



UPPLANDS
VÄSBY

Tjänsteutlåtande

Trafikplaneringsingenjör

Stina Hansson

08-590 974 56

stina.hansson@upplandsvasby.se

Datum:

2026-06-23

Diarienummer:

KS/2026:318

Kommunstyrelsen

Svar på remiss om samrådsunderlag - väg 268 E4-Grana etapp 1

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen antar kommunledningskontorets förslag till remissvar.
2. Paragrafen justeras omedelbart
3. Yttrandet skickas till Trafikverket.

Sammanfattning av ärendet

Kommunledningskontoret i Upplands Väsby har lämnat synpunkter på Trafikverkets samrådsunderlag för väg 268. Kontoret välkomnar initiativet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs vägen, men anser att det preliminära innehållet i vägplanen inte motsvarar projektets syfte och mål. Kontoret ifrågasätter varför vägen inom Upplands Väsby tätort är undantagen från utredningsområdet, trots att projektmålen anger att trafiksäkerhet och framkomlighet ska förbättras.

Trafikverket bedömer att vägplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det är många frågeställningar som är angivna i samrådsunderlaget att de kommer att utredas mer i ett senare skede, exempelvis ianspråktagande av jordbruksmark, påverkan på naturvärden och artskydd, påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten med mera. Kommunledningskontoret anser att det är svårt att bedöma miljöpåverkan innan ytterligare sådana utredningar är genomförda då vissa av dessa eventuellt kan innebära en större påverkan.

Ett antal fel och otydligheter har identifierats i samrådsunderlaget bland annat kopplat till beskrivningar och redovisning av trafikflöden och trafikprognos, belysning, dagvatten och grundvatten med mera. Kommunledningskontoret önskar bli mer involverad i Trafikverkets projekt. Såväl gällande vilka åtgärder som planeras, åtgärdernas utformning och inte minst gällande eventuell påverkan på detaljplaner i stråket.

Ekonomiska konsekvenser

Remissen berör bedömning av betydande miljöpåverkan och innebär inte några ekonomiska konsekvenser.

Trafikverket finansierar (via trängselskattemedel) framtagande av vägplan, bygghandling och produktion av väg 268 E4-Grana. Trafikverket finansierar dock inte upprättandet eller ändringar av kommunernas detaljplaner, i de fall då detta behövs. Det är i dagsläget ännu okänt om någon kostnad för detta kan komma att tillfalla kommunen.

Barnrättsperspektivet

Säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister längs Väg 268 gynnar barn och ungdomars rörelsefrihet och utveckling.

Beslutet skickas till:

Trafikverket: trafikverket@trafikverket.se eller till Trafikverket Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge Ange diarienummer TRV 2026/26203.

Beslutsunderlag

- Samrådsunderlag – väg 268 E4-Grana etapp 1

Ärendet i sin helhet

Övergripande synpunkter om projektets syfte, projektmål och avgränsning

Vid upprustning av väg 268 är de väsentligaste frågorna för Upplands Väsby desamma som de har varit under lång tid:

- förbättrad trafiksäkerhet,
- minskad bullerpåverkan och
- möjlighet till utveckling i kommunen.

Kommunledningskontoret välkomnar initiativet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 268 och ser positivt på att projektmålen inkluderar *”förbättring av framkomlighet och trafiksäkerhet längs väg 268”* och att syftet med åtgärderna är att dessa ska *”bidra till att möta både dagens och framtidens behov”*.

Kontoret vill tydligt framhålla att den aktuella cykelvägen nu måste gå från planering till genomförande. Åtgärden har efterfrågats under många år och dess betydelse för trafiksäkerhet, tillgänglighet och hållbart resande är väl känd. Särskilt ur ett barnperspektiv är bristen på cykelinfrastruktur idag problematisk då den begränsar barns möjligheter att på egen hand och på ett tryggt sätt ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Mot denna bakgrund samt med hänsyn till projektets långa historik ser kontoret inget annat alternativ än att projektet

prioriteras högt och genomförs så snart som möjligt. Kommunledningskontoret vill även lyfta fram de möjligheter som den planerade gång- och cykelvägen skapar för att öka allmänhetens tillgänglighet till och förståelse för riksintresset Skålhamravägen (AB 71). Till skillnad från biltrafik ger gång- och cykeltrafik bättre förutsättningar att uppleva och ta del av kulturmiljöns värden på plats.

Dock anser kontoret att vägplanens preliminära innehåll inte motsvarar projektets syfte och projektmål i ovanstående avseenden eftersom vägen idag inte uppfyller dagens krav. Vägen är klassad ”mindre god” trafiksäkerhetsklass enligt nationell vägdatabas. PM miniutredning som Trafikverket hänvisar till redovisar att befintlig väg inte uppfyller dagens geometriska krav, inte ens med en lägre hastighet än nuvarande.

Kommunledningskontoret ifrågasätter varför vägen inom Upplands Väsby tätort är undantagen från utredningsområdet, trots att projektmålen anger att trafiksäkerhet och framkomlighet ska förbättras. Vägsträckan inom tätorten är den mest belastade delsträckan med högst trafikflöden och hög anslutningstäthet. Även olycksstatistiken bekräftar att delsträckan inom tätorten är en utsatt delsträcka. Kommunledningskontoret kan inte avgöra om avgränsningen som har gjorts endast gäller för samrådsunderlag för betydande miljöpåverkan eller om avgränsningen gäller som projektavgränsning. Som projektavgränsning stödjer kommunledningskontoret inte en sådan snäv avgränsning och ser stora åtgärdsbehov på den undantagna delsträckan. Delsträckan är dock inte inom riksintresseområdet för kulturmiljövården och sannolikt mindre känslig för åtgärder, vilket möjligen minskar behovet att ha med delsträckan i ett underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan. Detta förklarar dock inte varför avgränsningen innehåller sträckan längst i väster som inte heller är en del av riksintresset för kulturmiljövården.

I samrådsunderlaget framgår att tillgänglig ekonomiskt medel påverkar omfattningen av åtgärder. Kommunledningskontoret har vid ett flertal tillfällen efterlyst information om hantering av objekt som finansieras av trängselskatt. Vad som sker vid fördyringar av projekt och hur fördelning mellan etapp 1 och 2 inom E4-Grana ser ut är fortsatt inte tydligt.

Trafikverket bedömer sammanfattningsvis att vägplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det är många frågeställningar som är angivna i samrådsunderlaget att de kommer att utredas mer i ett senare skede, exempelvis ianspråktagande av jordbruksmark, påverkan på naturvärden och artskydd, påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten med mera. Kommunledningskontoret anser att det är svårt att bedöma miljöpåverkan innan ytterligare sådana utredningar är genomförda då vissa av dessa eventuellt kan innebära en större påverkan.

Kommunledningskontoret önskar bli mer involverad i Trafikverkets projekt. Såväl gällande vilka åtgärder som planeras, åtgärdernas utformning och inte minst gällande eventuell påverkan på detaljplaner i stråket. Kommunledningskontoret vill samarbeta med Trafikverket men detta förutsätter att information om vägplansprojektet blir betydligt tydligare framöver.

Kommunledningskontoret vill uppmärksamma Trafikverket på flera fel och otydligheter i samrådsunderlaget samt kommentera beskrivningar av förutsättningarna i utrednings- och influensområdet:

- Trafikflöden och trafikprognos
 - Det finns behov av en mer nyanserad bild än den som redovisas i tabell 1 och figur 11. Det är alltför onyanserat att anta samma trafikmängd på väg 268 vid Stockholmsvägen som vid Mällösavägen. Om mätplatsen sitter i höjd med Lura så är underlaget irrelevant för att undersöka vägen närmre tätorten i Upplands Väsby. I maj 2015 uppmätte kommunen trafikflödet till cirka 15 000 (veckomedeldygn) på väg 268 i höjd med Maria Krantzons väg. Detta var mer än 10 år sedan och flödet är troligen högre idag.
 - Generellt är underlaget svårtytt med pilar som inte pekar på något och otydliga mätplatser.
 - Varför använder Trafikverket inte prognosår 2045 för sina egna projekt?
- Trafiksäkerhet
 - Det finns fler olyckor än underlaget redovisar. Kommunledningskontoret undrar om Trafikverket har använt sig av filtersökningen på Strada, då denna visar felaktiga resultat.
 - På sida 20 anges att statistiken för olyckstyper med cykel eller moped inblandad talar för behovet av att anlägga GC-väg längs med väg 268. Dessa olyckstyper är relativt få jämfört med vissa andra olyckstyper. Det bör vidare kommenteras att antalet cyklister och mopedister totalt sett är få längs med väg 268 just på grund av den upplevda otryggheten för oskyddade trafikanter att färdas längs med vägen.
- Kollektivtrafik
 - Det framgår att tre busslinjer trafikerar inom Upplands Väsby längs väg 268, det verkliga antalet är fyra.
 - I hållplatsredovisningen saknas hållplats Skogshall.
 - Enligt samrådsunderlaget trafikerar pendeltåg inom utredningsområdet, detta stämmer inte.
- Belysning
 - Beskrivningen av förhållanden kopplat till belysning i samrådsunderlaget innehåller flertalet felaktigheter. Belysningen på väg 268 från Stockholmsvägen till Tolanvägen ägs och förvaltas av Upplands Väsby kommun (ihop med belysningen på Stockholmsvägen där Trafikverket också är väghållare). Kommunen ser gärna att denna belysning flyttas över till Trafikverkets ägo och förvaltning.
 - Befintlig gång- och cykelväg utmed väg 268 i Upplands Väsby kommun har gatubelysning. Kommunen är väghållare och äger belysningen.
- Riksintresse
 - På sida 22 i samrådsunderlaget beskrivs att mark- och vattenområden som har betydelse som riksintresse på grund av deras natur- eller kulturmiljövärden eller med hänsyn till friluftslivet, ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder vilka påtagligt kan skada områdenas värden. Det korrekta torde vara

att sådana mark- och vattenområden skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada områdenas värden.

- I redovisningen över vilka riksintressen och skyddade områden som finns i området bör det även noteras att vattenskyddsområde Hammarby även är ett riksintresse för vattenförsörjning.
- Detaljplaner och arrenden
 - Av samrådsunderlaget framgår att vägplanen planeras vinna laga kraft år 2028. Om genomförandet av vägplanen förutsätter ändringar av vissa gällande detaljplaner behöver Trafikverket delge en mer detaljerad tidplan för projektet samt information om vilka detaljplaner som bedöms behöva ändras och på vilket sätt. Denna information behöver delges kommunen så snart som möjligt för att erforderliga planändringar ska kunna genomföras inom den tidsram som vägplanen förutsätter.
 - Kontoret vill betona att detaljplaneprocesser ofta är tidskrävande och att kommunens planeringsresurser behöver disponeras långsiktigt. Om förutsättningarna för kommunens planläggning inte tydliggörs i god tid finns en risk att nödvändiga detaljplaneändringar inte hinner genomföras före år 2028, vilket i sin tur kan påverka Trafikverkets tidplan för projektet.
 - Samrådsunderlaget redovisar inte pågående planeringsarbete längs den aktuella vägsträckan. Inom Upplands Väsby kommun pågår för närvarande arbete med en detaljplan samt ett planprogram inom det område som berörs av vägplanen. Kontoret efterfrågar därför en redovisning av hur dessa pågående planeringsprocesser har beaktats i arbetet med vägplanen.
 - Det är i nuläget svårt för kommunen att anpassa pågående planarbete till vägplanen eftersom underlaget inte tydligt redovisar vägplanens slutliga utformning eller vilka konsekvenser den får för angränsande markanvändning. Ett närmare samarbete och en tydligare redovisning av vägplanens påverkan på befintliga och planerade utvecklingsområden efterfrågas.
 - Kontoret önskar även ett förtydligande kring hur förhållandet mellan vägplanen och kommunens pågående detaljplaner ska hanteras om kommunen färdigställer dessa innan vägplanen har vunnit laga kraft. Det behöver klargöras om detaljplanerna i ett senare skede förväntas anpassas till vägplanen och vilka konsekvenser detta i så fall kan få för kommunens planering.
 - Samrådsunderlaget nämner inte heller något om arrendatorer som påverkas. Upplands Väsby kommun har i dagsläget tre arrenden som ligger i direkt anslutning till väg 268.
- Dagvatten och grundvatten
 - Dagvatten från området leds till mindre sjöar som mynnar i Mälaren, vilken är en viktig dricksvattentäkt. Det behövs en tydligare och mer detaljerad beskrivning av hur avrinningen från området sker samt hur dagvattnet påverkar recipienterna.
 - Det anges att dagvatten kommer att renas och att miljö kvalitetsnormer för vatten beaktas. Det framgår dock inte med tydlighet vilken rening av dagvatten som finns längs med befintlig väg och om vägsträckans dagvattenrening i sin helhet kommer att förbättras.

- Hantering vid olyckor och släckvatten
 - Eftersom väg 268 är belägen inom vattenskyddsområden behöver rutiner för hantering av olyckor och släckvatten tas fram och redovisas.
 - Det bör klargöras om dagvattensystemet kan stängas av vid större spillolyckor eller vid bränder där släckvatten riskerar att förorena grundvatten och recipienter.
- Skyfall
 - Det saknas uppgifter om en skyfallsutredning har genomförts för den aktuella vägsträckan och om området är utsatt för skyfallsproblematik.
 - Vid ombyggnationer är det strategiskt viktigt att integrera skyfallsåtgärder för att förebygga översvämningsrisker och förbättra den långsiktiga dagvattenhanteringen.
- Saltning
 - Grundvattenförekomsten Stockholmsåsen–Upplands Väsby uppnår i dagsläget god kvantitativ status. Den kemiska statusen är dock otillfredsställande, främst på grund av förhöjda halter av PFAS och klorid. Kloridpåverkan härrör huvudsakligen från väghållningens halkbekämpningsåtgärder.
 - Det behöver redovisas hur Trafikverket arbetar för att minska behovet av saltning på den aktuella vägsträckan samt vilka alternativa metoder som kan användas för att begränsa påverkan på grundvattnet.

Föroreningar

- Avsnittet om föroreningar baseras på registeruppgifter över potentiellt förorenade områden (EBH). Det saknas dock en utförlig beskrivning av hur platsspecifika undersökningar av föroreningar ska genomföras, inklusive provtagningsplan för både jord och vatten.
- Det framgår inte heller om tidigare markundersökningar och provtagningar har utförts inom området. Med hänsyn till att det tidigare har funnits deponier och en flygplats i området är det särskilt viktigt att bedöma risken för spridning av PFAS samt att redovisa vilka åtgärder som planeras för att begränsa en sådan spridning.
- Vidare saknas en beskrivning av planerade åtgärder för efterbehandling vid eventuell upptäckt av föroreningar. Det behöver också tydliggöras vem som ansvarar för efterbehandlingen. Enligt 10 kap. 2 § miljöbalken ansvarar i första hand den som orsakat föroreningen, och i vissa fall fastighetsägaren, för efterbehandling.
- Naturvärden
 - I Frestadalen som väg 268 korsar finns naturvärden enligt kommunens egen naturvärdesinventering. Det finns även analyser för fladdermusnätverk som visar på goda levnadsmiljöer för fladdermöss på båda sidor av vägen, främst mot Sjöheden/Brunnby-Nibble samt runt Ekeby och upp mot Björknäs.
- Kulturmiljö
 - Mot bakgrund av att den planerade gång- och cykelvägen ger bättre förutsättningar att uppleva och ta del av kulturmiljöns värden på plats vill kommunledningskontoret lyfta en åtgärd från PM kulturarvsanalys 2020-09-30

om att utveckla information och skyltning kopplad till områdets kulturhistoriska värden. Stensträngssystemen och odlingsbygden inom utredningsområdet utgör riksintressets viktigaste värdebärande uttryck och har goda förutsättningar att tillgängliggöras genom informationsinsatser och pedagogisk gestaltning i samband med planerade åtgärder. De långa siktlinjerna som presenteras i PM kulturanalys kan även de utgöra platser möjliga för att uppleva riksintresset och landskapets historiska läsbarhet.

Utöver de åtgärder som redovisas i Trafikverkets samrådsunderlag ser kommunledningskontoret behov av åtgärder på följande platser för att förbättra vägens trafiksäkerhet och framkomlighet

- Korsningsåtgärd Älvhagsvägen – trafikeras av två busslinjer som har svårt att komma ut på väg 268, båda linjerna svänger vänster ut på vägen och drabbas således av lång väntetid och riskfyllda utkörningar. Även vänstersvängande fordon från väg 268 in på Älvsundavägen skapar en tillbakablockering på väg 268 och det finns tydliga skador på vägbanken efter fordon som gör omkörningar med hjälp av vägens sidoområde.
- Korsningsåtgärd Hästhagsvägen/Blommelundsvägen – tunga och långa fordon som ska in och ut på Hästhagsvägen och påverkar framkomligheten längs väg 268. I anslutning till Hästhagsvägen finns en gällande detaljplan med bygggrätt som ej är utnyttjad, framtida etablering kräver då ingen planprocess i kommunen men leder troligen till ytterligare rörelser in och ut från Hästhagsvägen. I det tidigare ”Nollplusalternativet” var korsningen utpekad som aktuell för en åtgärd att signalreglera. Kommunledningskontoret anser att frågan åtminstone behöver utredas innan åtgärd förkastas.
- Korsningsåtgärd Söderviksvägen – låg framkomlighet och trafiksäkerhet. Infart till grundskola skapar mycket rörelser i maxtimme, skapar bakåtblockering på väg 268 och därmed negativ påverkan på framkomligheten. Platsen är mycket känslig med risk för överspring och närhet till skol- och idrottsområde där många barn och unga rör sig.
- Korsningsåtgärd/utfartsåtgärd vid Djupängen - kort siktsträcka vid befintlig infart till verksamhetsområdet. Låg trafiksäkerhet och risk för negativ påverkan på framkomligheten längs väg 268 som följd av att genomgående trafik behöver sakta ner när fordon kör ut från utfarten. Tunga och långa fordon som ska in och ut från verksamhetsområdet ger en längre accelerationssträcka vilket ytterligare påverkar den genomgående trafiken negativt.
- Gånganslutningar till hållplatser – samtliga hållplatser bör tillgänglighetsanpassas (som ett led i att möta dagens behov) och förses med gångbanor till hållplatslägena så att dessa kan nås utan att fotgängare ska behöva gå i körbanan. Trafikverkets resonemang om att cykeltrafiken måste separeras av trafiksäkerhetsskäl borde även gå att tillämpa för fotgängare.
- Hastighetsförändringar önskvärt – PM miniutredning visade att 60 km/timme kräver en vidare kurvradie än dagens vid bland annat Erikslundskurvan (där dagens tillåtna hastighet är 70km/timme). Varför passar Trafikverket inte på att se över hastigheterna på befintlig väg samt sänka hastigheten där så är lämpligt? Även kurvan vid Nibble är skarp med korta siktsträckor och flertalet utfarter.
- På sida 53 i samrådsunderlaget anges att gång- och cykelvägen föreslås följa befintliga grusvägar som löper parallellt med väg 268. Det är inte tydligt i underlaget om cykelvägen avses asfalteras eller inte. Kommunledningskontoret hoppas att

Trafikverket avser asfaltera den nya gång- och cykelvägen. Att anlägga en gång- och cykelväg för bland annat cykelpendling på grusväg bedömer kommunen inte är tillräckligt god standard för cykeltrafik.

- Gång- och cykelvägen behöver förses med en god och avbländad belysning. Att belysa gång- och cykelvägen gör att man kan använda den även på mörkare delar av dygnet och året, förhindrar olyckor och bör skapa större nytta med investeringen. Kontoret bedömer att belysning längs den planerade cykelbanan ger ingen eller mycket liten negativ effekt för känsligt djurliv och landskapsbild med hänvisning till att befintlig väg redan är belyst.

Det framgår inte av samrådsunderlaget vem som är tänkt väghållare för den nya gång- och cykelvägen. Kommunledningskontoret ser fördelar med att Upplands Väsby kommun tar över den delen av gång- och cykelbanan längst i väster i höjd med Carlsundsområdet. Detta eftersom kommunen redan är väghållare för anslutande befintlig gång- och cykelinfrastruktur. En förutsättning för att kommunen tar över delsträckan är att kommunen får vara delaktig i beslut om utformning.

Bilaga/bilagor:

- Samrådsunderlag – väg 268 E4-Grana etapp 1

Kommunledningskontoret

Derk de Beer

Kommundirektör

Anna Atterlöf

Enhetschef Strategisk samhällsplanering