

Samrådsunderlag

Väg 222 Strömma kanal, kollektivtrafik

Värmdö kommun, Stockholms län

Vägplan, 2019-10-11 Ärendenummer: TRV 2019/109732



Trafikverket

Postadress: Solna strandväg, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna.

E-post: Trafikverket@Trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

Författare: Loxia group

Dokumentdatum: 2019-10-11

Ärendenummer: TRV 2019/109732

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. Planlägningsprocessen	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	19
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar	22
5. PROJEKTETS MILJÖEFFEKTER, UTMÄRKANDE EGENSKAPER OCH TÄNKBARA BETYDELSE	23
5.1. Lokalisering, utformning och omfattning	23
5.2. Möjliga miljöeffekter	24
6. ÅTGÄRDER FÖR ATT MOTVERKA NEGATIVA EFFEKTER.....	27
6.1. Allmänt	27
6.2. Naturmiljö	27
6.3. Kulturmiljö.....	27
6.4. Landskapsbild	27
7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN	28
8. FORTSATT ARBETE	31
8.1. Planläggning	31
8.2. Viktiga frågeställningar	31
9. KÄLLOR.....	32

1. Sammanfattning

Trafikverket har i uppdrag att tillgänglighetsanpassa busshållplatsen Strömma kanal 41341 mot Sollenkroka i Värmdö kommun, Stockholms län. Vid inventering av berörd hållplats har Trafikverket konstaterat att busshållplatsen har brister ur ett tillgänglighetsperspektiv. Hållplatsen är idag inte anpassad för alla potentiella resenärer. Hållplatsen är trång och saknar säkra ytor för oskyddade trafikanter. Busschaufförens sikt är begränsad vid utfart från hållplatsen. Befintligt övergångsställe anses bristfälligt ur säkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter. Ovanstående begränsningar definierar planområdets utbredning för hållplatsen Strömma kanal.

Trafikverket planerar att behålla busshållplatsens position dock behöver hållplatsen breddas i bakkant av sikt- och tillgänglighetsskäl. Breddningen av hållplatsen kommer innebära att en spont monteras i vattnet för att stödja hållplatsen. Detta utreds vidare i och med att anmälan om vattenverksamhet görs. Naturmiljön påverkas då tidigare ej bebyggd mark intill vatten bebyggs. Åtgärderna kommer att kräva strandskyddsdispens då mark i anslutning till busshållplatsen utgörs av kvartersmark avsatt för småbåtshamn och vattenområde bestående av teknisk anläggning och småbåtshamn. Trafikverket ska i den fortsatta planprocessen samråda med kommunen gällande vattenområdet som tas i anspråk i vägplanen. Vägplanen får inte strida med en detaljplan. Om åtgärderna inte rymms inom kriteriet mindre avvikelse av detaljplan, ska detaljplanen ändras eller upphävas.

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)

Vägplanen omfattar även ombyggnation av befintligt övergångsställe med refug till en ny gångpassage och refug, anpassad efter de riktlinjer som framförs i VGU. Åtgärderna som utreds i vägplanen bedöms förbättra säkerheten och tillgängligheten. Trafikverket bedömer i dagsläget att projektet ej ska klassas som omfattande ombyggnation. Områdets karaktär bedöms ej påverkas av planerade åtgärder.

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

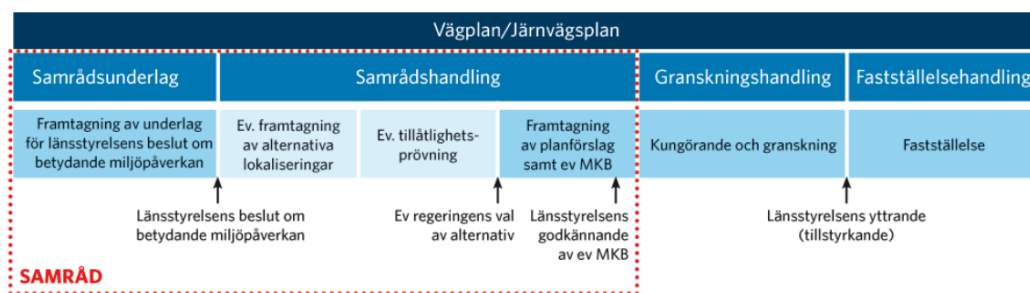
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*.

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 Strömna kanal 41341 mot Sollenkroka utefter väg 222. 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



Fotografering 1. Från inventering av befintlig busshållplats. Foto: Loxia Group.

Busshållplats Strömma kanal består av två hållplatslägen. Hållplatsen mot Stavnäs på södra sidan om väg 222 uppfyller inte ställda krav och råd för fickhållplatser vad det gäller sikt, angöring och tillgänglighet.

Trafikverket planerar därför att möjliggöra en ”rak inkörning” för bussen när den ska angöra mot den nya plattformen. Den åtgärd som föreslås är att plattformens västra del flyttas något söderut mot vattnet för att ge busschauffören möjlighet att se igenom kurvan på väg 222 innan denne kör ut på vägen. För att skapa föreskriven stopsikt för övriga trafikanter utefter väg 222 ska även ett fåtal träd som skymmer sikten utmed vägen i kurvan väster om hållplatsen avverkas.

Åtgärderna innebär att mark kommer att tas i anspråk ända fram till vattenbrynet och en spont i trä eller stål kommer att anläggas för att stödja upp den nya plattformens utformning. Den nya sponten mot vattnet utanför hållplatsen kommer att kunna användas som angöring av småbåtar. Den befintliga bryggan bakom hållplatsen kan efter ombyggnationen kvarstå i sitt läge förutom att ett löstagbart element behöver placeras mellan bryggan och den nybyggda sponten. Vidare kommer utformningen inte att påverka båtforeningens bestämmelser över bryggorna i området.

I nuläget är på- och avstigningsytan vid hållplatsen både för smal och för kort för resenärer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. För att underlätta på- och avstigningar samt trivsel och komforten vid hållplatsen utformas plattformen med ett högt av-

rundat kantstöd med lutande sida. Vidare förlängs och breddas hållplatsen och i samband med detta anläggs taktila plattor i syfte till att bidra till riktningssinformation för synnedsetta. Taktila plattor bidrar även till att tydliggöra hållplatsens avgränsning.

Den andra hållplatsen är lokaliserad på andra sidan av väg 222. Den hållplatsen är av god standard och försedd med taktila plattor. En gång- och cykelbana ansluter till busshållplatsen. Denna busshållplats kommer ej att åtgärdas.

Mellan de två busshållplatserna finns ett övergångsställe med en mittrefug. Övergångsstället saknar taktila plattor och mittrefugen uppfyller inte storlekskravet på 2x2 meter. Trafikverket planerar att bygga om övergångsstället till en gångpassage samt justera refugen enligt gällande krav.

I närheten av hållplatsen finns bostäder i ett större bostadsområde. Här finns också en större marina med bryggor och båtförsäljning. Genom att tillgänglighetsanpassa hållplatsen blir bryggorna mer lättåtkomliga. Gångpassagen kommer att bidra till att oskyddade trafikanter kan korsna vägen på ett säkrare sätt och nå den befintliga gång- och cykelbanan.

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 påstigande, en bristande arbetsmiljö för busschauffören samt säkerheten på platsen. I projektet har flertalet alternativ prövats och analyserats utifrån lägets enskilda förutsättningar.

Trafikverket har jobbat med projekt Anpassning av busshållplatser i Stockholms län, etapp 3, sedan hösten 2017. Trafikverket har utrett och förkastat möjligheten att tillgänglighetsanpassa busshållplatsen Strömma kanal inom ramarna för vad som anses vara en lite och okomplicerad åtgärd med frivillig markåtkomst, typfall 1. 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.

Under de tidigt gjorda inventeringarna har det tydligt framkommit att utmaningen vid busshållplatsen var lägets dåliga siktförhållande. Synpunkterna har beaktats och Trafikverkets åtgärdsförslag är att vrida och bredda hållplatsen för att uppnå godkända siktförhållanden. Detta kräver dock någon form av spontning. I ett tidigt skede har alternativa placeringar utretts. Ur ett samhällsperspektiv anses den valda placeringen i dagsläget påverka omgivningen minst.

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 av berörda busshållplatser. Alla potentiella bussresenärer ska få bättre förutsättningar att färdas kollektivt. Primära projektmål 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.

Hav i balans samt levande kust och skärgård, handlar om att värna och vårda de rikliga rekreationsområden och kulturarv som finns i hav, kust och skärgård. Mänskliga aktiviteter såsom exploatering, bebyggelse samt fartygs- och småbåtstrafik försämrar värdet negativt. Genom tillgänglighetsanpassning av befintlig busshållplats kommer naturmiljön att påverkas, dock bedöms åtgärderna främja den hållbara utvecklingen då det bidrar till att fler har möjlighet att färdas kollektivt och därmed minska miljöutsläppen. Vidare ska planerade åtgärder även förbättra tillgängligheten för friluftslivet i anslutning till hållplatsen.

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 markerat inom rött. 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 gjort 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

Omgivningen runt om utredningsområdet domineras av kuperad terräng, natur, stora strövmarks områden och närhet till havet. Bebyggelsemiljön utgörs av blandad och gles bebyggelse, ofta kombinerad med trädgårdsmark. Bebyggelsen består till stor del av friliggande hus från 1950- och 1960-talet. Flertal hus är om- och tillbyggda eller ersatta med ett nytt hus för permanentboende. Viss äldre bebyggelse förekommer men anses inte ha något kulturhistoriskt värde.

Strömma kanal är en gammal farled mellan Värmdölandet och Fågelbrolandet i Värmdö kommun. Detta i samband med småbåtshamnen karaktäriserar området. Anslutande kanal korsas av en uppfällbar bro. Vid kanalens östra mynning finns bland annat en restaurang med uteservering.

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 Stavsås. 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 vägen en icke mötesseparerad väg med en körbanebredd på cirka 7 meter. På aktuell sträcka är skyltad hastighet 50 km/h.

Den totala årsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 222, inom berört vägområde, utgör cirka 8001–12000 fordon per dag, enligt mätning som gjordes år 2017. Trafikmängden för tyngre fordon gällande samma sträcka beräknas vara 401–800 fordon per dag.

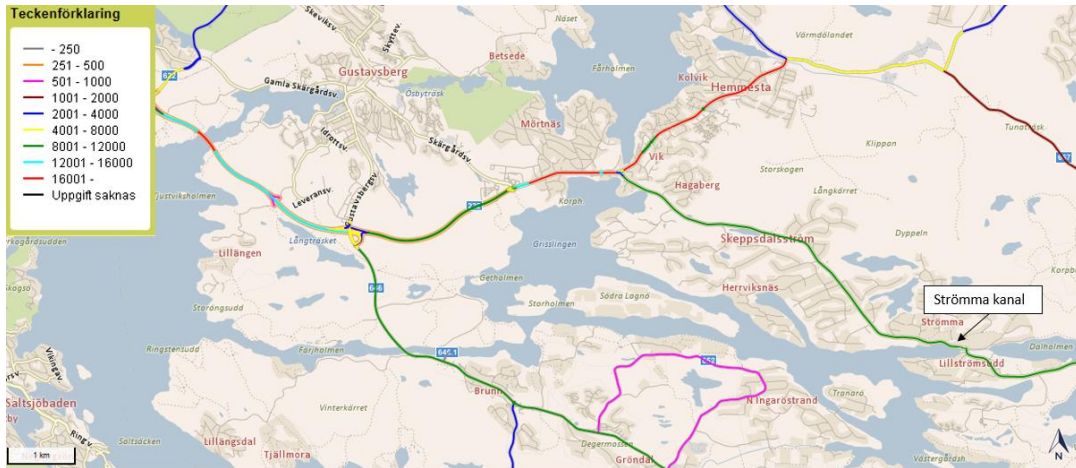


Bild 3. Totala årsdygnstrafiken (ÅDT) omkring Strömma kanal. Källa: NVDB.

Väg 222 är ett sekundär transportled för farligt gods som är klassat som en kompletterande regionalt viktig väg. Väg 222 är en del av det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) med avseende på dagliga personresor, godstransporter och kollektivtrafik.

Nedan redovisas hur väghållaransvaret ser ut inom utredningsområdet. Väg 222 är statlig och den anslutande Ripvägen är enskild. Längs väg 222 går även en statlig gång- och cykelväg.



Bild 4. Väghållaransvar. Källa: NVDB.

Nedan presenteras 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 till klass 9 som utgör de minst viktiga vägarna. För väg 222 gäller funktionell vägklass 3 och vid Ripvägen gäller vägklass 9.



Bild 5. Funktionell vägklass. Källa: NVDB.

Trafiknätet inom aktuellt område redovisas i bild 6, nedan.



Bild 6. Trafiknätet. Källa: NVDB.

På kartan nedan redovisas gång- och cykelpassager. Passagerna inom aktuellt område är två till antalet och i plan.



Bild 7. Gång- och cykelpassager, markerade med grön och turkos färg. Källa: NVDB.

4.2.1.1. Kollektivtrafik

I dagsläget trafikeras berörda vägar av busstrafik som drivs i Storstockholms Lokaltrafik (SL) regi

Den södra busshållplatsen (41341) mot Sollenkroka består av en fickhållplats med en stolpe. Hållplatsen är lokaliserad i närheten av en korsning, direkt efter en kurva och ett krön.

De busslinjer som trafikerar den berörda hållplatsen är 432, 433 och 434.

Linje 432 trafikeras inte under vardagar måndag till fredag. Under lördag, söndag och helgdagar trafikeras linjen 1–3 gånger om dagen.

Linje 433 trafikeras 32 gånger om dagen måndag till fredag och cirka 24 gånger på lördag. På söndag och helgdag trafikeras linjen 13 gånger om dagen.

Linje 434 trafikeras cirka 26 gånger per dag från måndag till fredag. Under lördag, söndag och helgdag går busslinjen cirka 17 gånger per dag.

4.2.2. Verksamheter och boende

Enligt statistiska centralbyrån (SCB) var invånarantalet omkring Strömma 2500 invånare år 2015.

Inom utredningsområdet ligger Strömma båtklubb, en småbåtshamn, som har bryggor placerade utefter fastigheten Strömma 1:1 strand väster om Strömmabron. Intill hållplatsen finns en informell yta för i- och urlastning förnödenheter till småbåtshamnen.

I direkt anslutning till utredningsområdet ligger två gamla så kallat sjövisten, tillhörande bostadsfastigheter norr om vägen. Marken är delvis iordningställd med bastu och brygga samt omgiven av ett plank. I detaljplanen är marken markerad med så kallad ”prick mark” som inte får bebyggas.

I närhet finns ett antal handelsverksamheter i form av restaurang, försäljning av båtar och marina tillbehör och drivmedelsstation för båtar etcetera. I grannområdena Skepps-dalsström, Grantomta, Hemmesta och Ösby finns skolor från tidig ålder upp till högstadiet.

4.2.3. Kommunala planer

4.2.3.1. Översiktsplan för Värmdö kommun

Värmdö kommuns gällande översiktsplan (ÖP) antogs av kommunfullmäktige den 14 december 2011. I ÖP framgår att samhällsutvecklingen i kommunen främst ska koncentreras till Gustavsberg, Brunn, Hemmesta, Björkås och Stavsnäs. Strömma nämns dock som en kärna i kommunen då bostadsbebyggelsen växt i följd av Gustavsbergs spridning av villor och radhus.

I tidigare version av ÖP från 2003 pekades Strömma ut som ett prioriterat förändringsområde eftersom det var tätortsnära hade hög permanentningsgrad (boende) och ett behov av kommunalt vatten och avlopp. Ett detaljplanearbete påbörjades och vann laga kraft 2016-02-05.

4.2.3.2. Berörda detaljplaner

Utredningsområdet ligger delvis inom mark som omfattas av en detaljplan (DP), 0120-P16/3, som vann laga kraft 2016-02-05. Genomförandetiden sträcker sig från 2016-02-26 till och med 2032-08-25. Syftet med detaljplanen är att anpassa Strömma för permanent boende och förse området med kommunalt vatten och avlopp.

I detaljplanen framkommer det att plangränsen har förlagts så att DP inte ska komma i konflikt med Trafikverkets planerade åtgärder för väg 222, Stavnäsvägen. Hänsyn tas därför till att utrymmesbehov för eventuell gång- och cykelväg norr om vägen.

Gällande markanvändning som eventuellt kan beröras av en ombyggnation av hållplatsläget söder om väg 222 utgörs det av kvartersmark och vattenområde.

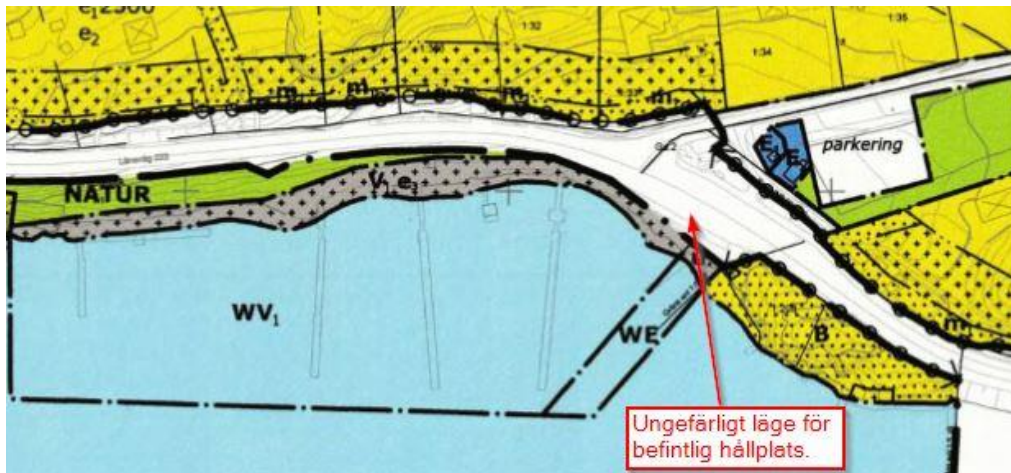


Bild 8. Urklipp från plankarta i detaljplan. Källa: Detaljplan 0120-P16/3.

Kvartersmarken är planlagd för småbåtshamn och är ”kryssad”, vilket i detta fall innebär att marken endast får bebyggas med uthus och garage, och är reserverad för allmänna markförlagda ledningar.

Vattenområdet är planlagt för småbåtshamn och teknisk anläggning. Åtgärderna i planbestämmelserna fastställer att åtgärderna kräver strandskyddsdispens.

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 svårt 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 avvikelsen inte ryms inom kriteriet mindre avvikelse, ska detaljplanen ändras eller upphävas.

4.3. Miljöförutsättningar

4.3.1. Naturmiljö

4.3.1.1. Allmänna naturförhållanden

Strömma är ett förändringsområde där en ovanlig till permanent boende pågår. I samband med områdets befolkningsökning ökar även behovet till närhet av rekreationsnatur. Områdets naturmark grundar sig på skogsmarkens naturliga karaktär och kontinuitet mellan naturmark i norr, grönstark och fastigheter med naturtomskaraktär. Den biologiska strukturen i området såsom död ved, hålträd, olikåldriga träd, öppna solbelysta

miljöer respektive skuggiga, fuktstärk samt hållpartier bildar en heterogen skogsmiljö med förutsättningar för en mångfald av skogslevande arter.

I naturbeskrivningen för S4 Strömma framkommer det att området är främst känsligt för avverkning av gamla träd, borttagande av hålträd och död ved, ytterligare fragmentering av sammanhängande skogspartier, sprängning och schakt i blockrika branter eller på hållmark och förändrad hydrologi i lägre liggande, fuktiga partier.

För att skydda värden knutna till området bör särskild hänsyn och försiktighet tas till bevarandevärde träd, fuktigare låglänta områden, sammanhängande naturområden (undvika fragmentering) och grönstråk som är viktiga både för natur och rekreation

Inget av dessa värden bedöms påverkas negativt av vägplanen.

4.3.1.2. Skyddade arter

Det har inte framkommit att det finns några skyddade arter inom utredningsområdet. Det finns en skyddsvärd tall (ca 100 meter) öster om utredningsområdet vilken ej bedöms påverkas. Det finns ett botaniskt fynd ca 50 meter öster om utredningsområdet, åtgärderna berör ej detta.

4.3.1.3. Naturvårdsarter

Inga rapporterade fynd av rödlistade, ovanliga eller i övrigt naturvårdsintressanta arter har påträffats inom de inventeringar som är gjorda.

4.3.2. Vattenmiljö

Det finns naturvärden i ytvattnet i området i form av "fiskyngel kust" och "vegetation". Höga naturvärden för fiskyngel indikerar områden med god förutsättning för rekrytering av rovfisk (abborre, gädda och gös). Underlaget, som baseras på fältprovtagning av fiskyngel med små undervattensdetonationer vid 447 stationer i Stockholms skärgård, är en sammanslagning av flera artprediktionsmodeller.

Höga naturvärden för vegetation förutser områden med god förutsättning för värdefull bottenvegetation (hög täckningsgrad, diversitet, funktion eller hotstatus). Underlaget baseras på modeller som förutser täckningsgrad av olika växtarter på botten 0-30 meters djup och analys och värdering avseende olika mått på diversitet, funktion och hotstatus. Det saknas i dagsläget en vedertagen standardiserad metod för naturvärdesbedömning av vegetation. En sådan metod är under utveckling och underlaget kommer att justeras när en standard tagits fram.

Riksintresse för högexploaterad kust MB4 kap4 och Riksintresse för rörligt friluftsliv MB4 kap 1+2 gränsar enligt uppgifter från Länsstyrelsen till utredningsområdet, men

gäller inte inom området. Det framgår dock av Länsstyrelsens databas att gränserna inte är exakta.

Inom området råder strandskydd och utvidgat strandskydd.

Dessa riksintressen om de gäller inom området bedöms inte påverkas negativt av ombyggnationen av busshållplatsen. Tillgängligheten bedöms underlättas genom den nya busshållplatsen.

4.3.3. Kulturmiljö

4.3.3.1. Kända fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom utredningsområdet.

4.3.4. Rekreation och friluftsliv

Sett ur ett större kommunalt perspektiv är skärgårdsnaturen viktig för rekreation och friluftsliv både för de som bor i Värmdö kommun men även för hela regionen där tillgång och tillgänglighet till strandområden är en viktig del.

Tittar vi lite närmare på utredningsområdet med omnejd har Strömma tillgång till grönområden, stränder vid Kroksjön, en fest- och lekplats vid Kroksjön, småbåtshamn vid t.ex. Strömma kanal, stigar, vandringsleder etc.

4.3.5. Naturresurser

Vattnet som är en naturresurs bedöms i detta skede endast påverkas i mindre utsträckning genom etablering av ny spont samt pålning. Detta kommer utredas vidare vid anmälan om vattenverksamhet.

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. Hänsyn 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

Halterna av luftföroreningar är i allmänhet låga och miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids inte inom Värmdö kommun. 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

Aktuell del av 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 aktuell del av väg 222 orsakar oundvikligen ett visst utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Området är vidare relativt glest bebyggt men transporter till och från bostäder etc. bidrar ofrånkomligen till utsläpp av växthusgaser.

Det finns en viss översvämningsrisk inom området enligt utförd översvämningskartering. Rekommendationen för ny grundläggningsnivå för ny bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt är inom området +2,7 i rikets höjdsystem 2000 (RH2000).

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 samlas uppgifter om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. 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 sex olyckor rapporterats under denna period. Samtliga har klassats som lindriga olyckor.

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 området (MIFO). Det finns ett MIFO-objekt ca 100 meter väster om utredningsområdet, en hamn som är identifierad, men inte statusklassad enligt MIFO-metodiken. Denna bedöms inte påverkas vid ombyggnationen av busshållplatsen.

I övrigt förmodas marken närmast intill väg 222 i viss mån hysa förhöjda halter av vissa föroreningar kopplade till trafiken, såsom oljeprodukter och metaller. Framst gäller detta längs vägen mot vägbanan. I samband med det fortsatta arbetet 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 juridiskt 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.

Tranaröfjärden är statusklassad. Den uppnår måttlig ekologisk status. Den uppnår dock god status med avseende på biologiska kvalitetsfaktorer. Den kemiska statusen uppnår ej god, men uppnår god status om man bortser från bromerade difenyletrar och kvicksilver samt kvicksilverföreningar.

4.5. Byggnadstekniska förutsättningar

4.5.1. Geotekniska förhållanden

Utifrån SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) jordartskartor framgår att jorden inom området domineras av glacial lera.

Med tanke på att markytan sluttar ned mot Strömma kanal samt att jorden bedöms bestå av lera måste stabilitetsförhållandena vid en utbyggnad utredas. Den förekommande jorden kan även vara sättningsbenägen, vilket också kan medföra behov av åtgärd.

4.5.2. Hydrologiska förhållanden

Grundvattennivån inom området bedöms sammanfalla med vattennivån i Strömma kanal.

5. Projektets miljöeffekter, utmärkande egenskaper och tänkbara betydelse

5.1. Lokalisering, utformning och omfattning

Tillgänglighetsanpassningen av busshållplatsen Strömma kanal 41341 mot Sollenkroka kommer 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 behåller sin position men breddas i bakkant av siktskäl. Träd som är belägna i kurvan kommer i och med detta behöva avverkas. Breddningen av hållplatsen kommer innebära att arbeten vid och i vattnen kommer att utföras. I samband med hållplatsens breddning kommer en spont att monteras i vattnet utmed hållplatsen. Sponten möjliggör muddring vid platsen, vilket är till fördel för Strömma båtklubb.

Ombyggnationen kommer även att innebära att hållplatsen förses med högt avrundat kantstöd med lutande sida för att underlätta på och avstigningar. Vidare kommer plattformen att förlängas och breddas. Hållplatsen förses med taktila plattor som bidrar till riktningssinformation för synnedsatta 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 dessutom att tillgänglighetsanpassa befintligt övergångsställe med mittrefug enligt krav och råd från VGU gällande utformning av trafiksäker gångpassage och refug.

Vägplanen är fortfarande i ett tidigt skede och i nästa skede kommer 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 korsning samt direkt efter en kurva och ett krön. Detta försämrar sikten och är farligt för trafikanter och resenärer ur både trafiksäkerhet- och arbetsmiljösynpunkt. Genom att vrida busshållplatsen breddas vägen och möjliggör en rak inkörning för busschaufförerna.

En förbättrad gångpassage med refug förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter vid korsning av väg. Refugen kommer även att bidra till att förhindra omkörningar och därmed minska riskerna för oskyddade trafikanter.

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 förklarat 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 stenkolstjära 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 analys svar 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

Trafikverkets sammantagna och preliminära bedömning är att ombyggnation av det befintliga hållplatsläget inte påverkar den övergripande karaktären inom området mer än marginellt. Ett ombyggt hållplatsläge bedöms sannolikt som en integrerad väganordning till allmän väg.

5.2.2. Naturmiljö

Busshållplatsen bedöms inte i någon större utsträckning påverka naturmiljön i området. Det finns dock ett mindre antal träd som behöver avverkas för att sikten i den närliggande kurvan ska bli tillräcklig. Träden är inte klassade som skyddsvärda, men det behöver göras en bedömning på plats, vilket får utredas vidare i samrådshandlingen.

5.2.3. Kulturmiljö

Kulturmiljön bedöms ej påverkas av förslaget då vägområdet inte berörs av kända fornlämningar 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. Det kan även uppstå på grund av t.ex. planerad infrastruktur som på olika sätt skär av sammanhängande områden.

I detta fall utgörs projektet av en ombyggnation av befintligt hållplatsläge. Trafikverkets sammantagna och preliminära bedömning är följaktligen att ingen påverkan kommer att uppstå som en följd av att vägplanen genomförs. Vägplanens målsättning är att tillgänglighetsanpassningen av busshållplatsen ska bidra till att alla potentiella bussresenärer får bättre förutsättningar till att färdas med kollektivtrafiken.

5.2.5. Markmiljö

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

5.2.6. Vattenmiljön

Vattnet som är en naturresurs, bedöms i detta skede endast påverkas i mindre utsträckning genom anläggandet av ny spont samt pålning. Detta kommer utredas vidare vid anmälan om vattenverksamhet då även eventuell påverkan på vattenvegetation och fiskyngel kust tas med i denna utredning.

5.2.7. Befolkning och människors hälsa

5.2.7.1. Buller

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

5.2.7.2. 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.

5.2.7.3. Risk

Trafikverkets bedömning är att aktuell del av väg 222 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. Trafikverket bedömer dock att risknivåerna kopplade till transporter av farligt gods är relativt låga även vid ett genomförande av vägplan.

5.2.8. 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 kommer bidra till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar, vilket i sin tur förhoppningsvis innebär färre transporter med övriga motorfordon.

5.2.9. Miljökvalitetsnormer

5.2.9.1. 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.

5.2.9.2. Vattenförekomster

Trafikverkets bedömning är följaktligen att ett genomförande av vägplanen kan ske utan att berörda miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten motverkas. Då området i vattnet som tas i anspråk är litet och kemikalier inte kommer användas bedöms vattnets kemiska eller ekologiska status påverkas menligt.

5.2.10. 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.

Ytvatten som uppkommer i och med entreprenad ska omhändertas på ett lämpligt sätt, tex. med en cistern så att inget grumligt vatten riskerar att hamna i recipienten.

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

Ytvatten som uppkommer i och med entreprenad ska omhändertas på ett lämpligt sätt, tex. med en cistern så att inget grumligt vatten riskerar att hamna i recipienten.

6.3. Kulturmiljö

Ingen kulturmiljö bedöms beröras.

6.4. Landskapsbild

Landskapsbilden bedöms inte förändras.

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
- de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Faktorer som särskilt ska beaktas i sammanhanget framgår av förordningens §§ 11-13. I tabell inedan 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 ombyggnad av befintlig busshållplats i anslutning till 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 område. En utveckling av det omgivande området bedöms ske med stöd av gällande detaljplan.
3. verksamhetens eller åtgärdens användning av mark, jord, vatten, biologisk mångfald, andra naturtillgångar och fysisk miljö i övrigt	Vägplanen innebär ett mindre intrång i vattenmiljön.
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 förhållandevis 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 boendemiljön eftersom vägplanen endast omfattar ombyggnation av ett befintligt hållplatsläge.
<u>12 § I fråga om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering enligt 10 § 2 ska särskild hänsyn tas till</u>	
1. pågående eller tillåten markanvändning	Planerad åtgärd är ombyggnad av befintligt hållplatsläge. Pågående markanvändning är allmän väg. Viss konflikt med gällande detaljplan kan bli aktuellt men ska utredas vidare. Gällande markanvändning enligt detaljplan är kvartersmark för småbåtshamn och vattenområde för småbåtshamn samt teknisk anläggning.
2. de naturresurser som finns i det område som kan antas bli påverkat och deras relativa förekomst, tillgänglighet, kvalitet och förnyelseförmåga i området	Ett mindre vattenområde tas i anspråk i vägplanen. Detta utreds vidare i och med att anmälan om vattenverksamhet görs.
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 annat än strandskydd.
<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 främst vara lokala och försumbara i sammanhanget.
2. sannolikheten för att effekterna uppkommer, hur de uppkommer, vilken varaktighet eller frekvens de har och hur reversibla de är,	<u>Ej relevant</u>
3. hur gränsöverskridande effekterna är,	Med all sannolikhet inte gränsöverskridande
4. effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter som	Vägplanen antas inte bidra till kumulativa effekter i form av fortsatta exploateringar för bostäder och verksamheter. Utbyggnaden av området är fastlagd i kommunens detaljplan

bedrivs, som har fått ett tillstånd eller som har anmälts och får påbörjas	och bedöms på sikt ske i snarlik omfattning oavsett om vägplanen genomförs eller inte.
5. möjligheten att begränsa effekterna på ett effektivt sätt.	Vissa kompensationsåtgärder för att minska negativ påverkan på fiskyngel och bottenvegetation.
Vid bedömningen ska hänsyn tas till allmänhetens behov av information	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. Allmänhetens informationsbehov bedöms därmed i sig inte utgöra skäl för att vägplanen ska anses medföra betydande miljöpåverkan. Det är främst de enskilda som särskilt berörs som, i det här fallet, bedöms ha ett relativt stort behov av information.

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). Miljökvalitetsmålen. Tillgänglig: < <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhället/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/>>

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

SFS 2001:554. *Miljökvalitetsnormer 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 Strömma kanal*. 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 detaljplan (2016) *Ripvägen m fl. Strömma delområde S4B*. Akt:0120-P16/3. Dnr:15KS/130.

Värmdö kommun (2014). *Översiktlig naturbeskrivning S4, Strömma*. Dnr: 08STN/0261. Samhällsbyggnadskontoret.

Illustrationer (bilder, ritningar fotografier & tabeller)

Loxia Group (2018). Strömma kanal [fotografi]

Loxia Group. Strömma kanal [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>



TRAFIKVERKET

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

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

www.Trafikverket.se

Sida 34 (34)