

# Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning och ombyggnad av väg 268 delen E4 - Grana i Upplands Väsby kommun och Vallentuna kommun, Stockholms län

## Ställningstagande

Trafikverket Region Stockholm har tagit fram en samrådshandling för lokaliseringsalternativ för väg 268, sträckan Trafikplats Glädjen i Upplands Väsby till Gullbron i Vallentuna. I utredningsområdet ingår även en ny anslutning till E4 i form av en trafikplats.

Utifrån genomfört utredningsarbete inom vägplanen för E4 Grana kommer alternativ Korridor Befintlig väg med tillhörande trafikplats Hammarby ligga till grund för den fortsatta planeringen. Den korridor som utbyggnaden av den nya vägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta.

Ett flertal olika lokaliseringsalternativ har utretts och jämförts med varandra med avseende på bl.a. trafiksäkerhet, framkomlighet, anläggningskostnad, samhällsekonomisk nytta, kulturmiljö och miljökonsekvenser. I arbetet har även samråd skett med länsstyrelsen, Upplands Väsby och Vallentuna kommun, myndigheter, organisationer samt berörd allmänhet.

Korridorerna Norr respektive Syd har utgått i huvudsak på pga. de stora negativa konsekvenserna på kulturmiljö och landskapsbild samt de jämförelsevis högre kostnaderna. Val av trafikplats behöver utredas vidare, enligt beskrivningen under "Riktlinjer för fortsatt planering".

I gällande länsplan finns avsatta medel, inkl. medfinansiering, på 586 mnkr i prisnivå 2013. Medfinansieringsavtalet från 2009 är inte längre giltigt utifrån val av lokaliseringsalternativ, då avtalet hanterar andra lösningar. Därmed har projektet inte full finansiering utifrån vad som finns budgeterat i planen.

## Riktlinjer för fortsatt planering

Följande större faktorer behöver utredas vidare i kommande skeden:

### Utformning av trafikplats Hammarby

Två skissförslag, benämnda Mitt D och Syd C, för en ny trafikplats Hammarby har tagits fram inom området för korridoren. Skisserna har syftat till att säkerställa att en ny trafikplats ryms inom korridorens utbredning. Det är inte utrett om dessa förslag är de optimala utformningarna. Fördjupade studier krävs i kommande skede.

Mitt D är en hel trafikplats med både norr- och sydgående ramper på E4, medan Syd C har norrgående ramper. Lokaliseringsutredningen visar att för att hantera den regionala trafiken krävs norrgående ramper i trafikplatsen. Sydgående ramper är främst ett lokalt intresse. En fördjupad trafikanalys tas fram våren 2017 för att ge ett bättre underlag angående trafikplatsens funktion och konsekvenser på bl.a. E4.

PM

Ärendenummer  
TRV 2012/28823  
Projektnummer  
107342

Dokumentdatum  
2017-03-24  
Sidor  
2(11)



Både Mitt D och Syd C uppfyller projektmålen. Mitt D har dock en något högre måluppfyllnad beroende på att den har en lägre påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt att alternativet innebär att en ny tvärförbindelse över E4 skapas. Mitt D har dock en väsentligt högre investeringskostnad än Syd C. Båda alternativen överskrider medel i gällande länsplan.

#### Utredning av behov av additionskörfält på E4

Additionskörfält på E4 mellan trafikplats Glädjen och trafikplats Hammarby kan vara motiverat om trafikplats Hammarby utformas med sydgående påfartsramper. Behovet behöver utredas. I lokaliseringsskedet har en översiktlig bedömning gjorts att additionskörfält går att anlägga inom befintligt vägområde.

#### Breddning av E4 (ingår ej i projektet)

Breddning av E4 till 3+3 körfält krävs för att klara den ökade trafiken år 2030 inom berört utredningsområdet. Detta är en förutsättning för projektet men behandlas i åtgärdsvalsstudie E4 Häggvik-Arlanda.

#### Påverkan på riksintresse för kulturmiljövård, Skålhamravägen (AB71)

Korridor Befintlig väg bedöms innebära en risk för påtaglig skada på riksintresset. Välanpassade vägdragningar och utformning av trafikplats som undviker fornlämningar och harmonierar med landskapet kan dock göra att påverkan begränsas. Fortsatt aktivt brukande av jordbruksmarken måste upprätthållas för att inte påverka riksintresset. Att minimera påverkan på riksintresset ska vara en central del i det kommande utredningsarbetet.

#### Val av trafikteknisk standard

I de östliga delarna av korridor Befintlig väg är flera olika trafiktekniska standarder möjliga. I lokaliseringstudien studeras 2-fältsväg samt 1+1-väg och 2+1-väg med mittseparering. Fortsatt utredning krävs i nästa skede av vägplanen för att avgöra vilken standard som är mest lämplig.

#### Gång- och cykelväg

Ett gång- och cykelstråk ska finnas längs med hela sträckan. Koppling mellan Gullbron och Vallentuna tätort måste hanteras. I dagsläget saknas denna del i pågående vägplans utredningsområdet.

#### Uppdatering av trafikprognos

Trafikprognosen som använts i lokaliseringsskedet bygger på en relativt gammal markanvändning, RUF2001 hög. En jämförelse med mer aktuella prognoser visar att projektets prognos generellt har 15 – 20 procent för mycket trafik år 2030. Projektet har valt att inte uppdatera trafikprognosen i lokaliseringsskedet med motiveringen att det inte är alternativskiljande. Prognosen behöver uppdateras i nästa skede för att dels ta hänsyn till nyare markanvändning samt för att uppfylla kravet i VGU att prognosåret ska infalla 20 år efter öppnande för trafik. Se vidare i bifogat PM Prognosförutsättningar och kapacitet E4 för mer information.

#### Arkeologiska utredningar

Arkeologisk utredning steg 1 har genomförts för hela korridoren. Arkeologisk utredning steg 2 har genomförts för korridorens utbredning vid trafikplats Hammarby. Ytterligare arkeologiska utredningar krävs i nästa skede. Utredningen bör vara genomförd innan detaljprojektering.

Helena Sundberg,  
Regiondirektör  
Trafikverket Region Stockholm



## 1. Bakgrund och Motiv

### 1.1 Bakgrund

Väg 268 sträcker sig mellan Stockholmsvägen/E4:an i väster och E18 i öster och förbinder Vallentuna med Upplands Väsby. Väg 268 är en viktig tvärförbindelse mellan Vallentuna/Åkersberga och Upplands Väsby. Även Arlanda är en mycket viktig målpunkt för trafiken längs väg 268. Den är också sekundär väg för transporter av farligt gods i Stockholms län.

Mellan trafikplats Glädjen i väster och Gullbron i öster har vägen på delar av sträckan en förhållandevis låg standard. Den 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. Vägen trafikeras med mellan 7 500 - 12 200 fordon/dygn och andelen tung trafik är förhållandevis hög, ca 10-12 %. Kring Upplands Väsby är trafikflödet på väg 268 högre än i Vallentuna. Vid Stockholmsvägen och trafikplats Glädjen är kapacitetstaket nått vilket leder till långa köer under högtrafik. Trafiken längs väg 268 orsakar också störningar för boende längs vägen. Det handlar främst om buller men även om barriäreffekter för gående och cyklister som har behov av att korsa vägen. Vägen är även en barriär för djur och friluftsliv.

De trafikprognoser som är framtagna för området visar på en ökning av trafikflödet på väg 268 fram till år 2030. Om inga åtgärder vidtas kommer den ökande biltrafiken leda till att trafiksäkerheten för samtliga trafikanter försämrats ytterligare. Dessutom kommer den ökande befolkningen leda till en ökad efterfrågan på en god och tillgänglig kollektivtrafik. Detta sammantaget visar på att om inga åtgärder vidtas, kommer problemen avseende trafiksituationen och tillgängligheten förvärras i framtiden. Det hämmar i sin tur områdets utveckling.

### 1.2 Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Projektets ändamål är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i vägnätet samt förbättra tillgängligheten mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Projektet ska genomföras till största möjliga samhällsekonomiska nytta och med minsta möjliga negativa effekter på människors hälsa och miljö.

Baserat på ändamålet har ett antal mål tagits fram för projektet. En ny förbättrad vägförbindelse ska:

- Förbättra trafiksäkerheten för trafikanter på väg 268.
- Förbättra framkomligheten för bil-, cykel och kollektivtrafik.
  - Förbättra tvärförbindelserna för biltrafiken och kollektivtrafiken mellan Vallentuna/Nordostkommunerna och Upplands Väsby/E4-stråket/Uppsala.
  - Förbättra tillgängligheten från Nordostkommunerna till Stockholm- Arlanda Flygplats som internationellt och nationellt kommunikationsnav
- Knyta ihop E4-stråkets och Nordostkommunernas bostads- och arbetsmarknader.
- Minska trafikbelastningen i trafikplats Glädjen samt korsningarna Stockholmsvägen-Sandavägen och Stockholmsvägen-väg 268.
- Minska bullerstörningarna för boende längs befintlig väg 268.

Projektet berör ett känsligt kulturmiljöområde och därför har ett kulturmiljömål adderats till projektet:

- Väg 268 ska vara förenlig med kulturmiljöns intressen.

Utöver ovanstående mål utvärderas projektet mot ett antal miljö kvalitetsmål. Se kapitel 3 i samrådshandlingen för utförligare beskrivningar av projektets målbild.

#### 1.2.1 Analys enligt fyrstegsprincipen

Ett flertal utredningar har föregått lokaliseringsutredningen. Samtliga utredningar har gjorts med målet att hitta lösningar som förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet för trafikanter på väg 268.

I den senaste förstudien (2008) för delen E4 – Grana av väg 268 redovisas möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I förstudien bedömdes steg 1 – 3 åtgärder inte uppfylla projektmålen. Åtgärderna bedömdes fungera som kortsiktiga etapplösningar men på längre sikt bedömdes åtgärder enligt steg 4 vara nödvändiga.



I ett sent läge av förstudien 2008 framkom ett nytt åtgärdsförslag kallat Arlandaalternativet. Förslaget innehöll upprustning av de vägar som förbinder väg 268 med Arlandaleden vilket skulle kunna avlasta väg 268 från trafik. Trafikverket avfärdade Arlandaalternativet med motiveringen att det inte kommer uppfylla projektmålen.

Se kapitel 1.2 i samrådshandlingen för utförligare beskrivning av tidigare utredningar.

## 2. Studerade alternativ

I lokaliseringstuderingen studeras utöver nollalternativ och nollplusalternativ tre lokaliseringsalternativ för en ny väg 268 samt två lokaliseringsalternativ för en tillhörande ny trafikplats Hammarby på E4. Samtliga lokaliseringsalternativ för ny väg 268 inkluderar en ny trafikplats på E4.

En ny vägsträckning enligt de tre lokaliseringsalternativen kan byggas med olika typsektioner och bredder. Flera olika typsektioner har studerats men för att göra utredningskorridorerna jämförbara i konsekvensbedömningen så förutsätts vägen byggas som 2+1-väg, på de sträckor där en helt ny väg byggs med ny dragning, och som tvåfältsväg där vägen går i befintlig dragning. Beslut om trafikteknisk standard fattas i nästa skede av vägplanen.

Nedan följer en kort beskrivning av de studerade alternativen. Se kapitel 6 i samrådshandlingen för utförligare beskrivningar.

### 2.1 Nollalternativ

Befintlig väg bibehålls till prognosåret 2030 utan andra åtgärder än normalt underhåll av vägen. Nollalternativet förutsätter att en rad andra vägprojekt i länet har genomförts och på så sätt påverkar trafiksituationen i hela regionen år 2030.

### 2.2 Nollplusalternativ

Befintlig väg förbättras genom punktåtgärder. Exempelvis förbättringar för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och översyn av antalet utfarter. Alternativet innehåller även mobility management-åtgärder, trimning av trafiksignaler och ombyggnation av en trevägskorsning till cirkulationsplats.

### 2.3 Utredningskorridorer

Under utredningsprocessen har ett antal olika vägsträckningar studerats för att avgränsa korridorerna. Korridorerna har gjorts 100 meter breda på en större del av sträckan. De studerade korridorerna är anpassade till landskapet i enlighet med gestaltningsprogrammet samt med hänsyn till fornlämningar och naturvärden.

#### 2.3.1 Korridor Norr

Korridor Norr är en ny vägförbindelse som sträcker sig från E4 vid korsningen Almungevägen/Eggebyvägen i väster till Gullbron i öster. För korridor Norr har fyra alternativ tagits fram. Korridor Norr är samma för alla fyra alternativ längst i väster, de skiljer sig åt kring Snöbergen för att sedan följa samma korridor längst i öster. Den västra delen av korridor Norr, som är gemensam för alla fyra alternativ, har breddats vid modellflygfältet för att ge möjlighet för det bästa läget för en tunnelmykning inom alternativet Korridor Norr B. Korridoren går i obanad terräng på hela sträckan förutom i öster på sträckan Grana - Gullbron där den följer befintlig vägsträckning.

#### 2.3.2 Korridor Syd

Korridor Syd är en ny vägförbindelse som sträcker sig från E4 vid korsningen Almungevägen/Eggebyvägen i väster till Gullbron i öster. I öster går korridoren i obanad terräng och har två alternativa dragningar vid Eggeby. Korridoren följer sedan befintlig vägsträckning mellan Nibblevägen och Erikslund. I öster går korridoren i obanad terräng från Björknäsvägen fram till Gullbron.

#### 2.3.3 Korridor Befintlig väg

Korridor Befintlig väg sträcker sig från ett tänkt läge för ny trafikplats Hammarby och befintlig trafikplats Gläjden i väster till strax väster om Gullbron i öster. Inom Upplands Väsby tätort går korridoren längs med befintlig väg.



Standarden är god på dessa vägsträckningar och inga större åtgärder anses nödvändiga. Utanför Upplands Väsby tätort fram till Björknäsvägen möjliggör korridoren en breddning av befintlig väg samt kurvuträkning. Från Erikslund till Gullbron går Korridor Befintlig väg i obanad terräng enligt samma sträckning som Korridor Syd.

I korridoren inryms en gång- och cykelväg från Upplands Väsby till Gullbron. Korridoren är tillräckligt bred för att inrymma bullerskyddsåtgärder samt tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Korridorsalternativet inkluderar stängning av ett flertal utfarter längs sträckan samt anläggande av lokalgator.

## 2.4 Trafikplats Hammarby

En ny trafikplats på E4 vid Hammarby har studerats i två alternativa lägen: Hammarby Mitt och Hammarby Syd. Avståndet mellan den nya trafikplatsen och trafikplats Glädjen är ca 1,5-2 km beroende på trafikplatsläge. Avståndet till trafikplats Rosersberg är 5-5,5 km.

I vägplanen har flera olika utformningsalternativ studerats för respektive trafikplatsläge, Hammarby Mitt A-D samt Syd A-C. Dessa är möjliga utformningsförslag, men slutlig utformning kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen. Två av utformningsalternativen, Mitt D och Syd C, kan endast kombineras med Korridor Befintlig väg. Mitt D är en hel trafikplats med både norr- och sydgående ramper på E4, medan Syd C endast har norrgående ramper.

### 2.4.1 Trafikplats Hammarby Mitt

Trafikplats Hammarby Mitt ansluter till Hasselgatan väster om E4. Trafikplatsläget ger en ny tvärförbindelse över E4. E4 passerar på bro och för korridor Norr och Syd skapas, öster om E4, en ny väg parallellt med Almungevägen. Trafikplatsläget ansluter mot Korridor Befintlig väg via Stockholmsvägen.

### 2.4.2 Trafikplats Hammarby Syd

Trafikplats Hammarby Syd är belägen i närheten av befintlig vägport under E4. Trafikplatsläget ger ingen ny tvärförbindelse över E4 utan nyttjar till stor del befintlig infrastruktur för passage under E4. Trafikplatsen ansluter genom en vägport eller på en bro. På västra sidan sker anslutningen mot Väsbyvägen och på östra sidan mot Almungevägen, eller en parallellväg norr om Almungevägen. Trafikplatsläget ansluter mot Korridor Befintlig väg via Stockholmsvägen.

## 2.5 Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Nedan redovisas de huvudsakliga bestämmelser och planer som berörs av korridorerna. Se vidare i samrådshandlingens kapitel 5 och 12 för utförligare beskrivningar.

### 2.5.1 Kulturmiljö, naturresurser och friluftsliv

Utredningsområdet ligger inom riksintresseområdet för kulturminnesvård Skålhamravägen (AB71). De sydvästligaste delarna av korridor Syd samt västra delen av korridor Befintlig väg, omfattas inte av riksintresset.

Delar av utredningsområdet berör föreslaget skyddsområde för Hammarby reservvattentäkt (Upplands Väsby kommun) samt en nedlagd vattentäkt vid Västlunda (Vallentuna kommun).

Större delen av utredningsområdet ingår i Rösjökilen som är en av Stockholms gröna kilar.

Området är generellt fornlämningstätt.

### 2.5.2 Kommunal planering och regional utveckling

Att bygga om väg 268 i ny sträckning stämmer överens med den regionala utvecklingsplanen RUF 2010 och Länsplanen för transportinfrastruktur 2014-2025. Även i den kommungemensamma visionen Stockholm Nordost! finns en ny väg 268 med som en del i satsning på effektivare kollektivtrafikförbindelser med buss i det öst – västliga stråket.



Upplands Väsby kommun redovisar i sin kommunplan "Den moderna småstaden" väg 268 i ett nytt läge med en ny trafikplats vid Hammarby. Läget som redovisas översiktligt stämmer bäst överens med trafikplats Hammarby Syd och korridor Norr. Slutsatserna är att det ligger i kommunens linje att bygga en ny trafikplats på E4:an i den norra delen av bebyggelsen och att kommunen har i översiktsplanen idéer om vägsträckningar för att förstärka förbindelserna både i öst – västlig och nord – sydlig riktning. Totalt 55 gällande detaljplaner berörs i olika utsträckning av utredningskorridorerna. Utöver de gällande detaljplanerna så pågår detaljplanearbete för Wijk Oppgård (inom korridor Syd), Vatthagen (intill korridor befintlig väg) och Högvreten-Nibble (inom korridor Befintlig väg).

Vallentuna kommun har i sin översiktsplan pekat ut väg 268 Grana – E4:an som ett av de vägprojekt som ska utvecklas med en rakare sträckning och en ny trafikplats på E4:an. I översiktsplanen redovisas en generell sträckning i öst – västlig riktning. Korridor Norr stämmer överens med den sträckning som illustreras i översiktsplanen. I den trafikstrategi som kommunen antagit pekas på möjligheterna till utvecklad busstrafik. En ny väg ger bättre möjligheter till en utvecklad busstrafik i riktning mot E4:an och Upplands Väsby. Inga gällande eller pågående detaljplaner berörs av utredningskorridorerna inom Vallentuna kommun.

## 2.6 Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Varken Nollalternativet eller Nollplusalternativet uppfyller projektmålen. Nollplusalternativet ger dock en mindre förbättring i kritiska punkter avseende trafiksäkerhet och framkomlighet, men ökade trafikflöden ger fortsatta problem med trängsel och köer och vägen kommer trots vissa förbättringar fortsatt ha en låg trafiksäkerhet.

Framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten förbättras i samtliga korridoralternativ. För korridor Norr och Syd flyttas en övervägande del av trafiken på nuvarande väg 268 över till den nya vägen. Detta ger en betydande framkomlighetsförbättring för trafiken mellan Upplands Väsby och Vallentuna samtidigt som trafiksituationen på befintlig väg 268 förbättras genom att den avlastas. Korridor Norr ger en genare och kortare sträckning än korridor Syd och Befintlig väg, vilket leder till kortare restider och att korridor Norr attraherar mest trafik och därmed avlastar befintlig väg mest. För korridor Befintlig väg sker ingen överflyttning av trafik. Framkomligheten ökar genom att kapaciteten i systemet blir högre med en ny trafikplats, samt en högre standard på vägen. Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar eftersom vägen får en bättre linjeföring, färre anslutande korsningar, säkrare busshållplatser samt en ny gång- och cykelväg på hela sträckan. Det mest trafiksäkra alternativet är korridor Befintlig väg.

En ny trafikplats vid E4 förbättrar tillgängligheten till Arlanda och andra målpunkter längs E4. Trafikplatsläge Mitt medför att det kommer finnas två tvärförbindelser över/under E4 i Upplands Väsby vid trafikplats Hammarby, vilket förbättrar förutsättningarna för motorfordonstrafiken. Trafikplatsläge Syd innebär att det även i framtiden endast finns en tvärförbindelse över/under E4 vid Hammarby.

Korridor Norr och Syd innebär måttligt till mycket stora negativa konsekvenser på landskapsbilden och kulturmiljön. Korridorerna innebär även negativa konsekvenser för naturmiljö, friluftsliv och naturresurser inom utredningsområdet. För korridor Befintlig väg blir konsekvenserna också negativa, men små till måttliga. Det finns en risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård, Skålhamravägen (AB71) oavsett val av utredningskorridor. Välanpassade vägdragningar och utformningar av korridor och trafikplats som undviker fornlämningar och harmoniserar med landskapet kan dock göra att påverkan begränsas. Bedömningen är att korridor Befintlig väg har störst förutsättningar för anpassningar som kan begränsa påverkan.

Konsekvenserna avseende buller bedöms för korridor Norr och Syd vara positiva då befintlig väg avlastas från trafik och ny väg utformas med skyddsåtgärder. Korridor Befintlig väg ger något färre bostäder med överskridande av bullernivåer jämfört med Nollalternativen, dock med minst ingrepp på idag ostörda miljöer jämfört med korridor Norr och Syd. Konsekvenserna avseende risk och säkerhet bedöms liksom för buller som positiva för Korridor Norr och Syd medan de för korridor Befintlig väg bedöms ge små negativa konsekvenser, dock bättre än för nollalternativen.



Samtliga korridoralternativ riskerar påverka berörda lantbrukares möjlighet att bedriva rationell näring. Korridor Befintlig väg bedöms medföra något mindre risk för negativa konsekvenser ur ett lantbruksperspektiv än övriga korridoralternativ.

Samtliga korridoralternativ är samhällsekonomiskt lönsamma. Korridor Befintlig väg har högst lönsamhet (NNK 2,0 – 2,4) i kombination med trafikplatserna Mitt D och Syd C, där Syd C ger en något bättre nettonuvärdeskvot. Trots en något lägre nettonuvärdeskvot bedöms dock trafikplats Mitt D som det bästa alternativet av de två trafikplatserna. Detta eftersom den avlastar trafikplats Glädjen något bättre, ger en tydligare orienterbarhet, harmoniserar väl med Upplands Väsby kommuns planerade exploateringar i och med att en ny tvärförbindelse över E4 skapas samt att den ger ett mindre intrång i kulturmiljön än trafikplats Syd C.

Trots att korridor Norr och trafikplats Hammarby Mitt uppfyller projektmålen bäst bedöms korridoren inte vara ett alternativ att arbeta vidare med eftersom den ger störst negativ påverkan på kulturmiljö och miljö samt bedöms ge störst risk för påtaglig skada på riksintresse kulturmiljövård. Den totala kostnaden (866 mkr - 1 458 mkr) är också högst.

Projektmålen uppfylls väl med alternativet Korridor Befintlig väg i kombination med en ny trafikplats Hammarby på E4. Detta alternativ bör väljas för fortsatt utredning.

Utformning av trafikplatsen beslutas i nästa skede av vägplanen. Båda trafikplatsalternativen som kan kombineras med Korridor Befintlig väg (Mitt D och Syd C) uppfyller projektmålen. Mitt D har en något högre måluppfyllelse beroende på en lägre påverkan på kulturmiljön samt att en ny tvärförbindelse skapas över E4.

Den samlade bedömningen av samtliga alternativ i lokaliseringsutredningen sammanfattas nedan i figur 1 och 2:

	Noll- alternativ	Nollplus- alternativ	Korridor Norr A	Korridor Norr B	Korridor Norr C	Korridor Norr D	Korridor Syd A	Korridor Syd B	Korridor bef. väg
Projektmål									
Samhällsekonomi	**								
Kulturmiljömål			*	*	*	*	*	*	*
Miljökonsekvenser									

Figur 1, Samlad bedömning av nollalternativ, nollplusalternativ och korridoralternativ.

\* Risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård

	Tpl Mitt A	Tpl Mitt B	Tpl Mitt C	Tpl Mitt D	Tpl Syd A	Tpl Syd B	Tpl Syd C
Projektmål							
Samhällsekonomi							
Kulturmiljömål	*	*	*	*	*	*	*
Miljökonsekvenser							

Figur 2, Samlad bedömning av trafikplatsalternativ.

\* Risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård

## 2.7 Bortvalda alternativ

De alternativ som beskrivits ovan är de alternativ som konsekvensbedöms i lokaliseringsutredningen. Ytterligare alternativ har utretts, men avskrivits från vidare utredning. Förkastade alternativ beskrivs, tillsammans med motiv för avskrivning, i kapitel 6.6 i samrådshandlingen.



### 3. Samråd och beslut

#### Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Stockholms län har beslutat 2010-03-19 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

#### Samråd

Samrådet om val av lokalisering har skett under arbetet med vägplanen som inleddes under hösten 2012 efter inriktningsbeslutet 2011-03-21. Samrådsmöten har hållits kontinuerligt med myndigheter och organisationer sedan projektet startade 2012. Sex samrådsmöten har hållits med allmänheten. Sammanlagt har dessa möten besökts av cirka 500 personer. Totalt har cirka 450 enskilda skrivelser inkommit till projektet. Nedan följer en sammanfattning av vad som framförts under samrådet. En samrådsredogörelse daterad 2017-03-08 bifogas detta underlag.

#### Allmänt om projektet

Flera enskilda anser att vägprojektet inte behövs, att 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.

Flera enskilda motsätter sig samtliga korridoralternativ och anser att ett mer norrgående alternativ, exempelvis 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. Den tunga trafiken borde styras till andra vägar. Frågan om trafiken genom Vallentuna centrum har tagits upp på flera möten samt i flertalet yttranden. Generellt anser man att problemet med genomfartstrafik i Vallentuna inte har hanterats.

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. Även ökat buller påverkar även hästverksamheten negativt.

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.

#### Kulturmiljö, miljö och friluftsliv

Flera enskilda menar att de två nordliga förslagen i befintlig utredning gör våld på stensträngar och andra fornlämningar som ytterligare bidrar till områdets karaktär. Samtidigt undrar flera enskilda hur hänsyn till stensträngar kan vara viktigare än hänsyn till människor.

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.

Flera enskilda lyfter även påverkan på Rösjökilen samt påverkan på riksintresset för kulturmiljövård och dess samband med stora naturvärden i områdets skogar.

Flera enskilda har framfört att de två nordliga förslagen i befintlig utredning skär av rekreationsområden såsom Fysingenområdet, Väsby källa, Hammarby kyrkogård, parken med hjorthägnen i Brunnby, 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.



### Trafikplats Hammarby

Flera enskilda motsätter sig helt att ny trafikplats ska byggas vid Hammarby. Det skulle innebära ökat buller för de många boende i närområdet. Man anser också att det närliggande Hammarby apotek, Stora Wäsby allé, idrottsanläggning och kolonilottsområde måste skyddas mot exploatering.

### Korridor Norr

Korridoren 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.

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.

### Korridor Syd

Korridoren 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.

De som istället är positiva till korridor Syd tycker att det drabbar färre boende. 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.

### Korridor Befintlig väg

Korridoren har tillkommit utredningen under år 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. Alternativet anses påverka flertalet verksamheter i utredningsområdet. Flera anser också att de åtgärder som föreslås inte kommer att räcka till för framtida trafikökningar. Flera berörda anser även att Trafikverket skulle kunna förbättra den befintliga vägen genom att rätta ut Grana-kurvan. Därmed menar man att det intrång korridoren medför mellan Erikslund och Gullbron är omotiverat.

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 korridoren ger möjlighet till god samhällsutveckling med möjlighet till positiv samplanering. Flera lyfter också att investeringskostnaden för korridor Befintlig väg står i relation till behovet.

### Länsstyrelsens och Kommuners yttranden

Nedan sammanfattas Upplands Väsby och Vallentuna kommuns samt länsstyrelsens sammanvägda synpunkter avseende val av lokaliseringalternativ.

#### Upplands Väsby kommun

Nedan följer kommunstyrelsens sammanfattande synpunkter. Kommunen anser:

- att förbättring av Väg 268 är angelägen och bör utföras snarast möjligt
- att utbyggnad i någon av lokaliseringskorridorerna är att föredra framför Nollalternativet eller Nollplusalternativet
- att vid utbyggnad i Korridor Befintlig väg bör hastigheten inom tätorten begränsas till 40 km/timme och möjliggöra korsningar för anslutning av lokaltrafik, d.v.s. för gående, cyklister, kollektivtrafik och lokal biltrafik



- att transporter av farligt gods hänvisas till andra transportleder än Väg 268, detta gäller särskilt vid utbyggnad i Korridor Befintlig väg
- att vid utbyggnad i Korridor Norr eller Syd ska alternativet kompletteras med gång- och cykelväg längs den nya sträckan, i annat fall uppfylls inte trafiksäkerhetsmålet
- att Tpl Hammarby ska byggas ut som fullständig trafikplats i läge Mitt
- att detaljerad utformning av Tpl Hammarby och dess påverkan på omgivningen studeras tillsammans av kommunen och Trafikverket, då detaljerad prognos för framtida trafikflöden tagits fram för platsen
- att en förutsättning för medfinansiering från Upplands Väsby kommun är att kommunen får påverka utformningen av ny väg 268 med gång- och cykelväg och ny trafikplats i Hammarby.

Några ledamöter har lämnat ett särskilt yttrande där man framför att man vill se en utbyggnad av framtidens infrastruktur som i så liten grad som är möjlig inverkar negativt på väsbybornas liv med hänsyn till morgondagens kommunikationsbehov

### Vallentuna kommun

Vallentuna kommun delar Trafikverkets ställningstagande - att korridor Befintlig väg, är det lokaliseringalternativ som bäst uppfyller projektmålen, samt är det alternativ som visat sig ha störst samhällsekonomisk nytta. Påbörjad miljökonsekvensbeskrivning visar att alternativ Befintlig väg inte innebär lika stora negativa konsekvenser för kulturmiljön, friluftslivet och naturvärden som övriga lokaliseringalternativ.

Kommunen 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 samt att framkomlighetsproblem kan uppstå till följd av en ökad trafikbelastning, oavsett korridoralternativ. Utifrån ovan beskrivning anser kommunen att sträckan behöver utredas i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Två ledamöter har reserverat sig mot beslutet till förmån för eget yttrande. Vallentuna kommuns kulturnämnd har ställt sig bakom yttrandet.

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen gör 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.

Trafikverket bör i ett första steg inför fortsatt planering 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.

Länsstyrelsens bedömning är att en ny sträckning av väg 268 skulle ha en negativ påverkan på helheten i området, vad gäller fornlämningsmiljöer och kulturmiljön. Länsstyrelsen är positiv till att kulturmiljön är en del av projektmålen, men anser samtidigt att dessa kan förtydligas.

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.



# PM

Ärendenummer  
TRV 2012/28823  
Projektnummer  
107342

Dokumentdatum  
2017-03-24  
Sidor  
11(11)



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.

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.

## Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringalternativ, 2016-05-17
- 2 Kompletterande utredningar till samrådshandling
  - 2.a Lantbruksutredning, 2016-09-20
  - 2.b Arkeologisk utredning etapp 1 och 2, 2016-11-23
  - 2.c PM Prognosförutsättningar och kapacitet E4, 2016-03-18
- 3 Samrådsredogörelse, daterad 2017-03-08
- 4 Karta utvisande korridor för valt alternativ