

Samrådsunderlag

Väg 222 Ängsvägen, kollektivtrafik

Värmdö kommun, Stockholms län

Vägplan, 2019-10-07 Ärendenummer: TRV 2019/109741



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna.

E-post: Trafikverket@Trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag väg 222 Ängsvägen, kollektivtrafik. Värmdö kommun, Stockholms län

Författare: Loxia group.

Dokumentdatum: 2019-10-07

Ärendenummer: TRV 2019/109741

Åtgärdsnummer: 9625

Uppdragsnummer: 165273

Version: 0.2

Kontaktperson: Marcus Falk, Trafikverket

Bakgrundskartor och flygbilder: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING.....	5
2.1. Planläggningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	6
3. AVGRÄNSNINGAR	11
3.1. Utrednings- och influensområde.....	11
3.2. Tid.....	11
4. FÖRUTSÄTTNINGARNA I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET .	12
4.1. Landskapets karaktär.....	12
4.2. Markanvändning.....	12
4.3. Miljöförutsättningar	17
4.4. Rådande belastningar på människors hälsa och miljö	18
5. PROJEKTETS MILJÖEFFEKTER, UTMÄRKANDE EGENSKAPER OCH TÄNKBARA BETYDELSE	21
5.1. Lokalisering, utformning och omfattning	21
5.2. Möjliga miljöeffekter	22
6. ÅTGÄRDER FÖR ATT MOTVERKA NEGATIVA EFFEKTER	25
6.1. Allmänt	25
6.2. Naturmiljö	25
6.3. Kulturmiljö.....	25
6.4. Landskapsbild	25
7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN	26
8. FORTSATT ARBETE	29
8.1. Planläggning	29
8.2. Viktiga frågeställningar	29
9. KÄLLOR.....	30

1. Sammanfattning

Trafikverket har i uppdrag att tillgänglighetsanpassa busshållplatsen Ängsvägen 42278 mot Slussen i Värmdö kommun, Stockholms län. Vid inventering av berörd hållplats har Trafikverket konstaterat att busshållplatsen har brister ur ett tillgänglighetsperspektiv. Hållplatsen är trång och saknar säkra ytor för oskyddade trafikanter. Hållplatsen är placerad i anslutning till en kurva vilket påverkar sikten och är riskabelt ur säkerhetsynpunkt för hela trafikflödet.

Vägplanen omfattar ombyggnation av busshållplats Ängsvägen och tillhörande breddning för gångpassage samt trottoar längs väg 222. Åtgärder som utreds i vägplanen bedöms förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten vid hållplatsen.

Med stöd av tidigt gjorda inventeringar, utredningar och samråd förslår Trafikverket en förflyttning av hållplatsen västerut längs väg 222 mot Slussen. Förflyttningen bedöms bidra till förbättrad sikt och tillgänglighet då utrymme lämnas till breddning av hållplatsens plattform. Åtgärden som planeras bedöms inte vara av sådan dignitet som medför väsentlig ändring av vägens karaktär. Trafikverkets bedömning är att projektet inte ska klassas som en väsentlig ombyggnation.

En tillgänglighetsanpassad busshållplats med säkrare och bättre utformning kan bidra till ökat kollektivt resande och är därmed en åtgärd som bidrar till positiva effekter för människors hälsa och miljö. Detta ligger i linje med det övergripande miljömålet; generationsmålet, som ger vägledning för vilka värden och omställningar som krävs av samhället inom en generation för att miljömålen ska nås. Tillgänglighetsanpassningen av hållplatsen ska ske i enlighet med krav och råd i följande dokument:

- Vägar och Gators Utformning, 2015:085 (VGU)
- Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik, 2016 (RiBuss)

Trafikverket planerar dessutom att förse området med en ny refug i anslutning till hållplatsen för att öka trafiksäkerheten i området. I dagsläget saknar oskyddade trafikanter en säker passage över väg 222 i anslutning till hållplatsen.

Denna rapport utgör ett underlag för Länsstyrelsens prövning av projektets miljöpåverkan samt samråd med berörda tillsynsmyndigheter och enskilda särskilt berörda. I rapporten beskrivs de rådande förhållandena i området och bedömningar görs av den påverkan som ett genomförande av vägplanen kan förväntas få för miljön och människors hälsa. Trafikverket bedömer att projektets åtgärder är ringa på områdets natur och kulturvärden.

Vägplanen är fortfarande i ett tidigt skede och i kommande skede ska Trafikverket studera och samråda vidare gällande olika utformnings- och lokaliseringsförslag inom utredningsområdet.

2. Inledning

2.1. Planläggningsprocessen

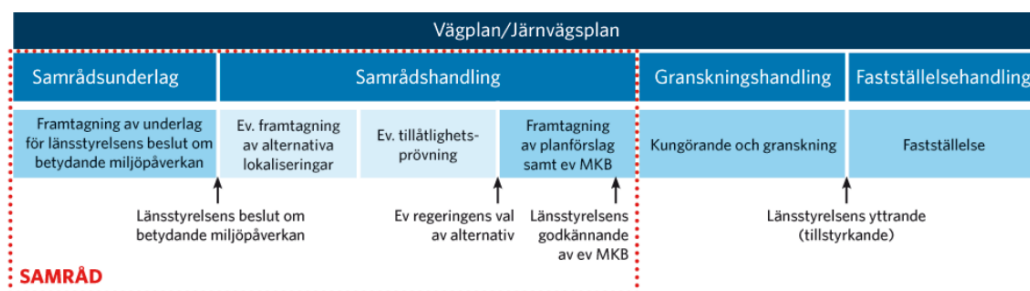
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*.

I början av planläggningen tas ett *samrådsunderlag* fram som övergripande beskriver projektet och hur det kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig i enlighet med Väglag (1971:948) 14c och 15 §§.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Samråd 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 samråden sammanställs i en *samrådsredogörelse* och bifogas i vägplanen.

Om Länsstyrelsen beslutar att projektet medför en betydande miljöpåverkan tas en *miljökonsekvensbeskrivning* fram till vägplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen beskriver Trafikverket vilken miljöpåverkan projektet har och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Antar Länsstyrelsen att projektet inte kommer innebära en betydande miljöpåverkan tas en enklare *miljöbeskrivning* fram.

I kommande skede, *samrådshandling* upprättas lokaliseringalternativ och utformningen studeras i detalj. Därefter hålls planförslaget tillgängligt för granskning (*granskningshandling*) och berörda kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer planen med status *fastställelsehandling*. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. En vägplan som vunnit laga kraft ger Trafikverket rätt att påbörja byggnation.



Figur 1. Planläggningsprocessen för vägplaner. Källa: Trafikverket

2.2. Bakgrund

Trafikverket i Stockholms län har i uppdrag att tillgänglighetsanpassa ett antal busshållplatser i länet. Busshållplatserna är framtagna utifrån en inventering som är gjord av Kollektivtrafikmyndigheten Stockholms Länstrafik (SL). Vid berörda busshållplatser saknas säkra och tillgänglighetsanpassade plattformar och ledstråk för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Ur ett säkerhetsperspektiv finns det stora brister i gångstråken till och från hållplatslägena. Samtliga brister är uppmärksammade av SL och kommunerna i Stockholms län.

Detta dokument utgör ett samrådsunderlag för Trafikverkets förestående arbete med att ta fram en vägplan för hållplatsen Ängsvägen utefter väg 222, Värmdö kommun. Trafikverkets ursprungliga bedömning är att projektet inte ska klassas som en väsentlig ombyggnation. Den åtgärd som är planerad att genomföras bedöms ej heller vara av sådan dignitet att den medför väsentlig ändring av vägens karaktär.

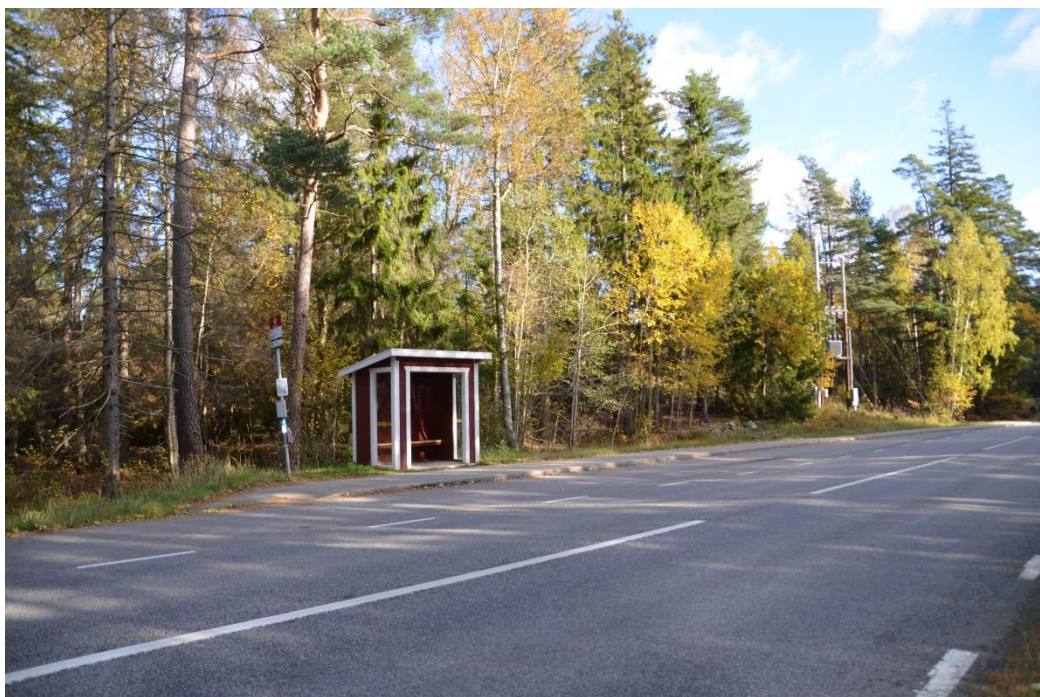


Bild 1. Orienteringskarta. Området som berörs av vägplanen är markerat i rött. Källa: FaVy.

2.2.1. Brister, behov och planerade åtgärder

Busshållplats Ängsvägen består av två hållplatslägen. Hållplats Ängsvägen 42278 mot Slussen, norr om väg 222 uppfyller inte ställda krav och råd för fickhållplatser vad det gäller sikt, angöring och tillgänglighet. Hållplatsen saknar säkra och trygga avstigningsytor.

Den befintliga busshållplatsen Ängsvägen 42278 behöver tillgänglighetsanpassas för att bidra till att alla potentiella bussresenärer får bättre förutsättningar till att åka kollektivt samt en ökad trafiksäkerhet.



*Fotografi 1. Den berörda busshållplatsens befintliga utformning. Fotografi taget i riktning mot norr.
Foto: Loxia*



*Fotografi 2. Smal gångväg till den befintliga busshållplatsen. Fotografi taget i riktning mot öster.
Foto: Loxia*

I dagsläget är hållplatsens plattform för kort och smal för att hantera säkra på- och avstigningar för oskyddade trafikanter samt säkra ankomster och avgångar för bussar. Vid hållplatsen finns väderskydd och en stolpe. Gångvägen till och från hållplatsen har stora

brister då vägen avtar vid korsningen. I nordlig riktning ansluts en smal skogsstig vid gångvägen. Oskyddade trafikanter som behöver ta sig till södra sidan av vägen, in mot Ängsvägen, tvingas korsa väg 222 som saknar någon form av säker gångpassage.

Siktsträckan är dålig för både yrkeschaufförer och andra trafikanter då trafiken kommer från en kurva i riktning mot Slussen. Trafikverket planerar att förlänga hållplatsens utkörning för att förbättra sikten för samtliga. Vidare planeras att läget också förses med refug och gångpassage för att trafiksäkra situationen för oskyddade trafikanter vid passage av väg 222.

Av närboende önskas väderskydd i båda riktningarna samt att behovet av cykelställ tas i hänsyn vid vägplanen.

2.2.2. Tidigare utredningar

Värmdö kommun och Trafikförvaltningen har valt ut hållplatsen som prioriterad att tillgänglighetsanpassas. Som grund för valet ligger att hållplatsen har många av- och påstiggande, en bristande arbetsmiljö för busschauffören samt säkerheten på platsen. I projektet har flertalet alternativ prövats och analyserats utifrån lägets enskilda förutsättningar.

Projektet har pågått i cirka två års tid och flertalet utformningsalternativ har bearbetats i ett tidigare skede. Grundförutsättningarna för projektet var att hållplatsen skulle byggas inom "typfall 1", vilket innebär att en anläggning kan byggas med frivillig markåtkomst och att framtagande av en vägplan inte krävs. Trafikverket har utrett och förkastat möjligheten att driva tillgänglighetsanpassningen inom ramarna för typfall 1 på grund av den stora mängd intressenter samt kultur och miljövärden som berörs av åtgärderna. Trafikverket bedömer att projektet kommer att byggas inom typfall 2 alternativt 3, beroende på Länsstyrelsens beslut om åtgärderna kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Detta resulterar i att en planprocess för framtagande av vägplan krävs.

2.2.2.1. Åtgärdsval

Den 1 januari 2013 trädde den nya lagstiftningen om en effektivare planering av infrastruktur i kraft. För att uppnå effektivitet i planeringen samt för att tillgodose fyrstegsprincipen vid planering av infrastruktur, förordnas en arbetsmetodik om åtgärdsvalsstudier. Genom så kallade åtgärdsvalsstudier är Trafikverkets ambition att fyrstegsprincipen ska tillämpas som metod för att finna lösning på en identifierad samhällsbrist, främst kopplad till transportsystemet.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att den ska skapa underlag för en prioritering av effektiva lösningar av tillgängliga resurser och bidra till en vidareutveckling av hela transportsystemets funktion, som en del i en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen			
1. Tänk om	2. Optimera	3. Bygg om	4. Bygg nytt

Projektets åtgärd skulle kunna likna åtgärd typ 3 enligt Trafikverkets arbetsstrategi fyrstegsprincipen, vilket innebär begränsade ombyggnadsåtgärder. Valet av åtgärd syftar till att uppnå regeringens uppdrag att i det prioriterade nätet av kollektivtrafik få en ökad användning av personer med funktionsnedsättning. Åtgärderna som genomförts finns

även beskrivna i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Åtgärderna är därmed prioriterade och utpekade av Trafikverket.

2.2.3. Ändamål och projektmål

Regeringen har ett mål att busshållplatser och stationer tillgänglighetsanpassas för att kollektivtrafiken ska bli mer lättillgänglig för alla, förnämligast för resenärer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Trafikverket arbetar med att tillgänglighetsanpassa över 100 busshållplatser i Stockholms län i syfte till att öka säkerheten på hållplatserna och effektivisera restiden med kollektivtrafik. Målet med detta projekt är att minska miljöbelastningen genom att fler väljer att resa kollektivt.

2.2.3.1. Ändamål

Ändamålet med vägplanen är att stödja de nationella transportpolitiska målen som riksdagen fastställde år 2009 (prop.2008/09:93). Syftet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Utgångsmålen för arbetet är:

- Funktionsmålet: tillgänglighet för resor och transporter
- Hänsynsmålet: säkerhet, miljö och hälsa

2.2.3.2. Projektmål

Målsättningen med projektet är att uppnå god trafiksäkerhet och tillgänglighetsanpassning vid berörda busshållplatser. Alla potentiella bussresenärer ska få bättre förutsättningar till att färdas kollektivt. De primära projektmålen är:

- Busshållplatserna ska tillgänglighetsanpassas så att alla bussresenärer ges bättre förutsättningar att färdas kollektivt.
- Skapa trafiksäkra anslutningar och passager för oskyddade trafikanter.
- Åtgärderna ska vara väl anpassade till omgivande landskapsbild.
- Riksintresset för kulturmiljön ska inte påverkas negativt.

2.2.3.3. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål som tillsammans med generationsmålet ska fungera som vägledning för att utveckla en miljömässig hållbar samhällsutveckling. Målen är ett löfte till kommande generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika miljöupplevelser.

- | | |
|--|----------------------------------|
| 1. Begränsad klimatpåverkan | 9. Bara naturlig försurning |
| 2. Skyddande ozonskikt | 10. Ingen övergödning |
| 3. Grundvatten av god kvalitet | 11. Myllrande våtmarker |
| 4. Ett rikt odlingslandskap | 12. God bebyggd miljö |
| 5. Frisk luft | 13. Giftfri miljö |
| 6. Säker strålmiljö | 14. Levande sjöar och vattendrag |
| 7. Hav i balans samt levande kust och skärgård | 15. Levande skogar |
| 8. Storslagen fjällmiljö | 16. Ett rikt växt- och djurliv |

Genom att tillgänglighetsanpassa hållplatsen har fler möjlighet att resa kollektivt vilket främjar miljömålen enligt nedan:

Begränsad klimatpåverkan, handlar om att minska växthusgaserna för att begränsa ökningen av den globala uppvärmningen berörs i detta projekt då fossila bränslen för el och värme av bland annat transportmedel svarar för det största bidraget till klimatförändringarna.

Frisk luft, omfattar luftföroreningar som sprids från exempelvis vägtrafik genom bilavgaser och slitage från vägbanan. Moderniseringen av motorer bidrar till minskad miljöskada dock motverkas den utvecklingen av ökad trafikmängd. Via ökat kollektivt resande minskar mängden utsläpp i luften.

God bebyggd miljö, handlar om att erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling för människan och samhällets behov. Med effektiva och klimatsmarta transportmedel såsom kollektivtrafik kan det ökade behovet av transportmedel besvaras samt bidra till god samhällsutveckling.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

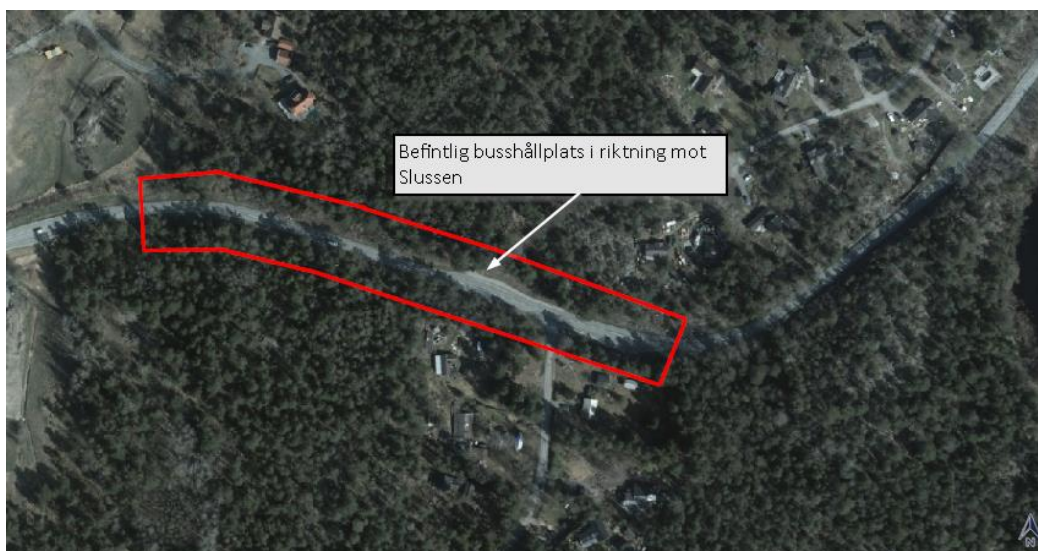


Bild 2. Utredningsområdet ungefärligt markerat inom röd ruta. Källa: FaVy.

Trafikverket har identifierat att hela utredningsområdet ingår i influensområdet med anledning av objektets ringa storlek. Influensområdet är i detta fall det område inom vilket väsentliga miljöeffekter förmodas uppstå vid genomförande av vägplanen. Avgränsningen har medfört att all mark inom utredningsområdet kan beröras. Hela utredningsområdet ingår därmed i influensområdet för alla de miljöaspekter som beaktats.

Influensområdets utbredning varierar också beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa miljöaspekter är det begränsat till vägens omedelbara närområde, medan det för andra, såsom landskapsbild, ofta påverkar ett vidare kringområde. Influensområdets ungefärliga utbredning framgår vid beskrivningen av vägplanens miljöpåverkan i kapitel 7.

3.2. Tid

Fastställelsehandling för vägplanen planeras vara klar våren 2021. Fastställelseprövningen beräknas uppgå till cirka 6 månader.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Landskapets karaktär

Omkring huvudväg 222 mellan Strömma och Stavsnäs karaktäriseras terrängen av bergsbuden skogsmark. I anslutning finns även villor i olika storlekar. Området framställs som ett sommarstugeområde med permanent boende.

Öster om utredningsområdet, längs väg 222, finns Hovnorssjön. Söder om området ligger Barnvikssjön. Området har också nära förbindelse till Östersjön.

En enklare analys av landskapet är genomförd i inventeringsskedet och vid projekteringsmöten. Med anledning av objektets ringa storlek så har separat landskapsanalys ej tagits fram. Planen syftar till att i huvudsak bibehålla områdets ursprungliga karaktär och i ringa omfattning påverka landskapsbilden.

4.2. Markanvändning

4.2.1. Befintliga vägar och trafikförhållanden

Väg 222 sträcker sig från Slussen i Stockholm, förbi Nacka, Gustavsberg, Strömma och avslutningsvis mot Stavsnäs. Väg 222 är Värmdös huvudförbindelse med regionen. Vägen har varierande standard längs med hela sträckan och är bland annat motorväg, landsväg och stadsgata.

Inom utredningsområdet är det en allmän tvåfältsväg med vägbredd om cirka 6 meter. Aktuell sträcka är skyltad hastighet 70 km/h och trafikmängden uppgår enligt Trafikverkets årsdygnstrafik (ÅDT) från år 2017 till 8001–12000 fordon per dygn.

Nedan redovisas hur väghållaransvaret ser ut inom det område som berörs av vägplanen.



Bild 3. Väghållaransvar runt vägplansområdet. Källa: NVDB.

I följande bild framkommer vilken klassificering vägnätet har baserat på hur viktig vägen är för det totala vägnätets förbindelsemöjlighet. Klassningen går från klass 0 som omfattar de viktigaste vägarna respektive klass 9 som utgör de minst viktiga vägarna. För väg 222 inom aktuellt område är funktionell vägklass 3. In mot bostadsområdena gäller vägklass 9.

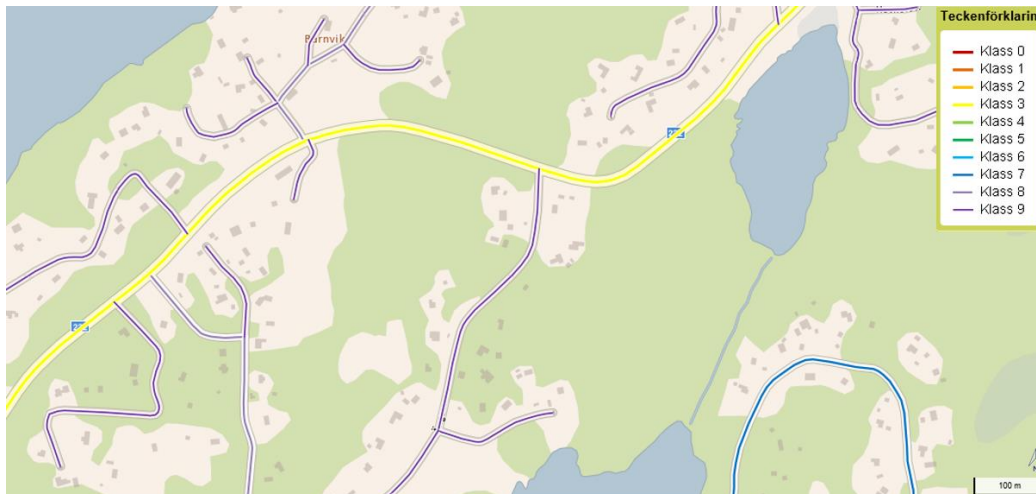


Bild 4. Funktionell vägklass. Källa: NVDB.

4.2.1.1. Kollektivtrafik

I dagsläget trafikeras berörda vägar av busstrafik som drivs i Storstockholms Lokaltrafik (SL) regi. Nedan redovisas den befintliga busshållplatsen som idag bedöms påverkas av vägplanen.



Fotografi 3. Befintlig busshållplats i riktning mot slussen med väderskydd. Fotografi taget i riktning mot öster. Foto: Loxia Group.

Busshållplatsen mot Slussen är utformad som en fickhållplats och i anslutning finns väderskydd och en stolpe.

De busslinjer som trafikerar hållplatsen är: 433 och 434.

Busslinjerna 433 och 434 trafikerar läget cirka 50 gånger per dag under måndag till fredag. Under lördag, söndag samt helgdag trafikeras läget cirka 26 gånger.

4.2.2. Verksamheter och boende

Intill det identifierade utredningsområdet som passerar Barnvik, finns friliggande hus med långa avstånd. Enlig statistiska centralbyrån SCB år 2010 var invånarantalet i Barnvik 392.

Drygt tre km från hållplatsen finns Stavnäs där finns ett större utbud av samhällsservice såsom matvarubutiker, restauranger, bensinmackar samt bil/motor service.

4.2.3. Kommunala planer

4.2.3.1. Översiktsplan för Värmdö kommun

Värmdö kommuns översiktsplan (ÖP) antogs av kommunfullmäktige den 14 december 2011. Enligt den övergripande utvecklingsstrategin i ÖP framgår det att kommunens fritidshus blir allt mer permanent bebodda. En orsak till detta beskrivs vara minskat bostadsbyggande och ökade priser på bostäder i Stockholmsregionen. Vidare förklaras att den permanenta bosättningen medför krav på ökade byggrätter, kommersiell service, trafiksäkra vägar och förbättrad kollektivtrafik. I ÖP framkommer det att samhällsutvecklingen främst ska koncentreras till Gustavsberg, Brunn, Hemmesta, Björkås och Stavnäs. Utredningsområdet går igenom Barnvik som har nära förbindelse till Stavnäs.

I ÖP framkommer det även att investering av infrastrukturutbyggnad är nödvändigt för att svara till kommunens tillväxt. För att minska klimatpåverkan ska kollektivtrafiken förbättras genom att infrastrukturen blir mer tillgänglighetsanpassad, säker och effektiv. Gång- och cykelbanor bör också prioriteras för att lösa trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Vidare ska detta bidra till ett ökat kollektivt resande.

4.2.3.2. Berörda detaljplaner

Utredningsområdet omfattas av två gällande detaljplaner. Dels byggnadsplanen 01-DJÖ1953 där befintlig busshållplats är lokaliserad, dels områdesbestämmelsen 0120-P13/4 där den framtida utformningen av busshållplatsen är planerad att förläggas.

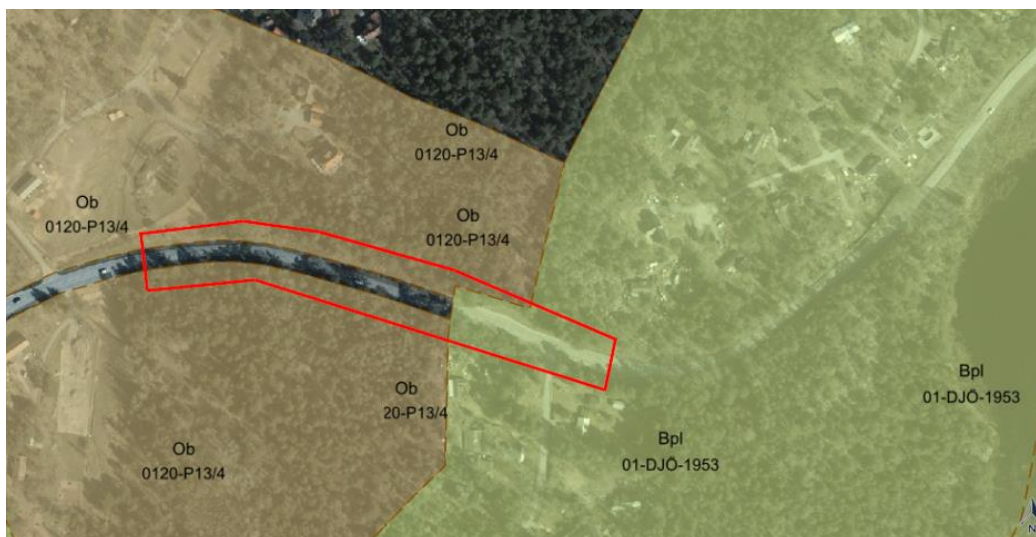


Bild 6. Berörda detaljplaner inom utredningsområdet. Utredningsområdet är markerat i rött. Källa: FaVy.

Byggnadsplanen 01-DJÖ1953 fastställdes 1963-10-22. I beslutsunderlaget framläggs att planbestämmelsen huvudsakligen är avsedd för fritidsbebyggelse och jordbruk med stödnärningar.

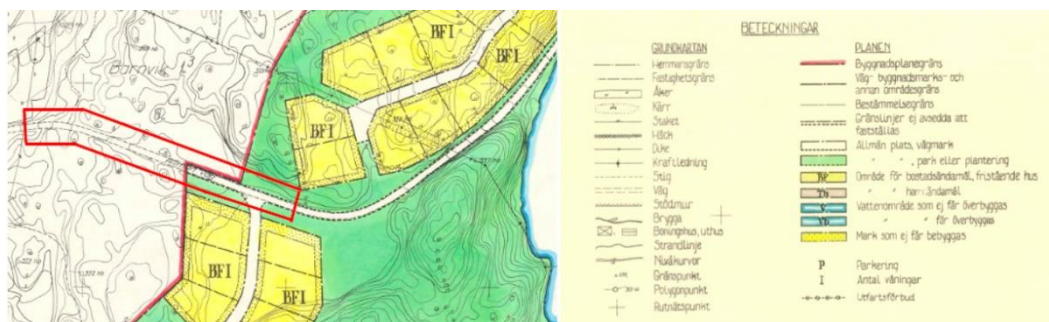


Bild 7. Ett urklipp från plankartan. Vägplanen är ungefärligt markerat inom röd ruta. Källa: Byggnadsplanen 01-DJÖ1953.

Vidare framförs i byggnadsplanen att ingen trädfällning inom området är tillåten mer än vad byggnadsnämnden och skogsvårdsstyrelsen beviljar. Förbudet gäller inte heller torra träd och områden som utlagts som vägmark. Då äldre planerna saknar särskild genomförandetid är det viktigt vid ny planläggning idag att byggnadsplaner som omfattas av förbud enligt paragraferna 110 samt 113 i byggnadslagen, fortfarande ska beaktas.

Områdesbestämmelsen O120-P13/4 vann laga kraft 2013-06-04. Syftet med bestämmelsen är att vägleda och säkerhetsställa utvecklingen av mark och bebyggelse inom området sker med beaktande av de kulturvärden som finns i form av äldre byggnader och landskap.

Längs väg 222 i plankartan används beteckningen "allmän väg" och ingår därutav i huvud nätet med hög framkomlighet, stort korsningsavstånd, stort trafikflöde och få utfarter. Markanvändningen som berörs av busshållplatsens åtgärder utgörs enligt planbeskrivelsen av vägmark- allmän plats samt park/plantering.

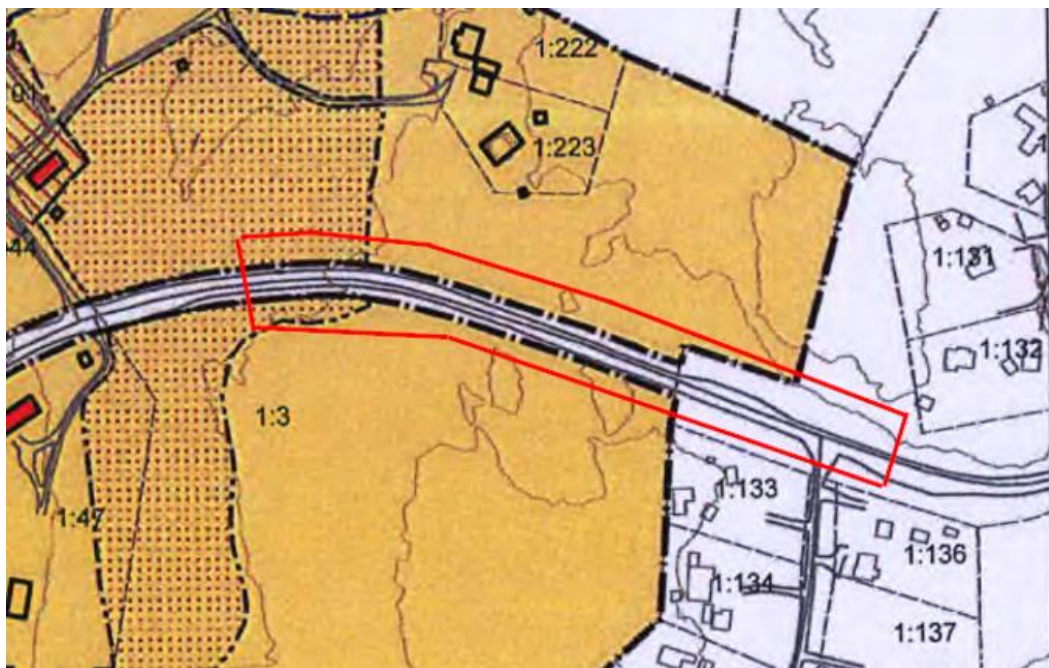


Bild 8. Ett urklipp från områdesbestämelsekarta. Utredningsområdet är markerat i rött. Källa: Områdesbestämmelser för Barnvik O120-P13/4.

Orangemarkerad mark och vattenområde ska anpassas till områdets kulturhistoriska värden i form av äldre byggnader och landskap. I områdesbestämmelsen framkommer

att förändring av miljön, inklusive mark, träd och annan grönska kan förvränga områdets karaktär. Vid planering av anläggningar såsom väg- och cykelbana, bullerplank etc. ska de utformas på ett sätt som är anpassat till miljön och landskapsbilden. Den prickmarkerade marken är utpekad jordbruksmark eller före detta jordbruksmark där nybebyggelse är olämplig med hänsyn till allmänna intressen.

Trafikverket ska i den fortsatta planprocessen samråda med kommun om ovanstående. Vägplanen är dock fortfarande i ett tidigt skede så exakt omfattning av eventuell stridighet är svår att avgöra i dagsläget. En vägplan får dock inte upprättas i strid med en detaljplan. Utgångspunkten är att vägplanen ska vara anpassad till gällande detaljplan. Om detta inte är möjligt eller om avvikelserna inte ryms inom kriteriet mindre avvikelse, ska detaljplanen ändras eller upphävas.

4.3. Miljöförutsättningar

4.3.1. Naturmiljö

4.3.1.1. *Allmänna naturförhållanden*

Trafikverkets preliminära bedömning är att det inte behövs en NVI, naturvärdesinventering, inom utredningsområdet. NVI handlar om att beskriva de ekologiska och rumsliga förutsättningarna för ekosystemtjänster. Den aktuella marken präglas av villabebyggelse och den biologiska mångfalden bedöms inte vara stor. Det finns inga skyddsvärda träd som kan komma att påverkas.

4.3.1.2. *Skyddade arter*

Det finns inga kända skyddade arter inom utredningsområdet.

4.3.1.3. *Naturvårdsarter*

Inga skyddsvärda eller rödlistade naturvårdsarter har noterats inom eller intill utredningsområdet.

4.3.2. Vattenmiljö

Inom området råder strandskydd och utvidgat strandskydd. Dispens gällande strandskyddat område ska prövas av Värmdö kommun.

Det finns ett riksintresse för högexploaterad kust inom utredningsområdet. Detta innebär att natur- och kulturvärden inom området inte får skadas. Trafikverkets preliminära bedömning är att riksintresset inte påverkas av projektet.

4.3.3. Kulturmiljö

4.3.3.1 *Historik*

4.3.3.1. *Kända fornlämningar*

Det finns inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar inom eller precis intill utredningsområdet.

4.3.4. Rekreation och friluftsliv

Områdets skärgårdsnära läge gör det attraktivt för rekreation och friluftsliv. Här finns besökspunkter i form av till exempel närhet till Skärgården och Hovnorssjön. Det finns ett riksintresse för rörligt friluftsliv i vilket utredningsområdet är beläget. Detta bedöms inte påverkas av projektet.

4.3.5. Naturresurser

Det bedöms inte förekomma naturresurser i eller precis intill utredningsområdet.

4.4. Rådande belastningar på människors hälsa och miljön

4.4.1. Buller

I tidigare infrastrukturproposition 1996/97:53 angavs att riktvärdena normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnation av trafikinfrastruktur. Hånsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt vid åtgärder i trafikinfrastrukturen. Denna bedömning gäller fortfarande.

Vid ombyggnationen hänvisas till Naturvårdsverkets författningssamling gällande allmänna råd om buller från byggplatser med stöd av miljöbalkens 2 kap. samt 26 kap. 19§ (NFS 2004:15).

Trafikverkets preliminära bedömning är att projektet inte ska klassas som en väsentlig ombyggnation. Inga kända problem med buller och vibrationer finns längs vägen idag. Inga bullerskyddsåtgärder är därför aktuella i projektet.

4.4.2. Luft

Då det berörda området är förhållandevis gles bebyggt och domineras av öppna förhållanden bedöms bakgrundshalterna av luftföroreningar vara förhållandevis låga. Trafikflödena på väg 222 och övrigt vägnät är heller inte så pass höga att det lokala haltpåslag som orsakas av vägtrafiken i någon väsentlig grad ändrar dessa förhållanden idag.

Halterna av luftföroreningar är i allmänhet låga och miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids inte inom Värmdö kommun. De högsta utsläppen beräknas ske i närheten av centrum och ej inom utredningsområdet. Ett sätt att minska utsläppen av partiklar och kväveoxid, vilka försämrar luftkvaliteten är att minska bilåkandet till förmån för kollektivtrafiken.

4.4.3. Risk kopplat till farligt gods-transporter

Väg 222 är utpekad som sekundär väg för farligt gods. Generellt innebär detta att färre transporter av farligt gods går på denna typ av väg än om den hade varit utpekad som primär transportväg för farligt gods. Trafikverket bedömer risknivåerna kopplade till transporter av farligt gods som låga idag.

4.4.4. Klimatpåverkan

Trafikflödena på väg 222 och intilliggande vägnät är förhållandevis låga men orsakar oundvikligen ett visst utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Området är vidare relativt gles bebyggt men transporter till och från bostäder etc. bidrar ofrånkomligen till utsläpp av växthusgaser.

Risk för översvämningar finns utpekad i anslutning till utredningsområdet. I den lågpunktskartering som är gjord framgår att det finns en översvämningrisk i samband med skyfall. För att minska risken för att föroreningar sprids nedströms vid höga vattenflöden bör åtgärder vidtas i byggskedet. I övrigt bedöms skred till följd av skyfall, extremt väder och likande orsaker i det aktuella fallet vara små med hänsyn till områdets läge samt mark- och vattenförhållanden.

4.4.5. Trafiksäkerhet och framkomlighet

Busshållplatsens läge ingår ej i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och kräver därför ingen trafiksäkerhetsanalys. TEN-T är ett EU-projekt som handlar om att utveckla, effektivisera och modernisera infrastrukturen inom väg, vatten och luft. Syftet är att svara till målen gällande en öppen, hållbar och globaliserad logistik och infrastruktur inom medlemsländerna.

För att få en övergripande bild av vilka trafikolyckor som har skett har statistik från Transportstyrelsens olycksdatabas, STRADA, inhämtats. I STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, samlas uppgifter om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Statistiken bygger på rapporter från sjukvården och polis.

Utdraget från STRADA har gjorts för perioden 2010 till och med 2018. Utdraget för olyckorna redovisar de olyckor som skett inom och intill utredningsområdet. Totalt har fem olyckor rapporterats under denna period. Av dessa har tre klassats som lindriga olyckor och två som måttliga olyckor. Den vanligaste olyckstypen i området är singelmotorfordon.

4.4.6. Förorenade områden

Inom eller i direkt anslutning till utredningskorridoren finns inga kända områden med föroreningar enligt Länsstyrelsens Metodik för Inventering av Förorenade Område (MIFO).

I övrigt förmodas marken närmast intill väg 222 i viss mån hysa förhöjda halter av vissa föroreningar kopplade till trafiken, såsom oljeprodukter. Främst gäller detta i vägdikens innerslänter, mot vägbanan till. I samband med det fortsatta arbetet med vägplanen ska jordprover tas på strategiska platser för att närmare undersöka förekomsten av olika markföroreningar i området.

4.4.7. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är bestämmelser som anger krav på kvaliteten i luft, vatten, mark eller miljön i övrigt som ska uppfyllas eller eftersträvas. Miljökvalitetsnormer är juri-

diskt bindande och regleras i miljöbalkens femte kapitel. Det är myndigheter och kommuner som ansvarar för att miljökvalitetsnormerna följs. Myndigheternas ansvar ska uppfyllas genom tillämpning av bestämmelserna för miljökvalitetsnormer vid prövning av bland annat tillstånd och vid tillsyn, men även genom att vid planering och planläggning ta hänsyn till gällande och relevanta miljökvalitetsnormer.

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och inte avsedda att tillämpas på projektnivå. Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt. Hur vägplanen harmonierar med övriga normer belyses nedan.

4.4.7.1. Utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Med utomhusluft avses utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar (PM₁₀/PM_{2,5}), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Områden där miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas utgörs främst av högt trafikerade vägar i större tätorter med slutna gaturum och begränsad luftomsättning. Det bedöms i nuläget inte finnas risk för att gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids inom det identifierade utredningsområdet eller dess närområde.

4.4.7.2. Vattenförekomster

Vattendirektivet infördes i svensk lagstiftning år 2004 genom förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön och förordning (2007:825). Vattendirektivet innebär bland annat att tillståndet (statusen) för yt- och grundvattenförekomster, ska klassificeras samt att kvalitetskrav för dessa ska fastställas i form av miljökvalitetsnormer. Syftet med normerna är att statusen i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd kvalitet till en viss tidpunkt.

Inom utredningsområdet finns inga vattenförekomster. Norr om utredningsområdet finns Breviken. Dess ekologiska status är måttlig. Dess kemiska status uppnår ej god status med avseende på kvicksilver (Hg) och bromerade difenyletrar (PBDE). Öster om utredningsområdet finns Hovnorssjön, vilken rinner till Breviken och har samma status som dess recipient.

5. Projektets miljöeffekter, utmärkande egenskaper och tänkbara betydelse

5.1. Lokalisering, utformning och omfattning

Tillgänglighetsanpassningen av busshållplats Ängsvägen 42278 ska innebära att fler potentiella resenärer kan färdas med kollektivtrafiken då utformningen bidrar till ökad trafiksäkerhet, komfort och framkomlighet för bland annat individer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Trafikverket föreslår att busshållplatsen flyttas västerut längs väg 222 mot Slussen. Den nya lokaliseringen skulle möjliggöra förlängning och breddning av hållplatsen vilket bidrar till förbättrad sikt och tillgänglighet. Detta förslag kräver markanspråk, trädavverkning samt att en elstolpe rivs alternativt flyttas. Den nya utformningen är tänkt att bidra till att resenärer ska kunna ta sig till och från hållplatsen på ett tryggt och säkert sätt.

Ombyggnationen kommer även att innebära att hållplatsen förses med högt avrundat kantstöd med lutande sida för att underlätta på och avstigningar. Vidare ska plattformen att förlängas och breddas. Hållplatsen förses med taktila plattor som bidrar till riktningssinformation för synnedsetta samtidigt bidrar plattorna till att tydliggöra hållplatsens avgränsning. Åtgärderna som planeras att genomföras bedöms i dagsläget inte vara av sådan dignitet som medför väsentlig ändring av områdets karaktär.

Trafikverket planerar även att anlägga en refug med gångpassage i anslutning till hållplatsen för att bidra till trafiksäkra passager över väg 222.

Vägplanen är fortfarande i ett tidigt skede och i nästa skede ska projekteringsförslag att presenteras och studeras vidare på. Utformningsförslaget kommer att presenteras i samrådshandlingen och vara i enlighet med de krav och råd som framförs i VGU och RiBuss.

5.1.1. Trafiksäkerhet

Idag är busshållplatsen placerad i anslutning till en kurva vilket begränsar sikten i trafikflödet. Förflyttning, breddning och förlängning av busshållplatsen gör att sikten väsentligt förbättras vilket är gynnsamt för hela trafikflödet.

Planerad refug ska förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter vid korsning av väg. Refugen kommer även att bidra till att förhindra omkörningar och därmed minska riskerna för de oskyddade trafikanterna.

5.1.2. Avvattning

Trafikverket bedömer i dagsläget att befintlig teknisk lösning för dagvattenhantering i området kvarstår efter ombyggnad av busshållplatsen. Mindre anpassningar kan bli aktuella. I kommande skede samrådshandling utreds detta mer i detalj.

5.1.3. Ev. bullerskyddsåtgärder

Trafikverkets preliminära bedömning är att projektet inte ska klassas som en väsentlig ombyggnation. Inga bullerskyddsåtgärder är därför aktuella i projektet.

5.1.4. Rivningsarbeten

Exakt omfattning av nödvändiga rivningsarbeten, i detta tidiga skede, är svårt att uppskatta. Trafikverkets preliminära bedömning är dock att omfattningen blir liten.

5.1.5. Hantering av avfall och restprodukter

Omfattningen av rivningsarbeten, samt mängd och slag av avfall och restprodukter som kan komma att genereras bedöms preliminärt bli små. Det är dock, som förklarar ovan, svårt att i detta tidiga skede bedöma exakt omfattning.

Generellt kan dock sägas att eventuell rivning av asfalt och efterföljande hantering av denna kommer att följa gällande regelverk och kan variera beroende på om den, som äldre asfalt ofta gör, innehåller stenkoltjära eller inte. Asfalt fri från tjära ska i första hand återvinnas. Eventuella tjärhaltiga asfaltrester kan eventuellt återanvändas för vägändamål inom projektet. Är tjärhalten för hög ska de hanteras som farligt avfall.

Schaktmassor som genereras inom projektet ska i första hand användas för fyllnad inom utredningsområdet. Det är ännu för tidigt att avgöra om massbalans kan uppnås i detta projekt eller om det kommer att uppstå överskott på massor som måste transporteras bort.

Hantering av eventuellt förorenade jordmassor får avgöras efter analysvar från provtagning. Mindre känslig mark (MKM) massor kommer vid behov att återanvändas i entreprenaden.

5.2. Möjliga miljöeffekter

Projektet är fortfarande i en inledande fas och bedömningarna som görs nedan ska ses som preliminära bedömningar. Mer noggranna bedömningar av vägplanens påverkan kommer att göras i kommande skeden.

5.2.1. Landskapsbild

Landskapsvärdena bedöms, i hög grad, hänga samman med helheten. Det föreslagna utredningsområdet har dock valts med omsorg för att undvika påverkan på mer känsliga områden.

Den sammantagna och preliminära bedömningen är därför att aktuellt planförslag inte påverkar den övergripande karaktären på området mer än marginellt. Visserligen kan landskapet, lokalt sett, komma att påverkas något. Den stora skillnaden kan följaktligen bli hur planerade åtgärder upplevs från sidan vilket Trafikverket preliminärt bedömer som en ringa påverkan, sett ur ett större perspektiv.

5.2.2. Naturmiljö

Bedömningen är att anpassningen av hållplatsen inte ska påverka naturmiljön negativt eftersom området inte präglas av höga naturvärden.

5.2.3. Kulturmiljö

Kulturmiljön bedöms ej påverkas av förslaget då vägområdet inte berörs av kända forn-lämningar eller andra kulturhistoriska lämningar.

5.2.4. Rekreation och friluftsliv

Fragmentering är ett stort hot mot rekreations- och friluftsområden. Det gäller både för stora och små områden samt kan uppstå på grund av t.ex. planerad infrastruktur som på olika sätt skär av sammanhängande områden.

I aktuell vägplan har Trafikverket därför lokaliserat ett utredningsområde i omedelbar anslutning till allmän väg för att på så sätt undvika fragmentering. Sammantaget är den preliminära bedömningen att aktuellt förslag kan ske utan annat än marginell påverkan på förutsättningarna för friluftsliv och rekreation.

5.2.5. Markmiljö

Markmiljön bedöms ej påverkas. Vid behov av fyllnadsmassor ska endast godkända massor användas. Miljöprovtagning kommer ske inför och under produktion. Vid förhöjda halter ska schaktmassor som inte återanvänds inom projektet transporteras till godkänd mottagare.

5.2.6. Vattenmiljön

Vattenmiljön bedöms ej påverkas inom projektet. Eventuella nödvändiga åtgärder vidtas under produktion. Eventuellt lakvatten från schakt omhändertas.

5.2.7. Naturresurser

Inom utredningsområdet finns det inga kända naturresurser.

5.2.8. Befolkning och människors hälsa

5.2.8.1. Buller

Planerade åtgärder enligt vägplan bedöms inte medföra ökad olägenhet i form av buller och vibrationer. Projektet är inte att betrakta som väsentlig ombyggnad.

5.2.8.2. Luftmiljö

Planerade åtgärder inom utredningsområdet bedöms inte ge upphov till annat än helt försumbara haltförändringar kopplade till vägtrafik. Planerade åtgärder i enlighet med vägplanen bedöms därmed inte medföra några konsekvenser för människors hälsa med avseende på luftkvalitet.

5.2.8.3. Risk

Trafikverkets bedömning är att väg 222 och övrigt allmänt vägnät sannolikt inte kommer att pekas ut som primär transportled för farligt gods. I alla händelser bedöms emellertid mängden farligt gods öka jämfört med den mängd som transporteras idag. Trafikverkets bedömning är dock att risknivåerna kopplade till transporter av farligt gods är relativt låga även vid genomförande av vägplan.

5.2.9. Klimat

Ökad trafik innebär oundvikligen även ökade utsläpp av växthusgaser och därmed i någon mån en negativ inverkan på klimatet. Den direkta utsläppsökningen till följd av de planerade åtgärderna bedöms dock, generellt sett, bli liten. Planerade åtgärder ska bidra till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar, vilket i sin tur förhoppningsvis innebär färre transporter med övriga motorfordon.

5.2.10. Miljökvalitetsnormer

5.2.10.1. Utomhusluft

Planerade åtgärder inom det identifierade utredningsområdet bedöms inte ha annat än helt marginella effekter på den lokala halten av luftföroreningar. Därmed bedöms ett genomförande av vägplanen inte riskera att leda till att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

5.2.10.2. Vattenförekomster

Inga statusklassade yt- och grundvattenförekomster förekommer i utredningsområdet. Trafikverkets bedömning är följaktligen att ett genomförande av vägplanen kan ske utan att berörda miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten motverkas.

5.2.11. Miljöeffekter under byggskedet

Byggskedet bedöms i detta fall inte innebära några mer betydande miljöeffekter, förutsatt att lämpliga hänsyns- och försiktighetsåtgärder vidtas.

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Det förutsätts dock att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser följs, och inga mer betydande olägenheter till följd av byggbuller bedöms bli följden av vägplanen. Ingen risk bedöms heller finnas för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljökvalitetsnormer överskrids.

Påverkan på naturmiljö till följd av byggskedet bedöms bli marginell.

Inga ytvatten ligger så till att de bedöms bli berörda av grumling.

Preliminärt bedöms ingen temporär sänkning av grundvatten krävas i samband med anläggningsarbetena.

6. Åtgärder för att motverka negativa effekter

6.1. Allmänt

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att kompensera negativa miljöeffekter. I tidigt planskede, såsom nu, är det ofta svårt att överblicka i vilken mån detta gäller för olika tänkbara kompensationsåtgärder. De åtgärder som anges nedan ska därför endast ses som preliminära förslag.

6.2. Naturmiljö

Den mark som tas i anspråk är definierad som park/plantering och karakteriseras av skogsmiljö. Dock bedöms inte naturmiljön påverkas av åtgärderna.

6.3. Kulturmiljö

Vägområdet berörs ej av kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar. Kulturmiljön bedöms därför ej påverkas av projektets åtgärd.

6.4. Landskapsbild

Med anledning till åtgärdens ringa storlek bedöms landskapsbildens ej påverkas väsentligt.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller en åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper,
- verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, och
- möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Faktorer som särskilt ska beaktas i sammanhanget framgår av förordningens §§ 11–13. I tabell 1 nedan listas dessa faktorer tillsammans med kommentarer avseende vägplanens påverkan.

Tabell 1. Lista över faktorer till vilka, enligt miljöbedömningsförordningen 10–13 §§, särskild hänsyn ska tas vid undersökning av huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I intillstående kolumn kommenteras den aktuella vägplanens effekt för respektive faktor.

Faktorer som särskilt ska beaktas enligt Miljöbedömningsförordningen	Vägplanens effekter
<u>11 § I fråga om verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper ska särskild hänsyn tas till:</u>	
1. verksamhetens eller åtgärdens omfattning och utformning	Vägplanen gäller ombyggnation av busshållplats Ängsvägen och tillhörande breddning för gångpassage samt trottoar längs väg 222.
2. hur verksamheten eller åtgärden bidrar till kumulativa miljöeffekter tillsammans med andra verksamheter som bedrivs, har fått ett tillstånd eller har anmälts och får påbörjas	Vägplanen bedöms ej bidra till ökad utbyggnad av omgivande bostadsområden. Inga anmälnings- eller tillståndspliktiga verksamheter finns inom området.
3. verksamhetens eller åtgärdens användning av mark, jord, vatten, biologisk mångfald, andra naturtillgångar och fysisk miljö i övrigt	Vägplanen innebär inget ingrepp i den biologiska mångfalden eller naturtillgångar.
4. det avfall och andra förväntade restprodukter som verksamheten eller åtgärden ger upphov till	Uppkomst av avfall bedöms inte vara av den art och omfattning att åtgärden ska antas medföra betydande miljöpåverkan.
5. föroreningar och störningar från verksamheten eller åtgärden	Planerade åtgärder kommer i såväl bygg- som driftskedet att generera utsläpp till luft och mark, buller, samt vissa ytterligare lokala störningar. Skillnaderna mot nuläget bedöms dock bli små.

6. sannolikheten för allvarliga olyckor som är relevanta för den aktuella verksamheten eller åtgärden	Åtgärder som utreds i vägplanen bedöms förbättra trafiksäkerheten och därmed minska risken för olyckor.
7. risker för människors hälsa	Trafiksäkerheten kommer generellt att förbättras. Inga större förändringar bedöms uppstå för skol- och boendemiljön.
<u>12 § I fråga om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering enligt 10 § 2 ska särskild hänsyn tas till</u>	
1. pågående eller tillåten markanvändning	Pågående markanvändning är i huvudsak vägområde. Ingen väsentlig påverkan sker på detaljplaner och inga konflikter föreligger med översiktsplanen.
2. de naturresurser som finns i det område som kan antas bli påverkat och deras relativa förekomst, tillgänglighet, kvalitet och förnyelseförmåga i området	<u>Vägplanen innebär inget ingrepp i förnybar eller ändlig naturgrusresurs.</u>
3. naturresursernas, naturmiljöns och kulturmiljöns tålighet i det område som kan antas bli påverkat, med särskild uppmärksamhet på påverkan som avser skyddade områden eller objekt enligt MB 7 kap., kulturmiljölagen, förordningen om statliga byggnadsminnen m.m. eller plan- och bygglagen.	Skyddade områden enligt MB 7 kap. eller byggnadsminnen berörs inte. Naturmiljön i området bedöms generellt inte påverkas negativt. Riksintressen påverkas inte av planen
<u>13 § I fråga om de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper enligt 10 § 3 ska särskild hänsyn tas till</u>	
1. effekternas storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet,	Vägplanens effekter på miljö och hälsa bedöms vara minimala och då främst lokala.
2. sannolikheten för att effekterna uppkommer, hur de uppkommer, vilken varaktighet eller frekvens de har och hur reversibla de är,	<u>Inga effekter på natur- och kulturmiljö bedöms uppkomma.</u>
3. hur gränsöverskridande effekterna är,	Effekterna bedöms främst vara lokala och inte gränsöverskridande i någon betydande grad.

4. effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter som bedrivs, som har fått ett tillstånd eller som har anmälts och får påbörjas	Vägplanen antas inte bidra till kumulativa effekter i form av fortsatta exploateringar för bostäder och verksamheter.
5. möjligheten att begränsa effekterna på ett effektivt sätt.	<u>Kompensationsåtgärder för att minska negativ påverkan på naturmiljön bedöms inte behövas.</u>
Vid bedömningen ska hänsyn tas till allmänhetens behov av information	<p>Allmänhetens behov av information bedöms som liten. Det bedöms dock finnas goda möjligheter att tillgodose ett eventuellt behov i samband med planerade samråd och i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning.</p> <p>Allmänhetens informationsbehov bedöms därmed i sig inte utgöra skäl för att vägplanen ska anses medföra betydande miljöpåverkan.</p>

Mot bakgrund av ovanstående genomgång menar Trafikverket att vägplanen uppenbart inte är av sådan omfattning, eller har sådana effekter och konsekvenser, att den bör antas medföra betydande miljöpåverkan enligt lagens mening.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

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

Om Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan skall det även upprättas en miljökonsekvensbeskrivning till vägplanen som sedan ska godkännas av Länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket då samråda med en utökad samråds-krets i följande skede. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

De samråd som genomförs inom projektet kommer att dokumenteras i en samrådsredogörelse. I denna ska alla de synpunkter som inkommer under samrådstillfällena samlas och bemötas av Trafikverket.

8.2. Viktiga frågeställningar

- Arbeta fram utformning av planerade åtgärder som uppfyller projektmålen samt minimerar intrånget i värdefulla miljöer med ekonomiska och hållbara val
- Viktiga frågor och utmaningar i det fortsatta projektarbetet är bland annat att hitta en utformning som är ekonomiskt rimlig och, så långt som möjligt, uppfyller funktionskrav samtidigt som negativ påverkan på värdefulla miljöer och skyddade arter undviks.
- Det är också viktigt att följa upp frågan om behovet av tillstånd, dispenser, anmälningar eller samråd i dessa sammanhang.
- Vidare kan de planerade åtgärderna komma att betraktas som en väsentlig ändring av naturmiljön. Sådana ändringar ska normalt samrådas med länsstyrelsen enligt miljöbalken 12 kap. 6 §. Byggande av allmän väg i enlighet med en fastställd vägplan är visserligen undantaget från detta krav, men istället ska frågan om hur naturmiljön tillgodoses behandlas inom ramen för vägplanens samrådsprocess.

9. Källor

Kommunikationsdepartementet (1996). *Infrastrukturinriktning för framtida transporter*. (Regeringens proposition 1996/97:53). Stockholm: Regeringskansliet.

NFS 2004:15. *Naturvårdsverkets författningssamling. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser*. Stockholm: Naturvårdsverket.

Näringsdepartementet (2008). *Mål för framtidens resor och transporter* (Regeringens proposition 2008/09:93). Stockholm: Regeringskansliet.

Naturvårdsverket (2018). Miljö kvalitetsmålen. Tillgänglig: < <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/>>

SFS 1998:808. *Miljöbalk*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2001:554. *Miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2004:660. *Vattenförvaltningsförordning*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2004:675. *Omgivningsbuller*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2007:825. *Länsstyrelseinstruktion*. Stockholm: Finansdepartementet SFÖ.

SFS 2010:477. *Luftkvalitetsförordning*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Finansdepartementet SPN BB.

SFS 2010:1341. *Havsmiljöförordning*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2017:966. *Miljöbedömningsförordning*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

STRADA (2019). *Beställning av skador- och olycksstatistik inom utredningsområdet Ångsvägen*. Utdrag för år 2010–2018. Datum för statistikuttag: 2019-06-28.

Sveriges Kommuner och Landsting (2015). *Krav för- Vägar och gators utformning*. 2015:086. ISBN: ISBN 978-91-7467-744-7. Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12046/RelatedFiles/2015_086_krav_for_vagars_och_gators_utformning.pdf>

Sveriges Kommuner och Landsting (2015). *Krav för vägar och gators utformning- Supplement 1*. 2017:25870. Tillgänglig: <<https://www.trafikverket.se/contentassets/d488a90e12e844968092678ed18edb23/vgu-krav-for-vagars-och-gators-utformning---supplement-1-ver-1.0.pdf>>

Sveriges Kommuner och Landsting (2015). *Råd för- Vägar och gators utformning*. 2015:087. ISBN: ISBN 978-91-7467-745-4. Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12072/RelatedFiles/2015_087_VGU_rad_for_vagars_och_gators_utformning.pdf>

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (2019) *Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik*. Tillgänglig: <<https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/riktlinjer-utformning-av-infrastruktur-med-hansyn-till-busstrafik.pdf>>

Värmdö kommuns översiktsplan 2012–2030, antagen 2011.

Värmdö kommun byggnadsplan (1963) Barnvik 1³. Akt nr: 01-DJÖ-1953.

Värmdö kommuns områdesbestämmelse (2013) *Områdesbestämmelser för Barnvik*. Akt nr: 0120-P13/4. Dnr: 12SPN/0077. Samhällsbyggnadsnämnden.

Illustrationer (bilder, fotografier & tabeller)

Loxia Group (2018). Ängsvägen mot Slussen [fotografi]

Loxia Group. Ängsvägen mot Slussen. [Utformningsförslag]

Trafikverket (u.å.). FastighetsVy (FaVy). Inhämtning av kartmaterial & fastighetsgränser. [extern anslutning] Tillgänglig: <www.Trafikverket.se>

Trafikverket (u.å.). *Nationell vägdatabas* (NVDB). Inhämtade data: Vägdata, trafikmängd, hastighet, vägbredd m.m. Tillgänglig: <www.Trafikverket.se>



Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.Trafikverket.se