

SAMRÅDSHANDLING

Vägplan Väg 268 E4-Grana

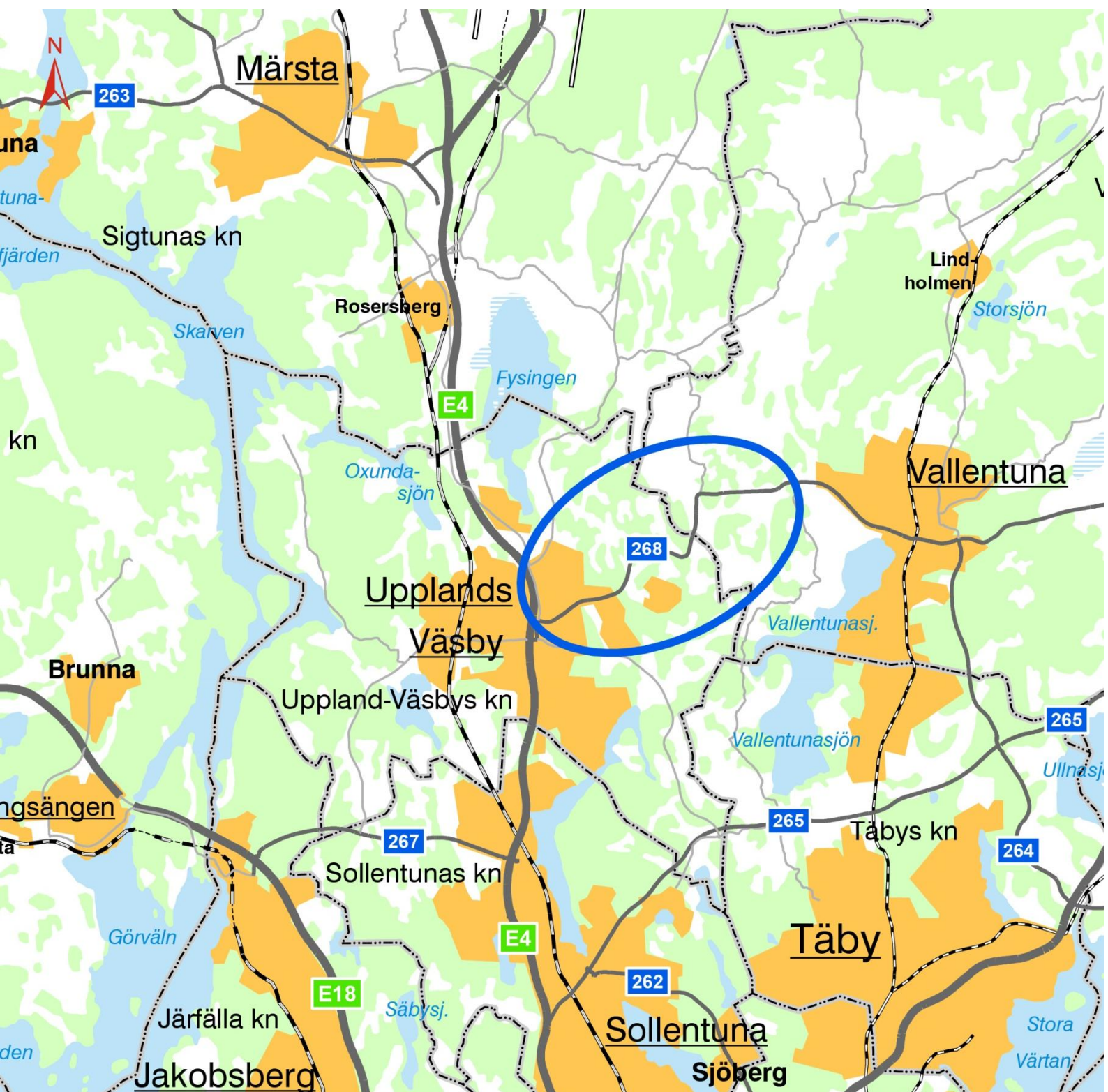
Samrådsredogörelse

Utredning av lokaliseringsalternativ 2017-03-08

Upplands Väsby kommun och Vallentuna kommun, Stockholms län

Projektnummer: 107342

Ärendenummer: TRV 2012/28823



Dokumenttitel: Samrådshandling, Vägplan väg 268 E4-Grana, Samrådsredogörelse

Skapat av: Camilla Boberg och Maria Johansson

Dokumentdatum: 2017-03-08

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2012/28823

Projektnummer: 107342

Publiceringsdatum: 2017-03-08

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Åsa Dolk

Tryck:

Distributör: Trafikverket, Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Innehåll

1. Läsanvisning	4
2. Väg 268 E4-Grana	5
2.1. Planeringsförutsättningar	5
2.2. Utredningar och samråd i tidigare skeden	5
2.3. Samrådsprocessen för vägplanen för Väg 268 E4 – Grana	6
3. Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet	10
3.1. Statliga myndigheter	10
3.2. Kommuner och kommunala bolag	15
3.3. Organisationer	19
3.4. Företag	22
4. Övergripande synpunkter från enskilda och allmänheten för samtliga korridorer	24
4.1. Projektet Väg 268 E4-Grana	24
4.2. Samrådsprocessen	25
4.3. Näringar och företag	26
4.4. Befintlig väg 268/ Nollplusalternativet	27
4.5. Vallentuna Centrum	28
4.6. Alternativa lokaliseringar	28
4.7. Trafik	30
4.8. Utformning av vägen	31
4.9. Trafikplatser	32
4.10. E4	34
4.11. Norrortsleden	34
4.12. Gång- och cykelväg	35
4.13. Kulturmiljö och landskapsbild	36
4.14. Natur- och friluftsvärden	37
4.15. Vatten	38
4.16. Buller/vibrationer, föroreningar och farligt gods	38
4.17. Synpunkter kring korridor Norr	40
4.18. Synpunkter kring korridor Syd	42
4.19. Synpunkter kring korridor Befintlig väg	44

1. Läsanvisning

Den 1 januari 2013 trädde ändringar i väglagen i kraft som innebär att den tidigare arbetsgången med förstudie-vägutredning-arbetsplan har ersatts av en sammanhållen planeringsprocess – vägplan – som inleds med en förutsättningslös analys med tillämpning av fyrstegsprincipen, av Trafikverket benämnd åtgärdsvalsstudie, ÅVS.

Förändringen av väglagen har haft konsekvenser för samrådsprocessen. Tidigare var samrådet koncentrerat till ett antal fasta samrådstillfällen som dokumenterades i protokoll och sammanfattades i samrådsredogörelser som speglade uppfattningar om förstudie, vägutredningen och arbetsplan vid samrådstillfället. I det nya planeringssystemet är samrådet en löpande process och samrådsredogörelsen ett levande dokument som ska spegla samrådets utveckling till dess ett förslag till vägplan är utarbetat och ställs ut för granskning.

Projektet Väg 268 E4-Grana inleddes innan de nya reglerna trädde i kraft men följer nu de nya. Under arbetet med en vägplan ska samråd ske med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Projektet har även bedömts innebära betydande miljöpåverkan och en påbörjad miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram. Detta innebär också en utökad samrådsrets. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Denna samrådsredogörelse sammanfattar samrådsprocessen sedan arbetet med vägplanens lokaliseringstudie inleddes hösten 2012 fram till Trafikverkets ställningstagande om val av lokalisering i oktober 2016. Den omfattar de löpande kontakter som skett med berörda aktörer, samrådsmöten och de synpunkter som kommit in till projektet per brev och mail.

Synpunkter från statliga myndigheter, kommuner, organisationer och företag refereras i avsnitt 2.4.1-2.4.4. Synpunkter från enskilda refereras i avsnitt 2.4.5-2.4.8. För att göra det lättare för läsaren presenteras synpunkterna efter vilket ämne/miljöaspekt som berörs. Sammanfattningsvis presenteras därefter synpunkter för respektive korridor. Yttranden från Länsstyrelsen samt från Upplands Väsby och Vallentuna kommuner har lämnats i det fortsatta arbetet med lokaliseringstudien där korridor Befintlig väg har arbetats in i handlingarna.

Samtliga inkomna synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll från samrådsmöten finns diarieförda i sin helhet på Trafikverket under ärendenummer TRV 2012/28823.

2. Väg 268 E4-Grana

2.1. Planeringsförutsättningar

Väg 268 sträcker sig mellan E 18 i öster till Stockholmsvägen/E4 i väster och förbinder Vallentuna med Upplands Väsby. Sträckan mellan Grana och trafikplats Glädjen har på delar av vägen en låg standard. Vägen är smal och krokig och sikten är dålig på flera ställen. Separering för gående och cyklister saknas på huvuddelen av sträckan och trafiksäkerheten är låg. Vägans anslutning till E4 och Sandavägen har otillräcklig kapacitet med köbildningar, både på länsvägen och på avfartsrampen från E4, som följd under högtrafik

Vägen är en viktig tvärförbindelse mellan Vallentuna/Åkersberga och Upplands Väsby. Även Arlanda är en mycket viktig målpunkt för trafiken längs väg 268.

För såväl biltrafik som kollektivtrafik upplevs tvärförbindelserna idag som undermåliga till följd av den låga framkomligheten. Trafiken längs väg 268 orsakar också störningar för boende längs vägen. Det handlar främst om buller men även barriäreffekter för gående och cyklister som har behov av att korsa vägen.

Om inget görs kommer trafiksituationen, antalet bullerstörda och barriäreffekten för människor och djur år 2030, att förvärras ytterligare eftersom prognoser visar att trafiken kommer öka.

Projektet samfinansieras av Trafikverket, Vallentuna kommun och Upplands Väsby kommun. Projektet finns medtaget i Länsplanen för regional infrastruktur i Stockholms län 2010-2021 och nu även i för Länsplan 2014-2025 som antogs den 12 december 2015.

2.2. Utredningar och samråd i tidigare skeden

En första förstudie genomfördes 1999 för sträckan Hammarby-Grana. Två alternativ studerades, där alternativ 1 var ombyggnad av befintlig väg och alternativ 2 var ett förslag till nysträckning med två alternativa trafikplatser för anslutning till E4:an. En andra förstudie presenterades 2002 för delen Glädjen–Grana som ett komplement till den första förstudien. Den andra förstudien fokuserade på förbättring av trafiksäkerheten längs befintlig väg. Föreslagna åtgärder var hastighetsbegränsningar, åtgärder i sidoområdet, cirkulationsplatser och gång- och cykelväg.

Under 2004 genomfördes en övergripande systemstudie för vägtrafiksystemet, *Vägsystemstudie Nord*. I denna studerades alternativa vägförbindelser i norra Stor-Stockholm och dess effekter på trafikflöden. En ny vägförbindelse mellan Hammarby och Grana med ny trafikplats vid E4:an bedömdes avlasta befintlig väg 268 och andra vägar i området.

År 2008 genomfördes en tredje förstudie för väg 268. Förstudien gällde delen E4–Grana. I förstudien redovisades möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Denna omfattar en nordlig och en sydlig korridor med tre alternativa trafikplatser vid E4/Hammarby, samt ett kompletterande alternativ längs befintlig väg 884 och 858 till väg 272, benämnt Arlandaalternativet.

Som en del av åtgärderna som föreslogs i förstudien från 2008 beslutade Trafikverket att ta fram vägplan för gång- och cykelväg parallellt med en vägplan för väg 268 mellan Grana och Vallentuna. Detta drevs som ett separat projekt av Trafikverket. Med förstudien (2008) som grund beslutade Länsstyrelsen i Stockholms län (2010-03-19) att projektet kan antas ha en betydande miljöpåverkan.

För vägutbyggnadsåtgärder enligt steg 4 beslutade Trafikverket (2011-03-21) att en utredning, en vägplan för väg 268 E4-Grana, skulle initieras för de alternativ i förstudien som uppfyllde projektets samtliga uppsatta mål. Arbetet startade under hösten 2012. Beslutet omfattade fortsatt utredning av alternativ 2 och 3, dvs. korridor Norr med trafikplatserna Syd och Mitt avseende huvudalternativet med ny dragning av väg 268 från ny trafikplats på E4:an vid Hammarby mot Grana.

Övriga alternativ, inklusive Arlandaalternativet, avskrevs från fortsatt utredande då de inte uppfyllde projektmålen. Vägplanen är gjord enligt den nya planeringsprocessen¹.

Trafikverket har därefter fattat ett tilläggsbeslut (2013-03-05) om att även utreda korridor Syd med anslutning till E4:an enligt alternativ Hammarby Mitt och Hammarby Syd. I Trafikverkets ställningstagande efter förstudien (2008) hade korridor Syd avskrivits från fortsatt utredning då man ansåg att det inte gick att ansluta korridor Syd till trafikplats Mitt eller Syd. Senare utredningar visade dock att det är möjligt och Trafikverket beslutade att ta in alternativet i utredningsarbetet. I mars 2014 fattade Trafikverket ytterligare ett beslut om att sträckan Grana-Gullbron skulle ingå i vägplanen som en vidare utveckling av korridor Norr.

Trafikverket beslutade under våren 2015 att även utreda en korridor i anslutning till den befintliga vägen, tillsammans med en ny gång- och cykelväg, Korridor Befintlig väg. Detta eftersom både korridor Norr och Syd bedömdes kunna innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård samt blev dyrare än tillgängliga medel. Korridor Befintlig väg var tänkt att till stora delar följa befintlig väg men där det var möjligt kunde genare sträckningar utredas.

Trafikverket har under våren 2016 utrett korridor Befintlig väg med två lägen för trafikplats vid E4, alternativ Hammarby Mitt och Syd. En samrådshandling med samtliga korridoralternativ har också sammanställts. Varje korridor kan anslutas till såväl Hammarby Mitt som Syd. Studierna omfattar även alternativa trafikplatslösningar där trafikplatserna till korridor Befintlig väg enbart kan anslutas till denna korridor.

Samrådshandlingen omfattar utöver lokaliseringstudier även en påbörjad miljökonsekvensbeskrivning, där miljökonsekvenser analyseras för samtliga alternativ, samt ett gestaltungsprogram.

2.3. Samrådsprocessen för vägplanen för Väg 268 E4 – Grana

Samrådet har skett under arbetet med vägplanen som inleddes under hösten 2012 efter inriktningsbeslutet 2011-03-21. Denna samrådsredogörelse behandlar samtliga möten och inkomna synpunkter från 2012-05-31 till 2016-10-31. Samråd har även tidigare genomförts under arbetet med förstudien daterad 2008-07-12.

Under hela projektets gång pågår en löpande samrådsprocess. Det innebär att det har getts möjlighet att ställa frågor, lämna synpunkter och bidra med värdefulla kunskaper under hela projektets gång. Detta gäller enskilda och allmänhet liksom övriga samrådsparter. Synpunkter har kunnat e-postas eller skickas in brevlades till Trafikverket.

¹ Den 1 januari 2013 förändrades infrastrukturlagstiftningen i syfte att förenkla planprocessen

2.3.1. Möten med myndigheter, kommuner och organisationer

Samrådsmöten har hållits kontinuerligt med myndigheter och organisationer sedan projektet startade 2012. Dessa möten har bl.a. ägt rum med Länsstyrelsen i Stockholms län, Vallentuna kommun, Upplands Väsby kommun och särskilt berörda förvaltningar, verksamhetsutövare, föreningar, organisationer och markägare. Inför Dessa möten har inbjudan skickats ut per brev. Samrådsgruppen har stämts av med Länsstyrelsen.

2.3.2. Möten med berörda enskilda och allmänheten

Samrådsmöten i april 2013

Inledande samrådsmöten inom ramen för arbetet med vägplanen som startade under hösten 2012 hölls med allmänheten i april 2013. Den 16 april hölls ett möte i Vallentuna och den 17 april i Upplands Väsby.

Inbjudan till samrådsmötena skickades till Upplands Väsby Hembygdsförening, Väsby Naturskyddsförening, Cykelfrämjandet i Upplands Väsby, Friluftsförbundet i Upplands Väsby, Svenska Jägareförbundet Upplands Väsby-Järfälla-Sollentuna och Pistolskytteklubben.

Annonsering om samråd skedde i Dagens Nyheter den 8 april, i Post-och Inrikes Tidning den 3 april, i Vallentuna Steget den och i Mitti Upplands-Väsby den 2 april samt på Trafikverkets hemsida.

Samrådsmöten i oktober 2013

Den 22 oktober hölls ett samrådsmöte i Upplands Väsby kommun och den 24 oktober hölls ytterligare ett möte i Vallentuna kommun. På samrådsmötena meddelade Trafikverket att man beslutat sig för att utreda alternativa sträckningar för korridor Norr mellan Grana och Gullbron, norr eller söder om bebyggelsen på sträckan.

I början på oktober skickades inbjudan till samråden samt minnesanteckningar från tidigare samrådsmöten ut till de som skrivit upp sina adresser eller e-post-adresser under samrådsmötena i april. Detta var drygt 60 personer. Inbjudan skickades även till miljö- och hembygdsföreningar.

Trafikverket hade en annons med information om samrådet i tidningarna Mitti Upplands Väsby 2013-10-08 och Mitti Vallentuna Steget 2013-10-08. Information om samrådet fanns på Trafikverkets webbplats.

Samrådsmöten i maj/juni 2016

Den 31 maj och 1 juni hölls samrådsmöten i Upplands Väsby kommun respektive Vallentuna kommun. På samrådsmötena meddelades att ytterligare en korridor, korridor Befintlig väg hade lagts till utredningen och att det även var den korridoren som nu förordades för vidare utredning av Trafikverket.

Den 12 maj skickades inbjudan till samråden ut till de fastigheter som ligger inom någon av korridorerna samt de bostadshus som kommer att påverkas av buller över 55 dB(A) i de lokaliseringalternativ som inte innefattar åtgärder för buller längs med befintlig väg.

Sammantaget skickades inbjudan ut till drygt 450 enskilda, ett antal berörda organisationer och myndigheter samt miljö- och hembygdsföreningar

Trafikverket hade 2016-05-17 annonser med information om samrådet i tidningarna Mitti Upplands Väsby, Mitti Vallentuna samt i Post- och Inrikes Tidningar. Information om samrådet fanns på Trafikverkets webbplats.

En samrådshandling fanns tillgänglig från den 17 maj på Trafikverkets kontor i Solna, kommunhusen i Upplands Väsby och Vallentuna samt vid kulturhuset Messingen i Upplands Väsby och biblioteket i Vallentuna. Handlingen fanns även tillgänglig på trafikverkets hemsida.

Tabell 1. Följande samrådsmöten (med allmänheten) har hittills ägt rum inom ramen för vägplanen.

Datum	Plats	Deltagande allmänheten	Deltagande Trafikverket, Sweco och kommunen
2013-04-16	Vallentuna kulturhus, Vallentuna	Ca 40 personer varav ca 70% män och 30% kvinnor, medelålder ca 55 år.	<i>Trafikverket:</i> Catharina Lindberg, Helena Södergård, Nicklas Fajerson, Bertil Järnberg och Anna Harnebring. <i>Sweco:</i> Pernilla Baldwin, Dagny Benediktsdottir Ullberg och Yvonne Stiglund. <i>Vallentuna kommun:</i> Marlene Sjödin och Shula Gladikoff.
2013-04-17	Messingen, Upplands Väsby	Ca 50 personer varav ca 75% män och 25% kvinnor, medelålder ca 50 år.	<i>Trafikverket:</i> Catharina Lindberg, Helena Södergård, Nicklas Fajerson och Bertil Järnberg. <i>Sweco:</i> Pernilla Baldwin, Dagny Benediktsdottir Ullberg och Yvonne Stiglund. <i>Upplands Väsby kommun:</i> Gösta Norén och Axel Nelstrand.
2013-10-22	Messingen, Upplands Väsby	Ca 120 personer varav ca 60% män och 40% kvinnor, medelålder ca 50 år.	<i>Trafikverket:</i> Catharina Lindberg, Helena Södergård, Nicklas Fajerson och Kent Sahlman. <i>Sweco:</i> Pernilla Baldwin, Dagny Benediktsdottir Ullberg, Yvonne Stiglund och Jarl Ericzén. <i>Upplands Väsby kommun:</i> Gösta Norén, Per-Erik Kanström och Leif Berglund.
2013-10-24	Vallentuna kulturhus, Vallentuna	Ca 40 personer varav ca 70% män och 30% kvinnor, medelålder ca 55 år.	<i>Trafikverket:</i> Catharina Lindberg, Helena Södergård, Nicklas Fajerson och Kent Sahlman. <i>Sweco:</i> Pernilla Baldwin, Dagny Benediktsdottir Ullberg, Yvonne Stiglund och Jarl Ericzén. <i>Vallentuna kommun:</i> Marlene Sjödin och Shula Gladikoff.
2016-05-31	Messingen, Upplands Väsby	<i>153 personer varav 94 män och 59 kvinnor. Av dessa var ca 30 under 40 år och 7 barn.</i>	<i>Moderator från Add Gender: Jenny Claesson</i> <i>Trafikverket:</i> Martin Woxlin, Martina Axelsson, Maja Modén, Morteza Ghoreishi, Viktor Fridh <i>Sweco:</i> Maria Johansson, Emma Lindqvist, Johanna Thorén, Clas Ternström, Camilla Boberg och Arvid Gentele. <i>Upplands Väsby kommun: Ann Storkitt</i>
2016-06-01	Ekeby skolans Matsal, Vallentuna	<i>51 personer varav 34 män och 17 kvinnor. Av dessa var ca 14 under 40 år och 1 barn.</i>	<i>Moderator från Add Gender: Jenny Claesson</i> <i>Trafikverket:</i> Martin Woxlin, Martina Axelsson, Maja Modén, Morteza Ghoreishi, Viktor Fridh <i>Sweco:</i> Maria Johansson, Emma Lindqvist, Johanna Thorén, Clas Ternström, Camilla Boberg och Arvid Gentele. <i>Upplands Väsby kommun: Ann Storkitt</i>

På samtliga möten med allmänheten gavs övergripande projektinformation och aktuella lokaliseringalternativ presenterades. Det material som presenterades på mötet fanns även tillgängligt på Trafikverkets webbplats efter mötet. Under samrådsmötena gavs möjlighet att ställa frågor. Före och efter samrådsmötena fanns möjlighet att titta på det utställda samrådsmaterialet och prata med representanter från Trafikverket, kommunen och Sweco. Det gavs även möjlighet att skriva ner synpunkter och lämna in på plats, posta in eller e-posta.

2.3.3. Fortsatt arbete och vidare samråd

Under hösten 2016 planerar Trafikverket att ta beslut om vilket lokaliseringalternativ som väljs för fortsatt utredning och projektering. Arbetet fortsätter då med att ta fram en vägplan. Syftet med vägplanen är att reglera utformning av vägen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens påverkan på omgivningen. Under arbetet med att ta fram vägplanen hålls ytterligare samråd med berörda kommuner, myndigheter, allmänhet och sakägare. Inför fastställelse ställs förslaget ut och det finns möjlighet att lämna synpunkter.

3. Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

3.1. Statliga myndigheter

Länsstyrelsen i Stockholms län

I ett tidigare skede av lokaliseringsutredningen önskade Länsstyrelsen att arbetet skulle utgå ifrån landskapet och kulturmiljön istället för baserat på korridorerna i genomförd förstudie. Länsstyrelsen ville lyfta följande frågor i utredningen; risker, vatten- och dagvattenfrågor. Avseende kulturmiljö ansåg länsstyrelsen att det kan finnas stor risk för skada på riksintresset och påpekade att det är viktigt att det finns en bra underlagsanalys. De kulturhistoriska värdena är viktiga att ha som utgångspunkt i studierna vid framtagning av korridor och alternativ. För korridor Syd passerar ett större fornlämningsområde vid Eggeby, där det troligen går att hitta en möjlig dragning genom denna. För korridor Norr passerar Näle, öster om Snöbergen, där dragning av en ny väg måste anpassas till kulturmiljön. Med tanke på den känsliga kulturmiljön och risken för påtaglig skada av riksintresse undrade länsstyrelsen varför ingen åtgärdsvalsstudie har genomförts. Länsstyrelsen påpekade även vikten av att ta hänsyn till Hammarby vattentäkt och prioritera grundvattenfrågan.

I samband med arbetet med korridor befintlig väg efterfrågade länsstyrelsen också en Lantbruksutredning. Detta för att förstå hur jordbruket kan komma att påverkas i området. Man ville också att de arkeologiska arbetena skulle gå vidare till skede 2.

Länsstyrelsen framförde vikten av att få vara med och kvalitetssäkra materialet innan Trafikverket går till beslut samt att få digitalt underlag kring vägkorridorerna.

Länsstyrelsen har senast yttrat sig över samrådshandling inför val av lokalisering där korridor Befintlig väg har arbetats in i handlingarna. Yttrandet inkom 2017-02-06. Länsstyrelsen har i sitt yttrande fokuserat på vägens påverkan på kultur och naturmiljö, jordbruk samt samhällsrisker.

Utifrån aktuell samrådshandling inför val av lokalisering gör Länsstyrelsen bedömningen att alternativ korridor Befintlig väg medför en något mindre risk för negativa konsekvenser för kultur- och naturmiljö samt jordbruksnäringen än övriga alternativ. Länsstyrelsen anser att det inte är någon större skillnad mellan de olika alternativen när det gäller risker.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i ett första steg inför fortsatt planering bör fördjupa beskrivningen av projektets målsättning om ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. De gör bedömningen att det går att ifrågasätta de generella antaganden som gjorts i trafikprognosen, med en kraftigt ökad befolkning, som inte anpassats till den geografiska platsen, samt ett kontinuerligt ökat transportbehov med bil. Länsstyrelsen anser också att det är oklart vilken hänsyn som tagits till Norrortsledens öppnande och pekar på att olycksstatistiken över antal skador i trafiken är lägre än genomsnittet.

Länsstyrelsens bedömning är att en ny sträckning av väg 268 skulle ha en negativ påverkan på helheten i området, vad gäller fornlämningsmiljöer och kulturmiljön. Alternativet korridor Befintlig väg bedömer Länsstyrelsen som lämpligast eftersom det endast kräver en begränsad arkeologisk insats. Länsstyrelsen påminner om beaktande av registrerade fornlämningar inom området för ny trafikplats vid Hammarby inför fortsatt arbete.

Länsstyrelsen är positiv till att kulturmiljön är en del av projektmålen, men anser samtidigt att dessa kan förtydligas. Vidare anser Länsstyrelsen att analysen från Jordbruksinventeringen behöver fördjupas kring kopplingen till kulturmiljön. Länsstyrelsen anser att Trafikverkets vägprojekt inte får förhindra fortsatt jordbruk, då det kan få negativa konsekvenser för riksintresset för kulturmiljövården.

Det är viktigt att Trafikverket vid val av sträckning begränsar landskapets fragmentering och säkerställer fortsatt tillgång till åker- och betesmarker i samråd med markägare. Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma betydelsen av fortsatt bruk av partier som illustreras i bild 7.1 i samrådshandlingen. Det gäller även brynzoner som kan innehålla spår av hävdgynnad flora (bild 7.4 i samrådshandlingen).

Länsstyrelsen anser att riskfrågan kräver ytterligare utredning i fortsatt planeringsprocess. Trafikverket behöver bland annat ta hänsyn till risken förknippad med transporter med farligt gods inom vattenskyddsområde Hammarby.

Länsstyrelsen anser att vägens effekter och konsekvenser på natur-, kultur- och vattenmiljö samt jordbruket ska jämföras mot ett O-alternativ motsvarande markanvändningen enligt gällande detaljplan alternativt befintlig markanvändning. Det är inte relevant att beakta en översiktsplan eller en fördjupad översiktsplan i konsekvensbedömningen. För att hitta långsiktigt hållbara lösningar med hänsyn till buller, vibrationer och risk vid farligt godstransporter, behöver dock utgångspunkten vara den framtida trafikeringen som vägen dimensioneras för.

Länsstyrelsen anser 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. Länsstyrelsen bedömer att det 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 att vara ett viktigt stöd, när Länsstyrelsen har att pröva "om fornlämningar medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse".

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har tagit till sig av Länsstyrelsens synpunkter under arbetets gång och bland annat tagit fram projektmål kring kulturmiljö. Ett PM avvattnings samt en kulturarvsanalys har också tagits fram som underlag till den påbörjade miljökonsekvensbeskrivningen. Arkeologisk utredning etapp 1 har gjorts för samtliga korridorer. En arkeologisk utredning etapp 2 har genomförts under hösten 2016 för området kring trafikplats Hammarby. Under sommaren 2016 har även en Lantbruksutredning tagits fram.

Länsstyrelsen har i samband med att samrådshandlingen inför val av lokalisering färdigställts uppdaterats om projektets framskridande och fått ta del av digitala underlag både innan och i samband med samrådsperioden.

Trafikverket tar med sig Länsstyrelsens synpunkter lämnade 2017-02-06 i kommande arbete med vägplanen.

Fortsatta samrådsmöten med Länsstyrelsen kommer planeras löpande under projektets gång.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket meddelar (2015-11-19) att de avstår att yttra sig i nuläget.

De önskar dock bli underrättade när samrådshandlingen finns tillgänglig för att då ta ställning till eventuellt behov av yttrande. De har inte yttrat sig under den senaste samrådsperioden (maj-juni 2016).

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät inkom med ett yttrande (2015-11-17) där de meddelade att så länge fortsatt planering sker i samråd med dem så hade de inget att erinra sig mot. De informerade också att de har två 400 kV-ledningar och två 220 kV-ledningar som passerar väg 268 och de alternativa korridorerna. Svenska kraftnät meddelade att om Trafikverket önskade kunde de tillhandahålla underlag kring dessa ledningar. Svenska kraftnät hänvisade även till Perspektivplan 2025 för framtida planer för stamnätet vilken finns på deras hemsida: <http://www.svk.se>.

I sitt senaste yttrande (2016-06-22) tillägger Svenska kraftnät att korsningar med deras ledningar bör ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på Svenska kraftnäts ledningar minimeras. Svenska kraftnät vill uppmana Trafikverket att utreda utformningsalternativ som innebär att Svenska kraftnäts stolpar inte behöver flyttas. Vidare vill Svenska kraftnät framhålla att korsning med deras ledningar ska göras så vinkelrätt mot ledningarna som möjligt.

Vidare upplyser Svenska kraftnät även om att det kan vara svårt att planera avbrott för åtgärder på ledningarna på grund av den höga investeringstakten i stamnätet. Trafikverket bör observera att eventuella åtgärder på Svenska kraftnäts ledningar bekostas av Trafikverket, om inte annat följer av 2 kap. 22 § ellagen. Svenska kraftnät framför ett antal krav som Trafikverket ska följa. Så länge Svenska kraftnäts ledningsrätter och ställda krav i övrigt beaktas, och planering samt projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har de inga invändningar mot planerad väg.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och avser att ta kontakt med Svenska Kraftnät för samordning kring arbete i anslutning till befintliga ledningar vid projektering. Trafikverket kommer att vidta nödvändiga åtgärder för att förebygga skador på befintliga anläggningar enligt de krav som framförts av Svenska Kraftnät.

Jordbruksverket

I sitt yttrande (2016-05-19) menar Jordbruksverket att de har fått möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen för lokalisering av ny väg 268 i Upplands Väsby och Vallentuna kommun men avstår från att lämna några synpunkter i ärendet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU framför i sitt yttrande (2016-06-30) att de olika alternativen inte har några stora skillnader ur byggnadsgeologisk synpunkt. De pekar dock på att Korridor Syd vid passagen norr om avfallsanläggningen vid Brunnby mosse löper över ett område med

torv och gyttjeleror där bärigheten sannolikt är mycket dålig och kan kräva omfattande stabiliseringsåtgärder.

SGU vill även peka på Stockholmsåsens extremt stora värde för Stockholms vattenförsörjning. Norrvatten har även planer på att förstärka värdet på åsen genom konstgjord grundvattenförsörjning. Det är därför av yttersta vikt att trafikplats Hammarby innebär ett så litet ingrepp i åsen som möjligt samt att åtgärder vidtas för att skydda grundvattenresursen.

SGU anser att det krävs en fördjupad studie kring risker och konsekvenser inför beslut av trafikplatsalternativ. En sådan studie bör samrådats med Norrvatten AB som huvudman för vattentäkten. I yttrandet specificeras vidare vad denna studie bör innehålla.

Inför planerad inventering av enskilda brunnar uppmärksammar SGU Trafikverket på att SGU:s brunnsarkiv ofta saknar information kring äldre brunnar.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och påpekar vidare att frågor kring byggnadsgeologi kommer att utredas vidare i nästa skede av vägplanen.

Trafikverket vill förtydliga att trafikplatslösningarna, deras utbredning och utformning är grovt skissade och gjorda i syftet att utreda genomförbarheten och deras eventuella markanspråk. Även trafikplatserna kommer att utredas vidare under nästa skede av vägplanen.

Gällande Stockholmsåsens vattentäkt kommer det under byggskedet att ställas höga krav på arbetsmiljö och säkerhet samt relevanta skyddsåtgärder för att undvika förorening av vattentäkten. Inom primär skyddszon för Hammarby reservvattentäkt föreslås täta diken och dammar. Särskilda krav ställs på arbete inom skyddszon för vattentäkten. Vattentäkten får inte under några omständigheter förorenas.

Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI har i sitt yttrande (2016-06-23) ingenting invända mot de geotekniska beskrivningarna i det här skedet. Den södra korridoren är längre och ska således förväntas erfordra större mängder geotekniska förstärkningsarbeten. SGI anser att befintliga beskrivningar gällande förorenad mark är tillräckliga och passar på att påminna om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas (10 kap. 11 § miljöbalken). Trafikverket beskriver också på ett tillfredsställande sätt kring åtgärder för att förhindra utsläpp med tanke på vattenskyddsområdet i utredningsområdet.

Kopplat till eventuella sprängningsarbeten bör Trafikverket ta fram en plan för att förhindra och begränsa spridning av kväve-, svavel- och arsenikföroreningar. Trafikverket bör även ta fram en masshanteringsplan med tanke på att massbalans ska eftersträvas.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och ser över behovet av kommande utredningar i nästa skede av vägplanen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar i sitt yttrande (2016-06-21) att de inte har något att erinra i rubricerat ärende.

Transportstyrelsen

I sitt yttrande (2016-05-23) uppmärksammar Transportstyrelsen Trafikverket på att den nya trafikplatsen på E4 omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen (2010:1362), som bland annat krävställer att en trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskningar ska utföras.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och ser över behovet av kommande utredningar i nästa skede av vägplanen.

Övriga statliga myndigheter

Utöver ovan nämnda myndigheter har även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten region Stockholm, Swedavia AB, Riksantikvarieämbetet och Skogsstyrelsen fått samrådshandlingen. De har dock valt att inte skicka några synpunkter till Trafikverket.

3.2. Kommuner och kommunala bolag

Upplands Väsby kommun

Upplands Väsby kommun har i tidigare skeden i lokaliseringsutredningen önskat en prioritet för trafikplatsen för att lösa de aktuella bristerna vid trafikplats Glädjen. Tidigare i utredningen förordade kommunen trafikplats i läge Mitt tillsammans med korridor Norr. Upplands Väsby menade att trafikplatserna för läge Syd kommer i konflikt med befintliga verksamheter i området. Kommunen hade då påbörjat detaljplanearbete kring Almungevägen/ny trafikplats. Kommunen var oroad att det saknades finansiering för projektet och hade då svårt att förklara sin medfinansiering om trafikplats Syd valdes. Kommunen menade att det skulle innebära att 200-300 arbetstillfällen försvinner från kommunen inom det området där detaljplanearbete nu pågår. Kommunen meddelade att de inte gick med på några alternativ som strider mot denna detaljplan. De viktigaste punkterna för kommunen vid val av trafikplats var i tidigare skede av lokaliseringsutredningen: avlastning av Almungevägen, bevarande av Hammarby apotek, hur trafikplatsen påverkar markintrånget vid befintliga verksamheter och att en ny trafikplats ska avlasta trafikplats Glädjen så mycket som möjligt. Upplands Väsby planerar för bostadsbebyggelse kring Vik, Viks trädgårdsstad. Viss konflikt mellan detaljplanerna och korridor Syd finns. Likaså pågår detaljplanearbete för Vik Oppgård och Högvreten/Nibble. Upplands Väsby ansåg att en tvåfältsväg eller 1+1-väg är för låg standard. Kommunen arbetade med en ny översiktsplan som bedömdes vara klar 2016.

Upplands Väsby kommun har under pågående utredning av korridor Befintlig väg och framtagande av samrådshandling yttrat sig igen (2016-03-10). Kommunen meddelar att man är positiv till att utreda en korridor längs med befintlig väg. De är dock tydliga med att situationen på E4 måste lösas och att trafikplats Hammarby måste ha ramper mot såväl norr som syd. Om det skulle vara så att framkomligheten på E4 försämras av projektet så anser kommunen att man bör avvakta till att E4 byggs om. Kommunen framför även möjligheten att bygga en trafikplats rakt västerut sett, där väg 268 ansluter Stockholmsvägen. Diskussioner mellan Upplands Väsby kommun och Trafikverket har under arbetets gång förts angående befintliga trafikprognoser och dess tillförlitlighet. Upplands Väsby kommun anser vidare att den framtida vägplanen för väg 268 ska göras för ett större influensområde och inte enbart för det aktuella utredningsområdet. Samhällsekonomiska bedömningar är viktiga vid val av alternativ och lokala trafikprognoser behövs vid bedömning av trafikplats Hammarby. Kommunen tycker också att det är viktigt att komplettera utredningar med konsekvenser och jämförelser även för tiden efter år 2030 då det är ett relativt kort tidsspänn. Kommunen önskar en gemensam planering av frågor kring lokal trafik respektive omledningstrafik.

Upplands Väsby har yttrat sig i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen där korridor Befintlig väg har arbetats in i handlingarna. Yttrandet inkom 2016-09-09. Kommunen framför att de ser att förbättring av Väg 268 är angelägen och bör utföras snarast möjligt. Samtidigt anser den att utbyggnad i någon av lokaliseringskorridorerna är att föredra framför Nollalternativet eller Nollplusalternativet.

Kommunen önskar att vid utbyggnad i korridor Befintlig väg bör hastigheten inom tätorten begränsas till 40 km/timme och möjliggöra korsningar för anslutning av lokal trafik, d.v.s. för gående, cyklister, kollektivtrafik och lokal biltrafik. Kommunen önskar också att transporter av farligt gods hänvisas till andra transportleder än Väg 268, detta gäller särskilt vid utbyggnad i korridor Befintlig väg. Vid utbyggnad i Korridor Norr eller Syd ska alternativet kompletteras med gång- och cykelväg längs den nya sträckan, i annat fall uppfylls inte trafiksäkerhetsmålet.

Kommunen menar att trafikplats Hammarby ska byggas ut som fullständig trafikplats i läge Mitt samt att detaljerad utformning av trafikplats Hammarby och dess påverkan på omgivningen studeras tillsammans av kommunen och Trafikverket, efter det att detaljerad prognos för framtida trafikflöden tagits fram för platsen

En förutsättning för medfinansiering från Upplands Väsby kommun är att kommunen ges möjlighet påverka standard och utformning av ny Väg 268 med gång- och cykelväg samt ny trafikplats i Hammarby.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket framför att prognoser kommer att uppdateras när lokaliseringsalternativ är beslutat. I detta skede är bedömningen att prognoserna uppfyller de krav som ställs för att jämförelse mellan korridoralternativen ska kunna göras. Trafikverket menar att det inte är möjligt att bygga en trafikplats i höjd med korsningen där väg 268 ansluter Stockholmsvägen då den ligger för nära befintlig trafikplats Glädjen. Trafikverket kommer fortsatt att hålla kontinuerliga samrådsmöten och samverka kring planering med Upplands Väsby kommun under vägplaneprocessen.

Vallentuna kommun

Vallentuna kommun påpekade tidigare i lokaliseringsutredningen att det förekommit en nordlig passage förbi Grana-Gullbron redan i förstudien. Denna sträcka kom senare med som en förlängning av korridor Norr till Gullbron. Vallentuna kommun uttryckte tidigare önskemål om att inte välja en för låg standard på en ny vägförbindelse så att kapacitetstaket uppnås inom kort. Kommunen uttryckte oro över att det saknades finansiering för projektet. Vallentuna kommun påpekade även tidigt i arbetet med lokaliseringsutredningen att det borde planeras för en gång- och cykelväg hela vägen mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Kommunen meddelade samtidigt att en ny översiktsplan var under framtagande i kommunen. För information antogs denna översiktsplan av kommunfullmäktige den 17 maj 2010 och är nu gällande. Kommunen har i det fortsatta arbetet varit positiv till att utreda en korridor längs med befintlig väg. Vallentuna kommun har yttrat sig i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen där korridor Befintlig väg har arbetats in i handlingarna. Yttrandet inkom 2016-09-13. Kommunen delar Trafikverkets ställningstagande - att korridor Befintlig väg, är det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller projektmålen, samt är det alternativ som visat sig ha störst samhällsekonomisk nytta.

Vallentuna kommun framhåller att en separat gång- och cykelbana från Upplands-Väsby till centrala Vallentuna är nödvändig i syfte att förbättra trafiksäkerheten samt tillgängligheten med ett öst-västligt regionalt cykelstråk. Kommunen vill även framhålla att trafiksäkerheten på sträckan Gullbron till centrala Vallentuna brister och att framkomlighetsproblem kan uppstå till följd av en ökad trafikbelastning. Sträckan behöver utredas i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Vallentuna kommun noterar att samtliga lokaliseringalternativ innebär förbättringar för biltrafikens framkomlighet samt skapar möjligheter för en framtida stombusstrafik mellan Arninge, via Vallentuna till Arlanda-Märsta. Kommunen anser också att en ny trafikplats vid Hammarby behövs för att skapa en snabbare tvärförbindelse mellan nordostkommunerna och E4-stråket. Kommunen förutsätter att lokalisering och utformning av trafikplats kommer ske i fortsatt dialog mellan berörda kommuner och Trafikverket.

Kommunen ser positivt på att bullerstörningarna för boende längs med delar av sträckan minskar och utgår från att Trafikverket följer riksdagens fastställda riktlinjer enligt förordning 2015:216 om buller vid vägar i det kommande arbetet med vägplanen.

Det förutsätts att relevant miljö- och kulturmiljökompetens deltar, samt att resultatet från pågående jordbruksutredning tas i beaktande i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Vallentuna kommun förutsätter att finansieringsfrågan hanteras utifrån ett, ur kommunalt perspektiv, acceptabelt sätt.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer fortsatt att hålla kontinuerliga samrådsmöten och samverka kring planering med Vallentuna kommun under vägplaneprocessen.

Vänsterpartiet Vallentuna kommun

I sitt yttrande (2016-07-04) lyfter Vänsterpartiet att väg 268 i dagsläget är mycket farlig och att Norrortsleden av olika anledningar inte har blivit den avlastning som den skulle medföra. Partiet förespråkar en helt ny vägsträckning för genomfartstrafiken mellan E4 och E18 där vägen dras betydligt längre norrut och mynnar på E18 söder om Löt. Partiet anser att den föreslagna nya sträckningen för "korridor Befintlig väg" är en halvmesyr som inte löser trafikproblemen långsiktigt och inte heller beaktar problemen på sträckan Vallentuna centrum – Karby/Brottby. Korridor Befintlig väg mellan Gullbron-E4 kommer att öka den tunga trafiken och göra vägen ännu farligare.

Projektet behöver utreda ett större område och ta med konsekvenserna för Vallentuna/Karby/Brottby. En sådan utredning behöver omfatta lösningar för farliga vägkorsningar och eventuell köbildning genom tätorten. Av de Trafikverket framtagna korridoralternativ anser Vänsterpartiet att "korridor befintlig väg" är det lämpligaste alternativet.

Partiet välkomnar naturligtvis den planerade gång- och cykelvägen men anser att förslag till den fortsatta sträckningen fram till E18 måste läggas fram.

Trafikverkets kommentarer

Ovanstående framförda alternativ mellan E4 och E18 ligger utanför lokaliseringstudningens utredningsområde och har därför inte tagits med i beaktande. Beslut om lokalisering tas hösten 2016.

Kommunalförbundet Norrvatten

I sitt yttrande (2016-05-25) vill Norrvatten uppmärksamma Trafikverket på Norrvattens huvudvattenledning av dimension 800 mm ligger inom det aktuella planområdet. Ett område på 2,5 meter på ömse sidor om ledningen omfattas av ledningsrätten där Norrvatten äger vissa rättigheter. Inom detta område får det, utan ledningshavarens tillstånd, inte anläggas vägar, ledningar eller annan åtgärd som kan försvåra ledningsrättens utövande. För arbeten inom Norrvattens ledningsrättsområde för huvudvattenledningen erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar.

Norrvatten meddelar att när projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader m.m. inom eller intill ledningsområdet, så ska handläggare på Norrvatten kontaktas.

Norrvatten har i februari 2017 meddelat Trafikverket att de planerar utföra underhållande arbeten på stora delar av aktuell huvudvattenledning. Möjligheter till vidare samordning bör undersökas då arbetet delvis berör korridor Befintlig väg samt korridor Syd. Arbetet är planerat att utföras under 2018.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och avser att ta kontakt med Norrvatten för samordning och framtagande av avtal i samband med arbete i anslutning till omnämnd huvudvattenledning. Norrvatten kommer att hållas informerad under processens gång.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

I sitt yttrande (2016-06-07) vill SSBF först förtydliga om att de endast yttrar sig om den del av projektet som geografiskt tillhör Vallentuna kommun. SSBF är positiva till att biltrafik och gång- och cykeltrafik separeras och går på skilda vägar. Med avseende på farligt gods så förutsätter SSBF att de riskreducerande åtgärder som övervägs i samrådshandlingen genomförs.

Om alternativet korridor Norr med tunnel skulle väljas för fortsatt projektering behöver krav ställas på personsäkerhet för säkra utrymningsvägar. Det ska även finnas möjligheter för effektiva räddningsinsatser vid olyckor. Frågor som behöver lösas är exempelvis brandvattenförsörjning och brandventilation. Dessa bör studeras för olika scenarier bland annat olycka med farligt gods.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och ser över behovet av kommande utredningar i nästa skede av vägplanen.

Trafikförvaltningen/SL

Trafikförvaltningen/SL har under tidigare skeden meddelat att det finns planer på snabbussar mellan Upplands Väsby och Vallentuna. En ny vägförbindelse förbättrar dessa linjer. Det önskas en koppling mellan ny väg 268 och Almungevägen, oberoende av trafikplatslösning, så att busstrafiken kan ta Almungevägen till Upplands Väsby centrum.

I sitt yttrande i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen där korridor Befintlig väg har arbetats in i handlingarna, (2016-06-15) är Trafikförvaltningen positiv till att väg 268 utreds, särskilt ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Det är bra att antalet ut/infarter begränsas samt att busshållplatserna ses över. Att rätta ut väg 268 är

bra men viss busstrafik måste ändå ligga kvar längs befintlig väg då bebyggelsen ligger kvar längs vägen. Den uträkning som föreslås genom korridor Befintlig väg ger förmodligen inte tillräckligt gen och snabb regional förbindelse som vore önskvärt.

Trafikförvaltningen önskar ytterligare samråd gällande trafikplatsernas utformning i samband med vägplanen för att komma fram till en bra lösning för busstrafiken.

Trafikverkets kommentarer

Samtliga alternativ på trafikplats utreds i detta skede av projektet och både för- och nackdelar belyses. Senare kommer Trafikverket att besluta vilken lösning som är bäst lämpad. Trafikverket har tittat på två olika lägen för trafikplatser, trafikplats Mitt och Syd. Flera alternativ har studerats översiktligt för dessa lägen. Trafikförvaltningen kommer att hållas informerad under processens gång.

Det stämmer att restiden för korridor Norr och Syd är kortare än för korridor Befintlig väg, vilket även gäller busstrafiken. Även korridor Befintlig väg ger något kortare restider jämfört med dagens situation. Den stora vinsten för kollektivtrafiken bör dock vara att köbildningen och risken för incidenter minskar. Detta gör sammantaget att även korridor befintlig väg ger en förbättring för den regionala busstrafiken genom att trafiksituationen blir mer tillförlitlig och mindre störningskänslig.

3.3. Organisationer

LRF Vallentuna kommun

Kommungruppsordförande i Vallentuna kommun, Christina Birger meddelar (2015-12-03) att LRF Vallentuna gärna vill vara med under tiden som planering pågår för att hjälpa till med olika lösningar och komma med synpunkter utifrån lantbruksperspektivet.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har skickat inbjudan till LRF inför samråd i maj/juni 2016 samt varit i kontakt med LRF i samband med framtagande av lantbruksutredning under sommaren 2016.

Upplands Väsby Pistolskytteklubb

Upplands Väsby Pistolskytteklubb har i tidigare i meddelat att de arrenderar sin mark av Upplands Väsby kommun. Den mest värdefulla delen av marken är själva vallen som innehåller farligt avfall och bly. Klubben bedömer att det är möjligt att flytta vallen men att det kommer innebära en dyr kostnad för sanering. Klubbens mark är i konflikt med korridor Norr.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och pekar på att beslut om lokalisering kommer att tas hösten 2016. Föreningen har inte yttrat sig vidare efter att korridor Befintlig väg har lagts till lokaliseringsutredningen.

Skälby Norra samfällighetsföreningen

Norra Skälby samfällighetsföreningen meddelade tidigare i arbetet med lokaliseringsutredningen att de berörs mer eller mindre oavsett vilka alternativ som

väljs. Föreningen bedömde att korridor Syd och trafikplats Syd var de sämsta valen för föreningen. Föreningen önskade att vägen läggs så långt norrut från Almungevägen som möjligt för att minska påverkan på föreningen. Redan vid dagens trafikflöden på Almungevägen har de boende i samfällighetsföreningen problem med buller och vibrationer. Önskemål från föreningen var att låta en ny väg gå så långt norrut på åkern som möjligt så att lite natur skapas mellan vägen och bostäderna. Föreningen önskade vidare att vägen inte höjs upp för mycket vilket skulle innebära att naturupplevelsen mot kyrkan skulle försvinna. Föreningen motsatte sig en rondell vid Almungevägen/Skälbyvägen. Bullerskydd önskades i plexiglas eller liknande som det går att se igenom.

I sitt yttrande i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen där korridor Befintlig väg har arbetats in i handlingarna, (2016-08-11) menar samfällighetsföreningen att korridor Befintlig väg tillsammans med trafikplats Hammarby Mitt verkar vara det minst dåliga alternativet. Detta förutsett att det inte går att välja Nollplusalternativet. Samfälligheten förutsätter att de informeras löpande gällande nya utredningar, remisser och kommande informationstillfällen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och pekar på att beslut om lokalisering kommer att tas hösten 2016. Ett Nollplusalternativ med möjliga förbättringsåtgärder för väg 268 har utretts i lokaliseringsutredningen. Åtgärderna omfattade bland annat förbättringar inom kollektivtrafik, infartsparkeringar, cykelinfrastruktur och bullerskydd. De åtgärder som lades fram i Nollplusalternativet bedömdes dock inte vara tillräckliga för att uppfylla projektmålen.

Samtliga alternativ på trafikplats utreds i detta skede av projektet och både för- och nackdelar belyses. Senare i arbetet med vägplanen, efter beslut om lokalisering av väg 268, kommer Trafikverket även att besluta vilken trafikplatslösning som är bäst lämpad.

Hammarby församling

Hammarby församling vill i sitt yttrande (2016-06-02) framföra att de önskar att den nya Vallentunavägen dras som gamla Vallentunavägen alternativ korridor Befintlig väg.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och pekar på att beslut om lokalisering kommer att tas hösten 2016. Ett Nollplusalternativ med möjliga förbättringsåtgärder för väg 268 har utretts i lokaliseringsutredningen. Åtgärderna omfattade bland annat förbättringar inom kollektivtrafik, infartsparkeringar, cykelinfrastruktur och bullerskydd. De åtgärder som lades fram i Nollplusalternativet bedömdes dock inte vara tillräckliga för att uppfylla projektmålen.

Väsby modellflygare

Väsby modellflygare ansåg tidigare i arbetet med lokaliseringsutredningen att en ny väg inte behövs utan att befintlig väg är tillräcklig. Om korridor Norr väljs kommer den i konflikt med Väsby modellflygares flygfält och verksamheten kommer inte att kunna fortsätta. Föreningen ansåg därför att korridor Syd ska väljas.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och pekar på att beslut om lokalisering kommer att tas hösten 2016. Ett Nollplusalternativ med möjliga förbättringsåtgärder för väg 268 har utretts i lokaliseringsutredningen. Åtgärderna omfattade bland annat förbättringar inom kollektivtrafik, infartsparkeringar, cykelinfrastruktur och bullerskydd. De åtgärder som lades fram i Nollplusalternativet bedömdes dock inte vara tillräckliga för att uppfylla projektmålen. Föreningen har inte yttrat sig vidare efter att korridor Befintlig väg har lagts till lokaliseringsutredningen.

Cykelfrämjandet Stockholms Norrort

I sitt yttrande (2016-06-23) börjar Cykelfrämjandet med att utropa att cykelväg måste anläggas, oavsett dragning av väg 268. Om en ny väg byggs bör även befintlig väg 268 få en cykelväg. I dagsläget anser man att väg 268 är livsfarlig för cyklister. Cykelfrämjandet önskar en gen cykelväg separerad från motortrafik och gående.

De vinster som kommer av att investera i cykelväg bör vara inräknat i den samhällsekonomiska kalkylen. Det bör vara standard att Trafikverket alltid bygger cykelväg när man bygger 2+1 vägar i rurala områden. Genom att bygga en bra cykelväg kan många av de personbilar som skapar köer längs med väg 268 bytas ut mot cykel. Det är väl accepterat inom trafikforskningen att investeringar i bilvägar leder till nya investeringar i bilvägar vilket i slutändan leder till mer trafik. Cykellösningarna i projektet kan bli betydligt bättre, för att på allvar kunna sägas bidra till bättre hälsa, minskad trängsel och positiv miljöpåverkan. Den framtida cykelmiljön bör utredas vidare utifrån ett tillgänglighetsperspektiv samt ett synliggörande av vinsterna från ökad cykling.

I den fortsatta planeringen bör inte begreppet "GC-vägar" användas. Det försvårar planeringen när dessa två transportslag, som har radikalt olika förutsättningar, buntas ihop. En cykelväg bör ha tydligt skyltade kopplingar till anslutande cykelvägar. Utformningen ska vara cykelvänlig, det vill säga utformad utan tvära kurvor, trottoarkanter, eller stolpar mitt i banan. Detta gäller för hela sträckningen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Ett av målen med projektet att trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikanter ska öka på väg 268. I nuläget innebär det en kombinerad gång- och cykelväg. Inom tätbebyggt område kan vara lämpligt att se cyklister som egen kategori om det finns tillräcklig med utrymme eftersom det finns många konfliktpunkter. I landsbyggt och halvcentrala område är risken för konflikt mindre och med hänsyn till användarunderlaget är detta inte motiverat. Cyklister, mopeder och långsamtgående fordon får inte färdas på typsektionen 2+2-väg. Däremot finns inga sådana restriktioner på en 2+1 väg där en vägren på 50-75 cm läggs för att möjliggöra cykling.

Behovet av att separera gång- och cykeltrafiken från fordonstrafiken på stora delar av väg 268 kvarstår sannolikt även om något av korridoralternativen skulle byggas. Där korridor Befintlig väg och korridor Syd går längs befintlig väg 268 innebär det även automatiskt att gång- och cykelväg kommer att anläggas. På sträckan Grana-Gullbron kan dock den befintliga vägen göras om till en lokalgata nästan helt utan genomfart. På så sätt kan också befintlig väg genom Sursta/Berga användas för cykeltrafik.

I korridor Befintlig väg ingår en ny gång- och cykelväg längs med hela vägsträckan för att få till en så gen sträckning som möjligt för förbättrade pendlingsmöjligheter.

Naturskyddsföreningen Väsby

I sitt yttrande (2016-06-23) förordar Väsby Naturskyddsföreningen lokaliseringalternativet befintlig väg med en varsam utformning i landskapet enligt nollplusalternativet. Man anser att Trafikverket bör undvika exploatering av natur och jordbruksmark så långt det är möjligt. Samtidigt anser naturskyddsföreningen att det är viktigt att vägens utformning medger en snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Trafikverket bör arbeta med förbättrad kollektivtrafik, infartsparkeringar, cykelinfrastruktur, Mobility Management, trafikledning/trafikinformation, trafiksignaler, ATK-kameror, rensning av sidområden, förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen väg 268-Stockholmsvägen, bullerskyddsåtgärder samt förbättra anslutningar från fastigheter och sidovägar.

Naturskyddsföreningen anser att det behövs vidare inventering av viltrörelser, relevanta passager för människa och djur, säkra och trygga passager för friluftsliv samt minskade barriärer för flora och fauna.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Trafikverket kommer även att se över behovet av kommande utredningar i nästa skede av vägplanen.

Ett Nollplusalternativ med möjliga förbättringsåtgärder för väg 268 har utretts i lokaliseringstudien. Åtgärderna omfattade bland annat förbättringar inom kollektivtrafik, infartsparkeringar, cykelinfrastruktur och bullerskydd. De åtgärder som lades fram i Nollplusalternativet bedömdes dock inte vara tillräckliga för att uppfylla projektmålen. Syftet med projektet är att förbättra förbindelsen mellan kommunerna Upplands Väsby och Vallentuna genom att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten för alla trafikanter samt att minska trafikstörningarna för boende i området.

3.4. Företag

Wäsby golf

Wäsby golf har tidigare i lokaliseringstudien yttrat sig över korridor Norr och korridor Syd. Wäsby golf består av tre naturrum som påverkas av korridor Norr, mestadels av Norr C och Norr D. Wäsby golf ställde sig positiva till projektet men motsatte sig att en ny väg skulle dras över golfbanans mark. Om vägen dras fram på golfbanans mark hotas hela klubbens existens eftersom det skulle leda till att en större väg, med höga flöden, buller och störningar kommer nära inpå golfbanan. Golfklubben

skulle då tappa medlemmar och besökare. Golfklubben har ca 2 000 medlemmar och ca 150 000 besökare per år. Golfklubben framförde att det är svårt eller nästintill omöjligt att bygga om golfbanan om delar av den skulle behövas för den nya vägen. Golfbanan är, enligt klubben en helhet och det går inte att ersätta ett hål med ett annat utan att påverka helheten. Wäsby golf förespråkade i tidigare samråd, innan korridor Befintlig väg lades till utredningen, att Norr B var ett förstahandsval och Norr A i andra hand. Alternativ Norr C och D förstörde mycket för golfbanan genom stora intrång vilket skulle leda till stora ombyggnader och kostnader. Detta ansågs inte acceptabelt.

I sitt yttrande (2016-06-15) gällande nu tillkomna korridor Befintlig väg menar Wäsby golf att korridor Befintlig väg påverkar flera av klubbens intressen. Vägens nuvarande sträckning ligger väldigt nära banan varför en förändring som skulle ligga uppåt 40 meter norr om vägen skulle påverka klubbens 6-hålsbana mycket negativt. Det skulle kunna leda till höga ombyggnadskostnader och förhöjda bullernivåer i området. Även en mindre flytt av väg 268 norrut skulle indirekt kunna påverka golfbanan då det skulle kunna innebära en flytt av Norrvattens ledning in på golfbanans mark. Detta skulle därmed indirekt påverka verksamheten negativt.

Wäsby golf har ett stort antal besökande med en väl fungerande infart. Man önskar därför inte en försämring av denna. Wäsby golf önskar även undvika en kostsam flytt av nuvarande anslutningspunkt för VA och fiber.

Wäsby golf avser tillsammans med Upplands Väsby kommun att stycka av Lura berg och ängar och tillsammans utveckla området för bostäder. Varje ingrepp på den avsatta markens yta och eller åtgärd som höjer bullernivån orsakar därmed stor finansiell skada för Wäsby golf.

Wäsby golf säger kraftfullt nej till korridor Befintlig väg och håller fast vid tidigare förstahandsval korridor Norr och "tunnelalternativet" och i andra hand alternativet norr om Snöberget. Klubben har ingen förståelse för korridor Befintlig väg som innebär en ökning av trafikflöden genom samhället, inklusive tunga transporter med farligt gods.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar yttrandet och pekar på att beslut om lokalisering kommer att tas hösten 2016. Behovet av åtgärder på Väg 268 har utretts och slutsatsen var att ett "Nollplusalternativ" med förbättringsåtgärder på väg 268 inte räcker för att uppnå projektmålen.

I nuläget har utredningen kring väg 268 kretsat kring val av korridor och inga detaljerade förslag har tagits fram. Rekommendationer finns dock kring minskat antal utfarter, nya korsningar och parallellgator. Utredningen har visat att väg 268 på stora delar kan ligga kvar i befintlig sträckning för alternativet korridor Befintlig väg. Exakt dragning av vägen görs i nästa skede. Först då vet man hur stort intrånget blir på enskilda fastigheter. Detaljer kring trafikteknisk standard och typsektioner finns att tillgå i lokaliseringsutredningen. Se vidare Trafikverket svar under avsnitt "buller/vibrationer, föroreningar och farligt gods".

Enligt den trafikprognos som tagits fram kommer det att ske en ökning av trafik oavsett om vi bygger korridor Befintlig väg eller inte. Ökningen beror främst på en kraftig befolkningstillväxt i Stockholmsregionen, inklusive Vallentunas och Upplands Väsby, fram till 2030. Vid exploateringsplaner nära befintlig väg är det upp till exploatören att utforma området så att det blir acceptabelt ur bullersynpunkt.

4. Övergripande synpunkter från enskilda och allmänheten för samtliga korridorer

Nedan sammanställs synpunkter inkomna på samrådsmöten, via mail och post samt via telefonsamtal under projektets gång. Lokaliseringsalternativ har lagts till och tagits bort under arbetets gång vilket gör att synpunkterna kring korridor Syd och korridor Norr kan uppfattas som mer uppmärksammade än korridor Befintlig väg som funnits med i utredningen under en kortare period. De övergripande synpunkterna för samtliga korridorer är ämnesindelade.

4.1. Projektet Väg 268 E4-Grana

Denna punkt sammanfattar övergripande synpunkter gällande projektet. Det är även ett visst fokus på ekonomiska frågor.

Det är flera som ifrågasätter hela vägprojektet och man anser att sina fastigheter kommer att sjunka i värde. Man undrar om Trafikverket eller kommunen kan ersätta eventuella värdeförluster.

Några berörda anser att projektmålen är vaga och inte går att följa upp.

Synpunkter kom upp kring projektets påverkan på expansion av Upplands Väsby och man undrar hur projektet tar hänsyn till aktuella och framtida detaljplaner. Områden som inte kommer att gå att bebygga är norr om nuvarande tätort samt Viks Trädgårdsstad. Man undrar vad kommunernas ställning är kring de olika lokaliseringalternativen.

En enskild menar att bedömningen kring miljömålet "en god bebyggd miljö" borde omvärderas mellan alternativen. Det borde vara rätt på Korridor Befintlig väg och gult eller grått på Korridor N och S med avseende på försämrade boendemiljö och olycksrisker.

En boende i Upplands Väsby anser att normalt vad gäller motorvägar så strävar man efter att bygga dessa förbi samhällen och inte igenom dessa. Denna ambition bör naturligtvis gälla för alla mer trafikerade vägar med inslag av tung trafik. Lite framsynthet borde man kunna kräva vid projekteringen av tvärförbindelsen Upplands Väsby – Vallentuna.

Det är flera som pekar på att det inte verkar vara sakmässiga argument som är avgörande för val av alternativ utan snarare olika lobbyisters förmåga att utöva inflytande på projektet. Man menar att det alternativ som har förordats har ändrats beroende på vilka partier som har funnits bland de styrande i kommunen. Under 2013 var det alliansen som styrde och förordade korridor Norr. Sedan Miljöpartiet och Väsby's Bästa kom med har istället korridor Befintlig väg blivit det alternativ som ska byggas ut.

En enskild anser att miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig med avseende på redovisning av konsekvenser under byggtiden. Detta måste kompletteras.

Frågor lyftes kring vägens utformning och Nollplusalternativet. Kan utredningen komma fram till att ingen ny väg ska byggas? Hur tas beslutet om lokalisering av väg 268?

Flera enskilda undrar över projektets finansiering och kostnad då det inte redovisas några kalkyler i samrådshandlingen. Finns det med något realistisk kostnads kalkyl för de olika alternativen? Många undrar även hur projektets tidplan ser ut. Kommer projektet verkligen att bli av denna gång. Ny sträckning av vägen utreddes ju för 30 år

sedan och då blev det ju inget av det. Är det samma sak igen nu? Är det någon idé att engagera sig?

Det är flera som efterfrågar en regional helhetssyn på trafiken inklusive väg 77, Roslagsbanan till Arlanda, Norrortsleden, ny förbifart med mera. Trafikplaneringen kan inte ske i en korridor utan måste ta ett större grepp.

Flera menar att korridorerna påverkar landskapsbilden, riksintresse för kulturmiljö, naturområden, levande gårdar, boende, åkermark. Korridorerna innebär en risk att värdefull mark används på ett ansvarslost sätt med tanke på bostäder och boendemiljö.

Trafikverkets kommentarer

De övergripande projektmålen är att få en bra förbindelse mellan Vallentuna och Upplands Väsby kommuner liksom avlastning av trafikplats Glädjen. Dessa finns med i samrådsunderlag samt har presenterats på samrådsmöten. I lokaliseringsutredningen finns kostnadskalkyler och samhällsekonomiska kalkyler för samtliga korridoralternativ och trafikplatser.

Trafikverket har under arbetets gång haft regelbundna möten med Vallentuna och Upplands Väsby kommuner där bland annat kommunernas utbyggnadsplaner och detaljplaner i relation till vägprojektet har diskuterats. Trafikverket och de båda kommunerna deltar även i varandras samrådsprocesser vilket underlättar samordnade planeringsprocesser.

Utveckling av väg 268 är prioriterad av kommunerna och upptagen i länsplanen. Vägens standard behöver förbättras för att bland annat minska olycksrisker. Det innebär dock inte att Trafikverket planerar för en motorväg. Det är Trafikverket som tar beslut om lokalisering i arbetet med vägplanen.

Hösten 2016, efter att synpunkter från kommunerna, allmänheten och Länsstyrelsen m.fl. har kommit in, väntas Trafikverket ta beslut om vägkorridor med trafikplatsläge. Därefter fortsätter arbetet med vägplanen för den beslutade vägkorridoren med trafikplats. I det fortsatta skedet studeras också vilket intrång en ny väg får på enskilda fastigheter och frågor rörande t.ex. värdeminskning av fastigheter upp med den enskilda fastighetsägaren. Åtgärder under tas även upp i MKB under nästa skede I arbetet med lokaliseringsutredningen har det varit fokus på alternativavskiljande konsekvenser och inte byggtidens påverkan.

4.2. Samrådsprocessen

Flera enskilda framför kritik över hur information om vägprojektet sprids från kommunen och Trafikverket och anser att de inte får tillräckligt med information.

Information kring när samrådsmöten hålls har varit otillfredsställande. Trafikverkets öppenhet måste förbättras. Minst en månad innan samrådsmöte ska det meddelas om föreslagen tid och plats. På dessa samrådsmöten bör man begränsa sig att redovisa vad som hänt sedan senaste mötet. Markägare önskar få information på annat sätt än att ständigt behöva bevaka trafikverkets webbsida. Det är många som efterfrågar bättre återkoppling och direkt information från Trafikverket.

Trafikverket ska tydligt redovisa vilket enskilt alternativ man som myndighet förordar, samt motiven för detta val.

En enskild undrar om Trafikverket har tagit med risken för många överklaganden inkl. fördröjd process.

En enskild markägare vill vara delaktig under framtagning av det nya förslaget innan det ritas in som ett färdigt förslag, då de anser att det är lättare att få gehör i ett tidigt skede.

Några enskilda anser att rutinen kring frågor som ställs på samrådsmöten och som inte kan besvaras på plats behöver förbättras då de inte fått svar utan påtryckning.

Flera vill passa på att tacka för bra samrådsmöten i Upplands Väsby och Vallentuna i maj och juni 2016.

Trafikverkets kommentarer

Det är möjligt att närhelst under projektets gång inkomma med synpunkter och ställa frågor till ansvariga. Allmänna samråd hålls regelbundet i samband med att processen löper framåt. Inbjudan har skickats ut till berörda och kungörelse har lagts ut i dagstidningar inför samrådsmötena.

Uppdaterad information finns även på projektets webbsida:

<http://www.trafikverket.se/e4-grana>

4.3. Näringar och företag

Flera enskilda uttrycker oro kring hur projektet kommer att påverka hästhållning. Det finns flera hästgårdar i utredningsområdet bland annat vid Grana i korridor Syd/Befintlig väg och vid Näle i anslutning till korridor Norr. Korridorerna påverkar både stall och hagmarker negativt genom att marken styckas upp och barriärer skapas i landskapet. Ökat buller påverkar även hästverksamheten negativt dels för arbetsmiljön dels friluftsliv och naturupplevelse som minskar vid ridning i bullrig miljö.

Man påpekar att åkermarken vid Sursta är KRAV-certifierad och att en ökad trafikmängd skulle förstöra möjligheten att odla KRAV-märkta grönsaker.

Konsekvenser för Torsåker och Stjärnborgs miljö och verksamhet är bl.a. påverkan på nyckelbiotop, påverkan på naturvärden i Torsåkers allé, störningar för verksamheten med avelsston och unghästar.

En enskild markägare bedriver verksamhet med åkermark/hagmark i det område där korridor Syd och Befintlig väg sträcker sig mellan Erikslund och Gullbron.

Verksamheten skulle avsevärt försvåras eller komma att försvinna om något av alternativen väljs då vägen delar fastigheten. Här finns utöver näringarna höga värden för kulturmiljö, natur och vilt.

En enskild menar att en hel del tung trafik borde kunna undvikas när Nibbletippen stängs ner, ett löfte från kommunen som skulle ha infriats redan 2005.

Trafikverkets kommentarer

Under arbetets gång, bland annat i den framtagna lantbruksutredningen, har det uppmärksammats att det inom utredningsområdets östra del finns en relativt hög koncentration av hästgårdar och betesmarker. Även jordbruket har kartlagts och bedömts ha betydelse både ur ett produktionsperspektiv, och för andra värden så som naturmiljö och kulturmiljö.

Risker för omfattande intrång bedöms finnas i betesmarkerna där korridor Syd och korridor Befintlig väg sammanfaller och vägen skulle kunna medföra barriäreffekter beroende på utformning och passager. Att korridoren trots detta är dragen över jordbruksmark och inte genom skogsområden kommer av den samlade bedömningen som gjorts mellan konsekvenser på

jordbruksmark, kulturmiljö, landskapsbild, naturmiljö och anläggningskostnader.

Ur ett lantbruksperspektiv bedöms korridor Befintlig väg att föredra då den påverkar färre antal större jordbruksblock jämfört med korridor Norr och korridor Syd. Denna bedömning gäller dock undantaget det faktum att flest betesmarker fragmenteras.

Efter beslut om lokalisering kommer ett fortsatt arbete med att optimera väglinjen för att så långt som möjligt minska intrång och barriäreffekt i åker- och betesmark.

4.4. Befintlig väg 268/ Nollplusalternativet

På samrådsmöte under 2013 framkom synpunkter kring befintlig väg gällande att det är svårt att passera över vägen. Det är stora trafikmängder samt tung trafik. Något bör göras för att minska trafiken då vägen idag är underdimensionerad. Vägen är undermålig för nuvarande trafikbelastning och hastigheter.

Hastigheten bör begränsas på sträckan. Man lyfte även fartkamerornas påverkan på hastigheten på väg 268. Den tunga trafiken håller inte hastighetsgränserna.

Flera enskilda anser att vägprojektet inte behövs, väg 268 är tillräckligt bra idag. Det räcker att göra förbättringar av befintlig väg inkluderat en säker cykelväg. Man skulle då slippa ta natur- och jordbruksmark i anspråk och bevara kulturmiljön i området. Enbart förbättringar av befintlig väg skulle även bevara Vallentunas nu ordnade trafiklösning som kommer att korkas igen om vägen byggs om. Det blir dessutom lättare att ordna med en förbindelse rakt från väg 268 över E4 till den nya planerade skolan på västra sidan av E4. Har Trafikverket verkligen studerat ett sådant alternativ där befintlig väg förbättras?

En enskild tycker att det är bäst om befintlig väg behålls då en rakare väg endast kommer att innebära högre hastigheter och öka risken för olyckor. Det är bättre att sänka hastighetsbegränsningen och därigenom minska genomfartstrafiken.

Enskilda ifrågasätter om en kapacitetsökning behövs och att väg 268 kan bli en lokal 50-väg. Olyckor skulle minska, intrång i tomter längs vägen och ökade miljöproblem skulle undvikas.

En enskild menar att om inte "Arlandalänken" utreds vidare så bör det så kallade Nollplusalternativet istället vara det som ligger först till hands. Övriga korridoralternativ kommer ändå inte att avlasta trafikplats Glädjen. Nollplusalternativet behöver studeras på samma villkor som övriga korridoralternativ.

Flera menar att utfarterna från befintliga fastigheter till Vallentunavägen redan i dag är ett problem med nuvarande trafik. Södervikskolan o fotbollsplanen i anslutning till skolan har i dag problem med in o utfarter. Vad finns det för lösning på detta?

Trafikverkets kommentarer

Syftet med projektet är att förbättra förbindelsen mellan kommunerna Upplands Väsby och Vallentuna genom att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten för alla trafikanter samt att minska trafikstörningarna för boende i området. Enligt den trafikprognos som tagits fram kommer det att ske en ökning av trafik med avseende på en kraftig befolkningstillväxt i Stockholmsregionen, inklusive Vallentunas och Upplands Väsby, fram till 2030. Även om befintlig väg av flera anses tillräcklig idag så kommer den inte räcka till för den framtida trafikökningen.

Ett Nollplusalternativ med möjliga förbättringsåtgärder för väg 268 har utretts i lokaliseringsutredningen. Åtgärderna omfattade bland annat förbättringar inom kollektivtrafik, infartsparkeringar, cykelinfrastruktur och bullerskydd. De åtgärder som lades fram i Nollplusalternativet bedömdes dock inte vara tillräckliga för att uppfylla projektmålen.

I förstudien från 2008 utreddes "Arlandaalternativet" med en sträckning längs befintlig väg 884 och 858 till väg 272. Alternativet förkastades då inte bedömdes uppfylla projektmålet att förbättra tvärförbindelsen mellan Upplands Väsby, Vallentuna och Åkersberga. Alternativet skulle även beröra viktiga natur- och kulturområden.

I nuläget har utredningen kring väg 268 kretsat kring val av korridor och inga detaljerade förslag har tagits fram. Rekommendationer finns dock kring minskat antal utfarter, nya korsningar och parallellgator.

Den nya vägen föreslås få en hastighetsbegränsning på högst 80 km/tim. För korridor Befintlig väg inom tätorten i Upplands Väsby föreslås som högst 60 km/tim.

4.5. Vallentuna Centrum

Frågan om trafiken genom Vallentuna centrum har tagits upp på flera möten samt i flertalet yttranden. Generellt undrar man hur projektet kommer att påverka området. Man anser att problemet med genomfartstrafik i Vallentuna inte har hanterats.

Flera enskilda motsätter sig både Korridor Norr och Korridor Syd och anser att ett mer norrgående alternativ, med påfart före Vallentuna centrum för trafik från Norrtälje, åter borde utredas innan beslut fattas. Oavsett korridoralternativ innebär att tung trafik leds in genom Vallentuna centrum och medför buller, avgaser och en dålig miljö. Transport av farligt gods genom Vallentuna tätort kommer att öka vilket är direkt olämpligt ur allmän säkerhetssynpunkt. Den tunga trafiken borde styras till andra vägar och att det även ligger ett dagis intill leden för farligt gods. Väg 268 Grana-Vallentuna är redan idag hårt belastad.

Trafikverkets kommentarer

Den nyss färdigställda trafikplatsen i Vallentuna indikeras få en hög belastning enligt prognoser för år 2030 men dock med en godtagbar framkomlighetsstandard. Det bedöms vara en liten andel av den genomgående trafiken som kommer från andra kommuner än Vallentuna.

En ny gång- och cykelväg mellan Grana och Vallentuna utreds parallellt med detta projekt. Beslut om fortsättning tas efter val av lokalisering i innevarande projekt (Vägplan E4-Grana)

Väg 268 är sekundär transportled för farligt gods, detta sedan Norrortsleden invigdes. Det innebär att enbart farligt gods av mer lokal karaktär ska transporteras på denna väg. Beslut om vilka vägar som ska vara farligt godsleder beslutas av Länsstyrelsen och inte av Trafikverket.

4.6. Alternativa lokaliseringar

Flertalet alternativa sträckor har lyfts av enskilda under samrådsprocessen och redovisas nedan, flera av alternativen har lyfts innan korridor Befintlig väg lades fram

som ett lokaliseringalternativ. De alternativ som går norrut mot Arlanda har fått flest röster bland enskilda:

- Sträckning mellan trafikplats Hagbylund på väg 265 och i riktning upp mot väg 268 vid Björkby. Sträckningen ligger utanför det så kallade förstudieområdet.
- Söder om Sursta/Berga, korridor Norr med fortsättning österut från Grana söder om Sursta/Berga samt ett tunnelalternativ på Sursta/Bergasträckan.
- Ett norrgående alternativ som tidigare varit aktuellt. Detta skulle ge en bättre anslutning till godscentralen i Rosersberg, Arlanda flygplats samt E4 norrut, vilka kan antas vara målpunkter för stor del av trafiken.
- Förordar en sydlig dragning från Gullbron till Luran i Upplands Väsby p.g.a. att det är ekonomiskt och bra trafiksäkerhetsmässigt då trafiken ökar efter ombyggnad av trafikplats Vallentuna.
- Istället för nämnda alternativ bygg "Arlandalänken" mellan E18 och E4. 70% av de som åker på väg 268 från Vallentunahållet ska ändå vidare norrut. Det skulle inte heller bygga bort expanderingsmöjligheter för bostads- och arbetsplatsbyggen. Bygg inte in trafiken som ska norrut i Vallentuna och Upplands Väsby. Det framstår som märkligt att leda in trafiken genom en tätort när det istället går att leda den utanför.
- En ny väg föreslås mot en ny trafikplats 250m väster om infarten till Väsby golfbana i en gammal vägkorridor, vilket skulle medföra en fördelning av trafiken mellan trafikplats Glädjen och ny trafikplats. Sträckan skulle bli ca 500m kortare och en gång- och cykelväg skulle enkelt gå att bygga mellan Vallentuna och Väsby.
- Gör en anslutning från Granakurvan upp mot trafikplats Rosersberg.
- Ytterligare förslag på sträckning för korridor Syd går från Gullbron till Eksbergs arbetsområde där vägen skulle kunna ansluta till befintlig väg.
- Använda korridor Syd i den östra delen och sen ansluta den till korridor Norr i Grana-kurvan, p.g.a. att fler hushåll undviks och det blir en bättre säkerhet för boende, människor, djur och verksamheter.
- Breddning/uträtning av nuvarande Vallentunavägen borde vara med som ett alternativ. Då många anser att det borde vara mest kostnadseffektivt och medföra minst ingrepp i miljön.
- Ett alternativ med ny väg från trafikplats Hagbylund på väg 265 i riktning nord-nordväst till väg 268 vid t.ex. öster om Björkby bör utredas.
- Den s.k. Vikingaleden med ny sträckning från Rosenkälla vid E18, Norrtäljevägen, som passerar över norra delen av Vallentuna västerut mot väg E4 är ett bra förslag, har trafiktekniska fördelar, samt ligger utanför samhället. Det var först Handelskammaren som tog fram förslaget 2007.
- Ett förslag finns på ny järnväg från Stockholm Ö via Vallentuna till Arlanda. Det finns trafiktekniska fördelar att kombinera järnväg och biltrafikväg mot väster mot E4 och Arlanda. Det kan även göras en kombination av järnväg och biltrafikväg från Rosenkälla, E18 över norra delen av Vallentuna med fördelar då trafiken finns utanför samhället.
- Ett annat förslag omfattar en sträckning mellan Gullbron till en anslutning mellan Fresta och Luran. En sådan sträckning är naturlig, berör endast boende med buller, blir en genomfart anpassad till nutid och trafikintensitet,

kostnaderna bli lägre genom att använda befintlig väg genom Grana som cykelväg, boende skonas från buller och miljön förbättras.

- Ny väg 268 bör fortsätta längs Stockholmsvägen norrut mot Rosersberg och en ny påfart till E4 bör byggas efter Apoteket för att avlasta trafikplats Glädjen.
- Korridor Befintlig väg borde kunna utvecklas och bli ännu rakare genom att istället för att koppla på befintlig väg vid Erikslund fortsätta till Sjöheden och undvika kurvan förbi golfbanan. Det skulle bli en bred och naturlig koppling mellan kommunerna.
- Sträckan mellan Erikslund och Gullbron bör kunna rätas ut och gå igenom de skogsområden som ligger söder om befintlig dragning. Detta skulle "gömma" vägen och innebära mindre påverkan på jordbruksmark och näringar i området. Genom att lägga vägen djupt kan även viltpassager skapas över den.
- Ett sydligare alternativ, som kallas alternativ Syd-Syd, från Gullbron till Luran i Upplands Väsby. Väg 268 kan fortsätta norrut på Stockholmsvägen till ny påfart till E4:an. Flera liknande dragningar har lämnats in bland annat ett mellan Gullbron och Björknäs. Denna dragning går parallellt med korridor Syd och korridor Befintlig väg dock med en rakare sträckning.
- En helt ny väg bör byggas mellan E18 och E4 från Brottbys och upp mot Rosersbergs trafikplats.

Trafikverkets kommentarer

Under 2004 genomfördes en övergripande systemstudie för vägtrafiksystemet, Vägsystemstudie Nord. I denna studerades alternativa vägförbindelser i norra Stor-Stockholm och dess effekter på trafikflöden. En ny vägförbindelse mellan Hammarby och Grana med ny trafikplats vid E4:an bedömdes avlasta befintlig väg 268 och andra vägar i området. Denna och vidare förstudier kring olika alternativa vägdragningar låg till grund för avgränsningen av aktuellt utredningsområde. Flertalet av de alternativ som tas upp ovan ligger utanför projektets utredningsområde och har därför inte studerats vidare i lokaliseringstudien. Andra alternativ har avfärdats då de inte uppnår de satta projektmålen eller är inte förenliga med övriga planförutsättningar gällande bland annat utredningsområde, kulturmiljö, buller, trafikteknisk standard och höga kostnader.

Förslag på alternativ som delgetts Trafikverket under arbetet med lokaliseringstudien har värderats och bidragit till beslutet att utreda korridor Befintlig väg.

4.7. Trafik

På samrådsmöte under 2013 togs trafikmängder och trafikprognoser upp och vad som påverkar dessa, målpunkter, startpunkter, andel genomfartstrafik m.m. Flera enskilda ifrågasätter trafikflödesanalyserna och är rädda för att trafikmängden kommer öka vid den nya sträckningen. Andra anser istället att trafikmängderna har minskat kring trafikplats Glädjen och väg 268 och att befintlig väg är tillräcklig. Flera menar dock att Trafikverket borde göra egna mätningar för att få koll på vilken typ av trafik det verkligen är. De flesta är ändå överens om att trafiken, och särskilt den tunga genomfartstrafiken måste minskas på väg 268. Det är många som anser att biltrafiken inte kommer att minska i framtiden, utan man bör nog tänka sig hur det ser ut om ca 50 år.

Några har som förslag att om väg 268 får en ny dragning bör hela sträckan göras om till en lokalgata med hastighetsbegränsning 50 km/h.

Många berörda lyfter att en bättre tvärförbindelse genom Vallentuna centrum mot E4 skapar mer genomfartstrafik från andra kommuner. Vid ett av samrådsmötena menade en deltagare, som studerat trafiken i området, att en mycket stor del av genomfartstrafiken kommer från andra kommuner. Flera menar också att en förbättring av trafikflöden kring Glädjen endast kommer att flytta trafikflödet till Vallentuna centrum.

Det är många som vill ändra hastigheten till 50km/h mellan Granakurvan och Gullbron p.g.a. olycksrisken. Några vill att detta ska göras redan nu och att frågan varit aktuell länge. Trafikverket har tidigare medgett att 70 km/h inte är lämpligt för sträckan men inget har hänt.

Man undrar vilken hastighet som generellt kommer att gälla på den nya vägen. Flera påpekar att 50 skyltar inte hjälper när alla ändå kör 70-80 km/h. För att få ner hastigheten på trafiken bör fler hastighetskameror sättas upp.

Boende i Vallensjö pekar på att infart och utfart till Vallentunavägen är i dag mycket riskfylld. Ett antal incidenter av allvarlig art har inträffat i kurvan.

Flera menar att Norrortsleden inte verkar ha hjälpt mot den tunga trafiken på Vallentunavägen. En annan pekar på att den nya Stäketleden inte finns med som förutsättning i nuvarande handlingar.

Ett inkommet yttrande tar upp att det är anmärkningsvärt att påverkan av trafiksituationen under byggtiden inte värderas. Detta skulle förändra värderingen mellan de olika alternativen, särskilt till nackdel för korridor Befintlig väg.

En enskild önskar att något görs åt genomfartstrafiken på Charlottenborgsvägen.

Flera enskilda uppger att de inte vill ha fler motorvägar genom centrala Väsby.

Trafikverkets kommentarer

Redovisad trafikprognos är baserad på en kraftig befolkningstillväxt i Stockholmsregionen, inklusive Vallentunas och Upplands Väsby, fram till 2030. Andra vägprojekt t.ex. Förbifart Stockholm Skärholmen-Häggvik ingår också i prognoserna.

I nästa skede, när val av lokaliseringsalternativ har gjorts, kommer trafikprognoser att uppdateras. I detta skede är bedömningen att prognoserna uppfyller de krav som ställs för att en jämförelse mellan korridoralternativen ska kunna göras. I nästa skede kommer även konsekvenser för trafik under byggtiden att utredas.

Enligt Trafikverkets analyser är det en relativt liten andel av den genomgående trafiken som kommer från andra kommuner än Vallentuna, något som troligen inte kommer förändras nämnvärt.

Den nya vägen föreslås få en hastighetsbegränsning på högst 80 km/tim. För korridor Befintlig väg inom tätorten i Upplands Väsby föreslås högst 60 km/tim.

4.8. Utformning av vägen

Flera enskilda undrar hur stor påverkan det kommer att bli på befintliga bostäder. Man undrar även exakt vart vägen kommer att gå i respektive korridor och hur bred den

kommer att bli. Flera ifrågasätter behovet av en 1+2-väg eller 2+2-väg då vägen idag är 1+1.

Man vill bland annat inte ha en genomfart genom Sursta med gång och cykelväg.

Flera anser att in-och utfarter till den befintliga vägen behöver ses över när den nya vägen byggs. Frågan kring hur befintlig väg ska anslutas till en ny väg har också lyfts. Några berörda anser att befintlig väg bör rätas ut.

Många berörda anser att nuvarande väg 268 kan användas som lokalgata och att gång- och cykelväg ej behöver byggas tillsammans med något av alternativen för korridor Norr och Syd.

Flera enskilda undrar om det verkligen behövs en 2-filig väg då anslutningarna till väg 268 är enfiliga. Det bör väl räcka med breddning av väggenar samt att göra in- och utfarter säkrare.

Flera berörda anser att Trafikverket skulle kunna förbättra vägen från Granakurvan till Hargsbro. Några kurvor kan rätas ut och någon backe planas ut annars kan vägen bibehållas som den är. Detta skulle kunna avlasta väg 268 för trafik mot Arlanda.

Trafikverkets kommentarer

I nuläget har utredningen kring väg 268 kretsat kring val av korridor och inga detaljerade förslag har tagits fram. För korridor Befintlig väg finns dock rekommendationer kring minskat antal utfarter, nya korsningar och parallellgator. Utredningen har visat att väg 268 på stora delar kan ligga kvar i befintlig sträckning, men att intrånget på kulturmiljön blir för stort vid Grana och inte uppfyller projekt-och miljömål, varför en ny sträckning föreslås mellan Erikslund och Sursta. En utveckling till 2+1 väg på del av sträckan för korridor Befintlig väg skulle till skillnad från idag möjliggöra omkörning av långsamtgående och tunga fordon.

Oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs kommer exakt dragning och utformning av vägen att avgöras i nästa skede. Först då vet man hur stort intrånget blir på enskilda fastigheter. Detaljer kring trafikteknisk standard och typsektioner finns att tillgå i lokaliseringsutredningen.

4.9. Trafikplatser

Projektet innefattar förslag på en ny trafikplats vid Hammarby. Det är ännu inte bestämt hur denna ska utformas och flera exempel finns redovisade.

En enskild förespråkar trafikplats Hammarby Mitt. Flera andra undrar varför Trafikplats Hammarby Norr har strukits då de anser att påverkan från buller skulle bli minst med korridor Norr variant tillsammans med Trafikplats Norr.

En fastighetsägare förespråkar trafikplats Mitt D och hoppas att den verksamhet som de driver i området kommer att kunna vara kvar trots utbyggnad. En annan pekar istället på värdet av kulturmiljön i samma område och anser att en ramp mot E4 bör placeras i nära anslutning till nuvarande Almungevägen. Detta då åsen vid Hammarby har mycket stora kulturvärden. Den enda fastighet i kyrkbyn som inte är skyddsvärd är den vid Charlottenborgsvägens mynning - ett industriupplag där åsen redan är bortschaktad. En ny ramp/väg över fastigheten påverkar ej kulturmiljön i övrigt negativt. Trafikplats Hammarby Syd förespråkas därför framför Hammarby Mitt.

Motorvägen invid Botkyrka Kyrka söder om Stockholm lyfts som ett gott exempel på hur en motorväg kan dras nära en kulturbyggnad utan att miljön kring kyrkan förstörs.

Flera enskilda motsätter sig helt att ny trafikplats ska byggas vid Hammarby. Det skulle innebära ökat buller för de många boende i närområdet. Här finns även en förskola som skulle påverkas negativt. Problemet ligger inte på gamla Stockholmsvägen utan på E4 som ändå ska byggas om.

Trafikplats Mitt B förordas av en enskild tillsammans med alternativ B eller D för korridor Norr.

En boende i området menar att om trafikplats Hammarby skulle kombineras med korridor Befintlig väg skulle det vara en ren katastrof för trafikbelastningen i bostadsområdena i närområdet. Den olagliga genomfartstrafiken på Skälbyvägen som finns idag måste åtgärdas.

En enskild menar att Upplands Väsby är landets mest bullerstörda kommun med flyg-, tåg- och motortrafikleder inom räckhåll. Andra problem i området utgörs av förfulning och barriäreffekter. Personen är därför mycket kritisk till att bygga ytterligare en gigantisk trafikplats. Däremot behöver det byggas fler och tryggare passager över E4.

Flera andra menar att om ny trafikplats Hammarby byggs så bör ju denna så klart ha både norr- och södergående av- och påfarter, annars tappar man ju det önskade målet, då de som ska söderut fortfarande kommer att åka ner till Glädjen.

En enskild pekar ut att det inte förekommer någon samlad bedömning av trafikplats Hammarbys samlade miljöpåverkan, varför?

Flera enskilda undrar hur mycket politiska intressen styr konsekvensbedömningarna kring trafikplats Hammarby.

En enskild undrar om det är viktigare att inte störa en lagerbyggnad intill E4 än ett natur- kultur- och friluftsområde? Med tanke på de förändringar som väntar på E4 och trafikplats Glädjen i framtiden bör Trafikverket ge utrymme för helt separerade avfartsramper till E4 för trafik från bland annat väg 268.

Man motsätter sig en ny trafikplats men om en ny trafikplats ändå ska byggas anser de att den ska anläggas söder om Hammarby apotek. Apoteket får inte förstöras då det är en historisk byggnad och kulturell samlingsplats som många är stolta över. En ny trafikplats ska inte placeras i närheten av Stora Väsby allé. Man undrar också varför inte trafikplats Rosersberg kan utnyttjas.

En enskild menar att en anslutning till trafikplats Hammarby berör alltför många människor och kostar för mycket. Bygg istället en påfartsväg till E4 vid Charlottenborgsvägen och om Väsby upplåter mark kan även en avfart anläggas.

De boende i anslutning till planerad trafikplats Hammarby kommer bli berörda mer eller mindre beroende på vilket alternativ som väljs. De förespråkar dock trafikplats Norr eller Mitt p.g.a. att anslutning till trafikplats Syd skulle påverka boendemiljön i området mycket negativt med buller, avgaser och vibrationer. Det är med andra ord viktigt att trafikplatsen ligger så långt norrut som möjligt.

En enskild menar att en förbättrad och utbyggd trafikplats Glädjen borde kunna ge högre trafikkapacitet. En ombyggnad av Glädjen kan möjligtvis kombineras med en avfart vid Hammarby. Förslag om hastighetsänkning på E4 framfördes.

En avfart föreslås till E4 vid Charlottensbergsvägen för att möjliggöra att trafik kan ledas från Vallentunavägen in på Stockholmsvägen, det skulle då avlasta trafikplats Glädjen.

Flertalet boende i Upplands Väsby tätort lyfter problem med köbildning längs med befintlig väg ut mot E4. Något måste göras för att öka kapaciteten ut mot Glädjen. Det går inte ens att ta sig ut på befintlig väg från anslutande vägar på morgon och eftermiddag.

Flera enskilda menar att Glädjens problem inte går att lösa genom att leda trafiken norrut parallellt med motorvägen till en ny påfart vid Hammarby Apotek. Det är dömt att misslyckas. Vägen är redan idag så hårt belastad att vissa tider på dygnet står trafiken still på vägen.

Trafikverkets kommentarer

Samtliga alternativ på trafikplats utreds i detta skede av projektet och både för- och nackdelar belyses. Senare beslutar Trafikverket vilken lösning som är bäst lämpad. Trafikverket har tittat på två olika lägen för trafikplatser, trafikplats Mitt och Syd. Flera alternativ har studerats översiktligt för dessa lägen. Trafikverket har även studerat möjliga trimningsåtgärder kopplade till trafikplats Glädjen med bland annat förbättringar av korsningar. Dessa åtgärder kommer att ge ett bättre flyt, framförallt vid korsningen Stockholmsvägen och Sandavägen.

Trafikplats Norr har sedan tidigare avfärdats då läget i lägre grad medverkar till att koppla samman Upplands-Väsby med Vallentuna och ger en lägre avlastning på Trafikplats Glädjen då färre bedömdes använda trafikplats Hammarby Norr för södergående resor. Sydligare alternativ än de som föreslås är heller inte möjliga då avståndet mellan ny anslutning och trafikplats Glädjen är för kort samt att nivåskillnaderna mellan E4 och anslutande vägar är för stora.

Vidare information kring möjliga och avfärdade trafikplatser finns att läsa om i lokaliseringsutredningen.

4.10. E4

Flera enskilda undrar hur utbyggnad av E4 till 6 körfält påverkar utformningen av trafikplats Hammarby. Man undrar om det kopplat till detta projekt finns någon plan för att utöka E4 mellan Glädjen och nya trafikplats Hammarby med fler filer. Varför byggs inte E4 med 4 filer längre norrut?

Trafikverkets kommentarer

En förutsättning i projektet Vägplan E4-Grana är att E4 byggs ut till 3 körfält i vardera riktning mellan trafikplats Glädjen och den föreslagna trafikplats Hammarby. Broar etc. måste alltså utformas för att en utbyggd E4 ska rymmas.

Åtgärder på E4 ingår inte i detta projekt utan drivs inom ramen för åtgärdsvalsstudie för E4, som påbörjades under våren 2016.

4.11. Norrortsleden

Flertalet berörda anser inte att det behövs en ny väg när Norrortsleden finns. Man anser också att väg 268 inte behöver vara en led för farligt gods när Norrortsleden är det.

Flera undrar om syftet med Norrortsleden var att väg 268 skulle avlastas från tung trafik mellan E18 och E4? Man ifrågasätter också om väg 268 samt Norrortsleden tillsammans kommer klara av förväntad trafik från år 2025.

Trafikverkets kommentarer

Norrortsleden har inneburit en avlastning av väg 268. De senaste trafikmätningarna från väg 268 utförda 2013 indikerar att trafiken nu är ca 23% lägre än mätningar från 2005, innan Norrortsleden öppnat.

Trafikprognoser för år 2030, där Norrortsleden finns med, indikerar betydande trafikökningar längs väg 268. En viktig förklaring till trafikökningen är förväntad befolkningsökning och ökning av antalet arbetsplatser. Prognoserna tar också hänsyn till annan planerad infrastruktur i länet, t.ex. Förbifart Stockholm.

Norrortsleden är Primär Transportled för farligt gods. Väg 268 är idag sekundär led för farligt gods. Beslut om vilka vägar som ska vara farligt godsleder beslutas av Länsstyrelsen och inte av Trafikverket.

4.12. Gång- och cykelväg

Flera enskilda har i yttranden meddelat att de är negativa till gång- och cykelvägsprojektet Grana/Vallentuna, pengarna bör läggas på en ny sträckning för väg 268. Frågan har också diskuterats allmänt på flera samrådsmöten. Man anser att nuvarande väg 268 mellan Gullbron och Grana kan användas som gång- och cykelväg och lokalgata. Denna synpunkt gäller om något av alternativen för korridor Norr och Syd blir aktuella.

En enskild tolkar underlaget som att ingen cykelbana finns med i planeringen för något av alternativen. Det behövs en enhetlig cykelbana längs vägen och inte som går genom trädgårdar eller tar slut i en bussplats alternativt drar iväg åt något annat håll. Andra pekar på att en cykelbana inte behöver följa vägen exakt.

Många tycker att det är viktigt med möjligheter för riskfri cykling mellan Vallentuna och Upplands Väsby. Man ser ofta cyklister med golfbagar på väg till Väsby golf och man hör ofta att bilister tutar på cyklister och fotgängare. Varje korridoralternativ borde inkludera gång- och cykelväg.

En enskild anser att cykelbanor bör anläggas helt åtskilda från de berörda projektalternativen. Det finns knappast någon som behöver en snabbväg till och från arbetet mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Vad som behövs är i stället bra cykelvägar för motion och rekreation där man slipper avgaser och annat negativt, som följer av närhet till biltrafik.

En enskild menar att befintlig väg i dagsläget är otrygg och farlig med dålig sikt och inga vägrenar. Det behövs alternativa färdvägar för att gå, cykla eller löppendla till och från skola, jobb och kanske busshållplatser. Idag finns heller inga säkra anslutningar till busshållplatser.

Trafikverkets kommentarer

Ett av målen med projektet att trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikanter ska öka på väg 268. Cyklister, mopeder och långsamtgående fordon får inte färdas på typsektionen 2+2-väg. Däremot finns inga sådana restriktioner på en 2+1 väg där en vägren på 50-75 cm läggs för att möjliggöra cykling. Behovet av att separera gång- och cykeltrafiken från fordonstrafiken på stora delar av den gamla vägen kvarstår sannolikt även om en ny väg byggs i ett nytt läge. Detta gäller även för sträckan Grana-Gullbron då vägen inte kommer att kunna stängas av helt för genomfart.

Samtliga korridoralternativ innefattar lösningar för gång- och cykelväg. För korridor Norr och korridor Syd föreslås gång- och cykelväg längs med nuvarande väg 268. I korridor Befintlig väg ingår en ny gång- och cykelväg längs med hela vägsträckan för att få till en så gen sträckning som möjligt för förbättrade pendlingsmöjligheter.

4.13. Kulturmiljö och landskapsbild

Flera enskilda har lyft frågan kring hur runstenar ska hanteras. Man har även lyft frågor kring påverkan på olika verksamheter/byggnader, bland annat Gamla Apoteket och Hammarby kyrka. På mötet undrade man vad Riksantikvarieämbetet hade för synpunkter på projektet.

En enskild pekar på att Stora Wäsby allé är byggnadsminnesmärkt, ska skyddas och att den tidigare har blivit skadad genom att delas på mitten. En fastighetsägare skickar in dokument på att även Sursta gård (Sursta 1:20) är kulturhistoriskt värdefull och att det är angeläget att den bevaras.

För att undvika påverkan på runområden önskar några att en ny väg utanför utredningsområdet anläggs.

En enskild menar att beskrivningen av vägens utformning är förskönande med avseende på landskapsbild. Det borde istället förtydligas att en modern stor väg som Trafikverket nu skissar på kommer att skära genom den extra känsliga brynzonen mellan jordbruksmark och skogsmark. Här finns både höga natur- och kulturvärden.

Flera enskilda menar att de två nordliga förslagen i befintlig utredning gör våld på stensträngar och andra fornlämningar som ytterligare bidrar till områdets karaktär.

Flera enskilda undrar hur hänsyn till stensträngar skulle vara viktigare än hänsyn till människor. Infrastruktur byggs väl för att gagna oss människor och genom att underlätta kommunikationer samt att hålla ner bullerpåverkan.

Trafikverkets kommentarer

Det studerade området ligger till stora delar inom ett område utpekad som riksintresse för kulturmiljömål (Skålhamravägen AB71). Att området är ett riksintresse men att vägen inte är det, innebär att kulturmiljöns intresse enligt miljöbalken väger tyngre än väg 268. Ett av projektmålen för väg 268 Grana-E4 är att vägen inklusive trafikplats ska vara förenlig med kulturmiljöns intressen. Samtliga korridorer bedöms kunna innebära en risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. Risker skiljer sig dock mellan de olika korridorerna där korridor Norr bedöms ligga högst på skalan och korridor Befintlig väg lägst.

En kulturarvsanalys samt ett gestaltungsprogram har tagits fram i projektet och frågan har även hanterats i den påbörjade miljökonsekvensbeskrivningen. Arkeologisk utredning etapp 1 har gjorts för samtliga korridorer. En arkeologisk utredning etapp 2 kommer även under hösten 2016 att göras för området kring trafikplats Hammarby.

I samband med val av korridor och att projektet får tillgång till mer detaljerade underlag kommer arbetet med att begränsa påverkan på kulturmiljön att fortsätta. Samråd med Länsstyrelsen kring frågan pågår löpande. För vidare information kring kulturmiljöfrågan se påbörjad miljökonsekvensbeskrivning.

För att begränsa påverkan på kulturmiljön krävs en väl anpassad vägdragning som undviker fornlämningar och harmoniserar med landskapet. Trafikverket bedömer att sådana förutsättningar finns inom korridor Befintlig väg. Länsstyrelsen är den myndighet som, efter samråd med kommunerna i området, gör den slutliga bedömningen om skada på riksintresset riskerar att uppstå.

4.14. Natur- och friluftsvärden

Flertalet berörda lyfter frågor kring djurliv och olika arters förekomst i området.

Hästägare påpekar att området kring Grana har höga naturvärden så som vilt-, fågel- och florarikedom, t.ex. rovfågel och orörd skog med höga värden. Dessa kan skadas vid vägbygget och framtida trafikbelastning. Området borde vara naturskyddat.

Man lyfter även påverkan på Rösjökilen samt påverkan på riksintresset för kulturmiljövård och dess samband med stora naturvärden i områdets skogar. Naturinventeringar behöver kompletteras. En enskild har själv inventerat i området och funnit värdefulla arter.

En enskild menar att samtliga alternativ som utretts inkräktar negativt på rekreationsområden som Upplands Väsby kommun lagt stora summor på att iordningsställa. Dessutom är Fysingen ett välbesökt fågelskyddsområde - att belasta detta område med ytterligare buller och luftföroreningar när det finns andra alternativ verkar inte särskilt genomtänkt.

De två nordliga förslagen i befintlig utredning skär av rekreationsområden såsom Fysingenområdet, Väsby källa, Hammarby kyrkogård, parken med hjorthägnen i Brunby, golfbana, bågskytteklubb och hundklubb.

Många enskilda lyfter utredningsområdets friluftsvärden, t.ex. golf, ridning, naturutflykter, orientering, svamp- och bärplockning, fågelskådning, cykelled, sportfältet, Väsby Modellflygklubb samt Pistolskytteklubben.

En enskild pekar ut utredningsområdets värde för orientering. Möjligheten till orientering är stor på grund av avsaknaden av stora barriärer, främst inom korridor Norr.

En enskild lyfter att området kring den planerade trafikplats Hammarby utgör en målpunkt och en entré för regional (nationell) cykling. Träning bedrivs dagligen och flera gånger per år anordnas cykeltävlingar. Trafikplatsens utformning bör därför vara fortsatt lättframkomlig för cyklister.

Det ska även nämnas att grönytan i väster där trafikplatsen planerar att läggas är ett väl utnyttjat och mycket uppskattat sportfält med plats för lek, picknick och familjeaktiviteter. Här tränar även den lokala amerikanska fotbollsklubben. Det anses inte acceptabelt att ödelägga en idrottsplats utan kompensationsåtgärder. Trafikplatsens påverkan på friluftsliv bör ändras till måttliga konsekvenser med avseende på ovanstående information.

En berörd pekar på en beskrivning i MKB där Trafikverket tycks mena att Sveriges åkermarker är lika stora miljöbarriärer som deras motortrafikleder. Detta måste justeras i text. Man pekar även på att miljömålen God bebyggd miljö, Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv motverkas av Korridor Norr.

Trafikverket bör se områdets naturvärden som helheter och inte begränsade biotoper, och vägens påverkan på dessa helhetsområden.

Trafikverkets kommentarer

Naturinventeringar samt studier av rekreation- och friluftsliv har utförts för samtliga korridorer och är en del i underlaget som används vid val av korridor. Den påbörjade miljökonsekvensbeskrivningen redovisar även en bedömning kring barriäreffekter bland annat med Rösjökilen som utgångspunkt. Denna analys innefattar även en bedömning kring påverkan på områdets naturvärden som en helhet. Även bedömningar kring påverkan på miljömålen finns att läsa i dokumentet.

Ytterligare kompletterande inventeringar kommer göras i nästa skede av arbetet med vägplanen när val av korridor har gjorts. Då studeras även hur eventuella intrång i t.ex. friluftsliv kan kompenseras. Trafikverket tackar för den viktiga information kring naturvärden inom utredningsområdet som inkommit under samråden.

4.15. Vatten

Några enskilda lyfter även frågan kring dag- och grundvattenhantering. Områdets och Fysingens känslighet för föroreningar och buller.

En enskild pekar på att objektiva siffror som visar på att belastningen på recipienten Fysingen minskar av korridor Norr och Syd behöver redovisas. Trafikverket bör även redovisa hur de åtar sig att rena jordbrukets inverkan på recipienten i samband med vägprojektet. Trovärdiga åtgärder nära vägkorridorer utanför primär skyddszon behöver preciseras.

Som bakgrund till ovanstående krav beskrivs att markerna inom korridor Norr och Syd utgörs av gammal jordbruksmark med täckdikad åkermark och att eventuella nya vägdragningar kommer att innebära förhöjda högvattenflöden i systemen då normala dikesåtgärder kommer att genomföras enligt trafikverket. Varierande förutsättningar i samband med våravsmältning och klimatextremer måste enligt den berörda personen räknas med i den nu felaktiga bedömning som gjorts kring miljökonsekvenserna på vatten. Den nya vägen kommer i bästa fall att vidmakthålla recipienten i oförändrat skick eller orsaka potentiellt mycket negativa konsekvenser. Däremot kan den beskrivna dagvattenhanteringen orsaka lokala förbättringar enligt personen som yttrat sig.

Trafikverkets kommentarer

Vattenfrågan beskrivs översiktligt i den påbörjade miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tagits fram för att bedöma projektets påverkan på miljö. Som underlag till MKB:n har ett PM tagits fram för att ge mer detaljerad information om avvattning samt vatten och avlopp. Både Fysingen och Norrviken har modellerats med avseende på dagvatten för att ta reda på nuvarande belastning i in- och utflödet till sjöarna. Detta för att sedan kunna bedöma hur de nya vägsträckorna kan komma att påverka recipienterna.

Det är inte Trafikverkets uppgift att rena jordbrukets dagvatten projektet har därför översiktligt studerat väg 268 påverkan på områdets vattenförekomster. Vattenfrågan kommer att utredas mer ingående i nästa skede av projektet och Trafikverket menar att befintligt underlag är tillräckligt för att göra en bedömning kring de olika lokaliseringalternativen.

4.16. Buller/vibrationer, föroreningar och farligt gods

Flertalet berörda har synpunkter om att mätningar avseende trafik, buller, luftföroreningar och farligt gods bör göras. De upplever en ökning av tung trafik med ökat buller idag.

Några enskilda undrar om det är någon skillnad i antal bullerstörda bostäder vid de olika alternativen. Många vill ha minskade bullernivåer oavsett vilket alternativ som väljs. Man undrar även vilka bullerdämpande åtgärder som kommer att vidtas för befintlig bebyggelse längs hela väg 268, och hur dessa eventuella bulleråtgärder

påverkar området estetiskt. En enskild som bor nära väg 268 i Odenslunda pekar på höga bullernivåer och att befintliga bullerskydd inte fungerar. Andra menar att bullerskydden fungerar men förutsett att de alltid har sina fönster stängda vilket är tråkigt på sommaren.

Flera boende i Skälby uppger att de idag störs av buller och att de har efterfrågat bullerskydd i flera år utan resultat.

Flera undrar hur bullret från Arlanda påverkar området och vad det nya tillståndet för Arlanda innebär.

En enskild menar att Trafikverket behöver redovisa påverkan på tysta områden inom utredningsområdet. Påverkan på dessa områden bör beskrivas som mycket negativ.

En enskild menar att det är bättre att satsa på omfattande bulleråtgärder längs med större motortrafikleder än att lägga pengar på nya vägkorridorer ute i det orörda kulturlandskapet eller en ny trafikplats i känslig miljö.

Många är idag inte medvetna om att vägen idag är klassad för transport av farligt gods. En enskild undrar över transport av farligt gods på vägen, och risken det innebär då många har enskilda brunnar. Generellt tycker berörda att det är viktigt en bättre trafiklösning på hela sträckan med avseende på farligt gods. Alternativt bör farligt gods förbjudas på vägen. Flera vill inte att väg 268 ska vara en väg med farligt gods.

Flera vill veta hur den nya vägen kommer att påverka förekomst av vibrationer från tung trafik. Flera som bor i Skälby lyfter frågan om vibrationer då området är byggt på gammal sjöbotten och tung trafik på Skälbyvägen och Almungevägen i idag gör att husen vibrerar. De är därför mycket tveksamma till vidare utbyggnad av vägar/rondeller i anslutning till Skälbyvägen. Vibrationsfrågan bör lyftas i projektet. En enskild anser att hela vägen bör grävas upp och förstärkas underifrån för att minska problemen med vibrationer. Att dels få en byggprocess utanför dörren och sedan mycket trafik kommer att innebära stor risk för att husen "skakar" sönder.

En enskild undrar hur projektet påverkar föroreningar från Nibbletippen. Flera enskilda menar på att det kommer att krävas åtgärder för föroreningar på närliggande fastigheter.

En enskild menar att gällande luftföroreningar så bör inte luftföroreningarna få öka i ett område bara för att de underskrider miljönormer och riktvärden för miljömål. Det bedöms inte som troligt att många av de föroreningar som nämns kommer att minska fram till 2030.

Boende nära väg 268 störs enormt av vägdammsom förorenar uteplatser och trädgård.

Trafikverkets kommentarer

En ökad vägstandard längs väg 268 innebär förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som skyddsåtgärder vidtas vilket bidrar till att minska riskerna med farligt gods.

Om korridor Norr eller Syd blir aktuella kommer den nya väg 268 att avlasta den befintliga vägen. Bullerskyddsåtgärder vidtas längs den nya vägen oavsett lokaliseringalternativ. Dock innebär varken Nollalternativet eller Nollplusalternativet några ytterligare bullerreducerande åtgärder. Korridor Befintlig väg innebär en ökning av ljudnivån längs med befintlig väg fram till Erikslund som en följd av ökad trafik och att man höjer hastigheten. Åtgärder i form av höjda och tillkommande skärmar gör att man når samma antal bostäder med en utomhus ljudnivå över 55 dB(A) som i Nollalternativet. Korridor

Befintlig väg ger dock minst ingrepp på idag ostörda miljöer jämfört med övriga korridoralternativ.

Vilka typer av bulleråtgärder som är aktuella kommer att preciseras i vägplaneskedet när det blir klart vilka fastigheter som kommer att behöva åtgärder. Följande riktvärden för buller kommer att följas då projektet bedöms som väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

- 30 dB (A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB (A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB (A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att riktvärde inomhus inte överskrids.

I konsekvensbedömningen av buller från vägtrafiken har det inte tagits hänsyn till flygbullret från trafiken till och från Arlanda. Flygbullernivåerna antas i scenariot vara lika för alla alternativ.

Miljö kvalitetsnormerna för både kvävedioxid och partiklar underskrids för alla vägalternativ, även för en framtida trafikökning för planerad väg 268.

Vibrationer från väg framkallas främst av tunga fordon i hög hastighet på ojämn asfalt. Det är viktigt att vägen utformas med hänsyn till det geologiska underlaget. Frågan kommer att hanteras vidare i fortsatta skeden.

Eventuella markföroreningar kommer att hanteras i samband med byggnationen av väg 268.

4.17. Synpunkter kring korridor Norr

Alternativet korridor Norr har funnits med i flera samrådsomgångar och det råder delade meningar om förslaget. Generellt så tycker de som är negativa till alternativet att det innebär för stor påverkan på natur- och kulturmiljö samt att det påverkar jordbruks- och hästverksamhet i området. Det anses också vara ett dyrt alternativ i jämförelse med korridor Syd och korridor Befintlig väg.

De som istället är positiva till korridor Norr tycker att den är bra då trafiken leds utanför tätorter och minskar störningar som buller, vibrationer och föroreningar för boende. Det anses också vara ett mer trafiksäkert alternativ och hindrar inte vidare bostadsbebyggelse kring befintlig väg. Alternativet skulle också ge mindre påverkan på trafiken under byggtiden.

Emot en utbyggnad av korridor Norr

Ett stort antal enskilda är skeptiska till korridor Norr och menar att det är ett dåligt underbyggt förslag. Flera är oroliga att de framtagna underlagen överskattar fördelarna med korridor Norr jämfört med korridor Befintlig väg.

Många berörda menar att korridor Norr innebär större intrång än något annat alternativ. Dels för att området idag till stor del är oexploaterat och används för friluftsliv och rekreation. Landskapsbilden skulle påverkas mycket negativt med bland annat störande broar och korridoren skulle skapa barriärer för viltpassager och jordbruksmark. Alternativet skulle även innebära stor skada på kulturmiljön då hela korridoren ligger inom område av riksintresse för kulturmiljön.

Korridoren går rakt igenom byn Näle med påverkan på hus och fastigheter. En by med anor från 1300-talet med mycket av den gamla bebyggelsen bevarad. Det skulle även innebära vägbuller i tidigare ostörda miljöer. En enskild pekar också på påverkan på Stjärnborgs gårds verksamhet.

En enskild pekar på att hänsyn måste tas till naturområden med registrerade rödlistade och/eller signalarter i utredningsområdet. Dessa ligger främst inom korridor Norr (och Syd) med tonvikt på korridorernas nordvästra del. Korridor Norr skulle även påverka eller förstöra en stor nyckelbiotop. En mer korrekt bedömning för miljöpåverkan av korridor Norr vore att beskriva det som att korridoren innebär "mycket negativa konsekvenser".

Flera uttrycker oro kring naturvärdena i allén vid Torsåker om korridor Norr skulle byggas, och en enskild delgav även Trafikverket en utredning om dessa.

En berörd markägare är negativ till Korridor Norr med avseende på negativa konsekvenser för den aktuella fastigheten inklusive befintlig betesmark. Kring korridoren finns många ridvägar och stall som skulle påverkas negativt.

Flera anser att sträckan Grana – Gullbron har flest boende där intrång skulle behöva göras i tomterna, och det skulle bli ca 20 påfarter från fastigheter närmast vägen. Om Korridor Norr ska genomföras förespråkas breddning av vägen på dess södra sida för att minska intrång på tomter.

Korridor Norr inkräktar bland annat på Väsby golfbana, Väsby lerduveskytte, Wiks event, Hammarby församling samt hästgårdar. Förslaget skulle även bli dyrare med exempelvis sprängning vid Snöbergen. Flera menar att kostnaden bör bli hög för korridoren då den redan i planeringsskedet med råge överstiger budget.

Flera motsätter sig Korridor Norr förbi Grana då den visserligen avlastar trafikplats Glädjen men att sträckningen ansluter till Almungevägen som är en dålig krokig och smal väg. Korridor Norr innebär också att en ny trafikplats krävs till E4.

Man undrar vad samhällsvinsten blir med Korridor Norr då det inte görs åtgärder mellan Vallentuna och Grana samtidigt som trafiken förväntas mer än fördubblas. Detta skulle bland annat leda till en ökning av olyckor, ökad risk för gående och cyklister som beträder vägbanan. Det skulle troligtvis även innebära en ökning av bullerproblem, samt att farligt gods kommer att öka mellan Vallentuna och Upplands Väsby.

Boende utmed Korridor Norr har egna vattenbrunnar och skulle drabbas om det sker en olycka med farligt gods. Trafikverket missar målet med att förbättra framkomligheten på väg 268.

För en utbyggnad av korridor Norr

Flera enskilda förordar alternativet p.g.a. trafiksäkerhet, buller och föroreningar samt mindre trafik på befintlig väg. Om ett norrgående alternativ byggs kan åtgärder på nuvarande väg 268 göras som att vägen blir en lokal väg där hastigheten sänks till 50km/h. Förbud bör samtidigt införas mot tung trafik. Korridor Norr skulle lösa de stora problemen kring utfarter, tung trafik och köbildning vid Glädjen.

Vägen kan breddas på nästan hela sträckan förutom vid Sursta. Om Korridor Norr måste breddas vid Sursta bör vägen breddas på den södra sidan för att ge utrymme att anlägga gång- och cykelvägen på den norra delen av befintlig vägbanan, samt att bredda vägbanan för att klara trafikökningen.

En enskild menar att om huvudsyftet är att avlasta trafikplats Glädjen så är korridor Norr det lämpligast alternativet. Det ger också en säkrare väg samt ger minst påverkan på trafiken under byggtiden.

En enskild pekar på att det kommer att behöva byggas bostäder i området med tanke på den stora invandring som nu sker. Då är det Norra alternativet bäst lämpat och att befintlig väg görs om till lokal väg. Gällande kulturmiljö och fornlämningar i detta område så skall givetvis noggranna utgrävningar göras och historiska fynd bevaras med hänsyn till riksintresse. Fornlämningar går att gräva ur, vilket skedde vid Rosersberg.

En enskild anser att korridor Norr är det bästa alternativet där ingen praktisk hänsyn behöver tas till befintlig befolkning. Befolkningens behov av goda levnadsförhållanden måste få väga tyngre än kulturminnesmärken och dylikt. Korridoren påverkar endast "döda ting". Föroreningar, buller och damm är inte bra.

Boende längs med befintlig väg menar att korridor Norr är en mer långsiktig lösning, trots högre kostnad. Det går inte att bygga en väg med sparbössa. Denna mark kommer ändå inte att bebyggas.

Övriga frågor

En enskild undrar hur eventuella tunnlar ska byggas och motiven för att bygga tunnel. Flera berörda har frågor kring passagen vid Sursta och Berga och problemen korridor Norr medför på sträckan. Man anser att trafiksituationen vid Almungevägen, väg 268 mellan Grana och Gullbron måste lösas, och undrar vad som kommer att hända vid byggande av korridor Norr. Sträckan Sursta- Grana går inte att förbättra genom breddning.

Trafikverkets kommentarer

Utredningen om naturvärden i allén vid Torsåker har beaktats i projektet. Dock påverkas inte allén av någon av korridorerna.

Samtliga korridorer är samhällsekonomiskt lönsamma eftersom samtliga alternativ ger en positiv effekt på framförallt restid och trafiksäkerhet. Dyrast är tunnelalternativet för korridor Norr, och kostnaden överskrider med råge de medel som finns i länstransportplanen. Om det blir aktuellt med en tunnel kommer den byggas som två tunnelrör med ett körfält i vardera rör. Vidare studier görs om det blir aktuellt. Mer om tunneln och korridor Norr kan läsas i Lokaliseringsutredningen.

Trafikverket förstår att det kan uppstå trafikproblem på delen Sursta-Vallentuna och ser att det finns ett behov att utreda även denna sträcka. I nuläget ingår dock inte sträckan mellan Sursta och Vallentuna i projektet. Gång- och cykelväg mellan Grana och Vallentuna utreds i ett parallellt projekt.

Korridor Norr bedöms ge stora intrång i natur- och kulturmiljö samtidigt som den innebär höga investeringskostnader.

4.18. Synpunkter kring korridor Syd

Även alternativet korridor Syd har funnits med i flera samrådsomgångar och det finns mycket åsikter om förslaget. Generellt så tycker de som är negativa till alternativet att det påverkar bostadsområdet Skälby/Brunnby-Vik mycket negativt. Det påverkar bland

annat områden viktiga för friluftsliv och planerad bostadsbebyggelse. Alternativet anses påverka flertalet verksamheter i utredningsområdet. Det anses också vara ett dyrt alternativ i jämförelse med korridor Befintlig väg.

De som istället är positiva till korridor Syd tycker att det drabbar färre boende, särskilt vid Sursta. Alternativet skulle innebära färre farliga utfarter och mindre trafik längs med befintlig väg. Alternativet skulle också ge något mindre påverkan på trafiken under byggtiden jämfört med korridor Befintlig väg.

Emot en utbyggnad av korridor Syd

Samlade synpunkter från ca 1000 hushåll i Skälby/Brunnby-Vik anser att korridor Syd är ett omöjligt alternativ då den påverkar boendemiljön i Brunnby-Vik, samt Vikskolan och den närliggande skogen negativt. Skogen nyttjas mycket av boende i området samt skolan. Barnens dagliga miljö är en mycket viktig fråga. Skogsområdena vid korridor Syd används för motion och rekreation och här finns också mycket vilt. Ett populärt elljusspår skulle förstöras om alternativet blir verklighet. Sammantaget menar flera berörda att korridor Syd påverkar flera hushåll i jämförelse med Korridor Norr samt att problemen flyttas från väg 268 till Brunnby-Vik.

Trycket på korsningen Stockholmsvägen/Almungevägen är mycket stort och avsnittet betraktas som en farlig gång- och cykelväg till och från skolan. Det kommer krävas stora ingrepp för att inte förvärpa den situationen om Korridor Syd väljs.

Flera anser att Korridor Syd som delvis går i den gamla vägsträckan, inte är en bra lösning p.g.a. att farliga kurvor finns kvar efter vägsträckan som orsakar trafikolyckor.

Området kring Djupängen och Lövhagen utvecklas genom olika verksamheter. Om Korridor Syd förordas krävs busshållplatser, planering för cykeltrafik samt gods- och persontrafik till och inom området.

Flera anser att alternativet påverkar kulturmiljön negativt samt innebär höga kostnader, genom fler broar och längre sträcka. Kostnaden bör bli hög för korridoren då den liksom korridor Norr redan i planeringsskedet med råge överstiger budget.

En markägare nämner att Norrvatten har en stor kommunal vattenledning intill den planerade korridor Syd som tidigare spruckit vid två tillfällen och översvämmat deras fastigheter och orsakat stora skador. De befärrar att vattenledningen, som enligt Norrvatten är i dåligt skick, riskerar att skadas igen av vibrationer om en ny väg uppförs intill den.

Hästverksamhet inom Korridor Syd kommer försvåras. Flera pekar även på att verksamheter som modellflygklubb och pistolskyttebana riskerar att försvinna med alternativet. I området finns även ett nytt hägn för dovhjort.

Flera enskilda utropar att korridor Syd är det sämsta alternativet. Upplands Väsby kommun skärs av för byggnation österut och förhindrar planerad bebyggelse i området där kommunen planerar för 150 nya bostäder, ny skola och eventuellt ny sporthall.

För en utbyggnad av korridor Syd

Flertalet enskilda förespråkar korridor Syd, bl.a. för att det drabbar färre boende exempelvis vid Sursta. Liksom för korridor Norr menar flera att fokus måste ligga på den levande människans hälsa. Föroreningar, buller och damm är inte bra. Några anser att korridor Syd bör ansluta öster om kurvan vid Gullbron. Andra menar att Korridor Syd bör dras utmed befintliga tomtgränser för att göra minst inverkan på dem.

Man förespråkar även Korridor Syd p.g.a. att marken har lägre värde, att trafiksäkerheten förbättras då det är färre utfarter från tomter, att den gamla vägen kan

användas som lokalgata och gång-och cykelväg. Andra menar att det ändå återstår att lösa problemet med ett antal utfarter till den del av befintlig väg som skall breddas.

En sträckning enligt korridor Syd skulle innebära en högre grad av säkerhet vad gäller tid- och kostnadsplan.

Förespråkar Korridor Syd framför korridor Norr, p.g.a. att den ger bättre underlag för kollektivtrafik samt ger mindre påverkan på naturvärden.

Flera enskilda förespråkar korridor Syd då inga åtgärder kommer göras för befintlig väg på sträckan Grana – Gullbron. Man undviker därmed att vägen breddas som i alternativ korridor Norr.

Korridor Syd skulle innebära att cykelväg mellan Grana – Gullbron inte behöver byggas, nuvarande väg 268 blir en lokalgata på sträckan, vilket är en kostnadsbesparing. Det påstås att korridor Syd är dyrare än korridor Norr vilket inte borde vara möjligt.

Fördelar med Korridor Syd är bl.a. att den dras delvis där det redan finns en väg, kan följa befintliga skogskanter vilket ger mindre påverkan på landskapsbild. Området är ju redan påverkat av buller.

Trafikverkets kommentarer

Om korridor Syd väljs kommer ytterligare studier göras där man studerar väglinjens dragning för att minimera intrånget på fastigheter, hur utfarter kan samlokaliseras på ett trafiksäkert sätt mot den nya vägen, samt hur vägen kan läggas i förhållande till den stora vattenledningen etc. Liksom för korridor Norr bedöms korridor Syd ge stora intrång i natur-och kulturmiljö samtidigt som den innebär höga investeringskostnader. Korridor Syd A är det dyraste av alternativen för korridor Syd, och det är bara korridor Norr – tunnelalternativet som är dyrare. Anledningen är framförallt att korridor Syd innehåller många broar.

4.19. Synpunkter kring korridor Befintlig väg

Alternativet korridor Befintlig väg har tillkommit utredningen under 2015 och presenterades under samrådsperioden i maj-juni 2016. Liksom tidigare korridorförslag finns mycket åsikter om förslaget. Generellt så tycker de som är negativa till alternativet att korridoren ger en försämrad boendemiljö längs befintlig väg. Alternativet anses påverka flertalet verksamheter i utredningsområdet. Flera anser också att de åtgärder som föreslås inte kommer att räcka till för framtida trafikökningar.

De som istället är positiva till korridor Befintlig väg tycker att den innebär minst påverkan på natur- och kulturmiljö samt att den innefattar en ny gång- och cykelväg och åtgärder för buller. Man pekar på att korridor Befintlig väg ger möjlighet till god samhällsutveckling med möjlighet till positiv samplanering. Flera lyfter också att investeringskostnaden för korridor Befintlig väg står i relation till behovet.

Emot en utbyggnad av korridor Befintlig väg

En enskild anser att korridor Befintlig väg kommer att inskränka på möjligheten att exploatera och bygga ut Upplands Väsby. Namnet "korridor Befintlig väg" är väldigt missvisande och behöver ändras. Många anser att det är fel att försöka förbättra befintlig väg då den går i tätbebyggda områden.

Flera boende i Upplands Väsby och längs med väg 268 pekar på att korridor Befintlig väg är olämplig då den skulle leda till mer buller i närområdet som redan idag är

påverkat av höga bullernivåer. Tanken på en utbyggnad av vägen är absurd. Det nuvarande bullret, markvibrationerna och avgaserna är mer än nog.

En enskild menar att projektmålen inte kommer att nås med korridor Befintlig väg. Trafiksituationen vid Glädjen kommer bara att bli sämre eller endast marginellt bättre. Det är inte rullande trafik som är miljöförstörande utan köbildningarna. Korridoren kommer inte heller att lösa trafiksäkerheten med all tung trafik och farligt gods. Korridor Befintlig väg anses inte som ett hållbart alternativ och kommer inte att räcka till för den ökade trafiken. Billiga alternativ är ofta de som blir dyrast i längden.

En enskild menar att korridor Befintlig väg inte uppfyller transportpolitiska mål eller främjar ett framtida Upplands Väsby. Den trafiktekniska standard som uppnås tillgodoser inte Trafikverkets egna målsättningar.

Flera boende längs väg 268 motsätter sig alternativ korridor Befintlig väg eftersom det skulle innebära en ökad risk för allvarliga olyckor vid befintliga utfarter som redan idag är farliga.

Enligt flera berörda är korridor Befintlig väg en katastrof för alla som bor utmed vägen. Befintlig väg bör istället göras om till lokalgata så att gående och cyklister kan ta sig mellan Vallentuna och Väsby. Det finns flera andra alternativ än att bygga om befintlig väg.

En berörd påpekar att alternativet går stick i stäv med Vallentuna kommuns översiktsplan för 2010-2030 där bland annat riksintresset runt Skålhamravägen skall bevaras och att exploatering ska undvikas. Korridor Befintlig väg kommer att ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk och påverka flera verksamheter negativt. Korridor Befintlig väg skulle även komma att störa en urskog som har ett stort antal besökare varje år.

Boende nära väg 268 störs idag av tung genomfartstrafik som ska vidare upp mot E4. En ombyggnad av befintlig väg kommer endast att ge mer tung trafik och mer störningar i tätbebyggda områden. Det finns också begränsningar i hur bred och säker befintlig väg kan bli inom Upplands Väsby tätort.

Gamla fornminnen verkar vara viktigare än barns framtida hälsa och säkerhet. Om alternativet korridor Befintlig väg väljs menar flera att de kommer att tvingas flytta pga. närheten till 268:an, E4:an samt ökande flygbuller.

För en utbyggnad av korridor Befintlig väg

Flertalet enskilda meddelar att de förespråkar korridor Befintlig väg. Anledningar som har angetts till fördel för alternativet är minst påverkan på riksintresset för kulturmiljö, minst påverkan på naturmiljö och friluftsliv samt minskade bullernivåer med de åtgärder som nämns. Flera påpekar också att korridor Befintlig väg inte påverkar landskapsbilden som övriga alternativ.

Enskilda som bor i området kring Grana anser att korridor Befintlig väg undviker den problematik som korridor Norr och Syd skulle innebära för området. Dagens sträckning förbi Sursta-Grana anses vara för undermålig för dagens och morgondagens trafikbelastning.

Andra menar att korridor Befintlig väg är det minst ogynnsamma alternativet som är aktuellt i projektet. Det är dessutom hälften så dyrt och kostnaden är viktig eftersom att projektet finansieras av skattebetalarna. Andra är mer positiva och glada över att det antligen kommer fram ett riktigt bra alternativ i projektet.

En enskild pekar på att korridor Befintlig väg ger möjlighet till positiv samhällsutveckling, där både vägfrågan liksom kringliggande bebyggelse ges möjlighet till positiv samplanering, gestaltning och bulleråtgärder.

Flera berörda menar att korridor Befintlig väg kan fungera som ett absolut sista alternativ, om inte "Arlandalänken" eller Nollplusalternativet är aktuella.

Flera enskilda anser att korridor Befintlig väg är det bästa alternativet särskilt då det innefattar en cykelväg mellan Väsby och Vallentuna. Det är bra med uträkning av vägen. Det kommer att leda till att många tar cykeln till jobbet och att fler kommer att våga röra sig på annat sätt än med bil längs väg 268.

En enskild är väldigt tacksam för det nyttillkomna förslaget korridor Befintlig väg som inte påverkar värdefull jordbruksmark i lika hög utsträckning som övriga alternativ.

Flera anser att korridor Befintlig väg är det bästa alternativet då det skapar en säkrare väg för de som bor längs väg 268 samt genom flera mindre åtgärder kring Trafikplats Glädjen gör att trafiken ej blir stillastående.

Det är många som anser att man inte bör stimulera en ökad biltrafik genom att bygga nya breda trafikleder. De största problemen ligger i dagsläget i trafikplats Glädjen och frånvaro av cykelväg vilket gör korridor Befintlig väg till ett utmärkt alternativ även ur klimatsynpunkt. Ju färre nya vägar som byggs desto bättre.

Korridor Befintlig väg är det bästa alternativet för att både Upplands Väsby och Vallentuna ska kunna byggas ut då det tar minst mark i anspråk. Man anser också att korridor Befintlig väg berör minst bebyggelse. Samtidigt skulle den innebära bättre bullskydd och undvika Berga/Sursta där fastigheterna ligger så nära vägen att det är svårt att göra några förändringar där. Det är bra att den vägsträckan istället görs om till en lokal väg.

Flera enskilda vill helst inte ha någon utbyggnad alls eller förespråkar andra alternativ som exempelvis en nordlig "Arlandalänk". Om de ändå måste välja bland de alternativ som studerats, väljer flera ändå korridor Befintlig väg framför övriga alternativ.

Övriga frågor

En enskild undrar om det är aktuellt med en gång- och cykelväg på sträckan Sursta förbi Grana om alternativ korridor Befintlig väg genomförs. Man undrar också om det stämmer att utredningarna förordar alternativ Befintlig väg och att sträckan Sursta via Grana blir en "lokal väg" och inte en genomfartsväg?

En person undrar varför Trafikverket väljer att ta fram ett alternativ som leder trafiken ned mot Trafikplats Glädjen när den givetvis borde ledas mot den nya trafikplatsen vid Hammarby?

En enskild pekar på att det i samrådsunderlaget står att kapaciteten idag längs med Stockholmsvägen är god vilket är en ren felaktighet. Det är omfattande köer i veckorna under rusningstrafik. Texten som beskriver att Carlslundsvägen ska förbindas med Blommelundsvägen är rent felaktig då Carlslundsvägen idag till största delen är en G/C-väg med undantag från delen som är en infart till området Brunnby park och Grytagränd.

Trafikverkets kommentarer

Enligt de bedömningar som gjorts i lokaliseringsutredningen anser Trafikverket att korridor Befintlig väg kommer att klara en framtida ökad trafikbelastning samt avlasta trafikplats Glädjen.

Trafiksäkerheten bedöms även öka genom bland annat säkrare utfarter,

högre vägstandard och separat gång- och cykelväg. I korridor Befintlig väg ingår en ny gång- och cykelväg längs med hela vägsträckan för att få till en så gen sträckning som möjligt för förbättrade pendlingsmöjligheter. På sträckan Grana-Gullbron kan den befintliga vägen göras om till en lokalgata nästan helt utan genomfart. På så sätt kan även befintlig väg genom Sursta/Berga användas för cykeltrafik. Korridor Befintlig väg innebär också bulleråtgärder som ska uppfylla de krav som ställs där riktvärden överskrids.

Omfattande intrång riskeras i betesmarkerna där korridor Syd och korridor Befintlig väg sammanfaller. Varför korridoren trots detta är dragen över jordbruksmark och inte genom skogsområden kommer av den värdering som gjorts mellan konsekvenser på jordbruksmark, kulturmiljö, landskapsbild, naturmiljö och anläggningskostnader.

Korridor Befintlig väg är det mest samhällsekonomiskt lönsamma alternativet jämfört med korridor Norr och korridor Syd då investeringskostnaderna är mycket lägre.

Trafikverket har tittat på två olika lägen för trafikplatser, trafikplats Mitt och Syd. Båda dessa lägen går att koppla på korridor Befintlig väg med anslutning via Stockholmsvägen.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 102.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se