

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 646, Gustavsberg-Ingarö, gång- och cykelväg

Värmdö kommun, Stockholms län

Vägplan, 2015-08-03

Uppdragsnummer: 138442

Diarienummer: TRV 2015/50826



Trafikverket

Dokumenttitel: Väg 646, Gustavsberg-Ingarö, gång- och cykelväg, Värmdö kommun

Dokumentdatum: 2015-08-03

Dokumenttyp: Samrådsunderlag

Diarienummer: TRV 2015/50826

Uppdragsnummer: 138442

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gulhan Peker

Uppdragsansvarig: Linda Wahlman, ÅF

Författare: Anna K Eriksson, ÅF

Distributör: Trafikverket, 171 54 Solna; Besöksadress: Solna Strandväg 98, Telefon: 0771-921 921

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
1. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
1.1. Planlägningsprocessen	5
1.2. Bakgrund	5
1.3. Förstudie och fyrstegsprincipen	7
1.4. Ändamål och projektmål	8
1.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	9
1.6. Angränsande planering	10
2. AVGRÄNSNINGAR	10
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
3.1. Lokal samhälle och regional utveckling	11
3.2. Landskap	11
3.3. Miljöförhållanden	13
4. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	23
4.1. Lokalsamhälle och regional utveckling	23
4.2. Landskap	23
4.3. Miljöförhållanden	24
4.4. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	24
4.5. Miljökvalitetsnormer	25
5. FORTSATT ARBETE	25
5.1. Planläggning	25
5.2. Viktiga frågeställningar	25
5.3. Påverkan under byggnadstiden	26
6. KÄLLOR	27

Sammanfattning

Idag finns ett utbyggt cykelstråk som förbinder Nacka kommun med Värmdö kommun. Det går från Skurubron via Värmdöleden, väg 222, till Gustavsberg och vidare till Ålstäket. För övrigt finns några länkar med cykelväg utbyggt i de större samhällena inom kommunen, men i det stora hela saknas sammanhängande, tillgängliga och säkra cykelstråk. Idag är alltså möjlighet till cykelpendling och lokala resor med cykel inom Värmdö kommun mycket begränsad.

En gång- och cykelväg längs Gustavsbergsvägen, väg 646, planeras då en sammanhängande cykelförbindelse mellan målpunkter Gustavsberg – Björkviks brygga saknas. Cykelväg finns endast i centrala Gustavsberg och i Brunn på Ingarö. På övriga delar av vägnätet sker cykling i blandtrafik vilket medför trafiksäkerhetsrisker då vägen är smal, krokig och vägren saknas.

Den planerade gång- och cykelvägen startar i anslutning till rondellen norr om trafikplats Gustavsberg (korsning Värmdöleden, väg 222, och Gustavsbergsvägen, väg 646) för att anknyta till befintlig gång- och cykelväg. Den är tänkt att gå öster om väg 646 söderut och sluta vid anslutande cykelväg på norra sidan om Ingaröbron. Se figur 2.

Området kring väg 646 hyser flera fornminnen och stora delar av det har stort kulturhistoriskt värde. Den planerade gång- och cykelvägen kommer att göra intrång i ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården. En arkeologisk utredning kommer att utföras innan exakt läge för den planerade gång- och cykelvägen kommer att beslutas och innan något arbete i fält påbörjas.

Inga övriga skyddade miljöintressen kommer att beröras.

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen stimulerar möjligheten till hållbara resor i framtiden samt en förbättrad tillgänglighet för cyklister och gående.

1. Beskrivning av projektet

1.1. 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 det fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön, s.k. samrådsunderlag. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

1.2. Bakgrund

Idag finns ett utbyggt cykelstråk som förbinder Nacka kommun med Värmdö kommun. Det går från Skurubron via Värmdöleden till Gustavsberg och vidare till Ålstäket. För övrigt finns några länkar med cykelväg utbyggt i de större samhällena, men i det stora hela saknas sammanhängande, tillgängliga och säkra cykelstråk inom kommunen. Idag är alltså möjligheten till cykelpendling och lokala resor med cykel begränsad inom Värmdö kommun. Översiktskarta med utredningsområdet redovisas i figur 1.

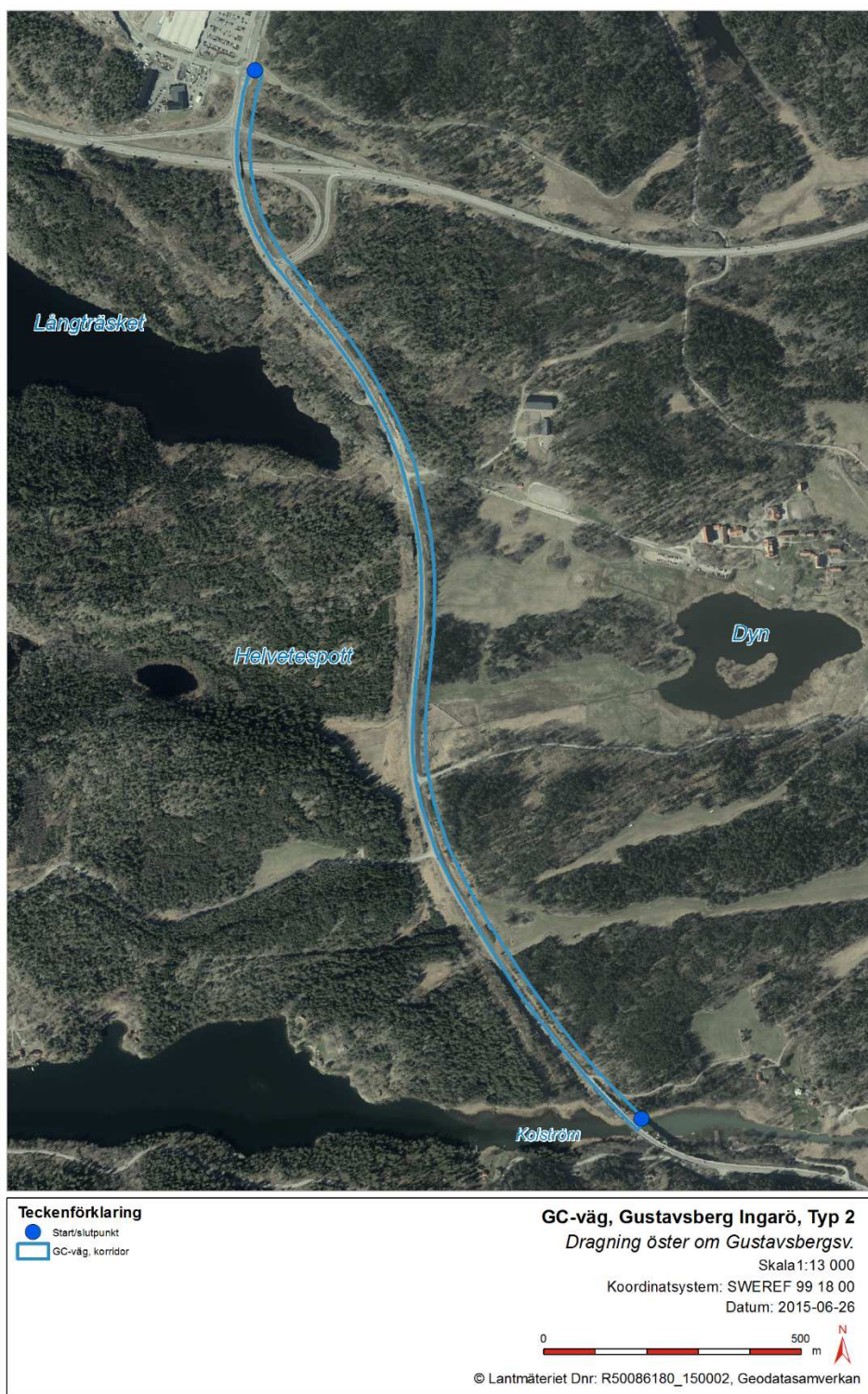
För att förbättra trafiksituationen i ostsektorn, men också ge möjlighet till ett minskat bilberoende måste förutsättningarna för att välja annat färdssätt förbättras. I Stockholm ökar andelen som cykelpendlar kontinuerligt och trenden är att resor med cykel genomförs på allt längre sträckor. Cykelresor har stor potential att utgöra delresor vid kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät skulle troligen öka andelen arbetspendling med cykel mellan målpunkter i olika kommuner (regional cykling) t.ex. mellan Nacka centrum och Gustavsberg, men även lokalt mellan större samhällen inom en kommun, t.ex. Brunn eller Hemmesta och Gustavsberg. Att anlägga nya attraktiva cykelvägar mellan viktiga målpunkter är ett sätt att möjliggöra cykelpendling.

En gång- och cykelväg längs väg 646 planeras då en sammanhängande cykelförbindelse mellan målpunkter Gustavsberg – Björkviks brygga saknas. Cykelväg finns endast i centrala Gustavsberg och i Brunn. På övriga delar av vägnätet sker cykling i blandtrafik vilket medför trafiksäkerhetsrisker då vägen är smal, krokig och att vägrenen saknas. Dragnig av en gång- och cykelväg på sträckan mellan rondellen norr om trafikplats Gustavsberg och anslutande gång- och cykelväg norr om Ingaröbron innebär att målpunkterna länkas samman och att cykelförbindelsen byggs ut. Vägsträckan mellan Gustavsberg och Ingaröbron är drygt 2 km lång.



Figur 1. Översiktskarta med utredningsområde.

En ökad framkomlighet och tillgänglighet samt förhöjd säkerhet längs väg 646 för gång- och cykeltrafikanter eftersträvas. Gång- och cykelvägen förväntas användas av arbetspendlare, motionärer och turister.



Figur 2. Dragning för planerad gång- och cykelväg öster om väg 646.

1.3. Förstudie och fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder utreds i fyra steg, se nedan. Utgångspunkten är att de två första stegen ska övervägas i första hand, för att på så sätt söka lösningar som inte nödvändigtvis innebär investeringar i nya anläggningar. Först om möjliga åtgärder inom dessa steg inte uppfyller målen så övervägs åtgärder inom steg 3 och 4.

1. **Tänk om**

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. **Optimera**

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. **Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. **Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Anläggandet av en gång- och cykelväg mellan trafikplats Gustavsberg och Ingaröbron bedöms som en kombination av steg 1 och 3. Utbyggnaden ger förutsättningar för att välja cykel som transportsätt istället för bil vilket bidrar till ett mer hållbart resande (steg 1). Anläggandet av en gång- och cykelväg bedöms också som steg 3, begränsad ombyggnation.

I genomförd Förstudie Cykel i ostsektorn har åtgärder analyserats med fyrstegsprincipen som utgångspunkt och slutsatsen är att en utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan trafikplats Gustavsberg och Ingaröbron behövs.

1.4. Ändamål och projektmål

Projektets övergripande mål är att länka samman de befintliga gång- och cykelstråken så att de bildar ett sammanhängande cykelnät och därmed skapar bättre förutsättningar för cykelresor i Värmdö kommun. Detta sker genom att tydliggöra befintliga brister och tillstånd, samt föreslå åtgärder som gör cyklingen attraktivare och mer trafiksäker.

Gång och cykelvägen ska utformas så att den:

- ger förbättrade förutsättningar för hållbara resor i framtiden genom bättre förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel.
- medför förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister samt och skapar god säkerhet, tillgänglighet och trygghet för alla trafikantgrupper.
- ökar möjligheten till vardagscykling, dvs. resor mellan hem och arbete, skola och kollektivtrafik.
- binder samman viktiga målpunkter, exempelvis service, handel och arbetsplatser.
- utgör en länk för att nå frilufts- och rekreationsområden.
- har en standard som medger god framkomlighet för oskyddade trafikanter samt god driftekonomi.
- är väl anpassad till omgivningen och utformas utan onödiga intrång.

- är inbjudande och trevlig för såväl vardagstrafikanter som turister samt bidra till att öka barn och ungdomars rörlighet.

1.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

1.5.1. Trafik

Ingarö har två större vägar, väg 646 och 653, som används för all kommunikation mellan Ingarö, Gustavsberg och Stockholm. Trafikhierarkin är uppbyggd så att trafik matas från mindre vägar till väg 646.

Gång- och cykelvägen föreslås passera trafikplatsens ramper som ansluter från öster i plan. Det finns på platsen inte förutsättningar för att passera planskilt utan stora ingrepp. Avfartsrampen har enligt NVDB en bedömd trafikmängd på 4001-8000 fordon per dygn och på påfartsrampen uppmättes 2014 en trafikmängd på 2850 fordon per årsmedeldygn. En passage av ramperna i plan är en mindre bra lösning ur ett trafiksäkerhetsperspektiv med det bedöms inte samhällsekonomiskt motiverat att göra en planskildhet.

Vid en mät punkt mitt på sträckan uppmättes 2007 en trafikmängd på 10 270 fordon per dygn (ådt). Andelen tung trafik var vid samma punkt ca 8 procent.

I takt med ökad befolkning på Ingarö kommer denna väg att bli än mer kraftigt trafikerad.

Hastigheten är skyltad till 70 km/h större delen av sträckan.

Väg 646 trafikeras med tre busslinjer. Under morgonens och eftermiddagens högtrafik trafikerar busslinjerna 428, 429 och 430 direkt från Ingarö till Slussen i Stockholm. Övriga tider trafikerar bussarna via Gustavsbergs centrum och därefter vidare mot Slussen. Det finns 2 hållplatser på vardera sida längs sträckan.

Under åren 2010-2014 har följande olyckor inträffat på den aktuella sträckan:

- 1 olycka med måttlig personskada – viltolycka med älg
- 18 olyckor med lindriga personskador – 10 st upphinnande olyckor motorfordon+ 1 omkörningsolycka motorfordon+1 singelolycka motorfordon +2 avsvängande motorfordon+4 korsande motorfordon

De flesta olyckorna inträffade i anknötning till trafikplats Gustavsberg men ett flertal också vid infarten till Lämshaga.

1.5.2. Byggtekniska förutsättningar

Följande byggnadsverk har identifierats som kan påverka projektet eller kan bli påverkade av projektet.

- Vägport under väg 646 2,2 km söder om Gustavsbergs kyrka (trafikplats Gustavsberg). Vägporten är grundlagd på berg. Strax norr om vägporten är förstärkning utförd i form av urgrävning och nedpressning för en ca 100 m lång

sträcka. Likaså ca 100 m söder om vägporten är urgrävning utförd för en ca 40 m lång sträcka.

- Rörebro strax söder om infartsvägen till Lämshaga. Bron är grundlagd på fast lera på friktionsjord på berg.
- Två större svackor, ca 200 m respektive 150 m lång sträcka, mellan Lämshaga och Hällen, är förstärkningsarbeten utförda i form av urgrävning i kombination med nedpressning.

1.6. Angränsande planering

Värmdö kommun håller för närvarande på med en detaljplan vid trafikplats Gustavsberg, "Trafikcentrum Ingarökrysset". Det pågår ett arbete med en Åtgärdsvalstudie för Ingarökrysset som Värmdö kommun håller i. Planläggningen av gång- och cykelvägen ska samordnas med dessa två pågående projekt.

2. Avgränsningar

Samrådsunderlaget har begränsats till det område som direkt kan beröras av anläggningsarbetet vid anläggandet av gång- och cykelvägen och dess omedelbara närhet. Gång- och cykelvägen antas till stor del utföras med grönremsa mellan den och körbanan. Påverkan som kan beröra ett större influensområde beskrivs också.

De miljöaspekter som tas upp har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan. I det här projektet, att bygga en gång- och cykelväg intill en befintlig väg, har det bedömts att påverkan på landskap, kultur- och naturmiljö samt påverkan på mark och vatten är relevant att studera.

Gång- och cykelvägen ska inrymmas inom befintlig brobredd på bron över väg 222, vilket innebär att väg 646 inklusive korsningen med ramper behöver anpassas med hänsyn till detta.

3. Förutsättningar

3.1. Lokal samhälle och regional utveckling

Ingarö är det område i Värmdö kommun som växer snabbast. Antalet invånare på Ingarö har nästan tredubblats mellan åren 1985 och 2007. På Ingarö bor idag ca 6500 invånare. Antalet invånare prognosticeras till ca 14 800 år 2030.

Brunn, strax söder om Ingaröbron, utgör det lokala centrumet på Ingarö. I Brunn finns service och skolor vilket gör det till en naturlig målpunkt lokalt på Ingarö. Det finns planer på nya bostadsområden på flera platser och många sommarstugor övergår till att bli permanentbostäder. Utbyggnadsplanerna på Ingarö är koncentrerade kring väg 646 mellan Brunn och Återvall.

Det finns i dagsläget få arbetsplatser på Ingarö. Det är i huvudsak boende på Ingarö och dessa pendlar till Gustavsberg, Nacka och Stockholm för arbete men dessa områden är också målpunkter för handel och service.

I Gustavsberg centrum pågår förändringar och utbyggnader. Värmdö marknad fungerar som kommunikativt nav för Ingarö med såväl infartsparkering, flertalet busslinjer och handel. Vid Värmdö marknad planeras för ett nytt verksamhetsområde. Denna mark ägs av JM som planerar för ett större bostadsområde. Planerna för detta är dock inte fastställda.

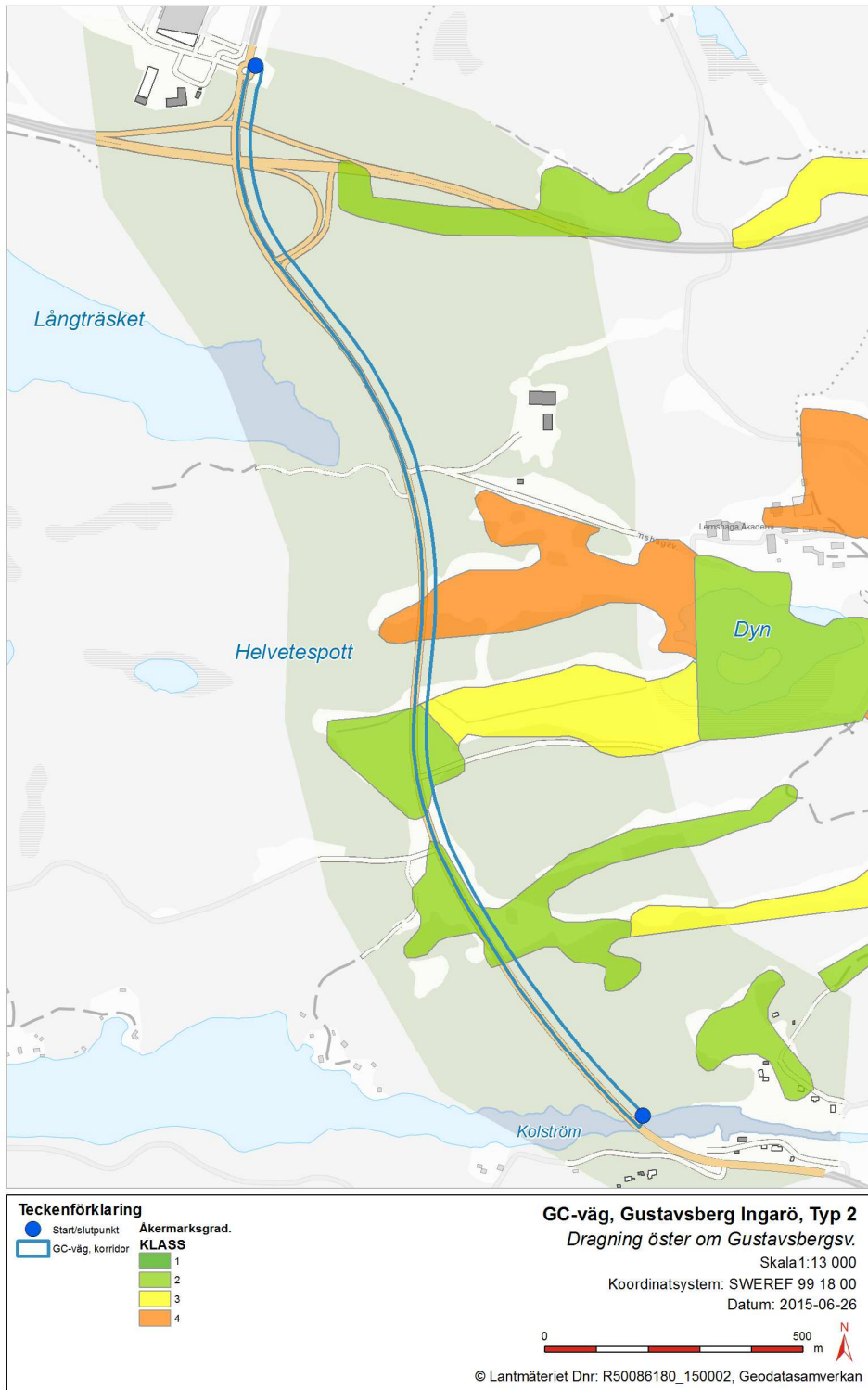
Öster om väg 646 finns Lämshaga akademien som är en stiftelseägd skola för barn i åldrarna 6-16 år.

Björkviks brygga är en viktig transportnod för södra skärgården. Sommartid går även viss reguljär båttrafik från bryggan. Intill Björkviks brygga återfinns även Björnö naturreservat som utgör en viktig plats ur rekreationssynpunkt.

3.2. Landskap

Sträckan utgörs av landsbygdsmiljö med mestadels barrskog med inslag av lövträd och bergskärningar.

Åkermarkerna i anslutning till väg 646 har tilldelats klass 2-4. Åkermark klassas på en skala mellan 1 och 10, där 10 är den högst värderade åkerjordarna och 1 den lägst, se figur 3.



Figur 3. Åkermark längs väg 646.

Enligt miljöbalken är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen.

3.3. Miljöförhållanden

3.3.1. Vattenmiljö

Ett dike korsar väg 646 söder om infarten till Lämshaga. Det är kulverterat under befintligt vägområde ock kommer troligen inte att beröras, då den föreslagna gång- och cykelvägen kommer att passera på det kulverterade avsnittet.



Bild 1-2 Dike som kulverterats under väg 646. Den övre bilden visar diket öster om vägen och den nedre väster om.

I söder ansluter den planerade gång- och cykelvägen norr om Ingaröbron vid Kolström. Kolström är ett smalt sund mellan Ingarö och Farstalandet, med värdefulla lekmiljöer för bland annat abborre.



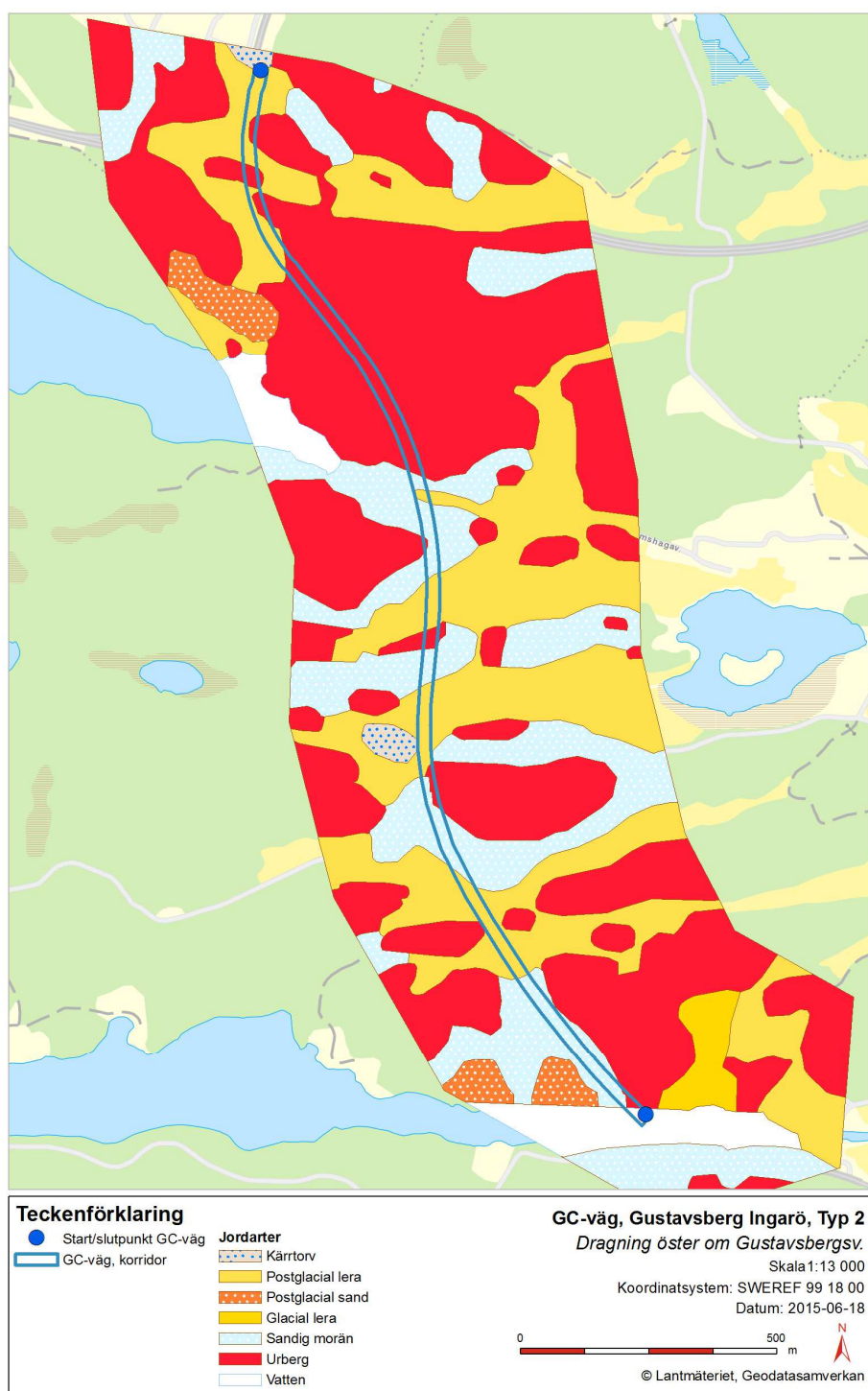
Bild 3 Anslutande cykelväg i söder vid Ingaröbron.

3.3.2. Markmiljö



Bild 4 Svacka norr om Hällen.

I området kring väg 646 förekommer i huvudsak omväxlande berg och morän med kortare sträckor med lera. Se karta figur 4. Terrängen är starkt kuperad på större delen av sträckan och går på upp till ca 6 m bank och genom upp till ca 6 m djupa skärningar. Jordtäcknet på berget är i regel tunt 0-1,5 m. Två större svackor, båda söder om Lämshaga och norr om Hällen, bild 4, är fyllda med extremt lös lera, med en mäktighet på upp till ca 7 respektive ca 14 m



Figur 4. Jordartskarta längs väg 646.

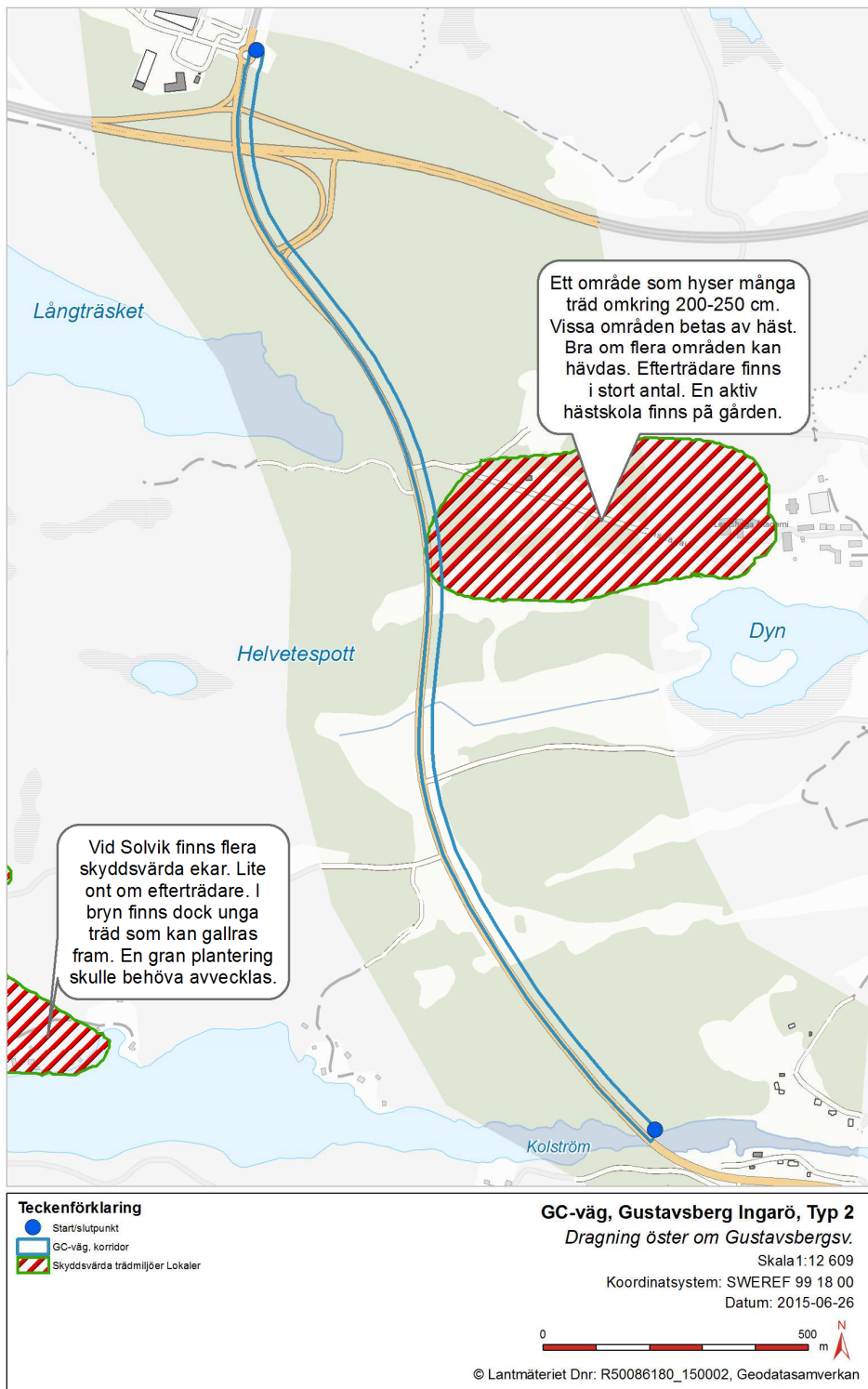
Ingen förorenad mark finns noterad längs sträckan för den planerade gång- och cykelvägen.

3.3.3. Naturmiljö



Bild 5 Skyddsvärda trädmiljöer uppe på berget.

Gång- och cykelvägen passerar i ytterkant på ett område, i höjd med Lämshaga, som är klassat som "Skyddsvärda trädmiljöer". Området hyser ett flertal träd som är ca 200-250 cm i omkrets. Delar av området betas av häst. Detta område kommer inte att beröras då det är beläget uppe på berget, ovanför befintlig bergsskärning. Se karta figur 5 och bild 5.



Figur 5. Skyddsvärda trädmiljöer längs väg 646.

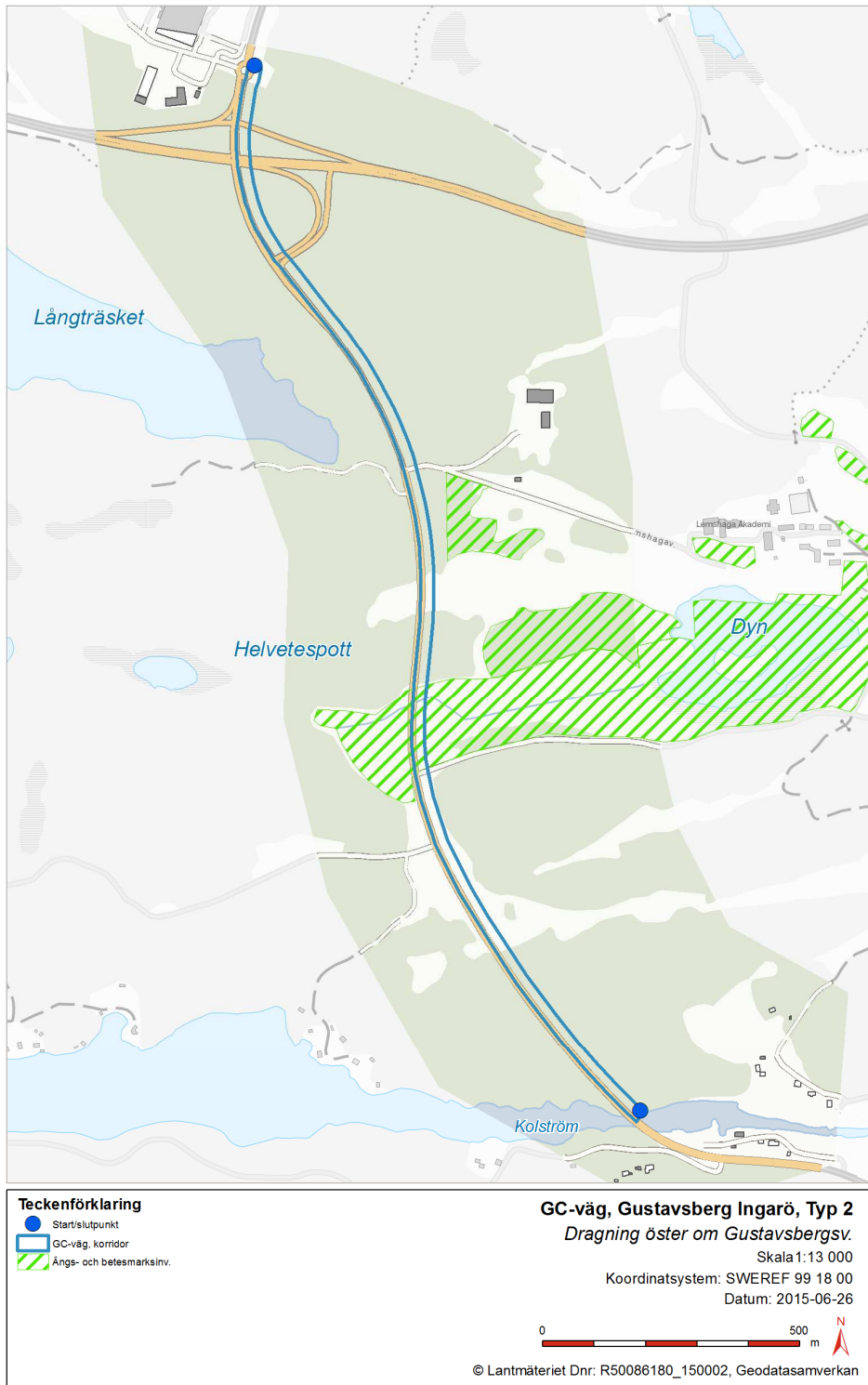
Nacka och Värmdö ingår i den så kallade Nacka-Värmdökilen som är en del av Stockholms grönstruktur. Grönstrukturen består av kilområden och värdekärnor som ger förutsättningar för att bevara biologisk mångfald, kulturella värden samt friluftsliv.



Bild 6 Område av våtmarkskaraktär söder om Lämshaga.

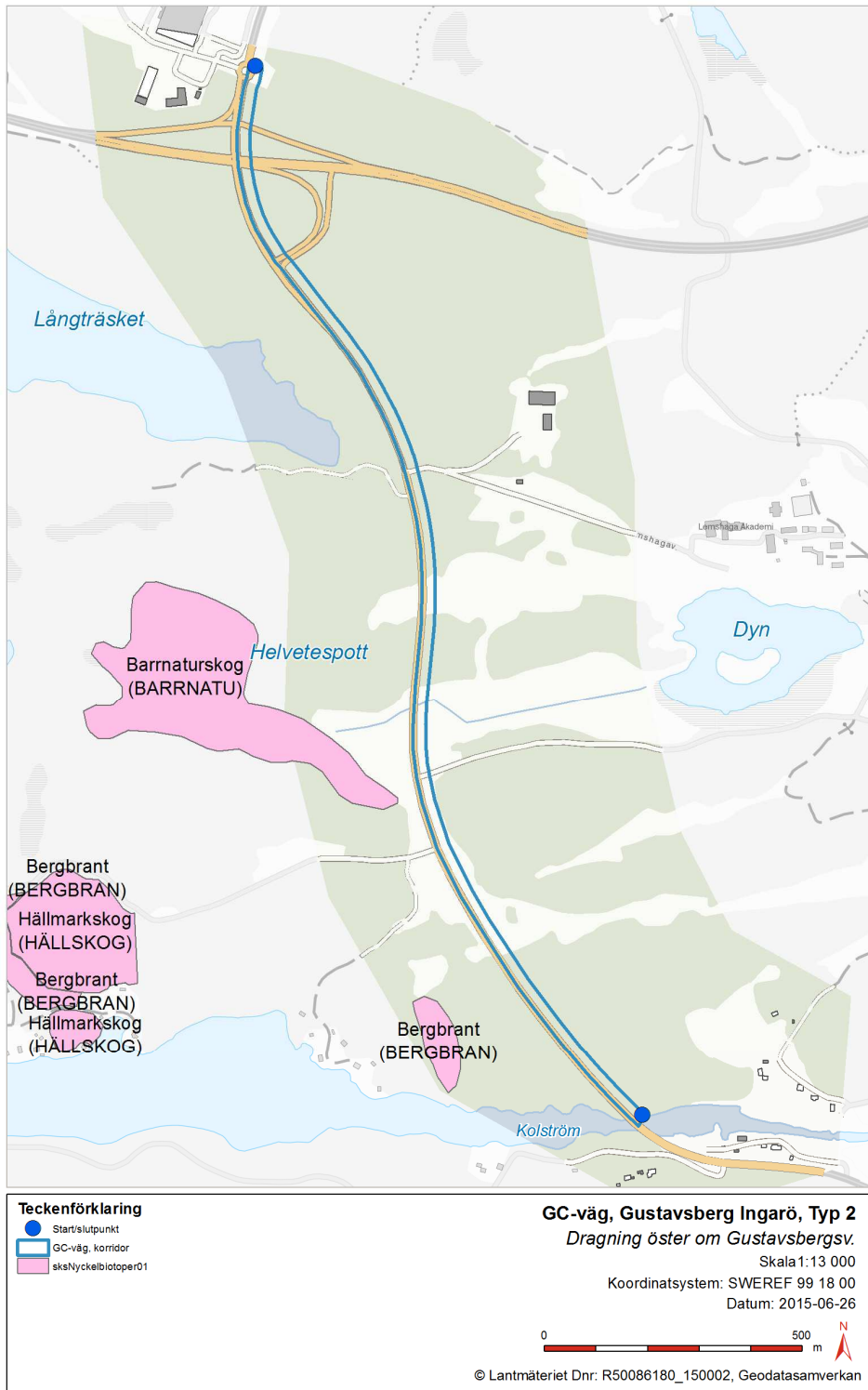
Mitt på sträckan, söder om Lämshaga är omgivningen av våtmarkskaraktär och här korsar ett dike under väg 646 i kulvert, se bild 1, 2, 6. Tidigare var detta en fågelokal av rang men efter byggandet av väg 646 och utgrävning av det så kallade Stora Träsket på 90-talet, med syfte att skapa jaktbart viltvatten, så har det skett en gradvis utarming av fågeldiversiteten. Men, trots allt, har lokalen fortfarande något att erbjuda. Förutom viltvattnet finns fina hagar och en unik hasselbeväxt ås som är fågelrik. Dessutom passerar sträckande fåglar mellan Grisslingefjärden i öster och Baggensfjärden i väster.

Sveriges ängs- och betesmarksområden har inventerats och de områden i närheten av väg 646 som inventerats och finns i Jordbruksverkets databas TUVAS visas i karta figur 6.



Figur 6. TUVÅ-område, Ängs- och betesmarksinventering längs väg 646.

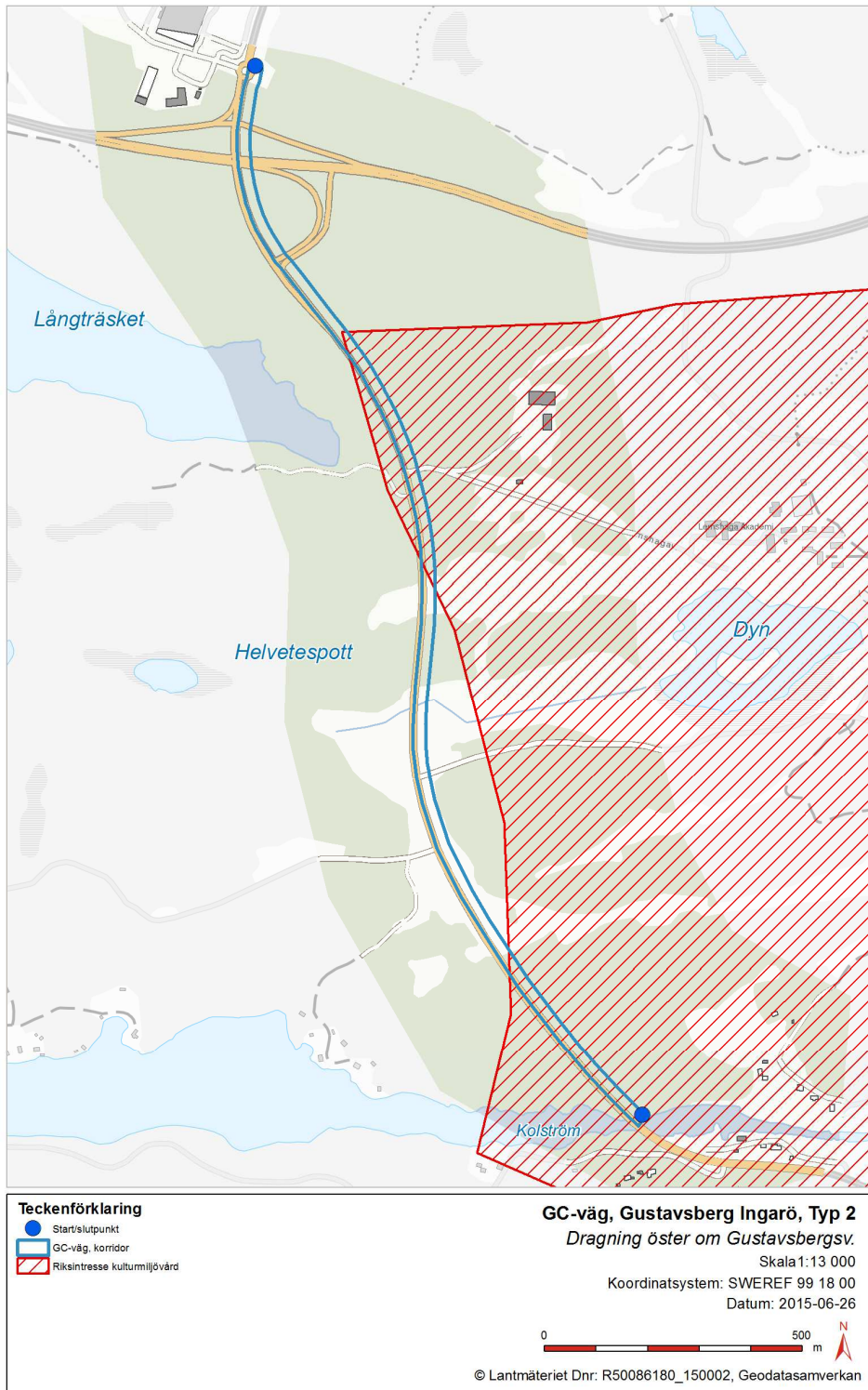
Väster om väg 646 finns ett biotopskyddat område, barrnaturskog, men detta kommer inte att beröras. Se karta figur 7.



Figur 7. Biotopskyddade områden längs väg 646.

3.3.4. Kulturmiljö

Den föreslagna gång- och cykelvägen korsar på två ställen ett område som är klassat som riksintresse för kulturmiljövård och längs sträckan förekommer ett flertal fasta fornlämningar enligt fornlämningsregistret. Karta i figur 8 visar området av riksintresse för kulturmiljövården och karta i figur 9 redovisar de kända fornlämningarna.



Figur 8. Riksintresse för kulturmiljövård längs väg 646.



Figur 9. Kulturhistoriska fornlämningar i anslutning till väg 646.

3.3.5. Friluftsliv och rekreation

En ridskola, Ponnystall Stockholm, ligger också öster om väg 646, infart Lämshaga. Ridskolan vänder sig till barn och ungdomar.



Bild 7 Rörebro strax söder om infarten till Lämshaga. Vy väster om väg 646.

En motionscykelslinga ”Farstalandet” som anordnas av Värmdö kommun, går längs södra delen av sträckan och korsar under vägen i höjd med hållplats Beatelundsvägen.

4. Effekter och deras tänkbara betydelse

4.1. Lokalsamhälle och regional utveckling

Utbyggnad av gång- och cykelväg utmed det berörda stråket är nödvändigt för att kunna erbjuda användarna trafiksäkra och sammanhängande cykelstråk. Den vägmiljö som idag finns bedöms inte lämplig för cykling i blandtrafik. Utbyggnad av gång- och cykelvägar förbättrar såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för oskyddade trafikanter.

En viktig effekt av föreslagen utbyggnad av gång- och cykelväg är att andelen cykelresor kan öka. Gång- och cykelvägar kan även bidra till ökad andel kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Utbyggnad av cykelstråk bidrar till att knyta samman viktiga start- och målpunkter i Nacka och Värmdö kommun. Stråket kan även komma till användning ur rekreationssynpunkt.

Störst användning av cykelstråk förväntas ske till och från centrumområden, skolor, sportanläggningar, friluftsområden etc. Detta är resor som i dagsläget troligen sker med motorfordon i brist på tillgängligt och trafiksäkert gång- och cykelvägnät.

4.2. Landskap

Planerad gång- och cykelväg avses placeras utmed den befintliga Gustavsbergsvägen, väg 646, och bedöms inte medföra någon påverkan av betydelse på landskapsbilden. Sträckan utgörs av landsbygdsmiljö med mestadels skog och bergskärningar. Vägens sidoområden är röjda och består huvudsakligen av sly och ungskog. Det gäller även passagen genom ytterkanten av området för skyddsvärda trädmiljöer.

Trafikantupplevelsen kan bli säker men något monoton och möjligheter till omväxling bör tas till vara för att göra gång- och cykelvägen attraktiv.

Utmed sträckan finns möjlighet till varierad landskapsbild genom utblickar över odlingsmark/öppen mark. Dessa utblickar försvinner om inte vägens sidoområden rensas från uppväxande sly.

Vid busshållplats Lämshaga är sektionen trång vilket också kan utgöra välkommen variation.

4.3. Miljöförhållanden

Vägens omgivning har bitvis skyddsvärda natur- och kulturmiljövärden. Ny mark intill befintlig väg 646 kommer tas i anspråk för gång- och cykelvägen. En arkeologisk utredning kommer att genomföras för att utröna om ytterligare lämningar kan finnas och innan exakt läge för den planerade gång-cykelvägen kommer att beslutas.

Den skyddsvärda trädmiljön i höjd med Lämshaga kommer inte att påverkas då den ligger uppe på bergsklacken.

Gällande diket som korsas i höjd med Dyn ska aktsamhet iaktas i samband med byggnationen. Troligen kommer detta område inte att påverkas alls då diket idag är kulverterat en längre sträcka från befintlig väg. Anmälan om vattenverksamhet kommer troligen inte att behövas.

Då den planerade gång- och cykelvägen anknyter till befintlig gång- och cykelbana norr om Ingaröbron kommer inte anläggandet att påverka vattenförekomsten Kolström.

För friluftsliv, rekreation och turism är effekterna av gång- och cykelvägen positiva. Säkerheten för oskyddade trafikanter ökar och fler bedöms använda cykel för att ta sig till och från Ingarö och Gustavsberg.

4.4. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Verksamhetsutövaren är vid tillståndsprövning eller liknande prövning skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttagits.

Hänsynsreglerna innebär att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, bästa möjliga produkter och teknik ska användas, hushållning med råvaror ska ske och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön. De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet.

De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade och där det är motiverat och skäligt kommer skadeförebyggande åtgärder vidtas för att minska projektets miljökonsekvenser.

4.5. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga högsta tillåtna förorenings- och störningsnivåer som människor eller miljö tål. Fastställda miljökvalitetsnormer finns idag för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Gång- och cykelvägen kommer inte ha en negativ inverkan på bullernivån eller luftkvaliteten.

År 2010 tillkom nya miljökvalitetsnormer för vattenförekomster, sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten. Miljökvalitetsnormerna är baserade på EU:s ramdirektiv för vatten och syftar till att en långsiktig hållbar förvaltning av våra vattenresurser ska uppnås. Målsättningen är att vattenförekomsterna ska ha god ekologisk och kemisk status 2015. Detta den föreslagna gång- och cykelvägen bedöms inte påverka omgivande vattenförekomster negativt.

5. Fortsatt arbete

5.1. Planläggning

Samrådsunderlaget är det första steget i vägplaneprocessen. Efter att samrådsunderlaget varit tillgängligt för samråd kommer Länsstyrelsen ta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning tas fram som ska godkännas av Länsstyrelsen. Beslutar Länsstyrelsen att projektet inte medför betydande miljöpåverkan beskrivs miljöaspekterna i en miljöbeskrivning.

Efter att Länsstyrelsen fattat beslut fortsätter planeringsprocessen med utformning av planförslaget i samråd med de som kan bli särskilt berörda, och en så kallad samrådshandling tas fram. Samrådshandlingen bearbetas efter samrådet med de berörda och det arbetet mynnar ut i en granskningshandling som görs tillgängligt för granskning under tre veckor.

I samrådsredogörelsen redovisas hela processens genomförda samråd. Tidigt samråd har genomförts mellan Trafikverket och Länsstyrelsen i Stockholms län. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument som uppdateras allt eftersom projektet fortlöper.

5.2. Viktiga frågeställningar

Påverkan på värdefulla områden som beskrivs ovan kommer så långt som möjligt att undvikas i den fortsatta planeringsprocessen. De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kan komma att krävas kommer att redovisas i vägplanens samrådshandling.

I den fortsatta vägplaneprocessen kommer bland annat följande frågeställningar att utredas.

- Utformningen för gång- och cykelvägen.
- Påverkan på omgivande natur- och kulturmiljö.
- Behov av skyddsåtgärder och försiktighetsmått
- Eventuellt behov av anmälan om vattenverksamhet vid byggnation över diket.

5.3. Påverkan under byggnadstiden

Byggnationen av gång- och cykelvägen kommer att medföra viss störning för omgivningen i form av buller och minskad framkomlighet för biltrafiken.

6. Källor

Trafikverket (2011) Förstudie, Cykel i Ostsektorn, Nacka och Värmdö kommun, Stockholms län

Tyréns (2010) Konsekvensbeskrivning – Cykelstråk mellan Gustavsberg och Ingarö

Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Länsstyrelsen (2015). Digitalt planeringsunderlag.

Riksantikvarieämbetet (2015). Digitalt planeringsunderlag.

SGU (2015). Digitalt planeringsunderlag.

Skogsstyrelsen (2015). Digitalt planeringsunderlag.

Information om skyddad natur, Länsstyrelsen i Stockholms län, hemsida

Information om friluftsliv och planer, Värmdö kommun, www.varmdo.se /hämtad 2015-06-22

Lemshaga akademi, www.lemshaga.se/ hämtad 2015-06-22

Ponnystall Stockholm, www.ponnystall.se/ hämtad 2015-06-22

Värmdö fågelklubb, www.varmdofagelklubb.se/ hämtad 2015-06-22



Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se