



Enheten för planfrågor  
Roger Lind

Datum  
2016-02-02

Beteckning  
3434-19012-2016

Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Dnr. TRV 2012/28823  
trafikverket@trafikverket.se

## Vägplan för väg 268/E4 Grana, utredning av lokaliseringsalternativ, Upplands Väsby och Vallentuna kommun, Stockholms län

Projektnummer: 107342

Samrådshandling inför val av lokalisering, daterad 17 maj 2016, har översänts till Länsstyrelsen. Projektets syfte är att utreda förbättrad tvärförbindelse mellan Upplands Väsby och Vallentuna, med ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och minskad bullerstörning för bostadsbebyggelsen. Sedan har Trafikverket med hänsyn till områdets kulturmiljövärden gjort ett tillägg till projektets syfte, att tvärförbindelsen ska vara förenlig med kulturmiljöns intressen.

Länsstyrelsen lämnar nedanstående synpunkter vad gäller vägens lokalisering med stöd av 14 b § väglagen. Av lagtexten följer att den som avser bygga väg ska under arbetet med att upprätta vägplanen samråda med bl.a. länsstyrelsen. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Länsstyrelsen ska även verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av vägplanen. Synpunkter på lokaliseringsalternativens lämplighet och genomförbarhet är lämnade utifrån innehållet i 2 - 4 kap., 5 kap. 3 §, 7 kap. miljöbalken samt 2 kap. 12 § kulturmiljölagen (1988:950). Fokus i detta yttrande är vägens påverkan på kultur- och naturmiljö, jordbruk samt samhällsrisker.

### Länsstyrelsens synpunkter

#### Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i ett första steg inför fortsatt planering bör fördjupa beskrivningen av projektets målsättning om ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Det går, enligt Länsstyrelsens bedömning, att ifrågasätta de generella antaganden som gjorts i trafikprognosen, med en kraftigt ökad befolkning, som inte anpassats till den geografiska platsen, och ett kontinuerligt ökat transportbehov med bil. Det är oklart vilken hänsyn som tagits till Norrortsledens öppnande år 2008, som bidragit till minskad trafikmängd på väg 268. Vidare är olycksstatistiken över antal skador i trafiken lägre än genomsnittet.

Länsstyrelsens bedömning är dock, utifrån nuvarande underlag, att alternativ *korridor befintlig väg* medför en något mindre risk för negativa konsekvenser för kultur- och naturmiljö och jordbruksnäringen, än de andra alternativen.

## YTTRANDE

Datum  
2016-02-02

Beteckning  
3434-19012-2016

**Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till kulturmiljön**

Det utredningsområde som är aktuellt för vägplanen är mycket fornlämningsrikt och inom riksintresse för kulturmiljövården *Skålhamravägen* (AB71), med lämningar från en järnåldersbygd, med bl.a. stensträngar, gravfält och boplatser. Ett antal arkeologiska utredningar och undersökningar med olika omfattning har gjorts i området genom åren. Länsstyrelsen har krävt en arkeologisk utredning enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen (1988:950) för att få en uppdaterad bild av fornlämningsituationen inom projektet och specifikt för *korridor befintlig väg*.

Trafikverket har under sommaren och hösten 2016 genomfört en arkeologisk utredning etapp 1 för *korridor befintlig väg*, samt en arkeologisk utredning etapp 2 för *ny trafikplats vid Hammarby*. I utredningen för *korridor befintlig väg* ingick arkiv- och litteraturstudier samt en fältinventering. Resultat blev ett drygt trettiotal fornlämningar, dvs. skyddade enligt kulturmiljölagen. Dessa utgörs till stor del av hägnader/hägnadssystem (stensträngar), men även av gravfält och gravar samt vägmärken och en runsten. Det framkom även ett antal möjliga fornlämningar som behöver en arkeologisk utredning etapp 2.

Vad gäller arkeologisk utredning etapp 2 för *ny trafikplats vid Hammarby* framkom ett antal förmodade fornlämningar som efter utredningens genomförande kunde avfärdas. Trafikverket måste dock beakta inför fortsatt arbete med vägplanen att det inom området för trafikplatsen finns ett antal sedan tidigare registrerade fornlämningar.

Länsstyrelsens bedömning är att en ny sträckning av väg 268 skulle ha en negativ påverkan på helheten i området, vad gäller fornlämningsmiljöer och kulturmiljön. Det alternativ som Länsstyrelsen bedömer lämpligast ur kulturmiljösynpunkt, och därmed ur fornlämningsynpunkt, är *korridor befintlig väg*, som endast kräver en begränsad arkeologisk insats.

**Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till naturmiljön**

Trafikverket har valt att hantera påverkan på naturmiljön i flera utredningar. Lantbruksinventeringen hanterar i viss mån naturvärden knutna till odlingslandskapet, men hänvisar i stor utsträckning till projektets tidigare naturvärdesinventeringar, exempelvis vad gäller ängs- och hagmarker, samt miljöer med generellt biotopskydd. Länsstyrelsen har ingen invändning mot Trafikverkets hantering, under förutsättning att områdets naturvärden behandlas närmare i en samlad miljöbedömning.

Länsstyrelsens bedömning är att alternativ *korridor befintlig väg* har minst negativ påverkan på naturmiljön. Det gör minst anspråk på mark med höga naturvärden. I jämförelse riskerar ny vägsträckning att få stor påverkan på mark med bl.a. naturbete och höga naturvärden.

## YTTRANDE

Datum  
2016-02-02

Beteckning  
3434-19012-2016

### **Synpunkter på lokaliseringsalternativen med hänsyn till hushållningsbestämmelserna – jordbruksmark**

#### *Projekt mål*

Länsstyrelsen är positiv till att kulturmiljön är en del av projektmålen, vilket innebär att vägen ska vara förenlig med ”kulturmiljöns intressen”. Det innebär i praktiken att bevara det agrara landskapet och centrala delar av historiska/förhistoriska bebyggelseenheter. Länsstyrelsen anser att Trafikverket kan tydliggöra definitionen av och metoden för att identifiera ”centrala delar” av historiska/förhistoriska bebyggelseenheter.

Jordbruksinventeringen har en översiktlig diskussion och beskrivning av kulturmiljövården. Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska fördjupa analysen för att tydliggöra kopplingen mellan jordbruket och riksintresset för kulturmiljövården. Det finns en direkt koppling mellan landskapets agrara prägel med stort tidsdjup och lång kontinuitet av en viss typ av markanvändning. Länsstyrelsen anser att Trafikverkets vägprojekt inte får förhindra fortsatt jordbruk, eftersom det kan få direkt negativ konsekvens för riksintresset för kulturmiljövården.

Jordbruksinventeringens utgångspunkt är jordbruksnäringens möjligheter att bedriva s.k. ”rationell näring”. Länsstyrelsen vill påminna om att vad som är ”rationellt” och lönsamt inom jordbruksnäringen är beroende av exempelvis jordbrukspolitikerna och klimatförändringar, som kan förändras över tid.

#### *Val av lokaliseringsalternativ*

Det är viktigt att Trafikverket vid val av sträckning begränsar landskapets fragmentering, och i dialog med områdets lantbruk kan säkerställa fortsatt tillgång till åker- och betesmarker. Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma betydelsen av fortsatt bruk av partier som illustreras i bild 7.1 i samrådshandlingen. Det gäller även brynzoner – särskilt sydvända – som kan innehålla rester och de sista spåren av hävdgynnad flora från ett tidigare betydligt mer betat landskap (bild 7.4 i samrådshandlingen).

Vid Sursta, söder om befintlig väg 268, finns betesmark med fastställda särskilda kulturhistoriska värden med vegetationstyp och arter som visar på långvarig hävd. Det är den enda mark inom utredningsområdet som berättigar till den högre ersättningen av miljöersättning ur jordbrukarstöden. Enligt Länsstyrelsens bedömning finns större risk för påverkan på denna jordbruksmark av det norra alternativet.

Länsstyrelsens bedömning är att alternativ *korridor befintlig väg* har minst negativa konsekvenser på jordbruksmarken. Det gör i jämförelse med de andra alternativen mindre anspråk på värdefull jordbruksmark.

## YTTRANDE

Datum  
2016-02-02

Beteckning  
3434-19012-2016

### Synpunkter på lokaliseringalternativen med hänsyn till risk och säkerhetsaspekter

Väg 268 är en sekundär transportled för farligt gods. Trafikverket har i detta skede av planeringsprocessen gjort en jämförande analys, men ingen absolut beräkning eller precisering av risknivåer. Det innebär att riskfrågan kräver ytterligare utredning i fortsatt planeringsprocess.

Trafikverket behöver ta hänsyn till risken förknippad med transporter med farligt gods inom vattenskyddsområde, Hammarby, i fortsatt utredning av riskfrågan.

Länsstyrelsen vill påpeka att Länsstyrelsens riktlinjer med avseende på avstånd från transportleder för farligt gods är en utgångspunkt, men ingen genväg till ett färdigt utredningsmaterial av riskfrågan. Det kan vid särskilda fall krävas längre avstånd, exempelvis med hänsyn till samhällsrisk, som inte ingår i Länsstyrelsens rekommendation.<sup>1</sup>

Det är, enligt Länsstyrelsens bedömning, inte några större skillnader mellan de olika alternativen, med hänsyn till risk. Samtliga alternativ innebär vägdragning inom 150 meter från befintligt eller planerat bostadsområde.

### Fortsatt arbete

#### *0-alternativ i vägplaneringen*

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

#### *Innehåll i plan- och miljökonsekvensbeskrivning*

Av förarbetena framgår att det är nödvändigt att kommande planhandlingar dokumenterar vilka alternativ som har studerats, vilka val som har gjorts och skälen till det. Där behöver ingå en tillbakablick på den analys enligt fyrstegsprincipen som gjordes innan den fysiska planeringen startade. Det beror bl.a. på att en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, ska innehålla en översiktlig redovisning av de huvudalternativ som övervägts och de viktigaste orsakerna till den valda lösningen med beaktande av miljöeffekterna (artikel 5.3 i MKB-direktivet). I 6 kap. 7 § andra stycket 4 miljöbalken anges också att en MKB för

---

<sup>1</sup> <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2016/fakta-2016-4.pdf>

## YTTRANDE

Datum  
2016-02-02

Beteckning  
3434-19012-2016

en verksamhet som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska innehålla en redovisning av alternativa platser om sådana är möjliga (Prop. 2011/12:118, s.95-96).

Länsstyrelsen bedömer att ovanstående är särskilt viktigt i projekt, där successiva avvägningar görs under projektets gång, mellan allmänna och enskilda intressen. Med hänsyn till intrångseffekterna anser Länsstyrelsen att det är särskilt viktigt att tydliggöra vilka transportbehov som vägen ska tillgodose (person- och/eller godstransporter, start- och målpunkt) och motiven till att det behöver ske med steg 3/steg 4 åtgärder enligt valt lokaliserings- och utformningsalternativ. Redovisningen kommer även 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” och därför kan tas bort med stöd av 2 kap. 12 § kulturmiljölagen.

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

*Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem och har därför ingen namnunderskrift.*

*Kopia: Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun, LBL (KV), Map (YO), Mn (MJ), SBk (AW), SBp (LS)*