TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 268 E4-Grana Etapp 1

Upplands Väsby kommun och Vallentuna kommun, Stockholms Län

Vägplan, 2026-05-08



Trafikverket
Postadress: Solna strandväg 98, 171 54, Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 268 E4-Grana Etapp 1
Författare: Nora Consulting Engineers AB
Trafikverkets Ärendenummer: TRV 2026/26203
Dokumentdatum: 2026-05-08
Åtgärdsnummer: V8443811
Uppdragsnummer: 164587
Version: 0.1
Kontaktperson: Fredrik Emmot, Trafikverket
Foto: Nora Consulting Engineers AB

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Innehåll

1. Sammanfattning 5
2. Inledning 6
   2.1. Planläggningsprocessen 6
   2.2. Bakgrund 6
   2.3. Syfte 7
   2.4. Mål 8
      2.4.1. Transportpolitiska mål 8
      2.4.2. Ändamål och projektmål 8
   2.5. Tidigare utredningar 8
   2.6. Planerade åtgärder 10
3. Avgränsningar 11
   3.1. Utrednings- och influensområde 11
      3.1.1. Utredningsområde 11
      3.1.2. Influensområde 12
   3.2. Miljöaspekter 12
   3.3. Tid 12
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet 13
   4.1. Befintlig väganläggning 13
      4.1.1. Trafik och infrastruktur 13
      4.1.2. Trafiksäkerhet 19
      4.1.3. Trafikbuller 22
   4.2. Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning 22
      4.2.1. Riksintressen och andra skyddade områden 22
      4.2.2. Kommunala planer 24
      4.2.3. Markanspråk 27
   4.3. Landskapsbild 27
      4.3.1. Upplevelsen av landskapet 29
   4.4. Naturmiljö 30
      4.4.1. Naturvärdesinventering 31
      4.4.2. Naturvårdsarter 32
      4.4.3. Generellt skyddade biotopskyddsområden 33
      4.4.4. Naturvärdesträd och särskilt skyddsvärda träd 33
      4.4.5. Biologiskt kulturarv 33
   4.5. Kulturmiljö 33

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4.5.1. Riksintresse för kulturmiljövården ... 35
4.5.2. Värdebärande karaktärsdrag ... 37
4.6. Naturresurser ... 38
4.7. Rekreation och friluftsliv ... 39
4.8. Förorenade områden ... 41
4.9. Byggnadstekniska förutsättningar ... 44
4.9.1. Geotekniska förutsättningar ... 44
4.9.2. Bergtekniska förutsättningar ... 46
4.9.3. Hydrogeologiska förhållanden ... 47
4.9.4. Avvattning ... 48
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper ... 51
5.1. Vägförslaget ... 51
5.1.1. Lokalisering och utformning ... 51
5.1.2. Gång- och cykelväg med svackdike/sidoremsa ... 52
5.1.3. Gång- och cykelväg med kantstöd ... 52
5.1.4. Gång- och cykelväg bakom befintligt vägdike ... 53
5.1.5. Gång- och cykelväg på befintlig grusväg ... 53
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper ... 54
5.2.1. Landskapsbild ... 54
5.2.2. Naturmiljö ... 56
5.2.3. Kulturmiljö ... 56
5.2.4. Rekreation och friluftsliv ... 59
5.2.5. Naturresurser ... 59
5.2.6. Förorenade områden ... 59
5.2.7. Hydrogeologiska- och geotekniska förhållanden ... 59
5.2.8. Bergteknik ... 60
5.2.9. Avvattning ... 61
5.2.10. Miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer ... 61
5.2.11. Masshantering ... 63
6. Åtgärder ... 64
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan ... 65
8. Fortsatt arbete ... 67
8.1. Planläggning ... 67
8.2. Viktiga frågeställningar ... 67
8.3. Tillstånd och dispenser ... 68
9. Källor ... 69

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan väg 268 E4-Grana Etapp 1, sträckan mellan Stockholmsvägen i Upplands Väsby och Stockholmsvägen i Vallentuna kommun, Stockholms län. Sträckan är cirka 11 km lång och utgör en viktig regional och lokal förbindelse samt en länk mot Arlanda. Syftet med vägplanen är att i första hand åtgärda brister i trafiksäkerheten genom att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik, samtidigt som barriäreffekterna längs sträckan minskas. Åtgärderna ska bidra till att möta både dagens och framtidens behov, samtidigt som viktiga kulturmiljövärden bevaras och vägens funktion i det regionala transportsystemet bibehålls.

Trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister är idag bristfällig. På stora delar saknas sammanhängande gång- och cykelväg (GC-väg), vilket skapar otrygga trafikmiljöer. Vägens låga geometriska standard, begränsade siktförhållanden, höga trafikflöden och avsaknad av säkra passager bidrar till olycksrisker, vilket bekräftas av olycksstatistik med flera allvarliga olyckor och dödsolyckor.

Föreslagna åtgärder omfattar anläggande av en sammanhängande GC-väg, säkrare passager i anslutning till busshållplatser och standardhöjning av dessa, samt förbättringar vid korsningar. Åtgärderna minskar barriäreffekter, sänker olycksrisken, stärker kollektivtrafikens funktion och ökar tillgängligheten till närliggande målpunkter i landskapet och rekreationsområden.

Stora delar av utredningsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården Skålhamravägen [AB 71]. Centralt i riksintressets motiv och uttryck är odlingsbygden, med det öppna odlingslandskapet och stor förekomst av stensträngar, järnålderns hägnadssystem, som visar på att bygden var tätbefolkad och berättar även om jordbrukets organisering under den tiden. I riksintressets uttryck nämns även att större delen av bebyggelsen markerar förhistoriska gårdslägen, något som förstärks av intilliggande gravfält. Områdets runstenar markerar tidigare broställen och berättar om viktiga färdleder under den senare delen av järnåldern. Den nya GC-vägen utformas med stor hänsyn till dessa värden och gestaltas utifrån målbilden att bibehålla vägens landsvägskaraktär och samtidigt möjliggöra platsanpassade lösningar vid extra känsliga passager till exempel vid Grana och Sursta för att minimera intrång och påverkan på utpekade värden inom riksintresset.

Längs hela sträckan förekommer värdefulla naturmiljöer, bland annat artrika vägkanter, nyckelbiotoper samt närhet till naturreservat och vattenskyddsområden. Flera av de förekommande arterna och naturvärdena kan kopplas till områdets biologiska kulturarv. Det biologiska kulturarvet är rikt längs vägen och det finns förutsättningar att förstärka detta genom en medveten utformning av vägslänter och skötselplaner som gynnar arter kopplade till områdets historiska hävd. Tidigare utredningar har visat att en ny väg, helt eller delvis i annan sträckning, skulle innebära påtaglig skada på riksintresset. Därför begränsas de planerade åtgärderna för denna vägplan att placeras inom och i nära anslutning till befintligt vägområde för väg 268.

Med hänsyn till åtgärdernas omfattning, lokalisering i befintlig väganläggning och möjligheten att minimera intrång bedömer Trafikverket att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

2. Inledning

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I början av planläggningen tar vi fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön, utifrån kända förutsättningar. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

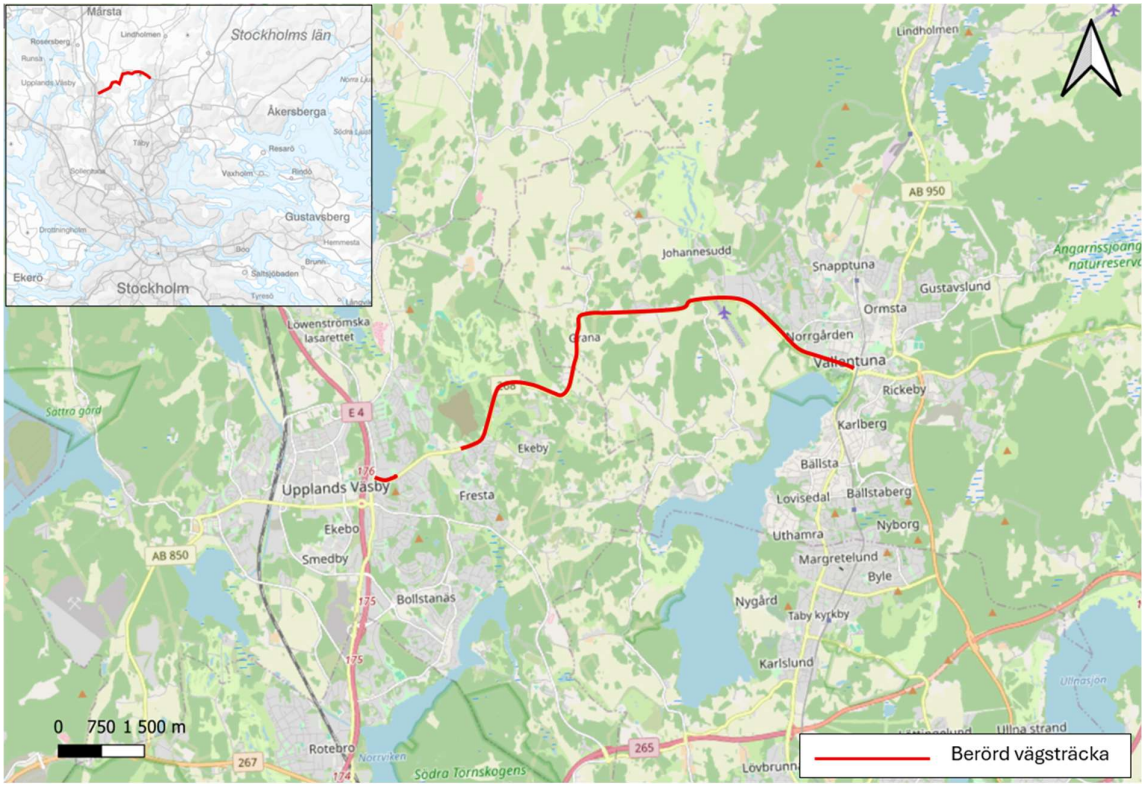
Inom planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar beror på projektets storlek, hur många och vilka undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar och vad de berörda tycker. För att underlätta kommunikationen och för att veta var i processen man befinner sig har Trafikverket identifierat statusbegrepp för planläggningsprocessen vägplan, se *figur 1*.



Figur 1. Översikt av planläggningsprocessen.

2.2. Bakgrund

Väg 268 utgör en öst–västlig förbindelse mellan trafikplats Glädjen vid E4 i väster och trafikplats Karby/Brottby vid E18 i öster. Den fungerar som en viktig koppling mellan Upplands Väsby och Vallentuna, både för regionala och lokala resor. Den del av vägen som behandlas i denna vägplan sträcker sig mellan de båda kommunernas Stockholmsvägar och är cirka 11 km lång, se *figur 2*. Inom Upplands Väsby benämns vägen Vallentunavägen och inom Vallentuna benämns den Väsbyvägen. Utöver sin roll i det lokala resandet är Arlanda en betydande målpunkt för trafikanter som använder väg 268. Väg 268 är inte ett riksintresse för kommunikationer.



Figur 2. Kartbild med berörd vägsträcka markerad i rött. I det övre vänstra hörnet syns en översiktskarta, även den med aktuell vägsträcka markerad i rött. Kartor är hämtade från https://www.openstreetmap.org/copyright.

På stora delar av sträckan saknas gång- och cykelvägar (GC-vägar), vilket medför betydande barriäreffekter för oskyddade trafikanter. Möjligheterna att korsa vägen är få. Trafikmängden och vägens utformning bidrar till otrygghet och bristande trafiksäkerhet. Gående och cyklister är hänvisade till att samsas med biltrafiken, eller att göra omvägar för att hitta säkra passager. Siktproblem förekommer i flera kurvor, vilket tillsammans med avsaknad av övergångsställen, förstärker dessa brister.

Sträckan går igenom områden med höga kulturmiljövärden och delar av utredningsområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården. Hänsyn till dessa värden är därför en viktig del av projektet.

Tidigare utredningar har pekat på framkomlighetsproblem främst i vägens anslutningar – på Stockholmsvägen och vid trafikplats Glädjen – men inte på den aktuella sträckan mellan Stockholmsvägen och Gullbron. Dessa frågor hanteras i andra pågående utredningar. Däremot kvarstår tydliga brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet längs den sträcka som omfattas av denna vägplan.

2.3. Syfte

Syftet med vägplanen är att i första hand åtgärda brister i trafiksäkerheten genom att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik, samtidigt som barriäreffekterna längs sträckan minskas. Åtgärderna ska bidra till att möta både dagens och framtidens behov, samtidigt som viktiga kulturmiljövärden bevaras och vägens funktion i det regionala transportsystemet bibehålls.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

2.4. Mål

2.4.1. Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå ett funktionellt, säkert, underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnadsperspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.

2.4.2. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att skapa ett trafiksäkert, framkomligt och miljömässigt hållbart transportsystem längs väg 268 mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Åtgärderna ska bidra till att förbättra trafiksäkerheten, underlätta gång-, cykel- och kollektivtrafik samt stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. För att uppnå en säker och god tillgänglighet för de oskyddade trafikanterna är projektets ändamål således att bygga en kompletterande GC-väg längs väg 268 mellan Lidvägen i Upplands Väsby och Gärdesvägen i Vallentuna där anslutning till befintligt GC-vägnät är möjligt. Utöver detta ingår en kortare GC-väg för att ansluta en saknad sträcka mot Stockholmsvägen i Upplands Väsby.

De övergripande projektmålen är:

- Förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet längs väg 268.
- Stärka förutsättningarna för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, både vad gäller tillgänglighet och trygghet.
- Säkerställa att anläggningen utformas för effektiv drift, underhåll och förvaltning, med hänsyn till miljö och arbetsmiljö.
- Anpassa GC-vägens utformning till kulturmiljön, samtidigt som biologisk mångfald bevaras och stärks samt biologiskt kulturarv lyfts fram.
- Integrera åtgärder som harmonierar med landskapet och tar hänsyn till områdets natur- och kulturmiljövärden.

Genom åtgärderna ska väg 268 fungera som en trygg och effektiv transportlänk mellan Upplands Väsby och Vallentuna, med förbättrade möjligheter för hållbara och säkra resor.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

2.5. Tidigare utredningar

Väg 268 har varit föremål för flera förstudier och utredningar. En första förstudie togs fram år 1999 där två alternativ studerades på sträckan Hammarby-Grana. En andra förstudie togs fram år 2002 där

man fokuserade på förbättring av trafiksäkerheten längs befintlig väg 268. År 2004 gjordes en övergripande systemstudie för vägtrafiksystemet, Vägsystemstudie Nord. En ny vägförbindelse mellan Hammarby och Grana med ny trafikplats vid E4 bedömdes avlasta befintlig väg 268 och andra vägar i området.

År 2008 togs en tredje förstudie fram för delen E4-Grana. Parallellt med vägplanen för väg 268 mellan Grana och Vallentuna togs också en separat vägplan för GC-väg fram. Baserat på 2008 års förstudie beslutade Länsstyrelsen i mars 2010 att projektet väg 268 sträckan E4-Grana kan antas ha betydande miljöpåverkan. I beslutet framhålls att delar av utredningsområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården.

Därefter inleddes arbetet med en miljökonsekvensbeskrivning, parallellt med att flera vägutbyggnadsåtgärder och lokaliseringsalternativ utreddes, vilket pågick fram till år 2016. Samtliga alternativ för korridor norr skulle innebära mycket negativa konsekvenser och risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården. Korridor syd bedömdes innebära måttliga negativa konsekvenser och risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. I miljökonsekvensbeskrivningen konstaterades att väg 268 inte är av riksintresse för kommunikationer varför alternativ som bedöms medföra risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård inte får genomföras.

Länsstyrelsen beslutade i december 2013 att en ny GC-väg utmed norra sidan av befintlig väg 268 mellan Grana och Vallentuna inte kunde antas medföra betydande miljöpåverkan, men förutsatte att GC-vägen skulle detaljstuderas och utformas så att ingrepp i fasta fornlämningar i största möjliga mån undviks. Länsstyrelsen bedömde då att den påverkan som en 3 m bred GC-väg skulle innebära för riksintresset i sin helhet var av liten omfattning, men särskild uppmärksamhet skulle ägnas partiet förbi Gullbron.

År 2015 lät Trafikverket ta fram en plan för GC-väg mellan Grana och Vallentuna i samarbete med Sweco Infrastructure AB som till stora delar byggde vidare på en tidigare arbetsplan från 2002. Planen innehöll, för utom en GC-väg, bland annat förslag på sänkning av vägen, nästan 300 m bullerskydd och nya utfarter.

Under samråd i februari 2016 yttrade sig Länsstyrelsen över vägplanen för väg 268/E4 Grana och utredning av lokaliseringsalternativ och bedömde då att alternativ korridor befintlig väg skulle medföra en något mindre risk för negativa konsekvenser för kultur-, naturmiljö och jordbruksnäringen än de andra då föreslagna alternativen.

Under 2016 gjordes bland annat en arkeologisk utredning av etapp 1 för korridor längs befintlig väg. I utredningen framkom att ett trettiotal fornlämningar och ytterligare ett antal möjliga fornlämningar beröras. Länsstyrelsen bedömde då korridor befintlig väg som lämpligast. Trafikverket tog ställning för befintlig väg i oktober 2016. Samrådsredogörelse publicerades i mars 2017.

Trafikverket lät med hjälp av WSP ta fram en PM Kulturarvsanalys väg 268 - Grana, som resulterade i en samrådshandling, daterad 2021-02-26. Den nya Kulturarvsanalysen bygger vidare på den Kulturarvsanalys väg 268 E4-Grana som gjordes av Tyréns, daterad 2014-01-28. Av kulturarvsanalysen (2021) framgår att konsekvenserna av en ny genare vägsträckning i korridor genom landskapet öster om Grana skulle innebära stora negativa konsekvenser för områdets kulturhistoriska värden och risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården.

Gemensamt för dessa utredningar och förstudier har varit att utröna möjligheterna att öka trafiksäkerheten, framkomligheten, tvärförbindelser för bil- och kollektivtrafik, förbättra tillgängligheten till Stockholm-Arlanda flygplats, knyta ihop E4-stråkets och nordostkommunernas bostads- och arbetsmarknader, minska trafikbelastningen i trafikplats Glädjen, minska bullerstörningar samt att ge underlag för val av vägkorridorer. Flera alternativ för vägkorridorer och

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

trafikplats Hammarby vid E4 har tagits fram. Samtliga åtgärder har dock bedömts ge negativ påverkan på riksintresse för kulturmiljövård och fornlämningar.

År 2023 gjorde Norconsult en miniutredning som studerade möjligheterna att anlägga en GC-väg längs norra sidan av väg 268 mellan Erikslund och Lindövägen, Vallentuna. Miniutredningen utredde även möjligheten att öka radier på snäva kurvor för att höja säkerheten för fordonstrafik med hastighet 60 km/h respektive 80 km/h. Utredningen visade att hastighetshöjande åtgärder skulle leda till påtaglig skada på riksintresset medan enbart en GC-väg endast riskerar att påtagligt skada riksintresset, men att åtgärden kan vara möjlig om man tar stor hänsyn till kulturmiljön och riksintresset vid placering och utformning.

Nybyggnation av väg i andra sträckningar än befintlig sträckning har alltså uteslutits på grund av risk för stora negativa konsekvenser på områdets höga kulturhistoriska värden och risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården. Av Länsstyrelsens yttranden, dels konstaterandet om betydande miljöpåverkan år 2010, dels om de olika studerade lokaliseringsalternativen 2016, samt miniutredningarna 2023, framgår tydligt att risk för negativa konsekvenser även föreligger avseende åtgärder i befintlig korridor.

Detta samrådsunderlag tar avstamp i de tidigare utredningarna och bygger framför allt vidare på det material som togs fram vid miniutredningen 2023. Nu utreds möjligheterna att bygga en ny GC-väg intill befintlig sträckning av väg 268 mellan Upplands Väsby och Vallentuna.

2.6. Planerade åtgärder

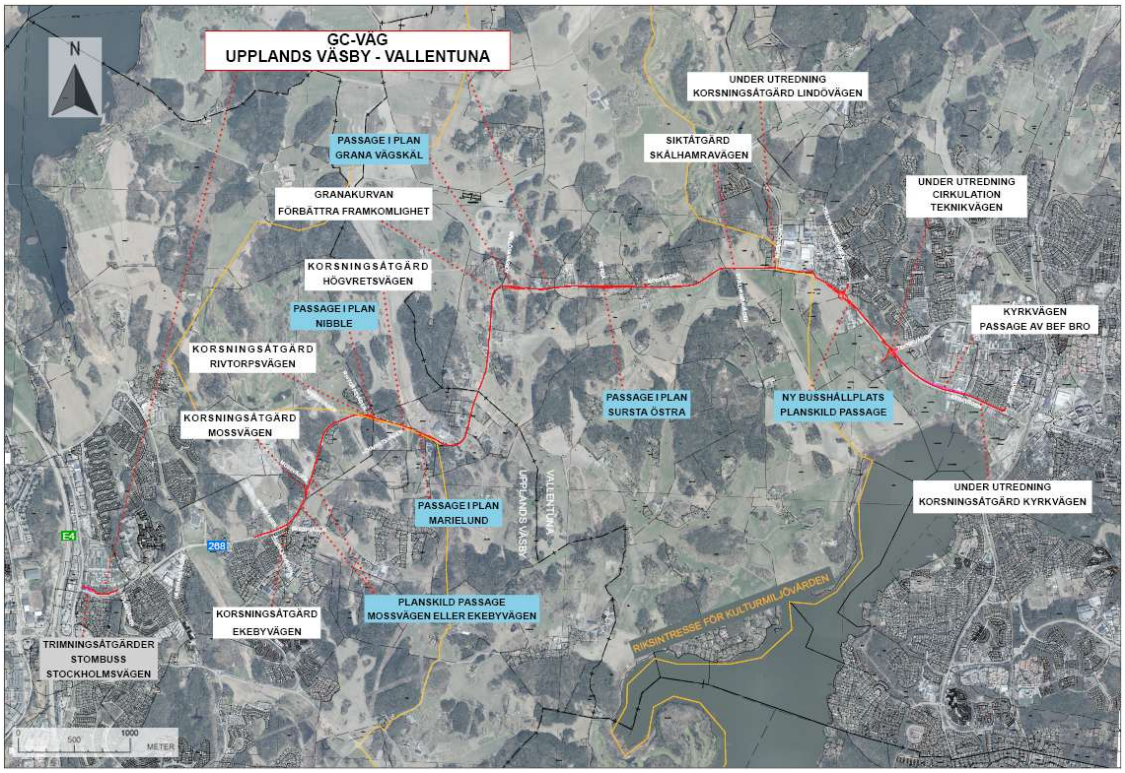
Projektet består av att utreda möjligheterna att anlägga en ny GC-väg intill norra sidan av befintlig väg 268 mellan Stockholmsvägen i Upplands Väsby i väster till Stockholmsvägen i Vallentuna i öster (se rödmarkerad sträcka, *figur 2*).

Som komplement till den nya GC-vägen innefattar vägplanen även anläggandet av två (alternativt 3) planskilda passager för oskyddade trafikanter samt trafiksäkerhetsåtgärder på fem befintliga gång- och cykelpassager i plan, genom att tillskapa mittrefuger, samt ombyggnation av busshållplatser som berörs av övriga åtgärder med förbättrad tillgänglighet enligt Trafikförvaltningens riktlinjer.

Utöver detta studeras även trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder vid tio korsningar, som exempelvis cirkulationsplatser och vänstersvängskörfält, samt även implementering av Trafikförvaltningens förslag på utbyggnad av busskörfält i anslutning till korsningen väg 268/Stockholmsvägen i Upplands Väsby.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

För lokalisering av planerade åtgärder, se *figur 3* nedan.



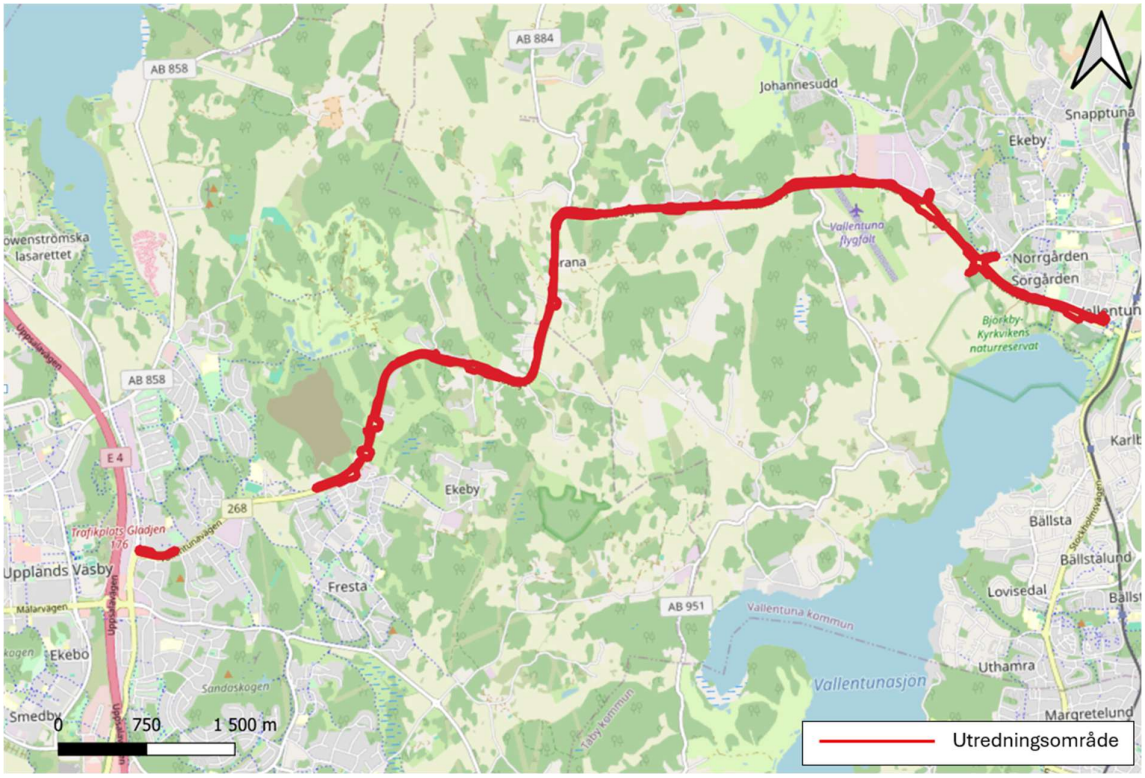
Figur 3. Sprängskiss över planerade åtgärder. Ny sträckning av GC-väg markerad i rött, vita rutor visar var större åtgärder krävs vid anslutande vägar, blå rutor visar planerade åtgärder för säkrare passager av väg 268 i anslutning till busshållplatser. © Lantmäteriet.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

3.1.1. Utredningsområde

Med utredningsområde avses det område vägplanens åtgärder kan anläggas, inklusive områden där effekter kan uppstå. Samrådsunderlaget omfattar de områden som kan komma att påverkas av åtgärderna som beskrivs. Utredningsområdets utbredning framgår av *figur 4* nedan.



Figur 4. Kartbild visande väg 268 med utredningsområdet för föreliggande samrådsunderlag markerat i rött.

3.1.2. Influensområde

Influensområdet omfattar ett större geografiskt område än vägplanens utredningsområde. Inom detta område kan de planerade åtgärderna ge upphov till miljöpåverkan. Exempel på miljöaspekter med ett större influensområde än själva projektområdet är naturmiljö och vattenfrågor.

Influensområdets omfattning varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För naturmiljön kan exempelvis en förändrad markanvändning inom utredningsområdet även påverka omgivande miljöer utanför. I detta skede behandlas konsekvenserna inom influensområdet endast översiktligt.

Projektets effekter beskrivs geografiskt inom det område där miljöpåverkan bedöms kunna uppstå om vägplanen genomförs. Vid avgränsningen av influensområdet beaktas även eventuella kumulativa effekter i samverkan med andra befintliga eller planerade verksamheter.

3.2. Miljöaspekter

Samrådsunderlaget redogör för enligt lag skyddade områden samt markanvändning och planförhållanden inom utrednings- och influensområdet. De miljöaspekter som omfattas av samrådsunderlaget har avgränsats utifrån bedömda konsekvenser för landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, naturresurser, rekreation och friluftsliv samt förorenade områden. Den påverkan som i dagsläget bedöms kunna uppstå för respektive miljöaspekt redovisas under avsnitt 5.2.

3.3. Tid

Formell handläggning av vägplanen är beräknad att ske under år 2025–2028 vartefter vägplanen kan fastställs.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

Kapitel redovisar förutsättningar för de aspekter som finns i anslutning till sträckan. I avsnitt 5.2 redovisas påverkan och effekter på de aspekter som tas upp i detta kapitel.

4.1. Befintlig väganläggning

4.1.1. Trafik och infrastruktur

4.1.1.1. Allmän trafik

Den aktuella sträckan av väg 268 börjar vid Stockholmsvägen i Upplands Väsby och slutar vid Gärdesvägen i Vallentuna (*figur 4*). Den totala längden är nästan 11 km, varav cirka 4,7 km ligger inom Upplands Väsby kommun och cirka 6 km inom Vallentuna kommun.

Vägen har i dag en låg geometrisk standard, med smala sektioner och snäva kurvor, vilket påverkar både trafiksäkerhet och upplevd trygghet. Utformningen varierar kraftigt, från smala vägavsnitt på under fyra meters bredd till bredare partier närmare Vallentuna.

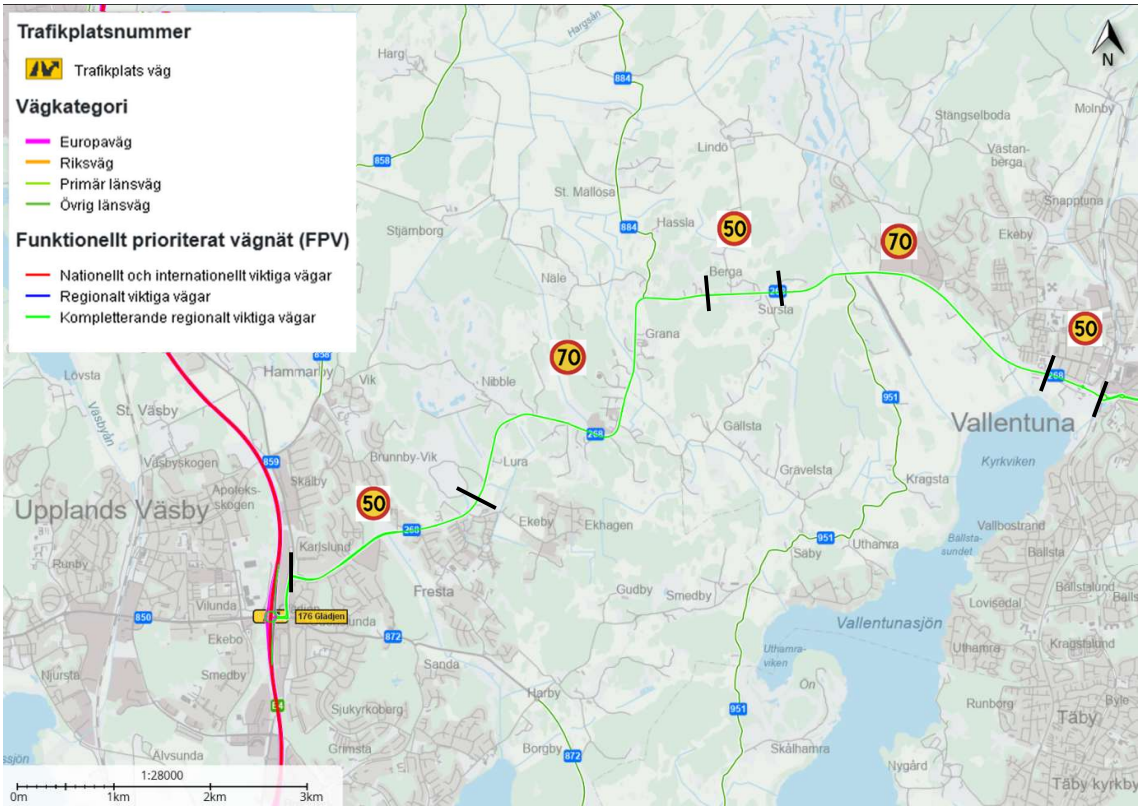
Väg 268 korsas av två länsvägar, väg 884 (Mällösavägen) och väg 951 (Skålhamravägen). Väg 268 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och är dessutom sekundär väg för transporter av farligt gods i Stockholms län. Väg 268 är en skyddsklassad väg.

Den tillåtna hastigheten varierar mellan 50 och 70 km/h beroende på sträckans karaktär, se *figur 5*. Hastighetsbegränsningen till 50 km/h gäller främst i början av vägen vid Upplands Väsby samt på några kortare avsnitt med tätare bostadsbebyggelse.

Trafikflödet varierar längs sträckan – från cirka 8 200 fordon per dygn i väster till cirka 10 300 fordon per dygn i öster, och cirka 7 600 fordon per dygn däremellan. Lastbilstrafiken utgör mellan 4 och 8 procent. Samtliga mätningar är från år 2021.

Väg 268 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet och har en roll både för kollektivtrafik och för transporter av farligt gods.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 5. Funktionellt prioriterat vägnät (FPV), vägkategori och hastighetsgränser (Trafikverket, 2025a).

4.1.1.2. Kollektivtrafik

Det aktuella utredningsområdet trafikeras idag av lokal och regional busstrafik samt pendeltåg. Pendeltågen utgör ryggraden i kollektivtrafiksystemet och Upplands Väsby station är en av de mest trafikerade i hela Stockholmsregionen.

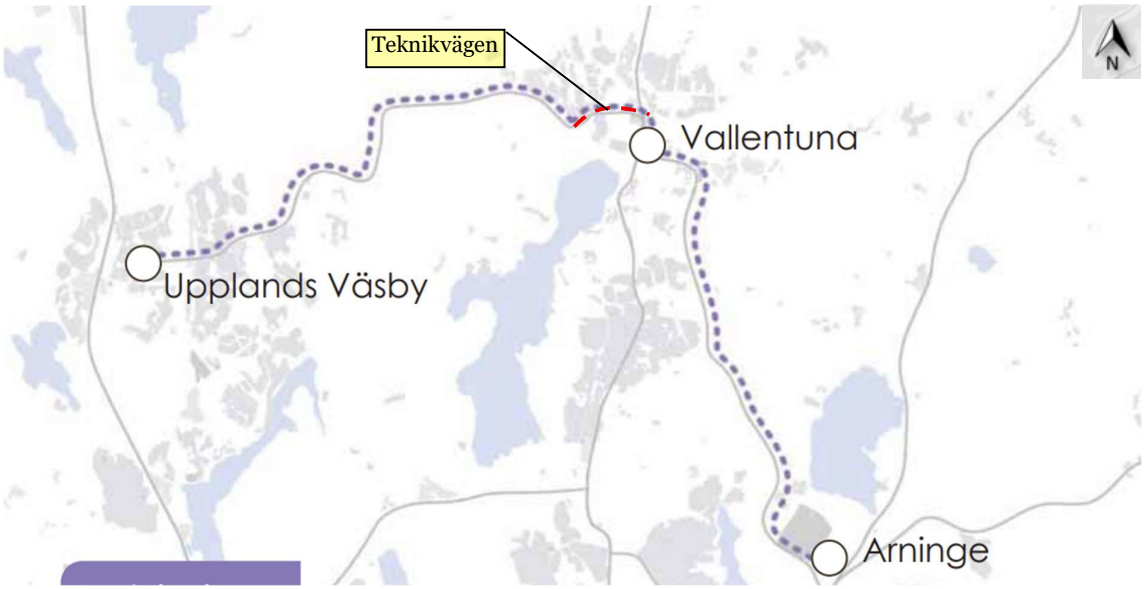
Väg 268 trafikeras dagligen av tre dagliga busslinjer samt en nattlinje mellan Stockholmsvägen och Frestadalen. En viktig förbindelse är linje 524 som knyter samman Upplands Väsby med Vallentuna och Arninge. Denna linje avgår från Upplands Väsby Centrum och trafikeras på vardagar med två turer per timme i båda riktningar, med undantag för kvällstid då det går en tur per timme från Upplands Väsby. Under helgerna körs en tur per timme i vardera riktning.

Från Vallentuna går ytterligare två linjer till Grana vägskäl. Linje 662Y erbjuder en tur per timme under högtrafik, medan linje 663 har en avgång på morgonen och tre på eftermiddagen. Busslinjer visas i *figur 6*.



Figur 6. Busslinjer i Upplands Väsby och Vallentuna. Skala saknas (SL, 2025).

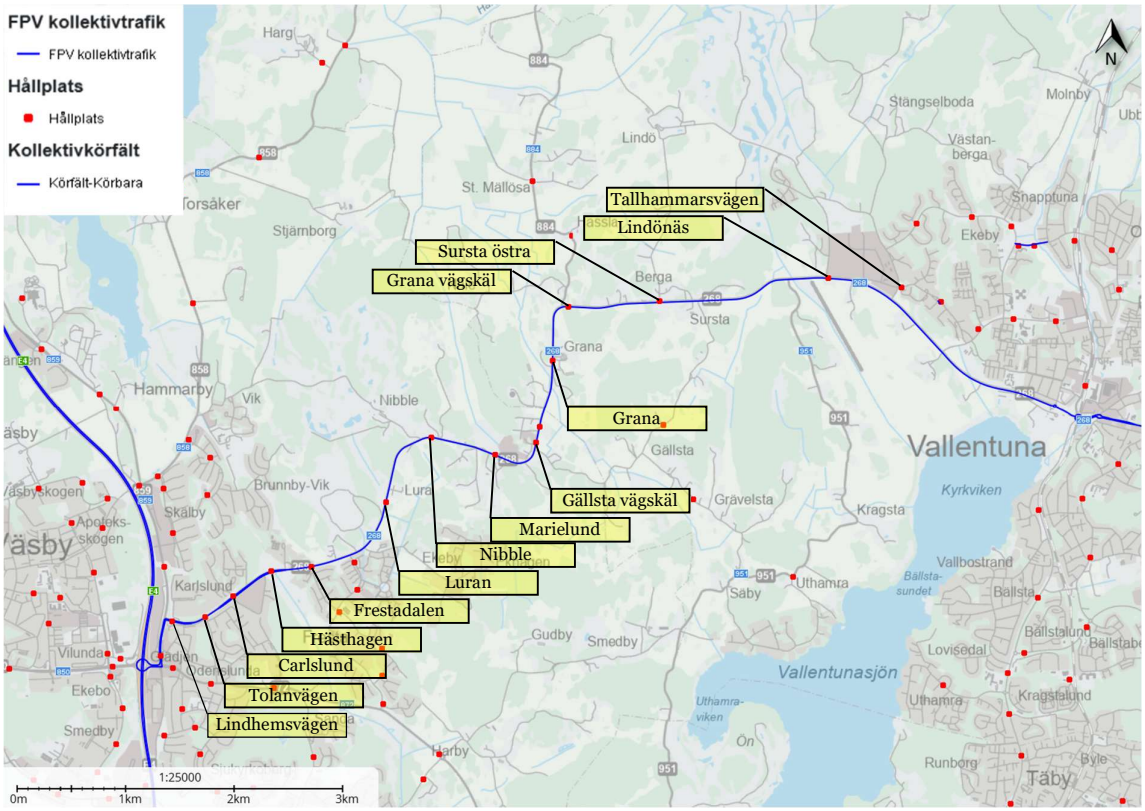
Region Stockholm planerar dessutom att införa en ny expressbusslinje – linje H – som ska förbinda Upplands Väsby, Vallentuna och Arninge (*figur 7*). Denna satsning syftar till att förbättra tvärförbindelserna mellan de berörda orterna och kommer att använda Teknikvägen som huvudsträckning för snabb och effektiv genomfart.



Figur 7. Expressbusslinje H Upplands Väsby – Vallentuna – Arninge. Skala saknas (källa: www.regionstockholm.se)

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Längs den aktuella sträckan av väg 268 finns det 14 busshållplatser (*figur 8*). Befintliga hållplatser är av varierande standard. Samtliga har bussficka, men de flesta har låg standard. En del saknar hållplatsplattform, andra har hållplatsplattform men utan väderskydd. Det finns också hållplatser med hög standard som är utrustade med plattformar med anpassningar för synskadade och god tillgänglighet.

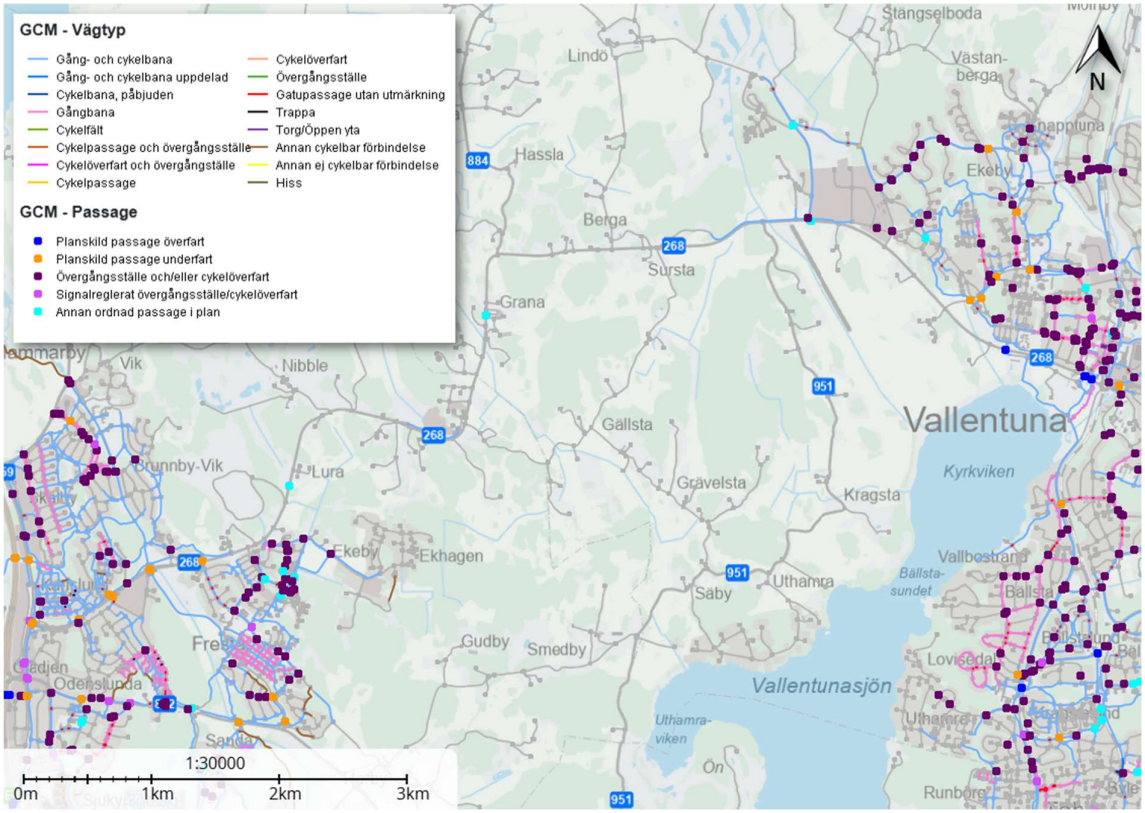


Figur 8. Busshållplatser på Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) (Trafikverket, 2025a).

4.1.1.3. Gång- och cykeltrafik

Det befintliga gång- och cykelnätet är väl utbyggt i områdena närmast Upplands Väsby och Vallentuna. I övrigt är nätet ofullständigt och det saknas sammanhängande förbindelser mellan orterna för gående och cyklister. Mellan Hagbards väg och Kyrkvägen i Vallentuna kommun, har väg 268 dock en vägren med en bredd på mer än 1,5 m, vilket teoretiskt möjliggör cykling utanför körbanan. Det är dock svårt att korsa vägen på grund av trafikflödet och vägens karaktär med begränsade siktförhållanden.

I området kring Upplands Väsby finns planskilda passager som möjliggör säker passage, men längre österut mot Vallentuna saknas säkra övergångsställen och gångpassager (*figur 9*).

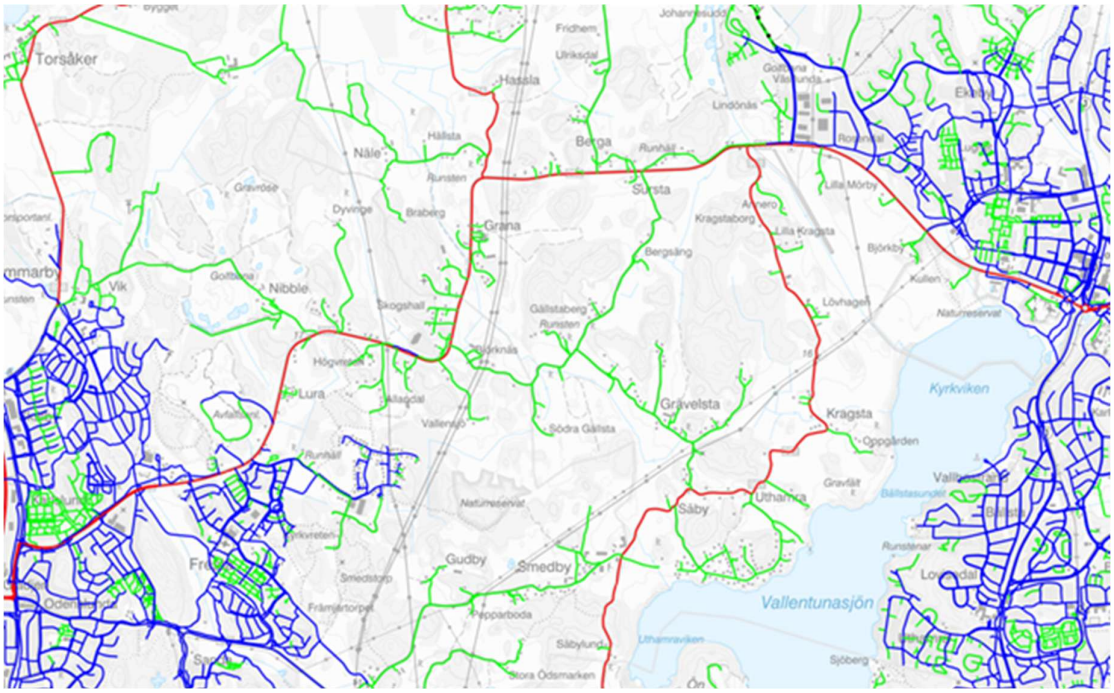


Figur 9. Befintlig GC-vägnät redovisat med blått i kartan (Trafikverket, 2025a).

4.1.1.4. Befintlig belysning

Befintlig belysning sträcker sig längs med väg 268 genom hela utredningsområdet. Det varierar längs sträckan om belysning tillhör intilliggande GC-väg eller vägbana för väg 268. Belysningen ägs av Trafikverket och betjänas av åtta belysningscentraler. Fyra av belysningscentralerna matar även undercentraler för ATK-anläggningar. I *figur 10* redovisas en översikt med väghållarskap.

Belysningen längs väg 268 består av fackverksstolpar med höjd mellan 10–12 m och belysningsarm med varierad läng. Elkabel är delvis förlagd i mark, men större delen av sträckan finns luftelledningar mellan belysningsstolparna. Inom Upplands Väsby tätort står belysningsstolpar på vardera sida om väg 268 och övergår efter korsningen med Söderviksvägen till att stå på södra/östra sidan av vägen fram till Gustavsberg efter Granakurvan. Mellan Gustavsberg och Rosendals industriområde står belysningsstolparna placerade på vägens norra. Sedan står de åter igen på vägens södra sida hela vägen in till Vallentuna



Figur 10. Karta över väghållarskap. Röda sträckor tillhör Trafikverket, blåa sträckor tillhör kommuner och gröna sträckor är enskilda vägar (Trafikverket, 2025a).

4.1.1.5. Befintliga ledningar

Inom utredningsområdet finns befintliga ledningar för vatten, spillvatten, dagvatten, el, tele/opto och fiber. Identifierade ledningsägare är:

- Trafikverket – trafiksignaler och vägbelysning längs sträckan.
- GlobalConnect – ledningar i den inledande delen av Vallentunavägen.
- Open Infra – ledningar inom området.
- Skanova – tele- och kommunikationsledningar.
- Stokab – fiberledningar.
- E.ON – elnät inklusive distributions- och serviskablar.
- Ellevio – elledningar på delar av sträckan.
- Upplands Väsby kommun – VA-ledningar längs Vallentunavägen.
- Svenska kraftnät – luftledningar, stolpar och jordlinor, främst i slutet av Vallentunavägen och vidare in på Väsbyvägen.
- Norrvatten – huvudvattenledning (ca 800 mm) under del av Väsbyvägen (Vallentuna).
- Roslagsvatten – VA-ledningar inom del av Upplandsvägen (Upplands Väsby).

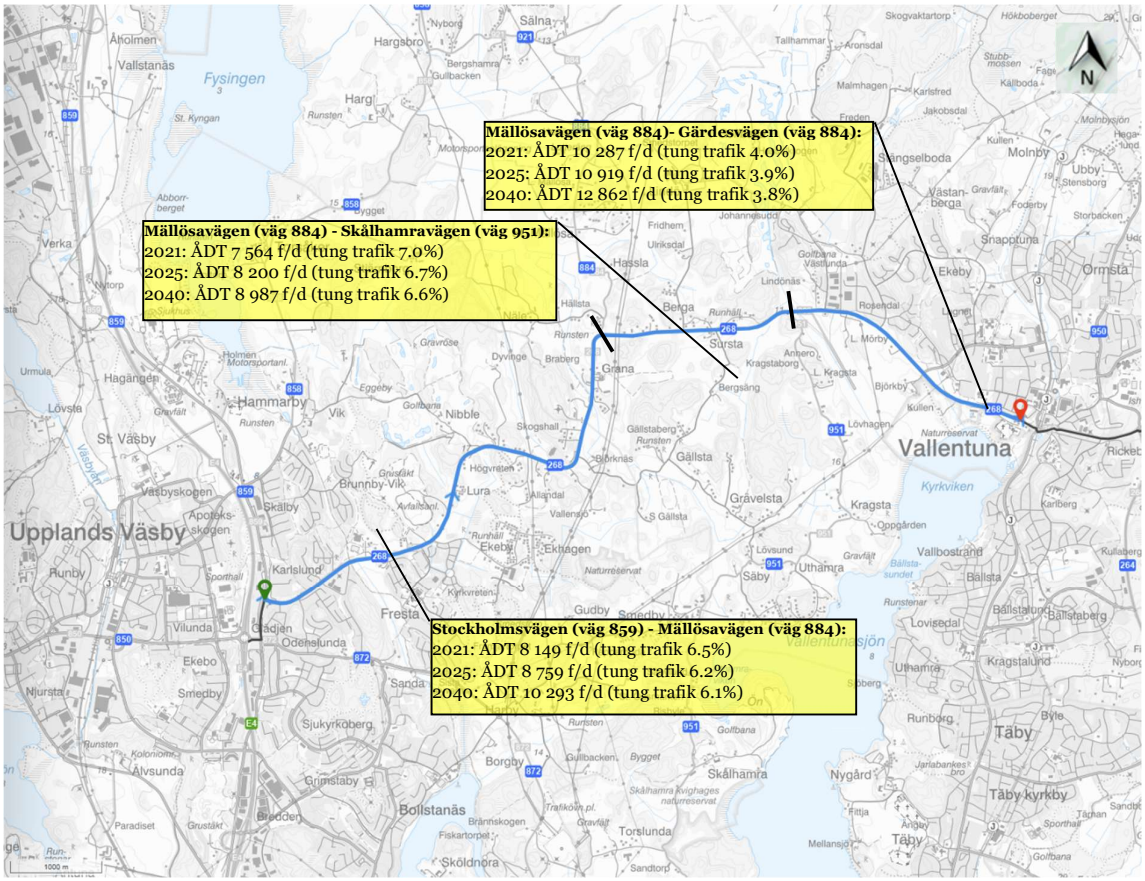
4.1.1.6. Trafikprognos

Baserat på trafikmätningar från år 2021 har trafikprognoser tagits fram för åren 2025 och 2040. Eftersom trafikmätningarna år 2021 påverkades av COVID-19-pandemin har prognosen justerats med hänsyn till tidigare års trafiktrender och tillväxt (tabell 1 och *figur 11*).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Tabell 1. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för uppmätt nuläge och prognos för år 2040.

Sträckan	2021			2025			2040		
	Total (ÅDT)	Person-bil Pb	Tung trafik Lb	Total (ÅDT)	Person-bil Pb	Tung trafik Lb	Total (ÅDT)	Person-bil Pb	Tung trafik Lb
Stockholmsvägen (väg 859) - Mällösavägen (väg 884)	8149	7623	526	8 759	8 213	546	10 293	9 662	631
Mällösavägen (väg 884) - Skålhamravägen (väg 951)	7564	7035	529	8 200	7 650	550	9 622	8 987	634
Mällösavägen (väg 884)- Gärdesvägen	10287	9877	410	10 919	10 493	426	12 862	12 371	492



Figur 11. Uppmätt och prognostiserad ÅDT (Trafikverket 2025b; Trafikverket 2025c).

4.1.2. Trafiksäkerhet

4.1.2.1. Trafikolyckor med särskild hänsyn till olyckor med fotgängare och cyklister

Transportstyrelsen för statistik över inrapporterade olycksfall med personskada i vägmiljö vilket redovisas i olycksdatabasen STRADA (Swedish Accident Data Acquisition). Tabell 2 nedan redovisar statistik över olyckor som inträffat på väg 268 eller vid korsningar med väg 268 under perioden år 2000 till år 2025. Under den analyserade perioden har sju dödsolyckor inträffat på sträckan.

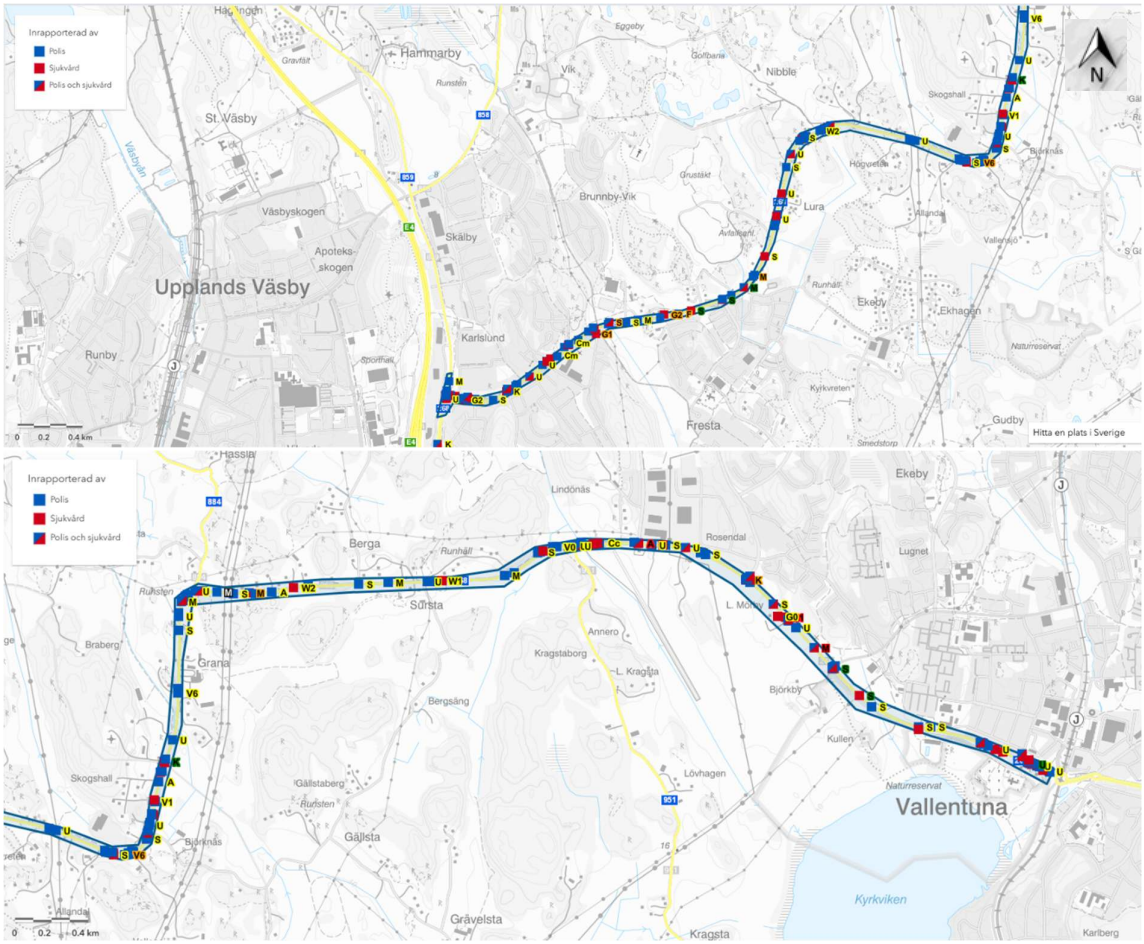
Tabell 2. Sammanställning av allvarsgraden för olyckor som inträffat på väg 268 eller i korsning med väg 268 samt typ av olyckor.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
A (avsvängande motorfordon)	0	3	4	14	21
Cc (cykel-motorfordon)	0	0	3	2	5
Cm (moped-motorfordon)	1	1	2	7	11
F (fotgängare-motorfordon)	0	0	2	1	3
G0 (fotgängare singel)	0	0	1	1	2
G1 (cykel singel)	0	1	2	4	7
G2 (moped singel)	0	0	2	4	6
G3 (fotgängare-cyklist)	0	0	0	1	1
G4 (cykel-cykel)	0	0	1	1	2
G5 (cykel-moped)	0	0	0	1	1
K (korsande-motorfordon)	1	0	9	22	32
M (möte-motorfordon)	3	2	5	17	27
O (omkörning-motorfordon)	0	0	1	0	1
S (singel-motorfordon)	2	1	10	42	55
U (upphinnande-motorfordon)	0	0	5	57	62
V0 (övrigt)	0	0	0	2	2
V3 (traktor/snöskoter/ terränghjuling/motorredskap)	0	0	1	2	3
V6 (backning/vändning/u-sväng)	0	0	1	6	7
Totalt	7	8	49	184	248

Den vanligaste typen av olycka inom utredningsområdet, är olyckor med ett eller mellan flera motorfordon (olyckstyp A, K, M, S, U) – totalt 197 olyckor av 248 registrerade under den analyserade perioden. De alvarligaste olyckorna var olyckstyp M (möte-motorfordon) – med tre dödsolyckor och två allvarliga olyckor samt S (singel-motorfordon) – två dödsolyckor och en allvarlig olycka. En dödsolycka och en allvarlig olycka skedde i olyckstyp Cm (moped-motorfordon). Statistiken visar också en allvarlig olycka i olyckstyp G1 (cykel singel).

Statistiken för olyckstyp Cm (moped-motorfordon) och G1 (cykel singel) talar för behovet av att anlägga GC-väg längs den analyserade sträckan av väg 268. Se *figur 12* för kartbilder över platserna där de olika olyckorna har inträffat.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 12. Kartbilder över platserna där olyckor inrapporterats längs den analyserade sträckan av väg 268. Blå prick=inrapporterat av polis. Röd prick=inrapporterat av sjukvård. Röd och blå prick= inrapporterat av både polis och sjukvård. Källa: Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

4.1.2.2. Viltolyckor

Under åren 2000–2025 har statistik förts över olyckor med djur, fördelat mellan olyckstyp V1 (djur, häst/annat tamdjur), W1 (rådjur/hjort) och W2 (älg). Olyckor med småvilt ingår inte i statistiken. Inom olyckstyp W1 (rådjur/hjort) registrerades en måttlig olycka och en lindrig olycka, medan det i övriga olyckstyper registrerats två lindriga olyckor vardera, se tabell 3 nedan. Under den analyserade perioden inträffade totalt sex olyckor med djur på denna sträcka.

Tabell 3. Sammanställning av olyckor med djur som inträffat på väg 268.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
V1 (djur, häst/annat tamdjur)	0	0	0	2	2
W1 (rådjur/hjort)	0	0	1	1	2
W2 (älg)	0	0	0	2	2
Totalt	0	0	1	5	6

4.1.3. Trafikbuller

Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" (TDOK 2014:1021) är styrande för Trafikverkets arbete med åtgärder mot buller och vibrationer. Den baseras på de riktvärden för buller och vibrationer som riksdagen beslutat om vid nybyggd eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur (proposition 1996/97:53).

Trafikverkets anläggningar delas in i två åtgärdskategorier:

- Nybyggnad och väsentlig ombyggnad
- Befintlig infrastruktur

Utbyggnad med enbart delar som i driftskedet inte alstrar nämnvärt buller, till exempel GC-vägar är en åtgärd som enligt Trafikverkets riktlinjer ska klassas som befintlig infrastruktur. Detta då bedömningen gjorts att det är uppenbart att en GC-väg inte kommer att medföra något tillkommande vägtrafikbuller.

Åtgärderna innebär ingen ökning av trafikmängder, ingen förändring av hastighetsbegränsningar och ingen förändring av vägsträckningens funktion för motorfordonstrafik. Det bedöms därmed som uppenbart att projektet inte medför något tillkommande vägtrafikbuller. Därför kommer vi inte beröra denna fråga vidare i samrådsunderlaget.

4.2. Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning

4.2.1. Riksintressen och andra skyddade områden

Riksintressen regleras genom Miljöbalken (1988:808). 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. Länsstyrelsen har tillsynsansvar för områden av riksintresse.

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns flera skyddade områden vilka presenteras översiktligt nedan, se *figur 13*.

Stora delar av utredningsområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, Skålhamravägen [AB 71]. Motivering och uttryck för riksintresset är just Skålhamravägen och de andra äldre vägarna med ålderdomlig småskalig karaktär och slingrande sträckningar inom området. Det öppna odlingslandskapet är ett värde där större delen av den nuvarande bebyggelsen markerar förhistoriska gårdslägen samt även det gamla vadstället vid Gullbron. Utöver detta finns omfattande förhistoriska inhägnadssystem och fornlämningar som visar på en tätbefolkad bygd redan under järnåldern med runristningsmiljöer som förstärker intrycket av tidig betydelsefull trakt. Riksintresset beskrivs mer ingående under avsnitt 4.2 Kulturmiljö.

I anslutning till Vallentuna tätort mellan väg 268 och Vallentunasjön finns naturreservatet Björkby-Kyrkviken. Syftet med naturreservatet är att bevara biologisk mångfald, tillgodose behovet av områden för friluftslivet med öppna landskap och utsiktsplatser, samt att vårda och bevara värdefulla naturmiljöer, i det här fallet odlingslandskap. Väg 268 sträcker sig utmed den norra gränsen av naturreservatet.

Vid Vallentunasjön finns också ett riksintresse för friluftsliv, Rösjön-Vallentunasjön-Rönninge by. Området har stora identitetsvärden och upplevelsekvaliteter. Det tätortsnära läget gör att området är viktigt för många människors friluftsliv då det kan nyttjas ofta och mycket. Det inbjuder till flera friluftsaktiviteter på både land och vatten. Området är en del av Stockholms regionala grönstruktur och tillhör Rösjökilen och Angarnkilen.

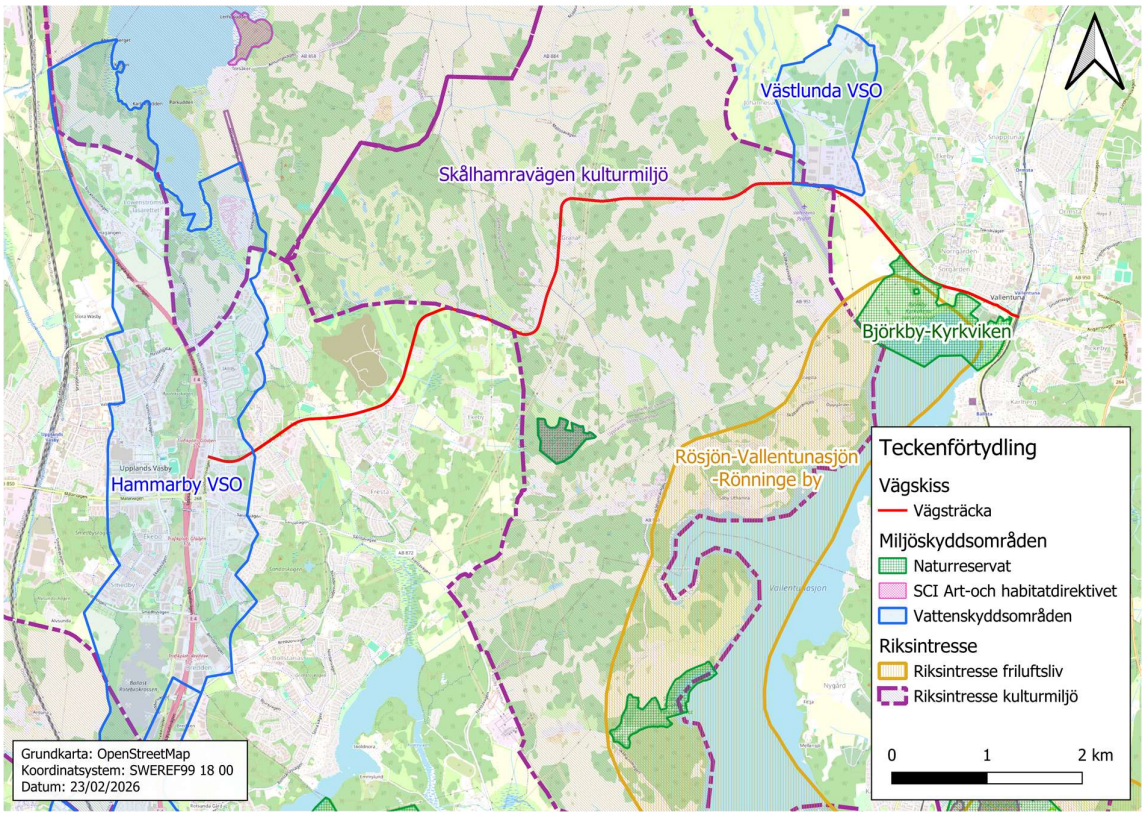
TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Vattenskyddsområde Hammarby beslutades om skydd av Länsstyrelsen 1981 med stöd av 2 kap 64 § vattenlagen ett skyddsområde för skydd av grundvattentäkt. Området är indelat i två brunnsområden, två inre skyddszoner samt en yttre skyddszon. Inom brunnsområdena får endast vattentäktverksamhet bedrivas och dessa ska vara inhägnade. Inom skyddszonerna finns bland annat bestämmelser kring förvaring, transport och hantering av farligt gods och annat som kan riskera att förorena grundvattnet. Inom yttre skyddszonen får schaktning inte ske till lägre nivå än 1 m över högsta naturliga grundvattenstånd. Länsstyrelsen kan i särskilda fall lämna tillstånd till uttag under denna nivå.

Vattenskyddsområde Västlunda beslutades om skydd av Länsstyrelsen 1982 med stöd av 2 kap 64 § vattenlagen ett skyddsområde för skydd av grundvattentäkt. Skyddsområdet är indelat i ett brunnsområde och en inre och yttre skyddszon. Inom brunnsområdet får endast vattentäktverksamhet bedrivas och detta ska vara inhägnat. Inom skyddszonerna finns bland annat bestämmelser kring förvaring, transport och hantering av farligt gods och annat som kan riskera att förorena grundvattnet. Inom den inre skyddszonen får schaktning inte ske till lägre nivå än +11,60 m.ö.h. Inom yttre skyddszonen får schaktning inte ske till lägre nivå än 1 m över högsta naturliga grundvattenstånd. Länsstyrelsen kan i särskilda fall lämna tillstånd till uttag under denna nivå.

Schaktåterfyllning får inte ske med sådant material eller på sådant sätt att grundvattenföroreningar eller väsentligt minskad grundvattenbildning och grundvattenframrinning kan bli följden.

Det finns inget strandskydd inom vägplaneområdet, däremot finns det ett utökat strandskydd i anslutning till Vallentunasjön som angränsar till utredningsområdet.

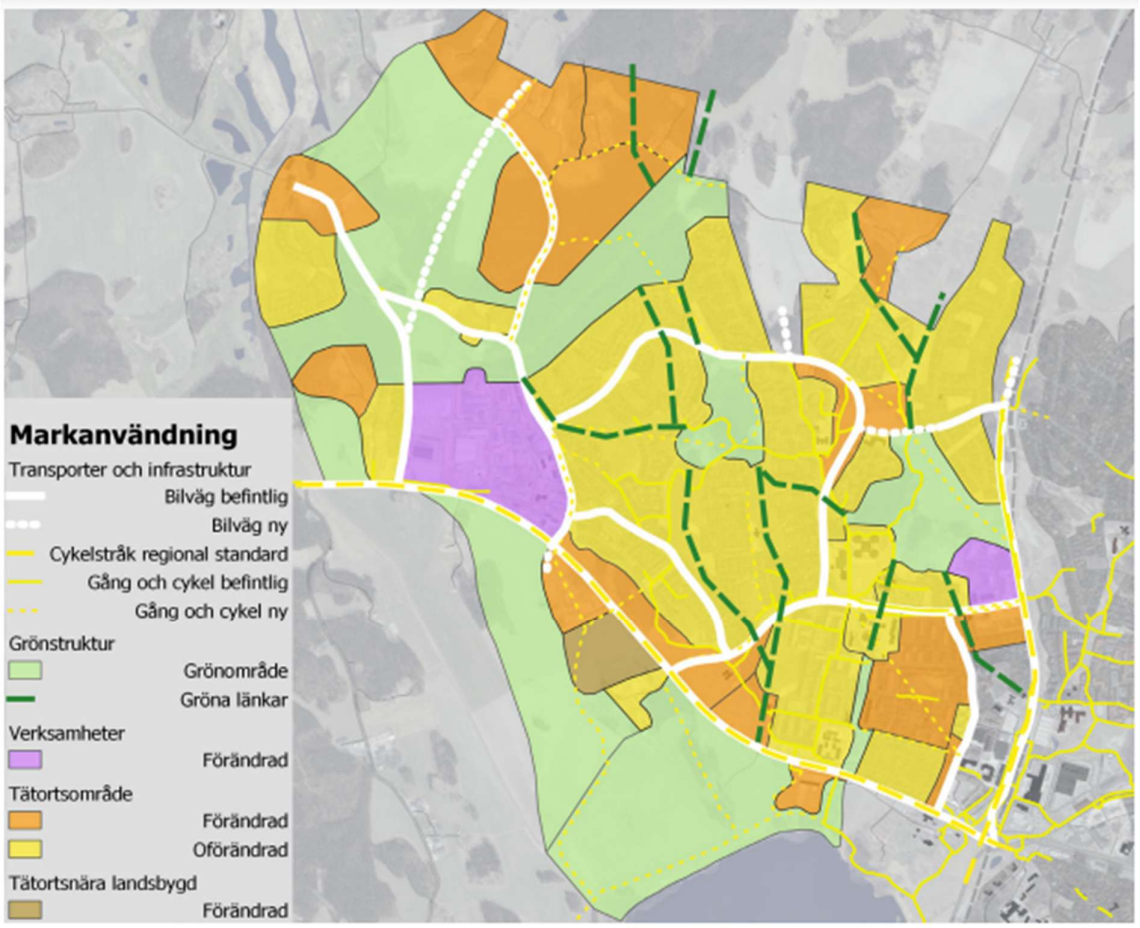


Figur 13. Karta som redovisar riksintresseområden i anslutning till utredningsområdet. Kartdata © OpenStreetMap-bidragsgivare

4.2.2. Kommunala planer

4.2.2.1. Vallentuna kommun

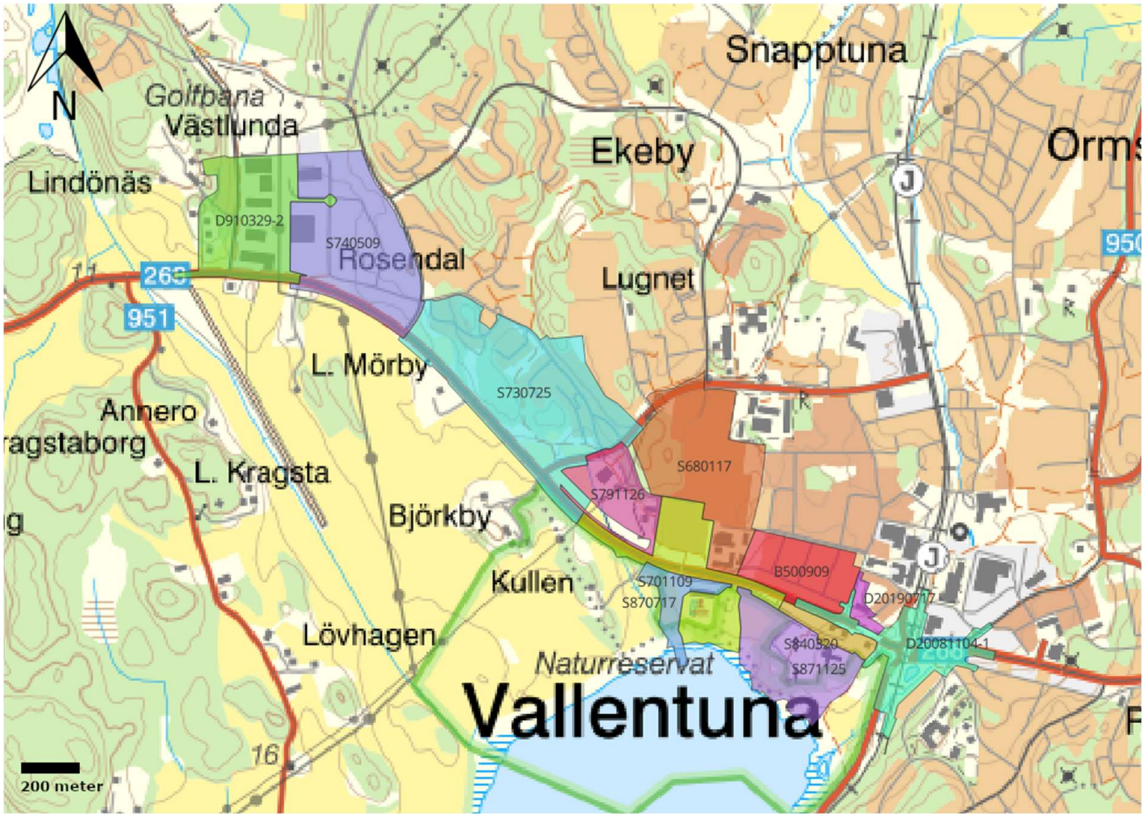
Vallentuna kommun har en översiktsplan (ÖP) som vann laga kraft i september 2018. Översiktsplanen tar sikte på planering och utveckling av kommunen fram till år 2040 (Vallentuna kommun, 2018). I juni 2024 antogs även en fördjupad översiktsplan (FÖP) för området Västra Vallentuna (*figur 14*), denna ersätter ÖP 2040. I den fördjupade översiktsplanen lyfts regionala samarbeten mellan Vallentuna kommun och närliggande kommuner för att säkra kommunikation och transport i regionala stråk som värdefulla intresseområde, bland annat genom cykel- och kollektivtrafik mellan kommunen och Upplands Väsby (Vallentuna kommun, 2024).



Figur 14. Karta över planerad markanvändning enligt FÖP för Västra Vallentuna tätort (Vallentuna kommun, 2024).

I Vallentuna kommun finns ett antal gällande detaljplaner som kan komma att påverkas av planerade åtgärder. Det är sträckningen inom tätort som är detaljplanelagd, sträckningen utom tätort är inte planlagd. Detaljplanerna som påverkas anger markanvändningsområden för bostäder, industri, kontor och teknisk anläggning för kvartersmark, se *figur 15*. Ytan som kan påverkas av planerade åtgärder är antingen allmän platsmark eller prickmark i kvartersmark. Inom kvartersmark finns ofta en högsta tillåten byggnadshöjd som planerad åtgärd ska ta hänsyn till.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

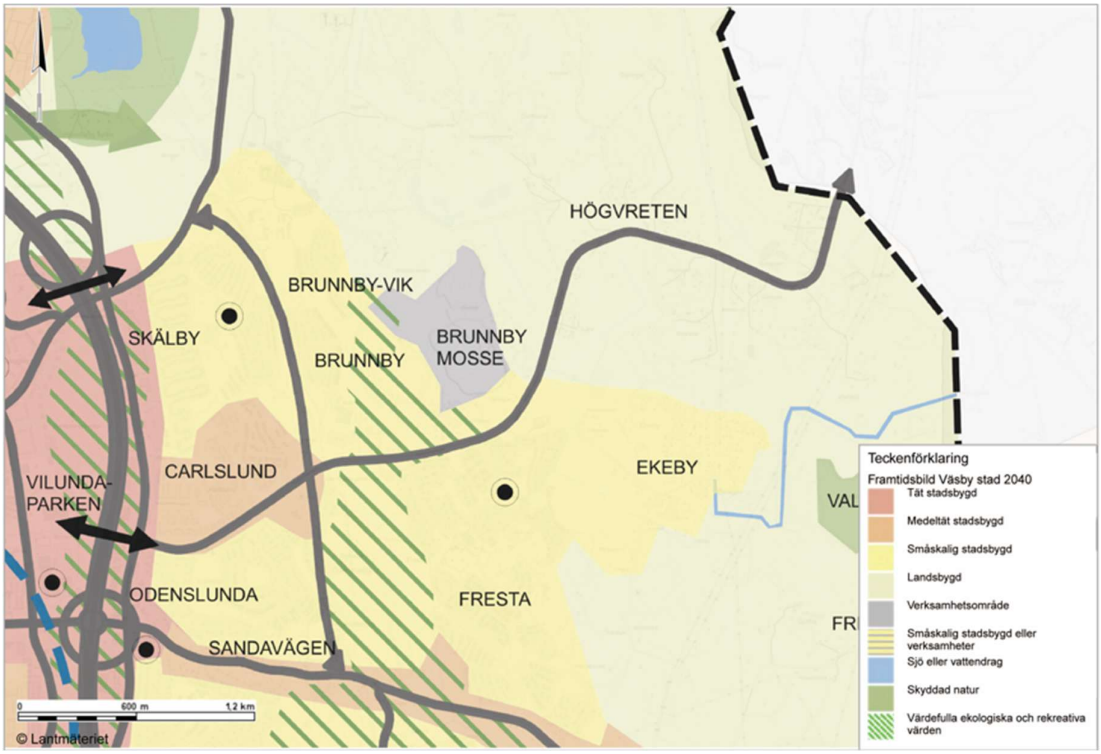


Figur 15. Karta över detaljplanelagd mark i Västra Vallentuna tätort (eget material).

4.2.2.2. Upplands Väsby kommun

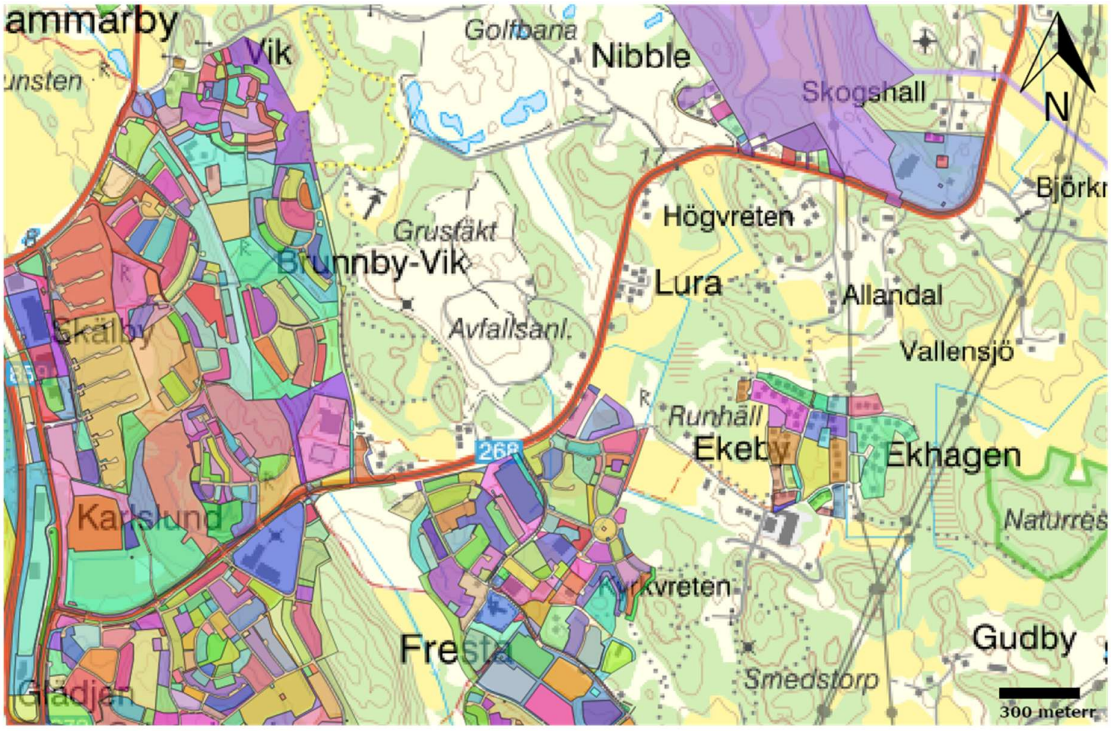
Upplands Väsby kommun har en gällande ÖP som antogs juni 2018, se *figur 16* för planerad markanvändning. Översiktsplanen ligger till grund för att skapa de bästa förutsättningar för en hållbar utveckling fram till 2040 (Upplands Väsby kommun, 2018). Den nya planen tar sikte på kommunens förväntade invånartillväxt där det i utvecklingsstrategin för trafik prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik inklusive trafiksäkerhet. Man belyser att barriärbrytande länkar för gång- och cykeltrafik i form av regionala cykelstråk som förbinder kommunen med Järfälla, Vallentuna och Täby är en del i utvecklingen. I översiktsplanen får strategierna för kollektivtrafiken stort utrymme och man har vision om ett miljöanpassat transportsystem med bland annat en stombusslinje som ska förbinda Upplands Väsby med omkringliggande kommuner (Upplands Väsby kommun, 2018).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 16. Planerad markanvändning enligt ÖP för Upplands Väsby (Upplands Väsby kommun, 2018)

Inom Upplands Väsby kommun berör den aktuella sträckningen ett flertal gällande detaljplaner, främst belägna norr om väg 268, se *figur 16*. I området Nibble omfattar berörda detaljplaner markanvändning för industri, naturmark och bostäder. Där den planerade åtgärden sammanfaller med gällande detaljplaner är marken huvudsakligen utpekad som prickmark för kvartersmark. Närmare tätorten övergår planläggningen till övervägande bostäder och park som användningsområde, åtgärdsområdet är prickmark, men även allmän plats. Liksom i Vallentuna kommun finns även här begränsningar av tillåten byggnadshöjd som planerad åtgärd behöver beakta.



Figur 17. Karta över detaljplanelagd mark i östra Upplands Väsby kommun (eget material).

4.2.3. Markanspråk

När en ny vägsträcka anläggs eller ska byggas om behöver Trafikverket ofta ta ny mark i anspråk genom så kallad vägrätt för de ytor som krävs för vägens utformning. Vägrätten uppstår med stöd av en fastställd vägplan och innebär att väghållaren får rätt att använda mark eller annat utrymme som är nödvändigt för väganläggningen.

Under den tid vägrätten gäller har väghållaren dispositionsrätt över marken, vilket innebär att denne i fastighetsägarens ställe kan fatta beslut om hur marken eller utrymmet ska användas. Väghållaren har även rätt att ta tillvara jord- och bergmassor samt andra resurser som kan utvinnas inom området.

Vägrätten gäller inom det område som benämns vägområde och upphör när vägen tas ur bruk. Vägområdet omfattar, utöver själva vägbanan, även utrymme för tillhörande väganordningar såsom skyddsräcken, skyltar, diken och slänter.

Marken inom utredningsområdet inkluderar såväl kommunala som privata fastigheter. Det är ännu inte fastställt vilka fastigheter som kommer att beröras av eventuell utökad vägrätt.

Vid genomförandet av projektet eftersträvas att så liten markyta som möjligt tas i anspråk. Åtgärderna anpassas till befintlig väganläggning och omgivande markanvändning för att begränsa intrång i natur- och kulturmiljö samt påverkan på närliggande verksamheter och fastigheter.

4.3. Landskapsbild

Väg 268 går genom två urbana landskap och ett jordbrukslandskap. De urbana landskapen utgörs i väst av Upplands Väsby tätort och i öst av Vallentuna tätort. Mellan de urbana landskapen ligger ett mosaikartat jordbrukslandskap. De två urbana landskapen i närheten av väg 268 har en medeltät till småskalig stadsbyggnadskaraktär med en blandning av flerbostadshus, villor och mindre verksamhetsområden. Det mosaikartade jordbrukslandskapet varierar mellan öppna betes- och

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

jordbruksmarker, skogbeklädda höjder och åkerholmar med berg i dagen, spridd gårdsbebyggelse och även här små verksamhetsområden (*figur 18*; *figur 19*). Vägen är till stor del anpassad till landskapets småskaliga karaktär och har, om än något inklämd, en sträckning som med tiden blivit en naturlig del av landskapet.

Marken inom de lägre områdena utgörs i huvudsak av lera, i höjdpartierna består marken främst av morän och berg, där mäktigheten på morän är låg. Dessa partier representerar fastare markförhållanden och höjer sig som skogbeklädda öar ur den omgivande terrängen som domineras av lerjordar. Befintliga vägar och äldre bebyggelse följer övergångszonerna mellan områden för morän och berg samt lerjordar.

Landskapets utformning och topografi har haft en tydlig inverkan på jordlagrens bildning och utbredning. Jordarterna i området har i huvudsak avsatts under och efter den senaste istiden. När inlandsisen drog sig tillbaka täcktes området av hav, vilket ledde till omfattande avlagringar av glacial och postglacial lera. I de lägre partierna förekommer även finlera. Ställvis inom området förekommer mindre områden med kärrtorv och gyttjelera, särskilt vid dalgångarna vid Fresta och Gullbron. Genom landhöjningen har dessa havsbottnar successivt exponerats, vilket idag präglar de lågt belägna områdena i landskapet.

Avsaknaden av moderna inslag längs vägen är stor och den historiska läsbarheten är tydlig, bland annat på grund av många fornlämningar i form av exempelvis gravfält och bytomter med lång platskontinuitet som finns i anslutning till vägen men även på grund av den jordbruksverksamhet som under årtusenden har satt sin prägel på området.

Terrängen höjer eller sänker sig relativt snabbt intill vägens båda sidor. Bebyggelsen, som till övervägande del är byggd i trä med faluröd kulör, ligger i nära anslutning till vägen och är samlad i små grupper. Material och kulörer harmonierar och smälter in i omgivningen och går i samklang med det småskaliga uttryck som karakteriserar området.



Figur 18. Öppet jordbrukslandskap.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

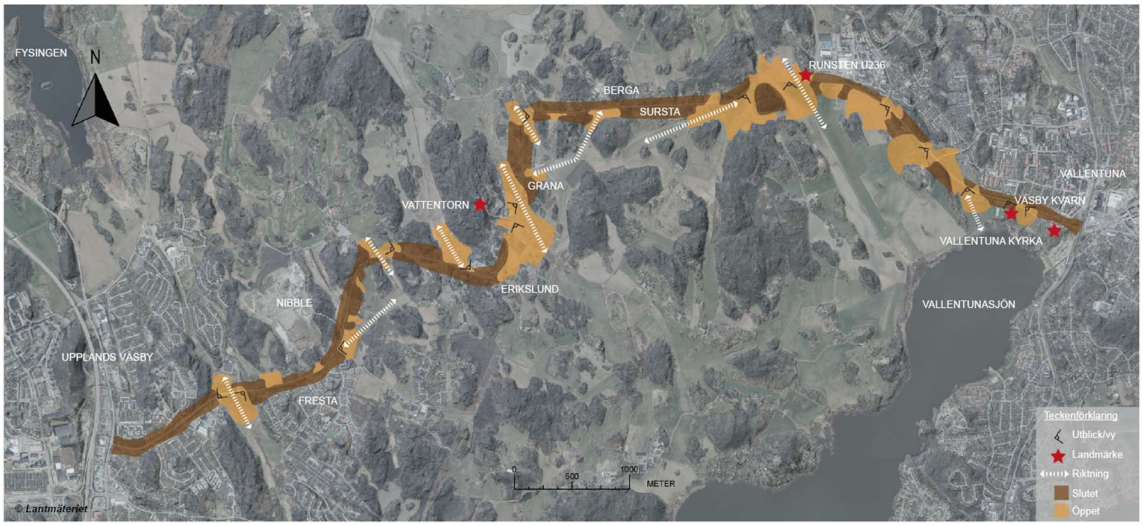


Figur 19. Slutet skogslandskap.

4.3.1. Upplevelsen av landskapet

Första delen av väg 268 från Upplands Väsby och Stockholmsvägen, upplevs sluten men dynamisk med olika former av inramning, se *figur 20*. Sträckan kantas av staket, plank, träd och bullervallar med bakomliggande bebyggelse av olika art, villor till största del i söder och flerbostadshus/gruppboenden i norr. Den relativt täta bostadsbebyggelsen övergår till verksamhets- och industribebyggelse. Därefter öppnar landskapet upp sig och det slutna landskapet varvas med utblickar mot öppna landskapsrum. Efter Fresta tar det agrara landskapet över och bebyggelsen minskar. Öppna utblickar mot åker- och betesmarker varvas med slutna skogsbeklädda höjder och åkerholmar, samt en mer utspridd bebyggelse av bykaraktär. Tomtgränser markeras av inhägnader för betesdjur, häckar och plank. Ett vattentorn som är placerat på en skogshöjd tornar upp sig och är synligt som landmärke under en längre sträcka i anslutning till Grana. Efter Sursta öppnar landskapet upp sig och intill vägen syns runsten u236. Efter det blir bebyggelsen tätare och tätare. På sträckan närmast Vallentuna öppnar landskapet upp sig mot söder med utblickar mot Vallentunasjön. Därefter syns Väsby kvarn på en höjd och utblickar mot Vallentuna kyrka innan vägrummet sluter sig och vägen kopplar an till cirkulationsplatsen i Vallentuna.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



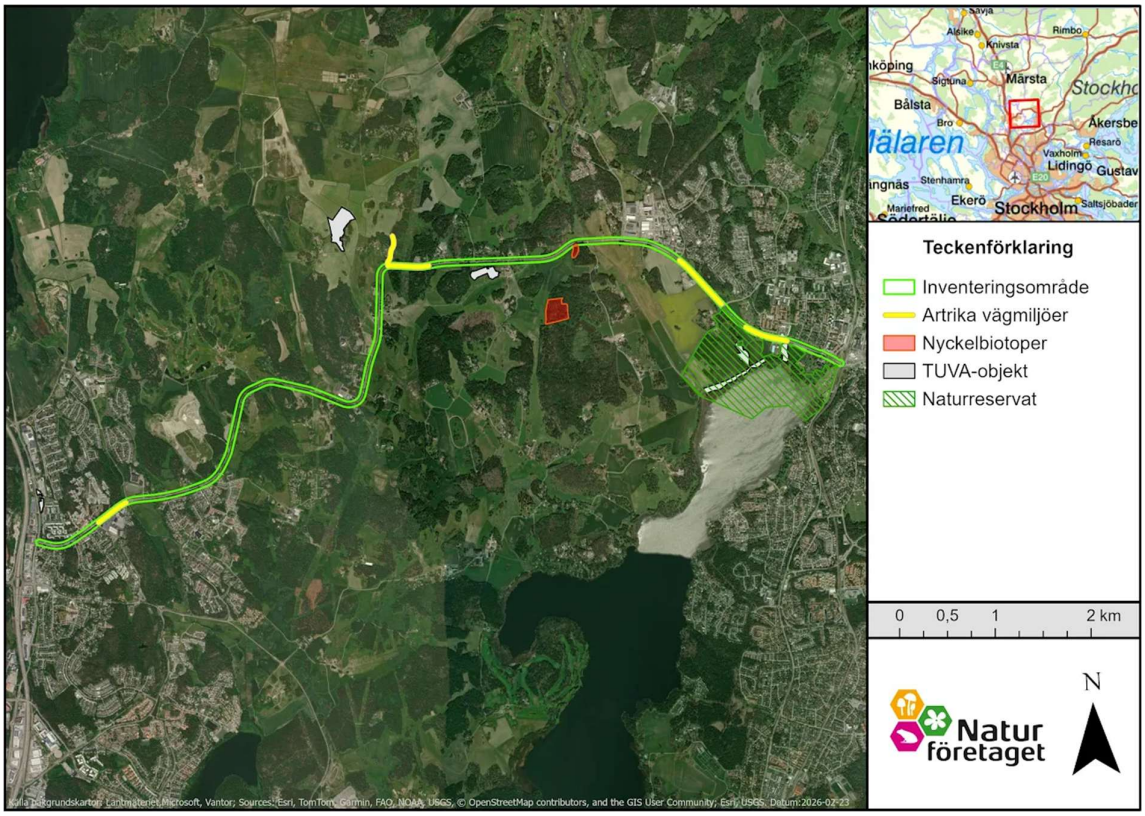
Figur 20. Upplevelsen av landskapet.

4.4. Naturmiljö

Utredningsområdet ligger i ett jordbrukslandskap mellan två tätorter, Upplands Väsby och Vallentuna, och följer väg 268. Västra och östra delen av vägen kantas av bostads- och industriområden medan mellersta och längsta sträckan kantas av åkermark, skog och gårdar. Jordbruket i området har relativt små skiften och mosaik med skogsmark. De främsta naturvärdena i dessa landskap är ofta kopplade till hävdgynnade marker som genom antropogen påverkan bibehåller en hög biologisk mångfald.

Utredningsområdet berörs av sedan tidigare kända naturvärden (figur 21). Det finns en nyckelbiotop (bergbrant) utpekad av Skogsstyrelsen och en äng från Jordbruksverkets ängs- och betesmarkinventering. Totalt cirka två km, delat på fyra sträckor, av den inventerade sträckan är klassat som artrik vägkant av Trafikverket. Det finns även naturmiljöer som omfattas av områdesskydd i inventeringsområdet. I områdets östra del ligger naturreservatet Björkby-Kyrkviken på södra sidan av vägen. Naturreservatet, nyckelbiotopen och tre artrika vägkanter överlappar med naturvärdesbiotoper som avgränsats av Naturföretaget 2025.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



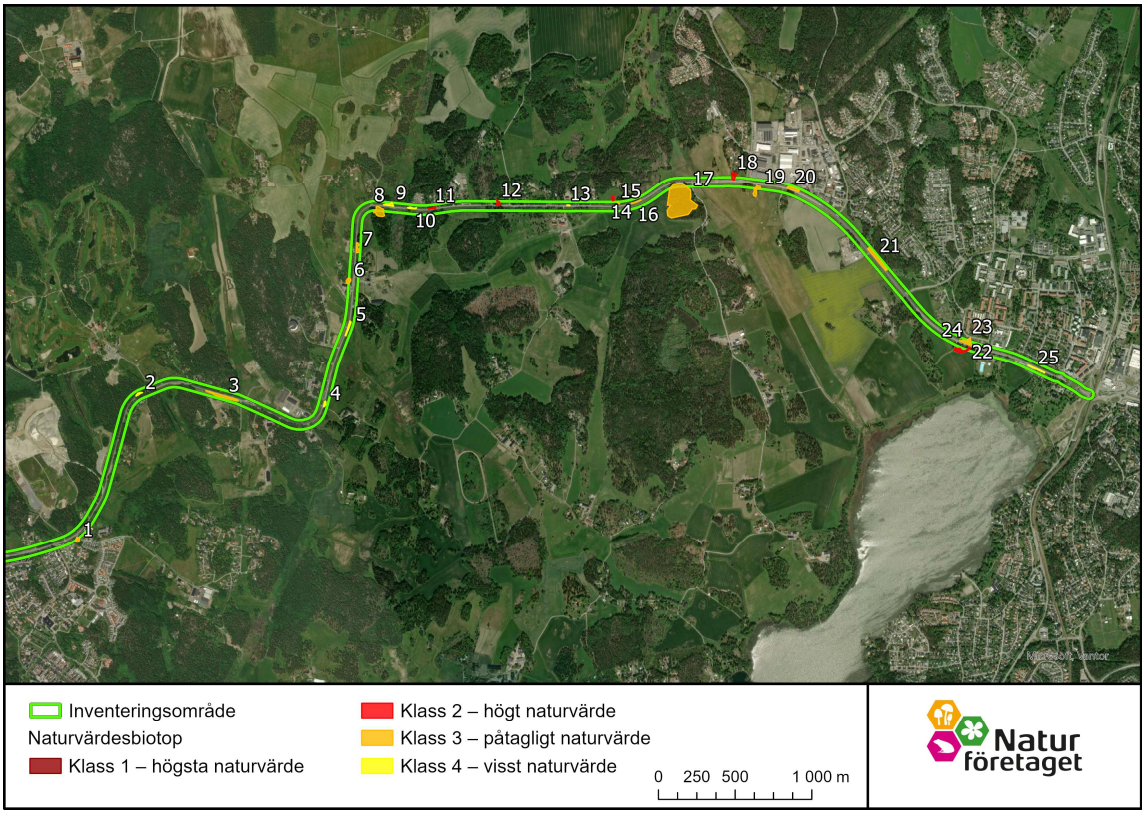
Figur 21. Kartbild över inventeringsområdet och tidigare kända naturvärden.

4.4.1. Naturvärdesinventering

Området inventerades av Naturföretaget mellan den 19 maj och 4 juni 2025. Inventeringen utfördes enligt svensk standard för Naturvärdesinventering (NVI) – Kartläggning och värdering av biologisk mångfald (SS 199000:2023). Inventeringen utfördes på fältnivå med detaljeringsgrad detalj – naturvärdesklass 1 till 4, med tillägg av fördjupad inventering i form av biologiskt kulturarv, detaljerad redovisning av artförekomst, naturvärdesträd och generellt skyddade biotopskyddsområden. Inventeringen gjordes längs hela väg 268, med en bredd på 30 m på vardera sida om vägen. Naturvärdesbiotoper som fortsätter utanför inventeringsområdet följdes i fält upp till 50 m från vägen och avgränsades utifrån befintlig miljöinformation och flygfoton upp till 200 m utanför inventeringsområdets gränser.

Inom inventeringsområdet har totalt 25 naturvärdesbiotoper avgränsats, se *figur 22*. Naturvärdesklasserna för biotoperna varierar från visst naturvärde (klass 4) till högt naturvärde (klass 2):

Klass 1 – högsta naturvärde:	0 objekt
Klass 2 – högt naturvärde:	5 objekt (ca 0,41 ha)
Klass 3 – påtagligt naturvärde:	13 objekt (ca 4,35 ha)
Klass 4 – visst naturvärde:	7 objekt (ca 0,27 ha)



Figur 22. Kartbild över inventeringsområdet med avgränsade och numrerade naturvärdesbiotoper, 2–13, färglagda efter bedömt naturvärde enligt klassningen i SIS-standarden. Övriga ytor inom inventeringsgränserna som ej färglagts har lågt eller inget naturvärde.

Områdets högre naturvärden (klass 2- och klass 3-objekt) är främst torra gräsmarker och restbiotoper på kulturmark. Samtliga har en hävdgynnad flora som har krav på sin livsmiljö. En biotop sticker dock ut, nr 17, som är en barrskog. En del av biotopen är av Skogsstyrelsen utpekad som nyckelbiotop och det finns tidigare artfynd från 2024 av knärot i skogen, vilket tyder på skoglig kontinuitet.

Hela inventeringsområdet har en viss antropogen påverkan då det länge varit ett brukat jordbrukslandskap med stor befolkning. Större delarna av inventeringsområdet har en negativ påverkan i form av jordbruksmark med monokulturer eller näringsläckage från dessa åkermarker. De flesta naturvärdesbiotoper som avgränsats har dock en aktiv hävd eller en rest av hävdgynnade arter som tyder på en positiv antropogen påverkan. Trafikverkets befintliga slåtter av vägrenarna i inventeringsområdet gynnar artdiversiteten i många av biotoperna, särskilt de södervända ytterslänterna med hög solbelysning.

4.4.2. Naturvårdsarter

Inom inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen finns tre fridlysta arter som omfattas av förbudsregler i artskyddsförordningen (2007:845). Fynden rör backsippa (8 §), gullviva (9 §) och liljekonvalj (9 §). Det finns sju rödlistade arter, ask, backsippa, ljus solvända, luddvicker, skogsalm, vanlig backsmörblomma och vårstarr. Det finns även fynd av sex invasiva främmande arter som omfattas av EU:s förordning (1143/2014) eller ingår i förslaget till Sveriges nationella förteckning, blomsterlupin, jättebalsamin, jätteloka, kanadensiskt gullris, parkslide och vresros. Det finns inga registrerade fynd från inventeringsområdet men förekomst av lämpliga livsmiljöer och inventeringar i närområdet tyder på att det finns fladdermöss inom projektområdet. Samtliga fladdermusarter är fridlysta enligt 4a § i artskyddsförordningen.

4.4.3. Generellt skyddade biotopskyddsområden

Det generella biotopskyddet är ett lagligt skydd av vissa typer av småbiotoper som främst förekommer i jordbrukslandskapet (7 kap 11 § MB och bilaga 1 förordningen om områdesskydd). Inom området finns 21 objekt som omfattas av generellt biotopskydd: elva diken, ett odlingsröse och nio åkerholmar.

4.4.4. Naturvärdesträd och särskilt skyddsvärda träd

Inom området har totalt tio naturvärdesträd påträffats, varav två även uppnår kriterierna för särskilt skyddsvärda träd (Naturvårdsverket, 2021).

4.4.5. Biologiskt kulturarv

Biologiskt kulturarv är natur som berättar om tidigare markanvändning och kultur i landskapet. Stora delar av utredningsområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, Skålhamravägen [AB 71]. Centralt i riksintressets motiv och uttryck är odlingsbygden med betesmarker som har lång historisk kontinuitet. De hävdarter som har sitt ursprung i betesmarker utgör därav ett biologiskt kulturarv genom att artsamhällena återspeglar den långa kontinuiteten och de äldre odlingsformernas artrikedom. Torpväxterna som återfinns i torpmiljöer i riksintresset berättar om bebyggelsemönstret i det agrara samhället.

En inventering av biologiskt kulturarv har genomförts i syfte att kartlägga och sätta fokus på den växtlighet som kan berätta en historia och kopplas till hur människor genom tiderna har påverkat och skött markerna. Ytor har pekats ut där det finns förutsättningar att både bevara men också förstärka de biologiska värdena som kan kopplas till omgivningens kulturhistoria.

Ambitionen är att projektet genom detta arbete ska kunna bevara, förstärka och synliggöra de arter och naturmiljöer som berättar en historia. Detta är i sin tur tänkt att bidra till att bevara och stärka den biologisk mångfalden. Förhoppningen är att detta sammantaget kan minska det negativa avtryck som en ny GC väg orsakar genom att skapa förutsättningar för att riksintressets värden återspeglas i själva anläggningen.

Inom inventeringsområdet har sju områden med tydliga biologiskt kulturhistoriska spår kunnat avgränsas. Dessa områden överlappar med områden som avgränsats som naturvärdesbiotoper och majoriteten av ytorna utgörs av miljöer med hävdgynnade arter. Även torpväxter har kartlagts under inventeringen men förekommer mer sporadiskt längs inventeringsområdet. Vissa av dessa arter sprids av människor då de utgör trädgårdsväxter men många arter som kummin och sydvårbrodd är helt förvildade och integrerade i den svenska floran.

De hävdgynnade artsamhällena är mer framträdande inom inventeringsområdet. Samtidigt är de också mer känsliga för förändring på grund av att de kraftigt har minskat i det kringliggande jordbrukslandskapet. Därav bedöms de utgöra det främsta biologiska kulturarvet längs vägen.

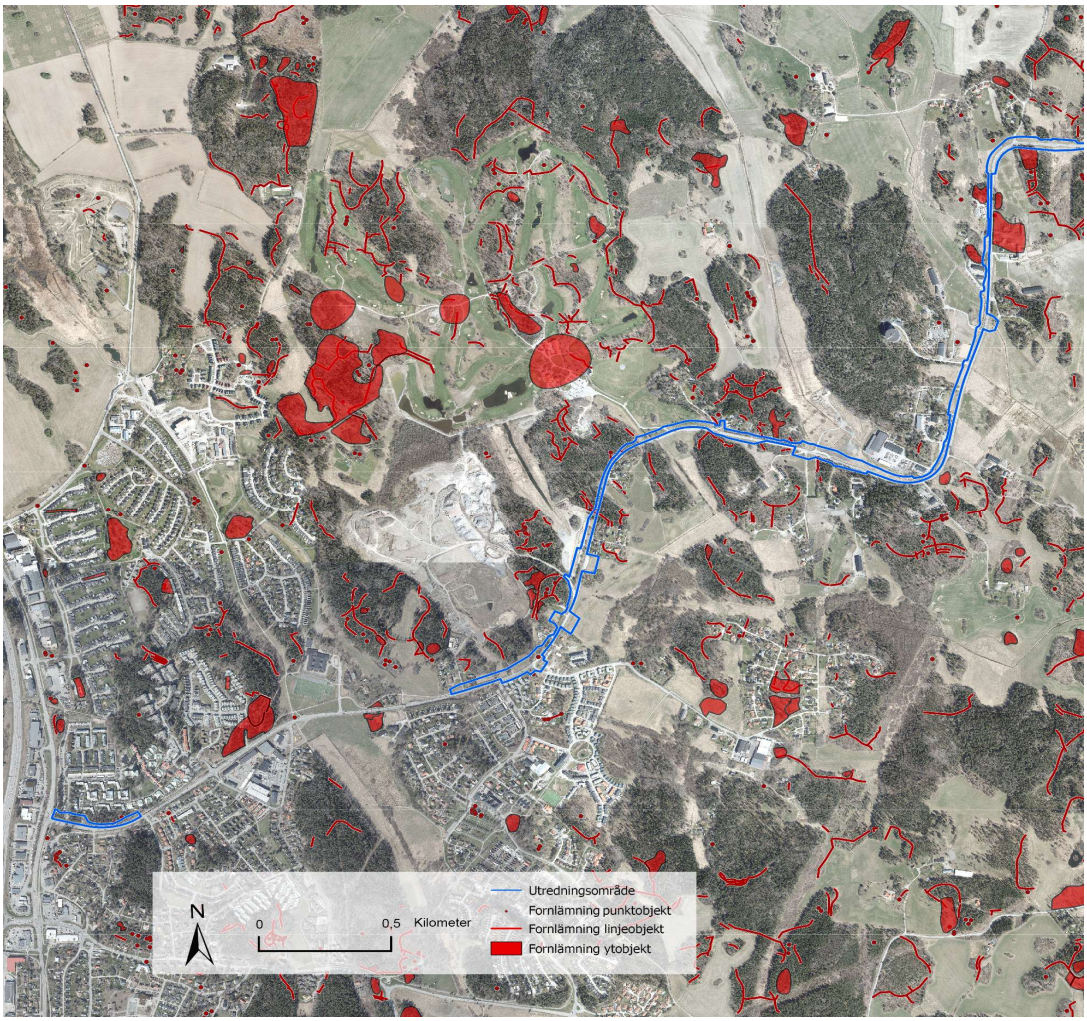
4.5. Kulturmiljö

Stora delar av utredningsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården. I dessa delar präglas landskapet av odlingsmark som avbryts av skogsklädda moränhöjder. Här har landskapet en hög känslighet för förändringar som påverkar möjligheten att avläsa landskapets historiska utveckling. Utanför riksintresset präglas landskapet av tätortsutvecklingen i Upplands Väsby och Vallentuna under 1900- och 2000-talet. Även industriområden och Väsby golfbana vittnar om det tätortsnära läget. Tätortslandskapet är mindre känsligt för förändring.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

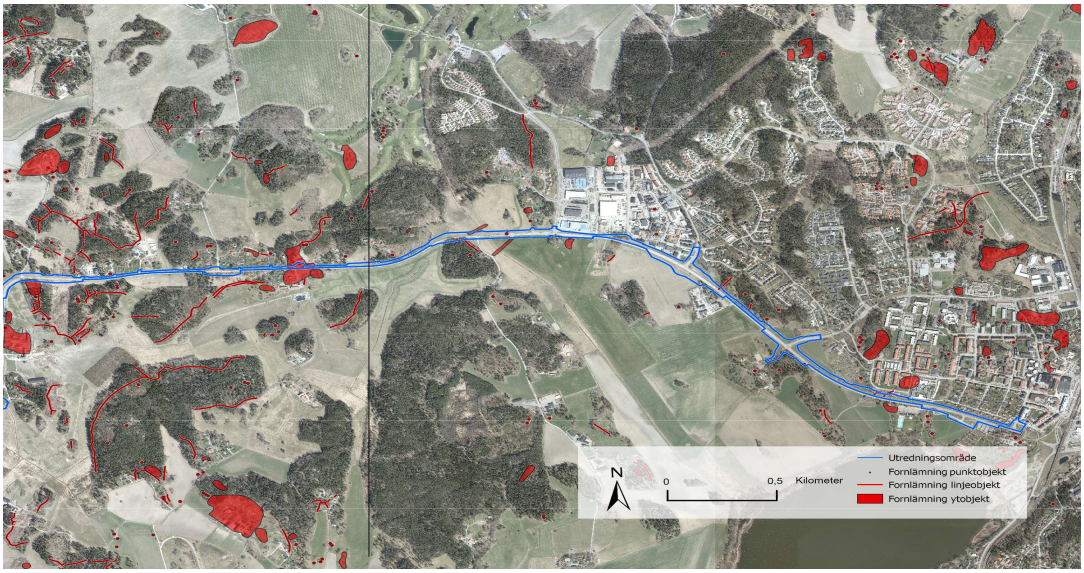
Landskapet i området har tydligt läsbara spår efter äldre tiders markanvändning, kommunikationssystem och bebyggelsebild. Områdets historiska utveckling kan följas genom fornlämningar i form av stensträngar och gravfält, genom bebyggelsens lokalisering, det småskaliga vägsystemet och det öppna odlingslandskapet, se *figur 23* samt *24*.

Utredningsområdet låg länge under vatten och uppvisar endast enstaka spår från bronsåldern. Under järnåldern växte landmassan och landskapet blev alltmer befolkat. Området kring Upplands Väsby och Vallentuna ingår i ett kärnområde för stensträngar, den äldre järnålderns hägnadssystem. Dessa lämningar berättar om hur jordbruket och markanvändningen var organiserat under den tidiga järnåldern. Stensträngarna hänger samman i system som kan sträcka sig över större landskapsutsnitt. Från senare delen av järnåldern finns fornlämningar i form av gravfält i närheten av de historiska byarna och ensamliggande gravar i form av stensättningar. I området vittnar kommunikationssystemet om järnålderns färdleder, med äldre småskaliga och slingrande vägsträckningar och runstenar placerade i tidigare vägmöten. Väg 268 är en del av det äldre vägsystemet, men har delvis rätats och breddats under 1900-talet och är känslig för förändringar som ytterligare påverkar vägens dragning och bredd.

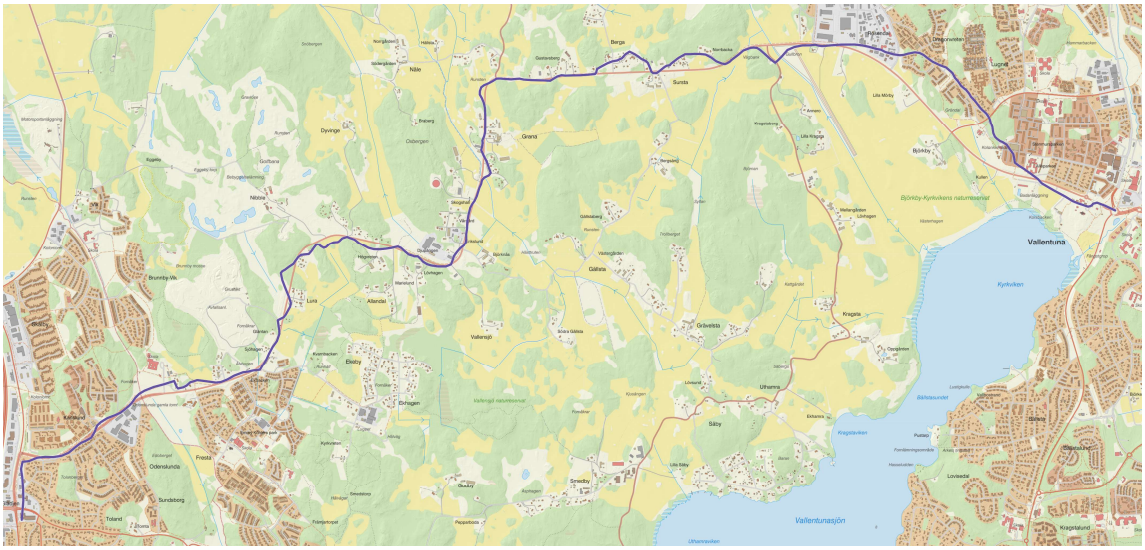


Figur 23. Fornlämningsbilden i den västra delen av området. Underlag hämtat från Lantmäteriet (2025) samt Riksantikvarieämbetet (2025).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 24. Fornlämningsbilden i den östra delen av området. Underlag hämtat från Lantmäteriet (2025) samt Riksantikvarieämbetet (2025).

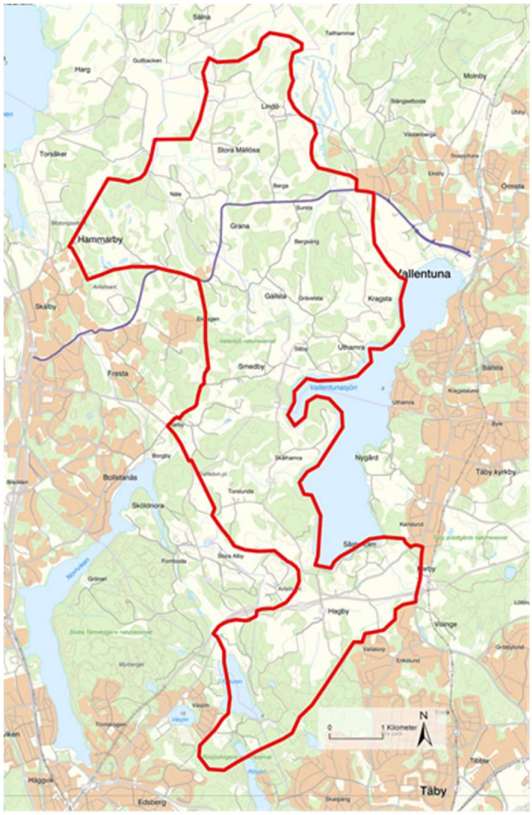


Figur 25. Vägen har rätats och byggts om vid flera tillfällen, och även om den följer samma stråk som den äldre landsvägen genom området har den delvis en mer modern karaktär än många andra vägar i området som behållit sin småskalighet och sin ålderdomliga slingrighet. Den blå linjen visar vägens linjeföring vid 1900-talets början. Källa: Lantmäteriet.

4.5.1. Riksintresse för kulturmiljövården

Stora delar av området ligger inom riksintresse för kulturmiljön Skålhamravägen [AB 71], se *figur 26*. Riksintresset Skålhamravägen är ett stort riksintresse som berör fyra kommuner: Vallentuna, Upplands Väsby, Täby och Sollentuna. Den vägsträckning som nämns i riksintressets motivering är Skålhamravägen som löper mellan Väsbyvägen (väg 268) i Vallentuna och Norrortsleden (väg 265) i Täby. Skålhamravägen är en småskalig väg med en ålderdomligt slingrande sträckning som löper igenom ett landskap tydligt präglat av den historiska markanvändningen. Vägsträckningen binder samman bygder med rika lämningar efter både förhistoriskt och historiskt landskapsutnyttjande.

Förutom Skålhamravägens sträckning omfattar riksintresset de bygder som vägen binder samman. I uttrycken för riksintresset nämns, förutom Skålhamravägen, de andra äldre vägarna med ålderdomlig småskalig karaktär och slingrande sträckningar. Vilka vägar som avses är inte tydligt, men flera vägar i området har liknande karaktär, till exempel Gällstavägen och Mellösavägen. De småskaliga, slingrande vägarna avspeglar ett äldre odlingslandskap där vägarna band samman gårdar och byar, och har ofta rötter i förhistoriens rörelsemönster.



Riksintressebeskrivning Skålhamravägen [AB 71]

Motivering:
Vägsträckning med förhistoriskt ursprung som knyter ihop en rik och komplex odlingsbygd med omfattande förhistoriska inhägnadssystem, tätbefolkad redan under järnåldern med runristningsmiljöer som förstärker intrycket av tidig betydelsefull trakt. *(Fornlämningsmiljö, kommunikationsmiljö; vägmiljö, odlingslandskap; centralbygd).*

Uttryck för riksintresset:
Skålhamravägen och de andra äldre vägarna med ålderdomlig småskalig karaktär och slingrande sträckningar. Det öppna odlingslandskapet där större delen den nuvarande bebyggelsen markerar förhistoriska gårdslägen. Områdets många runristningar däribland de samlade runristningsmiljöerna vid Broby, Fällbro, samt vid Gullbron som markerar vad- och broställen. Ortnamnen Broby och Fällbro som antyder de förhistoriska broställenas betydelse. Järnåldersgravfälten i hela området, på flera platser i anslutning till de förhistoriska gårdslägena samt till runstenarna. Det omfattande hägnadssystemet i form av långa sammanhållande stensträngar längs med den förhistoriska utmarkens gränser mot inägorna. I flera fall stämmer de överens med dagens gränser mellan den öppna marken och skogsbygden. (Miljön berör även Sigtuna, Sollentuna, Täby, och Vallentuna kommuner).

Figur 26. Riksintresse för kulturmiljövården Skålhamravägen [AB71] (Riksantikvarieämbetet, 2025). Den blå linjen markerar väg 268.

Centralt i riksintressets motiv och uttryck är odlingsbygden, med det öppna odlingslandskapet och stor förekomst av fornlämningar från järnåldern som visar på att bygden var tätbefolkad redan då. I riksintressets uttryck nämns även att större delen av bebyggelsen markerar förhistoriska gårdslägen, något som förstärks av intilliggande gravfält. Områdets runstenar markerar tidigare broställen och berättar om viktiga färdleder under den senare delen av järnåldern, se *figur 27* för runsten vid Gullbron som markerar ungefärlig plats för historiskt broläge.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 27. Runsten U236 vid Gullbron.

4.5.2. Värdebärande karaktärsdrag

Värdebärande karaktärsdrag är de fysiskt avläsbara uttrycken som återspeglar samhällets utveckling och de historiska processerna. Samband och strukturer som är väsentliga för att avläsa och uppleva miljöns historia och utveckling lyfts fram. Här redovisas värdebärande karaktärsdrag att förhålla sig till längs hela sträckan.

- Det omväxlande landskapet längs vägen med låglänta odlingsmarker som avbryts av skogsklädda moränholmar.
- Vägens linjeföring ofta i gränsen mellan odlingsmarken och skogen, se *figur 28*.
- Den uppodlade marken med lång brukningskontinuitet.
- Bebyggelsebilden med de historiska byarna placerade på åkerholmar centralt i odlingsmarken eller intill dalgångskanten.
- Enstaka ensamliggande gårdar, speglar bebyggelsens omflyttning vid laga skiftet.
- Vägens sträckning som till stora delar följer den tidigare landsvägen med kontinuitet åtminstone från medeltid.
- Kvarvarande torp och torpplatser, ofta i vägnära lägen i gränsen mot utmarken som berättar om byarnas och landskapets organisation, se *figur 29*.
- Områdets många stensträngar som speglar den äldre järnålderns jordbruksorganisation.
- Järnålderns gravfält i anslutning till dagens byar och gårdar som berättar om bebyggelsens kontinuitet.
- Övriga fornlämningar.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 28. Vägen följer landskapets topografiska förutsättningar och löper i gränsen mellan odlingsmark och skogsmark.



Figur 29. I anslutning till de äldre bymiljöerna löper vägen i nära anslutning till bebyggelsen. Här Grana by.

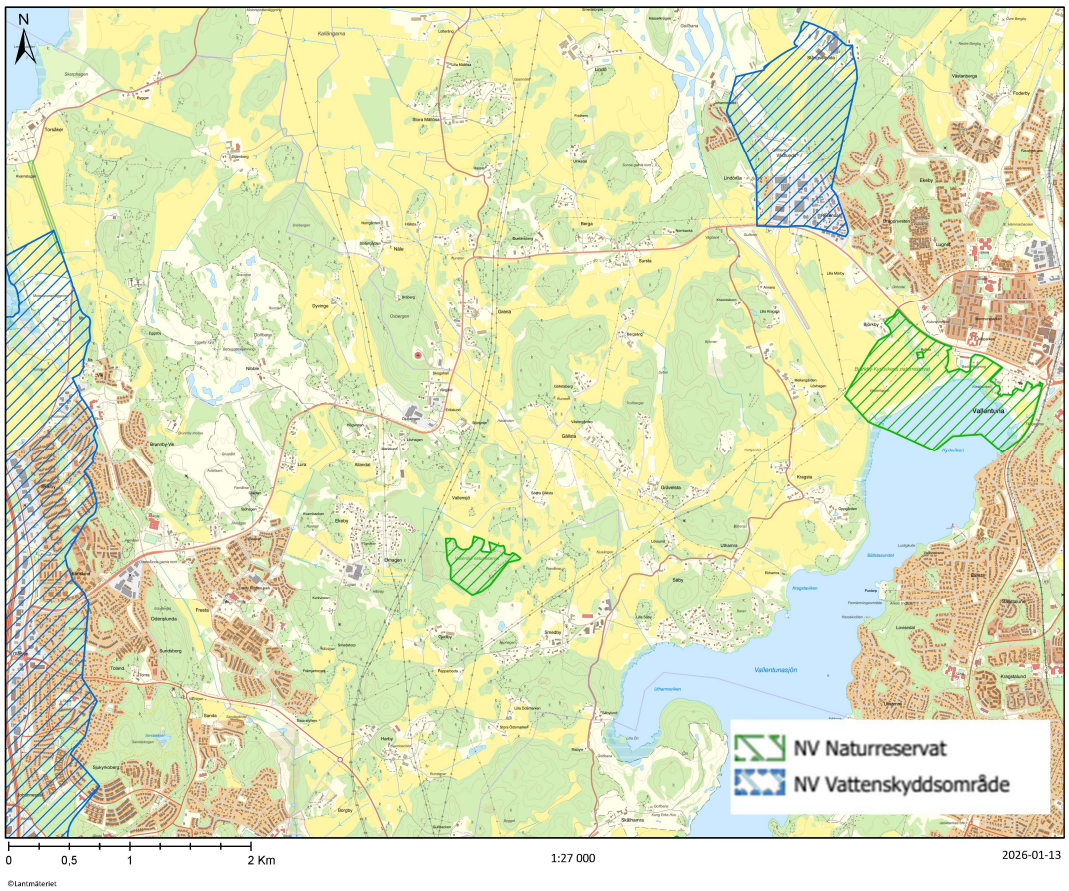
4.6. Naturresurser

Längs den aktuella sträckan förekommer relativt småskalig jordbruks- och skogsmark. Jordbruksmarken omfattar både åkermark och betesmark som är ett natur- och kulturarv samt en naturresurs som är viktig för livsmedelsproduktion. Jordbruksmarken inom utredningsområdet består av en blandning av odlings- och betesmarker och slåtteräng.

Även skogsmarken är småskalig och bidrar med biologisk mångfald, rekreationsmöjligheter och ekosystemtjänster så som att rena luft och vatten samt reglera klimatet (kolsänka).

Grundvattnet är en värdefull resurs för dricksvattenförsörjningen. Grundvatten finns i både jord och berg, men de stora magasinen är huvudsakligen knutna till sedimentära avlagringar av sand och grus som avsattes vid inlandsisens avsmältning. Det finns inga grundvattenmagasin inom utredningsområdet. Dock finns två grundvattenmagasin inom närområdet. Den västra delen av utredningsområdet ligger inom tillrinningsområdet för grundvattenmagasinet Stockholmsåsen Upplands-Väsby. Vid Rosenlunds industriområde finns ytterligare ett grundvattenmagasin Västlunda. Båda grundvattenmagasinen utgör vattenskyddsområden och är skyddade enligt miljöbalken. Projektets utredningsområde ligger inom dessa två vattenskyddsområden men utanför själva grundvattenförekomsten, se *figur 30*.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 30. Kartan visar vattenskyddsområden markerade med blått samt naturreservat markerade med grönt (Länsstyrelserna, 2025a).

4.7. Rekreation och friluftsliv

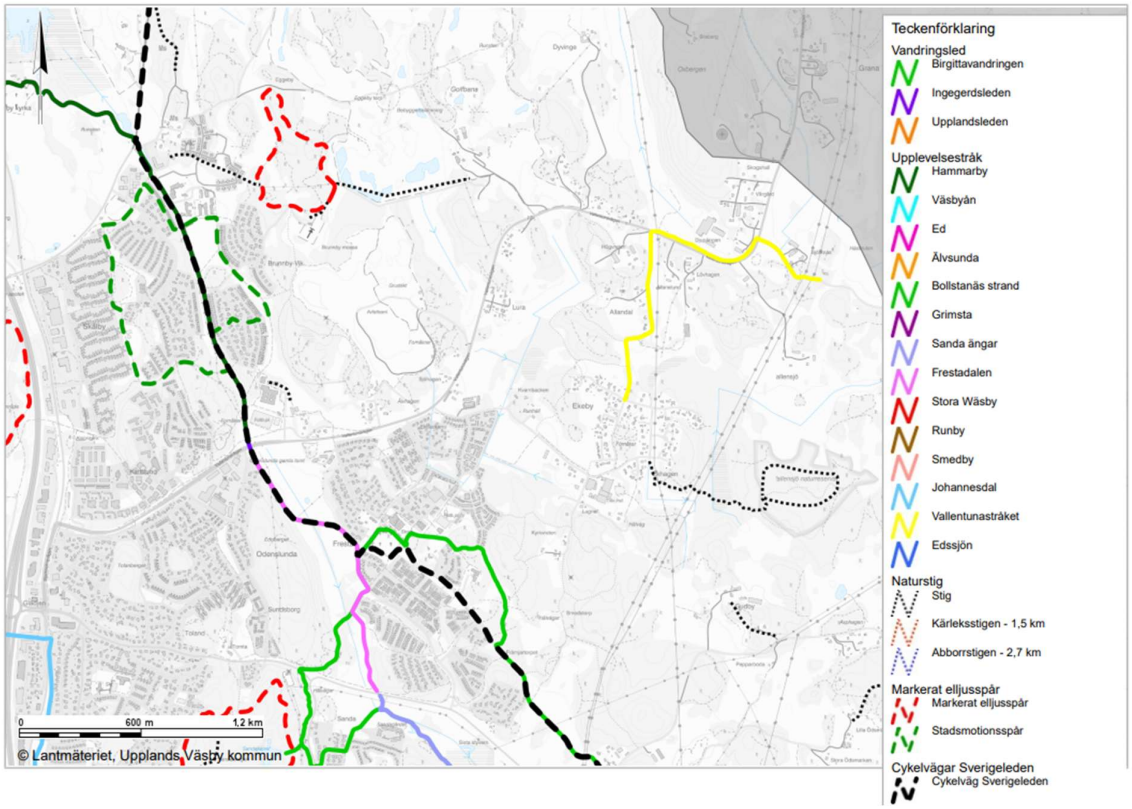
Inom Upplands Väsby finns flera vandringsleder och strövområden, se *figur 31*. Bland annat finns ett system av Upplevelsestråk som sträcker sig utmed de gamla vattenlederna mellan Saltsjön och Mälaren, som användes för transporter redan på vikingatiden. Upplevelsestråken omfattar totalt ca 40 km och är uppdelade i flera etapper. Etapperna Hammarby och Frestadalen går i nord-sydlig riktning och korsar väg 268 vid den planskilda passagen i Fresta. Strax norr om väg 268 ligger ett elljusspår, Brunnby-Vik slingan som knyter an till Hammarby upplevelsestråk. Dessa upplevelsestråk sammanfaller också med cykelväg för Sverigeleden.

Hälsans stig, längd 8 km, korsar väg 268 i två punkter. Den ena vid planskild passage i korsningen med Tolanvägen och den andra vid planskild passage vid Hästhagsvägen.

Det finns två pilgrimsleder – Birgittavandringen och Ingegerdsleden. Ingegerdsleden är en elva mil lång pilgrimsled från Storkyrkan i Stockholm till Uppsala domkyrka. Den sträcka av leden som går genom Upplands Väsby passerar flera kyrkor, historiska platser och andra sevärdheter. Ingegerdsleden korsar väg 268 via den planskilda passagen vid Hästhagsvägen för att nå Fresta kyrka och Birgittalunden. Här knyter den även an till Birgittavandringen, den andra pilgrimsvandringen, som är nio km lång. Birgittavandringen ansluter till även till Vallentuna och deras pilgrimscentrum och därifrån är det möjligt att till fots ta sig vidare till Finsta som också varit en viktig plats i Birgittas

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

släkt. Birgittavandringen kom till efter att man år 2012 uppmärksammade att Heliga Birgitta troligen föddes och växte upp på Sköldnora gård i Fresta församling år 1303.



Figur 31. Karta över rekreation och friluftsliv inom Upplands Väsby (Upplands Väsby, 2025).

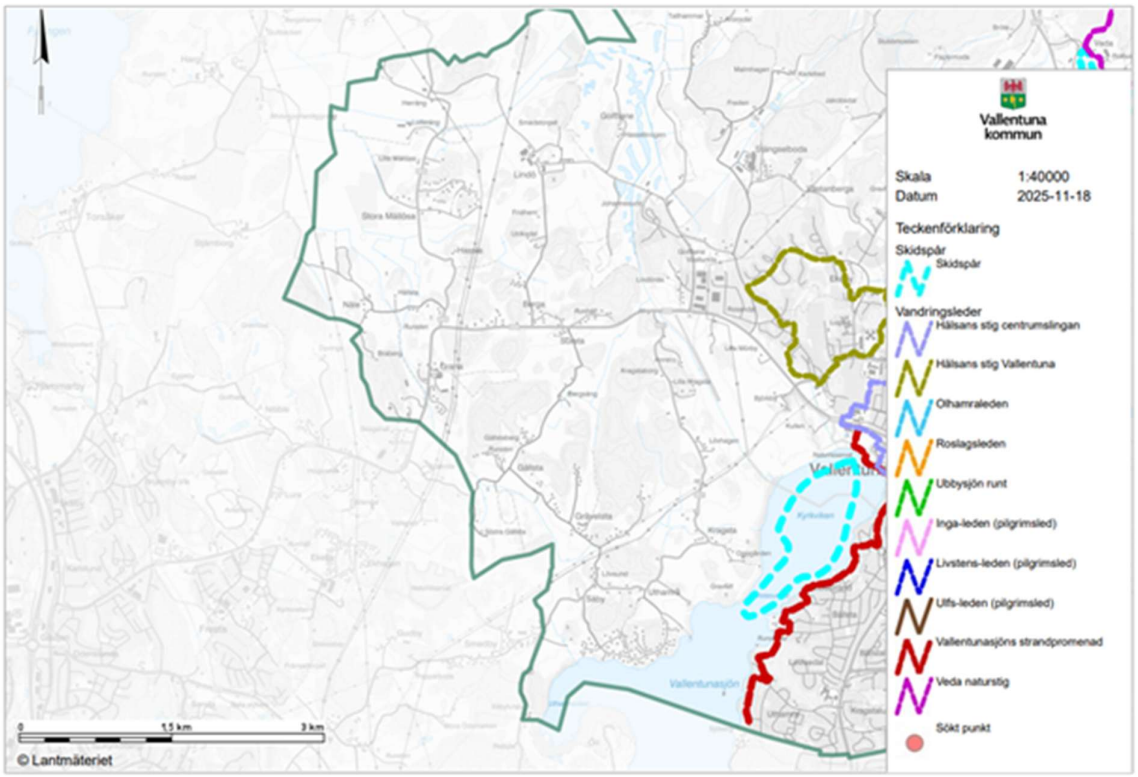
Inom Vallentuna finns två Hälsans stig i anslutning till väg 268, Vallentuna och Centrumslingan, se *figur 32*. Den första är ca 5 km och ligger norr om väg 268 vid Ekeby och den andra ca 3 km som passerar Kvarnbadets tillgänglighetsanpassade utegym.

Vid Kvarnbadet startar Vallentuna strandpromenad som är en promenadslinga som går längst östra stranden av Vallentunasjön. Om vintern brukar det också anläggas skidspår på Vallentunasjön. Vallentunasjön utgör riksintresse för friluftslivet.

Björkby-Kyrkviken är ett naturreservat intill Vallentunasjön som är ett välbesökt friluftsområde.

I anslutning till utredningsområdet finns också Lindö golfklubb, kommunala badet Kvarnbadet med utomhusbassänger samt utegym, fotbollsplaner och idrottsplatser.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 32. Karta över rekreation och friluftsliv inom Vallentuna (Vallentuna kommun, 2025).

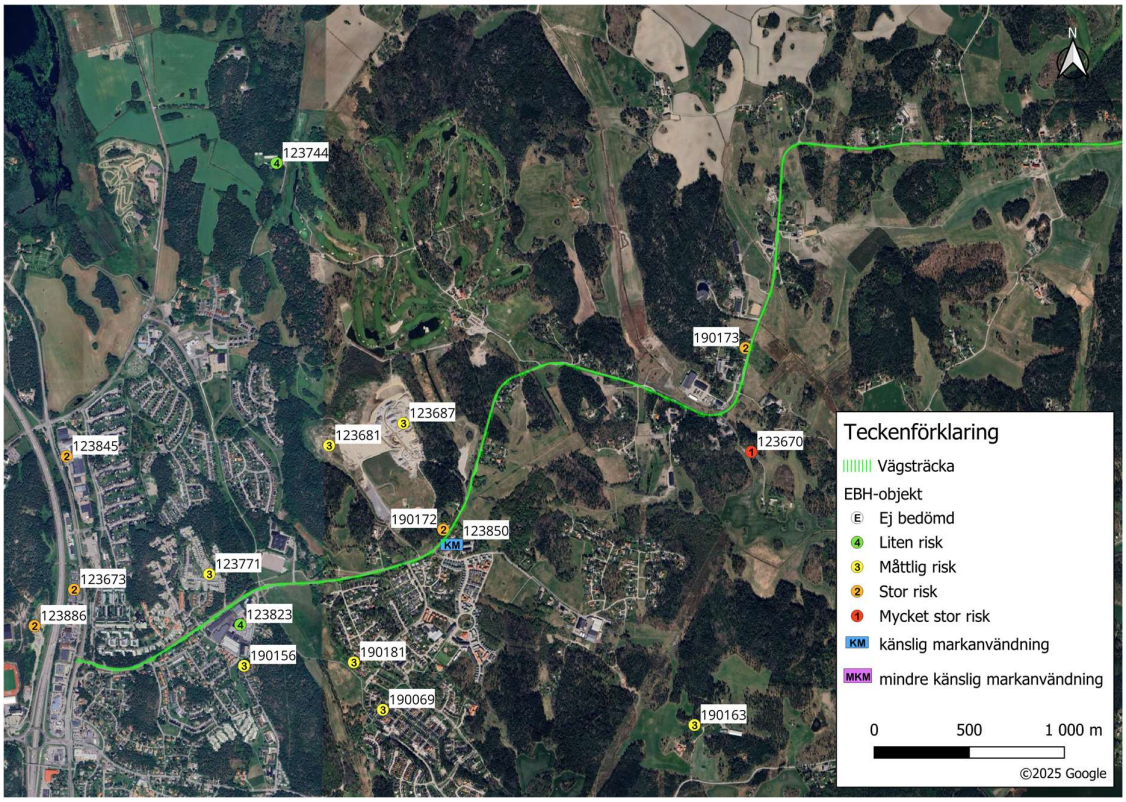
4.8. Förorenade områden

Utmed väg 268 finns ett antal potentiellt förorenade området, EBH-objekt, se *figur 33* respektive 32 (Länsstyrelserna, 2025b). EBH-objekten medför en viss risk för förekomst av förorenad mark och förorenat vatten lokalt längs väg 268. Genomsläppligheten i marken längs väg 268 varierar mellan låg och medelhög, vilket medför varierande spridningsförutsättningar för eventuella föroreningar (SGU, 2025). Identifierade potentiellt förorenade verksamheter redovisas i tabell 4 nedan, tillsammans med branschspecifika föroreningar.

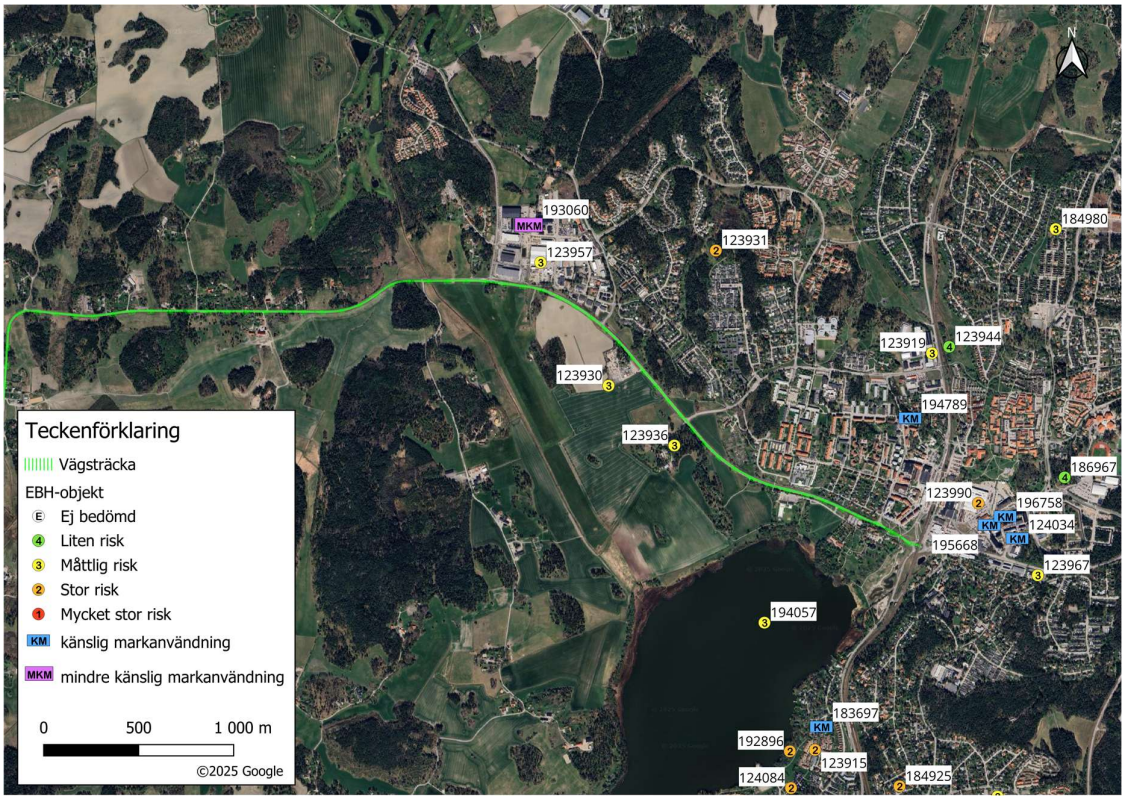
Väg 268 är en vältrafikerad väg med både vägdiken och vattenavledande våtmarker kopplade till jordbruksverksamheter. Vägdagvatten och jordmassor i vägdiken kan innehålla en rad olika föroreningar, där de mest betydande är bland annat metaller, suspenderat material, kväve- och fosforföreningar, salter samt petroleumprodukter. Dessa ämnen härrör främst från avgaser, bränslen och oljor, men också från slitage på vägbanan och fordonsdelar såsom bromsar, däck, kaross och chassi. Under vintermånaderna tillkommer ofta även natrium och klorid från halkbekämpningsmedel. För både jordmassor i vägdiken och vägdagvatten gäller generellt att högre trafikbelastning resulterar i högre halter av flertalet föroreningar. Förorenade vägdikesmassor kan därmed förväntas påträffas.

Tabell 4. EBH-verksamheter med deras branschspecifika föroreningar (Länsstyrelserna, 2025b; Naturvårdsverket, 2024).

ID	Primär bransch	Branschspecifika föroreningar
123812	Grafisk industri	PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb)
123824	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
123821	Plywood-Spånskivetillverkning	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), Aromatiska kolväten (Bensen, Xylen, Toluen)
123859	Plantskola	Pesticider både klorerade och ej klorerade (Organiska pesticider), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb)
123852	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
123850	Plantskola	Pesticider både klorerade och ej klorerade (Organiska pesticider), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb)
190172	Plantskola	Pesticider både klorerade och ej klorerade (Organiska pesticider), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb)
123895	Övrigt BKL 3	-
123814	Grafisk industri	PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb)
123733	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
190173	Plantskola	Pesticider både klorerade och ej klorerade (Organiska pesticider), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb)
123904	Träimpregnering	Arsenik (As), Dioxin
123957	Avfallsdeponi – icke-farligt, farligt avfall	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), Bly (Pb), Högfluorerade ämnen (PFAS)
123924	Flygplats	Högfluorerade ämnen (PFAS)
124007	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
124072	Tillverkning av plast – polyuretan	Klorerade alifater (Tri- och Tetrakloreten, Dikloretan), Bly (Pb)
123976	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
123936	Avfallsdeponi – icke-farligt, farligt avfall	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), Bly (Pb), Högfluorerade ämnen (PFAS)
190046	Betning av säd	Kvicksilver (Hg), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
195464	Övrigt BKL 3	-
123902	Färgindustri	PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), Bly (Pb)
179934	Övrigt BKL 3	-



Figur 33. EBH-verksamheter längs vägsträckans västra del. Underlag hämtat från Länsstyrelserna (2025b).



Figur 34. EBH-verksamheter längs vägsträckans östra del. Underlag hämtat från Länsstyrelserna (2025b).

4.9. Byggnadstekniska förutsättningar

4.9.1. Geotekniska förutsättningar

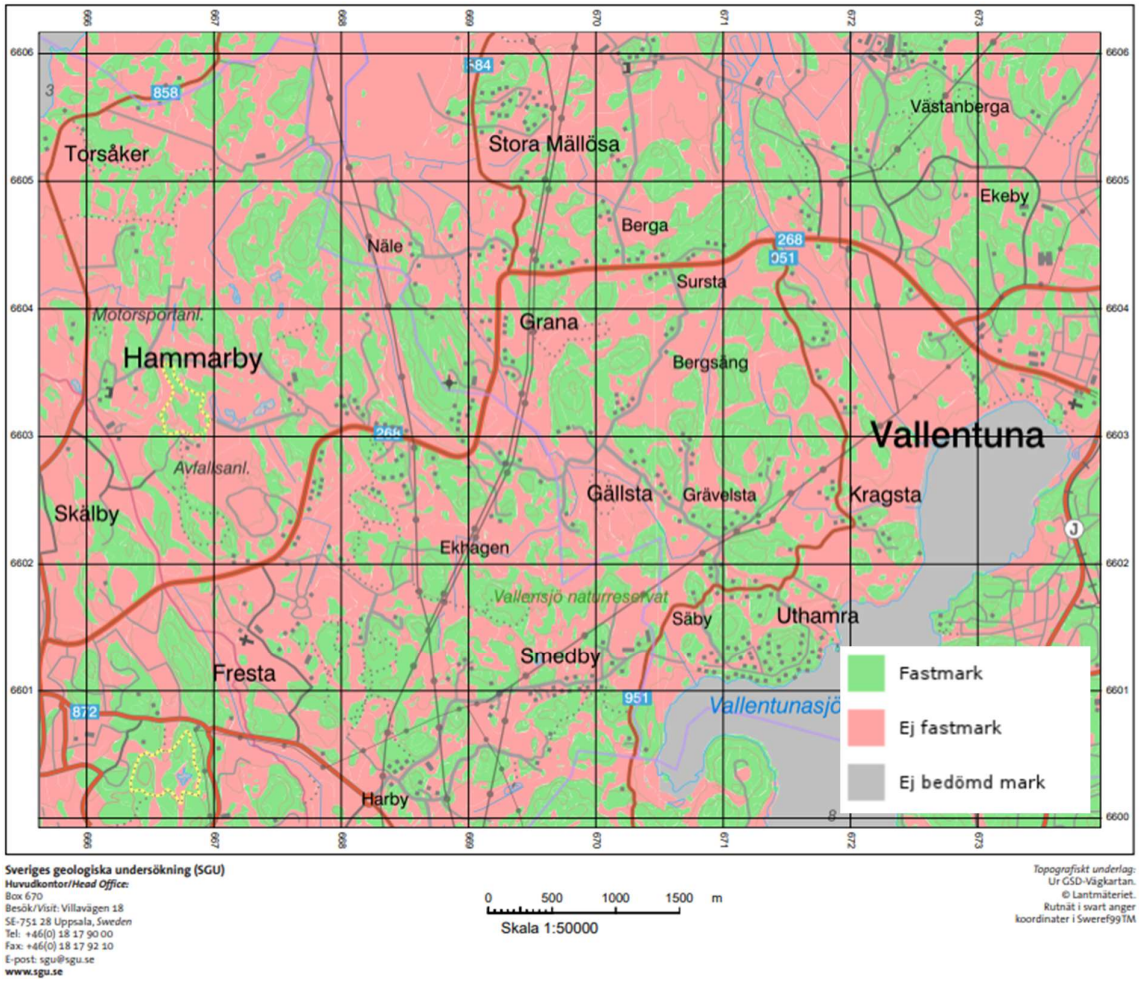
Landskapet längs den norra sidan av väg 268 sträcker sig genom ett område där markens bärighet och jorddjup varierar tydligt mellan olika delsträckor. I den västra delen, närmare Upplands Väsby, domineras undergrunden av fastare friktionsjordar och bergnära partier som generellt ger goda förutsättningar ur geoteknisk synvinkel. I dessa områden kan höjdsättningen i stor utsträckning anpassas till befintlig terräng utan behov av omfattande förstärkningsåtgärder. Se *figur 35* för fastmarkskarta samt *figur 36* för jordartskarta.

Österut övergår landskapet successivt till mer varierade markförhållanden där morän och lokalt berg i dagen förekommer i höjdpartierna, medan låglänta områden domineras av mjukare jordarter såsom lera och silt. Dessa finkorniga jordar är mer känsliga för deformation och sättningar, vilket innebär att markens egenskaper behöver klarläggas inför fortsatt projektering.

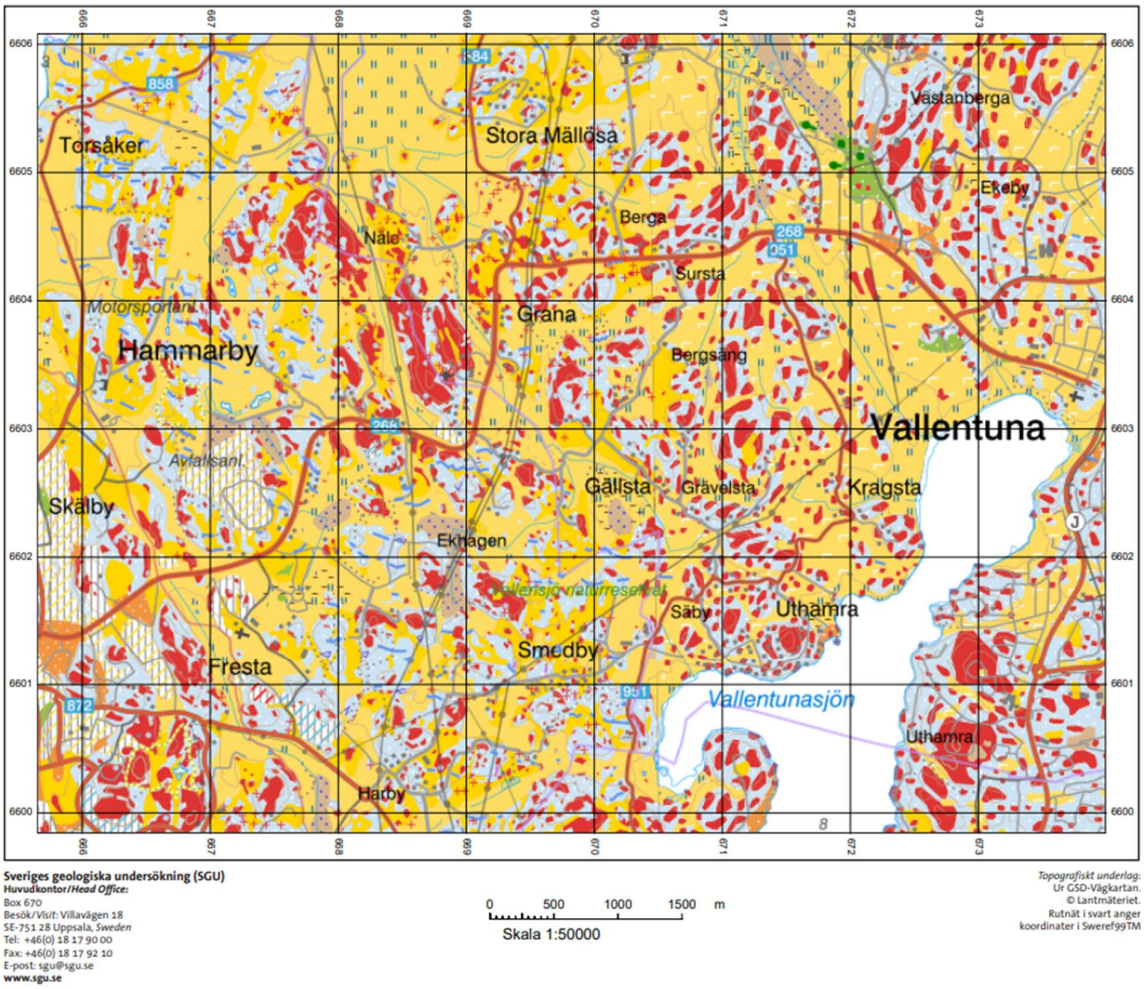
Vid de platser där planskilda passager under väg 268 planeras sammanfaller dessa med områden där lös lera förekommer. Även vid planerade busshållplatser är markförhållandena delvis osäkra. Dessa avsnitt utgör geotekniskt känsliga partier där stabilitet och långsiktiga rörelser behöver beaktas särskilt.

Mot Vallentuna präglas sträckan av öppet jordbrukslandskap med varierande djup till berg och skiftande förekomst av finkorniga jordlager. Sammantaget bedöms de geotekniska förutsättningarna längs sträckan som överlag goda, men med behov av riktade geotekniska kompletteringar i vissa delsträckor för att minska osäkerheter inför fortsatt planering och projektering.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 35. Vägsträckningen som lager på SGU geologiska fastmarkskarta redovisar fastmark i grönt och lösmark i rosa (SGU, 2025).



Figur 36. Vägsträckningen som lager på SGU geologiska jordartskartor som redovisar jordarter kring befintlig sträckning (SGU, 2025).

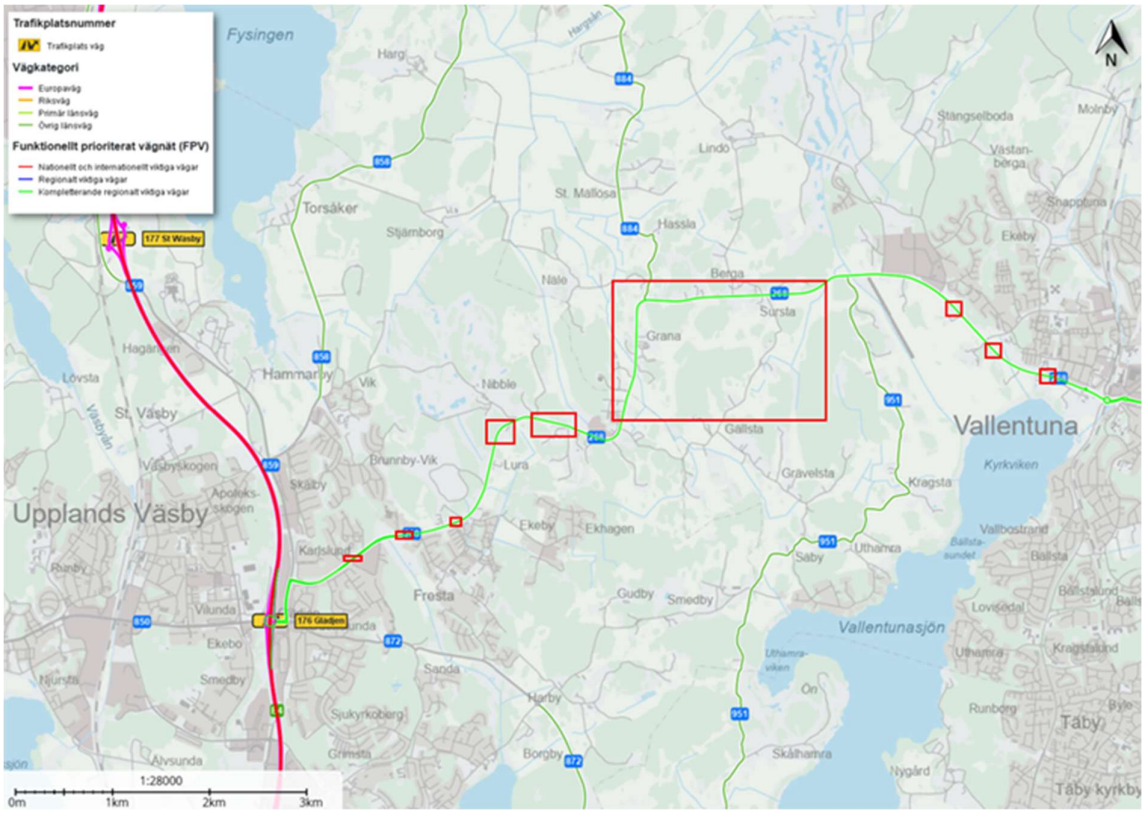
4.9.2. Bergtekniska förutsättningar

Berggrunden inom utredningsområdet domineras av granitiska bergarter med inslag av tonalit och granodiorit. Generellt bedöms området ha geotekniskt gynnsamma förutsättningar för vägbyggnation med en stabil bergmassa och begränsad förekomst av större svaghetszoner. Regionala sprickriktningar löper huvudsakligen i nordväst–sydostlig riktning, vilket innebär att lokala slänter som skär dessa strukturer kan vara mer känsliga för vittring, frostsprängning och blockrörelser.

Landskapet präglas dels av lerjordar, dels av återkommande partier med morän/berg med tunt jordtäcke och exponerad berggrund, särskilt i anslutning till befintliga slänter. Längs sträckan finns sju registrerade bergsslänter i Trafikverkets system BaTMan. Viss ytvittring och mindre blockrörelser förekommer, främst kring Kragsta och Johannesudd.

Som en del av den övergripande bergtekniska analysen har den föreslagna GC-dragningen jämförts mot SGU:s jorddjupsmodell för att identifiera avsnitt där bergnivån ligger nära markytan. Jämförelsen visar flera sammanhängande områden med jorddjup mellan 3 och 0 m längs sträckningen. Se *figur 37* nedan för markering av områden där jorddjupet är i intervallet mellan 3 och 0 m.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 37. Karta med vägsträckningen markerad med grön linje. Röd markering representerar områden där jorddjupet är mellan 3 och 0 m och sannolikheten för bergschakt är hög (Trafikverket, 2025a).

De identifierade delsträckorna med möjligt bergschakt kännetecknas av tunt eller helt avsaknat jordtäcke, lokal exponerad berggrund samt snabba variationer i bergnivå över korta avstånd. I synnerhet den större zonen mellan Grana och Sursta, Lura, tre mindre västliga delområden samt tre delområden öster om Sursta närmare Vallentuna. Dessa områden bedöms ha förutsättningar som medför att bergschakt kan bli aktuellt. Det är i dagsläget svårt att bedöma om det rör sig om storblockig morän eller berggrund.

Förekomst av sulfidförande bergarter är ännu inte verifierad men utgör en möjlig miljöpåverkan, detta behöver utredas vidare då sulfidförande bergmassor kräver särskild hantering.

4.9.3. Hydrogeologiska förhållanden

Grundvattenförhållandena längs väg 268 varierar i takt med jordarternas och landskapets utformning. I den västra delen påverkas området av närheten till Stockholmsåsen, som utgör ett betydelsefullt grundvattenmagasin. Här kan grundvattennivåerna vara rörliga och känsliga för förändringar i dräneringsförhållanden.

I östra delen av sträckan dominerar finkorniga jordarter såsom lera och silt. Dessa har låg genomsläpplighet, vilket innebär att grundvattenrörelserna är långsamma och att variationer i grundvattennivå kan påverka portryck och markens egenskaper över tid.

De planskilda passager som planeras under väg 268 är lokaliserade till områden med lös lera, där grundvattennivåer och portryck har stor betydelse för konstruktionernas funktion och stabilitet. Samma förhållanden gäller vid planerade busshållplatser, där förändrad belastning kan påverka den lokala hydrogeologiska situationen.

I jordbrukslandskapet mot Vallentuna kan grundvattennivåerna variera med årstid och nederbörd. Dessa variationer behöver beaktas vid utformning av dränering och höjdsättning för att säkerställa långsiktig funktion.

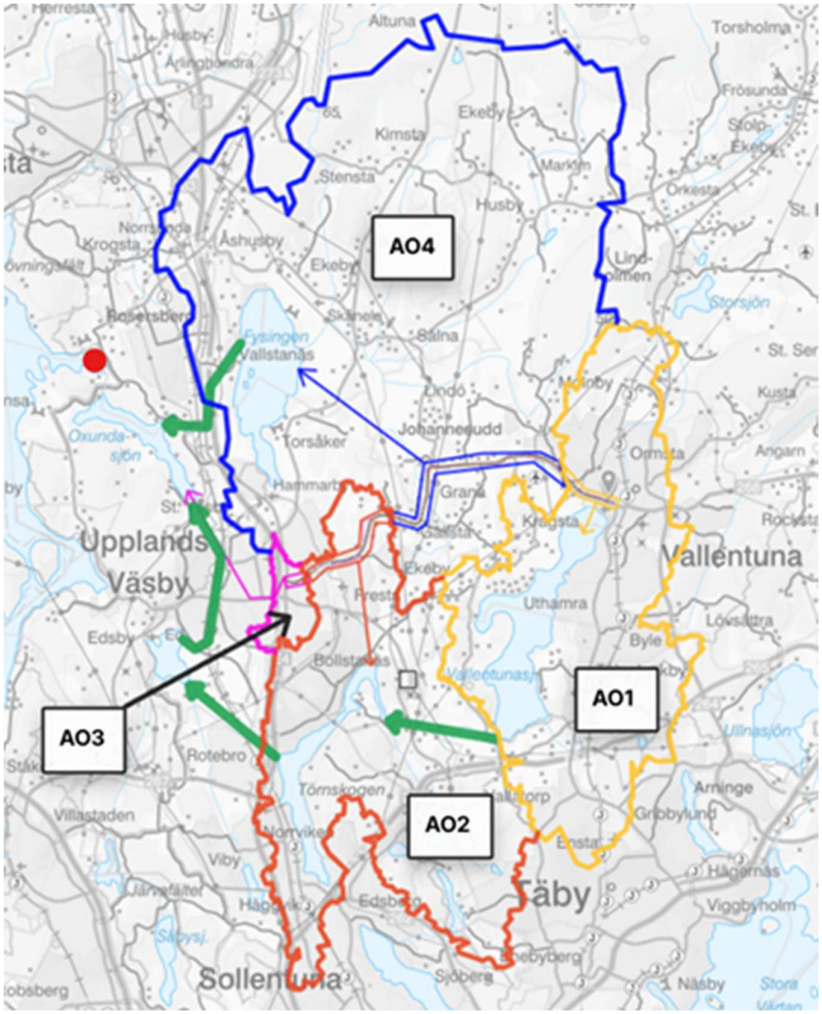
4.9.4. Avvattning

Sträckan löper genom ett varierat landskap med skogsmark, jordbruksmark, mindre vattendrag och bebyggelse. Morän och lerjordar dominerar och påverkar infiltration och flödestoppar. Där lera förekommer är möjligheten till infiltration begränsad eller obefintlig. Grundvattennivåer behöver beaktas.

Avvattningen intill befintlig väg sker idag främst i öppna diken, avrinningsområdena längs sträckan visas i *figur 38* nedan. Avrinningsområdena för väg 268 ligger inom Östersjöns vattendistrikt och inom huvudavrinningsområde 61 Norrström. Avrinningsområdena visar att ungefär halva vägsträckan avvattnas norrut medan den andra halvan avvattnas söderut innan de sammanstrålar i Mälaren.

Diken och mindre vattendrag mynnar i fyra olika sjöar; Fysingen i norr, Vallentunasjön, Norrviken, Edssjön i söder och Oxundasjön i väst innan de i sin tur mynnar ut i Mälaren-Skarven i Upplands Väsby, se röd prick i *figur 38*.

Längs sträckan har 27 trummor inventerats samt två faunapassager, den ena i en rörbro och den andra i en dagvattentunnel under väg 268.



Figur 38. Avrinningsområden för hela väg 268 och dess flödesvägar till Mälaren-Skarven, figur skapad i Scalgo live.

Flera markavvattningsföretag berörs av denna vägplan vilket kan innebära ett samarbete med företagen och en begräsning av flöden.

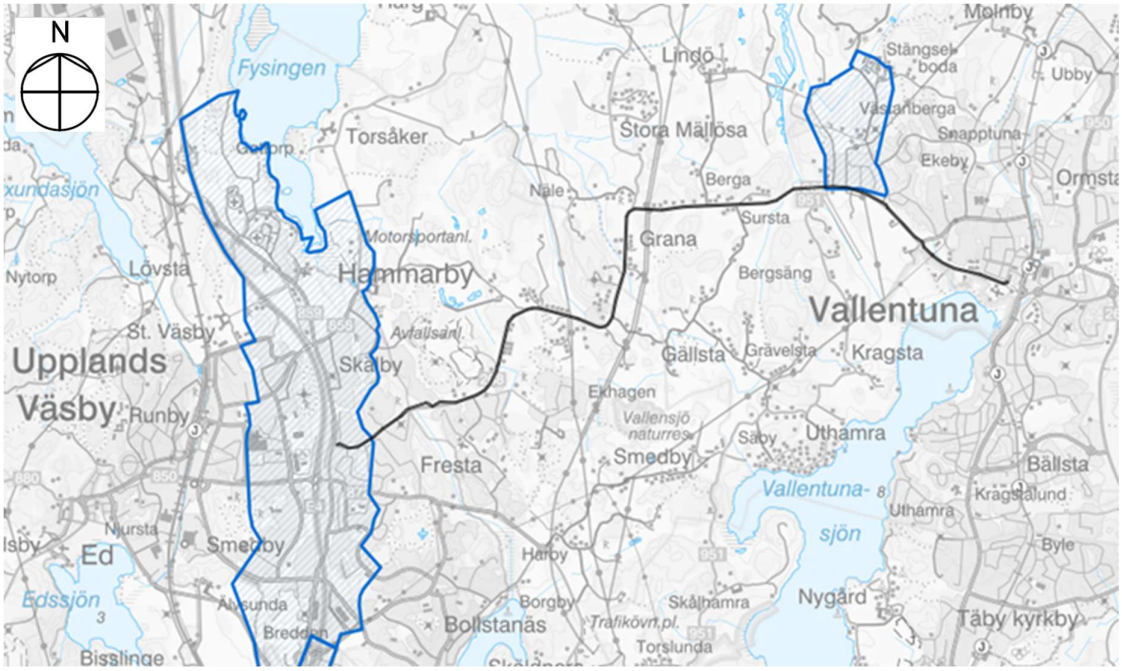
Vattenförekomsten Mälaren-Skarven är ett skyddat område avseende dricksvattenförsörjningen vilket betyder att vattenförekomsten används för dricksvattenuttag större än tio kubikmeter per dag i snitt eller förser fler än 50 personer med dricksvatten, enligt VISS. Den ekologiska statusen är måttlig och den kemiska statusen är ej god enligt VISS.

Grundvattenförekomsten Stockholmsåsen-Upplands Väsby förekommer inom vägplanen och är en typ av grundvattenmagasin av sand och grusförekomst, se placering i *figur 39*. Den kemiska statusen är otillfredsställande och den kvantitativa statusen är god enligt VISS. Påverkanskällor är delvis trafik och infrastruktur.



Figur 39. Grundvattenförekomst (rosa) och dess tillrinningsområden, Stockholmsåsen-Upplands Väsby (Länsstyrelserna, 2025a).

Två vattenskyddsområden finns längs aktuell sträcka, se *figur 40*. Vid Upplands Väsby ligger Hammarby vattenskyddsområde och österut, närmre Vallentuna ligger Västlunda vattenskyddsområde.



Figur 40. Vattenskyddsområden längs vägplanen markerade i blå skraffering. Källa: Scalgo Live

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Vägförslaget

5.1.1. Lokalisering och utformning

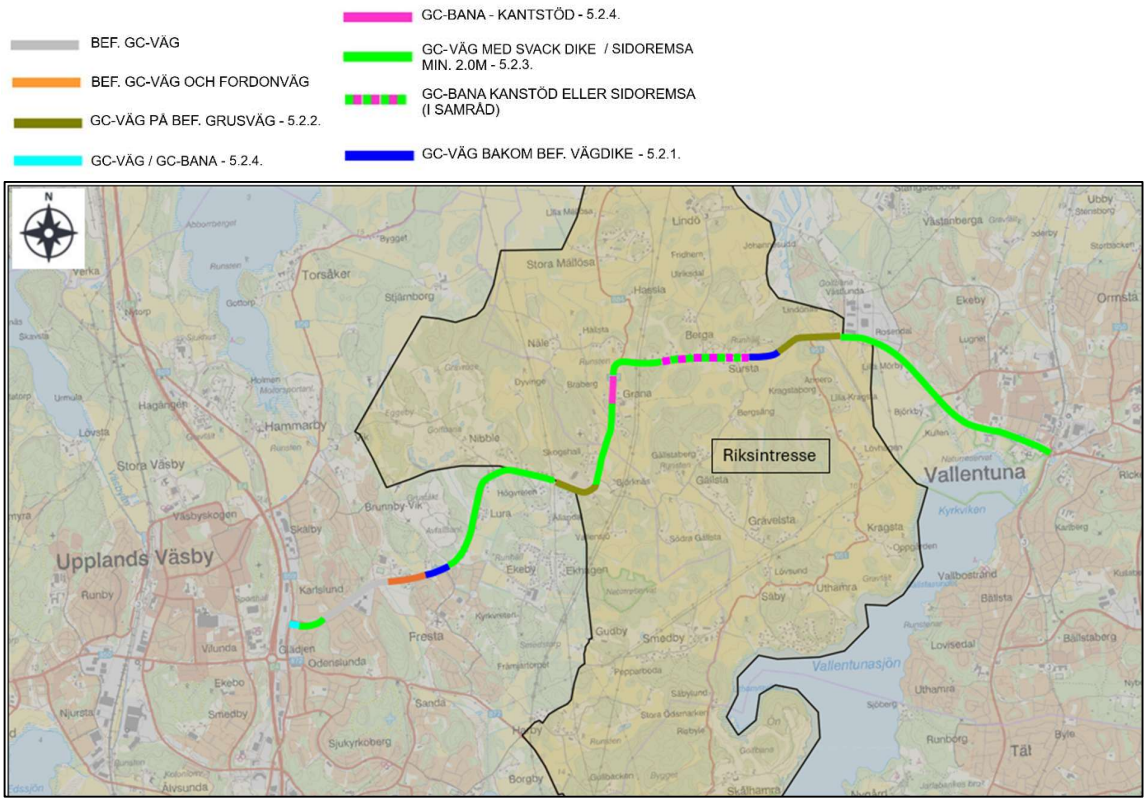
Vägplanen sträcker sig från korsningen mellan Stockholmsvägen i Upplands Väsby kommun och väg 268 till Vallentuna kommun och Stockholmsvägen i öster.

I vägplanen ingår följande åtgärder:

- 3 m bred GC-väg längs väg 268 mellan Lidvägen i Upplands Väsby till centrala delar av Vallentuna. Den saknade länken på ca 300 m innan korsningen med Stockholmsvägen ingår också i vägplanen.
- Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder vid korsningar - omfattning beroende på markintrång, natur- och kulturfrågor samt tillgänglig ekonomiskt medel.
- Anläggande av två (alternativt tre) planskilda passager - placering beroende på kommande Expressbusslinjens hållplatsläge, antal korsande, trafiksäkerhetsbrister och topografin på platsen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på befintliga GC-passager i plan - med hänsyn till vägens funktion, karaktär, trafikförhållande och sektion föreslås åtgärder som syftar till att förkorta oskyddade trafikanternas exponeringstid.
- Ombyggnad av de busshållplatser som berörs av övriga åtgärder.

Nedan presenteras och beskrivs de planerade typsektioner av GC-vägen samt de sträckor där de föreslås, se *figur 41*.

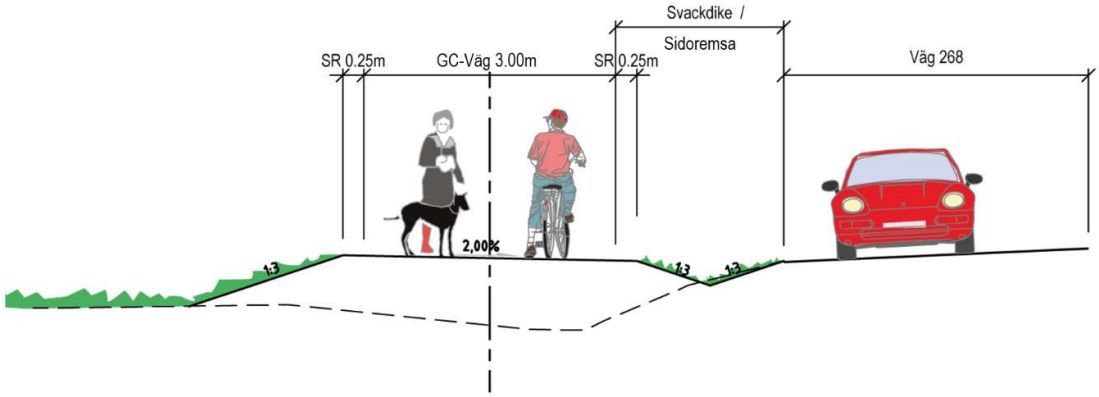
TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 41. Gestaltningsprinciper och sektioner.

5.1.2. Gång- och cykelväg med svackdike/sidoremsa

Denna typsektion används på största delen av den planerade GC-vägen. GC-vägen placeras längs väg 268 med svackdike/sidoremsa med en bredd minst 2,0, se *figur 42*. För GC-väg som planeras vid en befintlig väg som projekteras i banken kan yttre slänter ha en lutning på 1:2 där GC-räcke läggs till (se *figur 41*).



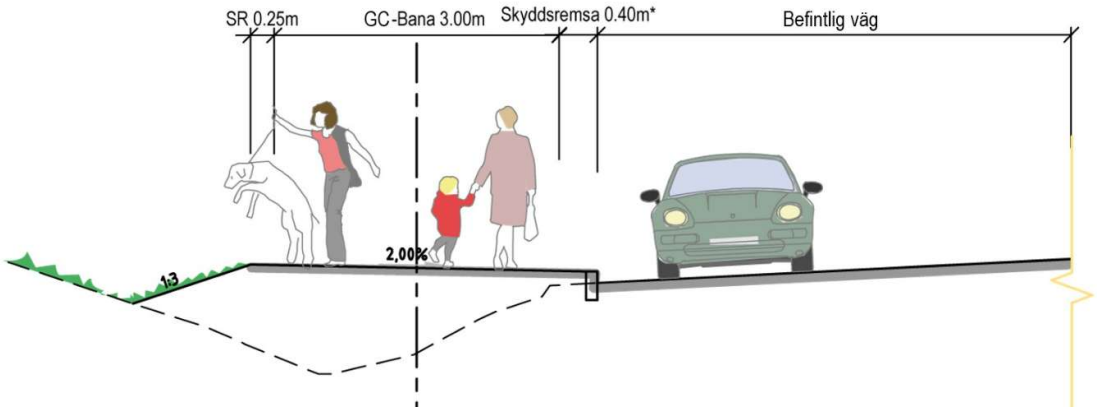
Figur 42. Gång- och cykelväg med svackdike / sidoremsa.

5.1.3. Gång- och cykelväg med kantstöd

Där det är ont om utrymme och hastigheten på väg 268 medger detta planeras en sektion där GC-vägen avskiljs från körbanan med ett kantstöd så kallad GC-bana. Utöver kantstöd planeras en skyddsremsa med en bredd på 0,40 m mellan vägen och GC-banan. Den typsektion som presenteras i

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

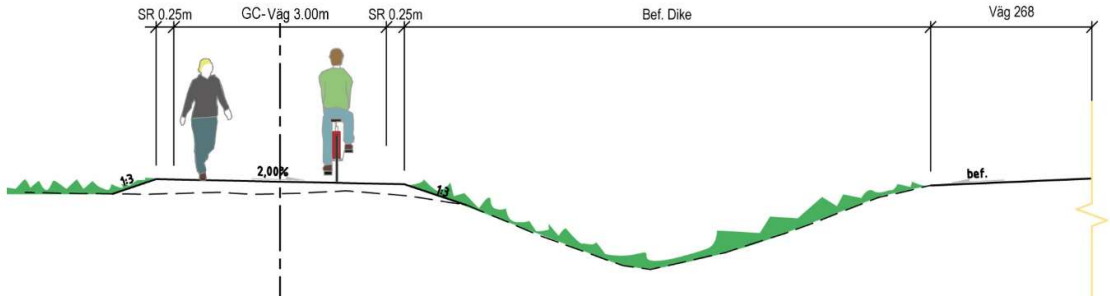
figur 43 nedan är planerad längs Lindhems väg/Maria Krantzons väg i Upplands Väsby, samt längs väg 268 i Grana (före Grana kurvan, se *figur 41*), men kan bli aktuell på fler platser.



Figur 43. Gång- och cykelväg med kantstöd.

5.1.4. Gång- och cykelväg bakom befintligt vägdike

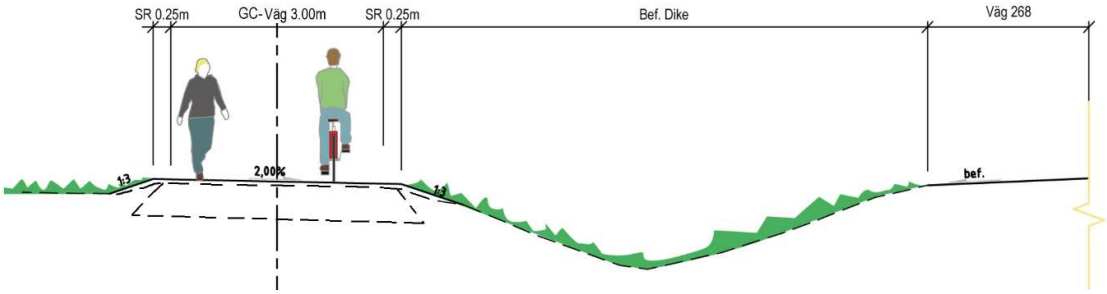
Planerad GC-väg placeras utanför befintligt vägdike viket möjliggör för GC-vägen att följa topografin hos omgivande mark snarare än att följa profilen för väg 268, se *figur 41* för placering och *figur 44* för illustrering. Detta möjliggör en bättre anpassning av GC-vägen till det omgivande landskapet.



Figur 44. Gång- och cykelväg bakom befintligt vägdike.

5.1.5. Gång- och cykelväg på befintlig grusväg

På flera sträckor längs väg 268 (Marielundsvägen - Björknäsvägen och 370 m före Skålhamravägen - Hagbards väg) kommer den planerade GC-vägen att följa befintliga grusvägar som löper parallellt med väg 268, se *figur 41*. Typsektion av GC-vägen på denna sträcka visas i *figur 45* nedan och liknar till stor del sektionen för GC-väg bakom befintligt vägdike.



Figur 45. Gång- och cykelväg på befintlig grusväg.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I detta avsnitt beskrivs miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper så långt som det är möjligt i detta skede. I kapitlet följer de möjliga miljöeffekter (miljöbalken 6 kap. 2 §) som kan uppkomma i projektet. Projektet är i en inledande fas därav kan enbart preliminära bedömningar göras med avseende på de möjliga miljöeffekterna. Miljöeffekterna kommer analyseras mer ingående senare i projektet, i samband med att en miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Miljöeffekternas typ och vad som i miljön kan bli betydligt påverkat ska framgå.

Enligt Miljöbedömningsförordningen 13 § anges att särskild hänsyn ska tas till de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper enligt nedan punkter.

- Effekternas storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet.
- Sannolikheten för att effekterna uppkommer, hur de uppkommer, vilken varaktighet och
- frekvens de har samt hur reversibla de är.
- Hur gränsöverskridande effekterna är.
- Effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter som bedrivs, som har fått tillstånd eller som har anmälts eller fått påbörjats möjligheten att begränsa effekterna på ett effektivt sätt.

Enligt Miljöbedömningsförordningen 8 § ska de miljöeffekter som kan bli betydande redovisas både från åtgärden själv alternativt till följd av en yttre händelse (utifrån tillgängliga uppgifter). Motiven och grunderna för bedömningen ska framgå.

5.2.1. Landskapsbild

Ett tillägg i form av en GC-väg längs väg 268 innebär en viss förändring av landskapsbilden jämfört med idag. Vägrummet kommer att upplevas bredare och blir därför ett mer dominerande inslag i landskapet. Detta bedöms kunna påverka landskapsbilden något negativt inom områden med öppen jordbruksmark samt småskalig mosaik. För att åtgärden ska få så liten påverkan som möjligt på landskapsbilden kommer GC-vägen att förankras i landskapet genom att anpassas till omgivande terräng och topografi.

Tillgängligheten till rekreationsområden och värdefulla naturobjekt längs sträckan kommer att förbättras genom att GC-vägen förenklar för oskyddade trafikanter att färdas längs med väg 268. Även tillgängligheten med lokaltrafik kommer att förbättras då säkrare passager anordnas vid busshållplatser längs sträckan. Sammantaget bedöms åtgärderna ge en positiv effekt för möjligheten att uppleva landskapet. Påverkan på kulturhistoriska lämningar går i nuläget inte att utesluta, se avsnitt 5.5.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Gång- och cykelvägen kommer att påverka många fastigheter i tomtgräns då vägområdet ökar och flera fastigheter ligger med bostadshus och trädgårdar nära väg 268. Deras avgränsningar, såsom häckar och staket har en viktig betydelse och bidrar till bykaraktären i bland annat Grana by, Gustavsberg, Sursta och Norrbacka, se *figur 46* för exempel på avgränsningar. Mot tomtmark kommer anpassningar göras i samråd med fastighetsägare och målet är att ta så lite mark i anspråk som möjligt. För häckar, träd, annan vegetation och utrustning som påverkas kommer fastighetsägarna att erbjudas ekonomisk ersättning för att möjliggöra återplantering.



Figur 46. Exempel på avgränsande häckar och staket i fastighetsgräns. Till vänster en högvuxen granhäck tillsammans med ett rödmålat staket med stående ribbor i Berga och till höger en häck av lind i Grana by.

Även bergskärningar av äldre karaktär förekommer längs sträckan och eventuella nya bergskärningar riskerar innebära en mer infrastrukturpräglad miljö än den grovhuggna bergskärningen idag. Behov och utformning av nya bergskärningar är något som kommer behöva utredas i kommande skede. För exempel på befintliga bergskärningar, se *figur 47* nedan.



Figur 47. Exempel på befintliga bergskärningar längs sträckan.

Nivåskillnaderna längs sträckan är på sina ställen påtagliga och där kan stödmurar bli aktuellt. Stödmurar kan bidra positivt till att skona befintliga värden men de kan också innebära att landskapsbilden blir mer präglad av infrastrukturen och dess anläggning än idag. Där nivåskillnaderna

är som störst bör detta beaktas vid val av utformning likväl som möjligheten till anpassning till kulturmiljövärden inom området av riksintresse för kulturmiljövården.

Storvuxna träd och skogsdungar finns och bör skyddas då de bidrar med variation och orienterbarhet i det mosaikartade landskapet. Det finns träd som idag står nära vägen och riskerar att påverkas vid en breddning norrut. Med anpassningar kan en del av dessa bevaras vilket bedöms som positivt.

5.2.2. Naturmiljö

De naturvärden som riskerar att påverkas av projektet är vägkanter med naturvärden kopplade till hävd. Dessa värden är även det mest utmärkande biologiska kulturarvet längs väg 268. Den utpekade nyckelbiotopen, utpekad av Skogsstyrelsen, bedöms av Trafikverket i detta skede inte påverkas av de planerade åtgärderna.

Gång- och cykelvägen planeras att anpassas till landskapets omgivande terräng och topografi. I och med breddningen av vägområdet är en påverkan på omgivande vegetation ofrånkomlig. Skyddsåtgärder kan vidtas för att bevara och på vissa sträckor förbättra de biologiska och kulturella värden som finns. Torpväxter som registrerats längs väg 268 är konkurrenskraftiga och kommer därav finnas kvar i området trots byggnation. Hävdgynnade arter som har vikt både för natur- och kulturmiljö är känsligare och kommer påverkas. I dagsläget bibehålls värdena genom den kontinuerliga hävden som Trafikverket utför i vägkanterna och fortsatt hävd längst vägen kommer gynna de artsamhällen som redan finns i vägområdet att återhämta sig där mindre förändringar och skador sker. Där större förändringar kommer ske finns en målbild att bibehålla de naturligt gynnsamma förutsättningarna som redan finns i topografin, som sluttning och väderstreck, men även att återplantera där det behövs för att inte skada det biologiska kulturarvet. De arter som finns längst vägen är möjliga att inplantera och det förväntas även ske en naturlig spridning från omgivande landskap där naturvärdena sträcker sig utanför vägområdet.

De tre fridlysta kärlväxterna som omfattas av förbudsregler enligt artskyddsförordningen (2007:845) kommer beaktas under projektering och hanteras i ett senare skede när det är möjligt att bedöma påverkan. Förekomst av fladdermöss samt eventuell påverkan och behov av skyddsåtgärder kan komma att utredas för att bedöma behovet av åtgärder enligt artskyddsförordningen (2007:845). Sådana åtgärder kan exempelvis omfatta skydd av hålträd samt anpassning av belysning vid behov.

Diken som omfattas av generellt biotopskydd (7 kap 11 § MB och bilaga 1 förordningen om områdesskydd) kommer att påverkas av breddningen av vägområdet i jordbrukslandskapet då diken korsar väg 268 i nordsydlig riktning. Projektets bedömning är att påverkan på biotoperna är försumbar då de redan är kulverterade och påverkade av den befintliga vägen. Inga utpekade särskilt skyddsvärda träd kommer att påverkas i projektet. De invasiva arter som registrerats vid inventeringen märks ut och jordmassor kring dessa hanteras på ett sätt som förhindrar spridning och etablering.

5.2.3. Kulturmiljö

Vägsträckningen löper genom ett varierat odlingslandskap där lägre liggande öppna marker avbryts av mer höglänta skogsklädda moränområden av varierande storlek. Eftersom dagens väg till största delen ligger lågt i landskapet, utgör den ingen stor visuell barriär. Området är känsligt för strukturer som minskar upplevelsen av odlingslandskapet. Möjligheten att i landskapet avläsa den historiska utvecklingen är beroende av att landskapets öppenhet bibehålls. Det innebär att den tillkommande cykelvägen inte bör placeras upphöjd i terrängen, utan följa landskapets topografi. Cykelvägen bör även placeras och utformas på ett sätt som gör att vägen inte upplevs som mer storskalig. Detta kan uppnås genom att GC-vägen placeras en bit ifrån landsvägen vilket möjliggör en grön remsa däremellan som mjukar upp vägrummet samtidigt som GC-vägen kan få sin egen terränganpassade profil om den inte helt styrs av vägens linjeföring.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Där bebyggelse finns nära väg 268 krävs stor hänsyn vid placering av GC-vägen. I dessa lägen bör GC-vägen placeras i direkt anslutning till väg 268 för att minimera intrång i boendemiljöer. I vissa fall finns bullervallar vid sidan av vägen, och då bör GC-vägen placeras närmast vägen.

Delar av vägsträckningen löper genom riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset är känsligt för förändring som påverkar de värden som riksintresset syftar att skydda. Inom utredningsområdet förekommer flera av dessa värden, såsom de många stensträngarna, den agrara bebyggelsen, odlingslandskapet och vägarnas småskalighet och slingrighet. Väg 268 har förändrats och rätats ut under 1900-talet, och har därmed inte samma småskalighet och slingrande ålderdomliga prägel som andra vägar inom riksintresset. Vägområdet är dock känsligt för förändringar som minskar avläsbarheten av vägens anpassning till landskapet, t ex rester av den tidigare sträckningen och hur vägen trots förändringarna fortfarande till stora delar följer landskapets former och fortsatt löper i gränsen mellan markslag. Tidigare anpassningar av vägen har utförts på ett sätt som har minimerat ingrepp i t ex vägnära bergspartier. Där nya bergskärningar behövs för cykelvägens räkning bör berget behandlas varsamt och intrång i berg bör minimeras.

Den planerade cykelvägen riskerar att påverka fornlämningar. Fornlämningar skyddas genom Kulturmiljölagen, och inom riksintresseområdet är de dessutom en del av utpekandet som riksintresse. I tabell 5 nedan presenteras fornlämningar som berörs av arbetsområdet för den planerade GC-vägen. Det är visserligen ett stort antal fornlämningar som berörs men av vikt är att det i många fall är fornlämningsområdet som ligger inom åtgärdsyta och inte den registrerade fornlämningen i sig. Det gäller framförallt stensträngar som i många fall ligger utanför arbetsområdet. Inga runstenar bedöms påverkas direkt eller behöva flyttas.

Tabell 5. Fornlämningar som berörs av arbetsområdet för planerad GC-väg (Riksantikvarieämbetet, 2025).

Lämningsnummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Undersökningsstatus
L2013:8244	Hög	Möjlig fornlämning	Ej undersökt
L2016:725	Hägnad	Fornlämning	Okänd
L2013:9179	Fossil åker	Övrig kulturhistorisk lämning	Delundersökt
L2016:173	Hägnad	Fornlämning	Okänd
L2013:6628	Färdväg	Fornlämning	Ej undersökt
L2013:6629	Hägnad	Fornlämning	Ej undersökt
L2017:6916	Hägnadssystem	Fornlämning	Ej undersökt
L2014:2606	Gravfält	Fornlämning	Okänd
L2014:2064	Grav- och boplatsområde	Fornlämning	Delundersökt
L2014:2563	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Okänd
L2014:1802	Färdväg	Ingen antikvarisk bedömning	Okänd
L2014:1923	Övrigt	Övrig kulturhistorisk lämning	Okänd
L2014:1974	Färdväg	Övrig kulturhistorisk lämning	Okänd
L2014:2564	Hägnad	Möjlig fornlämning	Okänd
L2014:2152	Lägenhetsbebyggelse	Möjlig fornlämning	Okänd

L2014:2422	Fossil åker	Övrig kulturhistorisk lämning	Delundersökt
L2014:2421	Fornlämningsliknande lämning	Övrig kulturhistorisk lämning	Delundersökt
L2014:2904	Färdväg	Övrig kulturhistorisk lämning	Okänd
L2014:2489	Runristning	Fornlämning	Okänd
L2014:2638	Husgrund	Övrig kulturhistorisk lämning	Okänd
L2014:2635	Runristning	Fornlämning	Okänd
L2014:2532	Bro	Fornlämning	Okänd
L2014:1801	Färdväg	Fornlämning	Okänd
L2014:2453	Färdväg	Fornlämning	Okänd
L2014:2108	Lägenhetsbebyggelse	Möjlig fornlämning	Okänd
L2014:1742	Vägmärke	Möjlig fornlämning	Okänd
L2014:1940	Gravfält	Fornlämning	Okänd
L2014:1743	Vägmärke	Möjlig fornlämning	Okänd
L2014:2777	Husgrund	Övrig kulturhistorisk lämning	Okänd
L2013:6527	Hägnad	Fornlämning	Ej undersökt
L2014:2517	Gravfält	Fornlämning	Delundersökt
L2014:2303	Gravfält	Fornlämning	Okänd
L2017:6915	Hägnad	Fornlämning	Ej undersökt
L2017:6762	Hägnadssystem	Fornlämning	Ej undersökt
L2013:7203	Brott/Täkt	Övrig kulturhistorisk lämning	Ej undersökt
L2017:6262	Hägnadssystem	Fornlämning	Ej undersökt
L2017:6051	Hägnad	Fornlämning	Ej undersökt
L2016:87	Hägnadssystem	Fornlämning	Ej undersökt
L2016:403	Hägnad	Fornlämning	Ej undersökt
L2016:748	Hägnad	Fornlämning	Ej underökt
L2017:4345	Stensättning	Fornlämning	Okänd
L2017:6431	Hägnadssystem	Fornlämning	Okänd
L2017:6370	Hägnadssystem	Fornlämning	Okänd
L2017;7231	Vägmärke	Övrig kulturhistorisk lämning	Okänd

Delen inom riksintresset är extra känsligt för förändringar i anslutning till vägen som påverkar upplevelsen av att vistas i ett agrart landskap. Det innebär att belysning i anslutning till GC-vägen bör undvikas och användningen av avgränsande räcken minimeras.

Närmast tätorterna Upplands Väsby och Vallentuna präglas landskapet av sentida förändringar som hör till tätortsutvecklingen. Där är landskapet mindre känsligt för förändring då det ansluter till ett mer tätortspräglat landskap.

5.2.4. Rekreation och friluftsliv

En GC-väg utmed väg 268 med tillgänglighetsanpassade passager kommer att medföra en ökad tillgänglighet till landskapet och dess målpunkter, vilket innebär förbättrade möjligheter för rekreation och ett rörligt friluftsliv i området.

5.2.5. Naturresurser

Anläggning av ny GC-väg innebär att befintligt vägområde behöver breddas och att jordbruksmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden. Hur mycket mark som behöver tas i anspråk kommer att utredas mer ingående i kommande skede, men både jordbruks- och skogsmark närmast väg 268 kommer att påverkas. Vad avser det permanenta anspråket kommer detta orsaka negativ effekt eftersom befintlig jordbruksmark ersätts av hårdgjord yta. Vid utformning av GC-vägen ska hänsyn tas till att inte försvåra brukningsmöjligheterna för kvarvarande mark.

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Vägplanen omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärd på väg där oskyddade trafikanter dagligen färdas. Åtgärden bedöms således utgöra ett väsentligt samhällsintresse.

Det finns inget sätt att anlägga GC-vägen utan att ta jordbruksmark i anspråk, eftersom väg 268 är omgiven av jordbruksmark på båda sidor. Behovet av GC-vägen kan inte tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Breddningen av vägområdet bedöms vara begränsad och minsta möjliga markanspråk görs till följd av att planerad GC-väg anläggs i anslutning till befintlig väg 268 eller sammanfaller med befintliga grusvägar som löper parallellt med väg 268.

5.2.6. Förorenade områden

I dagsläget finns ingen kännedom om andra föroreningar än de som eventuellt kan påträffas kring identifierade EBH-objekt samt de kopplade till trafikerade vägar. För att minimera risken för spridning av eventuella föroreningar samt säkerställa korrekt hantering av massor ska en miljöteknisk markundersökning utföras. I den miljötekniska undersökningen tas särskild hänsyn till avståndet till arbetsområdet och vägen, placering relativt avrinningsområden samt områden med särskilt skyddsvärde.

5.2.7. Hydrogeologiska- och geotekniska förhållanden

5.2.7.1. Geoteknik

De geotekniska förhållandena längs den norra sidan av väg 268 varierar med jorddjup, jordarter och topografi. I den västra delen dominerar fastare friktionsjordar och bergnära partier, där sannolikheten för geotekniska effekter bedöms som låg och förutsättningarna för grundläggning generellt är goda. Österut förekommer mer varierade förhållanden med morän och lokalt berg i höjdpartier samt lera och silt i låglänta områden, vilka är känsliga för deformation och sättningar vid schaktning och belastningsförändringar. Effekternas storlek och intensitet bedöms generellt som små till måttliga, med måttlig sannolikhet i områden med lös lera.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Planskilda passager och planerade busshållplatser sammanfaller med flera av dessa känsliga partier, där stabilitet och långsiktiga rörelser är särskilt viktiga att beakta. Geotekniska effekter bedöms huvudsakligen uppkomma under byggskedet och vara tillfälliga, men utan lämpliga åtgärder kan vissa deformationer få långvarig eller permanent karaktär. Den samlade geotekniska påverkan i kombination med befintlig infrastruktur längs väg 268 bedöms som begränsad, men kan lokalt förstärkas där flera ingrepp sammanfaller. Projektet bedöms inte ge upphov till gränsöverskridande effekter. Genom kompletterande geotekniska undersökningar samt anpassad grundläggning, schaktning och höjdsättning bedöms negativa geotekniska effekter kunna begränsas på ett effektivt sätt.

5.2.7.2. Hydrogeologi

Grundvattenförhållandena längs väg 268 varierar med jordarter och landskap. I den västra delen påverkas området av Stockholmsåsen, ett betydelsefullt grundvattenmagasin med rörliga och känsliga grundvattennivåer, där påverkan kan uppkomma vid schaktning och markarbeten. Effekterna bedöms generellt som små till måttliga, med måttlig sannolikhet i känsliga områden. I den östra delen dominerar lera och silt med låg genomsläpplighet, vilket medför långsamma grundvattenrörelser och risk för förändrade portryck vid schaktning, dränering och belastningsförändringar, främst under byggskedet. Effekterna bedöms huvudsakligen vara tillfälliga, men långvariga effekter kan inte uteslutas lokalt.

Planskilda passager och planerade busshållplatser sammanfaller med områden med lös lera, där grundvattenförhållanden har stor betydelse för konstruktionernas funktion och stabilitet. Den samlade påverkan på grundvatten bedöms som begränsad, men kan lokalt förstärkas där flera ingrepp påverkar samma grundvattenförekomst. Projektet bedöms inte medföra gränsöverskridande effekter. Genom anpassad schaktutformning, kontrollerad dränering och uppföljning av grundvattennivåer bedöms negativa hydrogeologiska effekter kunna begränsas på ett effektivt sätt.

5.2.8. Bergteknik

Med den tänkta placeringen av GC-vägen längs norra sidan av väg 268 passeras ett antal platser där det finns berg i dagen eller ett tunt jordtäcke med bergförekomst under. Detta innebär att bergschakt kommer bli aktuellt för att ge plats till planerad utformning och att bergslänter skapas vilka behöver underhåll i bruksskedet.

En del bergschakt kommer bli aktuell i befintlig tomtmark med bebyggelse, eller i dess direkta närhet. Sprängning i närheten av bostadshus eller verksamheter påverkar genom markvibrationer, buller och eventuellt dammspridning. Ett kontrollprogram (riskanalys) gällande sprängningsarbetenas påverkan på tredje man behöver tas fram i kommande skeden.

De största kvarstående osäkerheterna gäller jorddjupet längs sträckningen, sprickintensitet och den exakta omfattningen av kommande bergsschakter och framtida permanenta bergskärningar samt eventuella grundläggningsytor på berg. För att säkerställa att miljö- och säkerhetskrav uppfylls krävs en mer detaljerad bedömning av omfattningen av kommande bergschakt, permanenta slänter och konstruktioner på berg.

Geotekniska undersökningar planeras i kommande skede vilka kommer visa jord och bergyta längs sträckningen som kan användas för att bättre bedöma omfattning och behov av bergschakt. I de fall vägen korsar berg i dagen kommer dessa bergytor mätas in och bedömas mot mängden schakt från markytan för att ta fram omfattning av bergschakt.

I nästa skede genomföras kartering i fält av geolog och bergtekniker i de lägen som bergschakt är sannolikt.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Resultaten från undersökningarna kommer att ligga till grund för planering och utformning av bergschakt, omfattning av omgivningskontroll och skonsam bergsprängning, utformning och behov av förstärkningsåtgärder samt om det föreligger behov av att hantera sulfidförande bergmassor.

5.2.9. Avvattning

I samband med utredning av GC-banan längs väg 268 krävs en analys om hur projektet kan påverka avvattningen och vattenmiljön. Den hårdgjorda ytan kan förändra befintliga avrinningsmönster, flöden och vattenkvaliteten.

Avvattningen påverkas av varierad topografi, känsliga naturmiljöer, bebyggelsenära områden samt kopplingen till vattenförekomsterna. Klimatförändringar och ökade flöden ställer krav på robusta lösningar.

Avvattningslösningarna som i första hand planeras är svackdiken och naturdiken längs sträckningen. I nuläget är svackdiken projekterade längs halva sträckan där gång och cykelbanan planeras att anläggas intill befintlig gata. Dessa utformas så att de kan ta hand om det dagvatten som uppstår vid regn och säkerställa att dagvatten leds bort utan att orsaka skador på omgivande mark eller angränsande bebyggelse. Dikenas storlek och lutning kommer att anpassas efter markförhållanden för att undvika att förändrad dagvattenhantering påverkar närliggande områden negativt.

Vissa delsträckor ligger nära bostadsområden och avvattningen måste utformas så att risken för översvämning minimeras och erosion samt igenslamning av trummor undviks. Ökade regnmängder och skyfall kan påverka lågpunkter, trummor, brunnar, erosionsrisker och uppdämningar vilket måste hanteras. Anläggningarna behöver dimensioneras efter framtida förhållanden.

Där gång- och cykelbanan placeras intill den befintliga vägen behöver nuvarande trummor förlängas för att bibehålla de naturliga rinnvägarna. Nya trummor kan också krävas under GC-banan på vissa sträckor för att vattnets rörelse inte ska hindras. Inom projektområdet finns även faunapassager som behöver antingen förlängas eller integreras i de nya trummor som anläggs, för att säkerställa fortsatt passage för djurliv.

Om nya lågpunkter uppstår till följd av den planerade utformningen kommer brunnar att behöva placeras och dimensioneras så att avrinningen fungerar som avsett. I dagsläget har inga platser identifierats där avvattningen är bristfällig, men uppföljning sker under projekteringen för att inte skapa nya problemområden alternativt att förbättra de områden som uppdagas under projekteringen.

Dagvattnet ska i första hand renas och fördröjas genom svackdiken, som erbjuder en naturlig filtrering. I områden där dessa lösningar inte är möjliga kan kompletterande system som oljeavskiljare eller andra reningssteg bli aktuella. Avvattningsåtgärderna ska sammantaget bibehålla eller förbättra den nuvarande situationen utan att försämra vattenkvalitet eller avrinningsförhållanden.

Dagvatten leds till mindre sjöar som ansluter till Mälaren som är en viktig dricksvattentäkt. Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten måste beaktas.

Sträckan har varierad topografi, känsliga naturmiljöer, bebyggelsenära partier och klimatrelaterade risker. GC-banans påverkan är begränsad men lokalt betydelsefull. Vidare projektering bör säkerställa att avvattning inte påverkar naturvärden, kulturmiljö eller bebyggelse negativt.

5.2.10. Miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer

5.2.10.1. Miljökvalitetsmål

Ambitionen är att framtida generationer ska ta över ett samhälle där de mest betydande miljöproblemen är lösta. För att styra arbetet mot en långsiktigt hållbar samhällsutveckling finns 16

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

nationella miljökvalitetsmål som anger riktningen för detta arbete. Av de 16 miljökvalitetsmålen bedöms främst åtta av dem beröras av projektet, se tabell 6 nedan.

Tabell 6. Sveriges 16 nationella miljökvalitetsmål. De i huvudsak berörda miljökvalitetsmålen är markerade i fetstil.

Miljökvalitetsmål	
Begränsad klimatpåverkan	**Grundvatten av god kvalitet**
Frisk luft	Hav i balans samt levande kust och skärgård
Bara naturlig försurning	Myllrande våtmarker
Giftfri miljö	**Levande skogar**
Skyddande ozonskikt	**Ett rikt odlingslandskap**
Säker strålmiljö	Storslagen fjällmiljö
Ingen övergödning	**God bebyggd miljö**
Levande sjöar och vattendrag	**Ett rikt växt- och djurliv**

Projektet bedöms bidra positivt till miljömålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, levande sjöar och vattendrag och god bebyggd miljö. Detta genom en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, ökad tillgänglighet till kollektivtrafik och rekreationsområden viktiga för friluftslivet. Projektet bedöms också bidra positivt till miljömålet ett rikt djur och växtliv då nya artrika vägkanter planeras vilket även kommer att stärka och lyfta fram områdets biologiska kulturarv.

Projektet ska inte påverka befintliga grundvattenmagasin negativt. Viss skogs- och odlingsmark kommer behövas tas i anspråk, anspråket bedöms dock vara begränsat och åtgärder ska tas för att värna biologisk mångfald i exempelvis vägslänter samt bibehålla eller förbättra funktionen av befintliga faunapassager. Miljömålen grundvatten av god kvalitet, levande skogar och ett rikt odlingslandskap bedöms därmed inte påverkas negativt.

5.2.10.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer ska ange den kvalitet eller det tillstånd i miljön som ska uppnås eller inte överskridas, exempelvis för luft, vatten eller mark enligt 5 kap. 2 § Miljöbalken. Normerna ska ligga till grund för planering, tillsyn och prövning enligt miljöbalken och annan lagstiftning, och syftar till att förebygga eller motverka skadliga effekter på människors hälsa och miljön.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten anger vilken ekologisk och kemisk status som ska uppnås samt den tidsfrist inom vilken detta ska ske. En verksamhet får endast tillåtas om den inte medför risk för försämring av rådande ekologisk eller kemisk status och inte heller äventyrar möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer.

Utredningsområdet berör en ytvattenförekomst med miljökvalitetsnormer, Vallentunasjön, med kvalitetskraven god kemisk och ekologisk status till år 2027 respektive 2033. I dagsläget uppnår vattnet varken god kemisk eller ekologisk status. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer eventuell påverkan på miljökvalitetsnormerna att utredas vidare.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Miljökvalitetsnormer för grundvatten beskriver vilken kvantitativ och kemisk status ett vatten ska uppnå. Inom influensområdet finns två grundvattenförekomster, Stockholmsåsen-Upplands Väsby samt Västlunda.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Stockholmsåsen-Upplands Väsby uppnår i dagsläget god kvantitativ status men den kemiska grundvattenstatusen är otillfredsställande. Kvalitetskravet för Stockholmsåsen-Upplands Väsby är god kemisk grundvattenstatus till år 2027. Västlunda uppfyller både god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer eventuell påverkan på miljökvalitetsnormerna att utredas vidare.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller
Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller utgör en målsättningsnorm som innebär att Trafikverket ska verka för att trafikbuller inte ger upphov till skadliga effekter på människors hälsa. Projektets genomförande bedöms dock inte medföra någon nämnvärd förändring av den nuvarande bullersituationen på längre sikt. Risk för tillfällig påverkan i samband med exempelvis sprängningsarbeten finns, ett kontrollprogram (riskanalys) gällande sprängningsarbetenas påverkan på tredje man behöver tas fram. Om det i ett senare skede av planläggningsprocessen bedöms föreligga risk för att riktvärden överskrids på längre sikt kommer Trafikverket att utreda behovet av eventuella bullerskyddsåtgärder.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft
Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller över hela landet. Miljökvalitetsnormerna omfattar kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10 och PM2,5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Områden där miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas finns främst längs högtrafikerade vägar i större tätorter med slutna gaturum och begränsad luftomsättning. Den aktuella sträckan av väg 268 passerar däremot landsbygd med god luftomsättning, vilket gör att projektet bedöms medföra liten eller ingen risk för att de gällande miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids.

5.2.10.3. Allmänna hänsynsregler

I 2 kap. Miljöbalken anges de allmänna hänsynsregler som ligger till grund för prövning av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Dessa omfattar bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln samt skadeansvaret. Projektet kommer att genomföras så dessa hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan upprättas. Planförslaget utarbetas av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande lagstiftning, normer och krav. Alternativa lösningar har prövats inom tidigare plan- och tillståndsprocesser, se avsnitt 2.4. Under byggskedet ställer Trafikverket omfattande miljökrav på entreprenörer, bland annat avseende hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet ska iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier, och i första hand ska miljöanpassade produkter och arbetsmetoder användas. Schaktmassor ska i möjligaste mån återanvändas inom projektet.

Projektets huvudsakliga miljökonsekvenser kommer att identifieras i vägplanen och, där det är motiverat och skäligt, kommer skadeförebyggande åtgärder att vidtas för att begränsa påverkan. Skadeansvaret innebär att den som orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ansvarar för att skadan avhjälps, vilket kommer att beaktas i kommande upphandlingar och vid genomförandet av arbetena.

5.2.11. Masshantering

De föreslagna åtgärderna medför uppkomst av schaktmassor i samband med släntschaktning och omformning av busshållplatser. I vägprojekt råder ofta osäkerhet kring föroreningssituationen i mark och vägdiken, vilket innebär risk att förorenade massor påträffas först vid schaktning. Detta försvårar

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

planeringen av masshanteringen, då olika föroreningshalter ställer olika krav på hantering, transport och omhändertagande.

För att hantera denna osäkerhet ska massor provtas och klassificeras löpande. Beroende på resultat ska massor återanvändas inom projektet eller transporteras till godkänd mottagningsanläggning i enlighet med gällande krav och riktlinjer, detta för att minska eventuell risk för föroreningsspridning. Schaktmassor ska i möjligaste mån återanvändas inom projektet.

6. Åtgärder

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att, så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter, motverka, minimera och kompensera för negativa miljöeffekter.

Nedan redovisas övergripande miljöhänsyn och preliminära skyddsåtgärder som beaktas i den fortsatta planläggningsprocessen och under byggskedet.

- PM Gestaltningsavsikter och PM Kulturarvsanalys utgör underlag för fortsatt utformning och projektering av GC-vägen med hänsyn till landskapsbild, kulturmiljövärden, fornlämningar och riksintressen.
- Odlingslandskapets långa kontinuitet är en viktig kulturmiljökvalitet och naturresurs. Intrång i odlingsmark ska minimeras, både permanent och tillfälligt, genom att GC-vägen placeras nära befintlig väg och genom noggrann planering av tillfälligt ianspråktagande av mark under byggtiden.
- Massbalans ska eftersträvas och lokala massor användas i möjligaste mån.
- Nya slänter anläggs så att vegetation kan återetableras och biologiska värden stärkas. Åtgärder kommer också att göras för att stärka förekomsten av hävdgynnade arter kopplade till det biologiska kulturarvet vilket även kommer att lyftas in i framtida skötsel- och driftplaner.
- Invasiva arter ska hanteras så att spridning eller återetablering förhindras.
- Skyddade arter beaktas i den fortsatta projekteringen och vid behov kommer skyddsåtgärder att vidtas. Är det inte möjligt att utföra skyddsåtgärder kommer dispens från artskyddsförordningen (2007:845) sökas.
- Befintliga faunapassager i trummor planeras att förlängas så att djur fortsatt kan passera.
- Befintlig vägbelysning samt behov av ny belysning för GC-vägen ska utredas och platsanpassas med hänsyn till trafiksäkerhet, djurliv, omgivningsljusets miljözoner samt landskaps- och kulturmiljövärden.
- Hålträd planeras att skyddas från avverkning och ny belysning kommer vid behov att anpassas med hänsyn till fladdermöss, för att undvika att förbud enligt artskyddsförorningen (2007:845) utlöses.
- Dagvattensystem utformas med fördröjning och rening med hänsyn till närliggande yt- och grundvatten.
- Grundvattenrör planeras att installeras tidigt för långtidsmätning av nivåer och portryck som underlag för fortsatt projektering.
- Vid arbete inom grundvattenskyddsområde kan täta konstruktioner krävas.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

- Under byggtiden ska vatten från arbetsområdet hanteras, renas och kontrolleras innan utsläpp.
- Förorenade massor ska provtas och hanteras så att spridning till mark och vatten förhindras.
- Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller ska följas.
- Vid bergschakt ska damm, buller och vibrationer följas upp och regleras. Sulfidutredning planeras där berg förekommer.
- Behov av geotekniska förstärkningsåtgärder och stödkonstruktioner studeras vidare i kommande skeden.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska, enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966), hänsyn tas till verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper, lokalisering och de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Trafikverket bedömer, baserat på vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 15 § väglagen. Bedömningen grundas på åtgärdernas omfattning, deras lokalisering i anslutning till befintlig väg samt föreslagna miljöåtgärder enligt kapitel 6, med särskilt fokus på att minimera intrång i privat tomtmark, jordbruksmark och påverkan på värden kopplade till riksintresse för kulturmiljövården.

Projektet innebär att viss jordbruksmark behöver tas i anspråk, vilket medför en negativ påverkan genom tillkommande permanent hårdgjord yta. Samtidigt bedöms projektet utgöra ett väsentligt samhällsintresse och åtgärder ska vidtas för att begränsa påverkan på kvarvarande mark och bibehålla brukningsmöjligheterna.

Gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg och medför därmed inga större ytterligare markanspråk. De huvudsakliga miljöeffekterna utgörs av visst intrång i privat tomtmark samt påverkan på natur- och kulturmiljövärden i anslutning till väg 268. Påverkan på naturvärden bedöms vara lokal och i stor utsträckning möjlig att begränsa samt i viss mån återskapa genom anpassad utformning av GC-väg och vägslänter.

Det biologiska kulturarvet längs vägen är idag bevarat främst på grund av den hävd som Trafikverket utför i vägkanterna. I och med anläggningen av den planerade gång- och cykelvägen kommer vägkanterna och det biologiska kulturarv de innehar att påverkas.

Den inventering av det biologiska kulturarvet som genomförts kan användas som underlag för att återskapa och stärka biotoper som påverkas genom byggandet av gång- och cykelvägen, och därmed bidra till att stärka riksintressets värden och den biologiska mångfalden längs väg 268 samt minska avtrycket av gång- och cykelvägen. Det kunskapsunderlag som tagits fram skapar också möjligheter att förbättra de biologiska värdena även i de vägkanter som inte påverkas direkt vid själva byggnationen.

Skötselanvisningar kommer att behöva ses över och eventuellt uppdateras för att säkerställa skötseln och bevarandet av både den biologiska mångfalden och det biologiska kulturarvet längs väg 268. Genom att arbeta med och värna om det biologiska kulturarvet i vägkanterna har vi också möjlighet att synliggöra landskapets kulturhistoria för människor i trakten och förbipasserande trafikanter.

Delar av sträckan löper genom riksintresse för kulturmiljövården, Skålhamravägen [AB71]. I motivet till riksintresset nämns bland annat den rika och komplexa odlingsbygden och de förhistoriska hägnadssystemen, odlingslandskapet, den agrara bebyggelsen som markerar historiska gårds- och bylägen, fornlämningarna samt områdets vägsystem. Tidigare planer på att göra väg 268 mer framkomlig och anlägga GC-väg har bedömts medföra påtaglig skada på riksintresset. De tidigare projekten har omfattat omdragningar av väg 268, medan nuvarande projekt endast innebär

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

att det anläggs en GC-väg vid sidan av befintlig vägsträckning, något som minskar påverkan på riksintresset.

Vid anläggandet av GC-vägen kommer värden som definieras i riksintressebeskrivningen att påverkas, till exempel de förhistoriska bylägena vid Grana och Sursta, tillhörande gravfält och flera förhistoriska hägnader, samt att odlingsmark till viss del kommer att tas i anspråk. GC-vägen planeras att anläggas landskapsanpassat och följa landskapets topografiska förutsättningar. Den placeras i anslutning till vägen, men med en bredare grön sidoremsa eller svackdike för att bibehålla vägens relativa småskalighet i landskapet och karaktär av landsväg. Möjligheten till en bättre landskapsanpassning och bibehållandet av vägens relativa småskalighet motiverar varför projektet kräver ett större markanspråk i odlingsmarken på vissa platser. Ingrepp i fornlämningarna, odlingsmarken och bytomterna begränsas till ett minimum. Där den planerade GC-vägen löper i anslutning till skyddade värden görs platsanpassade lösningar för att minska påverkan. Det läggs även stor vikt vid att begränsa moderna inslag i anslutning till den planerade GC-vägen, såsom belysningsstolpar och räcken, för att bevara upplevelsen av landsväg i ett agrart landskap. Med dessa åtgärder bedöms projektet inte riskera att påtagligt skada riksintresset.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Under det fortsatta arbetet med vägplanen sker vid behov anpassningar och åtgärder för att minimera påverkan på värdefulla miljöer. Följande frågor kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta projektet:

- Biologiskt kulturarv samt artrika vägkanter och områden – möjligheten att bibehålla eller öka förutsättningarna för artrika vägkanter och biologiskt kulturarv kommer att beaktas.
- Påverkan på natur- och kulturvärden ska minimeras.
- En viktig del av områdets kulturmiljövärden är kopplade till markanvändning över tid. Odlingslandskapets långa kontinuitet är en viktig kulturmiljökvalitet som bör värnas i den fortsatta processen. Därav bedöms det av central betydelse att undvika odlingsbar mark vid placering av arbetsytor. Underlag kommer tas fram för att utreda behovet av mark för tillfällig nyttjanderätt i byggskedet. Vidare bör grusbelagda vägar inte beläggas med asfalt.
- GC-vägens gestaltning ska möjliggöra att den nya anläggningen smälter väl in i landskapet och upplevs som en del av detsamma. I det öppna odlingslandskapet ska väganläggningens visuella dominans beaktas vid placeringen av GC-vägen. Där det är möjligt med avseende till andra hänsynstaganden ska GC-vägen separeras med en grön sidoremsa så att landskapets agrara uttryck bevaras. Ett gestaltningsprogram kommer att tas fram i nästa skede.
- Behov och utformning av nya bergskärningar samt påverkan av bergschakt i närhet till tomtmark ska utredas. Vid behov genomförs byggnadsbesiktningar samt vibrationsmätning.
- Trafik under byggtid kommer att utredas i det fortsatta arbetet. Utformning och placering av GC-vägen kommer att ta hänsyn till byggbarheten så att påverkan på trafiken längs väg 268 under byggtiden minimeras.
- Kompletterande geotekniska undersökningar planeras för bedömning av jorddjup, bergnivå, bärighet och stabilitet samt risk för sättningar och stabilitetsproblem.
- Samordning med Upplands Väsby kommun och Vallentuna kommun gällande pågående och gällande kommunala planer.
- Påverkan på befintlig belysning av väg 268 samt placering och behov av ny belysning av GC-vägen behöver utredas. Hänsyn ska tas till trafiksäkerhet, särskilda krav för djurliv,

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

omgivningsljusets miljözoner och landskapliga värden kopplade till riksintresse för kulturmiljövården. Belysningslösningar kommer att behöva platsanpassas.

- Det finns ett flertal markavvattningsföretag i området. Ytterligare utredningar kommer att utföras i den fortsatta planprocessen i syfte att beskriva påverkan och eventuella nödvändiga åtgärder som behöver vidtas.
- Påverkan på och åtgärder för allmänna och enskilda vattentäkter och andra utpekade vattenförekomster kommer att utredas samt behov om anmälan om vattenverksamhet behövs.
- Ledningsfrågor kommer att beaktas i fortsatt projektering och i kommande planhandlingar. Fortsatt och fördjupad dialog planeras med samtliga ledningsägare för att bedöma behov av anpassningar eller omläggningar av ledningar till följd av planerade åtgärder.
- Samrådsprocessen kommer att fortsätta för att utbyta information och inhämta synpunkter från länsstyrelsen, kommunen och enskilda som särskilt berörs. Vid behov kommer samråd även att hållas med allmänheten och andra myndigheter och organisationer.

8.3. Tillstånd och dispenser

Dessa tillstånd och dispenser bedöms kunna bli aktuella i projektet:

- Tillstånd för ingrepp i fornlämningar.
- Anmälan om dispens/tillstånd enligt skyddsföreskrifter inom vattenskyddsområde.
- Eventuell dispens för påverkan på fridlysta arter som omfattas av förbudsregler enligt artskyddsförordningen (2007:845).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

9. Källor

Lantmäteriet (2025). *Min karta*. Tillgänglig: https://minkarta.lantmateriet.se/

Länsstyrelserna (2025a). *Vattenkartan*. Tillgänglig: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/e17e00dc-cfac-4314-a619-ec4533254346/

Länsstyrelserna (2025b). *EBH-kartan*. Tillgänglig: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lst_ebh_karta/

Naturvårdsverket (2021). *Inventering av skyddsvärda träd i kulturlandskapet*. Version 3.0. Tillgänglig: https://www.naturvardsverket.se/4acc5c/globalassets/vagledning/miljoovervakning/handledning/undersokningstyper/inventering-av-skyddsvarda-trad-1-3-21-09-27-final-2.pdf

Naturvårdsverket (2024). *Branschlistan förorenade områden*. Tillgänglig: https://www.naturvardsverket.se/498d4e/globalassets/vagledning/fororenade-omraden/inventering/branschlista-fororenade-omraden-2024.pdf

Region Stockholm (2025). *Kollektivtrafikplan 2050*. Tillgänglig: https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/framtidens-kollektivtrafik/

Riksantikvarieämbetet (2025). *Fornsök*. Tillgänglig: https://app.raa.se/open/fornsok/

SGU (2025). *Kartvisaren*. Tillgänglig: https://apps.sgu.se/kartvisare/

SL (2025). *Linjekartor för bussar*. Tillgänglig: https://sl.se/reseplanering/kartor/kartor-stockholms-lan

Svenska Institutet för Standarder (SIS). (2023). *Naturvärdesinventering (NVI) – Kartläggning och värdering av biologisk mångfald – Krav och vägledning*. Svensk standard SS 199000:2023.

Trafikverket (2016). *Samrådshandling- Vägplan Väg 268 E4-Grana, utredning av lokaliseringsalternativ*. Daterad: 2016-05-17.

Trafikverket (2019). *Beslutsunderlag – Väg 268 E4-Grana, val av väglinje*. Daterad: 2019-11-29.

Trafikverket (2023a). *PM Miniutredning (kulturmiljö) - Väg 268 mellan Upplands-Väsby och Vallentuna*. Daterad: 2023-05-25.

Trafikverket (2023b) *PM Miniutredning Gestaltning – Tillbyggnad av en gång- och cykelväg i område för riksintresse*. Daterad: 2023-11-27.

Trafikverket (2025a). *NVDB på karta*. Tillgänglig: https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map

Trafikverket (2025b). *PMSv4*. Tillgänglig: https://pmsv4.trafikverket.se

Trafikverket (2025c). *Vägtrafikflödeskartan*. Tillgänglig: https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation

Trafikverket (2025d). Verktyget belysningsplaner

Upplands Väsby kommun (2018). *Väsby Stad 2040 - Översiktsplan för Upplands Väsby kommun*. Daterad: 2018-06-18.

Upplands Väsby kommun (2025). *Väsbykartan*. Tillgänglig: https://vasbykartan.upplandsvasby.se/spatialmap?

Vallentuna kommun (2018). *Översiktsplan Vallentuna kommun 2040*. Daterad: 2018-08-27.

Vallentuna kommun (2024). *Fördjupad Översiktsplan Västra Vallentuna tätort*. Daterad: 2024-02-17.

Vallentuna kommun (2025). *Vallentuna kommunkarta*. Tillgänglig: https://kommunkarta.vallentuna.se/spatialmap

Vägverket (2008). *Förstudie Väg 268 E4 – Grana*. Daterad: 2008-07-12