

Arbetsplanens beskrivning

VÄG 642 OCH 678, NY ALLMÄN FÄRJELED FRÅN NORRA LAGNÖ TILL TYNNINGÖ

Värmdö kommun och Vaxholms stad, Stockholms Län

SAMRÅDSHANDLING 2012-03-20

Uppdragsnummer: 107130

Dokumenttitel: Väg 642 och 678, ny allmän färjeled från Norra Lagnö till Tynningö
Skapat av: Atkins Sverige AB
Dokumentdatum: 2012-03-20
Dokumenttyp: Samrådshandling
DokumentID:
Ärendenummer:
Uppdragsnummer: 107130
Version:

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Karin Stadler, Trafikverket
Uppdragsansvarig: Cim Köhler, Atkins
Tryck:
Distributör: Trafikverket, Sundbybergsvägen 1, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	BESKRIVNING AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER	5
2.1	VÄG	5
2.2	BYGGNADSVÄRK	5
2.3	BELYSNING	6
2.4	SIGNALER, SKYLTA OCH BOMMAR	6
2.5	LEDNINGAR	6
2.6	AVVATTNING	7
3	PLANERINGSPROCESS OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	7
3.1	PLANERINGSPROCESS FÖR EN ALLMÄN FÄRJELED	7
3.2	SAMRÅD	8
3.3	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB) FÖR ARBETSPLAN	8
3.4	TILLSTÅND FÖR VATTENVERKSAMHET ENLIGT MILJÖBALKEN	8
4	AVGRÄNSNINGAR	9
5	OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH MILJÖPÅVERKAN	10
5.1	OMRÅDESBESKRIVNING, LANDSKAPSBILD, KULTURMILJÖ OCH NATURMILJÖ	10
5.2	RIKSINTRESSEN OCH ANDRA SKYDDSONRÅDEN INOM UTREDNINGSONRÅDET	11
5.3	VATTENMILJÖ	12
5.4	SJÖFART	12
5.5	BULLER	12
5.6	BEFINTLIGA LEDNINGAR	12
5.7	DAGVATTEN	13

1 Bakgrund och syfte

I maj 2004 begärde Tynningöfärjan Ekonomisk Förening (TEF), som bedriver färjetrafik mellan väg 642 vid Norra Lagnö och väg 678 på Tynningö, att Tynningöfärjan skulle överföras från enskild till allmän. TEF har bedrivit färjetrafik sedan 1990.

Länsstyrelsen beslutade 31 maj 2010 att allmänförklara färjeleden mellan Tynningö tillhörande Vaxholms stad och Norra Lagnö i Värmdö kommun från den 1 januari 2013.

Beslutet innebär att Trafikverket från och med den 1 januari 2013 kommer att driva den allmänna bilfärjan. Trafikverket kommer att ansvara för drift och underhåll av färjeled med färjor och färjelägen, tilläggsplatser för mindre färjor.

En förstudie, daterad maj 2011, har genomförts för att säkerställa en långsiktigt hållbar lösning för en allmän färjeled till Tynningö. Syftet med förstudien var att dels utreda förutsättningar och åtgärdsbehov för en allmän färjeled, dels att studera alternativa sträckningar till Tynningö. Förstudien har gjorts i samråd med närboende, berörda kommuner och övriga berörda.

Länsstyrelsen har beslutat att färjetrafik i befintlig sträckning Norra Lagnö – östra Tynningö inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (beslut den 2011-10-20).

Baserat på förstudien har Trafikverket gjort ett ställningstagande för fortsatt planering och projektering Ny allmän färjeled från Norra Lagnö till Tynningö. I ställningstagandet har beslut fattats om att en arbetsplan ska upprättas för att Trafikverkets färjerederi ska köra trafikverksfärja Norra Lagnö – östra Tynningö (alternativ 3 i förstudien).



Figur 1 Översiktskarta med befintlig färjeled mellan Tynningö och Norra Lagnö.

Denna samrådshandling är framtagen som underlag för sakägarsammanträde enligt väglagen med fastighetsägare, myndigheter och övriga berörda. Samrådet avser också den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att ingå i arbetsplanen.

2 Beskrivning av föreslagna åtgärder

För att Trafikverkets färjor ska kunna trafikera sträckan krävs anpassning av de båda färjelägena och anslutande vägar. Förslaget innebär att färjan kommer att ligga förtöjd på fastlandssidan, det vill säga på Norra Lagnö. Detta medför bland annat förbättrad trafiksäkerhet för sjöfarten i och med att färjeläget på Norra Lagnö har större avstånd till farleden än vad färjeläget på Tynningö har. Föreslagna åtgärder som beskrivs nedan syftar till att anpassa färjelägena efter Trafikverkets färjor, förbättra trafiksäkerheten, förbättra för bussresenärer och väntande på färjan samt att öka säkerheten vid färjelägena.

2.1 Väg

Lagnövägen är idag 6,5 meter bred och föreslås breddas med en 1,5 meter bred gångbana på vägens västra sida. Breddningen sker på en sträcka av cirka 160 meter mellan parkeringen vid Tallbacksvägen och färjeläget. Detta innebär ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som idag går i vägbanan mellan busshållplatsen och färjan. Den varierande vägbanesektionen 6,0-6,5 meter projekteras 6,5 meter på hela sträckan vilket krävs för god standard, vid 30km/tim och utrymmesklass A, enligt gällande vägutformningsregler. Vägens mittlinje flyttas något österut för att undvika sprängning av berg, och för att minimera intrånget på fastighetsmark. Den totala vägbredden på Lagnövägen blir 8 meter, 6,5 meter vägbana + 1,5 meter gångbana. Vid tomtutfarer målas en spärrmarkering i norrgående körfält så att köande bilar inte ska blockera utfarterna.

Tynningövägen breddas från dagens 5,5 meter till 6,5 meter på en sträcka av cirka 50 meter mellan färjeläget och Hemviksvägen för att uppnå god standard. Breddningen projekteras på vägens östra sida för att skona den rad av askar som står i vägslänten på den västra sidan. En ny busshållplats anläggs vid färjeläget med en plattform för väntande busspassagerare. Vid tomtutfarer målas en spärrmarkering i södergående körfält så att köande bilar inte ska blockera utfarterna.

2.2 Byggnadsverk

Befintliga kajer vid Tynningö och Norra Lagnö kommer delvis att behöva rivas för anläggning av ny kajkonstruktion som är anpassad till Färjerederiets färjor. En viktig detalj är att utformningen på kajerna anpassas till vattenståndsvariationerna så att färjetrafiken kan bedrivas utan att hindras av höga eller låga vattenstånd. Vid Norra Lagnö kommer den nya kajkonstruktionen att behöva byggas något längre ut i vattenområdet för att färjan inte ska riskera att kollidera med befintlig ångbåtsbrygga. Ur trafiksäkerhetssynpunkt vid lastning och lossning bedöms de nuvarande kajlägena vara de optimala.

Vid respektive färjeläge anläggs två dykdalber som utgör en sidostöttning till färjan under lossning och lastning. Dykdalberna används även som viktiga förtöjningspunkter då färjan ligger i vila vilket innebär att färjan inte behöver nyttja sin egen maskinkraft för att motverka påverkan av sidvind och vågor. Då färjan inte nyttjar sin egen maskinkraft minskar även buller och vibrationer från färjan. Dykdalber är fasta byggnadsverk i vattnet och utgörs normalt av en grupp pålar som över vattenytan kopplas till varandra med en betongplint eller stålbalkar. Positionsljus kommer att installeras på dykdalberna för att minska risken för påkörning.

Ombyggnationen av färjelägena kommer att medföra grävningsarbeten i berört vägområde och muddringsarbete samt eventuellt sprängning i berört vattenområde. För att upprätthålla färjetrafiken under byggnationen av kajerna kommer ångbåtsbryggan på Norra Lagnö

breddas åt öster och användas som en temporär kaj för tilläggning av färjan under byggtiden. På Tynningö byggs en ny temporär kajkonstruktion öster om ordinarie kajläge.

På Norra Lagnö föreslås en ny väntkur i anslutning till gångbanan vid färjeläget. På Tynningö kommer eventuellt befintlig stuga vid färjeläget, här kallad färjevaktsstuga då den av färjepersonalen används som pausstuga, att kunna användas som väntkur.

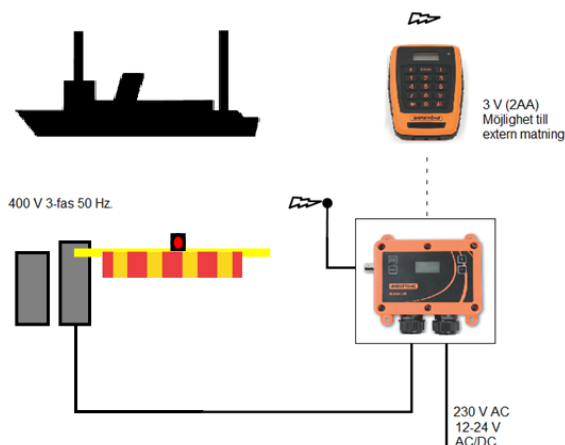
2.3 Belysning

Både på Norra Lagnö och på Tynningö föreslås nyanläggning av belysning. På Norra Lagnö föreslås nya belysningsstolpar längs Lagnövägen från färjeläget fram till busshållplatsen på Lagnövägen. På Tynningö föreslås kompletterade belysning från ny busshållplats och ca 100 meter upp längs Tynningövägen. Det finns idag belysning på två av luftledningens trästolpar närmast färjeläget. Vid färjelägena förstärks belysningsnivån med ytterligare belysningsstolpar. Belysningen bidrar till ökad trafiksäkerhet både för fordonstrafiken och för oskyddade trafikanter.

Typ av belysningsstolpe är inte beslutad. Nya armaturer ska vara väl avbländade för att inte störa befintliga fastigheter och trafikanter.

2.4 Signaler, skyltar och bommar

Färjelägena kommer att anpassas till trafikverkets standard avseende signaler, skyltar och bommar. Detta bidrar till ökad trafiksäkerhet. Styrning av bomanläggning sker via radio från färjans styrhytt. Vid kraftbortfall ska bommen kunna manövreras manuellt med vev eller liknande. Skyltar och bommar med tillhörande utrustning ska utöver att de uppfyller tekniska funktionskrav även ha en genomtänkt utformning avseende placering, utseende, innehåll och skala. Vid färjelägena kan det framöver bli aktuellt att uppföra Elektroniska skyltar och Färjerederiet har ett uppdrag att se över vilket behov som finns. Elektroniska skyltar anpassas efter lokala förhållanden och ha en väl anpassad utformning.



Figur 2 Systemuppbyggnad färjeläge med fjärrstyrd bomanläggning.

2.5 Ledningar

Ny elförsörjning till färjelägena kommer troligtvis att bli aktuellt, framför allt eftersom färjan kommer att lägga till vid färjeläget på Norra Lagnö nattetid. Här kommer det då att krävas en ny anslutning från Vattenfall. Det är ännu inte fastställt vilka övriga åtgärder, förutom

flyttning/omläggning i samband med vägbyggnationen, som kan bli aktuella vad det gäller ledningarna.

2.6 Avvattning

I väntan på färjan kommer bilar stå uppställda i kö. Avvattning av detta område kan jämföras med hur parkeringsplatser ska hanteras enligt respektive kommuns dagvattenpolicy.

Anslutande vägar avvattnas via diken, eventuellt med dränering i botten. Avrinning via dike ger en viss reducering av föroreningar, framför allt om det kan utföras med flacka slänter och relativt bred botten. Exakt hur anläggningen i slutändan utformas kommer att ske i samråd med de respektive kommunerna.

3 Planeringsprocess och miljökonsekvensbeskrivning

3.1 Planeringsprocess för en allmän färjeled

Planeringsprocessen av en allmän färjeled följer väglagens planeringsprocess, se Figur 3. Planeringsprocessen regleras av väglagen, parallellt med den löper miljöbalken och processen följer en kedja där både Trafikverket och övriga samhället deltar.



Figur 3 planeringsprocessen enligt väglagen

Planeringen av allmän färjeled har genomgått första skedet i vägplaneringsprocessen som är förstudien. I förstudien har flera olika sträckningar för färjeleden studerats och utifrån denna har beslut fattats att en arbetsplan ska upprättas för att Färjerederiet kör trafikfärja på den befintliga sträckan Norra Lagnö – Östra Tynningö (alternativ 3 i förstudien). Övriga studerade alternativ har avskrivits då den befintliga sträckan anses vara det lämpligaste alternativet på både kort och lång sikt.

I vägprojekt där Trafikverket inte kan välja ett lämpligt alternativ efter en förstudie är utförd, och/eller för de projekt som ska tillåtlighetsprövas av regeringen, genomförs en vägutredning. Trafikverkets beslut att en arbetsplan ska upprättas för att Färjerederiet kör trafikfärja på den befintliga sträckan Norra Lagnö – Östra Tynningö (alternativ 3 i förstudien) innebär att en vägutredning inte kommer att genomföras.

I arbetsplanearbetet färdigställer Trafikverket utformning och slutgiltig sträckning, samt vilken mark och vilka fastigheter som berörs.

Länsstyrelsen ska godkänna den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till arbetsplanen. Under arbetsplaneskedet pågår fortsatt dialog och samråd med fastighetsägare, kommuner, och övriga myndigheter och intressenter. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

3.2 Samråd

Vid utarbetande av en arbetsplan ska samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslagets utformning ske med berörda fastighetsägare, myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken.

Samråd hålls för att informera om projektet, ge möjlighet till synpunkter på detta samt genom dessa synpunkter ge Trafikverket information om förhållanden som man kan behöva ta hänsyn till vid utformning, sträckning eller byggande av planerad verksamhet.

3.3 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för arbetsplan

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår som en del i arbetsplanen för projektet och utgör ett viktigt underlag för de åtgärder som planeras. Syftet med MKB:n är att belysa projektets direkta och indirekta påverkan på miljö och hälsa under både byggande och drift. I MKB:n ingår också att ge förslag på åtgärder för att begränsa de eventuella negativa konsekvenser som kan uppstå till följd av projektets genomförande och bidra till en miljöanpassning av projektet.

MKB-processen är ett systematiskt sätt att öka miljöhänsynen i planeringsprocessen och ökar möjligheterna att upptäcka viktiga miljöaspekter och svårigheter redan i ett tidigt skede vilket kan motverka förseningar och ökade kostnader i ett senare skede. De obligatoriska samråden i MKB-processen stärker förutsättningarna för en demokratisk planeringsprocess.

Miljökonsekvensbeskrivningen fokuserar på de konsekvenser som kan uppstå till följd av projektet under anläggningskedet och driftskedet.

3.4 Tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken

Projektet medför också att Trafikverket kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken till mark- och miljödomstolen. Framöver kommer även samråd att genomföras med Länsstyrelsen och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av vattenverksamheten i enlighet med bestämmelserna i 6 kap 4 § miljöbalken.

En separat miljökonsekvensbeskrivning kommer även att tas fram och biläggas ansökan om tillstånd för vattenverksamheten.

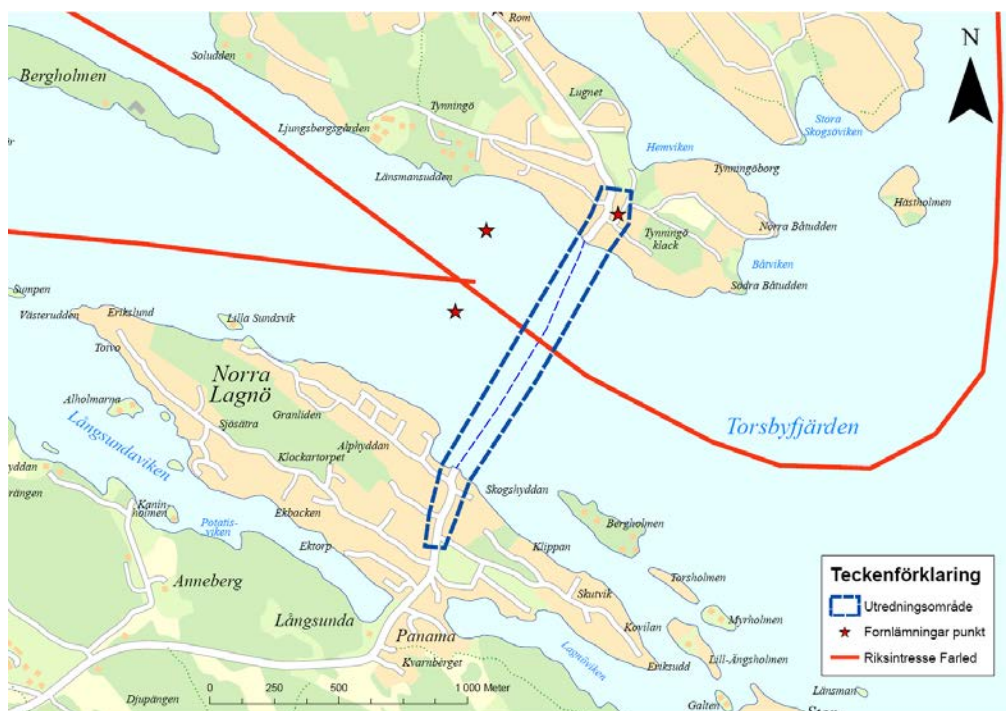
I miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamheten kommer påverkan på vattenmiljön till följd av anläggande av kajerna, så som sprängning, muddring och gjutning i vatten att beskrivas och bedömas. Hanteringen av de uppmuddrade massorna kommer också att tas med i MKB:n för vattenverksamheten.

Vid samråd för vattenverksamheten kan berörda lämna synpunkter gällande dessa frågor.

4 Avgränsningar

Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar geografiskt det område som tas i anspråk för projektets genomförande. Ett något större utredningsområde har definierats och illustreras i Figur 4.

Arbetsplanen behandlar färjelägena i vardera kommuner samt färjetrafiken i drift. I Värmdö kommun inkluderas även del av väg 642, Lagnövägen och i Vaxholm stad inkluderas del av väg 678, Tynningövägen. Dessa vägar ansluter till färjelägena i respektive kommun.



Figur 4 Utredningsområde för arbetsplanen. Den bredare streckade blå linjen markerar utredningsområdets avgränsning. Den röda linjen visar riksintresse farled och de röda stjärnorna visar befintliga fornlämningar.

Tidsmässigt avgränsas beskrivningen av projektets effekter till år 2020. Då bedöms färjelägena på Tynningö och Norra Lagnö vara ombyggda, trafikverksfärjan ha börjat trafikera färjelinjen och effekter ha börjat uppträda och stabiliseras.

MKB:n fokuserar på de miljökonsekvenser som bedöms vara väsentliga. Anläggnings- och muddringsarbetenas påverkan på vattenmiljön i Lagnösund kommer att hanteras i MKB:n. Andra miljöaspekter som berörs av projektet och som beskrivs vidare i MKB:n är buller, vibrationer, ljusstörningar, luftkvalitet, markföroreningar, naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild samt lokal nedskräpning och sanitet. En beskrivning av de miljörisker som kan kopplas till färjetrafiken görs inom ramen för MKB:n. Trafiksäkerhetsfrågor kopplat till färjetrafiken och tillhörande biltrafik beskrivs i arbetsplanen.

5 Områdesförutsättningar och miljöpåverkan

5.1 Områdesbeskrivning, landskapsbild, kulturmiljö och naturmiljö



Figur 5 Färjeläget på Norra Lagnö.

Norra Lagnö karaktäriseras av gammal trähusbebyggelse och den höjdrygg som går tvärs över ön i sydostlig riktning. De högre belägna områdena har magrare mark, stundtals berg i dagen och vegetationen karaktäriseras av bland annat tallar. Större delen av ön består av tomtmark men husen underordnar sig landskapet. Tomterna är stora och har ofta fullvuxna träd. Träden tillsammans med bebyggelsen är viktiga karaktärskapande element. Runt färjeläget finns ett antal större tomter med gammal bebyggelse. Norra Lagnö har av Stockholms länsmuseum tillsammans med Värmdö kommun bedömts vara värdefullt för kulturmiljövården ur ett lokalt perspektiv.

Lagnövägen som leder fram till färjeläget är den enda vägen med genomgående trafik. Det är en smal väg som saknar gångbana. Konsekvensen av förslaget är att en mindre yta mark tas i anspråk för anläggandet av en gångbana. Gångbanan läggs väster om vägen men breddningen sker delvis åt öster för att undvika bergskärning. Breddningen syftar till skapa en god standard samt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och skapa en trygg gångväg till busshållplatsen som ligger ca 300 meter från färjeläget. Breddningen bedöms inte hota några större träd. Befintlig väntkur vid färjeläget på Norra Lagnö kommer att rivas och ersättas med en ny. Ny kajkonstruktion och nya bommar bedöms som mindre förändringar mot dagens situation. Då färjan ska ligga förtöjd på Norra Lagnö nattetid och mellan turer så kommer det medföra en förändring av närboendes utsikt.



Figur 6 Trädraden norr om färjeläget på Tynningö

Tynningö är en av de öar i Stockholms skärgård som är tätast bebyggd med äldre sommarvillor (källa: Bebyggelseinventering Tynningö 1977-1978 Peter Bratt och Rolf Källman, Vaxholms stad). I många fall används de gamla sommarvillorna idag som åretruntboende. Landskapet och miljön är lantlig med tydligt bebyggt intryck. Tynningövägen är ett sammanlänkande element som binder ihop norra och östra Tynningö. Vägen är smal och har karaktären av en gammal landsväg som anpassar sig till terrängen.

Vid färjeläget på östra Tynningö finns det väster om Tynningövägen en trädrad med äldre träd. Det är bland annat askar och lönnar av varierande ålder och i olika skick. Trädraden är ett kulturhistoriskt viktigt landskapselement som är karaktärskapande och betydelsefull för den biologiska mångfalden. Ett annat karaktärsskapande elementet på färjeläget är den gamla färjevaktstugan. Tomterna närmast färjeläget är slutna med avgränsande staket eller vegetation. Hela färjeläget är en offentlig plats vilket bland annat kan ses genom mängden av anslag på färjevaktstugan.

Konsekvensen av förslaget är att en mindre yta mark tas i anspråk i öster för breddningen av vägen. Breddningen syftar till att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Det har diskuterats om den gamla färjevaktstugan kan få en framtida funktion som väntkur. Om så blir fallet är det en möjlighet att trygga husets bevarande. Det skulle även innebära ökad komfort för de oskyddade trafikanter som väntar på färjan i och med att de kan vänta under tak vid dåligt väder. Ny kajkonstruktion och nya bommar bedöms som mindre förändringar mot dagens situation.

5.2 Riksintressen och andra skyddsområden inom utredningsområdet

Vissa områden i Sverige är klassade som riksintresse enligt miljöbalken. Områdena har fått klassningen för att de inrymmer sådana speciella värden eller har så speciella förutsättningar att de bedömts vara betydelsefulla för landet i sin helhet.

Hela farleden utmed inloppet till Stockholm är av riksintresse med motiveringen att området dels speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreationsliv för innerskärgårdens befolkning alltsedan medeltiden samt dels speglar Stockholms utbyggnad mot öster, farleden finns markerad i Figur 4.

En fornlämning inom utredningsområdet är Tunninge kungsgård. (Fornsök 2011)

5.3 Vattenmiljö

Lagnösund är en del av Torsbyfjärdens vattenförekomst. Miljökvalitetsnormer är fastställda som *måttlig* ekologisk status med avseende på övergödning och som *god* avseende kemisk ytvattenstatus, kvicksilver undantaget (www.viss.lst.se, 2012).

Befintlig färjetrafik mellan Norra Lagnö och Tynningö påverkar vattenmiljön genom uppvirvling av bottensediment. Påverkan från planerad allmän färjeledstrafik bedöms bli marginell med avseende på vattenmiljön. Genom den nuvarande regelbundna färjetrafiken kan det förutsättas att bottenarna i anslutning till färjeläget är okänsliga för propellerströmmar. Eventuell förekomst av lösa bottensediment har sedan länge transporterats bort av den nuvarande trafiken och botten har nu inställt sig i ett jämviktsläge. Den allmänna färjeleden är placerad i samma läge vilket innebär att inga nya bottenområden kommer att beröras av färjetrafiken jämfört med dagens förhållanden.

På uppdrag av Trafikverket har Geosigma AB utfört sediment- och ytvattenprovtagning längs den befintliga färjeledens sträckning mellan Norra Lagnö och Tynningö. Analysresultatet från provtagningarna tyder på att en muddring i kaj- och angränsningszon inte skulle utgöra ett problem för vattenkvaliteten i sundet. Analysresultat av metaller och andra grundämnen i ytvattnet bedöms inte skilja sig från bakgrundhalterna i den inre delen av skärgården.

5.4 Sjöfart

Befintlig färjeled går över Lagnösund. Genom Lagnösund går farleden till och från Stockholm. Farleden är klassad som riksintresse. År 2009 passerade i snitt över 32 stora skepp/fartyg Lagnösund och Oxdjupet vid Stenslätten dagligen. Även denna trafik är årstids varierad med fler passager under sommartid, då flera stora kryssningsfartyg dagligen passerar. Trafiken har ökat de senaste åren. (Sjöfartsverket 2011)

I Lagnösund och Oxdjupet finns en stor mängd stora fartyg. Samtliga stora fartyg använder såväl radio som radar för att hålla kontakt med andra fartyg och undvika incidenter.

Genom att ha färjan förtöjd vid Norra Lagnö nattetid och mellan turer istället för vid Tynningö så kommer färjans placering längre ifrån den riksintresseklassade farleden, vilket är positivt ur sjösäkerhetssynpunkt.

5.5 Buller

Allt oönskat ljud klassas som buller. Bullerdefinitionen inkluderar allt från ljud som enbart är störande till ljud som är rent skadligt. Buller kan påverka människors hälsa och välbefinnande både direkt och indirekt.

Befintlig färjetrafik utgör en bullerkälla. Även när bilar kör på färjan uppkommer ett störande ljud. Dagens trafik till och från färjelägena ger också upphov ljudstörningar. Dykdalber vid respektive färjeläge gör att färjan kan lägga till och stänga av motorn under lågtrafik, vilket bedöms medföra en minskning av störande ljud för närboende. Trafikverksfärjor ger eventuellt upphov till mindre ljudstörningar än befintlig färja.

Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15, kommer att tillämpas.

5.6 Befintliga ledningar

Inom arbetsplanens område finns kablar för el- och teleförsörjning av fastigheter och anläggningar. Teleledningarna tillhör Skanova. På Tynningö tillhör elkablarna E.ON och på

Norra Lagnö tillhör elkablarna Vattenfall. Förutom markförlagda ledningar och luftledningar har både Skanova och Vattenfall sjökablar som går ut i farleden från Norra Lagnö. Det finns även en korsande optokabel från Stokab cirka 200 meter ut i farleden. Samråd och MKB för vattenverksamheten kommer att hantera de sjöledningarna som berörs av projektet.

Många av de markförlagda ledningarna kommer att beröras av de planerade arbetena. Även de som idag ligger utanför vägområdet kan behövas flyttas på de sträckor där vägen breddas. I samband med ombyggnaden är det också möjligt att ledningsägarna planerar in ytterligare åtgärder eller ombyggnader. Det kan exempelvis vara att ersätta befintliga luftledningar med markförlagda ledningar. Sjøkablarna kommer att beröras av muddringsarbetena och det är då också möjligt att Stokabs optokabel berörs i samband med att övriga kablar lyfts.

På Norra Lagnö saknas idag belysning längs med Lagnövägen och vid färjeläget finns en belysningsstolpe precis vid kajkanten. På Tynningö finns vägbelysning vid färjeläget placerad på trästolpar och belysning längs med Tynningövägen.

5.7 Dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande, avrinnande vatten på markytan, som inkluderar regnvatten, smältvatten och framträngande grundvatten.

I dagsläget avvattnas ytorna vid färjeläget mer eller mindre rakt över kanten. Det finns inte något verksamhetsområde för VA, vatten och avlopp, från de respektive kommunernas sida. Fastigheterna har enskilda anläggningar för spillvatten och dricksvatten.

För Tynningö finns en äldre detaljplan (Dp 226) från 1950-52 som är ändrad senast 1970-71. Här finns dock inga specifika bestämmelser för dagvattenhantering. Inom Vaxholms stad pågår en process att ta fram en dagvattenstrategi. Det är möjligt att de inom en snar framtid kommer att komplettera projekteringsföresättningarna med tydligare föreskrifter för dagvattenhanteringen.

På Norra Lagnö finns ingen detaljplan över det aktuella området. Det plandokument som påverkar är översiktsplanen, 2012-2030. Värmdö kommun har även nyligen antagit en ny dagvattenpolicy som ger riktlinjer till hur dagvattenhantering ska ske.

Längs anslutningsvägarna till färjelägena kommer dagvattenavrinningen hanteras via diken. Dikenas utformning kommer att bidra till att föroreningar reduceras och därmed minskar innan de når ut till recipienten, Lagnösund. Inför framtagandet av MKB:n kommer projektet att vidare utreda hanteringen av dagvatten.



Trafikverket, Region Stockholm. Besöksadress: Sundbybergsvägen 1 Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se