



Regionledningskontoret  
Region Stockholm  
registrator.rlk@sll.se  
RS 2021-0109

## Yttrande gällande länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

Region Stockholm önskar kommunens synpunkt om de föreslagna objekten möter kommunens perspektiv. Norrtälje kommun lämnade behovsunderlag till Regionen i mars 2021. Norrtälje kommun kan konstatera att inga objekt eller det landsbygdsperspektiv som kommunen förespråkar måste finnas med i länsplanen har tagits med. Region Stockholm har även ändrat objektmålet för redan pågående projekt riksväg 77, gällande att vägen ska dras till trafikplats Ledinge istället för till trafikplats Rösa. Denna ändring har gjorts utan att kommunen hörts i frågan och trots att kommunen beskrivit bristerna med denna dragning i behovsunderlaget. Med detta yttrande vill Norrtälje kommun särskilt belysa de mest prioriterade och högst angelägna objekt i kommunen. Detta yttrande kompletterar till Stockholm Nordosts yttrande, vilket kommunen också står bakom.

Merparten av de större statliga vägarna i kommunen har inte nämnvärt förändrats eller uppgraderats vad gäller standard och trafiksäkerhet sedan mitten av 1900-talet när trafiken inte var särskilt omfattande. Norrtälje kommun har en tätbefolkad landsbygd, hälften av kommunens 65 000 invånare bor utanför tätorterna, och kommunen har Sveriges högsta antal fritidshus om cirka 26 000. Under delar av året har kommunen en befolkning långt över 100 000 invånare. Senare tids utveckling mot att fritidshus är ett deltidboende året om snarare än ett sommarhus innebär att trafikmängderna stadigt ökat över tid och med större spridning över dygnet. Kommunen har en stadig befolkningstillväxt och kommer till år 2040 ha närmare 77 000 folkbokförda invånare.

De större statliga vägarna fyller inte längre sin trafikuppgift och särskilt eftersatt är standard och trafiksäkerhet på riksväg 77 och väg 76/283. Vägarna är endast 6-7 meter breda, har mängder med siktsvackor, feldoserade tvärfall, det saknas vägren eller separering för oskyddade trafikanter och det finns otaligt med okontrollerade fastighetsanslutningar och övriga anslutningar som leder till farliga inbromsningar. Var och en av bristerna leder till olyckor. Olyckor sker med hög frekvens och särskilt riksväg 77 är en av Sveriges mest olycksdrabbade 70-väg.

### Riksväg 77 till trafikplats Rösa

På riksväg 77 finns dessutom en stor andel tung trafik då vägen är en av två förbindelser till Kapellskärs hamn som är utpekad TEN-T hamn. Riksväg 77 finns med i gällande länsplan och Trafikverket har arbetat med att ta fram förstudie och



vägplan sedan 2013. Under hösten 2020 har Trafikverket valt att samråda en korridor som knyter an till trafikplats Ledinge på E18 istället för som tidigare till trafikplats Rösa. Detta kan minska anläggningskostnaden men har stora brister för trafiknyttan.

På riksväg 77 går långväga gods- och personbilstrafik samt delregional trafik som har ärende utmed vägen eller i vägens omland. En korridor via trafikplats Ledinge gör endast restidsnytta för den långväga personbilstrafiken, som utgör en mindre andel av vägens samlade användargrupper, jämfört med en korridor mot trafikplats Rösa. För den långväga godstrafiken och för den delregionala trafiken är en dragning mot trafikplats Rösa bäst vad gäller sträcka och restid. Jämförs en korridor mot Ledinge med befintlig väg är risken överhängande att den delregionala trafiken kommer att ligga kvar på befintlig väg eftersom sträckan är kortare och att det knappt finns en restidsvinst med en ny väg via trafikplats Ledinge. En stor andel av trafiken får därmed alltså inte tillgång till en ny och säkrare väg.

Trafikverket har aviserat att kostnadsbilden för en korridor mot trafikplats Rösa är osäker. En korridor mot trafikplats Ledinge innebär fortfarande en betydande anläggningskostnad men sämre trafiknyttan. Norrtälje och Rimbotrakten måste ges bättre möjligheter att integrera med övriga regionen och den delregionala trafiken måste prioriteras högre och få tillgång till en väg med hög trafiksäkerhet. Om mer medel måste tillskjutas projektet för en korridor mot trafikplats Rösa måste dessa inarbetas i kommande länsplan. Sådant tillskott för en korridor mot trafikplats Rösa skulle innebära mer värde per satsad krona eftersom samtliga användargrupper kommer att nyttja vägen.

Vid byggnation av vägar i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga persontrafik, dit riksväg 77 tillhör, är målstandard normalt mötesfri väg i 100 km/tim. Ett konkret exempel på liknande vägar som planeras för mötesfri väg i 100 km/tim är riksväg 61 Fagerås - Riksgränsen. Av 29 pågående projekt i landets regionala infrastrukturplaner som byggs som mötesseparerade vägar i 100 km/tim kan kommunen konstatera att 9 vägprojekt har ett mindre trafikflöde än riksväg 77 och 8 vägprojekt har knappt över den trafikmängd som finns på riksväg 77. När det gäller den tunga trafiken har hela 24 av 29 vägprojekt en mindre andel tung trafik än riksväg 77 trots att mötesseparerade vägar i 100 km/tim är säkrare och mindre stressfyllda för tunga fordon. Trots detta är målstandard för riksväg 77 bestämd till 80 km/tim.

Det finns stora trafiksäkerhetsproblem och risker med frontalkollisioner med 1+1 utförande vid 80 km/tim på vägar med så stor andel tung trafik som finns på riksväg 77. Enligt studier utförda av VTI<sup>1</sup> kommer mötesfri 2+1 väg att minska de svåra olyckstyperna (antalet döda och svårt skadade) med upp till 71% jämfört med 1+1 körfält, vilket är i linje med *Nollvisionens målsättning* att minska antalet svårt skadade och döda samt prioritera ned åtgärder som snarare enbart minskar antalet olyckor med lindrigare skadeföljd. Kommunen ser positivt på att Trafikverket utreder möjligheterna till en hybridvariant till 2+1 väg med

---

<sup>1</sup> VTI Rapport 790 (2013) *Säker framkomlighet – sammanfattande resultat*  
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670675/FULLTEXT01.pdf>



omkörningssträckor. Kan hybridvarianten inte förverkligas måste projektet uppgraderas till 2+1 väg för 100 km/tim för att öka trafiksäkerheten och för att ge Norrtälje kommun samma förutsättningar för regional integration och tillväxt som vägar i övriga landet ges.

#### Väg 76/283 Norrtälje-Grisslehamn

På väg 76/283 är trafikflödena under stora delar av året så höga att trafiksituationen närmast liknar milslånga lämmeltåg av fordon. På väg 283 genom Grisslehamn uppstår helt stillastående köer till hamnen. Vägen saknar vägren eller separering av gång- och cykeltrafik och det är inte möjligt för boende att ta sig till närmsta hållplats eller närmsta serviceort. För väg 76/283 tog Trafikverket fram en åtgärdsvalsstudie år 2014 som syftar till att uppgradera vägens standard till 80 km/tim och säkra möjligheterna för boende att gå och cykla. Kommunen prioriterar sträckan högt och att Trafikverket kan gå vidare med vägplan.

#### Väg 280 i Rimbo

I Rimbo planerar kommunen en centrumutveckling om ca 400 bostäder och en ny modern bussterminal. Om riksväg 77 och väg 280 ligger kvar genom Rimbo innebär detta en betydande svårighet att genomföra en centrumutveckling av Rimbo. För att möjliggöra en utveckling av centrala Rimbo och för att skapa en trygg trafiksituation genom orten i sin helhet behöver både riksväg 77 och länsväg 280 flyttas till nya lägen utanför Rimbo.

Den tunga trafiken på vägarna påverkar boende och miljön negativt av trafikbuller och att vägarna utgör en barriärverkan genom orten. Vägarna är utpekade som rekommenderade transportleder för farligt gods. Trafikverket planerar även att utöka bärigheten på vägarna från 64 ton till 74 ton, vilket innebär att ännu tyngre fordon kan komma att trafikera genom orten.

Väg 280 måste flyttas ut till en förbifart öster om Rimbo. Den nya sträckningen är cirka 2 kilometer och kopplas till befintlig väg 280 vid Asplund i söder och vid Vallby i norr.

#### Väg 76/280 Söderhall-Hallstavik

Den del av riksväg 76 som går via Hallstavik och vidare mot Gävle i norr och länsväg 280 som kopplar till riksväg 77 i Rimbo och E18 i söder är särskilt viktiga för tunga transporter till och från Hallstavik. Holmen bruk är en mycket godsintensiv verksamhet som genererar en stor mängd tunga transporter från Mälardalen, Uppsala- och Gävleregionen. En större förflyttning från sjötransporter till vägtransporter har skett med anledning av farledsproblematik i Strömsviken. Sträckan har stora trafiksäkerhetsproblem och är smal, har mängder med siktsvackor och det saknas lösningar för oskyddade trafikanter. Sträckan behöver ingå i en uppgradering till en trafiksäker 80-väg tillsammans med riksväg 76, länsväg 283 och länsväg 280.



### Vätövägen

Vätövägen inom Norrtälje stad har kommunalt väghållarskap och är en del av statlig väg 1148 mot Roslagsbro- och Vätölandet. Trafik hemmahörande utanför staden utgör 55% av vägens trafikflöde. Vägen utgör genomfartsled för trafik från både inom och utom stadens gränser som har regionala målpunkter som ärende. Vägens bärighet är förbrukad och kommunen måste asfaltera om ytbeläggning vartannat år. Under maxtimmarna är trafiktrycket högt och kapaciteten överskrids i flera korsningspunkter med köbildning som följd. Norrtälje stad står inför en stor befolkningstillväxt med flera nya stadsdelar för ca 8000 nya bostäder och en befolkningsökning i kommunen i övrigt som kommer öka trafikmängderna. Vägens underbyggnad måste byggas upp från grunden samtidigt som det långsiktiga kapacitetsbehovet måste ses över för att säkerställa en framkomlig servicegrad i stadens vägnät. Åtgärder måste även vidtas i korsningspunkterna utmed vägen.

### **Gång- och cykel**

Längs med i stort sett samtliga statliga vägar i kommunen saknas vägrenar eller separering av gång- och cykeltrafik och trafikflödena är så pass höga att vägarna upplevs som mycket otrygga. Det är farligt att gå och cykla och därför väljer många potentiella gående och cyklister bort det alternativet. De statliga vägarnas låga standard och avsaknad av gång- och cykelmöjligheter innebär stora hinder för människors vardag och sociala liv.

Norrtälje kommun med långa avstånd till övriga regionen och långa avstånd mellan orter inom kommunen är per definition inte med i Region Stockholms cykelplan. En allvarlig konsekvens har blivit och kommer fortsatt innebära att Norrtälje kommun blir bortprioriterade av Region Stockholms och Trafikverkets planering av investering för cykelinfrastruktur. Det torde inte vara Region Stockholms syfte att förhindra möjligheterna att gå och cykla på landsbygden och där Trafikverket är väghållare. Eftersom Norrtälje kommun är bortprioriterade i den regionala cykelplanen anser kommunen därför att Region Stockholm måste skapa särskilt vikta potter i kommande länsplan för att säkerställa att medel för cykelinfrastruktur även tillkommer till regionens yttre delar.

Nödvändig standard behöver inte vara detsamma för regionens yttre delar som för de inre delarna. I Norrtälje kommun behöver standarden anpassas efter behov och efter platsspecifika förutsättningar, som i regel rör sig mellan 2,5 meters vägbredd med hårdjord beläggning och 2 meter bred sommarcykelväg.

Att anlägga gång- och cykelvägar i Norrtälje kommun handlar om att möjliggöra för boende att ta sig till närmsta hållplats och serviceort, att öka trafiksäkerheten och möjliggöra att barn kan ta sig säkert till skola samt att möjliggöra för kombinationsresor snarare än arbetspendling mellan de större orterna.

För Norrtälje kommun är cykel en högt prioriterad fråga. Kommunen bygger årligen mellan 1-3 kilometer cykelväg och cykelfält inom kommunens väghållarskap. För att ta tag i de stora problemen med avsaknad av cykelinfrastruktur utmed det statliga vägnätet skapade Norrtälje kommun ett



anläggningsbidrag på 25 miljoner kronor för åren 2018-2021. Med anläggningsbidraget tar kommunen och enskilda väghållare statens ansvar att anlägga gång- och cykelinfrastruktur utmed det statliga vägnätet. Under de första två åren har 14 projekt beviljats medel, vilket talar om det stora behovet av att kunna gå och cykla utmed det statliga vägnätet.

Norrtälje kommuns program för gång- och cykelvägar på landsbygden (2018) pekar ut 28 stråk som kommunen prioriterar att Trafikverket anlägger. Av dessa 28 stråk har kommunen prioriterat hårt för att föreslå 5 nödvändiga stråk. Fyra av dessa är lokaliserade till Norrtälje stad som idag är helt avskärmat för boende i stadens omland att kunna ta sig till arbete och skola och för stadens invånare att kunna nå målpunkter utanför stadens gränser:

- Norrtälje-Svanberga, riksväg 76 (ÅVS finns från 2014)
- Norrtälje-Görla, länsväg 276
- Norrtälje-Roslagsbro/Vätö, väg 1148 (kommunen bygger halva sträckan i egen regi under 2022)
- Norrtälje-Frötuna, väg 1149 (viktig skolväg)
- Södersvik-Gräddö, väg 1032

#### Rävnäs hamn

Rävnäs hamn är en betydande replipunkt för kollektivtrafik på vatten samt för taxiverksamhet och sophantering för utanförliggande skärgård. Trafiken ökar och utrymmet räcker inte till. Flaskhalsar och krockar uppstår.

Som replipunkt ger hamnen service till ett stort skärgårdsområde och ansvarar för att frakta drygt 400 ton gods till skärgårdsområdets restauranger, butiker, konferensanläggningar och liknande inrättningar. Därtill fraktas uppskattningsvis 500 ton byggnadsmaterial till boende och verksamheter. Rävnäs hamn ansvarar för sjöräddning, sophämtning samt bryggor för de som är mantalsskrivna på öar i området.

I takt med att den årliga trafiken ökar ställs högre krav på hamnens utformning. Årligen passerar dygt 30 000 personer hamnen, där en stor andel åker med Waxholmsbåten och taxibåtar. Kajen behöver byggas om för att separera godstrafik, persontrafik och småbåtshamn för ökad logistisk effektivitet. Hamnen förvaltas av Norrtälje kommun som projekterat en ombyggnad. Åtgärden behövs tidigt i planperioden.

#### **NORRTÄLJE KOMMUN**

Bino Drummond  
Kommunstyrelsens ordförande

Anette Madsen  
Kommundirektör