

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 259 gång- och cykelväg Glömstavägen

Huddinge kommun, Stockholms län

Vägplan 2017-09-01



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG Väg 259 Gång- och cykelväg, Huddinge kommun,
Stockholms län

Dokumentdatum: 2017-09-01

Ärendenummer: TRV 2016/63250

Objektsnummer: 154865

Kontaktperson: Ebba Lexmark, projektledare Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	6
2.1. Planläggningsprocessen	6
2.2. Bakgrund	6
2.3. Tidigare utredningar	8
2.4. Ändamål och projektmål	9
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	9
2.6. Föreslagen åtgärd	11
2.7. Angränsande planering	11
3. AVGRÄNSNINGAR	12
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	14
4.1. Markanvändning	14
4.2. Kommunala planer	14
4.3. Kollektivtrafik	14
4.4. Målpunkter och skyddade trafikanter	15
4.5. Ledningar	17
4.6. Riksintressen	17
4.7. Miljökvalitetsnormer	17
4.8. Geoteknik	18
4.9. Föroreningar	20
4.10. Avvattningstekniska förutsättningar	21
4.11. Natur och vattenmiljö	21
4.12. Skyddade områden och arter	21
4.13. Landskap	24
4.14. Kulturmiljö	24

4.15.	Boende och hälsa	28
4.16.	Friluftsliv och rekreation	28
4.17.	Naturresurser	28
4.18.	Klimat och energi	29
5.	EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	29
5.1.	Riksintressen	29
5.2.	Miljökvalitetsnormer	29
5.3.	Föroreningar	29
5.4.	Avvattning	29
5.5.	Natur och vattenmiljö	29
5.6.	Skyddade områden och arter	30
5.7.	Landskap	30
5.8.	Kulturmiljö	30
5.9.	Boende och hälsa	30
5.10.	Friluftsliv och rekreation	31
5.11.	Naturresurser	31
5.12.	Klimat och energi	31
5.13.	Måluppfyllelse	31
6.	FORTSATT ARBETE	32
6.1.	Planläggning	32
6.2.	Viktiga frågeställningar	32
7.	KÄLLOR	34

Bilaga 1. Tabell fornlämningar

1. Sammanfattning

Väg 259, Glömstavägen, har otillräcklig kapacitet vilket innebär köbildning och svårigheter för oskyddade trafikanter. Det befintliga cykelstråket, som ej går i anslutning till väg 259, är ett utpekat regionalt cykelstråk men uppfyller inte funktionen som ett regionalt arbetspendlingsstråk.

Trafikverket planerar därför att bygga en ny, dubbelriktad gång- och cykelväg på en sträcka av ca 3,2 kilometer. Väg 259 trafikeras av busslinjetrafik. Inga åtgärder för befintliga hållplatser planeras. Utredning kring vilken sida om väg 259 som gång- och cykelvägen ska placeras om pågår. Planerad byggstart är tidigast 2020.

Den nya gång- och cykelvägen ska få höjd trafiksäkerhet och utgöra en länk till lokala målpunkter. Målpunkter utgörs av anslutningar till de regionala cykelstråken i öst och väst samt bostäder, barnomsorg och skolor inom området. Projektmålen för planerade åtgärder är att koppla ihop och höja standarden för regionala cykelstråk, höja trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter och att projektet ska bidra till en ökning av cykelresor och möjliggöra vardagscykling och göra det möjligt att gå och cykla säkert till lokala målpunkter. Projektmålen omfattar även möjligheter att gå och cykla säkert till lokala målpunkter.

De naturvärden som finns i området är främst knutna till de två större gröna kilar som sammanbinds av Glömstadalen. Gömmarens naturreservat finns norr om väg 259. Inga vattendrag finns längs sträckan. Dock ett dike i jordbruksmark. Flera rödlistade fågelarter har observerats i området. Ett naturminne i form av en ek ligger precis intill befintlig väg. Planerad gång- och cykelbana ligger tills större delen inom ett vattenskyddsområde.

I vägens närområde finns närmare hundra forn- och kulturlämningar registrerade och området har en lång kontinuitet av bebyggelse. Flera äldre stråk finns i analysområdet. Arkeologiska underökningar är tidigare utförda på delar av berörd sträcka.

Glömstadalen utgör en viktig funktion för friluftsliv och rekreation och i området finns flera kopplingar till friluftsområden och aktiviteter.

Flera planerade satsningar på infrastruktur och bebyggelse finns i området. Hänsyn till dessa ska tas i kommande planering av utbyggnaden av det regionala cykelstråket.

Konsekvenser för omkringliggande bebyggelse, befolkning, natur- och kulturvärden kommer att utredas i kommande skeden.

Samrådsunderlaget ligger till grund för kommande samråd med allmänhet och myndigheter samt Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Se figur 1 för berört område och figur 2 för aktuell vägsträcka.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planlägningsprocessen

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Trafikverket har bedömt att aktuellt projekt kan genomföras som plantyp 2, vilket betyder att miljövärden redovisas och bedöms i en miljöbeskrivning som är integrerad med vägplanen. Skulle Länsstyrelsen bedöma att projektet innebär betydande miljöpåverkan kommer en separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter på projektet och kunskap om det aktuella området. Synpunkterna som kommer in under projektets gång bemöts och hänsyn tas till dessa i det fortsatta arbetet. Inkomna synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2. Bakgrund

Väg 259, Glömstavägen ligger i Huddinge kommun, Stockholms län. Vägen har otillräcklig kapacitet vilket innebär köbildning och svårigheter för oskyddade trafikanter då ingen gång- och cykelväg finns i direkt anslutning till väg 259. Nuvarande cykelväg går i huvudsak söder om väg 259 från Katrinebergsvägen till befintlig vägport vid Myrstuguberget, ca 3,2 kilometer, utan direkt anslutning till bebyggelse eller kollektivtrafik. Se figur 4 för vägnas lokalisering. Delar av sträckan går på kombinerad gång- och cykelväg i direkt anslutning till bilvägen och delvis i blandtrafik. Större delen av befintligt gång- och cykelstråk går dock genom jordbrukslandskapet söder om väg 259 utan koppling till de målpunkter som finns i området.

Bristerna med dagens dragning och utformning avser bl.a. genhet, otillräcklig separering från biltrafik, låg standard avseende bredd/beläggning/belysning samt svaga kopplingar till boendemiljöer. Det befintliga cykelstråket är ett utpekade regionalt cykelstråk och projektet är en del i paketet för cykelsatsning Södertörn med syfte att lyfta standard och tillgänglighet på utpekade regionala cykelstråk. Cykelstråket uppfyller således inte funktionen som ett regionalt arbetspendlingsstråk med god framkomlighet, genhet och trafiksäkerhet.

Trafiken på väg 259 är omfattande och fortsatt arbete av planläggningen för projektet ska beakta aspekter för att minimera störningar för trafiken under planering och produktion.

Trafikverket har därför gett Sweco i uppdrag att upprätta en vägplan för gång- och cykelväg för väg 259, Glömstavägen, Huddinge kommun i Stockholms län.



Figur 1. Orienteringskarta för berört område.

2.3. Tidigare utredningar

I länsplanen för Stockholms län finns ett paket som benämns Cykelsatsning Södertörn. Denna satsning består av ett antal olika objekt och gång- och cykelstråket i Glömstadalen är ett av dessa objekt. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) lades fram 2015-06-30 för gång- och cykelväg i Glömstadalen och väg 259. Utredningsområdet för studien består av väg 259 och dess närområde på sträckan genom Glömstadalen mellan E4 och väg 226. Som underlag till ÅVS finns en rapport "Väg 259 Idéutredning, Gång- och cykeltrafik i Glömstadalen", daterad 2015-09-01.

Möjliga åtgärder analyserades i ÅVS enligt den så kallade fyrstegsprincipen. För att nå målen krävs åtgärder enligt steg 3, ombyggnation och steg 4, nybyggnation. Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet. Enligt fyrstegsprincipen ska en stegvis tillämpningsmetod användas när förslag till åtgärder identifieras:

Steg 1 – tänk om: Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Steg 2 – optimera: Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg 3 – bygg om: Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Steg 4 – bygg nytt: Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Glömstastråkets läge utgör utöver den lokala funktionen även en viktig länk för att knyta ihop viktiga radiella stråk från Södertälje och Tumba. I ÅVS utpekades ett antal fel och brister för oskyddade trafikanter i området, bland annat säkerhetsrisker för gång- och cykeltrafikanter, inklusive barn och ungdomar, upplevd otrygghet vid korsande av vägen samt p.g.a. att gång- och cykelvägen ligger avsides, dålig kontinuitet i det regionala nätet samt låg standard i det befintliga regionala stråket.

Enligt ÅVS är högsta prioritet att gång- och cykelstråket samordnas med pågående planering av större vägprojekt, spårvägsanslutningar samt större bostadsexploateringar i Glömstadalen. Detta är både för att få fullt utnyttjande av nyttorna med gång- och cykelstråket men även för att i möjligaste mån undvika förgäves byggnationer.

I ÅVS anges att kvalitetskrav på utformning av cykelstråken skall vara i enlighet med kapitel 5 i Regional cykelplan för Stockholms län. Även krav i cykelplanen avseende trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet ska beaktas. Som mål för ÅVS anges att nationella transportpolitiska mål ska beaktas samt att visioner och mål som finns redovisade i regional cykelplan ska leda fortsatt arbete. I övrigt utgörs gällande planer av Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025 samt Cykelplan för Huddinge kommun, antagen 2016-09-12.

2.4. Ändamål och projektmål

2.4.1. Nationella mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt prop. 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Inom ramen för det övergripande målet finns två jämbördiga mål: Funktionsmål och Hänsynsmål.

Funktionsmål - Tillgänglighet

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

Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

2.4.2. Projektmål

Projektets mål är:

- att koppla ihop och höja standarden för regionala cykelstråk.
- att bidra till en ökning av cykelresor och möjliggöra vardagscykling mellan hem, arbete och skola samt knutpunkter i kollektivtrafiken.
- att åstadkomma en bra teknisk lösning som möjliggör gång- och cykelkommunikationer på ett trafiksäkert sätt.
- att göra det möjligt att gå och cykla säkert till lokala målpunkter.

2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

Väg 259 Glömstavägen, är primär länsväg. Vägen utgör en viktig förbindelse mellan vägarna E4/E20 i väst samt Huddingevägen, väg 226 i öst. Vägen är utformad som smal tvåfältsväg med en bredd om cirka 7 meter. Vägen saknar en sammanhängande, separat gång- och cykel- väg längs med sin sträckning. Skyltad hastighet på sträckan väster om Masmovägen är 70 km/h och på sträckan öster om Masmovägen är skyltad hastighet 60 km/h.

Den aktuella sträckan inom projektet sträcker sig från väster om Katrinebergsvägen till vägporten vid Myrstuguberget och är utformad för blandtrafik. Trafikbelastningen är förhållandevis hög sett till vägens standard samt beskaffenhet. En trafikmätning på den berörda vägsträckan från år 2013 visar på 20 620 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Omfattande köbildning uppstår tidvis under vissa tider.

I dag saknas sammanhängande gång- och cykelväg längs väg 259. Vid Myrstuguberget finns en befintlig gång- och cykelväg på södra sidan väg 259. Denna gång- och cykelväg viker av från vägen och går på södra sidan Glömstadalen ca 100-200m från väg 259. Längs Gustav

Adolfsvägen går befintlig gång- och cykelväg som är utpekad som ett av kommunens huvudcykelstråk. En signalreglerad passage över väg 259 finns med gångbanor som ansluter till Gustav Adolfsvägen. Se figur 4 och 6 för vägnas lokalisering. Mellan Bergavägen och Katrinebergsvägen finns en befintlig gång- och cykelväg på norra sidan om väg 259. Denna är smal och separerad med kantsten och räcke, se figur 2. Det finns två signalreglerade passager över väg 259 på ömse idor om Katrinebergsvägen. Från Katrinebergsvägen och österut finns en relativt nybyggd gång- och cykelväg över åkrarna i riktning mot Flemmingsberg, se Figur 3.



Figur 2. Korsningen vid Katrinebergsvägen, höger i bild, samt en av de två signalreglerade passagera över väg 259.



Figur 3. Befintligt gång-och cykelstråk söder om väg 259, som skymtar i bakgrunden.

Sträckan mellan porten vid Myrstuguberget och Katrinebergsvägen har mycket varierande funktion och karaktär. Från norra sidan finns flertalet direktutfarer mot väg 259. Större delen av sträckan är plan i terräng, men på vissa platser finns nivåskillnader mot väg 259.

Gamla Stockholmsvägen (ensild väg) är infartsväg till västra delarna av Glömsta. Masmovägen leder till bostäder vid Masmo Gård och Dalhyttan.

Belysning finns på norra sidan av väg 259 längs hela den aktuella sträckan.

Uppgifter om polis och/eller sjukvårdsrapporterade olyckor har hämtats ur transportstyrelsens uttagswebb Strada för perioden 2012- 05-01 – 2017-05-01. Totalt rapporterades 87 olyckor, varav 11 inte var personskadeolyckor och fem har okänd eller osäker svårighetsgrad. Av de rapporterade olyckorna var 71 personskadeolyckor. 67 av dessa var lindriga olyckor och en dödsolycka (mötandeolycka mellan motorfordon). 60% av personskadeolyckorna utgörs av upphinnandeolyckor. Oskyddade trafikanter har varit med i nio olyckor (12%), varav 6 utgjordes av cykel-singelolyckor.

2.6. Föreslagen åtgärd

Ny- och ombyggnad av befintlig gång och cykelväg längs väg 259 mellan vägport vid Myrstuguberget och korsning Katrinebergsvägen, sträcka ca 3,2 kilometer.

Utredning pågår om val av sida, dvs på norra eller södra sidan om väg 259. Utredningsområdet är ca 0-15m från befintlig väg. Sträckan är utpekad som regionalt cykelstråk och får en standardhöjning jämfört med nuvarande gång och cykelmöjligheter längs väg 259. Utformning sker enligt regional cykelplan.

Ny gång- och cykelväg kommer separeras från väg 259 med antingen grönyta/dike eller kantstöd/räcke beroende på utrymme och intrång.

Stängning av direktutfarter och inlösen av fastigheter kan bli aktuellt beroende på val av sida och lösning.

Inga åtgärder för befintliga hållplatser planeras.

Avvattningssystemet kommer att ha samma huvudsakliga funktion även efter utbyggnad av gång- och cykelväg. Avvattning av den planerade gång- och cykelvägen samt vägen kommer fortsättningsvis att ske via vägdiken och trummor eller med dränering beroende på val av sida och lösning. Avvattningssystemet kommer att anpassas utifrån planerad vägutformning.

2.7. Angränsande planering

Längs väg 259 utförs trimningsåtgärder under 2017 på korsningarna Gustav Adolfsvägen och Kristinebergsvägen.

"Spårväg syd" är en planerad nysträckning av spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö. Beslut/avtal om spårvägen togs 2017-03-30. Projektstart planerad 2024.

"Tvärförbindelse Södertörn" är en planerad ny vägsträckning för väg 259 som är tänkt att avlasta och ta bort en stor del av trafiken från väg 259. Tvärförbindelse Södertörn är en ca 20 kilometer ny sträckning av väg 259 från E4/E20 vid Skärholmen/Kungens kurva till väg 73 vid Haninge centrum. Oklart om det blir ytläge eller tunnälläge för ny väg 259. Planerad byggstart kan preliminärt ske tidigast 2020.

Samordning mellan projekten Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn och aktuell planerad åtgärd kommer att ske i kommande skeden.

3. Avgränsningar

Aktuell vägsträcka löper mellan vägporten vid Myrstuguberget i väst och Katrinebergsvägen i öst. Sträckan framgår av figur 4.

Utredningsområdet för gång-och cykelvägen är 0–15 meter från befintlig väg 259. Naturvärden beskrivs och bedöms i ett bredare område vad gäller vissa aspekter så som vattenmiljö där influensområdet av eventuella åtgärder kan påverka större områden än i vägens direkta närhet. Kulturmiljövärden beskrivs inom ett område av 1000 meter från befintlig väg.

Fokus på påverkansbeskrivningar är främst landskapsbild, miljö och kulturmiljö med hänsyn till de värden som finns i området. Föreslagen åtgärd påverkar inte luftkvaliteten i området. Eftersom de cyklister och fotgängare som ska använda den föreslagna gång- och cykelbanan kommer att påverkas av luftkvaliteten längs väg 259, tas luften ändå upp som en aspekt i denna vägplan. Närmaste Natura 2000-område, Fullersta kvarn, ligger inom reservatet Gömmaren, ca 2,2 kilometer från väg 259. Den planerade vägåtgärden bedöms inte alls påverka Natura 2000-området och behandlas därför inte vidare i denna text.

De planerade åtgärderna bedöms inte påverka mängden trafik och således inte heller bullersituationen i området. Bullersituationen utreds därför inte i detta projekt och buller beskrivs inte närmare förutom befintliga bullerskydd.

Byggstart kan preliminärt ske tidigast år 2020.



4. Förutsättningar

4.1. Markanvändning

Norra sidan av väg 259 består främst av bostäder och verksamheter/handel, samt mindre områden med skogsmark. På södra sidan utgörs markanvändningen av jordbruksmark. I västra delen av sträckan finns större sammanhängande skogsmarksområden på båda sidorna av vägen.

4.2. Kommunala planer

Området omfattas av Huddinge kommuns översiktsplan 2030. Den övergripande inriktningen i översiktsplanen är att skapa en lång hållbar utveckling, värna större grönområden och minska klimatutsläppen samtidigt som levande stadsmiljöer ska skapas. Det ska vara nära till kommersiell service för att gynna kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

På sträckan mellan porten vid Myrstuguberget och Katrinebergsvägen finns ett antal befintliga detaljplaner (se punktlista nedan) varav de flesta är kopplade till den bebyggelse som under senare år växt fram utmed Gustav Adolfsvägen i Glömsta. En ny idrottshall planeras i anslutning till Glömstaskolan vid Bergavägen. Detaljplan fastställdes 2016. Huddinge kommun har planer på exploatering i Loviseberg och Glömstadalen med två helt nya stadsdelar, under förutsättning att Spårväg syd byggs. Planerna omfattar ett helt nytt lokalt centrum. Till år 2030 planeras för ca 2500 nya bostäder.

- HAGA VII, beslutad 1982-08-12
- GLÖMSTA 1:20, laga kraft 1998-11-10
- Område kring Kristinavägen inom kommundelen Glömsta, laga kraft 2002-11-14
- Område kring Glömstagård, laga kraft 1997-01-30
- Hällristningen, laga kraft 2013-03-01
- Del av Runhällen, laga kraft 2003-03-06
- Stensättningen 8, laga kraft 2005-12-08
- Backenområdet, laga kraft 2007-10-05
- Del av Glömsta 4:17 m.fl, laga kraft 2016-07-08
- Västra Flemingsberg IV, beslutad 1974-09-09
- Botkyrkaleden/Kristinebergsvägen, Trafikplats, laga kraft 2002-11-01

Dessa detaljplaner ligger i närheten av väg 259 längs den aktuella sträckan och kan beröras i olika omfattning beroende på slutligt val av åtgärd.

4.3. Kollektivtrafik

Väg 259 trafikeras av flera busslinjer. Västra delen trafikeras av busslinjerna 172, 740/740x och 865. Östra delen trafikeras av buss 740. Bussarna går med ca 10 minuters mellanrum.

Anslutande angörningsvägar för gående saknas vid busshållplatserna Lillerudsvägen och Vasavägen. Hållplats Gustav Adolfsvägen har en plattform, anslutande gångväg och väderskydd. Vid hållplats Kästavägen (längs väg 259) utgör befintlig gång- och cykelväg plattform.



Figur 5. Skolelever vid hållplats Kästavägen.

Hållplats Kästavägen (längs Katrinebergsvägen) har ficka och gångbana som fungerar som plattform. Hållplatserna används av skolelever på Glömstaskolan.

4.4. Målpunkter och skyddade trafikanter

Målpunkter beskrivna från väst till öst, se figur 6 för de olika målpunkternas läge.

- Bilfirma Masmobilcenter utfart mot Björkhagsvägen.
- Häggstavägen leder till friluftsområde Flottsbro (camping, skidbacke, camping)
- Affärsverksamhet vid korsning fd lampaffär och fd pizzeria (ingen verksamhet mars 2017).
- Barrväxtspecialisten.
- Lövsta gård ridskola
- Glömstaskolan (öppnade hösten 2016) har elever i årkurs F-6. Totalt antal elever vid skolan är ca 729 st.

De oskyddade trafikanterna som rör sig längs med och över vägen är dels skolbarn som tar sig till/från skolan och kollektivtrafik/hemmet, se figur 5. Dels boende i området som tar sig till/från arbetet eller använder området för motion eller för att ta sig till omkringliggande rekreationsområden. I vilken utsträckning som befintliga gång- och cykelvägar används till arbetspendling är ej känt.



Figur 6. Målpunkter i området.

4.5. Ledningar

Högspänningsledning korsar väg 259 i höjd med korsningen väg 259/Myrstuguvägen. I området finns ledningar för VA, tele, opto och fjärrvärme.

4.6. Riksintressen

Hela det aktuella vägområdet ingår i ett större område som är av riksintresse för energidistribution enligt miljöbalken 3 kap 8§. Väg 259 utgör riksintresse för befintlig väg. En korridor som löper längs med och bitvis överlappar befintlig väg längs hela den aktuella sträckan är utpekad som riksintresse för planerad väg. Detta riksintresseområde är benämnt Vårby Backe-Gladö kvarn. Ett område öst om Glömsta naturreservat och norr om väg 259 är utpekad av försvarsmakten som riksintresse för influensområden. Inom ett influensområde kan vara ett område nära ett skjutfält eller en flygplats. Försvarsmakten måste säkerställa att ny bebyggelse eller andra åtgärder inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset eller ett område av betydelse för totalförsvarets militära del.

4.7. Miljökvalitetsnormer

Vid planering skall kommuner och myndigheter iaktta miljökvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § MB. Miljökvalitetsnormer (MKN) meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Det finns i dag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Det aktuella vägområdet överlappar inte med någon vattenförekomst med MKN upptagen i VISS (vatteninformationssystem i Sverige). En dagvattentunnel avvattnar Glömstadalen (se kapitel 4.10, avvattningstekniska förutsättningar) och denna tunnel utmynnar i Albysjön som är vattenförekomst med MKN. Sjöns MKN är god ekologisk status samt god kemisk ytvattenstatus med undantag för överallt överskridande ämnen. Dess ekologiska status klassades god och dess kemiska status uppnår ej god. Inga fisk-eller musselvatten berörs.

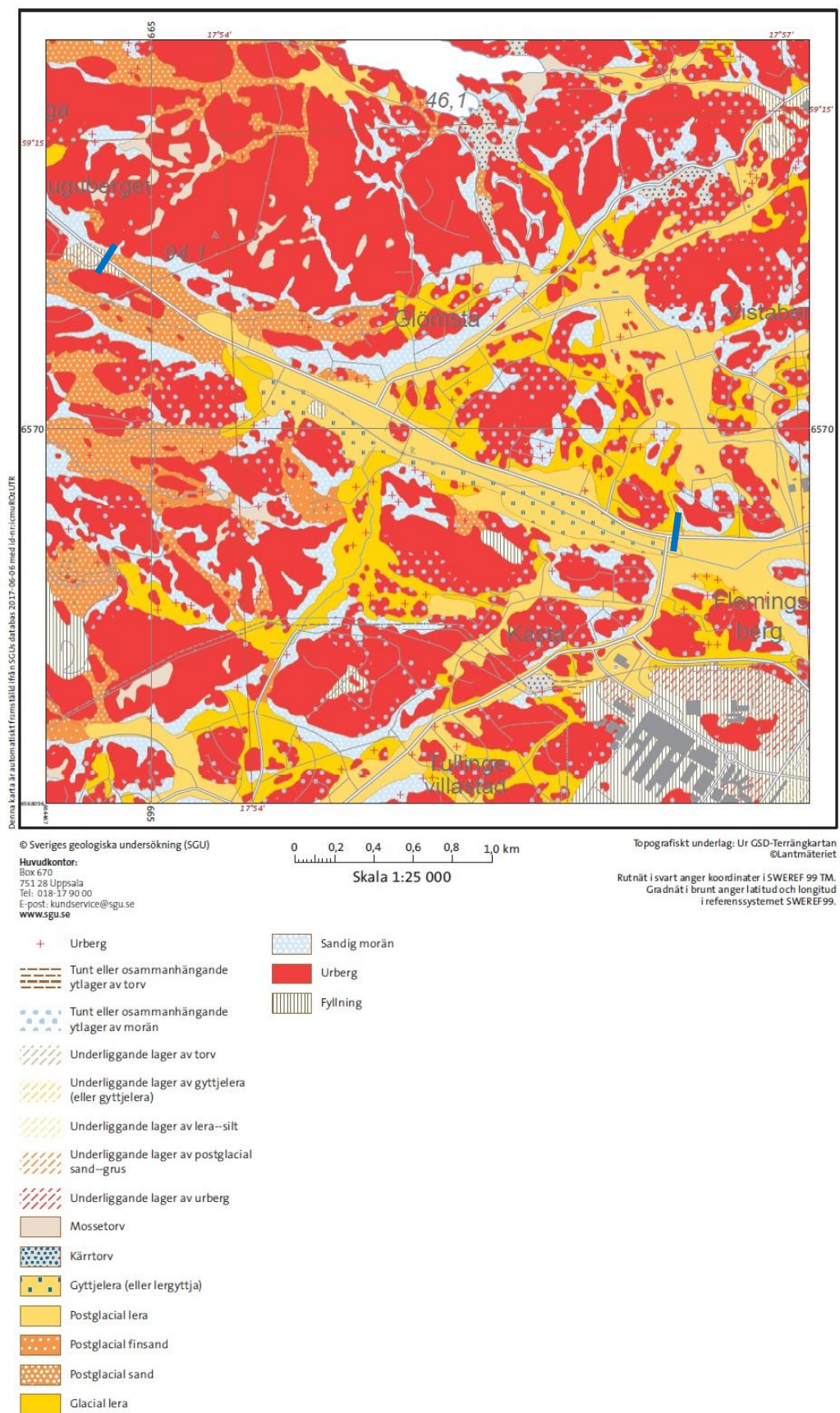
MKN för utomhusluft enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477) gäller i hela landet. Med utomhusluft avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Dygns- och timmedelvärdesnormer gäller för cykelvägar, busshållplatser, resecentrum mm. I förlängningen kan det innebära att cykelvägar inte får placeras längs med vägar där gällande normvärden överskrids.

Huddinge kommun är medlem i Stockholm och Uppsala läns Luftvårdsförbund, för vilket SLB analys mäter luftföroreningshalter. Ingen fast mätstation finns placerad av SLB i Huddinge kommun utan närmsta station finns i Botkyrka. Resultat av dessa mätningar från 2016 presenteras i två rapporter, dels en för Stockholm, dels en som omfattar samtliga län inom Östra Sveriges Luftvårdsförbund. Sammantaget visar rapporterna att MKN för luft efterlevdes under 2016 förutom vid mätstationer i särskilt trafikerade gatumiljöer, så som i Stockholms innerstad. Därtill finns översiktliga luftföroreningskartor som innefattar Glömstadalen framtagna av SLB på uppdrag av Stockholm och Uppsala läns Luftvårdsförbund. Av dessa framgår att halter av PM10 under 2015 beräknas ha legat under MKN för luft för samtliga uppmätta luftföroreningar såväl års-som dygnsvis. Dessa kartor anger inte precisa mätningar utan är beräkningar av förhållanden baserade på mätdata taget

från andra platser. Sammantagen slutsats från SLB:s mätningar och modeller är alltså att MKN för luft efterlevs i Glömstadalen.

4.8. Geoteknik

Väg 259 sträcker sig till största delen utmed norra sidan av en dalgång, med lera som dominerande jordart. Se Figur 7 för jordartskarta. Dalen har ställvis branta sidor vilket gör att marken norr om väg 259 på vissa ställen lutar brant upp från vägkanten, jorden i dessa branta partier utgörs i huvudsak av berg och morän. Leran utgörs av (med hållfasthet i fallande ordning) glaciallera, post glacial lera samt gyttjig lera. Längst i väster utgörs marken av postglacial sand och delvis fyllning. Genomsläppligheten i jordlagren är bedömd som låg.



Figur 7. Jordartskarta från SGU (Sveriges geologiska undersökning). Aktuell vägsträcka är belägen mellan de två blåa markeringarna.

4.9. Föroreningar

En översiktlig markmiljöinventering har genomförts och vid denna har ett antal potentiellt förorenade områden påträffats.

De identifierade objekt som ligger i anslutning till vägen är belägna på fastigheterna Stenyxan 5 samt Glömsta 4:43. På fastigheten Stenyxan 5 har tidigare plantskola bedrivits och objektet är belagt med riskklass 3, måttlig risk för människors hälsa och miljön. På fastigheten har även bilverkstad med biltvätt egen avloppsanläggning varit verksam. På fastigheten Glömsta 4:43 har tidigare en skrothandel varit belägen. Området är tilldelat branschklass 3, måttlig risk för människors hälsa och miljön. På fastigheten Masmo 1:12 återfinns en deponi med branschklass 2 där uppläggning och krossning av asfaltmassor förekommit.

Övriga objekt är belägna med ett längre avstånd till den planerade byggnationen av gång- och cykelvägen men bör ändå tas med i beaktning vid upprättande av provtagningsplan och val av analysmetoder. För objektens placering se figur 9.

Tabell 1. Tabell över identifierade potentiellt förorenade områden längs sträckningen av ny gång- och cykelväg i Glömsta.

Markering	Objekt	Fastighet	Primär Bransch	Riskklass	Branschklass
1	Furstenhof Motor	Stenyxan 5	Industri	3	
1	f.d Plantskola	Stenyxan 5	Plantskola	3	
2	Dala trä	Flera fastigheter	Sågverk utan dopping/impregnering	-	4
3	Industrideponi	Kästa 2:212	Industrideponi	-	2
4	Industrideponi	Posthemmanet 7	Industrideponi	-	2
5	Deponi	Glömsta 2:60	Avfallsdeponi IFA/FA	-	2
6	Andersson och Franssons skrothandel	Glömsta 4:43	Skrothantering och skrothandel	-	3
7	Plantskola	Supernovan 1	Plantskola	3	
8	Deponi	Masmo 1:12	Avfallsdeponi IFA/FA		2
9	Nya Glömsta Bil AB	1:436	Industri	-	-
10	Masmo bil	Glömsta 1:148	Industri	-	3

- = Ej riskklassad/Inventerat område

En branschklass (även kallad branschriskklass) är en generell klass för en hel bransch. En riskklass är däremot specifik för ett område. Båda typerna av bedömning utgår från en skala mellan 1 och 4, där riskklass 1 betyder mycket stor risk (den högsta risken) och riskklass 4 liten risk (den lägsta risken). Utgångspunkten för bedömningen är Naturvårdsverkets metodik för inventering av förorenade områden (MIFO) metodik.

Riskklass/Branschklass 1 – mycket stor risk för människors hälsa och miljön

Riskklass/Branschklass 2 – stor risk för människors hälsa och miljön

Riskklass/Branschklass 3 – måttlig risk för människors hälsa och miljön

Riskklass/Branschklass 4 – liten risk för människors hälsa och miljön

Årsdygnstrafik för väg 259 längs aktuell sträckning är ca 20 600 fordon/dygn (mätår 2013) vilket ger att eventuella vägdikesmassor kommer att behöva provtas, för att säkerställa rätt hantering av massor som kan återanvändas i projektet. För annan användning ska massor provtas enligt Trafikverkets bestämmelser.

4.10. Avvattningsstekniska förutsättningar

Glömstadalen avvattnas i nuläget genom öppet dike i dalens mitt. Dagvattnet transporteras via diken och trummor till en ca 4 kilometer lång dagvattentunnel som leder allt dagvatten från Glömstaområdet till Albysjön, delavrinningsområde "Utloppet av Albysjön". Dagvattnet har tidigare via diken runnit ut i sjön Orlången ca 2,5 kilometer öster om aktuell vägsträcka. Albysjön är belägen ca 550 meter väster om aktuell vägsträcka. Sjöns vattenyta ligger på ca - 0,16 metervgrän vilket innebär att dess nivå inte påverkar avrinningen från området.

4.11. Natur och vattenmiljö

Glömstadalen har en utpekad funktion som förbindelse mellan två större grönområden, så kallade gröna kilar, som ingår i Stockholmsregionens övergripande grönstruktur enligt TMR (Tillväxt, miljö och regionplanering) på Stockholms läns landsting. Dessa två gröna kilar som berör Huddinge kommun är Bornsjökilen och Hanvedenkilen. Förbindelsen ska fungera på så sätt att både människor och djur ska kunna färdas mellan olika grönområden utan att passera bebyggda områden. Glömstadalen är i Huddinge kommuns översiktsplan 2030 ett så kallat svagt avsnitt i strukturen av regionalt betydelsefulla grönområden på grund av bullerstörning, dalens knappa bredd och den barriär som väg 259 utgör. Glömstadalen bedöms kunna fungera som spridningskorridor för fåglar och flygande insekter men inte för större djur. Enligt riktlinjer i översiktsplanen 2030 ska åtgärder som skapar barriärer inom de gröna kilarna undvikas och vid svaga avsnitt ska åtgärder vidtas som stärker sambanden inom dem. Gömmarens naturreservat, skogsområdena vid Flottsbro samt Flemingsbergsskogens naturreservat är områden som ingår i de gröna kilarna och som ligger i anslutning till Glömstadalen. De gröna kilarna har även regional betydelse för friluftslivet, se avsnitt 4.16.

Ett grävt dike går från vägområdet vid korsningen väg 259-Björkhagsvägen (se figur 6 för vägens lokalisering). Diket rinner söder om väg 259 mot nordöst, i huvudsak genom jordbruksmark. Ett mindre vattendrag som är upptaget som övrig vattenförekomst i VISS (Vatteninformationssystem Sverige) löper längs med väg 259 längs den aktuella vägsträckans västra del. Vattendraget är inte synligt på kart-eller satellitbilder. Inga sumpskogar eller våtmarker finns i området nära väg 259 längs den aktuella sträckan.

4.12. Skyddade områden och arter

Väg 259 längs hela den aktuella sträckan utom längst i öst mellan Katrinebergsvägen och Bergavägen ligger inom vattenskyddsområdet (VSO) Östra Mälaren, 2026890, se figur 9. Mellan Katrinebergsvägen och Bergavägen ligger VSO:t omedelbart söder om vägen. VSO:t omfattas av föreskrifter som syftar till att skydda vattenkvalitet för vattentäkt.

Naturresevatet Gömmaren ligger som närmast ca 20 meter från väg 259. Syftet med naturresevatet är enligt dess skötselplan att bevara ett område av stort värde för det rörliga friluftslivet samt som undervisningsområde och utflyktsmål för skolor och barnomsorg. Syftet är vidare att bevara samt utveckla områdets vetenskapliga natur- och kulturvärden samt fornminnen. Reseivatet skyddas av föreskrifter enligt 7 kap. miljöbalken. Förbud gäller inom reseivatet, bl. a. mot att ändra områdets dräneringsförhållanden och att avverka.

Rödlistade fågelarter som rapporterats via Artportalen är spillkråka (NT), samt flera andra hackspettarter vid Kästaskogen norr om väg 259. Det finns även observation av gulsparv (VU) och duvhök (NT) i Glömstadalen. Ett antal grova ekar står längs väg 259, varav en, Hagstaeken, är utpekad som naturminne, se figur 8. Rödlistad blekticka (NT) finns rapporterad via Artportalen på Hagstaeken. Tallticka (NT) finns rapporterad öst om Massmo gård, ca 150 meter från väg 259. Rödlistade fjärilar (mindre blåvinge (NT) och sexfläckig bastardsvärmare (NT)) har setts vid Myrstugberget ca 75 meter söder om vägen. Under 2016 genomfördes ledningsarbete längs med södra sidan av väg 259. Naturvärden, exempelvis flora, som eventuellt fanns närmast vägen har i och med detta grävts bort.



Figur 8. Hagstaeken, mellan väg 259 och gång- och cykelbanan.

Det dike som löper längs med Glömstadalens stråk av jordbruksmark utgör ett generellt biotopskyddsobjekt av typen småvatten i jordbruksmark, vilket inkluderar öppna diken. Små mark- och vattenområden med speciella och livsnödvändiga förutsättningar för växter och djur kan skyddas som biotopskyddsområde. Detta för att bevara den biologiska mångfalden. En del områden är generellt skyddade i hela landet och regleras i miljöbalken - så kallade generellt biotopskydd - och en del skyddas av Länsstyrelsen och Skogsstyrelsen. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Dispens från generella biotopskydd erhålls genom fastställd vägplan om det har behandlats under samrådsprocessen.

De områden som berörs av den planerade åtgärden kan innehålla fler objekt som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna. En mer detaljerad redovisning av skyddade arter och områden görs efter kommande naturvärdesinventering.



Figur 9. Miljöförutsättningar i området.

Diket som går genom jordbruksmarken i Glömstadalen omfattas av strandskydd enligt miljöbalken 7 kap. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för den allmänsrettliga tillgången till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområdena intill 100 meter

från strandlinjen vid medelvattenstånd. Dispens från strandskyddet erhålls genom fastställd vägplan om det har behandlats i samrådsprocessen.

Förbud mot markavvattning enligt miljöbalken (11 kap. 14 § första stycket) och förordning (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. råder i området. Där krävs dispens från markavvattningsförbudet om tillstånd ska kunna ges. Länsstyrelsen prövar dispenser. Tillstånd för markavvattning prövas av Länsstyrelsen eller miljödomstolen. Markavvattning är inte aktuellt för den planerade åtgärden.

Inget riksintresse för naturvård berörs av den planerade vägåtgärden.

4.13. Landskap

Landskapet längs vägsträckan utgörs av ett låglänt skogslandskap med svaga terrängformationer och bostadsbebyggelse. På den norra sidan av vägen sträcker sig ett skogsbryn samt bostäder tätt intill vägkanten. På den södra sidan lutar terrängen ifrån vägen mot ett skogsbryn av barrträd. Utsikter öppnas upp i en öst-västlig riktning längs dalens mellanstora form. Vägen upplevs som rak förutom ett fåtal kurvor.

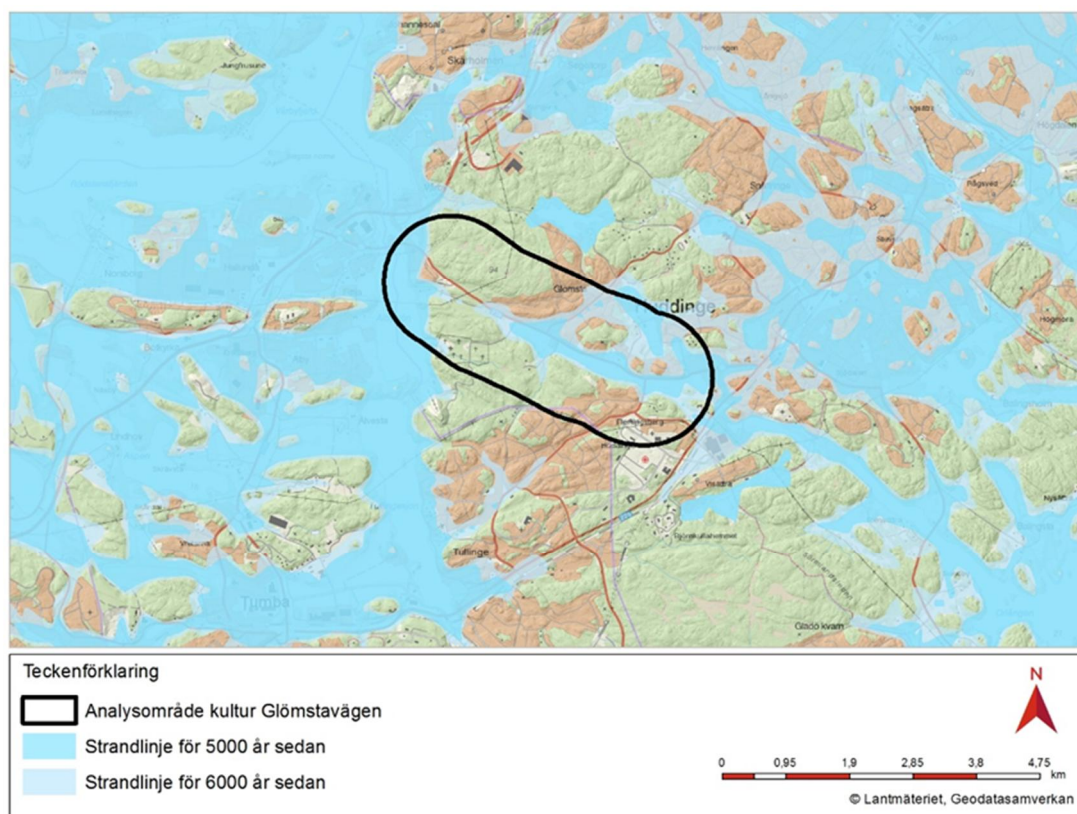
Ombyggnaden av vägen genererar ett antal konsekvenser för landskapet. Gestaltningen bör utföras omsorgsfullt med hänsyn till eventuellt intrång på privat tomtmark samt framtida exploateringsplaner för området. Dessutom kräver lokaliseringen av gång- och cykelvägen särskild uppmärksamhet på de platser där gamla ädellövträd ska friställas och bevaras.

4.14. Kulturmiljö

Landskapet har ständigt förändrats under de årtusenden som området varit bebott. I analysområdet finns närmare hundra platser för forn- och kulturlämningar registrerade, se bilaga 1. Områdets fornlämningar har ett lagskydd genom Kulturmiljölagen (1988:950). Till varje fornlämning hör ett fornlämningsområde.

För ca 6000 år sedan var större delen av Glömstadalen ett sund mellan två större öar i denna skärgård, se figur 10. Landskapet erbjöd god tillgång på säl, fisk och fågel vilket gjorde att människor valde att bosätta sig inom analysområdet. Detta ses i form av fyndplatser och boplatser från stenåldern varav flera ligger nära väg 259 (Huddinge 132:1, 151:1, 331:1, 328:1-2). Se figur 11 för karta över kulturmiljövärden inom analysområdet.

Flera av boplatserna i närområdet har delundersökts i samband med tidigare och planerade exploateringar. Flera större stensättningar finns i analysområdet som skulle kunna dateras till bronsålder och äldre järnålder. Från bronsålder och järnålder kom även jordbruket att utvecklas och järnålderns bebyggelse har koncentrats till området mellan Glömsta och Vigesta byar. I anslutning till dessa finns flera gravar och gravfält från järnåldern. Gårdarna har säkerligen lång kontinuitet åtminstone från den yngre järnåldern och framåt. De låglänta markerna vid Glömstadalen bestod säkerligen av ängsmarker vid denna tidpunkt och de torrare markerna var troligen uppodlade.



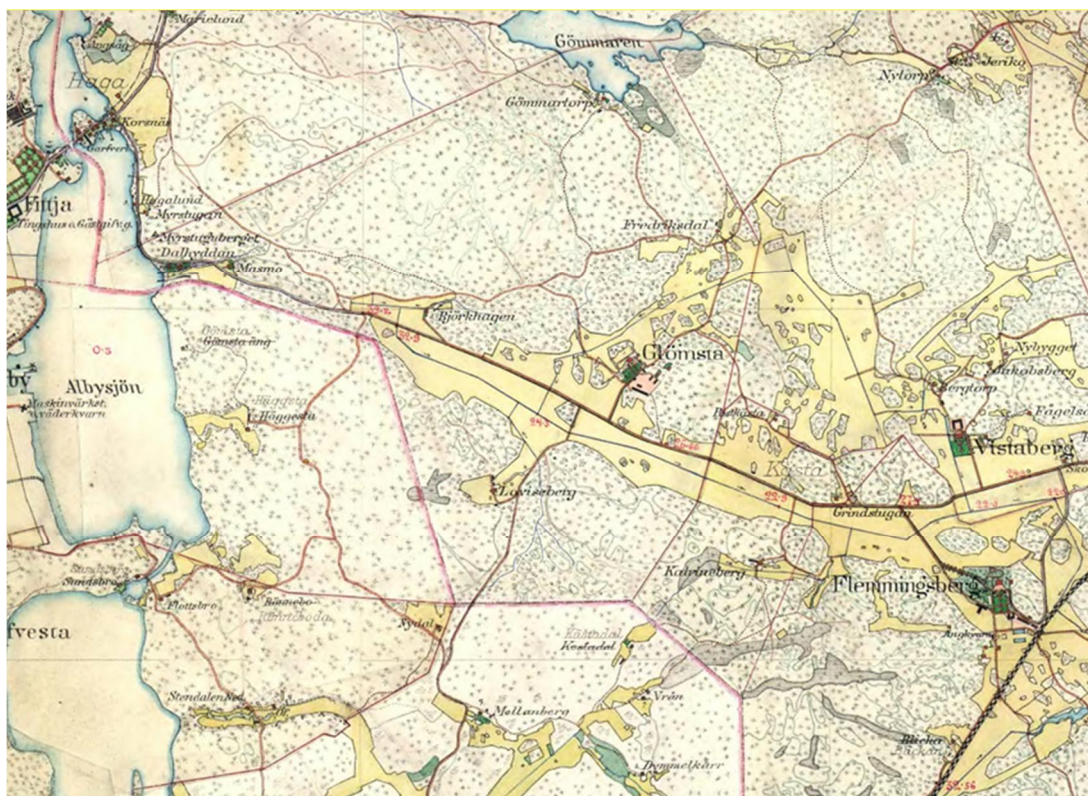
Figur 10. Strandlinjer för 5000 – 6000 år sedan enligt SGU.

Under den äldsta tiden utgjorde säkerligen vattenlederna de viktigaste kommunikationsstråken. Rörelsemönstret gick således i öst-västlig riktning och följde dagens väg 259. Under senare tid kom landtransporter att bli allt viktigare och flera viktiga kommunikationstråk finns i Huddinge kommun. I analysområdets västliga del gick den så kallade Göta landsväg (Botkyrka 350:2) som utgjorde den äldre Stockholmsvägen (se karta i figur 11). Ytterligare en äldre vägsträckning är den gamla Tingsvägen (Huddinge 201:1). Tingsvägen följer i stort sett de gamla bygränserna och gick fram till tingsplatsen vid Svartlöten vid Erikssberg nära Botkyrka. Att vägen är ålderdomlig vittnar den runristning som finns i analysområdet i närheten till Loviseberg (Huddinge 24:1). Vid schaktning invid väg 259 år 1994 framkom rester efter en stenpackning som kan utgöra rester efter en väg- eller broanläggning.

Under 1600-talet kom adeln att öka sitt jordinnehav i Huddinge och det mosaikartade bondejordbrukslandskapet ersattes till stor del av herrgårdsskapslandskap med stora sammanhängande ägor. I samband med detta kom de äldre bytomterna att överges och herrgårdarna anlades på nya platser. Ett bra exempel på denna bebyggelseförändring är Glömsta gård som på 1600-talet kom att bli frälseägt. Under 1700-talet bestod godset av Glömsta, Vista, delar av Kästa, Stuvsta och Hörningsnäs. På 1850-talet förenades Glömsta, Flemingsberg, Fullersta och Vistaberg till ett gemensamt gods. Till godset fanns även ett stort antal dagsverkstorp varav Loviseberg ligger i närheten av vägen.



Figur 11. Kulturmiljövärden inom 1000 meter från befintlig väg.



Figur 12. Utdrag ur Häradsekonomska kartan upprättad år 1901-06. Dalgången präglas av ett öppet odlingslandskap med därtill kopplad bebyggelse samt mindre lövskogsbeklädda impediment.

År 1867 köptes godset av den förmögne storbonden och riksdagsmannen Lars Magnus Carlsson på Fittja gård, vars son, ryttmästaren Hjalmar Carlsson, började med tomtexploateringen. Se figur 12 för Glömstadalens markanvändning i början av 1900-talet. På 1930- och 1940-talen genomfördes en omfattande styckning och utbyggnad av Glömstaområdet. I norr, mot Gömmaren, blev det huvudsakligen sommarstugor, medan villor kom till längre söderut. Bebyggelsen i Glömsta består idag huvudsakligen av villor byggda i slutet av 1990-talet och början av 2000-talet. I analysområdets västra del ligger även bostadsområdet Myrstuguberget som utpekats som en arkitektonisk intressant miljö där den svåra terrängen och den fantastiska utsikten styr utformningen. Även Masmogård har bedömts ha ett stort kulturhistoriskt värde i fördjupningen av kulturmiljöinventeringen 2013.

I kulturmiljöstudien genomförd 1989 pekas det forntida bebyggelsestråket Glömsta – Vista ut där förändringar anses som olämpliga. I området runt Glömsta gård gäller höga krav på anpassning. I kulturmiljöstudien pekas även Glömstadalen ut som kulturhistoriskt intressant och kulturmiljöinventeringen slår fast att dalgången inte bör bebyggas. Den öppna marken bör hävdas. Om den öppna marken bebyggs förlorar dalen sitt viktigaste karaktärsdrag. De äldre vägsträckningarna Tingsvägen och Göta landsväg pekas även ut som viktiga kulturhistoriska element och dessa bör bevaras och vegetationen invid vägarna sparas.

Flera ytor längs väg 259 har redan varit föremål för arkeologiska utredningar, förundersökningar och undersökningar i samband planerad ombyggnad samt nydragning av vattenledning. En samlokalisering med tidigare infrastruktur i området är att föredra då

ytterligare ingrepp i fornlämningarna skulle kunna undvikas. Gravar och runstenshällen bör undantas och bevaras.

4.15. Boende och hälsa

Bostadsområden finns längs hela den aktuella sträckan, dessa finns främst norr om väg 259.

Väg 259 utgör på grund av nuvarande trafikmängd en kraftig barriär som påverkar boendemiljön. Boende söder om väg 259 (Kästa) upplever stora trafiksäkerhetsrisker för barn och ungdomar som skall passera väg 259 för att ta sig till målpunkter norr om vägen, exempelvis Vistaskolan (nordöst om planerad åtgärd). Stora svårigheter att utföra lokala gång- och cykelresor utpekas utmed väg 259 i den västra delen av området eftersom det saknas en långsgående gång- och cykelkoppling i direkt anslutning utmed vägen. I dagsläget utgör väg 259 en barriär för oskyddade trafikanter eftersom det upplevs som osäkert både att korsa och färdas längs med vägen.

På sträckan finns idag tre befintliga passager över väg 259:

- Porten vid Myrstuguberget
- Trafiksignal för gående till hållplats och Loviseberg vid Gustav Adolfsvägen
- Trafiksignal för gående till hållplats Kästavägen vid Katrinebergsvägen.

Strax söder om Katrinebergsvägen finns ytterligare en passage (trafiksignal) över väg 259 för koppling mot Kästa, Flemingsberg och Visättra.

Längs vägen mot bostadsbebyggelsen norr om vägen finns befintliga bullerplank på vissa sträckor. Se figur 6 för vägarnas lokalisering.

Buller och vibrationer kommer att förekomma under byggskedet.

4.16. Friluftsliv och rekreation

Glömstadalen utgör en viktig funktion för rekreation i form av förbindelselänk mellan strövområdena i Bornsjökilen och Hanvedenkilen, norr respektive söder om dalgången. Förbindelselänken för friluftslivet är svag på grund av de brister som beskrivs i denna text i kapitel 2.2, men den är ändå viktig för sambanden mellan kilarna. Befintligt gång- och cykelstråk i Glömstadalen utgör en del av den nationella cykelleden Sverigeleden. Bornsjökilen innefattar skogsmark både söder om dalgången vid Loviseberg och norr om dalen i Gömmarens naturreservat. Friluftsområdet Flottsbro, sydväst om Glömstadalen, nås via Lovisebergsvägen. Området rymmer ridvägar, motionsspår samt aktivitetsområde med bland annat klätterberg, skidbacke, bad och camping. Vid Glömstadalens sportfält vid Häggstavägen finns bland annat en fotbollsplan och anslutning till motionsspår. Lövsta gårds ridskola som ligger i Glömsta, norr om väg 259, nås via Gustav Adolfsvägen och Bergavägen. Se figur 6 och 9. Sydöst om det aktuella vägområdet, kring Flemingsbergs gård finns lättillgängliga och välfrekventerade promenad/ rekreatiomsområden som också används för ridning. Här finns även kolonilotter.

4.17. Naturresurser

Norr om det aktuella vägplaneområdet finns främst bebyggelse. Söder om väg 259 finns jordbruksmark och främst längs den västra delen av sträckan finns skogsmark norr och söder om väg 259. Skogen består i norr främst av naturreservatet Gömmaren.

Produktionsskog påverkas därför i liten eller ingen utsträckning. Jordbruksmarken består av mark för produktion av foder. I kommunens översiktsplan har man gjort bedömningen att det är en bättre markanvändning att använda området för bebyggelse.

4.18. Klimat och energi

En klimatkalkyl för de planerade åtgärderna kommer att genomföras i projektet där val av utformning, materialval och typer av åtgärder kommer att utvärderas.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

Påverkan kommer att utredas i kommande skede. I nästa skede, och beroende på vilken sida av vägen som väljs för den nya gång- och cykelbanan, kommer konsekvenserna att beskrivas närmare.

5.1. Riksintressen

De planerade åtgärderna bedöms inte medföra någon negativ effekt eller bidra till påtaglig skada på de riksintressen som finns i anslutning till det aktuella vägplaneområdet. Eventuell påverkan på riksintresse för energidistribution samt för influensområden utreds vidare i kommande skede.

5.2. Miljökvalitetsnormer

En bedömning om möjlig påverkan på vattenkvalitet i Albysjön via dagvattentunneln, till följd av den planerade åtgärden, utreds i kommande skede. Någon övrig MKN i vattenmiljö berörs inte av de planerade åtgärderna då det inte finns några vattenförekomster eller fisk- eller musselvatten inom vägplaneområdet.

MKN för luft antas inte komma att överskridas längs i Glömstadalen längs med väg 259. Den planerade vägåtgärden bedöms inte kunna medföra någon risk för att åsidosätta MKN för luft då den inte medför ökade luftföroreningar från trafik.

5.3. Föroreningar

Effekter av potentiellt förorenade områden utreds vidare i kommande skede.

5.4. Avvattning

Inom det befintliga vägområdet förväntas hydrologin inte att förändras av den planerade vägåtgärden eftersom det endast kommer ske mindre justeringar och utökningar i plan.

5.5. Natur och vattenmiljö

Glömstadalens funktion som länk mellan regionalt viktiga grönområden riskerar att försvagas vid utbyggnad av infrastruktur i dalen. Tillkomsten av ny infrastruktur innebär en förstärkt barriäreffekt för arter som förflyttar sig tvärs över eller längs med dalen. Den planerade gång- och cykelvägens potentiella barriäreffekt i Glömstadalen utreds vidare i kommande skede.

De hackspettarter som observerats i området är sannolikt knutna till de områden av äldre skog som finns kring Glömstadalen och det bedöms därför inte att vägåtgärden ska påverka hackspettarnas livsmiljö. Den rödlistade fågelart som möjligen kan påverkas är gulsparv, som häckar i kantzoner mellan öppen mark och skogsmark. Då åtgärden planeras inom ett redan påverkat område så bedöms risken vara liten att åtgärden ska innebära ett intrång i revir för häckande fåglar. En samlad bedömning om möjlig påverkan på fågelfaunan i Glömstadalen görs i kommande skede.

Grävning i och kring det dike som rinner genom Glömstadalen kan komma att medföra grumling lokalt och tillfälligt. Eventuella effekter på det vattendrag som utpekats som övrigt vatten i VISS, men som inte har setts i övrigt kart-eller bildmaterial utreds vidare efter kommande naturvärdesinventering.

5.6. Skyddade områden och arter

Eventuell påverkan på Gömmarens naturreservat beror på vilken sida som gång- och cykelbanan förläggs på. Påverkan utreds i kommande skeden. Eventuell påverkan på det dike som bedöms utgöra ett generellt biotopskyddsobjekt utreds vidare efter det planerade fätbesöket. Detsamma gäller för det berörda VSO:t samt för Hagstaeken och det naturminne som den utgör. Det avgörs vid den kommande fältinventeringen om skyddsvärda arter kan komma att påverkas.

5.7. Landskap

Då gång- och cykelvägen planeras att anläggas längs en befintlig väg bedöms påverkan på landskapsbilden som liten.

5.8. Kulturmiljö

Anläggandet av ny gång- och cykelbana kan komma att innebära ett intrång i fornlämningar. Ett förtydligande från Länsstyrelsen krävs för att klarlägga vilka ytor som kräver vidare utredning och undersökning innan en slutgiltig bedömning av påverkan på fornlämningar kan göras.

Glömstadalen och området runt Glömsta gård har tillsammans med de äldre vägsträckningarna Tingsvägen och Göta landsväg pekats ut som bevarandevärda i kulturmiljöinventeringar i Huddinge kommun. En ny gång- och cykelbana skulle innebära ett intrång i den öppna odlingsmarken och skapa en förstärkt barriäreffekt mellan dalgångens norra och södra del. För att inte bryta de öppna siktlinjerna i dalgången bör gång- och cykelbanan läggas lågt i terrängen.

En ny gång- och cykelbana längs väg 259 kommer att gå tvärs över de äldre vägsträckningarna Tingsvägen och Göta landväg. Anpassning till dessa måste göras så att den nya gång- och cykelbanan inte dominerar över de äldre vägarna. Bedömning av den planerade vägåtgärdens totala effekt på kulturmiljön i Glömstadalen görs i kommande skede, när gång-och cykelbanans läge och utformning är planerad.

5.9. Boende och hälsa

Oskyddade trafikanter ges bättre möjlighet till att färdas längs med väg 259 avskilt från motortrafik i och med de föreslagna åtgärderna. Åtgärderna bidrar till en tryggare trafiksituation för oskyddade trafikanter. Konsekvenser av den planerade åtgärden på frågor

relaterat till boende och hälsa, så som påverkan på befintliga bullerplank och möjlighet till säkra passager, utreds vidare i kommande skede.

5.10. Friluftsliv och rekreation

Den planerade åtgärden innebär en bättre åtkomst till friluftsområden runt Glömstadalen för oskyddade trafikanter. Åtgärden bidrar därför till att förstärka Glömstadalens funktion som en länk till både lokalt och regionalt viktiga friluftsområden. Det lokala cykelnätet kommer inte påverkas av den planerade gång- och cykelvägen längs med väg 259. Påverkan på friluftsliv och rekreation utreds vidare i kommande skede.

5.11. Naturresurser

Effekter på naturresurser i form av exempelvis jordbruksmark, skogsmark och brunnar utreds vidare i kommande skede. Masshanteringsanalys kommer att tas fram i kommande skeden.

5.12. Klimat och energi

Planerna på en förstärkning av det regionala cykelstråket möjliggör en överläggning av trafik från bil till gång och cykel, vilket ger en positiv effekt på klimat och energianvändning. Planen stämmer väl överens med den inriktningen som den regionala cykelplanen för länet har.

5.13. Måluppfyllelse

De planerade åtgärderna bedöms ge möjlighet att uppfylla av Trafikverkets nationella mål om ett långsiktigt hållbart och trafiksäkert transportsystem.

Projektmålen bedöms kunna uppfyllas genom att planerade åtgärder kommer knyta an mot befintliga regionala cykelstråk, standarden på befintligt cykelstråk höjs och åtgärderna bedöms innebära en tryggare trafiklösning. I och med att en i dag saknad länk i det regionala cykelstråket byggs ut, bedöms möjligheten att andelen cykelresor kan öka. Bedömningen är också att trafiksäkerheten för gång-och cykeltrafikanter mellan lokala målpunkter förbättras av föreslagna åtgärder.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer att användas som underlag för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram som ska godkännas av Länsstyrelsen. I annat fall kommer miljöaspekterna och vilken påverkan som bedöms uppkomma att redovisas i form av miljöbeskrivning i planbeskrivningen.

Samrådsunderlaget fungerar också som ett underlag för samrådsprocessen med allmänhet, sakägare och övriga intressenter. Om Länsstyrelsen beslutar att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomförs samrådet i en utökad krets, bland annat organisationer och statliga myndigheter. Allmänhet och övriga kan vara med och påverka samt lämna synpunkter under hela projektets gång fram under den tid som vägplanen finns tillgänglig för granskning. Samråd dokumenteras i samrådsredogörelsen. Förslaget till vägplan kommer att hållas tillgängligt för granskning av allmänheten och berörda. Synpunkterna besvaras av Trafikverket och vägplanen skickas sedan till Länsstyrelsen för tillstyrkan. Därefter kan den skickas till Trafikverkets enhet för Juridik- och planprövning för fastställelse. Först därefter, förutsatt att fastställelsebeslutet inte överklagas, vinner planen laga kraft och Trafikverket får rätt att ta mark i anspråk för den nya väganläggningen.

6.2. Viktiga frågeställningar

I kommande skeden är det viktigt att utreda, för att om möjligt undvika, påverkan på fornlämningar. Ytterligare arkeologiska utredningar kan komma att krävas efter samråd med Länsstyrelsen. Intrång i fornlämning kräver tillstånd från Länsstyrelsen samt eventuellt arkeologisk undersökning.

Ytterligare natur- och kulturmiljövärden kan tillkomma efter naturvärdesinventering. Vid det planerade fältbesöket kan som exempel objekt eller arter påträffas som kan innebära att dispenser från det generella biotopskyddet eller från artskyddsförordningen krävs. Dispens från det generella biotopskyddet erhålls i samband med en fastställd vägplan om det samrätts i vägplanprocessen. Eventuellt intrång/påverkan i ett naturminne kräver dispens från föreskrifterna. Behov av dispens för föreskrifterna gällande naturreservatet Gömmaren måste utredas. Eventuell risk för påverkan på diket genom Glömstadalen, bland annat genom grumling utreds närmare i kommande skede.

Eventuell påverkan på befintliga detaljplaner kommer att utredas i samråd med kommunen. Viktigt med dialog med kommunen samt samordning med andra planer i området. Utredning av markintrång på fastigheter längs vägen kommer att utredas för att hitta lösningar som ger minsta möjliga påverkan.

Viktigt med kompletterande framtida utredningar gällande geotekniska förutsättningar samt förutsättningar för befintliga ledningar.

Trum- och dikesinventering kommer att genomföras längs sträckan.

Eventuell påverkan på befintliga bullerplank kommer utredas i kommande skede.

Barnkonsekvensanalys kommer att tas fram inom projektet.

Markmiljöprovtagning kommer genomföras i senare skede i de områden som blir berörda av ombyggnation och misstänks vara förorenade.

Störning under byggtiden med avseende på buller, damning och tillfälligt markintrång kan uppkomma. Information till verksamheter längs vägen samt planering av framkomlighet under byggtiden kommer att utredas vidare. Barn och unga samt övriga oskyddade trafikanter kan komma att påverkas under byggtiden vilket utreds i kommande skede.

I det fortsatta arbetet kommer luftkvaliteten längs berörd sträcka att studeras och effekter samt eventuella skyddsåtgärder att utredas med avseende på luftkvalitet. Endast partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) kommer att studeras eftersom miljökvalitetsnormerna för dessa är svårast att uppnå.

7. Källor

Ahlbeck, M. 2011. Masmolänken. Huddinge socken och kommun, Stockholms län, Södermanland. Särskild arkeologisk utredning steg 1 och 2. Rapporter från Arkeologikonsult 2011:2415

Artportalen: www.artportalen.se

Carlsson, M. 2003: Arkeologisk förundersökning. Vistabergs bytomt och intilliggande gravfält. Södermanland, Huddinge socken, Vistaberg 1:32, RAÄ 119 och 169. Riksantikvarieämbetet, Avdelningen för arkeologiska undersökningar. UV Mitt, Rapport 2003:16

Evanni, L. 2009. Gravar och vägbankar vid Södertörnsleden. Arkeologisk förundersökning. Södermanland, Huddinge socken, Grantorp 5:1 mfl, RAÄ 108:1, RAÄ 109:1, RAÄ 110:1, RAÄ 289:1, RAÄ 332:1-2, RAÄ 333:1. RAÄ, UV Mitt, rapport 2009:30.

Friberg: Stockholms utfartsvägmot kontinenten. Ymer 1938.

Granath Zillén, G. 2003. Björktorp – en välbesökt plats. Boplatsslämningar från tidig-, mellan- och senneolitikum samt inslag från bronsålder och järnålder.

Botkyrkaleden, Södermanland, Huddinge socken, Glömsta 1:1, RAÄ 328. UV mitt, rapport 2003:9. Stockholm.

Forsberg B, Hansson HC, Johansson C, Aureskoug H, Persson K. Järvholm B. 2005. Comparative health impact assessment of local and regional particulate air pollutants in Scandinavia. *Ambio* 2005; 34: 11-19.

Grön, C. Arkeologisk utredning. Backenområdet. Södermanland, Huddinge socken; Glömsta 2:1, 4:1, 4:2, 4:4, 4:6, 4:9, 4:10, 4:14, 5:1, 5:29 och 5:37. RAÄ 113. Riksantikvarieämbetet Avdelningen för arkeologiska undersökningar, UV Mitt, Rapport 2008:10

Hjulhammar, M. 2003: Arkeologisk undersökning i Glömsta. Arkeologisk slutundersökning av RAÄ 23, kv. Fornlämningen 23, Huddinge socken och kommun, Södermanland. Stockholms läns museum, Rapport 2003:36.

Huddinge kommun. Skötselplan för Gömmarens naturreservat. 2005-06-30.

Huddinge kommun. Cykelplan. Antagen av kommunfullmäktige 2016-09-12. Diarienummer KS-2015/47

Huddinge kommun. Översiktsplan 2030. 2014-05

Lindblom, C. 2009. Ängsliljan & Postväskan. RAÄ 17:1, 113:1 & 114:1, Huddinge socken & kommun, Södermanland. Arkeologiska utredningar. Arkeologikonsult, 2009:2324

Lundkvist, I. 1986. Huddinge kulturmiljöinventering. Stiftelsen Stockholms läns museum, Huddinge kommun.

Lundström, Åsa (red.) 2004. Huddinge: reviderad kulturmiljöinventering. Stockholm: Stockholms läns museum Länsstyrelsen Stockholms län. Bevarandeplan Fullersta kvarn tillgänglig via: www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/natura2000/Fullerstakvarn.pdf

Länsstyrelsen Stockholms län, Miljöavdelningen. Beslut 2008-11-25. Vattenskyddsområde med föreskrifter för ytvattentäkter vid Lovö, Norsborg, Görveln och Skytteholm inom östra Mälaren, Stockholms län. Beteckning 5210-2001-65713

Länsstyrelsen, Vatteninformationssystem Sverige: www.viss.lansstyrelsen.se

Länsstyrelsens karttjänst (webbGIS), planeringsunderlag för Stockholms län: www.ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/

Länsstyrelsen, EHB-databasen, förorenade områden.

LVF 2017:7 Luftkvalitet inom Östra Sveriges Luftvårdsförbund. Mätresultat år 2016.

Mathiesen, T. 2013. En schaktkontroll vid Glömstavägen. Arkeologisk förundersökning i form av schaktkontroll vid boplaten RAÄ Huddinge 328:1, Huddinge socken och kommun, Södermanland. Stockholms läns museum 2013:04.

Mellander, F. 1989. Kulturmiljöstudie 1989, 10 områden inom Glömsta, Vistaberg och Gömmarområdet. Stockholms läns museum, Länsmuseumbyrå 1989:3.

Naturvårdsverket, kartverket Skyddad natur: www.skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Naturvårdsverket, Handbok 2012:1, Biotopskyddsområden.

Naturvårdsverket 2014. Småvatten och våtmark i jordbruksmark. Komplement till Handbok 2012:1, Biotopskyddsområden.

Riksantikvarieämbetet. Schaktning invid Glömstavägen 1994. Dnr 421-3172-1994.

Stockholms stad 2017. Luften i Stockholm år 2017. SLB-rapport, Miljöförvaltningen i Stockholm. Dnr. 2017-2858.

Ström, E. (redaktör). 1999. Torp och gårdar i Huddinge. Huddinge hembygdsförening. Sveriges geologiska undersökning: www.sgu.se

Transportstyrelsen 2017. Strada, uttag 2017-05-18.

Trafikverket 2015. Åtgärdsvalsstudie, väg 259 gång- och cykelväg i Glömstadalen. Diarienummer TRV 2015/67849. Samrådshandling.

Trafikverket 2015. Väg 259 idéutredning, gång-och cykeltrafik i Glömstadalen. Diarienummer TRV 2015/67849.

Trafikverket rapport planering vägar och järnvägar, version 1.0, 2014-09.

Trafikverket, VGU, Vägar och gators utformning, 2015-06-26.

Uller, A & Berglund, M. 2013. Översyn av kulturmiljöinventering i Huddinge. Kulturmiljöer inom strukturplaner. Stockholms läns museum 2013:11.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se