

Samrådsunderlag

Väg 257, Tungelstavägen mellan Västerhaninge och Tungelsta

Haninge kommun, Stockholms län

Vägplan, 2019-09-30

TRV 2019/86091



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag

Författare: WSP Sverige

Dokumentdatum: 2019-09-30

Diarienummer: TRV 2019/86091

Uppdragsnummer: 156724

Version: 0.2

Kontaktperson: Elisabeth Rydén

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
2.1. Planlägningsprocessen.....	5
2.2. Bakgrund	5
2.3 Tidigare utredningar	6
2.4 Mål	6
3. AVGRÄNSNINGAR	8
3.1. Geografisk avgränsning.....	8
3.2. Tid.....	8
4. FÖRUTSÄTTNINGARNA I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET ...	9
4.1. Markanvändning.....	9
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	11
4.3. Förutsättningar för hälsa och miljö	13
5. PROJEKTETS LOKALISERING, UTFORMNING, OMFATTNING OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER	21
5.1. Projektets lokalisering och utformning	21
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	22
6. ÅTGÄRDER.....	25
7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN	26
8. FORTSATT ARBETE	27
8.1. Planläggning	27
8.2. Viktiga frågeställningar	27
8.3. Tillstånd och dispenser	27
9. KÄLLOR.....	30

1. Sammanfattning

Väg 257 (Tungelstavägen) är en statlig primär länsväg som förbinder Västerhaninge och Tungelsta med varandra. Vägen har idag problem med trafiksäkerheten och kapaciteten, vissa busshållplatser håller också låg standard. Trafikverket planerar därför att förbättra trafiksäkerheten på och längs med vägen.

Åtta åtgärder planeras:

- Bygga busshållplats vid Hagavägen (åtgärd 1).
- Bygga en vägport för gående och cyklister i höjd med Västerhaninge station för att minska barriäreffekten och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter (åtgärd 2).
- Anlägga en säker planskild gång- och cykelpassage som korsar väg 257, för gående och cyklister vid Tungelsta skola (åtgärd 3).
- Signalreglerad fyrvägs korsning vid ICA/Parkvägen, antingen med eller utan vänstersvängsfält, eller cirkulationsplats (åtgärd 4).
- Göra om femvägs korsningen vid Mulstavägen till en fyrvägs korsning (åtgärd 5).
- Bygga om korsningen vid Hammarbergsvägen/Skolvägen till cirkulationsplats (åtgärd 6).
- Anpassa en busshållplats i riktning mot Tungelsta vid korsningen Hammarbergsvägen/Skolvägen, till den nya cirkulationsplatsen (åtgärd 7).
- Bygga om korsningen Södertäljevägen/Tungelstavägen till cirkulationsplats (åtgärd 8).

Utredningsområdet för aktuell vägplan bedöms inte innehålla några större kulturhistoriska värden. Det finns dock ett antal fornlämningar kring de olika åtgärderna.

Inga dokumenterade bevarande värda områden för naturmiljön bedöms beröras av projektet. Dock har ett par potentiella naturvärdesobjekt påträffats längs de aktuella åtgärderna. Bland annat lövskog, alléer, hagmark, träddunge och parkmark.

I området kring Västerhaninge pendeltågstation finns det en mycket god grundvattenkapacitet med utmärkta uttagsmöjligheter i jordlagren. I den norra delen av vägsträckan vid Västerhaninge ligger också Åby vattenskyddsområde.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Motivet för bedömningen görs med avseende på projektets omfattning samt de effekter och konsekvenser som planerade åtgärder förväntas innebära under bygg- och driftskede.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. 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*. I samrådsredogörelsen kommer även övriga tidigare genomförda samråd att sammanfattas.

Under de olika skedena i planläggningsprocessen analyseras och beskrivs väganläggningens lokalisering och utformning allt mer detaljerat. I det slutliga skedet inför *fastställelse* av vägplanen, är lokaliseringen och utformningen fastlagd.

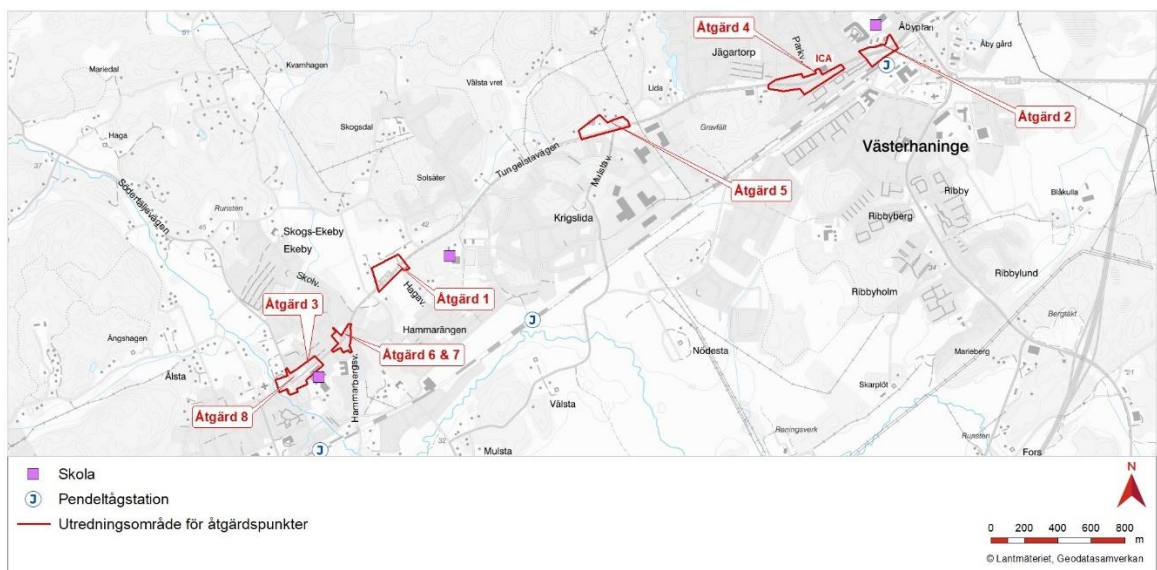
2.2. Bakgrund

Väg 257 (Tungelstavägen) är en statlig primär länsväg som förbinder Västerhaninge och Tungelsta med varandra. Vägen ansluter mot väg 73 Nynäsvägen och väg 225 Österhaninge i öster och mot Södertälje i väster. Vägen fungerar som en tvärförbindelse i öst-västlig riktning. Det finns problem med trafiksäkerheten, kapaciteten och det är idag begränsad framkomlighet på vägen, samt att vissa busshållplatser håller låg standard.

Trafikverket planerar därför att förbättra kollektivtrafiken i området med avseende på tillgänglighet. Det planeras även att öka trafiksäkerhet för gående och cyklister samt förbättra kapaciteten för vägen. Följande åtgärder planeras, (se figur 2.2-1):

- Bygga busshållplats vid Hagavägen (åtgärd 1 i figur).
- Bygga en vägport för gående och cyklister i höjd med Västerhaninge station för att minska barriäreffekten och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, (åtgärd 2 i figur).
- Anlägga en säker planskild gång- och cykelpassage som korsar väg 257, för gående och cyklister vid Tungelsta skola (åtgärd 3 i figur).
- Signalreglerad fyrvägs korsning vid ICA/Parkvägen, antingen med eller utan vänstersvängsfält, eller cirkulationsplats (åtgärd 4 i figur).
- Göra om femvägs korsningen vid Mulstavägen till en fyrvägs korsning, (åtgärd 5 i figur).

- Bygga om korsningen vid Hammarbergsvägen/Skolvägen till cirkulationsplats, (åtgärd 6 i figur).
- Anpassa en busshållplats i riktning mot Tungelsta vid korsningen Hammarbergsvägen/Skolvägen, till den nya cirkulationsplatsen, (åtgärd 7 i figur).
- Bygga om korsningen Södertäljevägen/Tungelstavägen till cirkulationsplats, (åtgärd 8 i figur).



2.3 Tidigare utredningar

2.4 Mål

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.4.2 Ändamål och projektmål

Ändamål

Syftet med åtgärderna är att förbättra kollektivtrafiken i området och öka trafiksäkerheten såväl som kapaciteten för vägen. De åtgärder som ingår i vägplanen, ska leda till detta genom minskad barriäreffekt från Nynäsbanan, bättre skyltning samt bättre möjligheter för gående och cyklister att passera området.

Projektmål

Projektmålen för Tungelstavägen beskriver tillsammans med ändamålet vad projektet ska bidra till. De kan ses som en precisering av ändamålet i form av vilka kvaliteter och funktioner som ska uppnås.

Nedan redovisas projektmålen för Tungelstavägen:

- Förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken
- Förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister
- Förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik
- Förbättrad framkomlighet

3. Avgränsningar

Beslut kring ett projekts avgränsning och omfattning tas först efter att myndigheter och berörda har givits möjlighet att lämna synpunkter. Avgränsningen baserar sig på de synpunkter som lämnats under samrådsmötet med Länsstyrelsen i Stockholms län som hölls den 15 maj 2019 samt länsstyrelsens kommande beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för aktuell vägplan är avgränsad enligt figur 2.2-1. Med utredningsområde avses det område som studeras för de olika åtta åtgärderna.

Influensområde är större än vägens utredningsområde. I influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan. Exempel på miljöaspekter som kan ha ett större influensområde än projektets fysiska omfattning är buller och vattenfrågor.

Kumulativa effekter kan uppstå genom samverkan med andra tidigare, nutida eller framtida aktiviteter.

De miljöaspekter som tas upp i detta dokument har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan.

3.2. Tid

För att beskriva förutsättningar i nuläget används generellt data från åren 2018-2019. Nuläget utgörs av befintlig markanvändning samt de detaljplaner som vunnit laga kraft och som har genomförandetid kvar.

De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills projektet är färdigbyggt. Byggtiden beräknas till cirka två år och byggstart preliminärt tidigast år 2021.

År 2025 används som prognosår för bedömningar. Detta årtal används dels eftersom anläggningen då förväntas ha varit i drift ett antal år.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Markanvändning

4.1.1. Befolkning och bebyggelse

Haninge kommun ligger söder om Stockholm. Haninge är en av de största kommunerna i Stockholms län med 90 000 invånare. Västerhaninge är en tätort inom Haninge kommun, till denna tätort räknas även Tungelsta, som ligger strax sydväst om Västerhaninge.

Västerhaninge har ett flertal bostadsområden med både flerfamiljshus och villaområden. Tungelsta har karaktären av en trädgårdsstad med småskalig bebyggelse och flera växthus.

4.1.2. Regionala och kommunala planer

Översiktsplan

Haninge kommun pekar i sin ÖP 2030 ut Tungelsta, Krigslida och Västerhaninge som förtätningszoner med stor andel tätortsnära natur- och strövområden. Tungelstavägen och järnvägen beskrivs som en barriär mellan Västerhaninges norra delar och centrum. För att överbrygga den ska möjligheterna att bygga broar och ljusa, breda och inbjudande tunnlar prövas.

Detaljplaner

Inom området för vägplanen finns ett antal detaljplaner. I tabell 4.1-1 redovisas aktuella detalj-, stads- och byggplaner.

Tabell 4.1-1. Lista över detalj-, bygg- och stadsplaner längs aktuell sträcka som kan komma att påverkas av de åtgärder som planeras.

PLANBETECKNING	PLANTYP	PLANNAMN
01-VÄS-1707	Stadsplan	CENTRUMPLAN III
01-VÄS-1735	Stadsplan	JÄGARTORP II
01-VÄS-1191	Byggplan	DEL AV NÖDESTA
01-VÄS-1488	Stadsplan	DEL AV RIBBY 1:212,1:240 M FL
01-VÄS-1495	Stadsplan	RIBBY OCH ÅBY, DELAR AV
0136-P95/0721	Detaljplan	VÄSTERHANINGE STATION
01-VÄS-1323	Byggplan	RIBBY 1:25 M FL
01-VÄS-1726	Stadsplan	NYTORPSVÄGEN I
01-VÄS-1720	Stadsplan	CENTRUMPLAN V
0136-P88/0606/2	Detaljplan	ÅBY 14
0136-P98/0930/1	Detaljplan	VÄSTERHANINGE, ÅBY 1:16 OCH 1:193
0136K-P2017/D265	Detaljplan	DEL AV ÅBY 1:206 M.FL, PARKSKOLAN
0136-P94/0203	Detaljplan	ÖRNSBERG
0136-P06/0320	Detaljplan	SKOGS-EKEBY 6:9 M FLI TUNGELSTA
0136-P92/0402	Detaljplan	TUNGELSTA 5, KRYDDGÅRDEN
0136-P90/0403	Detaljplan	TUNGELSTA 4
0136K-P2016/D253	Detaljplan	TUNGELSTA HAMMARBERG SVÄGEN

Regionala planer

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029

Länsplanen är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet. I arbetet med länsplanen har underlag inhämtats från Trafikverket, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Länsplanerna innehåller investeringar på det så kallade länsvägnätet, statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten för kollektivtrafikinvesteringar på väg samt till kommuner för bland annat miljö-, cykel-, gång- och trafiksäkerhetsåtgärder.

I Stockholms läns länsplan nämns Tungelstavägen som ett objekt med en investeringskostnad på cirka 65 miljoner kronor.

4.1.3. Näringsliv och sysselsättning

Det bor cirka 90 000 invånare i Haninge kommun. Knappt 29 000 av kommunens invånare arbetar utanför kommunen. Vanligast är att pendla till Stockholms kommun, följt av Huddinge, Solna och Tyresö. Av de som pendlar till Haninge kommer störst andel från Stockholms kommun, följt av Nynäshamn och Huddinge.

Det vanligaste yrket i Haninge är butikspersonal, där knappt 1500 personer arbetar. Bland män som arbetar i Haninge är det vanligast att jobba som snickare, murare och anläggningsarbetare. Bland kvinnor är det vanligaste yrket barnskötare och elevassistent. Den största branschen efter antalet anställda är handeln i Haninge kommun.

Sysselsättningsgraden (år 2018) för män är 82%, och 78% för kvinnor för befolkningen med åldern 20-64 år.

4.1.4. Viktiga målpunkter

I centrala Västerhaninge finns ett utbud av handel, service, omsorg och kommunikationer, bland annat en pendeltågs- och busstation. Det finns också ett antal verksamheter kring Åbyvägen, Nynäsvägen och Tungelstavägen, samt skolor och förskolor utspridda inom tätorten.

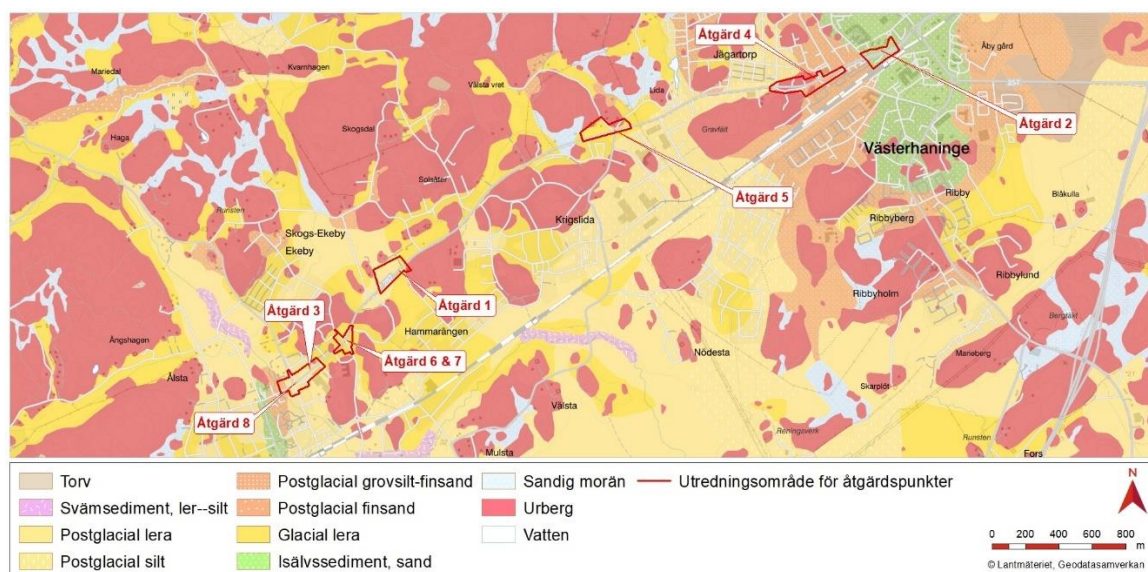
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

4.2.1. Geologi och geoteknik

Jordartskartan från SGU (Sveriges geologiska undersökning), se figur 4.2-1 visar att området för vägplanen har varierande jordarter. Vid Västerhaninge pendeltågsstation består jorden av isälvssediment i form av sand. I närheten förekommer stråk med postglacial finsand.

Vid pendeltågsstationen i Tungelsta består jorden av postglacial lera. I närheten förekommer stråk med postglacial silt och glacial lera.

Enligt jorrdjupskartan från SGU varierar djupet inom det berörda området mellan noll och 50 meter.



4.2.2. Hydrologi

Utredningsområdet ligger inom ett delavrinningsområde som mynnar ut i havet och vattenförekomsten Vitsån korsar vägen cirka 400 meter norr om åtgårdspunkt 5. Vitsån leds under vägen i trumma och därefter i dike med riktning västerut cirka 300 meter, innan diket viker av med sydlig riktning. Ungefär 400 meter väster om åtgårdspunkt 5 rinner ett mindre vattendrag mot väg 257 som avleds i två separata dikesriktningar strax innan vägsträckan. Väster om utredningsområdet och åtgårdspunkt 8 rinner ytvatten förekomsten Vitsån-Rocklösaån.

Väg 257 är delvis belägen på grundvattenmagasinet Västerhaninge-Tungelsta (Länsstyrelsen, 2016). I utredningsområdet finns ett markavvattningsföretag i höjd med åtgärds punkt 1.

4.2.3. Broar

Inga befintliga broar bedöms påverkas av föreslagna åtgärder.

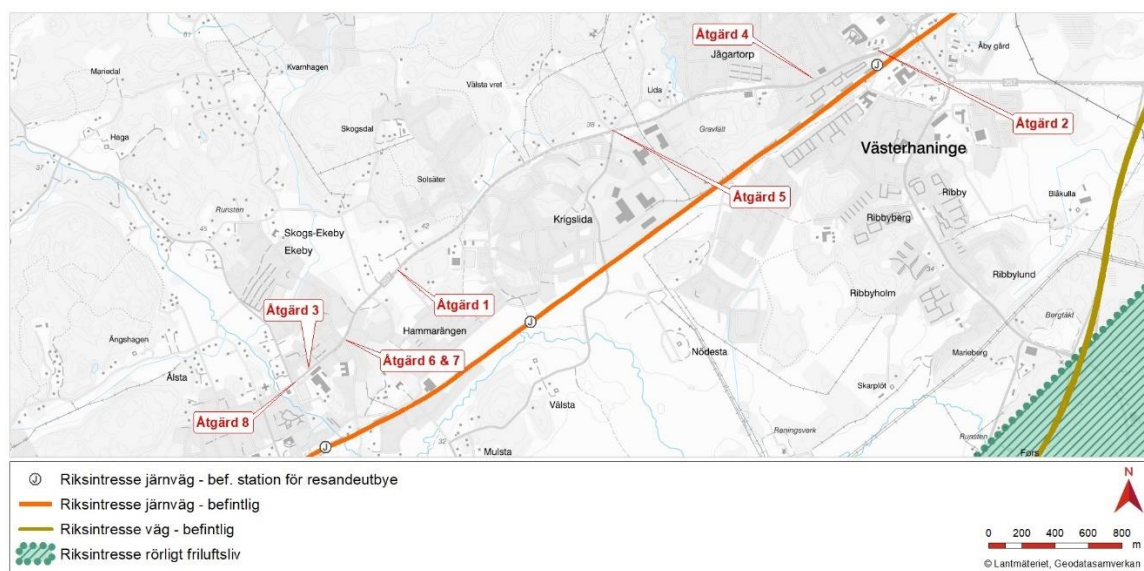
4.2.4. Ledningar

Inom utredningsområdet för vägplanen finns ledningar, kablar och brunnar som kommer att beröras av föreslagna åtgärder. Ledningsomdragningar kommer bli aktuellt och utreds i kommande skeden.

4.3. Förutsättningar för hälsa och miljö

4.3.1. Riksintressen och Natura 2000-områden

I Stockholms län är hela det statliga järnvägsnätet med stationer, spårområden, depåer och godsterminaler av riksintresse. Järnvägen mellan Älvsjö och Nynäshamn kallas Nynäsbanan och är dubbelspårig mellan Älvsjö och Tungelsta. Utbyggnad av dubbelspår till Hemfosa pågår. Nynäsbanan är av interregional betydelse och trafikerats främst av pendeltåg, men även av godståg till Jordbro.



Figur 4.3-1. Riksintressen samt föreslagna åtgärder.

4.3.2. Boende och hälsa

De höga trafikflödena på vägen, i kombination med bostadsbebyggelse i direkt anslutning till vägen, gör att många boende längs med den studerade sträckan är exponerade för höga ljudnivåer. Översiktliga bullerberäkningar kommer att utföras i nästa skede, samrådshandling.

4.3.3. Landskapets karaktär

Småbrutet odlingslandskap

Söder om Tungelstavägen finns ett småbrutet mosaiklandskap som är ett område av dalgångar och ett öppet uppodlat jordbrukslandskap med öppna gräs- och betesmarker.

Skogslandskap

I norr angränsas vägområdet av Hanveden som är ett stort skogs- och strövområde.

Tätort

Tungelstavägen passerar flera tätorter såsom Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta. Västerhaninge har ett flertal bostadsområden med både flerfamiljshus och villaområden, skalan är låg och bebyggelsen är högst tre våningar. Tungelsta är ett småskaligt samhälle av trädgårdsstads karaktär med en blandning av villor och radhus. Grönstrukturen i

tätorterna är mosaikartad och det finns gott om insprängd grönstruktur. Tungelsta har en lång tradition av växthusverksamhet och idag finns ett flertal kvar i området.

Rumsbildningar

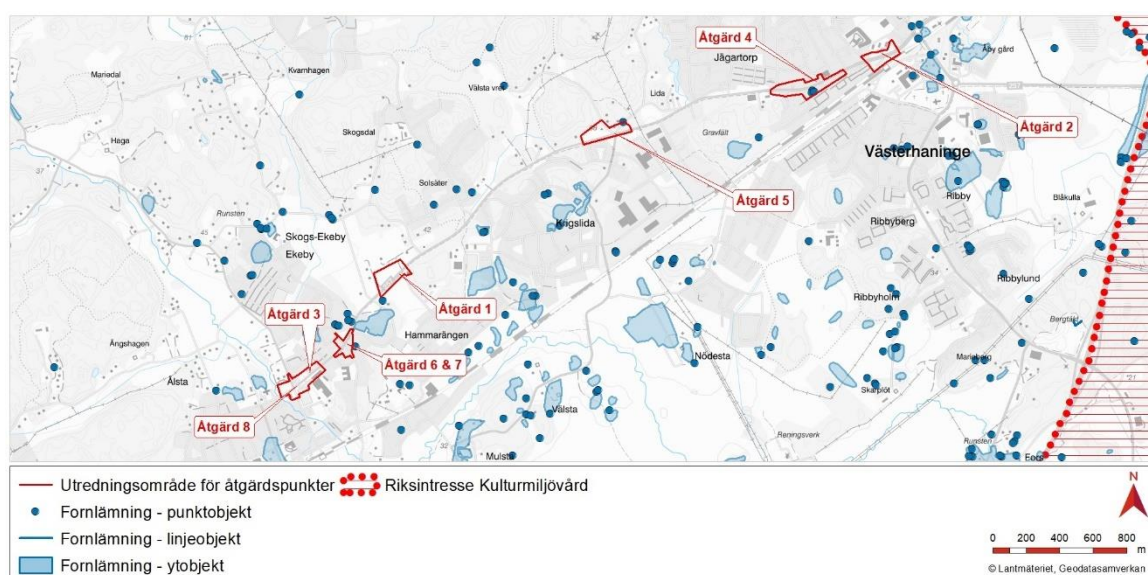
Landskapet är småbrutet och landskapsrummen är småskaliga längs med Tungelstavägen. Gränserna mellan rummen är skogsdungar och mindre höjdskillnader samt lägre bebyggelsestrukturer.

Landskapets variation och komplexitet

Landskapet som Tungelstavägen passerar har variation och komplexitet med gräs och betesmarker samt skogsområden med lövskog mellan bostadsområden.

4.3.4. Kulturmiljö

En kulturarvsanalys av befintligt underlag på övergripande nivå har tagits fram. Tungelstavägen löper genom ett fornlämningsstätt område. Främst är det lämningar från brons- och järnålder som är synliga, men det finns även lämningar från stenålder, se figur 4.3-2.



Figur 4.3-2. Fornlämningar, riksintresse kulturmiljövård samt föreslagna åtgärder.

Under stenålder utgjorde området av ett kustnära skärgårdslandskap och inom kommunen finns ett flertal stenåldersboplatser. Under brons- och järnålder utmärker sig området med att ha ett stort antal kända boplatser och gravfält, bland annat de mycket stora gravfälten vid Åby och Jordbro. Förekomst av värdefulla förhistoriska miljöer i åtgärdernas direkta närhet bedöms dock som begränsad. Det är dock troligt att arkeologisk utredning kan komma att krävas varvid ytterligare fornlämningar kan påträffas.

Fornlämningar

I närheten av åtgärd 4 finns tre fornlämningar registrerade (Västerhaninge 648, 634 och 633). Det rör sig om hållristningar i form av skålgropar och slipytor. Fornlämningarna ligger i ett mindre skogsparti omgivet av bebyggelse, Tungelstavägen samt en avfartsväg.

Åtgärd 5 ligger i närheten av en fornlämning i form av en milstolpe (Västerhaninge 225:1).

I närheten till åtgärd 1 finns en skålgrop och något söderut finns ett gravfält (Västerhaninge 651 och 82:1).

Vid åtgärd 6 och 7 finns det uppgift om en torplämning (FMIS, Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem). Denna kunde dock ej återfinnas vid den arkeologiska utredningen 2015. Cirka 100 meter från vägområdet finns tre fornlämningar i form av hållristningar (Västerhaninge 655, 656 och 661). Cirka 100 meter nordöst om åtgärderna finns ett gravfält (Västerhaninge 82:1). Mitt emot gravfältet, på andra sidan Tungelstavägen finns ytterligare två fornlämningar i form av två stensättningar (Västerhaninge 97:1-2).

Värdebärande karaktärsdrag kring de planerade åtgärderna

Åtgärd 1

- Aktiv handelsträdgård med växthus i flera generationer på platsen.
- Öppet odlings- och beteslandskap med småskalig bebyggelse inramat av skogspartier.
- Handelsträdgård, jordbruksmark och bostadsområde skapar tillsammans platsens särskilda karaktär.

Åtgärd 2

- Spårtrafikanläggning i postmodernistisk stil med gång- och cykelpassage under spår.
- Flerbostadshus i postmodernistisk stil från 1900-talets slut finns i närhet till pendeltågsstationen och låghusbebyggelse i anslutning med servicefunktioner.
- Flerbostadshusområde Åby uppfört 1955 angränsar till platsen i nordväst.
- Låg centrumbebyggelse från 1960-tal på den östra sidan om spårområdet.

Åtgärd 3

- Skolbyggnad från 1900-talets mitt med fasad av rött tegel.
- Bostadshus med gemensam gestaltning kring en mindre park. Tidstypisk utformning från 1960- och 1970-tal.

- Skola och bostadshusen berättar tillsammans om platsen utbyggnad av villasamhälle med lokal modern skola.

Åtgärd 4

- Egnahemsområde med enbostadshus i trä förlagda i stora lummiga trädgårdar.
- Flerfamiljshus anlagda i park från 1900-talets mitt. Park med trädunge och enskilda uppvuxna tallar angränsande mot vägen har en viss barriärverkan mellan bostäder och trafik.
- Låg servicebebyggelse i form av matbutik i egnahemsområdet.

Åtgärd 5

- Landskapet är präglad av agrar historisk användning med öppna marker kombinerat med inslag av skog och gles bostadsbebyggelse främst från 1900-tal.
- Glasbergavägen utgör en del av den gamla Häradsvägen som ersattes av Tungelstavägen 1930. Vägen har en traditionell karaktär utan hårdgjord yta. Den omges av äldre bebyggelse och hagmark.
- Milstenen är en fornlämning som bidrar till läsbarheten av en historisk vägdragning.
- Villa från 1900-talets mitt i tidstypisk arkitektur med tillhörande gestaltad trädgård och garage i suterräng.

Åtgärd 6 & 7

- Skolbyggnad från tidigt 1900-tal med tillhörande skolgård. Ett antal uppvuxna äppelträd på skolgården vittnar om ursprunglig gestaltning och ideal för utformning av skolgårdar.
- Gulreverterad byggnad från mitten av 1900-talet som nu innehåller kommunal fritidsgård. Omges av generösa gräsmattor.

Åtgärd 8

- Lämningar efter en av Tungelstas första handelsträdgårdar. En hög murad skorsten, garagebyggnad samt ett vattentorn som hörde till anläggningen finns bevarade. Synliga grunder efter växthusbyggnaderna. Ålsta 1:22.
- Bostadshus tillhörande handelsträdgård finns bevarat.

4.3.5. Naturmiljö

I figur 4.3-3 redovisas förutsättningar för naturmiljö.

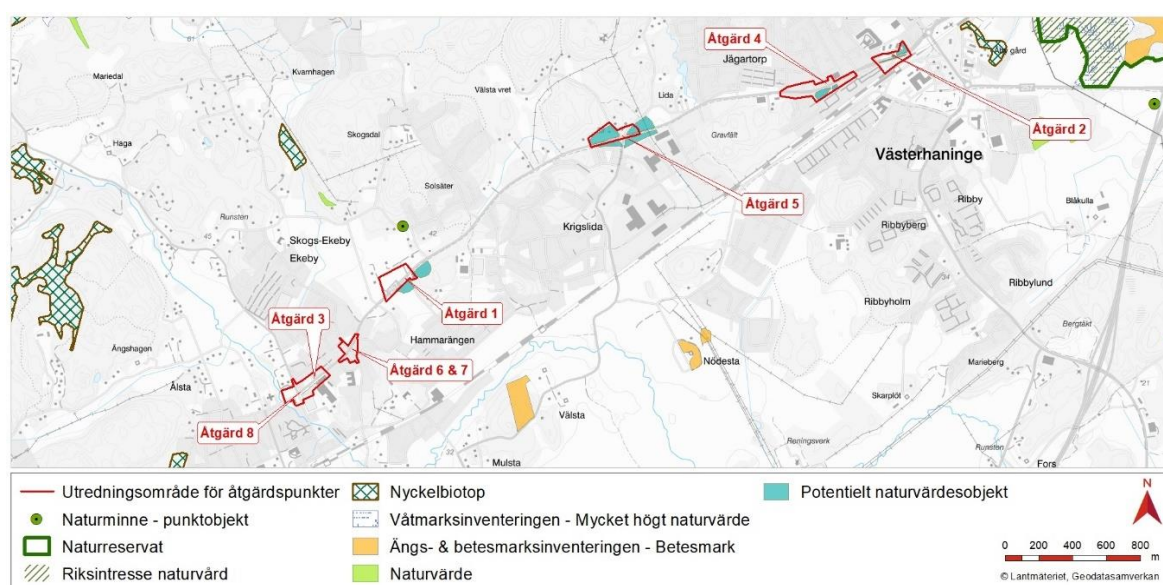
Skyddade områden

Gullringskärrrets naturreservat

Gullringskärrrets naturreservat ligger cirka 800 meter öster om åtgärds punkt 2, och därmed utanför utredningsområdet. Större delen av området är klassat som riksintresse naturvård enligt 3 kap. 6 § MB. Områdets naturvärden är utpekade även i andra sammanhang, t.ex. våtmarksinventeringen och ängs- och betesmarksinventeringen.

Potentiella naturvärdesobjekt

I inventeringen har ett par potentiella naturvärdesobjekt påträffats längs de aktuella åtgärderna. Bland annat lövskog, alléer, hagmark, trädunge och parkmark.



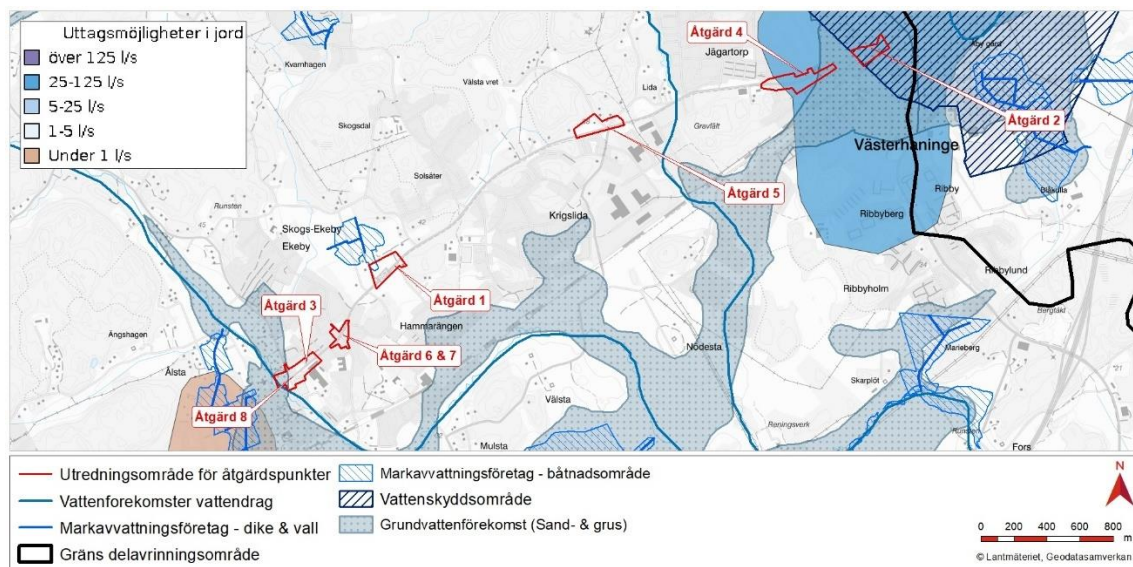
Figur 4.3-3. Naturmiljö samt föreslagna åtgärder.

4.3.6. Hushållning med naturresurser

God hushållning med mark och vatten grundas bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser och på plan- och bygglagens bestämmelser om intresseavvägningar vid planläggning.

Grundvatten

I området kring Västerhaninge pendeltågsstation finns det en mycket god grundvattenkapacitet med utmärkta uttagsmöjligheter (2 000–10 000 m³/dygn) i jordlagren. Dock finns det mindre goda uttagsmöjligheter (15 m³/dygn) i berggrunden (urberg) som omfattar Tungelsta (SGU). Området kring Västerhaninge pendeltågsstation har ett grundvattenmagasin med en uttagsmöjlighet 400–2 000 m³/dygn (Vattenskyddsområde Åby). Området kring Tungelsta har ett grundvattenmagasin med en uttagsmöjlighet på 80–400 m³/dygn, se figur 4.3-4.



Figur 4.3-4. Vattenförekomster, vattenskyddsområde, grundvattenförekomst samt föreslagna åtgärder.

I den norra delen av vägsträckan vid Västerhaninge ligger Åby vattenskyddsområde.

4.3.7. Klimat och energi

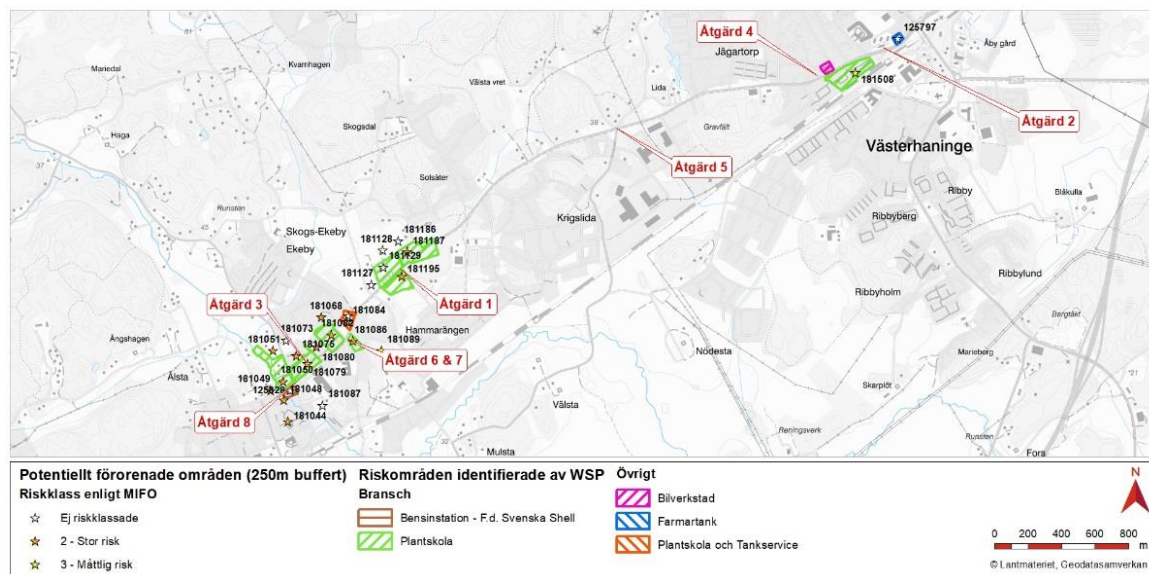
En klimatförändring där man på sikt ser en ökad nederbörd skulle kunna påverka utformningen av avvattningsystem. En ökad nederbörd ger mer vatten som behöver avledas från hårdgjorda ytor. Detta bör beaktas vid val av teknik och med avseende på den tekniska livslängden.

Mängden hårdgjord yta bedöms inte öka i betydande grad till följd av valda åtgärder.

Förbränningen av fossila bränslen står för det största bidraget till klimatförändringen i Sverige och i världen. Åtgärderna i projektet kommer under byggtiden att tillfälligt generera en ökad klimatpåverkan. Samtliga åtgärder gynnar gång-, cykel-, och/eller kollektivtrafik samt person- och godstrafik och syftar till att ge ett jämnare trafikflöde. Detta sammantaget förväntas ge minskat utsläpp av växthusgaser i området.

4.3.8. Förorenad mark

Den översiktliga markmiljöinventeringen av riskobjekt som har gjorts i detta skede har genomförts genom kontakt med Länsstyrelsen i Stockholms län och Haninge kommun. Sammanlagt har 25 objekt inom en radie av 250 meter från åtgärderna identifierats, 12 av dessa ligger mycket nära eller i direkt anslutning till planerade åtgärder, se figur 4.3-5.



Figur 4.3-5. Potentiellt förorenade områden, riskområden samt föreslagna åtgärder.

4.3.9. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel och anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter.

Bestämmelserna om MKN återfinns i miljöbalkens femte kapitel. Om miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen. I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

4.3.10. Beskrivning av befintlig väganläggning

Motorfordonstrafik

Tungelstavägen (väg 257) har ett körfält i vardera riktningen. Skyltad hastighet är varierande mellan 50 km/h och 40 km/h, med undantag för sträckan förbi Tungelsta skola där den är reglerad till 30 km/h vardagar kl. 07–17. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) längs sträckan är 11020 fordon, varav 1400 fordon utgörs av tung trafik, cirka 12 %. Mätningarna utfördes år 2017. Det finns även sommarhalvårsdygnstrafikmätningar utförda med avseende på motorcyklar och dessa visar att antalet motorcyklar år 2017 är cirka 250-300 stycken. Väg 257 är en populär väg för motorcyklister. Sträckan mellan Rosenhill och Tungelsta kallas "Slingerbulten", vilket syftar till vägens slingriga och kurviga karaktär.

Gång- och cykeltrafik

Längs Tungelstavägen (väg 257) finns en separerad gång- och cykelbana mellan Tungelsta och Västerhaninge. Inom tätorterna Tungelsta och Västerhaninge finns separerade gång- och cykelbanor längs de flesta större gatorna. För såväl Tungelsta som Västerhaninge bedöms mycket av den gång- och cykeltrafik som sker inom bostadsområdena ske på gator som helt saknar gång- eller cykelbana. I Västerhaninge söder om järnvägen bedöms dock gång- och cykelnätet vara mer utvecklat.

Kollektivtrafik

Tungelsta och Västerhaninge trafikeras av pendeltåg. I Västerhaninge trafikeras Nynäsbanan med 15-minutersintervall och Tungelsta med 30-minutersintervall. Längs Tungelstavägen kompletteras pendeltågstrafiken av tre busslinjer, varav en nattbuss. Det finns nio busshållplatser längs den berörda sträckan på väg 257.

- Busslinje 835 (Länna-Västerhaninge) går i kvartstrafik under vardagar och halvtimmestrafik på helger.
- Busslinje 848 (Västerhaninge-Nynäshamn) går i timmestrafik på vardagar och varannan timme på helger.
- Busslinje 893 trafikerar Stockholms central nattetid.

Från Västerhaninge finns flertalet busslinjer mot bland annat Nynäshamn, Handen och Österhaninge. Österhaningevägen trafikeras av busslinje 845 mot Österhaninge fyra gånger dagligen i vardera riktningen.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Projektets lokalisering och utformning

Geografiskt avgränsas detta vägprojekt till väg 257 Tungelstavägen, mellan Västerhaninge och Tungelsta, se figur 2.2-1 för utredningsområde.

Åtta åtgärder föreslås längs med väg 257 Tungelstavägen för att öka trafiksäkerheten och kapaciteten för vägen samt förbättra kollektivtrafiken i området. Nedan redovisas hittills framtagna förslag på de åtta åtgärderna. Åtgärderna redovisas från söder till norr.

Åtgärd 8 cirkulationsplats Södertäljevägen/Tungelstavägen

För att sänka hastigheten vid Tungelsta skola och bidra till att skapa en mer naturlig infart till Tungelsta föreslås att korsningen Södertäljevägen/Tungelstavägen byggs om till cirkulationsplats.

Åtgärd 3 passage vid Tungelsta skola

För att minska barriäreffekten samt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås att en säker planskild passage anläggs som korsar väg 257 för gående och cyklister vid Tungelsta skola.

Åtgärd 6 & 7 cirkulationsplats Hammarbergsvägen/Tungelstavägen/busshållplats

En ny cirkulationsplats föreslås med ett körfält. En busshållplats föreslås i riktning mot Tungelstavägen vid korsningen Hammarbergsvägen/Skolvägen. Busshållplatsen ska anpassas till cirkulationen.

Åtgärd 1 busshållplats vid Hagavägen

En ny busshållplats i riktning mot Tungelsta station föreslås placeras vid växthuset. Gånganslutningar till och från busshållplatsen inklusive en gångpassage ses över.

Åtgärd 5 femvägskorsning vid Mulstavägen

För att öka trafiksäkerheten föreslås att femvägskorsningen vid Mulstavägen görs om till en fyrvägskorsning, de norra vägarna ska bli en gemensam anslutande väg till väg 257.

Åtgärd 4 signalreglerad korsning

Med dagens utformning vid ICA/Parkvägen är det vanligt att fordon som är på väg österut kör om vänstersvängande fordon på insidan, varav en signalreglerad korsning föreslås alternativt en cirkulationsplats. Det är också framkomlighetsproblem att ta sig ut från Parkvägen till Tungelstavägen.

Åtgärd 2 vägport för gående och cyklister

För att minska barriäreffekten, öka framkomligheten samt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås en vägport för gående och cyklister i höjd med Västerhaninge station.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.2.1. Markanvändning

Kommunala planer

Påverkan på detalj, stads- och byggplaner kommer att utredas i kommande skeden.

5.2.2. Byggnadstekniska förutsättningar

Hydrologi

Vid åtgärd 2 befinner sig grundvattennivåerna lokalt vid nivåmätningar på ett djup större än sju meter under mark. Det indikerar att inget behov av trycksänkning under vare sig bygg- eller driftskede. Spridningsrisk vid exempelvis spill bör även beaktas då materialets genomsläppliga karaktär medför risk för spridning i den vattenförekomst som åtgärden befinner sig i.

Vid åtgärd 3 förekommer främst ytjordarter med lerkaraktär vilket kan vara sättningskänsligt för grundvattentrycksänkning i undre magasin. Djupare schaktarbeten än under grundytan medför ett behov av att kartlägga grundvattnets nivå och variation över tid vid åtgärdens tänkta placering. Om bortledning av grundvatten i bygg- och/eller driftskede är aktuellt kan tillstånd för vattenverksamhet vara nödvändigt.

Vid åtgärd 4 bör risker för spill beaktas då materialets vattenförande egenskaper kan medföra spridning till närliggande grundvattenförekomst. Åtgärden bedöms inte kräva omfattande schaktarbeten i djupled och studeras därför inte närmare avseende hydrologi.

Övriga åtgärder bedöms inte medföra ingrepp under grundvattenytan och bedrivs i huvudsak över lerjordar med tätande egenskaper. De är därför inte intressanta ur hydrogeologiskt perspektiv.

5.2.3. Landskap

Åtgärd 2 och 3:

En planskild undergångspassage såsom en vägport kan uppfattas som otrygg att använda. Detta kan dock undvikas med en gestaltning som främjar dagsljusinsläpp och med belysning som mjukar upp övergången mellan porten och dess omgivning nattetid. Gestaltningen ska även ta hänsyn till rymduppfattning så att porten inte känns för trång eller låg i takhöjd. Portens funktioner behöver utformas på ett sådant sätt att cyklister och fotgängare känner en enkelhet i att använda den i stället för att gena över vägen. Stängsel för att förhindra genare kan addera ytterligare en barriär i stadsbilden vilket skulle stärka Tungelstavägens karaktär av barriär och sänka attraktiviteten kring stationsmiljö och skola.

Risken med en vägport är att det byggs en stor och säker funktion som kan lura bilister att bli mindre aktsamma och inte är beredda när någon bestämmer sig för att gena planskilt trots allt. Förslag på alternativa åtgärder skulle i så fall vara hastighetssänkande åtgärder, förbjuda omkörning vid busshållplatsen och att busshållplatserna inte är placerade mitt emot varandra.

Åtgärd 6 och 8: Det finns goda möjligheter att skapa en såväl funktionell som attraktiv lösning med gestaltning som kan koppla till Tungelstas trädgårdsmästerikultur. Funktionsmässigt behöver rondellen klara överkörning för att tåla den tunga trafik som ofta har en större svängradie och behöver större marginaler än personbilstrafik.

Åtgärd 7: Busshållplatsen behöver placeras med hänsyn till den nya cirkulationsplatsens placering. Med fördel bör placering ta hänsyn till att elever på Rodrets friskola ska korsa så få vägar som möjligt och känna sig trygga i väntan på bussen

5.2.4. Naturmiljö

Förekomsten av värdefulla naturmiljöer i åtgärds punkternas direkta närhet bedöms som begränsad. De objekt som preliminärt bedöms kräva mest hänsyn är de biotopskyddade alléer som påträffats vid förstudien. Utöver dessa finns även inslag av mycket grova tallar samt varierande lövskogsmiljöer som om möjligt bör bevaras. Detta kommer att hanteras i kommande skede i kommande naturvärdesinventering på fältnivå.

5.2.5. Kulturmiljö

Åtgärd 1: Den aktiva handelsträdgårds verksamheten är positiv till att platsens karaktär kan fortleva.

Området är delvis tidigare utrett arkeologiskt. Ytterligare utredning kan dock komma att krävas.

Åtgärd 2: Platsen är relativt tätbebyggd, vid stor geografisk utbredning av åtgärden riskerar den att dominera närmiljön.

Åtgärd 3: Skolmiljön bedöms vara känslig för förändring. Skolmiljön är redan påverkad av utbyggnad av sentida skolbyggnader samt stor bollplan i modern utformning. Det gör den ursprungliga skolbyggnaden än mer känslig för ytterligare anläggningar i dess närhet.

Skolbyggnaden bedöms vara känslig för markrörelser och eventuellt även vibrationer.

Åtgärd 4: Parkmark som skiljer bostadshus bedöms tåla visst intrång av breddad väg men helhetsmiljön är känslig för bortbyggande av den i sin helhet.

Flerbostadshus är känsliga för omfattande hårdgjorda ytor intill fasadliv.

Inom området finns fornlämningar som kommer att beröras av projektet.

Åtgärd 5: Glasbergavägens utformning är känslig för förändring.

Viss känslighet för åtgärdens utförande i anslutning till villatomt gällande detaljutförande och materialval.

Området utgör ett gott boplatsläge under förhistorisk tid varför det är möjligt att idag okända fornlämningar förekommer.

Åtgärd 6 och 7: Skolgården med fruktträd är känslig för intrång och förändring.

Uppvuxna fruktträd kan inte ersättas av nyplanteringar.

Området är till stor del utrett arkeologiskt. Tidigt samråd bör dock ske med länsstyrelsen angående kompletterande utredning.

Åtgärd 8: Fastigheten Ålsta 1:22 bedöms som känslig för åtgärder som kraftigt sänker läsbarheten av dess historiska användning.

Bortbyggande av lämningar av handelsträdgård minskar läsbarheten av platsens kulturhistoriska sammanhang och minskar dess kulturhistoriska värde.

5.2.6. Hushållning med naturresurser

I den norra delen av vägsträckan vid Västerhaninge ligger Åby vattenskyddsområde. I och med direkt anslutning till vattenförekomst för grundvatten kommer riskerna att utredas vidare och förslag på åtgärder för att minimera påverkan kommer att tas fram.

5.2.7. Hälsa och säkerhet

Gällande buller kommer översiktliga bullerberäkningar att utföras i nästa skede, samrådshandling.

5.2.8. Klimat och risker

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid principutformning, projektering och byggande. Hänsyn kommer tas till massbalans, masshanterings-åtgärder samt transportmetoder.

5.2.9. Potentiellt förorenad mark

För att med större säkerhet kunna bedöma en risk för ett objekt eller område krävs mer detaljerad information inom de identifierade riskområdena. För att möjliggöra verifiering eller exkludering av förekomst av föroreningar föreslås miljötekniska markundersökningar med provtagning av jord, grundvatten och eventuellt asfalt i fortsatt arbete. Då aktuell inventering är av översiktlig karaktär och mycket av inhämtad information grundar sig på branschtyp ligger en osäkerhet i de bedömda riskerna.

5.2.10. Konsekvenser under byggtid

Trafik under byggtiden anordnas så att minst två körfält om minst 3,0 meter och vägren mot skyddsbarriär/vägräcken ska vara 0,5 meter, är tillgängliga för fordonstrafik under hela byggtiden. Dessa utformas för en referenshastighet om 40-50 km/h och förbi skolan 30 km/h. Förbiledning av gång- och cykeltrafik anordnas med en bredd om minst 2,5 meter.

6. Åtgärder

Nedan listas hittills identifierade åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

- En planskild passage för åtgärd 2 och 3 föreslås utformas så att fotgängare och cyklister känner en enkelhet i att nyttja den.
- De föreslagna åtgärderna ska placeras så att påverkan på kultur- och naturmiljö blir så liten som möjligt.
- Beredskap för hantering av förorenade jordmassor ska alltid finnas under byggtiden.
- En naturvärdesinventering i fält enligt Svensk Standard för Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) 199000:2014 ska utföras.
- Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan på skyddsvärda träd, identifierade naturvärdesobjekt och objekt som innefattas av det generella biotopskyddet.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Motivet för bedömningen görs med avseende på projektets omfattning samt de effekter och konsekvenser som planerade åtgärder förväntas innebära under bygg- och driftskede.

De planerade åtgärderna har en begränsad omfattning, då markintrånget utgörs av mindre delområden inom och i nära anslutning till befintligt vägområde. Den mark som ska tas i anspråk omfattas av begränsade värden för landskapet, kultur- och naturmiljön. De åtgärder som planeras i områden där det finns grundvattenförekomster med tillhörande miljö kvalitetsnormer och vattenskyddsområde, bedöms kunna anläggas på ett sådant sätt som undviker påverkan på vattnets kvantitet (grundvattensänkning) och kvalitet (förändrade kemiska förhållanden), åtgärdernas slutgiltiga utformning och påverkan ska utredas vidare. I områden där det finns risk för att påträffa förorenad mark ska vidare undersökningar göras.

Projektets påverkan på miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper ska beskrivas och bedömas, anpassningar/skyddsåtgärder ska vidtas för att undvika intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Hänsyn ska tas till miljöeffekternas storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet, sannolikhet för att effekterna uppkommer, hur de uppkommer, vilken varaktighet eller frekvens de har och hur reversibla de är, effekternas kumulativa verkan och möjligheten att begränsa effekterna.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

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

Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer Trafikverket att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), vid ej betydande miljöpåverkan beskrivs påverkan på miljön i en miljöbeskrivning.

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

8.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar för fortsatt arbete är:

- Påverkan på detaljplanerna i området.
- Omledning av trafik under byggtiden.
- Påverkan på grundvattnet om en port ska anläggas i höjd med Västerhaninge station.
- Påverkan på kulturmiljön.
- Påverkan på naturmiljön.
- Hur potentiellt förorenade områden ska hanteras.
- Se över angränsande projekt Slingerbulten.

8.3. Tillstånd och dispenser

När vägplanen har fastställts och innan byggnadsarbeten påbörjas krävs normalt olika och tillstånd enligt miljöbalken eller andra lagar. Projektets förenlighet med generellt biotopskydd enligt miljöbalken hanteras inom ramen för vägplanens fastställelse. Utöver detta kan följande tillstånd och dispenser bli aktuella för detta projekt.

8.3.1. Tillstånd enligt kulturmiljölagen

Planerat vägbygge kan komma att kräva en arkeologisk utredning för att ta reda på om fornlämningar berörs av arbetsföretaget. Beslut om arkeologisk utredning fattas av länsstyrelsen varför tidigt samråd bör ske. Vidare krävs tillstånd enligt kulturmiljölagen vid intrång i fornlämning och fornlämningsområde. Observera att fornlämningsområdet

avgörs från fall till fall av länsstyrelsen och går inte att se i befintligt kartmaterial. Inga markingrepp får ske innan tillstånd beviljats av berörd länsstyrelse och tillståndet har vunnit laga kraft. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen.

Tillstånd enligt kulturmiljölagen behövs för de ingrepp som vägutbyggnaden medför i fornlämningsområden. Inga markintringar får genomföras innan beslut fattats av berörd länsstyrelse och tillståndet har vunnit laga kraft. Skulle tidigare dolda och ej kända fornlämningar påträffas under arbetets gång ska arbetet genast avbrytas och aktuell länsstyrelse underrättas.

8.3.2. Anmälan eller tillstånd till miljöfarlig verksamhet

Användning av förorenade massor för anläggningsändamål, anordnande av deponi eller bergtäkt och liknande arbeten i byggskedet utgör tillstånds- eller anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet. Eventuell anmälan görs till respektive kommuns miljönämnd och eventuell ansökan ställs till miljöprövningsdelegationen på aktuell länsstyrelse.

8.3.3. Anmälan eller tillstånd till vattenverksamhet

Flera av de åtgärder som planeras utgör vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Det gäller exempelvis nya trummor i bäckar och vattendrag eller bortledande av grundvatten. Dessa verksamheter är anmälnings- eller tillståndspliktiga. Dock finns en undantagsregel i 11 kap 12§ miljöbalken som säger att anmälan eller tillstånd inte krävs om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamheten. Anmälan görs vid behov till aktuell länsstyrelse.

8.3.4. Artskyddsdispens

En naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald på fältnivå kommer att utföras där resultaten från studien kommer att visa om det finns skyddsvärda och hotade djur- och växtarter som omfattas av artskyddsförordningen, som kan komma att påverkas av de åtgärder som omfattas av projektet.

8.3.5. Dispens från generellt biotopskydd

Dispens från det generella biotopskyddet kan krävas om planerat arbete bedöms påverka de alléer som finns inom utredningsområdet och som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap 11§ miljöbalken och förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken mm.

8.3.6. Anmälan för 12:6-samråd

Åtgärder som inte är tillståndspliktiga eller anmälningspliktiga enligt andra bestämmelser i miljöbalken och som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön ska enligt 12 kap 6 § miljöbalken anmälas för samråd till länsstyrelsen. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer Trafikverket precisera vilka områden som kan komma att beröras av sådana samråd. Anmälan för samråd kan komma att behövas om exempelvis schaktning utanför det fastställda vägområdet behövs eller om tillfälliga vägar eller upplag ska anläggas i byggskedet inom naturmark utanför det fastställda vägområdet.

8.3.7. Markavvattningsföretag

Markavvattningsföretag finns inom berört område. Om dessa påverkas i större omfattning kan omprövning eventuellt bli aktuellt. Ansökan sker hos mark- och miljödomstol.

8.3.8. Påträffande av föroreningar

Skulle förorenade områden, föroreningar i befintlig vägkropp eller liknande påträffas föreligger skyldighet att genast underrätta tillsynsmyndigheten (miljönämnden i aktuell kommun) om föroreningarna kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

8.3.9. Sanering av förorening eller förorenat område

Om en avhjälpandeåtgärd, ”sanering”, behöver vidtas ska detta vanligen anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Tillstånd behövs för transport av förorenade massor om saneringen medför behov av transport. Ansökan om transporttillstånd görs av transportören hos aktuell länsstyrelse.

9. Källor

Digitala

<https://www.haninge.se/kommun-och-politik/kommunfakta/statistik/>

<https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/tjanster/karttjanster-och-geodata.html>

<https://app.raa.se/open/fornsok/>

<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se