



Enheten för planfrågor
Susann Sass Jonsson

Trafikverket ärendemottagningen
Christina Eklöf
Box 810
781 28 Borlänge

Väg 77 delen länsgränsen – Rösa i Norrtälje kommun, kompletterande samrådsyttrande inför Trafikverkets val av lokaliseringsalternativ

Projektnummer 107264

Länsstyrelsen har den 25 november 2015 fått tillsänt kompletterande utredningar inför val av lokaliseringsalternativ för om-/nybyggnation av väg 77 mellan länsgränsen och Rösa. Bakgrunden till projektet är att den nuvarande vägen anses ha undermålig standard och brister vad gäller trafiksäkerheten. Utifrån nytt underlag som beskriver planeringsförutsättningar med hänsyn till arkeologi, natur och jordbruk önskar Trafikverket att Länsstyrelsen ser över sitt tidigare yttrande daterat 2015-05-21 (beteckning 3434-3446-2015).

Utöver kompletterande underlag från Trafikverket har Länsstyrelsen även tagit del av Norrtälje kommuns yttrande daterat 2015-12-14.

Länsstyrelsen lämnar nedanstående synpunkter vad gäller vägens lokalisering med stöd av 14 b § väglagen. Av lagtexten följer att den som avser bygga väg ska under arbetet med att upprätta vägplanen samråda med bl.a. länsstyrelsen. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Länsstyrelsen ska även verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av vägplanen. Synpunkter på lokaliseringsalternativens lämplighet och genomförbarhet är lämnade utifrån innehållet i 2 – 4 kap, 5 kap 3 §, 7 kap miljöbalken samt 2 kap 12 § kulturmiljölagen. Fokus i detta yttrande är vägens påverkan på samhällsrisker, natur- och kulturmiljö samt jordbruk. Länsstyrelsen har tidigare tagit ställning till alternativen 1, 2.2, 3, 5, 6.3 och 7 (se yttrande daterat 2015-05-21, beteckning 3446-2015) och vidhåller vad som där framförts. Dagens yttrande gäller lokaliseringsalternativen inom delsträcka 4 samt 6.

Länsstyrelsens sammanvägda bedömning

Efter en avvägning mellan jordbruksintresset söder om Rimbo samt de unika kulturmiljövärden norr/nordväst om Rimbo ser Länsstyrelsen alternativ 4.4 söder om Rimbo, så som det är redovisat i samrådshandlingen daterad 2015-01-16, som mest rimligt. Vi bedömer att alternativ 4.7 och 4.8 norr om Rimbo medför stora intrång i en mycket känslig kulturmiljö. En ny väg genom detta kulturmiljölandskap kommer medföra omfattande arkeologiska undersökningar. Länsstyrelsen

Datum
2016-05-19Beteckning
3434-41315-2015

vill understryka att detta kommer att påverka både de sammanlagda kostnaderna för vägen och tidpunkten för när själva vägbyggnationen kan påbörjas. En dragning söder om Rimbo (4.3, 4.4) påverkar dock många stora skiften med hög bördighet. En nybyggnation av väg i denna del ställer stora krav på vägutformningen, med hänsyn till intrången i landskapsbilden och den pågående jordbruksverksamheten. Länsstyrelsen kan på nuvarande underlag inte ta ställning till ytterligare alternativa vägsträckningar mer norr- nordväst om korridor 4.7 och 4.8. Förslag på ytterligare vägsträckning behöver förtydligas och planeringsförutsättningarna klarläggas, innan vi kan göra en bedömning av dess genomförbarhet. Det kommer att krävas arkeologisk utredning samt en belysning av eventuella ytterligare alternativs påverkan på riksintresset och övriga allmänintressen. Om kända fornlämningar i största möjliga mån ska undvikas, måste en ny vägkorridor förläggas norr om det sammanhängande området med fornlämningar i Kvarnbol.

Utmed delsträcka 4.3 nordväst om Kundbysjön bedömer Länsstyrelsen att risken för att träffa på betydelsefulla och hittills okända fornlämningar är liten. Området omfattades dock inte av den arkeologiska utredningen som genomförts. Om Trafikverket överväger en helt ny väg inom denna sträckning behöver kompletterande utredningar genomföras. Utifrån dagens kunskap bedömer vi dock att 4.3 är ett bättre alternativ jämfört alternativ 4.4, med hänsyn till förekomsten av kända fornlämningar samt naturvärdena på platsen. Förbi Lövsta förordar länsstyrelsen alternativ 4.8. framför 4.7 med hänsyn till förekomsten av kända fornlämningar.

Vid val av korridor förbi Finsta är det Länsstyrelsens bedömning att bevarandeintressen rörande kulturmiljö och jordbruksmark är av större betydelse, jämfört naturvärdena. De förekommande naturvärdena vid dessa båda korridorer är generellt av lägre dignitet. Utifrån en avvägning mellan risk, kulturmiljö och jordbruk förordar länsstyrelsen en sträcka genom Finsta samhälle. Om Trafikverket väljer att gå vidare med ett alternativ söder om Finsta, behöver synpunkterna framförda i detta yttrande rörande jordbruksmarken särskilt beaktas.

Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till kulturmiljön

Ur fornlämningssynpunkt förordar Länsstyrelsen alternativ 4.3 eller 4.4 söder om Rimbo och alternativ 6.1 genom Finsta. Nedan följer Länsstyrelsens motivering ur kulturmiljösynpunkt.

Synpunkter på underlaget

Länsstyrelsen har tagit del av *RAPPORT 2015:61 ARKEOLOGISK UTREDNING ETAPP 1* (Lst dnr 43112-24568-2015). Vi anser att underlaget är av god kvalitet och därför kan ligga till grund för val mellan de lokaliseringsalternativ som finns beskrivna i samrådshandlingen daterad 2015-01-26.

Lokaliseringsalternativens lämplighet och genomförbarhet med hänsyn till kulturmiljön

Ett stort antal fornlämningar riskerar att beröras av den planerade vägen. Vid den arkeologiska utredningen som utfördes hösten 2015 påträffades även ett stort antal

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

fornlämningsindikationer (boplatslägen) och osäkra fornlämningar. Ytterligare arkeologisk utredning (utredningsgrävning) kommer att krävas för de fornlämningsindikationer och osäkra fornlämningar som berörs av den planerade vägen och vägbreddningen för att konstatera ifall de utgör fornlämning. Av kulturmiljölagen (KML) följer att Länsstyrelsen får lämna tillstånd till ingrepp i fornlämning endast om fornlämningen medför hinder eller olägenhet, som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse (se 2 kap 12 § KML).

Norr om Rimbo

Länsstyrelsen anser att alternativ 4.7 och 4.8 norr om Rimbo är mycket olämpliga ur fornlämningssynpunkt. I vägkorridoren finns ett stort antal fornlämningar. Den skär genom ett väl sammanhållet och rikt område med fornlämningar från bronsålder och äldre järnålder, bland annat rösen och gravfält. I detta ingår en ovanlig grav- och kultplats, Tistelkullen, med ett monumentalt röse omgärdat av flera cirkelformade hägnader på krönet av ett högt berg (RAÄ-nr Rimbo 100:1). Sambanden mellan fornlämningarna i området är av stor betydelse för att miljön ska kunna förstås och utgör en viktig del i upplevelsen av området. Området har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Det speglar en avgränsad förhistorisk tid, bronsålder – äldre järnålder, som hamnade i periferin under yngre järnålder och historisk tid. Det har därför bevarats som en sammanhängande miljö som är unik i länet och mycket ovanlig även i ett nationellt perspektiv. En väg genom området skulle innebära en allvarlig skada på fornlämningsmiljön, då sambanden mellan fornlämningarna skulle brytas upp. En förutsättning för att vägen skulle kunna byggas är att betydande fornlämningar på platsen kan tas bort. Vägkorridoren berör Tistelkullen, två gravfält och ett stort antal gravar, bland annat en grupp med rösen och stensättningar av bronsålderskaraktär, som har ett kontextuellt samband med Tistelkullen, samt en bytomt. I anslutning till kända, synliga fornlämningar finns ofta fler, som inte är synliga ovan mark. Ett ca 1 km långt avsnitt kring Tistelkullen och gravgruppen bedöms i sin helhet som ett boplatsläge. Inom området kan omfattande fornlämningar, som inte är synliga ovan mark förväntas. Detta avsnitt är även att betrakta som fornlämningsområde tillhörande Tistelkullen och gravgruppen. Fornlämningsområdet är enligt kulturmiljölagen det område som krävs för att skydda och bevara en fornlämning och har samma lagskydd enligt kulturmiljölagen som själva fornlämningen.

I de fall när tillstånd till att ta bort fornlämningar ges, krävs att dessa först undersöks och dokumenteras arkeologiskt. Om alternativ 4.7/4.8 norr om Rimbo väljs skulle det medföra omfattande arkeologiska undersökningar. De arkeologiska åtgärderna skulle komma innebära både ytterligare arkeologisk utredning (etapp 2, utredningsgrävning), arkeologisk förundersökning och arkeologisk undersökning (slutundersökning). Sannolikt kommer samtliga åtgärder att krävas för ett flertal fornlämningar. De arkeologiska åtgärderna är var för sig tidskrävande både med avseende på den administrativa processen, på utvärderingen av de resultat som framkommer och på den tid det tar att utföra åtgärderna i sig själva. För både för- och slutundersökningar kan det förväntas att upphandling kommer att krävas. Det kommer sannolikt bli en av de mest omfattande undersökningar som gjorts i vårt

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

län och sannolikt även i ett nationellt perspektiv. Det är i nuläget inte möjligt att beräkna tidsåtgång och kostnad. Jämförelseobjekt med samma höga kulturmiljövärde och i samma omfattning saknas. Det är dock oundvikligt att den planerade vägen skulle komma att försenas och fördröjas, då de arkeologiska åtgärderna kan ta flera år i anspråk.

Länsstyrelsen har under hand fått frågan om vi ser att det är möjligt att hitta en ny vägsträckning norr-nordväst om korridor 4.7 och 4.8. Länsstyrelsen anser att planeringsförutsättningarna för en väg i denna sträckning behöver klarläggas, innan vi kan göra en bedömning av genomförbarheten. Det kommer att krävas en arkeologisk utredning, men även påverkan på riksintresset och övriga allmänintressen behöver klarläggas. Om kända fornlämningar ska undvikas, måste korridoren förläggas norr om det sammanhängande området med fornlämningar i Kvarnbol.

Söder om Rimbo

I vägkorridoren alternativ 4.4 söder om Rimbo finns endast ett fåtal fornlämningsindikationer och en känd fornlämning, Borgbacken (RAÄ-nr Rimbo 35:1). Borgbacken är registrerad som en fornborg, men är troligen en kultanläggning av liknande typ som Tistelkullen. Länsstyrelsen bedömer att det finns goda förutsättningar för att utforma en väg söder om Rimbo, som är acceptabel ur fornlämningsynpunkt. Vägen bör placeras på så stort avstånd om möjligt från Borgbacken, så att fornlämningen kan undvikas. De fornlämningar som indikeras är inte av en sådan art att de skulle utgöra ett hinder för den planerade vägen, i fall det inte är möjligt att undvika dem helt.

Finsta

Alternativ 6.1 genom Finsta berör färre fornlämningar och fornlämningsindikationer än alternativ 6.2 söder om Finsta. Ur ett kulturmiljöperspektiv förespråkar länsstyrelsen en vägsträckning genom Finsta. Vi bedömer dock att det finns förutsättningar för att lokalisera och utforma en väg söder om Finsta, som är acceptabel ur fornlämningsynpunkt. Men det kräver stort hänsynstagande till riksintresset kulturmiljö, där jordbrukslandskapet ingår. Se vidare synpunkter kring jordbruksmarken.

Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till naturmiljön

Länsstyrelsen anser att alternativ 4.4 vid Rimbo tätort är att föredra framför 4.7/4.8, ur naturvårdssynpunkt. Förbi Kundbysjön kan både alternativ 4.3 och 4.4 accepteras. Förbi Lövsta kan 4.7 och 4.8 accepteras. Förbi Finsta kan båda korridorerna 6.1 och 6.2 accepteras. Nedan följer länsstyrelsens synpunkter på underlaget och motivering ur naturvårdssynpunkt.

Synpunkter på underlaget

Länsstyrelsen har tagit del av följande kompletterande underlag rörande naturmiljön:

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

- *Naturvärdesinventering*, daterad 2015-10-27
- *Förstudie fåglar*, daterad 2015-10-27
- *Förstudie Grod- och kräldjur*, daterad 2015-10-27
- *Konsekvensbedömning Naturmiljö*, daterad 2015-10-28.

Länsstyrelsen har följande synpunkter på underlaget rörande artfynd och biotopskydd.

Artfynd

Vid analys av artfynd i Artportalen kan Länsstyrelsen konstatera att betydligt mer av den berörda skogen nordväst om Rimbo, än de i naturvärdesinventeringen avgränsade objekten, har höga naturvärden. Det rör framför allt en artrik flora av mykorrhizasvampar, inklusive ett antal rödlistade arter som är knutna till lång kontinuerlig förekomst av gran och tall i kalkrika marker. Det kan vara mycket svårt att se dessa kvaliteter på något annat sätt, än genom att hitta de skyddsvärda svamparna själva. Eftersom de bara visar sig under en kort tid av året och inte kommer upp alla år kan man bara utvärdera sådana naturvärden utgående från vad som hittats under många föregående år. En god indikation kan dock fås genom att man hittar vissa vanliga lövskogskärlväxter i barrskog. Det finns gott om sådana fynd registrerade i området. Skog som ser ”vanlig” ut kan alltså lätt förbises om svampfynden inte ingår i värderingen. I området finns fynd av 13 rödlistade arter, varav de flesta är svampar. Därtill finns rikligt med signalarter för skog och en för länet mycket sällsynt kärlväxt, spädstarr, som här finns på en sydlig utpostlokal.

Biotopskydd

En del av de utpekade biotopskydden tycks inte stämma med definitionerna i områdesskyddsförordningen. Se <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Skyddade-omraden/Biotopskyddsomraden/>. Åkerholmar som **inte stämmer** med definitionen i förordningen om områdesskydd m.m. är 1, 3, 4, 5, 12, 19, 27 och 29. I de flesta kartor och flygfoton, så väl moderna som gamla, är åkerholme 29 brukad åker. Av de tre åkerholmar som bedömts ha högt naturvärde omfattas två stycken inte av definitionen för åkerholme. Den tredje, nr 13, finner inte Länsstyrelsen ut på karta varför dess lagliga status inte har bedömts.

Flygbildsstudier av *diken* kan inte på samma definitiva sätt som för åkerholmar avgöra om dikena omfattas av definitionen för det generella biotopskyddet av småvatten i odlingslandskapet. Länsstyrelsen bedömer dock att Trafikverket har pekat ut ”för många”. Definitionen begränsar biotopskyddet till diken som har permanent fuktig jord eller är permanent vattenhållande, vilket kan avläsas i vegetationen vid fältbesök under vegetationssäsong. Intrycket är att **alla** diken som går att se i flygbild är utpekade som biotopskyddsområden, utan att hänsyn tagits till om där finns våtmarksvegetation. I flygbild verkar vidare en av de utpekade *alléerna* vid Adamsberg inte vara någon allé. Inte heller detta låter sig med säkerhet

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

avgöras i flygbild, men det finns inga träd längs vägen, när den går på åker utanför dungen. Gissningsvis är det den allén som uppges bestå av asp. Alléer är enligt definitionen planterade och det torde vara mycket sällsynt med planterade aspalléer. Det finns alltså en påtaglig risk att träd som naturligt etablerat sig längs vägen på en åkerholme tolkats som en allé. Trafikverket bör försäkra sig om att det verkligen rör sig om en allé, innan den behandlas som ett biotopskydd i den fortsatta planprocessen.

Det är inte acceptabelt att det i en rapport från Trafikverket föreslås lagstridiga åtgärder såsom igenfyllande av öppna diken, eftersom det strider mot biotopskyddsförordningen, miljöbalken.

Kommentarer till värdering av enskilda naturvärdesobjekt.

Obj. 25. Korridor 4.4 - endast lite är redovisat av vad som ligger till grund för den höga värderingen. I flygbild kan ingen öppen betesmark urskiljas. De nämnda naturvårdsintressanta arterna "asptickor" och "klotterlav" kan inte användas som indikatorer på naturvärde. Aspticka är en art, men mycket vanlig och utan värde som naturvårdsindikator. Om det rör den rödlistade arten stor aspticka har den naturvärde. Något sådant fynd finns dock inte med i tabellen över rödlistade arter som är funna i korridorerna. Klotteralavar är ett artrikt släkte med allt från mycket vanliga arter till sällsynta arter med mycket specialiserade krav på sin livsmiljö. Är de inte artbestämda (vilket kräver expertkunskaper) är det utan intresse vad avser områdets naturvärde.

Obj. 30. Korridor 6.2 - Beskrivningen av gammal tall på grusås i sluttning mot öppen mark indikerar att det kan vara en fin miljö för flera krävande insektsgrupper. Länsstyrelsen bedömer att detta område behöver värderas högre.

Lokaliseringsalternativens lämplighet och genomförbarhet med hänsyn till naturmiljön

Utifrån nuvarande underlag gör Länsstyrelsen följande bedömning. Enligt Länsstyrelsens bedömning har berörda betesmarker i 6.1 och 6.2 (och även 4.4 och 4.8) ganska låga naturvärden. De naturvårdsintressanta fåglar som setts vid 6.1 och 6.2 är nästan alla förbiflygande, vilket Länsstyrelsen menar saknar intresse vid val av korridor. Rastande sädgäss har visst intresse när det som vid 6.1 sker med viss regelbundenhet. Den rapporterade häckningen av en skyddsklassad fågelart vid Skederid är inte relevant. Lokalen är angiven med en radie på 5 km, just för att dölja häckningslokalens exakta läge. Länsstyrelsen har frågat rapportören och häckningen skedde långt från både korridorerna 6.1 och 6.2. De naturvärden som har störst betydelse vid Finsta bedömer vi är de äldre ädellövträden längs befintlig väg genom Finsta (6.1) och naturvärdesobjektet 30 (korridor 6.2). Det finns därmed stöd för att välja båda korridorerna ur naturvårdssynpunkt.

Förbi Rimbo bör bedömningen av vilket alternativ som är att föredra från naturvårdssynpunkt främst vila på dessa skogliga naturvärden. De övriga värden som i

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

Konsekvensbedömningen sägs vara likvärdiga mellan alternativ 4.4 och 4.8 har i sig själva lägre naturvärden och skulle därför ha mindre betydelse för bedömningen, även om de inte vore likvärdiga. Länsstyrelsen anser att alternativ 4.4 är att föredra framför 4.8, ur naturvårdssynpunkt. Artfynden innebär enligt Länsstyrelsens bedömning ett än starkare stöd för att välja korridor 4.4.

Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till hushållsbestämmelserna – jordbruksmark

Synpunkter på underlaget

Länsstyrelsen har tagit del av innehållet i *PM jordbruk, väg 77 delen länsgränsen - Rösa*, daterad 2015-11-12. Dokumentet är framtaget av *Hushållningssällskapet (HS)* på uppdrag av Trafikverket, vilka Länsstyrelsen bedömer är en instans med god kunskap om hur rationellt jordbruk bedrivs idag. Promemorian baseras på kunskap om odling (enbart åker, inte betesmark), svårigheter som kan uppstå vid omarrondering vid praktiskt lantbruk (arbete med traktor och större maskiner) samt ekonomiska aspekter för konventionellt växtodlingsjordbruk. Arbetssättet med att ta fram den här typen av underlag kan med fördel utvecklas ytterligare i framtida väg- och järnvägsprojekt. Detta eftersom en annars allt för snäv syn på vad gäller påverkan på jordbruket inte rättvist speglar de faktiska värden och mer värden som jordbruket bidrar med i landskapet som helhet. Ett något bredare och mer nyanserat underlag bör regelmässigt tas fram tidigt för den här typen av projekt och landskap, med fokus på ur jordbrukssynpunkt optimerade vägdragningar. Underlaget bör senare i processen kunna utgöra en självklar utgångspunkt för gestaltungsprogram/-principer.

PM jordbruk, väg 77 delen länsgränsen - Rösa ger Länsstyrelsen möjligheter att beakta jordbruksmarkens värden enligt 3 kap 5 § miljöbalken. Den ger oss även en möjlighet att göra en samlad bedömning av hur vägprojektet påverkar både riksintressen och allmänna värden i det aktuella området. Det som saknas i denna rapport är en bredare bild av jordbruk som inbegriper även djurhållning och flera ägoslag, såsom betesmarker, annan produktionsinriktning än växtodling och landskapsperspektivet. Även förekomst av bryn och intilliggande skiften (ägoslag) bör beaktas. Då det enligt flera miljömål ska verkas för upprätthållande och utveckling av biologisk mångfald är detta relevant. Länsstyrelsen har även ett regeringsuppdrag att ta fram en regional handlingsplan för grön infrastruktur. Regeringen trycker på vikten av förekomst av spridningskorridorer för flora och fauna ”konnektivitet”. Det är bra att fokus lags på jordbruksmarkens allmänna värden, då det är dessa Länsstyrelsen har att bevaka. Det kan dock även framgå hur många lantbruksföretag som drabbas av olika föreslagna alternativ. Även andel påverkad mark av de enskilda lantbruksföretagens sammanlagda brukade areal kan framgå, då detta kan få stora konsekvenser för att upprätthålla fortsatt brukande och att förhindra oönskad igenväxning i större landskapsavsnitt. Det vi idag definierar som ”rationellt” jordbruk bör inte vara den enda utgångspunkten. På s.30 nämns

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

att hållbar utveckling (minimal påverkan på naturen och dess produktionsförmåga) ska vara en naturlig del av vägprojektet. Att bedriva ett miljömässigt optimerat jordbruk ligger också i linje med uppfyllande av flera av våra nationella miljömål, t ex *Ett rikt växt- och djurliv*, *Minskad övergödning* och *Ett rikt odlingslandskap* vilket med fördel kan framgå.

För att få ett fullgott underlag om jordbruk är det inte tillräckligt att studera enbart ägoslaget åker och dess skiftesstruktur. All jordbruksmark (dvs. även betesmark) bör ingå, samt förekomst av bryn. Brynlängd och närhet till hävdade naturbetesmarker (djurhållning med olika djurslag) kan ha mycket stor positiv betydelse för upprätthållande av biologisk mångfald och ekosystemtjänster och kommer sannolikt att få ännu större betydelse i framtiden. Djurhållning och förutsättningarna för att hålla betesdjur bör också behandlas i denna typ av PM. Det är sammantaget bra att underlaget utmynnat i förslag till optimerade vägdragningar ur jordbruksynpunkt. Ännu bättre hade varit om Trafikverket även hade anlagt ett landskapsperspektiv och beaktat även betesmarker och (möjligheter till) djurhållning i landskapet.

När det gäller markavvattning så anges vikten av snabb avvattning och upptorkning från åkermark. Det råder idag brist på grunda vattenmiljöer i odlingslandskapet, varför detta resonemang behöver utvecklas/nyanseras. Det bör finnas en öppenhet för möjligheter för olika/andra produktionsinriktningar, än växtodling i framtiden, med tanke på de globala klimatförändringarna och det ökade behovet av miljömässigt hållbar energi- och/eller livsmedelsproduktion. Det bör på sikt även i den här typen av analyser göras reflektioner över vilken betydelse jordbruket och dess olika inriktningar har för andra värden på plats. Detta skulle underlätta förståelsen för hur aktivt jordbruk skapar förutsättningar för andra värden (från natur- och kulturmiljö).

Lokaliseringsalternativens lämplighet med hänsyn till hushållningsbestämmelserna

Utifrån nuvarande underlag gör Länsstyrelsen följande bedömning. Vid delsträcka 6 är alternativ 6.1 genom Finsta, att föredra ur jordbruksaspekt, då södergående alternativ 6.2 uteslutande berör jordbruksmark som tillhör bördighetsklass 5 (högsta) och dessutom dras rakt igenom stora skiften. Länsstyrelsen bedömer att alternativ 6.2 skulle medföra negativa konsekvenser för jordbruksmarken och förutsättningen för fortsatt lönsam produktion. Skulle alternativ 4.4 eller 6.2 ändå väljas kan vägbyggaren minimera de mycket negativa konsekvenserna för jordbruket, genom att använda de optimerade dragningarna enligt PM Jordbruk (s.32-33) och följa de råd som nämns nedan för att minska de negativa konsekvenserna. Väljer vägbyggaren 4.4 söder om Rimbo är det av större vikt att välja 6.1 genom Finsta, där övriga intressen inte väger lika tungt mot jordbruksmarken, som de gör vid Rimbo.

Med detta konstaterat är det av största vikt, att ta hänsyn till följande aspekter vid placeringen av vägen genom jordbruksmark, för att minska konsekvenserna för jordbruket.

Detta kan göras genom att:

- Minimera delning av stora fält
- Vid delning av fält, optimera arronderingen
- Se till att transport till och från fälten kan göras utan större problem, planera utfarter från fälten
- Ta hänsyn till effekter som har med avvattning/dränering av åkrarna att göra.
- Minimera arealen som tas i anspråk
- Försvåra inte för djurhållning som eventuellt drabbas av ny vägdragning.

Där det är möjligt kan man också genom t.ex. täckdikning (tillstånd krävs pga. biotopskyddet) slå samman mindre skiften som uppstår pga. ny vägdragning och skapa större skiften. Trafikverket bör även föra dialog med de lantbruksföretagare som berörs eftersom valet av placering kan påverka ett enskilt företags ekonomi väsentligt, så att det i värsta fall handlar om att de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt produktion slås undan. Tankar kring lämpliga och möjliga kompensatoriska åtgärder bör utvecklas. Att lägga igen öppna, vattenförande diken är inte en acceptabel kompensatorisk åtgärd. Däremot bör dagvattenhantering vara en sådan åtgärd. Det är även av stort intresse att gå djupare i analysen av i vilken omfattning kvarvarande skiften inte kommer att fortsätta brukas och risk för igenväxning föreligger.

Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till risk och säkerhetsaspekter

Ur risk- och säkerhetshänseende förordas en lokalisering av ny väg söder om Rimbo och söder om Finsta.

För ny- och ombyggnation av trafikleder för farligt godstransport alternativt nybyggnation av bostäder rekommenderar Länsstyrelsen generellt ett bebyggelsefritt skyddsavstånd om 75 meter. Avståndet är dock beroende av topografiska förhållanden och vilka skyddsåtgärder som kan åstadkommas. Med ideala förhållanden och reglerade skyddsåtgärder i plan kan ett skyddsavstånd på 25 – 30 meter eventuellt accepteras. Det måste då finnas grundliga riskanalyser som visar på en sannolik riskbild, vilka åtgärder som behövs för att uppnå en acceptabel risknivå och respektive åtgärds bedömda effekt. Om en ny väg ska byggas nära befintliga bostäder, så åligger det vägbyggaren att göra analysen. Om kommunen planerar nya bostäder nära befintlig väg, vilar ansvaret i stället på kommunen. För att hitta en långsiktigt hållbar lösning med avseende på risk, så behöver både Trafikverket och kommunen i det här fallet förhålla sig till varandras planer på framtida bebyggelse och ny vägsträckning. En tät dialog parterna emellan är därför betydelsefull.

Den mest kritiska dragningen utifrån riskaspekten är kring tätorterna Rimbo och Finsta. Här är individ- och samhällsriskerna redan höga, jämfört resten av vägplane-

sträckan mellan länsgränsen - Rösa. Ur risksynpunkt förordas därför södergående alternativ utanför samhällena. Ett alternativ norr om Rimbo förutsätter att vägen inte dras för nära befintlig och eventuell tillkommande bebyggelse. Ett alternativ genom Finsta kan accepteras vid en avvägning mot andra allmänintressen, då risk bilden bedöms något lägre jämfört genom Rimbo. Det kommer att behöva planeras för ett bebyggelsefritt avstånd på ömse sidor om vägen, med hänsyn till befintlig och framtida bebyggelse¹.

Fortsatt arbete

0 alternativ i vägplaneringen

Länsstyrelsen anser att vägens effekter och konsekvenser på natur-, kultur- och vattenmiljö samt jordbruket ska jämföras mot ett 0-alternativ motsvarande markanvändningen enligt gällande detaljplan. Länsstyrelsen anser med andra ord att föreslagen markanvändning i en översiktsplan eller fördjupning av översiktsplan inte är relevant att beakta i konsekvensbedömningen. Motivet till detta är att det inom ramen för den översiktliga planeringen inte sker en rättslig prövning av miljökonsekvenserna på samma sätt som sker efter antagande av detaljplan och fastställande av vägplan. För att hitta långsiktigt hållbara lösningar med hänsyn buller, vibrationer och risk vid farligt godstransporter, behöver dock utgångspunkten vara den framtida trafikeringen som vägen dimensioneras för.

Innehåll i plan- och miljökonsekvensbeskrivning

Oavsett vilket lokaliseringsalternativ Trafikverket väljer att gå vidare med, så vill Länsstyrelsen understryka följande. Av förarbetena framgår att det är nödvändigt att kommande planhandlingar dokumenterar vilka alternativ som har studerats, vilka val som har gjorts och skälen till det. Där behöver ingå en tillbakablick på den analys enligt fyrstegsprincipen som gjordes innan den fysiska planeringen startade. Det beror bl.a. på att en MKB ska innehålla en översiktlig redovisning av de huvudalternativ som övervägts och de viktigaste orsakerna till den valda lösningen med beaktande av miljöeffekterna (artikel 5.3 i MKB-direktivet). I 6 kap. 7 § andra stycket 4 miljöbalken anges också att en MKB för en verksamhet som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska innehålla en redovisning av alternativa platser om sådana är möjliga (Prop. 2011/12:118, s.95-96).

Länsstyrelsen bedömer att ovanstående är särskilt viktigt i projekt, där successiva avvägningar görs under projektets gång, mellan allmänna och enskilda intressen. Med hänsyn till intrångseffekterna anser Länsstyrelsen att det är särskilt viktigt att tydliggöra vilka transportbehov som vägen ska tillgodose (person- och/eller godstransporter, start- och målpunkt) och motiven till att det behöver ske med steg 3/steg 4 åtgärder enligt valt lokaliserings- och utformningsalternativ. Redovisningen kommer även vara ett viktigt stöd, när Länsstyrelsen har att pröva ”om fornlämningar medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till

¹ <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/nyheter/2016/Pages/nya-riktlinjer-for-bebyggelse-nara-transporter-av-farligt-gods.aspx>

Datum
2016-05-19

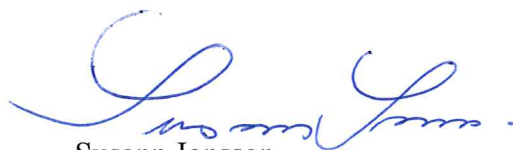
Beteckning
3434-41315-2015

fornlämningens betydelse” och därför kan tas bort med stöd av 2 kap. 12 § kulturmiljölagen.

I handläggningen av ärendet har deltagit planchef Tatjana Joksimović, samhällsbyggnadsdirektör Patrik Åhnberg, beslutande och planhandläggare Susann Jonsson, föredragande.



Patrik Åhnberg
Samhällsbyggnadsdirektör



Susann Jonsson
Planhandläggare

Datum
2016-05-19

Beteckning
3434-41315-2015

Kartbilaga till yttrandet – utdrag ur *Samrådshandling väg 77 delen länsgränsen – Rösa, Vägplan, val av lokaliseringsalternativ*, Trafikverket (2015-01-26)

Lokaliseringsalternativen

