

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Väg 77 Uppsala länsgräns-trafikplats Rösa

### Etapp 2, Eknäs - Salmunge

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan, 2019-06-13

Objektnummer: 107256



**Trafikverket**

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 77 Uppsala länsgräns – trafikplats Rösa, Etapp 2, Eknäs-Salmunge,  
Samrådsredogörelse

Författare: ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2019-06-13

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Version: 0.1

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: ÅF om inte annat anges

Omslagsbild: Väg 77

## **Innehåll**

<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>4</b>
<b>3. SAMRÅDSKRETS</b>	<b>4</b>
<b>4. SAMRÅD</b>	<b>5</b>
4.1 Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.2 Samråd med berörd kommun	6
4.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
4.5 Samråd med allmänheten	10
<b>5. SVAR OCH BEAKTANDE AV SYNPUNKTER</b>	<b>21</b>
<b>6. UNDERLAG</b>	<b>21</b>
<b>7. BILAGOR</b>	<b>22</b>

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 på delsträckan Eknäs - Salmunge, i skede utformning av planförslag och 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 i Stockholms län, Norrtälje kommun, Räddningstjänst, Polis, SLL (Stockholms läns landsting, kollektivtrafik), 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 samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-11-01, 2018-08-29.

## 3. Samrådsrets

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, SLL (Stockholms läns landsting, kollektivtrafik) samt övriga myndigheter och företag som har bedömts ha nytta av informationen.

## 4. Samråd

### 4.1 Samråd med berörd länsstyrelse

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

2018-01-25

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. En exploatering på jordbruksmark för dessa ändamål kan inte accepteras av länsstyrelsen med hänvisning till flera rättsfall.

Trafikverket har pekat ut Kundbysjön med omnejd som ett viktigt fågelområde där bullerriktvärdet 50 dBA ekvivalentnivå föreslås att gälla. Bedömningen är att det inte kommer vara möjligt att uppfylla riktvärden inom hela det utpekade området. Anpassningar och skyddsåtgärder ska utredas. Länsstyrelsen påtalar att det är av vikt att betet av strandängarna vid sjön inte försvåras av den nya vägen.

2018-04-19

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 jordbruks-intressena. 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.

2018-11-08

Förslaget från LRF, om en ny vägkorridor söder om Rimbo, diskuterades. En utredning gällande LRF-korridoren har tagits fram och kompletterats med geotekniska undersökningar samt en naturvärdesinventering. Trafikverkets förslag till fortsatt arbete är att stå kvar i det val man gjorde i lokaliseringsutredningen vilket innebär att 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 tidigare valda korridoren är även kortare än LRF-korridoren.

2019-05-15

Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska utreda LRF-korridoren och Trafikverkets ståndpunkt är att det inte är aktuellt att omarbete 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.

De viktigaste kultur- och naturmiljöintressena, den pågående bullerskyddsutredningen samt påverkan av markavvattningsföretag och reservvattentäkten redovisades på mötet

## 4.2 Samråd med berörd kommun

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

2018-06-07

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 ett förslag från LRF på att ändra dragningen förbi Rimbo och ge vägen en något mer sydlig dragnings. 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.

Förutsättningar och behov av gc-väg mellan Rimbo och Finsta diskuterades. Kommunen anser att Trafikverket fokuserat för mycket på rekreationscyklings. 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 ny sträckning 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.

2018-10-02

Trafikverket redovisade läget för den pågående utredningen avseende LRF-korridoren som har en sydligare dragnings än nuvarande förslag. Kommunen föredrar det norra alternativet då de anser att det stimulerar Rimbo till utveckling med fler bostadsområden. Kommunen vill inte ta över vägarna som i vägplanen förslås utgå ur allmänt underhåll.

2019-01-16

Trafikverket informerade om att de arbetar med beslutsunderlaget gällande valet av korridor för etapp 2, lokaliseringsutredningskorridoren eller LRF-korridoren.

### 4.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Möte med fastighetsägare

Samråd med fastighetsägaren har genomförts vid tre tillfällen. Nedan följer en sammanfattning från samrådsmötena.

Fastighetsägaren föreslår att väglinjen till större delen läggs så långt söderut som möjligt, för att minimera skadorna på fastighetens brukande och funktion samt den enskilda vägen.

Fastighetsägaren vill ha viltstängsel utmed hela sträckan.

Fastighetsägaren presenterade förslag på förändringar av enskilda vägar. Trafikverket kommer att presentera sitt förslag till lösning i kommande samrådshandling.

Diskussion kring täckdikning och hur vi arbetar för att om möjligt minimera skador på angränsande åkrar. Hållbara och trafiksäkra anslutningar till gagn för den framtida driften gällande både skog och jordbruk. Få anslutningar gagnar även trafiksäkerheten på väg 77.

Kan Trafikverket lova att kommunen inte bygger på norra sidan om Rimbo?

Fastighetsägaren vill inte att kommunen ska planlägga området norr om Rimbo, där den norra korridoren var lokaliserad, förrän det är helt klart var vägen ska gå. Om kommunen avser att planera för bebyggelse m.m. norr om Rimbo så har inte Trafikverket, i och med ställningstagande om lokalisering söder om Rimbo, någon anledning till att motsätta sig det.

Fastighetsägaren kom med ett förslag att gå utanför befintlig korridor på ett ställe, för att minska påverkan på skyddsvärda arter samt mindre påverkan på fastigheten och den enskilda vägen genom området. En utökning av korridoren skulle bli en fråga för verksamhetsområde Planering, vilka är de hos Trafikverket som tog ställningstagandet om lokaliseringen. Ställningstagandet grundade sig i en process där Trafikverket, bl.a. i samråd, redovisade de korridorer som gäller nu och beslutet grundade sig delvis på dessa samråd.

Om korridoren utökas nu skulle det kunna argumenteras för att detta hade kunnat påverka samrådet i tidigare skede. Det är dock en fråga för Trafikverket Planering att hantera, ifall den blir aktuell.

Fastighetsägaren framför att deras starka vilja är att ny väg 77 dras norr om Rimbo, det alternativ som Trafikverket valde bort i sitt ställningstagande 2017-01-02. Trafikverket hänvisar till sitt ställningstagande för motivering till att alternativet inte valdes.

Fastighetsägaren framför att de inom vald korridor föredrar en väglinje så långt söder ut som möjligt. Eftersom att den norra dragningen påverkar skogsbruk och gårdsbild mer. Den väglinje som Trafikverket har som utgångspunkt nu ligger norrut i korridoren. Fastighetsägaren påpekar att den södra linjen inte alls kräver en bro, vilket Trafikverket bedömt det som. Trafikverket kommer att utreda frågan ytterligare inför samrådshandlingen.

Fastighetsägaren påpekar att vald väglinje kommer att påverka fornlämning Borggården. Trafikverkets uppfattning är att intrång i denna kommer kunna undvikas. Väglinje med konsekvenser kommer att redovisas i samrådshandlingen.

Fastighetsägaren vill veta på vilka grunder LRF-korridoren valdes bort. Trafikverket redovisar för det svar Trafikverket lämnat till LRF.

Fastighetsägarens önskemål är att LRFs förslag om vägkorridor omprövas av Trafikverket och att lokaliseringstudiekorridoren breddas med LRF-korridoren. Trafikverket svarar att Trafikverket inte kommer att ompröva beslutet.

Intrångsersättning och värdering diskuterades.

#### 4.4 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. Vid mötet deltog representanter från Trafikförvaltningen, Polisen, Räddningstjänsten, Trafikverket och ÅF. Nedan redovisas 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 det att prioritera busstrafiken vid lotstrafiken förbi vägarbetet.

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

*Trafikverkets kommentar:* Ett förbud för genomfartstrafik med lastbilar 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. Väderskydd är generellt sett aktuellt om det är fler än 20 påstigande/dygn. Stombussen kommer att ligga kvar på vägen där folk bor.

*Trafikverkets kommentar:* Befintliga busshållplatslägen föreslås behållas med undantag för små justeringar.

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 någon 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.

LRF

Den 27 februari 2019 genomfördes ett möte med LRF. Vid mötet deltog representanter från LRF och Trafikverket. Nedan redovisas en sammanfattning av några synpunkter som framkom vid mötet.

LRF anser att projekt väg 77 har dragit ut på tiden och att Trafikverket inte lyssnat på de synpunkter som framförts under samråd samt att byte av projektledare även varit en bidragande orsak till förseningen.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket håller med om att projektet har tagit tid. Ställningstagande för förstudien fattades 2013-07-29 och ställningstagandet för lokaliseringsutredningen 2017-01-02. Nu är projektet framme i samrådshandlings skedet för etapp 1 och 3 och efter sommaren för etapp 2.

I tidigare skede i projektet talades det om att väg 280 skulle byggas före väg 77. LRF undrar hur planering gällande väg 280 ser ut nu.

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

LRF vill veta varför de alternativa dragningarna norr om Rimbo valdes bort i lokaliseringsutredningen. Det har varit motstridiga uppgifter om anläggningskostnaden för de norra alternativen. LRF menar att det är viktigt att man känner förtroende för statliga myndigheter, inklusive Trafikverket.

*Trafikverkets kommentar:* Under lokaliseringsutredningen utreddes olika dragningar förbi Rimbo. Trafikverket valde bort de alternativa dragningarna norr om Rimbo p.g.a. kulturminneslagen och de höga kulturmiljövärdena norr/nordväst om Rimbo. För vidare information se Trafikverkets ställningstagande 2017-01-02.

LRF vill veta på vilka grunder Trafikverket har valt att gå vidare med lokaliseringsutredningskorridoren och inte LRF-korridoren.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har gjort en lokaliseringsutredning där lokaliseringen för ny väg 77 har utretts. Val av korridor söder om Rimbo fastställdes den 2 januari 2017. Under våren 2018 inkom LRF med ett nytt förslag på korridor söder om lokaliseringsutredningskorridoren. Trafikverket har därefter utrett om lokaliseringsutredningen ska öppnas upp igen och tagit beslutet om att inte öppna upp utredningen. För vidare information se Trafikverkets svar till LRF daterat 2019-01-28.

LRF anser att projektet kommer fortlöpa snabbare om Trafikverket väljer LRF-korridoren. Det är många stora markägare som påverkas av Trafikverkets valda korridor. LRF tror även att lokaliseringsutredningskorridoren kan bli dyrare än LRF-korridoren på grund av gevägar, vattentäcker etc.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket kan inte behandla stora/små markägare annorlunda. Oavsett korridor kan vägplanen överklagas, det är en demokratisk rättighet. Förutom anläggningskostnaden ser Trafikverket till andra faktorer, t.ex. samhällsnyttan.

LRF anser att det är få personer som åker till Rimbo i relation till det totala trafikflödet. LRF tycker att Trafikverkets motivering om att LRF-korridoren är för långt ifrån Rimbo inte står i proportion till påverkan på stora markägare.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket hänvisar till sitt svar till LRF daterat 2019-01-28.

LRF undrar om Trafikverket inte kan slå ihop båda korridorerna.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket kommer att presentera samrådshandlingen med en väglinje inom lokaliseringsutredningskorridoren enligt Trafikverkets ställningstagande 2017-01-02. Tycker LRF att Trafikverket har fattat fel beslut är det viktigt att LRF ger sitt yttrande under hela planläggningsprocessen.

LRF undrar om Trafikverket har gjort en lantbruksutredning för etapp 2 och om Trafikverket kommer ta hänsyn till den.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket tar fram en lantbruksutredning i samrådshandlingen som visar hur markägare påverkas av vägplanen.

LRF ifrågasätter Trafikverkets val av korridor i etapp 2 då den nya vägen kommer ta stor mängd jordbruksmark i anspråk.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket bedömer att mängden jordbruksmark som behöver tas i anspråk är ungefär lika stor i lokaliseringsutredningskorridoren som i LRF-korridoren.

LRF undrar om det kommer bli viltstängsel på etapp 2 och 3 då det är mycket vilt i området.

*Trafikverkets kommentar:* I etapp 2 övervägs viltstängsel på en längre sträcka genom skogsområdet söder om Långsjön. I etapp 3 föreslås viltstängsel på en ca 300 m lång sträcka i väster. För stora däggdjur föreslås viltövergångsställen på ömse sidor av den sträcka i väster som förses med viltstängsel samt vid den sträcka i öster, i anslutning till E18, som idag är försedd med viltstängsel.

## 4.5 Samråd med allmänheten

Den 15 november 2017 anordnades Öppet hus i Rimbo. Inbjudan till mötet skedde via inbjudan till fastighetsägare och enskilda som kan bli särskilt berörda samt information i Norrtelje tidning och på Trafikverkets hemsida.

Mötet den 15 november 2017 var ett "Öppet hus" där inga minnesanteckningar skrevs.

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

## Synpunkter (från inkommande mejl och skrivelser)

### Fastighet 1

Vad händer med oss som bor där nya väg 77 kommer att dras söder om Rimbo och hur kommer det att påverka mitt boende?

Köper ni loss mitt hus och får jag någon ersättning?

När får jag närmare information om vad som gäller?

Hur gör jag för att överklaga beslutet?

När får jag veta exakt vart vägen kommer att dras?

*Trafikverkets kommentar:* Vissa fastigheter kan komma att beröras av buller. Bullerberäkningar genomförs och bullerskyddsåtgärder föreslås till de fastigheter där överskridande av bullernivåer sker.

Inlösen av er fastighet är inte aktuell då den ligger för långt ifrån den nya vägens dragning.

Ett samrådsmöte för etapp 2 är inplanerat till den 17 juni 2019.

Om ni vill pröva beslutet av lokalisering av nya väg 77 gör ni det genom att överklaga beslutet om fastställelse till regeringen.

Den exakta dragningen av vägen bestäms när vägplanen har fastställts vilket tidigast kan ske i slutet av 2020 om inte vägplanen överklagas.

### Fastighet 2

Jag vill meddela att biologer som är auktoriteter på växter och djur arbetar med en undersökning av marken på min fastighet. De framhåller att en korrekt undersökning av växter och djur i området kommer att visa att en vägdragning här är omöjlig med hänsyn till de mycket skyddsvärda miljöförhållandena och de lagar som skyddar denna miljö.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket kommer att komplettera den tidigare utförda inventeringen av naturvärden under sommaren 2019 på grund av bedömda brister i de befintliga inventeringarna.

### Fastighet 3

Er planerade utstakning av vägkorridoren sammanfaller med jakten och har en negativ störande inverkan. Störningar innan och under jaktsäsongen är inte acceptabelt. Utstakning av en vägkorridor påverkar negativt skötsel av jordbruket; årets skörd, plöjning, sådd av nya grödor och har negativ inverkan på främst nyplanterade ytor.

*Trafikverkets kommentar:* Det är inte hela korridoren som ska stakas ut i det här läget, utan utstakningen kommer bara ske vid de områdena som är utpekade av Länsstyrelsen för arkeologisk undersökning vilket på er fastigheter handlar om fyra områden. Utstakningen av de fyra områdena är ingen stor åtgärd. Med hjälp av GPS sätter en mättekniker ut ett antal käppar för att markera var korridoren går vid de aktuella områdena. Efter den arkeologiska

undersökningen plockas utstakningen bort igen. Vi bedömer att utstakningen har en obetydlig eller ingen påverkan alls på den aktiva markanvändningen.

#### Fastighet 4

På bifogad karta redovisas ett förslag som tagits fram för att minimera skadan för befintlig infrastruktur (grus- och skogsvägar) samt bibehålla trafiksäkerheten då området har många boende samt mycket vilt.

Ny grusväg och två stycken korsningar som Trafikverket får stå för.

Östra delen av vägföreningens väg omvandlas till enskild väg. Trafikverket får stå för ombildningen.

Vid övriga två mötespunkter där vägföreningens väg möter väg 77 så stängs grusvägen av.

Trafikverket får stå för viltstängsel på båda sidorna av väg 77 längs hela sträckan.

*Trafikverkets kommentar:* Två nya planfria passager föreslås under ny väg 77 vilket medger åtkomst till fastigheten på båda sidor om ny väg 77. Ett antal nya anslutningar föreslås till ny väg 77.

Ombildning av vägföreningens väg sker genom lantmäteriförrättning som Trafikverket betalar.

Vägföreningens väg förslås stängas vid anslutning till väg 77.

Viltstängsel övervägs på en längre sträcka genom skogsområdet söder om Långsjön.

#### Fastighet 5

Föreslagen vägkorridor dras mycket nära Rimbo, tätt intill bostadsområdet Asplund och stryker förbi och t.o.m. går genom Finnby, Odensberg, Charlottenberg, Haggård, Borggården, Bergby och Söderbybacken. Vägkorridoren som togs fram vid vägutredningen 1998 går mycket längre söderut, från Ledinge trafikplats till Alhamra.

Vid de s.k. fokusgruppernas möte i Rimbo gav vi ett nytt förslag som ligger mittemellan 1998 års förslag och det nuvarande. Varför inte beakta detta förslag istället för att göra intrång och förstöra värdefulla natur- miljö- och kulturmarker?

Kundbysjön, med omgivande sankmarker har ett stort naturvärde och är en av de främsta fågelsjöarna i Uppland, är inte utmärkt på er karta över naturvärden.

Var finns strandskyddet?

Vi kan notera att skyddsvärda träd har utmärkts på vissa ställen i kartan. På vår gård finns ett stort antal flera hundra år gamla vårdträd vilket inte framgår av kartan.

Vi har en hästgård med hästar som måste motioneras och tränas. Förflyttning av hästarna kommer naturligtvis att försvåras ofantligt om väg 77 passerar vår fastighet inom den nu föreslagna vägkorridoren.

Vi har inte råd att dra väg 77 över Rimbos grundvattentäkt.

Den 5 januari 2018 kan vi läsa i Norrtälje tidning att Norrtälje kommun satsar 400 000 kr på ”grön infrastruktur” i Rimbo. Borde inte detta samordnas med val av vägkorridor för väg 77?

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket är medveten om Kundbysjöns värde för fågellivet, vilket redovisas i planbeskrivning och kommande miljökonsekvensbeskrivning, både i text och på kartor. Risken för påverkan utreds.

Intrång i strandskyddsområden kommer att redovisas i vägplanbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning. Med nu föreslagen väglinje berörs strandskyddsområdet endast vid Metsjön, längst i väster och då bara i obetydlig grad. I övrigt kommer de värden som finns kring de vattendrag som korsas att beaktas vid planering av de broar som ska anläggas.

Berörd gårdsmiljö har inte ingått i det område som utretts och kommer inte att beröras. Därför finns inte träd på denna plats noterade i det underlag som Trafikverket tagit fram.

I nuvarande förslag kommer väg 77 endast att kunna passeras i plan i anslutning till er fastighet.

Trafikverket utreder vilka skyddsåtgärder som ska föreslås där väg 77 passerar vattenskyddsområdet söder om Rimbo. Detta kommer att redovisas i vägplanen och även i den ansökan om tillstånd som kommer att krävas enligt förslag till vattenskyddsföreskrifter.

Trafikverkets val av korridor och val av väglinje har gjorts med beaktande av bland annat de naturvärden som finns kring Rimbo. Trafikverket vidtar anpassningar och skyddsåtgärder för att minimera den påverkan vägplanen medför. Det är många aspekter som ska beaktas och att helt undvika påverkan på naturvärden i området är inte möjligt.

#### Fastighet 6

Om vi bygger nytt garage och sedan bestäms det att vägen ska gå på våran mark är vi ansvariga för att riva det då? Eller vem är det?

*Trafikverkets kommentar:* Skulle Trafikverket anse att garaget behöver rivras så är det Trafikverkets ansvar. Exakt hur går inte att säga i dagsläget eftersom vägplaneprocessen befinner sig i ett tidigt skede.

#### Fastighet 7

Vi godtar väglösningen enligt LRFs förslag och vill att det återupptas. Annars försenas vägbygget med alla juridiska medel i det oändliga.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren och därmed är inte LRFs förslag aktuellt.

LRF

LRF inkom den 15 mars 2018 med en skrivelse inklusive en alternativ sträckning av ny väg 77 söder om Rimbo.

*LRF:* Från LRFs sida ser vi allvarligt på att den befintliga vägkorridoren går över den bästa åkerjorden på Borggården och Adamsberg söder om Rimbo. Borggårdens brukningscentrum klyvs mitt itu, vilket skapar stora svårigheter för att sköta gården på ett ekonomiskt och rationellt vis.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket instämmer i att lokaliseringskorridoren påverkar brukandet av jorden på Borggården och Adamsbergs. Trafikverket instämmer även i att den av LRF föreslagna korridoren skulle innebära mindre påverkan på jordbruksmark för Adamsbergs och Borggården. Trafikverkets bedömning är dock att även LRF korridoren skulle påverka jordbruksmark i ungefär motsvarande utsträckning, dock företrädesvis inte jordbruksmark på Adamsbergs och Borggården.

Gällande försvårat brukande av jord- och skogsbruksfastigheterna så avser Trafikverket att minimera den negativa konsekvensen genom att i samråd med fastighetsägare och brukare se över och justera brukningsvägar för att säkra åtkomst till jord- och skogsbruksskiften. Eventuell ekonomisk skada i form av ökande brukningskostnader regleras enligt de regler som gäller för markreglering i samband med vägbyggnation. Gällande åtkomst till betesmarker för Borggårdens djur så bedöms en eller flera väl utformade kreaturspassager under den nya dragningen av väg 77 att vara en tillräcklig åtgärd.

*LRF:* Med en sydligare dragning av väg 77 så kommer mindre åkermark, betesmark och kulturmark tas i anspråk jämfört med den befintliga vägkorridoren (lokaliseringsutredningskorridoren).

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverkets bedömning är att den av LRF föreslagna korridoren skulle ta något mindre åkermark i anspråk än lokaliseringsutredningskorridoren. Skillnaden mellan korridorerna är dock liten.

Vad gäller kulturmark är Trafikverkets bedömning att LRF-korridoren sannolikt innebär färre konflikter med värdefulla kulturmiljöområden. Vår bedömning är dock att en väglinje i lokaliseringskorridoren i huvudsak kommer att kunna undvika att direkt beröra fornlämningar som idag är kända.

Förutsättningarna gällande naturintressen bedöms i huvudsak vara likartade i de båda korridorerna med undantag av de naturmiljöintressen som finns i anslutning till Kundbysjön vilka hyser påtagliga naturvärden. Trafikverket avser att i vald korridor anpassa vägens sträckning, plan och profil, förbi Kundbysjön för att minimera denna störning.

*LRF:* Vår tolkning, utifrån Översiktsplanen för Rimbo från 2010, är att en dragning söder om Finnby och Söderbybacken skapar förutsättningar för att Rimbo samhälle knyts samman med Asplund och Söderbybacken, utan att en landsväg går igenom bebyggelsen.

*Trafikverkets kommentar:* Den fördjupade översiktsplanen som finns för Rimbo (antagen 2010) anger att bostadsutveckling på sikt kan vara aktuell norr och söder om Asplund samt i anslutning till befintlig bebyggelse i Söderbybacken.

Översiktsplanen (antagen 2014) behandlar inte bostadsutvecklingen i detalj, eftersom ingen djupstudie av den har genomförts. En expansion inom detta område innebär att åkermark klass 4 och 5 exploateras och därmed tas ur produktion vilket kräver tillstånd enligt miljöbalken. Det är oklart om ett sådant tillstånd kommer att medges.

*LRF:* Det behövs inte byggas dyra tunnlar för kreaturspassager.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverkets bedömning är att det är billigare att bygga kreaturspassager än den vägförlängning som LRF korridoren skulle innebära.

*LRF:* Baserat på samtal med entreprenörer blir en rondell betydligt billigare att bygga ca 600-800 meter söder om befintlig korridor – där väg 77 korsar väg 280 - då hänsyn till cykelvägar, gångvägar och diverse bilvägar inte behöver tas på samma sätt som om vägdragningen skulle gå mellan Asplund och Söderbybacken.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverkets bedömning är att kostnaden för att bygga en cirkulationsplats i de två korridorerna är likvärdiga.

*LRF:* Det bor färre personer utmed den vägkorridor som vi inom LRF förordar, vilket rimligtvis betyder mindre kostnader för ersättning till drabbade fastighetsägare.

*Trafikverkets kommentar:* Antal fastighetsägare påverkar inte ersättningen för markintrång. Intrångsersättning påverkas av fastighetsvärdet samt den areal som löses in på respektive fastighet.

*LRF:* Ägarna av Borggården och Adamsberg är villiga att acceptera den modifierade dragningen vilket innebär besparingar där utdragna kostsamma förseningar undviks till följd av juridiska processer. Nya fastigheter drabbas till viss del, men vår bedömning är ändå att jordbruksintressena drabbas mindre totalt sett. Skogsfastigheter berörs, men betydande delar av dragningen av den modifierade sträckningen går över impement mark.

*Trafikverkets kommentar:* Att överklaga beslut enligt väglagen är en demokratisk rättighet. Vare sig Trafikverket väljer att gå vidare med lokaliseringsutredningskorridoren eller LRF-korridoren finns det en möjlighet för berörda fastighetsägare att överklaga.

LRF

Den 20 februari 2019 inkom LRF med en skrivelse som sammanfattas nedan.

Sammanfattningsvis yrkar LRF på att Trafikverket ser till att LRF-korridoren eller den "utökade korridoren" läggs in i den ursprungliga korridoren söder om Rimbo. Detta för att åstadkomma en komplett analys av de samhällsekonomiska och anläggningskostnads relaterade aspekterna av väg 77 förbi Rimbo som kan presenteras för berörda parter innan ett beslut av vägdragning sker.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverkets interna beställare har angivit att LRF-korridoren inte ska utredas vidare. Bakgrunden är i korthet att man är nöjd med den gjorda lokaliseringsstudien och att man anser att den framtagna LRF-rapporten innehåller tillräckliga slutsatser.

Sydlig dragning

Synpunkter angående den eventuella sydliga dragningen av etapp 2.

Färre kommer att använda vägen eftersom trafiken till och från Rimbo och även till och från Hallstavik kommer gå på den gamla sträckningen. Om nu vägen trots allt kommer att dras på den södra sidan är mitt förslag att den dras på den södra sidan av Ticksta motorstadion till gamla E18. Slutligen anser jag att Trafikverket inte bör fatta beslut om etapp 3 innan etapp 2 är slutgiltigt satt. Risken med det är att alla andra förslag blir låsta då etapp 1 och 3 är låsta.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren och därmed är inte det södra alternativet aktuellt. Meningen är att alla tre etapperna ska kunna byggas oberoende av varandra.

Viltolyckor

Mina funderingar kring nya dragningar av väg 77 är om parametern viltolyckor vägts in?

*Trafikverkets kommentar:* Ja, Trafikverket har tittat på viltolyckor och viltstängsel övervägs på en längre sträcka genom skogsområdet söder om Långsjön. Passager för större djur planeras där väg 77 korsar vattendrag öster om Metsjön respektive Kundbysjön samt i skogsområdet söder om Långsjön. Passager för småvilt övervägs på ytterligare platser.

Vägdragning

Förslag på dragning av nya 77:an med anslutning av Närtunavägen och enskilda vägen s. k. Svartbäcksvägen samt enskilda vägen till Karlberg.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket tar med sig synpunkten i den fortsatta planeringen.

Rimbo Samrådsgrupp

Även vi ser problem med trafiken som ni har tänkt i läget söder om Rimbo som presenterades på dialogmötena. Trafikflödet på Norrortsleden är väldigt stort på morgonen när färjetrafiken kommer, det uppstår jättelånga köer då. Det kommer få stora konsekvenser för 77:ans nya dragning med mycket mer tung trafik. Det kommer bli stora bullerstörningar över Långsjön mot bostadsområdena i Rimbo. Även utvecklingen för Rimbo i framtiden bör ligga i ert tänkta vägområde, då får inte förbifarten bli någon genomfartsväg i framtiden. Vi ställer oss bakom kommungruppen i LRF i Norrtälje I sitt framförande till alternativ sträckning av väg 77 söder om Rimbo (daterat 27 mars 2018).

*Trafikverkets kommentar:* Bullerberäkningar kommer genomföras och bullerskyddsåtgärder föreslås till de fastigheter där överskridande av bullernivåer sker. Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren och därmed är inte det södra alternativet aktuellt.



### Vägalternativ

Bygg vägen genom skogen norr om Rimbo. Allra bäst är att inte bygga någon ny väg, bara göra förbättringar på väg 77 i kombination med långtradarförbud.

*Trafikverkets kommentar:* Alternativ norr om Rimbo har utretts i lokaliseringsutredningen som upprättades 2015 och reviderades 2016. Alternativen har valts bort på grund av att det har större påverkan på natur- och kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv. Vägen har en viktig funktion för godstransporter och att enbart göra förbättringar på befintlig väg räcker inte för att uppnå de projektmål som finns för väg 77.

### Anslutning mellan befintlig och ny väg 77

Jag anser att anslutningen vid Salmunge är att föredra framför anslutningen vid Åby, dels på grund av att vägbullret kommer att minska för boende i närheten, utfarter till nuvarande väg 77 kommer bli säkrare då det är problem med fordon som färdas med höga hastigheter förbi.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren och därmed är inte det alternativ med anslutning vid Salmunge aktuellt. Bullerberäkningar kommer genomföras och bullerskyddsåtgärder föreslås till de fastigheter där överskridande av bullernivåer sker. Utfarternas utformning kommer att ses över.

### Farthinder

Det som tycks bli kvar efter eventuella omdragningar är övergångsstället vid södra infarten strax efter/före 50-skylden på väg 280 (Västra Stockholmsvägen). Där kördes en person ihjäl för ca 1 år sedan. Att inte fler olyckor sker där beror på att de flesta känner till faran att gå över där (farter upp till 100 km/tim). Därför är behovet av farthindrande anordningar (som vi har i norr och väster) ett omgående behov före eventuella ombyggnader av väg 77.

*Trafikverkets kommentar:* Det ingår inte i projektet att åtgärda befintliga vägar som inte ingår i vägplanen. Frågor som rör statliga vägar som inte berörs av vägplanen hänvisas till Trafikverkets avdelning för samhällsplanering.

### LRF-korridoren

Det är förvånande att det dyker upp ett nytt förslag utanför gängse samråd. I ert brev står det att det kommer från LRF men efter kontakt med lokalavdelningen visar det sig att det inte stämmer. Det förslag som ligger närmast Lövhamra kan LRF godta men inte den södra slingan närmare Norrby.

*Trafikverkets kommentar:* Till den av LRF föreslagna väglinjen har Trafikverket kompletterat med en alternativ anslutning i öster. Detta för att kunna få en bättre profil på vägen samt för att ha möjlighet att undvika det av Skogsstyrelsen utpekade biotopskyddet som ligger där LRF föreslagit att vägen ska ansluta till befintlig väg 77.

## Synpunkter och frågor

Vi berörs främst av etapp 2 men ser det som att det finns en risk att etapp 2 blir låst om vägplan för de övriga två etapperna blir beslutad innan ett slutgiltigt förslag till vägplan finns för etapp 2.

Sen undrar jag hur det kan komma sig att ett gammalt förslag som valts bort för så många år sedan då det ligger för långt från Rimbo kan komma att utredas igen, dvs. det ”nya” förslaget från LRF, som inte alls är nytt.

När förväntas pågående utredning om etapp 2 vara klar och kommer det finnas tillfälle att på ett samrådsmöte komma med synpunkter?

Hur skulle anslutningen mellan 77 och 280 se ut med LRFs förslag?

Hur skulle förbifart Rimbo för 280 se ut med LRFs förslag?

*Trafikverkets kommentar:* Meningen är att alla tre etapperna ska kunna byggas oberoende av varandra.

Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren och därmed är inte det södra alternativet aktuellt.

Granskningshandlingen för etapp 2 beräknas vara klar under hösten 2019 och ett samrådsmöte kommer genomföras den 17 juni 2019.

I anslutningen mellan väg 77 och väg 280 föreslås en cirkulationsplats i LRFs förslag.

LRFs förslag på förbifart Rimbo har en något sydligare dragning än Trafikverkets förslag.

## Synpunkter på vägdragning

Norra alternativet är fortfarande det mest fördelaktiga för Rimbos samhällsutbyggnad och även för miljön.

*Trafikverkets kommentar:* Alternativ norr om Rimbo har utretts i lokaliseringsutredningen som upprättades 2015 och reviderades 2016. Alternativerna har valts bort på grund av att det har större påverkan på natur- och kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv.

Jag anser att beslutet att dra på den södra sidan är ett felaktigt beslut. Vi har även två grundvattentäkter som jag anser att man bör ha i åtanke och vara rädd om. Varför har man tagit tillbaka det alternativet som ska gå ännu längre söderut.

Undrar även varför man ska besluta om etapp 3 innan etapp 2 är fastslaget? Det känns ju som att etapp 2 då blir tvingande. Jag önskar att man inte fastställer etapp 3 innan etapp 2 är klart.

*Trafikverkets kommentar:* Alternativ norr om Rimbo har utretts i lokaliseringsutredningen som upprättades 2015 och reviderades 2016. Alternativerna har valts bort på grund av att det har större påverkan på natur- och kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv.

Trafikverket utreder vilka skyddsåtgärder som ska föreslås där väg 77 passerar vattenskyddsområdet söder om Rimbo. Detta kommer att redovisas i vägplanen och även i den ansökan om tillstånd som kommer att krävas enligt förslag till vattenskyddsföreskrifter. Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren och därmed är inte LRFs förslag aktuellt.

Meningen är att alla tre etapperna ska kunna byggas oberoende av varandra.

Frågor angående projektet

När planerar Trafikverket att hålla samrådsmöten angående denna etapp?

Vilka handlingar kommer att ingå i underlaget till dessa samrådsmöten?

När kommer dessa handlingar hållas tillgängliga?

*Trafikverkets kommentar:* Enligt gällande tidplan kommer samrådsmöte på ort att hållas den 17 juni 2019.

Trafikverket kommer att för samrådsmötet på ort presentera motsvarande material som för etapp 1 och 3.

Handlingarna som läggs ut på nätet (samt finns tillgängliga på Trafikverkets kontor) kommer att finnas tillgängliga då inbjudan till mötet skickas, dvs. minst 2 veckor innan mötet.

Vattensalamander

Det finns minst en art (större vattensalamander) inom vägsträckan 4.4 som är skyddad enligt EU:s art- och habitatdirektiv (92/43/EEG) (och som inte finns med i rapporten Förstudie, Grod- och kräldjur, daterad 2015-10-27.

Citat ur rapporten: "Dock betyder inte detta att området inte är intressant ur grod- och kräldjursynpunkt, utan beror snarare på att artgrupperna inte brukar rapporteras in i speciellt stor omfattning." "Fältinventeringen visade att fyra leklokaler för groddjur fanns inom eller i närheten av korridor 4.4. För att fastställa lokalernas betydelse för lekande groddjur behöver en inventering genomföras under april-juni då adulta arter kan bestämmas genom spelande hanar och romklumpar och yngel i vattnet.

Har någon vidare inventering gjorts? Skulle vilja att detta undersöktes närmare. Under lekvandringen på våren finns det chans att göra ett återfynd och det är viktigt att det kommer med i rapporten.

*Trafikverkets kommentar:* En inventering av groddjur genomfördes av Trafikverket (konsult Ecocom) inom vägkorridoren för etapp 2 (alternativ 4.4) (fältinventering 2016, rapport klar 2017). Inga groddjur eller livsmiljöer för groddjur som kan komma i konflikt med en väg inom vägkorridoren identifierades då. Vi har undersökt området i Artportalen och det finns inga fynd som idag kommer i konflikt med den nya vägen. De fynd som är närmast gällande större vattensalamander ligger strax norr om vägkorridoren och är inrapporterade av Ecocom själva. Din inrapportering ligger söder om vår korridor (vid vattnet Trehörningen). Vår bedömning är att tillräckliga utredningar har gjorts för att identifiera eventuella groddjur som kan påverkas av planerad väg.

Inlösen av fastighet mm

Om man bor 200-300 m ifrån den nya vägen, kommer Trafikverket erbjuda att köpa huset? För boende måste det ju innebära stor förlust i värde med en stor väg så nära.

Var går gränsen, i meter, för när en fastighet är berättigad till ersättning för buller. Är det bedömt marknadspris som erbjuds i dessa fall eller får husägarna något extra generöst erbjudande?

Jag undrar om planerna vid sträckan Rimbo - Finsta. Är det klart att vägen går genom korridor 4, söder om Rimbo? Undrar även om den nya gång- och cykelvägen kommer längst med den gamla eller den nya vägen mellan Rimbo och Finsta? Om den nya, är det södra eller norra sidan av vägen?

Om det bedöms att en fastighet ska förvärfvas, hur bestämmer man det pris som erbjuds?

*Trafikverkets kommentar:* För att Trafikverket ska förvärva en fastighet krävs det att fastigheten blir berörd av ett så pass stort vägintrång att fastigheten måste lösas in eller att fastigheten blir utsatt för buller som överskrider riktvärdena och att det inte är tekniskt eller ekonomiskt rimligt att vidta bullerskyddande åtgärder. Fastighetsvärdet för bostadsfastigheter som är belägna 200-300 meter från vägen förändras sällan så mycket (om det nu anses bli en värdeminskning) att inlösen skulle bli aktuellt.

Det finns ingen generell gräns i meter för när en fastighet anses vara berättigad till ersättning för buller. Bullerberäkningar görs i varje projekt och lokala förutsättningar medför att bullersituationen ser olika ut. Vid buller är det inget marknadspris som ersätts utan istället är det bullerskyddande åtgärder som vidtas, vanligtvis i form av åtgärder på fönster och uteplats.

Trafikverket har valt att gå vidare med korridor 4, söder Rimbo, för fortsatt projektering. Detta innebär inte att vägsträckningen är bestämd, för detta krävs det en fastställd vägplan. Det är inte planerat att bli någon ny gång- och cykelväg mellan Rimbo och Finsta. Istället förbättras tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter genom att bredda vägrenen till 0,75 meter på bägge sidor om vägen.

Vid eventuella förvärv av en fastighet så är det fastighetens marknadsvärde som ska betalas. Trafikverket tar i vanliga fall in en auktoriserad värderingsman som uppskattar fastighetens marknadsvärde. När en fastighet tas i anspråk genom expropriation, eller att den löses in på grund av miljöskada (t.ex. att en bostad blir obeboelig på grund av buller) ska det utöver fastighetens marknadsvärde även göras ett påslag om 25%.

Nytt vägförslag

Jag har ett förslag på vart nya väg 77 ska gå. Det är fel karta och förslag i NT. Man ska använda de vägar som finns.

*Trafikverkets kommentar:* Ni får gärna skicka in ert förslag till Trafikverket.

Norrtälje kommun

Den 10 april 2019 inkom Norrtälje kommun med ett svar angående Trafikverkets beslut att fortsätta arbetet med vägplanen i lokaliseringskorridoren.

Trafikverkets beslut innebär att verket går emot kommunens Fördjupade översiktsplan för Rimbo vilket är oacceptabelt. Detta omöjliggör Rimbos möjligheter att utvecklas och korridoren löper även genom kommunens vattenskyddsområde för Rimbo.

Lokaliseringskorridoren innebär ianspråktagande av åkermark av klass 5 på en ganska stor sträcka vilket kommunen menar måste vara av avgörande betydelse för val av korridor när andra alternativ att minska ianspråktagandet finns. I LRF-korridoren och enligt kommunens FÖP behövs endast en begränsad sträcka löpa genom åkermark och då på en plats med åkergradering 4.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket utreder vilka skyddsåtgärder som ska föreslås där väg 77 passerar vattenskyddsområdet. Preliminärt föreslås tätskikt i diken med avledning av vägdagvattnet ut ur vattenskyddsområdet. Enligt framtaget förslag till nya skyddsföreskrifter för skyddsområdet kommer genomförandet av vägplanen också kräva särskilt tillstånd vilket söks hos tillsynsmyndigheten, dvs. Norrtälje kommuns bygg- och miljönämnd.

Vägprojektet är omöjligt att genomföra utan att ta jordbruksmark i anspråk. Enligt 3 kap 4 § miljöbalken gäller att jordbruksmark får tas i anspråk endast om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och detta intresse inte kan tillgodoses på ett ur allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Trafikverket har att beakta denna bestämmelse och väl motivera det intrång som vald väglinje medför.

## 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 - Minnesanteckningar möten med länsstyrelsen 2018-01-25, 2018-04-19, 2018-11-08

Bilaga 2 - Minnesanteckningar möte med Trafikförvaltningen SLL, Räddningstjänsten Norrtälje, Polisen 2018-04-10

Bilaga 3 - Minnesanteckningar möten med Norrtälje kommun 2018-06-07, 2018-10-02, 2019-01-16a

Bilaga 4 - Yttrande från Norrtälje kommun 2019-04-09





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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



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, teknikansvarig 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)  
Dahllöv, 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**

Ett 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)  
Dahllöv, 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	SJ
Agneta Åkermark Kraft, Länsstyrelsen	AÅK
Karin Vela, Länsstyrelsen	KV
Mats Nordin, Länsstyrelsen	MN
Maja Modén, specialist miljö Trafikverket	MM
Ulrika Burman, uppdragsledare ÅF	UB
Knut Hawby, bitr. uppdragsledare ÅF	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 ställningstagande 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 vägintrösserna. 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 Strähle, 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.

Norrhälje 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)	Dokumentdatum	Version
Linda Åhlén, ÅF	2018-11-09	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 bullerskyddskärm 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 landskapskyddsbestämmelserna 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)	Dokumentdatum	Version
Linda Åhlén, ÅF	2018-11-09	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 dikena mm klara även klimatanpassningen.

Risikutredning farligt gods är genomförd – Utredningen kom fram till att bullerskyddsskärmarna 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.
- Gestaltningprogrammet
- 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 räffloras inverkan.

Räfflor 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 klagat 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  
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 tidsförslängning 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 trafikeras 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 byggskede 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 vägghållarskap 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 anläggningsföretning där en lantmäteriföretning 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 tillförskaffa ett vilplan.

Sidoförskjutning föreslås vid infarten till Gottröra där hastigheten föreslås bli 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-vägskal. 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 bullerskyddskärm 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. Veglängden 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 rivs. 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





Alexander Dufva  
Trafikverket  
Östunagatan 4  
751 42 Uppsala

## Svar till Trafikverket gällande föreslagen LRF-korridor söder om Rimbo

Trafikverket håller på att ta fram en vägplan för riksväg 77 Länsgränsen-Rösa i Norrtälje kommun. En lokaliseringstudning togs fram under 2015 och Trafikverket beslutade för val av lokalisering 2017-01-02, nedan kallad lokaliseringstudningskorridoren. Valet föll på att fortsätta utreda förutsättningarna söder om Rimbo, vilket var emot kommunens vilja att fortsätta utreda förutsättningarna norr om Rimbo.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) inkom 2018-03-14 med förslag på en ny korridor söder om lokaliseringstudningskorridoren. Förslaget överstämmer väl med Norrtälje kommuns korridor angiven i Fördjupad översiktsplan för Rimbo. Norrtälje kommun ansåg föreslagen LRF-korridor som intressant och att Trafikverket under 2018 skulle utreda förutsättningarna för att arbeta vidare med korridoren. Trafikverket beslutade 2019-01-31 att inte gå vidare med LRF-korridoren. Norrtälje kommun anser att föreslagen LRF-korridor är den bästa lokaliseringen av riksväg 77 söder om Rimbo och Trafikverket ska arbeta vidare med LRF korridoren i vägplanen och inte med lokaliseringstudningskorridoren.

Trafikverkets lokaliseringstudningskorridor går i strid med kommunens planeringsinriktning angiven i kommunens Fördjupade översiktsplan för Rimbo, vilket är högst anmärkningsvärt. Norrtälje kommuns Fördjupade översiktsplan för Rimbo, antagen 2010, visar kommunens intention att en ny riksväg 77 söder om Rimbo ska anläggas i den korridor som överensstämmer med LRF:s förslag. Norrtälje kommun har ett mer långtgående planeringsåtagande än enbart att bygga en väg och tar även hänsyn till hur bostäder och verksamheter kan utvecklas i kombination med att bevara värdefulla naturvärden. Anledningen till kommunens förslag, angiven i den fördjupade översiktsplanen, är att området söder om Rimbo ska kunna utvecklas med bostäder och verksamheter. Detta skulle omöjliggöras med Trafikverkets lokaliseringstudningskorridor vilket även påverkar hela Rimbos utvecklingsmöjligheter. Rimbo har begränsade möjligheter att växa i andra riktningar än söderut på grund av kulturmiljö och geografiska hinder och därför är det viktigt att Trafikverket hör samman och efterlever kommunens planeringsintentioner i området.

Det finns även flera andra viktiga aspekter som Trafikverket måste ta hänsyn till. Lokaliseringstudningskorridoren går genom jordbruksmark av klass 5. Enligt Miljöbalken 3 kap 4 § är jordbruksmark klass 5 av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

---

**POSTADRESS**

Box 803, 761 28 Norrtälje  
Barn- och utbildningskontoret

**BESÖKSADRESS**

Estunavägen 14

**KONTAKT**

0176-710 00  
[kontaktcenter@norrtalje.se](mailto:kontaktcenter@norrtalje.se)  
[www.norrtalje.se](http://www.norrtalje.se)



En viktigt intention i kommunens Översiktsplan 2040 är vikten av att hushålla med mark med hög avkastning. Lokaliseringsutredningskorridoren klyver även jordbruksmarken på sätt som försvårar för framtida rationellt brukande av marken vilket är oacceptabelt när bättre alternativ finns. I den av LRF föreslagna korridoren behöver ianspråktagande av jordbruksmark göras i minsta möjliga mån eftersom korridoren istället till merparten löper genom skogsmark. Den jordbruksmark som behöver tas i anspråk har en lägre åkergradering, klass 4, än den jordbruksmark som föreslås tas i anspråk i lokaliseringenskorridoren, vilket kommunen menar måste vara av avgörande betydelse i val av lokalisering. Kommunen menar att den södra korridoren som istället löper genom skogsmark istället för jordbruksmark av klass 5 sammantaget påverkar naturvärdena mindre.

Den av LRF föreslagna korridoren gör mindre intrång på landsskapsbilden och undviker synlig och hörbar påverkan och intrång på befintliga bostäder. Att anlägga en helt ny väg på obebyggd mark kommer inte bara påverka åkerarealen utan även utsendet av landskapsbilden med intrång i upplevelsen av landskapet och på mark och miljö. Det finns flera sätt att minimera denna påverkan och skapa onödiga skärningar i landskapet genom att exempelvis undvika att klyva jordbruksmark mitt itu och istället gå utmed åkermarker samt att haka tag i element i landsskapet som skogsbryn och dylikt. Lokaliseringsutredningskorridoren går dessutom mycket nära Kundbysjön som har ett extremt känsligt fågelliv och hyser påtagligt stora naturvärden vilket kan undvikas med den av LRF föreslagna korridoren.

Trafikverkets lokaliseringenskorridor löper dessutom rakt igenom kommunens vattenskyddsområde för Rimbo vilket kommer att kräva påkostade skyddsåtgärder jämfört med LRF-korridoren som löper söder om vattenskyddsområdet.

Trafikverket menar att lokaliseringenskorridoren är mer samhällsekonomiskt lönsam än LRF-korridoren med motivering att LRF-korridoren kräver 800 extra körmeter och därmed riskerar en längre restid och att bilister som har Rimbo som start- och målpunkt väljer att nyttja befintlig väg 77 i högre utsträckning. Norrtälje kommun vill särskilt understryka att alternativet att gå söder om Rimbo istället för norr om Rimbo redan innebär stor risk att endast genomfartstrafik flyttas till den nya vägen samt att det mest samhällsekonomiskt lönsamma är att bygga vägen mötesfri med 2+1 körfält i 100 km/tim istället för 1+1 körfält i 80 km/tim, vilket kommer att öka trafiksäkerheten avsevärt och möjliggör en avsevärt förbättrad regional tillgänglighet för Norrtälje kommun. De ökade trafikeringskostnader som Trafikverket menar kommer att uppstå mellan korridoralternativen menar Norrtälje kommun är högst marginell medan skillnaden i restidskostnad mellan 1+1 körfält i 80 km/tim och 2+1 körfält i 100km/tim är 660 Mkr över vägens kalkylperiod.

Norrtälje kommun

Bino Drummond  
Kommunstyrelsens ordförande

Ulla-Marie Hellenberg  
Kommundirektör

