sagt och gjort i tidigare utredningar)

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)

Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum

2019-01-29

Version

0.1

- Överenskommelsen och kopplingen ÅVS 280 och väghållarskap.

Inför etapp 2 så förslås ett lika möte som för etapp 1 och 3.

Vid pennan.

Linda Åhlén, ÅF Infrastructure AB

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)
Åhlén Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-17

Version
0.1

Ärendenummer
TRV 2014/96335

Samrådsmöte på orten för vägplan – väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa, etapp 1 Uppsala länsgräns - Eknäs

Datum för mötet: 2018-10-02

Plats: Långsjöskolan, Rimbo

Föredragande:

Åsa Eriksson, projektledare Trafikverket
Viktor Fridh, markförhandling, Trafikverket
Joel Hedtorp, markförhandling, Trafikverket
Maja Modén, miljö, Trafikverket
Ulrika Burman, avgående uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
Linda Åhlén, tillträdande uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
Hans Forsberg, teknikansvarig väg, ÅF Infrastructure AB
Anders Dahllöv, teknikansvarig miljö, ÅF Infrastructure AB
Charlotte Friman, specialist buller & vibrationer, ÅF Infrastructure AB
Marie Holms, plansamordnare, ÅF Infrastructure AB

1. Öppnande av samrådsmötet

Projektledare Åsa Eriksson hälsar alla välkomna till detta mötet på orten som både är för samrådshandling väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa, etapp 1, Uppsala länsgräns – Eknäs och för miljökonsekvensbeskrivningen.

Åsa berättar att hon tagit över rollen som projektledare för detta projekt efter Christina Eklöf som har fått nya arbetsuppgifter inom Trafikverket.

2. Presentation av närvarande i projektet

De närvarande från Trafikverket och konsulten ÅF presenterades.

- Åsa Eriksson, projektledare Trafikverket
- Viktor Fridh, markförhandling, Trafikverket
- Joel Hedtorp, markförhandling, Trafikverket
- Maja Modén, miljö, Trafikverket
- Ulrika Burman, avgående uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
- Linda Åhlén, tillträdande uppdragsledare ÅF Infrastructure AB
- Hans Forsberg, teknikansvarig väg, ÅF Infrastructure AB
- Anders Dahllöv, teknikansvarig miljö, ÅF Infrastructure AB
- Charlotte Friman, specialist buller & vibrationer, ÅF Infrastructure AB
- Marie Holms, plansamordnare, ÅF Infrastructure AB

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

3. Bakgrund till projektet

Den 23 mars 2017 gav regeringen direktiv åt Länsstyrelsen att ta fram en ny Länsplan för perioden 2018–2029 med en planeringsram på 8 571 miljoner kronor. Trafikverket, tillsammans med olika remissinstanser, tar tillsammans fram en Länsplan för Stockholms län. Remissversionen (2017-08-30) av Länsplanen gäller för åren 2018-2029. I planen beskrivs de objekt som är tänkta att genomföras under åren.

Varför är projektet prioriterat?

- Väg 77 är ett riksintresse för kommunikation.
- Väg 77 är olycksdrabbad
- Väg 77 har låg vägstandard (vägens plan och profil)
- Hastigheten på väg 77 är låg (sett till vägkategorin)

Väg 77 är uppdelad i 3 delsträckor vilket innebär att 3 vägplaner ska tas fram.

4. Tidigare utredningar och inriktningsbeslut

Vägsträckan har varit föremål för ett flertal studier med sikte på att höja framkomligheten för alla trafikslag.

Det finns många fler tidigare utredningar än de som beskrivs på mötet.

- Förstudie från 2012 (från 2013 heter det Åtgärdsvalsstudie ÅVS). Syftet med förstudien var att den skulle utgöra underlag för det fortsatta arbetet med förbättring eller ombyggnad av väg 77.
- Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ togs fram 2015 och reviderades 2016. Den beskriver bland annat val av alternativ och då exempelvis alternativen genom Gottröra.
- Ställningstagande för val av lokalisering 2017-01-02. I ställningstagandet beskriver Trafikverket vilka val man utifrån Samrådshandlingen valt att gå vidare med, exempelvis valde Trafikverket alternativet att väg 77 ska gå genom Gottröra.

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 2015-10-27

Länsstyrelsen beslutade 2015-10-27 att projektet har betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som beskriver hur bl a natur- och kulturvärden och människor påverkas av planerade välgångar.

5. Formell hantering väglagen

För att ett vägprojekt ska komma till stånd krävs en formaliserad processgång.

Syftet med processen är att klart och tydligt kunna besvara frågorna OM, VAR, HUR och NÄR ett projekt blir av.

Hur lång tid denna process tar beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, årstider, budget, olika berörda åsikter osv.

Det kan röra sig om allt mellan 2 och 20 år.

På Trafikverket tas beslut om projektet ska dra igång och en beställning hamnar hos en projektledare på Trafikverket. Beställningen handlar om att ta fram en vägplan.

Det första vi tar fram är ett samrådsunderlag där man frågar länsstyrelsen om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. I detta projekt har Länsstyrelsen i Stockholms län svarat att projektet antas ha betydande miljöpåverkan.

Därefter ska en lokaliseringsutredning tas fram som beskriver olika alternativa dragningar.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

Nuvarande arbete med vägplan genomförs enligt en planeringsprocess som styrs av bestämmelser i väglagen. Vägprojektet är just nu i skede Vägplan och en samrådshandling har tagits fram (2018-09-18) för projektet. I samrådshandlingen redovisas ett förslag på hur väg 77 ska byggas om, vilka anslutningar som stängs, förslag på nya anslutningar m.m. I detta skede har allmänheten möjligheter att lämna synpunkter på förslaget i samrådshandlingen.

Samrådshandlingen finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Samrådstiden pågår fram till 11 oktober 2018. Därefter sammanställs de synpunkter och frågor som framkommit/inkommit under samrådstiden i en samrådsredogörelse. Trafikverket har ett ansvar att svara på de inkomna synpunkterna. I detta skede kan man lämna muntliga och skriftliga synpunkter.

MKB (Miljökonsekvensbeskrivning) tas fram efter samrådshandlingen. Länsstyrelsen ska godkänna MKB:n för att projektet ska kunna drivas vidare.

Därefter tas en granskningshandling fram och den ska kungöras och granskas. I detta skede går det bara att lämna skriftliga synpunkter. Efter kungörelse och granskning tas ett granskningsutlåtande fram där alla inkomna granskningssynpunkter redovisas och bemöts av Trafikverket. Under tiden för granskning är det viktigt att vara aktiv om man anser att redovisat förslag inte är bra. Granskningshandlingen inkl. granskningsutlåtandet skickas till länsstyrelsen för deras tillstyrkande av handlingen. Efter ett tillstyrkande tas en fastställelsehandling fram.

Innan något myndighetsbeslut tas måste alla som lämnat synpunkter få en chans att yttra sig ytterligare än en gång enligt förvaltningslagen. Det kommer då skickas ut ett brev till alla som lämnat synpunkter på granskningshandlingen och yttranden skickas till Trafikverket Juridik och Planprövning. Ungefär 6-9 månader tar det för Trafikverket att fatta sitt beslut. De tittar på att projektet har tagit hänsyn till alla inkomna yttranden på ett riktigt sätt och att förslaget ser bra ut.

Runt hösten 2020 kommer förhoppningsvis ett fastställelsebeslut från Trafikverket. I det skedet har man även möjlighet att överklaga och det går då till regeringen. Om ingen överklagat inkommit inom överklagandetiden träder beslutet i kraft och vägplanen vinner laga kraft.

Fråga: Gäller tidpunkterna för alla tre etapper?

Svar: Nej, tidpunkterna gäller bara för etapp 1. Alla tre vägplaner kommer att kunna byggas fristående från varandra.

Fråga: Kommer etapperna att gå hand i hand?

Svar: Tanken är så men det beror lite på vad som händer i de olika etapperna.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

5.1 Tidplan

Vägplanearbete pågår under 2017 – 2020. Kungörelse av vägplan (granskningshandling) planeras ske under våren 2019, fastställelse av vägplan planeras till 2020.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VÄGPLAN	X	X	X			
- Samrådshandling + möte	X					
- Kungörelse granskning		X				
- Planprovning		X	X			
- Fastställd vägplan			X			
(överklagan)						
MKB	X	X				
- Länsstyrelsens godkännande	x	x				
BYGGNATION			X	X	X	X
- Bygghandling			X	X		
- Upphandling			X	X		
- Byggnation				X	X	X

Tidplanen gäller under förutsättning att vägplanen inte blir överklagad.

6. Markförhandling

Förberedelser/Projektering

Vid planeringen av en väg kan vi behöva göra förberedande mätningar och undersökningar för till exempel arkeologi och markförhållanden i och intill den planerade sträckningen. Trafikverket och våra anlitade konsulter har rätt att få tillträde till fastigheter (34 § Väglagen) där vi behöver göra sådana undersökningar, men vi informerar alltid markägaren i förväg.

Det fastställda vägområdet för en väg är den mark som tas i anspråk med vägrätt. Det permanenta anspråket utgörs av vägkroppen, diken, slänter och dess anordningar (t.ex. bullerskyddskärmar, räcken, vägmarkeringar och belysning).

Tillfälligt anspråk – mark som ligger utanför vägområdet men som behövs under byggtiden t.ex. för upplag, etablering för entreprenören som ska bygga eller för omledningsvägar.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

7. Presentation av vägförslaget

7.1 Nyttan med projekt väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa

- Viktig koppling mellan E4, Arlanda och E18
- Förbättrad framkomlighet för alla trafikanter
- Ökad tillgänglighet för alla trafikanter
- Trafiksäkrare för alla trafikanter
- Bättre gång- och cykelmöjligheter
- Minskad påverkan på boendemiljöer

7.2 Förutsättningar för utredning och projektering av vägplan

ÅF som konsult måste bl. a. förhålla sig till följande vid projektering av väg 77:

- Projektets ändamål (nyttan) och funktionskrav
- Tekniska krav – VGU (Vägar och gators utformning) och andra tekniska styrdokument
- Väglagen – markintrånget ska vara så litet som möjligt.
- Miljöbalken och kulturmiljölagen – vägen ska ge en så liten negativ inverkan som möjligt.
- Robust och driftsäker anläggning – vägen ska fungera att drifta så att vägen inte är farlig för de som arbetar på/vid sidan om vägen.
- Kostnadseffektiv vid byggande och drift

7.3 Presentation av vägförslaget

Trafikmätningar på väg 77 och anslutande vägnät har genomförts 2012 (anslutande vägar) och 2014 (väg 77). Den nya vägen ska dimensioneras för en ökad trafik enligt bestämda modeller. Trafiken har räknats upp trafiken till år 2040. Det är den trafikmängd som den nya vägen ska kunna trafikeras av.

Utifrån de styrande dokument (bl. a. VGU) som finns behöver väg 77 rätas upp på vissa ställen, justeras i höjd (profiljustering) och vägen behöver breddas. Väg 77 föreslås breddas upp till 8 meter inklusive vägrenar på 0,75 meter. Ett antal typsektioner redovisas. Dessa visar bland annat hur vägen är indelad i körbana, vägren och säkerhetszon (område på sidan om vägen) som är 7 meter från vägkant för hastighet 80 km/tim. Inom säkerhetszonen får inga fasta hinder förekomma.

ÅF visar en vägmodell där mötesdeltagarna bli guidade längs sträckan.

Väg 77 föreslås få en hastighet av 80 km/tim förutom genom Gottröra där hastigheten sänks till 60 km/tim. För att få fordonstrafiken att sänka hastigheten föreslås en sidoförskjutning.

Fråga: Varför ska de fyra fastigheterna i västra Gottröra få sina fastighetsanslutningar stängda och ny anslutning norr om husen? Vem ska använda gc-vägen?

Svar: Tanken är att gc-vägen ska nyttjas av alla och att även oskyddade trafikanter längs hela sträckan ska ta sig fram. Det är även för att en bullerskyddsskärm ska kunna sättas upp.

Fråga: Det behöver vara öppning i bullerskyddsskärmen för fastigheterna i Gottröra om man ska kunna nyttja gång- och cykelbanan. Hur funkar det?

Svar: Det kan man lösa genom att göra dörröppningar/grindar i bullerskyddsskärmen.

Efter ca 1 km från länsgränsen måste väg 77 sänkas för att klara utformningskraven för vägar med en hastighet på 80 km/tim.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

När man kommer fram till Västra Rickeby går väg 77 lite norrut för att sedan sicksacka fram mellan norra och södra sidan av befintlig väg. Detta görs bland annat för att klara värdeområden (t.ex. fornlämningar) och fastigheter.

När väg 77 kommer in i Gottröra blir det en vägbreddning söderut (ca en vägbredd).

Fråga: Hur mycket högre ligger ny vägbanan mot befintlig strax innan Gottröra jämfört med idag?

Svar: Vid vattendraget är vägen ca 1 meter högre jämfört med idag.

Fråga: Har man tänkt på att bygga cirkulationsplatser i början och slutet i Gottröra?

Svar: Trafikmängderna på väg 77 och anslutande vägar är inte tillräckligt höga för att en cirkulationsplats ska vara bra. I en cirkulationsplats bör trafikströmmarna in i cirkulationsplatsen vara jämna från alla anslutande vägar för att den ska fungera på bästa sätt.

På delen förbi Johannesbergs slott justeras väg 77 nedåt i höjddled och flyttas lite åt söder. Därefter görs det justeringar av höjden i väg 77 för att få en jämnare väg på den del där det finns fartkameror idag.

Förbi Metsjön flyttas vägen norrut för att komma ifrån fastigheterna med ungefär samma höjdnivå som befintlig väg har idag.

7.4 Miljö i projektet

I vägplanen hanteras väganläggningens miljökonsekvenser under både bygg- och driftskede. Detta redovisas översiktligt i planbeskrivningen och senare i den MKB som ska upprättas.

Det som är bifogat denna samrådshandling för MKB är en innehållsförteckning och ett avgränsningskapitel. MKB tas nu fram och inom ca en månad ska den levereras till länsstyrelsen för godkännande. Trafikverket gör ett antal utredningar för att de ska få reda på vilka värden som finns längs vägen. Därefter anpassas vägen där det går och utredningarna ger underlag till vilka skyddsåtgärder som kan bli aktuella.

Viktiga miljöaspekter i projektet

- Boendemiljön – många som bor nära vägen och är bullerstörda.
- Naturvärden och barriäreffekter för djurlivet
- Kulturmiljö
- Landskapsbild – Vid Gottröra finns ett skydd för landskapsbilden. Där kommer det att behövas sökas tillstånd för att påverka det.
- Påverkan på yt- och grundvatten
- Påverkan på jord- och skogsbruket
- Rekreation och friluftsliv

Ett stort riksintresse runt Gottröra – handlar bl. a. om miljön runt kyrkan. Riksintressen redovisas på karta i presentationen.

Det har utretts vilka kulturvärden som finns längs sträckan och vart det kan tänkas finnas fornlämningar som inte hittats. Det ska göras en arkeologisk utredning (etapp 2).

Utpökade kulturmiljöer i form av fornminnesobjekt och kommunala kulturmiljöintressen redovisas på karta i presentationen.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

Vilka naturvärden finns som finns längs föreslagen sträckning och hur kan de påverkas ska beskrivas. En naturvärdesinventering (NVI) har genomförts i tidigare skede. Den beskriver bland annat värdefulla träd och andra värdefulla naturområden. Detta ska också beskrivas i MKB:n och hur vägen påverkar de intressena.

MKB:n ska även beskriva på hur djurlivet påverkas av vägen. Vägen blir en barriär och den bästa lösningen för att minimera viltolyckorna är att sätta viltstängsel. Detta blir problematiskt på denna sträcka då det är många fastigheter där det behöver vara öppningar i viltstängslet. Trafikverket har tagit beslut att det inte är aktuellt med viltstängsel i denna etapp. Det man kan göra är mindre viltpassager i form av trummor under vägen.

Fråga: Innebär de mindre viltpassagerna att det blir det små tunnlar?

Svar: Ja, det är små trummor under vägen.

Trafiken ska inte förorena yt- eller grundvatten. Vägen korsar i väster Holmbroån som har fastställda miljö kvalitetsnormer.

Metsjön i öster är klassad som värdefull sjö.

Synpunkt: Metsjön innehåller även djur och är klassat som dricksvatten.

Vägdagvattnet planeras att renas i öppna gräsklädda diken. Skillnaden mot idag är att diken blir bredare och slänterna flackare. Det innebär att vattnet får större yta att renas och infiltreras genom.

Inga grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden finns längs etapp 1. Däremot finns det ett antal enskilda vattentäkter längs sträckan. Det är viktigt att hålla reda på brunnarna i byggskedet så dessa inte påverkas. Brunnsinventeringen är genomförd och resultatet håller på att digitaliseras.

7.5 Buller och vibrationer

Riktvärden för vägtrafikbuller gäller för väsentlig ombyggnad av väg, vilket detta projekt utgör. Det finns olika värden som Trafikverket måste förhålla sig till.

Riksdag och regering har i proposition 1996/97:53 angett riktvärden för trafikbuller.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad

Medelljudnivån (en viss mättid och medelljudet under den tiden)

Maxnivån (den högsta nivå som uppkommer under en viss tid)

Bullerberäkningar enligt fastställd metod har genomförts för vägplanens sträcka. Beräkningar har utförts för nuläge, nollalternativet (dagens utformning), vägplanens förslag utan bullerskyddsskärmar samt vägplanens förslag med bullerskyddsskärmar. För nollalternativ och vägplanens förslag bygger beräkningar på den trafik som beräknas finnas på vägen år 2040.

Fråga: Vad har ni baserat bullerberäkningarna på för hastighet? På den hastighet som hålls av bilisterna idag och som kommer öka med en bättre väg eller på den hastighet som står på skyltarna?

Svar: Bullerberäkningarna är baserade på den hastighet som kommer gälla år 2040, dvs 80 km/tim. Beräkningarna är gjorda enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

Trafikverket utreder vilka skyddsåtgärder som krävs för att uppfylla riktvärdena. Hänsyn måste tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt samt vilken effekt en föreslagen bullerskyddsåtgärd kan förväntas ge. En kostsam vägnära bullerskyddsåtgärd med låg effekt är ofta inte en ekonomiskt rimlig åtgärd

Topografin mellan hus och väg avgör om det är möjligt att hitta vägnära åtgärder som ger god effekt. Vad som är ekonomiskt rimligt bestäms av åtgärdens effekt kontra kostnaden för åtgärden.

I det fall ljudnivån vid uteplats bedöms vara svår att dämpa med avskärmande åtgärder vid vägkant eller tomtgräns kan en lokal skärmåtgärd vid uteplats inom en fastighet föreslås som åtgärd. Eventuella åtgärder måste utformas i detalj i samarbete med respektive fastighetsägare i kommande skeden

Bullerskyddsskärm är samhällsekonomiskt rimligt att uppföra om det är flera bostadshus som skyddas av skärmen eller om ett bostadshus exponeras för mycket höga ljudnivåer, det vill säga ligger väldigt nära vägen.

I samrådshandlingen föreslås två bullerskyddsskärmar på etapp 1, i Gottröra och vid Metsjön. Övriga fastigheter som är bullerstörda kan erbjudas fastighetsnära åtgärder t. ex. fönsteråtgärder, lokalt bullerskydd för uteplats. Samråd kommer ske mellan fastighetsägare och Trafikverket om vilka åtgärder som kan bli aktuella.

7.6 Byggskede

Byggtid ca 2 år.

Nedsatt hastighet, begränsad framkomlighet, tillfälliga förbifarter.

Där endast ett körfält kan hållas öppet kan det ske med signaler och/eller lots.

Byggtrafiken kan ge ökade bullernivåer och vibrationer.

Bygget kan ge upphov till damm.

Olägenheterna begränsas inom rimliga nivåer för att vägen ska kunna byggas och att det ska vara rimligt att bo längs vägen och trafikera vägen.

7.7 Huvudsakliga konsekvenser

Konsekvenser:

- Markintrång längs hela vägsträckan.
- Intrång sker i några värdeområden (kulturmiljö, naturmiljö, tomtmark).
- Bullernivåerna ökar med ökad trafik och ökad hastighet.
- Bostäder som beräknas utsättas för buller över gällande riktvärden erbjuds vid behov skyddsåtgärder.

7.8 Måluppfyllelse

- En mer tillförlitlig och säkrare väg (sikt, linjeföring, sidoområden).
- Mer utrymme för biltrafiken och oskyddade trafikanter.
- Mer tillgängliga och säkra busshållplatser.
- De mest bullerutsatta bostäderna erbjuds bullerskyddsåtgärder.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Åhlén, Linda, ÅF

Dokumentdatum
2018-10-02

Version
0.1

8. Frågor och synpunkter

Frågor: Kommer presentationen att finnas tillgänglig på webben?

Svar: Ja, den kommer att läggas upp på Trafikverkets hemsida.

Frågor: Kommer det att sättas upp fler fartkameror eftersom vägen blir bredare och får bättre linjeföring?

Svar: Fartkameror styrs av ett nationellt projekt. Projektet för väg 77 för en dialog om kamerorna med det nationella projektet.

Frågor: Hur ska man ta sig över vägen vid busshållplatserna när det blir 80 km/tim?

Svar: Korsande av väg 77 sker genom samförstånd mellan trafikanterna och det är viktigt att se sig noga för. Det går inte att bygga passager vid varje hållplats, då blir det inte en framkomlig väg.

Fråga: Kan man bredda vägrenen från 0,75 m till 1 meter för att oskyddade trafikanterna säkrare ska kunna gå på vägen när det kommer många lastbilar efter varandra.

Svar: Allt som byggs sker med skattepengar. Att det blir 0,75 m är enligt regelverket för att det ska gå att cykla på vägrenen. Det går inte att göra avsteg från det i detta projekt.

Fråga: Varför görs inte alla korsningar med vänstersvängsfält?

Svar: Korsningsutformningen är baserad på antal fordon i korsningspunkten. Det innebär att alla korsningar inte har tillräckligt med trafik för att erhålla korsningstypen med vänstersvängsfält.

Fråga: Projektledarbyten och konsultbyten – är det sista svängen?

Svar: Det kan Trafikverket inte svara på.

Fråga: Varför sätts inte det inte upp viltstängsel eftersom det kan sättas på andra sträckor som är mindre trafikerade?

Svar: Viltstängsel ska sättas upp där de fungerar väl, särskilt i skogspartier. Att sätta upp viltstängsel på korta sträckor flyttar bara vart viltet korsar vägen. För småvilt kommer säkra passager i form av tunnlar under vägen att anläggas

F: Varför tas det inte mer hänsyn till jordbruksmaskiner med stor bredd vid utformningen av vägen?

Svar: Vi bygger för skattemedel och kan inte dimensionera för jordbruksmaskiner. Vi undviker vägräcken för att kunna öka framkomligheten och där det behövs sätts de i slänten.

Fråga: Varför stängs inte fler utfarter och samlas ihop till en utfart?

Svar: Det kommer endast ske på ett ställe, i Gottröra, då det annars skulle kräva ett parallellt vägnät, vilket inte är befogat. Vi har säkerställt att de anslutningar som blir kvar har fullgod sikt, lutning och utrymme för svängande fordon.

Synpunkt: En helg i juni samlas många motorcyklister och många av dem kör för fort.

Svar: Hastighetsöverträdelser är en polisiär fråga.

Vid protokollet:

Linda Åhlén, ÅF Infrastructure AB



**NORRTÄLJE
KOMMUN**

2017-12-11

NORRTÄLJE KOMMUNSTYRELSE	
2018-01-23	
Dokument 18-83	Örtipsarbetsdel 310

Robert Örtegren
Trafikdirektör
Länsstyrelsen i Stockholms län

Helena Sundberg
Regionchef
Trafikverket i Stockholms län

Kompletterande skrivelse gällande riksväg 77 med anledning av projektets nya förutsättningar att vägen ska byggas söder om Rimbo

När riksväg 77 tillkom som ett objekt i länsplanen var utgångspunkten att befintlig väg skulle byggas om från 70 km/tim till 80 km/tim. Trafikverket skulle tillämpa steg-3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen i så stor utsträckning som möjligt. Trafikverket beslutade i januari 2017 att dessa projektmål inte var möjliga att uppnå på befintlig väg utan beslutade att riksväg 77 till största delen ska byggas i ett helt nytt läge söder om Långsjön, Rimbo och Finsta. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Norrtälje kommun anser att länsplanens budget måste uppdateras utifrån dessa nya förutsättningar och att det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim.

Norrtälje kommun har anlitat utomstående vägexpertis från WSP för att granska projektets material och den dialog som först mellan Trafikverket och Norrtälje kommun om vägens standard och mål hastighet. Av granskningen framgår att de svåra olyckstyperna kommer att minska med hela 44% i ett 2+1 utförande än med 1+1 körfält vilket är i linje med *Nollvisionen*, att 90% av vägens linjeföring håller för 100 km/tim, att liknade vägar i landet med stor andel tung trafik byggs om till mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim, samt att skillnaden i restidskostnad uppgår till 660 Mkr i ett 2+1 utförande än i ett 1+1 utförande över vägens kalkylperiod.

Trafiksäkerhet - 2+1 väg följer Nollvisionen

Riksväg 77 är mer än dubbelt så olyckdrabbad än motsvarande vägar i landet. Att bygga om vägen till 8,5 meter bred väg i ett 1+1 utförande kommer att minska antalet olyckor rejält, vilket är positivt. Den totala olycksfrekvensen kommer att minska med 85%. Däremot minskas inte antalet olyckor som leder till dödade och svårt skadade i samma frekvens som vägar i 2+1 utförande med mitträcke. Om vägen byggs i 2+1 utförande i 100 km/tim kommer den totala olycksfrekvensen att minska med 90%.

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



Enligt VTI kommer olyckor med dödade och svårt skadade att minska med hela 44% om vägen byggs med 2+1 körfält i 100 km/tim istället för med 1+1 körfält i 80 km/tim¹. Att komma åt just de svåra olyckstyperna är också i linje med riksdagens mål *Nollvisionen* att minska antalet svårt skadade och döda och prioritera ned åtgärder som snarare enbart minskar antalet olyckor med lindrigare skadeföljd.

Riksväg 77 är riksintresseklassad på grund av näringslivets transporter till och från Kapellskär mot Uppsala och Mälardalsregionen. Idag är andelen tung trafik 13% och andelen kommer att öka till 19% år 2030. De internationella transporterna sker till 95% med EU-semitrailerekipage med kort dragbil. Dessa EU-ekipage är extremt halkkänsliga² och en rad olyckor har skett de senaste åren när ekipagen fått "fällkniv" och hejdlöst kanat på vägen över på mötande körfält på vinterväglag. För trafiksäkerheten har planerad mitträffling en god förebyggande verkan på smala vägar men mindre effekt på 8-10 meter breda vägar och ingen effekt alls på tunga transporter som råkar ut för halka. Även den enklare typen av vajerräcke N2 står inte emot dessa fordon. Detta påkallar att vägar med högt antal EU-tradare förses med mittbarriär med en krockkapacitetsklass som klarar av att fånga upp EU-tradare, oavsett om vägen har hastighetsbegränsningen 80 km/tim eller 100 km/tim.

För att en mittbarriär ska ha rimliga odds att fånga upp tunga fordon krävs minst ett vajerräcke av typen H2. Vajerräcken av denna typ klarar av att fånga upp fordonen i olastat tillstånd om 15 ton. För att öka oddsen ytterligare krävs ett vajerräcke av typen H4B som klarar av fullastat tillstånd om 40 ton men är också en väldigt kostnadsdrivande åtgärd. Oavsett räckesalternativ är kostnadsskillnaden mellan vägutformningsalternativen 1+1 körfält i 80 km/tim och 2+1 körfält i 100 km/tim avsevärt lägre än vad Trafikverket tidigare trott. Planerad mitträffling kommer sannolikhet vålla buller och vibration snarare än att förebygga trafikolyckor.

Linjeföring - 90% av sträckan håller för 100 km/tim

Trafikverket hävdar att linjeföringen inte håller för 100 km/tim. Norrtälje kommun vill påpeka att projektet än så länge är på korridorstadiet och alla möjligheter finns fortfarande att anpassa linjeföringen inom korridoren för 100 km/tim. Inom korridoren har däremot Trafikverket gjort en provtagning av vägens linjeföring, främst för att undersöka markförhållanden och topografi. Hela 90% av denna linjeföring håller för 100 km/tim med de krav

¹ VTI Rapport 790 (2013) *Säker framkomlighet – sammanfattande resultat* (Hämtad den: 2017-12-10) <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670675/FULLTEXT01.pdf>

² Granlund & Thomson (2014) *Traffic Safety Risks with EU Tractor-Semitrailer Rigs on Slippery Roads* (Hämtad den: 2017-12-10) <https://www.slideshare.net/JohanGranlund/hvtt14-traffic-safety-risks-with-eu-tractorsemitrailer-rigs-on-slippery-roads>



som gäller för horisontalradier enligt Trafikverkets skrift *Vägar och gators utformning, VGU*.

Trafikverkets projekt *Utvärdering av nya hastighetsgränser* fann att medelhastigheten på mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim är ca 87 km/tim medan medelhastigheten på smala vägar med 1+1 körfält och 80 km/tim är ca 85 km/tim. Denna överhastighet tar ut sitt pris genom att verka för den förhöjda olycksfrekvensen på denna vägtyp. Den tunga trafiken är begränsad att köra i 80 km/tim och personbilarnas medelhastighet är snarare högre än 85 km/tim.

Bilkörning är generellt långt ifrån en stressfri syssla. Den är en av de farligaste sysslor man kan ägna sig åt. Exempelvis är lastbilschaufförer ett av Sveriges dödligaste yrken och där en hög andel av sjukfrånvaron och dödsfall kommer från trafikolyckor. Mötesfri 2+1 väg anses av många generellt ge sänkt stress, inte minst tack vare ökad framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet. Kritik mot 2+1 vägar finns också och handlar i många fall om olyckstillbud i samband med att vävningssträckan där omkörningsfältet upphör, optisk stress från flimrande strålkastarsken genom vajerräcke m.m. Vanlig landsväg med 1+1 körfält anses dock betydligt mer stressframkallande. En av de värsta upplevelserna utöver frontalkollision är naturligtvis när mötande fordon gör livsfarliga omkörningar eller av annan anledning kommer över i mötande körfält. Den låga framkomligheten kan ge hög grundstress.

Den tunga lastbilstrafiken får enligt ovan inte körare fortare än 80 km/tim oavsett de två vägtyperna. Mötesfri väg i 100 km/tim med omkörningsfält ger trots detta stora fördelar för den tunga trafiken vars stress minskar med ett minskat omkörningsbehov och där det inte finns risk för frontalkollisioner på grund av detta. Färjornas ankomster och de därtill periodvisa karavanerna av tunga lastbilar talar om att det finns ett intensivt omkörningsbehov på sträckan. Vägar utan denna transittrafik är inte lika olycksdrabbade.

Liknade vägar byggs om till 100 km/tim

Riksväg 77 har också en viktig funktion för den långväga personbilstrafiken. Vid byggnation av vägar i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga persontrafik, dit riksväg 77 tillhör, är målstandard normalt mötesfri väg i 100 km/tim. Ett konkret exempel på liknade vägar som planeras att byggas om till mötesfri väg i 100 km/tim är riksväg 61 Fagerås - Riksgränsen.

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.

Skillnaden i restidskostnad mellan vägtyperna är i storleksordningen 11 Mkr/år och stiger ju mer trafiken i framtiden ökar. Under väginvesteringens kalkylperiod på 60 år skiljer det alltså mer än 660 Mkr i restidskostnad mellan 80 km/tim och 100 km/tim.

Med anledning av de nya förutsättningar som föreligger i detta projekt anser Norrtälje kommun att länsplanens budget måste uppdateras. Norrtälje kommun menar att det inte kan vara samhällsekonomisk rätt att bygga så pass stor andel helt ny väg på jungfrulig mark och inte uppdatera projektets målstandard till mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim. Inte minst finns markant större trafiksäkerhöjande effekter av att bygga mötesfritt med 2+1 körfält än med 1+1 körfält, särskilt med så stor andel tung trafik.

NORRTÄLJE KOMMUN

Ulrika Falk
Kommunstyrelsen ordförande

Ulla-Marie Hellenberg
Kommundirektör



Kommunstyrelsen

§ 160

Dnr 2018-001502 171

Yttrande gällande samrådsförslag för ombyggnad av väg 77

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna kommunstyrelsekontorets förslag till yttrande som sitt eget och överlämnar det till Trafikverket.

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket beslutade 2017 att en ny riksväg 77 mellan länsgränsen och Trafikplats Rösa ska byggas söder om Rimbo och söder om Finsta. Från Alhamrakorsningen och västerut mot länsgränsen ligger vägen kvar i befintligt läge. Vägen föreslås utformas med 8,5 meter körbana och 0,75 meter vägren dit oskyddade trafikanter är hänvisade. Vägen föreslås utföras med 1+1 körfält med referenshastigheten 80 km/tim.

Norrtälje kommun anser att en riksintresseklassad väg ska vara utformad för att tillåta hastigheter som överensstämmer med vägens status. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Av de sträckor där vägen ändå ligger kvar i befintligt läge krävs ändå att vägen byggs upp som helt ny precis bredvid befintlig väg. När i stort sett hela sträckan därmed måste byggas från grunden anser Norrtälje kommun att Trafikverket kräver att länsplanens budget måste utökas. Det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim. Det finns dessutom flera trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att bygga mötesfri 2+1 körfält än med 1+1 körfält.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsekontorets tjänsteutlåtande den 8 oktober 2018

Yttrande gällande samrådsförslag för ombyggnad av väg 77 delen Uppsala Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län

Norrtälje kommuns granskning av samrådsförslag för ombyggnad av väg 77 delen Uppsala Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län

Beslutet ska skickas till

Trafikverket



Kommunstyrelsen

Förvaltningsdirektör
Avdelningschef
Infrastrukturplanerare

**NORRTÄLJE
KOMMUN****TJÄNSTEUTLÅTANDE**Datum
2018-10-08Diarienummer
18-1502Handläggare: Erik L'Estrade
Titel: Infrastrukturplanerare
E-post: erik.lestrade@norrtalje.seTill
Kommunstyrelsen**Yttrande gällande samrådsförslag för ombyggnad av väg 77 delen
Uppsala Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län****Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna kommunstyrelsekontorets förslag till yttrande som sitt eget och överlämnar det till Trafikverket

Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

Trafikverket beslutade 2017 att en ny riksväg 77 mellan länsgränsen och Trafikplats Rösa ska byggas söder om Rimbo och söder om Finsta. Från Alhamrakorsningen och västerut mot länsgränsen ligger vägen kvar i befintligt läge. Vägen föreslås utformas med 8,5 meter körbana och 0,75 meter vägren dit oskyddade trafikanter är hänvisade. Vägen föreslås utföras med 1+1 körfält med referenshastigheten 80 km/tim.

Norrtälje kommun anser att en riksintresseklassad väg ska vara utformad för att tillåta hastigheter som överensstämmer med vägens status. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Av de sträckor där vägen ändå ligger kvar i befintligt läge krävs ändå att vägen byggs upp som helt ny precis bredvid befintlig väg. När i stort sett hela sträckan därmed måste byggas från grunden anser Norrtälje kommun att Trafikverket kräver att länsplanens budget måste utökas. Det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim. Det finns dessutom flera trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att bygga mötesfri 2+1 körfält än med 1+1 körfält.

Bakgrund

En ombyggnad av riksväg 77 har diskuterats länge. En första förstudie och vägutredning för sträckan gjordes av dåvarande Vägverket mellan 1996-1998. Sedan dess har flera delsträckor studerats i olika utredningar. I kommunens fördjupade översiktsplan för Rimbo samhälle från 2010 har kommunen föreslagit lösningar för riksväg 77 vilka till stora delar beaktades i förstudien som var klar 2013.

Under sommaren 2013 tog Trafikverket ett ställningstagande om projektets framtid. I ställningstagandet gavs direktiv om att projektet i första hand ska utgå från steg-3 åtgärder utmed befintligt väg och att referenshastigheten ska vara 80 km/tim. Under 2014 tog Trafikverket fram en lokaliseringsstudie som studerade flera olika lokaliseringar söder och norr om Rimbo samt Finsta. Trafikverket beslutade 2017 att ny väg ska byggas söder om Rimbo och söder om Finsta. Från Alhamrakorsningen och västerut mot länsgränsen ligger vägen kvar i befintligt läge.



Trafikverket tar nu fram vägplan för hela sträckan. Vägplanerna har delats in i tre etapper varav detta är etappen länsgränsen – Eknäs. De övriga etapperna är Eknäs – Salmunge (söder om Rimbo) och Salmunge – Trafikplats Rösa (söder om Finsta). För etapp Eknäs – Salmunge (söder om Rimbo) pågår ytterligare utredning för att studera om vägen kan flyttas ytterligare söderut. Vägen föreslås utformas med 8,5 meter körbana och 0,75 meter vägren dit oskyddade trafikanter är hänvisade. Vägen föreslås utföras med 1+1 körfält med referenshastigheten 80 km/tim.

Lokaliseringsstudien hanterade inte länsväg 280 som är prioriterad i FÖP Rimbo. Efter att Trafikverket meddelat sitt ställningstagande 2017 har kommunen och Trafikverket kommit överens om att påbörja en Åtgärdsvalsstudie för väg 280. Arbetet med åtgärdsvalsstudien kommer att starta under hösten 2018.

Samberedning

Ärendet har samberetts mellan Planavdelningen och Gatu- och parkavdelningen

Beskrivning av ärendet

Norrtälje kommun anser att en riksintresseklassad väg ska vara utformad för att tillåta hastigheter som överensstämmer med vägens status. Riksväg 77 ska till största delen byggas i ett helt nytt läge söder om Långsjön, Rimbo och Finsta. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Av de sträckor där vägen ändå ligger kvar i befintligt läge krävs ändå att vägen byggs upp som helt ny precis bredvid befintlig väg. När i stort sett hela sträckan därmed måste byggas från grunden anser Norrtälje kommun att Trafikverket kräver att länsplanens budget måste utökas. Det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim. Det finns dessutom flera trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att bygga mötesfri 2+1 körfält än med 1+1 körfält.

Trafikverket föreslår att vägen utformas med 8,5 meter bred körbana och 0,75 meter vägren. Norrtälje kommun är förslaget är en alldeles för defensiv hållning gentemot oskyddade trafikanter som fortsatt kommer få utstå en otrygg och stressande trafikmiljö. Norrtälje kommun anser att Trafikverket måste göra en djupare behovsanalys för gång- och cykelstråk. Åtgärder måste anpassas efter platsspecifika förutsättningar och efter vilken typ av biltrafik som blir kvar på befintligt väg. Behovsanalysen behöver beskriva åtgärder för det längre resebehovet samt åtgärder som löser människors behov av dagligt resande till hållplatser, grannar och närmsta tätorter där service finns.

Norrtälje kommun delar inte Trafikverkets uppfattning om att iordningsställa banvallen är en tillräcklig åtgärd. Banvallen används som rekreationsstråk och kommunen menar att den även i fortsättningen kommer ha samma funktion. Det finns inga boende utmed banvallen och åtgärder på denna löser därmed inte boendes dagliga resebehov och möjlighet till en trafiksäker miljö. Norrtälje kommun anser att Trafikverket ska bygga klart den sista saknade länken av banvallen in till Rimbo och att det krävs åtgärder för oskyddade trafikanter på befintlig väg.

Koppling till gällande styrdokument

Ej tillämpbar

**Lagkrav**

Ej tillämpbar

Ekonomiska konsekvenser

Ej tillämpbar

Konsekvensanalys/riskanalys

Ej tillämpbar

Tidplaner

Yttrandet ska vara Trafikverket tillhanda senast den 20 november 2018

Charlotte Köhler
FörvaltningsdirektörHelena Purmonen
Avdelningschef**Bilagor**Bilaga 1 – Yttrande gällande samrådsförslag för ombyggnad av väg 77 delen Uppsala
Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms länBilaga 2 – Norrtälje kommuns granskning av samrådsförslag för ombyggnad av väg 77
delen Uppsala Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län**Beslut skickas till**Trafikverket
Förvaltningsdirektör
Avdelningschef
Infrastrukturplanerare



NORRTÄLJE
KOMMUN

2018-10-08

TRV 2014/96335
Ärendemottagning
Investerings
Box 810
781 28 Borlänge
investeringsprojekt@trafikverket.se

Yttrande gällande samrådsförslag för ombyggnad av väg 77 delen Uppsala Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län

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.

Trafikverket har delat in sträckan Länsgränsen-Trafikplats Rösa i tre etapper. Norrtälje kommuns yttrande behandlar sträckan i sin helhet. Som bilaga till detta yttrande medföljer en djupare granskning av vägplanen.

Norrtälje kommun anser att en riksintresseklassad väg ska vara utformad för att tillåta hastigheter som överensstämmer med vägens status. Riksväg 77 ska till största delen byggas i ett helt nytt läge söder om Långsjön, Rimbo och Finsta. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Av de sträckor där vägen ändå ligger kvar i befintligt läge krävs ändå att vägen byggs upp som helt ny precis bredvid befintlig väg. När i stort sett hela sträckan därmed måste byggas från grunden anser Norrtälje kommun att Trafikverket kräver att länsplanens budget måste utökas. Det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim.

Det finns dessutom en rad trafiksäkerhetshöjande effekter av att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält. En mötesfri 2+1 väg kommer att minska de svåra olyckstyperna med hela 44% jämfört med 1+1 körfält¹ vilket är i linje med

¹ VTI Rapport 790 (2013) *Säker framkomlighet – sammanfattande resultat* (Hämtad den: 2017-12-10) <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670675/FULLTEXT01.pdf>

Nollvisionen att minska antalet svårt skadade och döda och prioritera ned åtgärder som snarare enbart minskar antalet olyckor med lindrigare skadeföljd. För trafiksäkerheten har planerad mitträffling en god förebyggande verkan på smala vägar men mindre effekt på 8-10 meter breda vägar. Riksväg 77 har en stor andel tung trafik varav en stor andel internationella transporter i form av EU-semitrailerekipage som är extremt halkkänsliga. Föreslagen utformning med 1+1 körfält med mitträffling har ingen effekt alls på tunga transporter som råkar ut för halka.

Färjornas ankomster och de därtill periodvisa karavanerna av tunga lastbilar talar om att det finns ett intensivt omkörningsbehov på sträckan. Om vägen utförs i 1+1 utförande kommer en intensiv och stressande trafikmiljö fortfarande att bestå med betydande risker för frontalkollisioner. Vägar utan denna transittrafik som finns på riksväg 77 är inte lika olycksdrabbade. Att uppföra mittbarriärer istället för mitträffling för att förhindra detta är lika kostsamt som att bygga vägen med 2+1 körfält.

Riksväg 77 har också en viktig funktion för den långväga personbilstrafiken. Vid byggnation av vägar i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga persontrafik, dit riksväg 77 tillhör, är målstandard normalt mötesfri väg i 100 km/tim. Ett konkret exempel på liknande vägar som planeras att byggas om till mötesfri väg i 100 km/tim är riksväg 61 Fagerås - Riksgränsen.

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 måste ges bättre möjligheter att integrera med övriga regionen.

Skillnaden i restidskostnad mellan vägtyperna är i storleksordningen 11 Mkr/år och stiger ju mer trafiken i framtiden ökar. Under väginvesteringens kalkylperiod på 60 år skiljer det alltså mer än 660 Mkr i restidskostnad mellan 80 km/tim och 100 km/tim varför det är mer samhällsekonomisk lönsamt att bygga vägen med 2+1 körfält.

Gång- och cykel

Dagens utformning av vägren på landsbygdssträckorna omöjliggör för oskyddade trafikanter att röra sig utmed vägen för att ta sig till grannar, hållplatser och tätorter.



Trafikverket föreslår att vägen utformas med 8,5 meter bred körbana och 0,75 meter vägren. Förslaget innebär visserligen en förbättring jämfört med dagens utformning om 6 meter körbana utan vägren men eftersom hastigheten höjs till 80 km/tim anser Norrtälje kommun att förslaget är en alldeles för defensiv hållning gentemot oskyddade trafikanter som fortsatt kommer få utstå en otrygg och stressande trafikmiljö.

För kommande etapper Eknäs-Salmunge och Salmunge-Trafikplats Rösa vill Norrtälje kommun framföra att verket gör en djupare behovsanalys för gång- och cykelstråk. Åtgärder måste anpassas efter platsspecifika förutsättningar och efter vilken typ av biltrafik som blir kvar på befintligt väg. Behovsanalysen behöver beskriva åtgärder för det längre resebehovet samt åtgärder som löser människors behov av dagligt resande till hållplatser, grannar och närmsta tätorter där service finns.

Norrtälje kommun delar inte Trafikverkets uppfattning om att iordningsställa banvallen är en tillräcklig åtgärd. Banvallen används som rekreationsstråk och kommunen menar att den även i fortsättningen kommer ha samma funktion. Det finns inga boende utmed banvallen och åtgärder på denna löser därmed inte boendes dagliga resebehov och möjlighet till en trafiksäker miljö.

Norrtälje kommun

Ulrika Falk
Kommunstyrelsens ordförande

Ulla-Marie Hallenberg
Kommundirektör



NORRTÄLJE
KOMMUN

2018-10-08

TRV 2014/96335
Ärendemottagning
Investerings
Box 810
781 28 Borlänge
investeringsprojekt@trafikverket.se

Bilaga 1 – Norrtälje kommuns granskning av samrådsförslag för ombyggnad av väg 77 delen Uppsala Länsgräns – Eknäs i Norrtälje kommun, Stockholms län

När riksväg 77 tillkom som ett objekt i länsplanen var utgångspunkten att befintlig väg skulle byggas om från 70 km/tim till 80 km/tim. Trafikverket skulle tillämpa steg-3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen i så stor utsträckning som möjligt. Trafikverket beslutade i januari 2017 att dessa projektmål inte var möjliga att uppnå på befintlig väg utan beslutade att riksväg 77 till största delen ska byggas i ett helt nytt läge söder om Långsjön, Rimbo och Finsta. Sammanlagt planeras ca 16 km helt ny väg att byggas av totalt ca 27 km. Av de sträckor där vägen ändå ligger kvar i befintligt läge krävs ändå att vägen byggs upp som helt ny precis bredvid befintlig väg. När i stort sett hela sträckan därmed måste byggas från grunden anser Norrtälje kommun att Trafikverket kräver att länsplanens budget måste utökas utifrån dessa nya förutsättningar och att det mest samhällsekonomisk lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim.

Norrtälje kommun har granskat projektets material och den dialog som först mellan Trafikverket och Norrtälje kommun om vägens standard och mål hastighet. Av granskningen framgår att de svåra olyckstyperna kommer att minska med hela 44% i ett 2+1 utförande än med 1+1 körfält vilket är i linje med *Nollvisionen*, att 90% av vägens linjeföring håller för 100 km/tim, att liknade vägar i landet med stor andel tung trafik byggs om till mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim, samt att skillnaden i restidskostnad uppgår till 660 Mkr i ett 2+1 utförande än i ett 1+1 utförande över vägens kalkylperiod.

Trafiksäkerhet - 2+1 väg följer Nollvisionen

Riksväg 77 är mer än dubbelt så olyckdrabbad än motsvarande vägar i landet. Att bygga om vägen till 8,5 meter bred väg i ett 1+1 utförande kommer att minska antalet olyckor rejält, vilket är positivt. Den totala olycksfrekvensen kommer att minska med 85%. Däremot minskas inte antalet olyckor som leder till dödade och svårt skadade i samma frekvens

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



som vägar i 2+1 utförande med mitträcke. Om vägen byggs i 2+1 utförande i 100 km/tim kommer den totala olycksfrekvensen att minska med 90%.

Enligt VTI, som studerat effekterna av räffling på 1+1 väg jämfört med 2+1 väg, kommer olyckor med dödade och svårt skadade att minska med hela 44% om vägen byggs med 2+1 körfält i 100 km/tim istället för med 1+1 körfält i 80 km/tim¹. Att komma åt just de svåra olyckstyperna är också i linje med riksdagens mål *Nollvisionen* att minska antalet svårt skadade och döda och prioritera ned åtgärder som snarare enbart minskar antalet olyckor med lindrigare skadeföljd.

Riksväg 77 är riksintresseklassad på grund av näringslivets transporter till och från Kapellskär mot Uppsala och Mälardalsregionen. Idag är andelen tung trafik 13% och andelen kommer att öka till 19% år 2030. De internationella transporterna sker till 95% med EU-semitrailerekipage med kort dragbil. Dessa EU-ekipage är extremt halkkänsliga² och en rad olyckor har skett de senaste åren när ekipagen fått "fällkniv" och hejdlöst kanat på vägen över på mötande körfält på vinterväglag. För trafiksäkerheten har planerad mitträffling en god förebyggande verkan på smala vägar men mindre effekt på 8-10 meter breda vägar och ingen effekt alls på tunga transporter som råkar ut för halka. Även den enklare typen av vajerräcke N2 står inte emot dessa fordon. Detta påkallar att vägar med högt antal EU-tradare förses med mittbarriär med en krockkapacitetklass som klarar av att fånga upp EU-tradare, oavsett om vägen har hastighetsbegränsningen 80 km/tim eller 100 km/tim.

För att en mittbarriär ska ha rimliga odds att fånga upp tunga fordon krävs minst ett vajerräcke av typen H2. Vajerräcken av denna typ klarar av att fånga upp fordonen i olastat tillstånd om 15 ton. För att öka oddsen ytterligare krävs ett vajerräcke av typen H4B som klarar av fullastat tillstånd om 40 ton men är också en väldigt kostnadsdrivande åtgärd. Oavsett räckesalternativ är kostnadsskillnaden mellan vägutformningsalternativen 1+1 körfält i 80 km/tim och 2+1 körfält i 100 km/tim avsevärt lägre än vad Trafikverket tidigare trott varför verket måste studera detta alternativ. Planerad mitträffling kommer sannolikhet vålla buller och vibration snarare än att förebygga trafikolyckor.

Linjeföring - 90% av sträckan håller för 100 km/tim

Trafikverket hävdar att linjeföringen inte håller för 100 km/tim. Hela 90% av föreslagna linjeföring håller för 100 km/tim med de krav som gäller för

¹ VTI Rapport 790 (2013) *Säker framkomlighet – sammanfattande resultat* (Hämtad den: 2017-12-10) <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670675/FULLTEXT01.pdf>

² Granlund & Thomson (2014) *Traffic Safety Risks with EU Tractor-Semitrailer Rigs on Slippery Roads* (Hämtad den: 2017-12-10) <https://www.slideshare.net/JohanGranlund/hvtt14-traffic-safety-risks-with-eu-tractor-semitrailer-rigs-on-slippery-roads>



horisontalradier enligt Trafikverkets skrift *Vägar och gators utformning*, VGU. Därmed krävs endast mindre justeringar av vägplanen för att uppgadera projektet till mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim.

Trafikverkets projekt *Utvärdering av nya hastighetsgränser* fann att medelhastigheten på mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim är ca 87 km/tim medan medelhastigheten på smala vägar med 1+1 körfält och 80 km/tim är ca 85 km/tim. Denna överhastighet tar ut sitt pris genom att verka för den förhöjda olycksfrekvensen på denna vägtyp. Den tunga trafiken är begränsad att köra i 80 km/tim och personbilarnas medelhastighet är snarare högre än 85 km/tim, vilket innebär ett stort omkörningsbehov.

Bilkörning är generellt långt ifrån en stressfri syssla. Den är en av de farligaste sysslor man kan ägna sig åt. Exempelvis är lastbilschaufförer ett av Sveriges dödligaste yrken och där en hög andel av sjukfrånvaron och dödsfall kommer från trafikolyckor. Mötesfri 2+1 väg kan ge sänkt stress, inte minst tack vare ökad framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet. Kritik mot 2+1 vägar finns också och handlar i många fall om olyckstillbud i samband med att vävningssträckan där omkörningsfältet upphör, optisk stress från flimrande strålkastarsken genom vajerräcke m.m. Vanlig landsväg med 1+1 körfält anses dock betydligt mer stressframkallande. En av de värsta upplevelserna utöver frontalkollision är naturligtvis när mötande fordon gör livsfarliga omkörningar eller av annan anledning kommer över i mötande körfält. Den låga framkomligheten kan ge hög grundstress.

Den tunga lastbilstrafiken får enligt ovan inte körare fortare än 80 km/tim oavsett de två vägtyperna. Mötesfri väg i 100 km/tim med omkörningsfält ger trots detta stora fördelar för den tunga trafiken vars stress minskar med ett minskat omkörningsbehov och där det inte finns risk för frontalkollisioner på grund av detta. Färjornas ankomster och de därtill periodvisa karavanerna av tunga lastbilar talar om att det finns ett intensivt omkörningsbehov på sträckan. Vägar utan denna transittrafik är inte lika olycksdrabbade.

Liknade vägar byggs om till 100 km/tim

Riksväg 77 har också en viktig funktion för den långväga personbilstrafiken. Vid byggnation av vägar i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga persontrafik, dit riksväg 77 tillhör, är målstandard normalt mötesfri väg i 100 km/tim. Ett konkret exempel på liknade vägar som planeras att byggas om till mötesfri väg i 100 km/tim är riksväg 61 Fagerås - Riksgränsen.

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.

Skillnaden i restidskostnad mellan vägtyperna är i storleksordningen 11 Mkr/år och stiger ju mer trafiken i framtiden ökar. Under väginvesteringens kalkylperiod på 60 år skiljer det alltså mer än 660 Mkr i restidskostnad mellan 80 km/tim och 100 km/tim.

Med anledning av de nya förutsättningar som föreligger i detta projekt anser Norrtälje kommun att Trafikverket kräver att länsplanens budget måste utökas. Norrtälje kommun menar att det inte kan vara samhällsekonomisk rätt att bygga så pass stor andel helt ny väg på jungfrulig mark och inte uppdatera projektets målstandard till mötesfri 2+1 väg i 100 km/tim. Inte minst finns markant större trafiksäkerhöjande effekter av att bygga mötesfritt med 2+1 körfält än med 1+1 körfält, särskilt med så stor andel tung trafik.

NORRTÄLJE KOMMUN