

Underlag för samråd

Väg 225, korsningen Porthus & Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen

Nynäshamn, Stockholms län
2026-05-08



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge. Märk kuvert Ärende: TRV 2026/8412

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Underlag för samråd

Författare: Danielsson Moa, IVörv1

Dokumentdatum: 2026-05-08

Ärendenummer: TRV 2026/8412

Kontaktperson: Moa Danielsson, Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket planerar för två åtgärder längs väg 225 i Nynäshamns kommun: ombyggnation av korsningen väg 225/534 vid Porthus till en cirkulationsplats samt anläggande av en ny gång- och cykelväg av standard sommarcykelväg mellan Otterstavägen och Rangstavägen. Syftet med åtgärderna är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för både motorfordon och oskyddade trafikanter längs sträckan.

Korsningen vid Porthus har idag brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Den planerade cirkulationsplatsen bedöms bidra till ett jämnare trafikflöde och minskad risk för olyckor. Längs väg 225 saknas idag en trafiksäker lösning för gående och cyklister. Den planerade sommarcykelvägen bedöms förbättra tillgängligheten och skapa en säkrare möjlighet att färdas längs sträckan. Vägen föreslås få en enklare standard anpassad till platsens förutsättningar och användning.

De planerade åtgärderna bedöms medföra obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön och på människors hälsa. Användningen av mark och andra naturtillgångar är begränsad samtidigt som de markområden som berörs är lokaliserade intill befintlig väg i ett redan påverkat område. Trafikverket gör därmed bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Inledning.....	6
1.1 Planens huvuddrag.....	7
1.2 Bakgrund och behov.....	8
1.2.1 Ändamål med åtgärden	9
1.3 Avgränsning	10
1.3.1 Geografisk avgränsning.....	10
2 Förutsättningar.....	12
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	12
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	13
2.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	13
2.4 Landskapet och markförhållanden.....	14
2.5 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	16
2.5.1 Riksintressen	16
2.5.2 Miljö kvalitetsnormer	19
2.5.3 Generella biotopskydd	19
2.5.4 Skyddade arter	20
2.5.5 Strandskydd.....	20
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	21
3.1 Valda och bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ med motiv.....	21
3.1.1 Förordad lokalisering- och utformningsalternativ Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen	21
3.1.2 Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen	22
3.1.3 Förordad lokalisering- och utformningsalternativ korsningen Porthus ..	23
3.1.4 Bortvalt lokaliserings- och utformningsalternativ Korsningen Porthus .	24
3.2 Undantag från bygglovsplikt	25
4 Miljöbeskrivning	26
4.1 Avgränsning av miljöaspekter	26
4.2 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	27
4.2.1 Kulturmiljö.....	27

4.2.2 Naturmiljö	27
4.2.3 Markanvändning och Naturresurser	28
5 Övriga effekter och konsekvenser	29
5.1 Trafik och användargrupper	29
5.2 Kommunal och regional fysisk planering	29
5.3 Fastigheter	29
5.4 Byggskedet	30
6 Samlad bedömning	31
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser	31
<i>Samlad bedömning av effekter och konsekvenser för miljön</i>	31
6.2 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	31
6.3 Måluppfyllelse	32
6.3.1 Ändamål för åtgärden	32
6.3.2 Nationella miljö kvalitetsmål	32
6.4 Miljöbalkens hänsynsregler	32
6.5 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	33
6.5.1 Riksintressen	33
6.5.2 Miljö kvalitetsnormer	34
6.5.3 Generella biotopskydd	35
6.5.4 Skyddade arter	35
6.6 Slutsats	35
7 Markanspråk	36
7.1 Vägrätt och vägområde	36
7.1.1 Nytt markanspråk för väg med vägrätt	37
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt	37
8 Fortsatt arbete	38
8.1 Planläggningsprocess	38
8.2 Fastställelseprövning	38
8.3 Tillstånd, dispenser m.m.	39
8.4 Kostnader och finansiering	39
9 Referenser	40

1. Inledning

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

Såhär i början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget redovisar även förordad lokalisering och anläggningens utformning på en övergripande nivå.

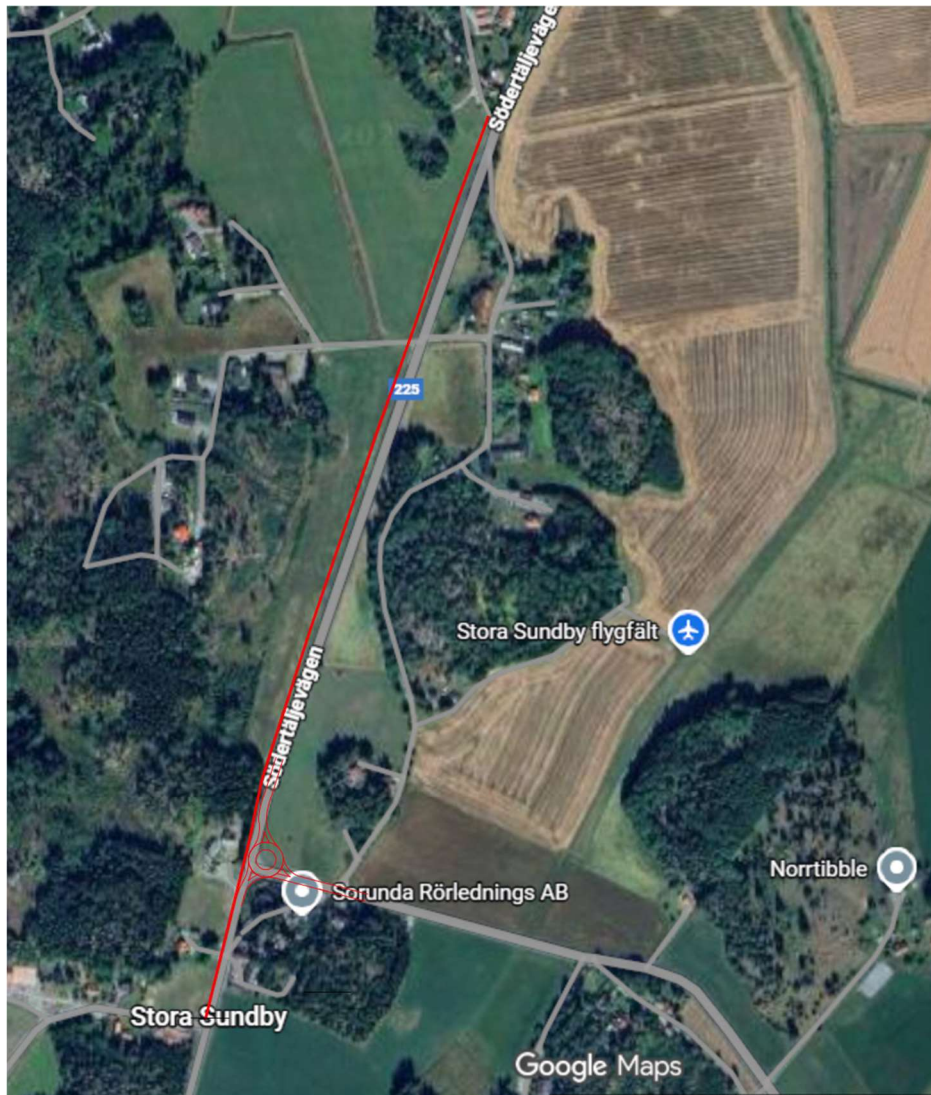
Samråd är viktigt under planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Efter samråd med berörda ligger underlaget sedan till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

1.1 Planens huvuddrag

Planen innefattar två åtgärder i Sorunda (se figur 1), Nynäshamns kommun:

1. Ombyggnation av korsning väg 225/534 i Porthus till cirkulationsplats
2. Ny gång- och cykelväg av standard sommarcykelväg mellan Otterstavägen söder om Spångbro och Rangstavägen, längs med väg 225



PORRHUS, SKISS 1:500 (A4)

50m 100m 200m

GC-VAG

Figur 1 Skiss

1.2 Bakgrund och behov

Korsningen Porthus

Åtgärden ska utföras för att minska risken för olyckor och öka framkomligheten i korsningen.

Korsningen vid Porthus är i dag en T-korsning där väg 225 möter väg 534. Väg 225 utgör det norra och östra benet i korsningen, medan väg 534 ansluter från söder. Trafikanter som kommer österifrån på väg 225 har väjningsplikt, trots att det största trafikflödet i korsningen sker på denna väg. Denna otydlighet bedöms vara en anledning till att det har skett trafikolyckor i korsningen. Trafikanterna på väg 225 upptäcker ibland för sent att vägen svänger och förstår inte alltid att de måste väja för trafiken från väg 534. Det är även problem med sikten i korsningen och lutningar som gör att tyngre lastbilar som stannar innan korsningen lätt fastnar vintertid.

I Åtgärdsvalstudie – Väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund, Publikationsnummer: TRV 2014:142, 2015-05-20 föreslås att korsningen rätas upp och läggs om så att trafiken på väg 225 prioriteras. Även cirkulationsplats eller att förtydliga befintlig korsning med refuger och stoppskyltning diskuteras. Cirkulation avfärdas här med motiveringen att det inte är passande på platsen då cirkulationer helst ska ha fyra ben som är jämt trafikerade och främst är passande i tätbebyggda områden.

I Fördjupad utredning problempunkter väg 225, TRV 2019:65948, 2019-05-17, föreslås att väjningsregeln ändras och väg 225 blir huvudled. I samband med detta krävs geometriska ändringar så att svänggradien på väg 225 blir generösare, annars finns risken för singelolyckor i den snäva kurvan.

Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen

Åtgärden ska utföras för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs sträckan.

Mellan Spångbro och Rangstavägen längs med väg 223 saknar oskyddade trafikanter möjlighet att ta sig fram på ett säkert sätt. Vägaren är smal och hastighetensgränsen är 70/h. Vägen trafikeras också stundtals av mycket godstrafik från Nynäshamns färjeterminal. Andelen tung trafik är inte onormalt stor för en länsväg, men kopplingen till hamnen gör att den tunga trafiken kommer stötvis med ett stort antal lastbilar efter varandra. Stråket väg 225 har även bitvis bristfällig sikt och linjeföring.

Åtgärdsvalsstudie- Väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund har resulterat i ett förslag på en separerad gång- och cykelväg mellan Spångbro och Porthus. Det finns enligt studien behov av att cykla och gå utmed vägen för att ta sig till och från busshållplatser samt mellan tätorterna. Från Porthus föreslås även cykelvägen fortsätta ned till Rangstavägen för vidare färd mot badplatsen vid Rangsta brygga. I Åtgärdsvalsstudien har även enklare lösningar för gång- och cykelväg diskuterats såsom cykelstigar av grus.

1.2.1 Ändamål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

- Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
- Funktionsmålet innebär att 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.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Ändamålet med korsningen är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för bil- och godstrafik. Detta stödjer hänsynsmålet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, samt det övergripande målet om en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för både medborgare och näringsliv.

Ändamålet med gång- och cykelvägen är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. En förbättrad framkomlighet gynnar en hållbar transportförsörjning även för gångtrafikanter och cyklister vilket förhindrar ett för ensidigt fokus på bil- och godstrafik. Även gång- och cykelvägens fokus på trafiksäkerhet ligger i linje med hänsynsmålet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Enligt 13 § väglagen ska en väg ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas

i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

1.3 Avgränsning

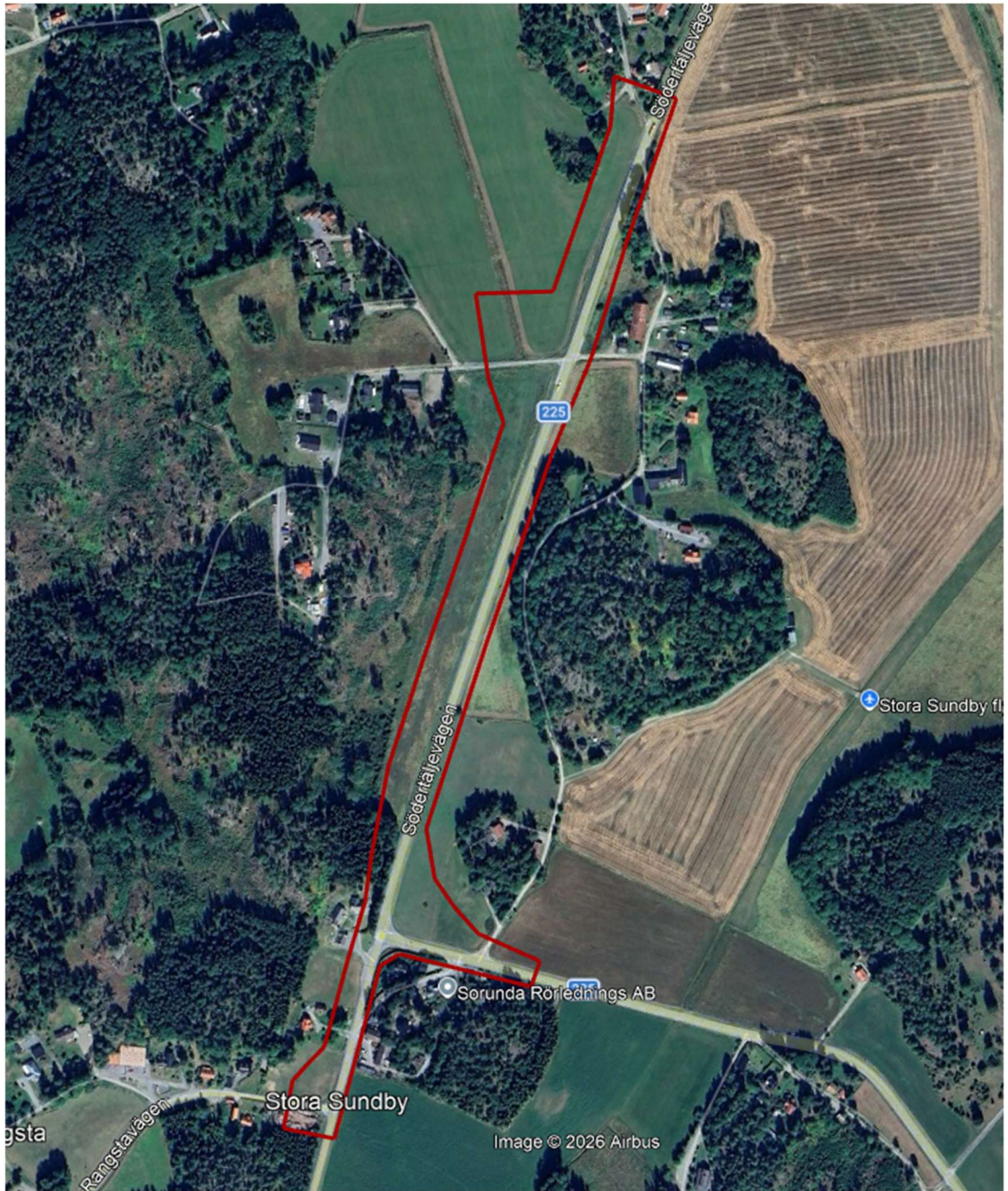
1.3.1 Geografisk avgränsning

Influensområdet utgör det område inom vilket miljöeffekter kan tänkas uppstå antingen under byggskedet eller under drift. Influensområdet varierar beroende på vilken miljökonsekvens som studeras.

Utredningsområdet utgör det område inom vilket miljöförhållandena och övriga förutsättningar som påverkar utformning och lokalisering kartläggs och beskrivs.

Beaktat att åtgärden är begränsad och att befintlig miljö erbjuder okomplicerade miljöförutsättningar är bedömningen i nuläget att inga miljöeffekter uppstår utanför utredningsområdet. Därmed sammanfaller influensområdet med utredningsområdet.

Se figur 2 nedan för influens- och utredningsområdets utbredning.



Figur 2 Influens- och utredningsområdet

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

Länsväg 225 utgör den kortaste förbindelsen mellan Nynäshamn och Södertälje och fungerar som en viktig regional länk på Södertörn. Vägen knyter samman väg 73 och E4/E20 och är därför central för både lokal och genomgående trafik, särskilt godstransporter till och från Nynäshamns hamn.

Vägens standard varierar längs sträckan och karaktäriseras av bitvis bristfällig sikt, snäva kurvor och variabel hastighet mellan 40 och 90 km/h. På den aktuella delen mellan Otterstavägen och Rangstavägen gäller 70 km/h. Vägen saknar över stora delar separat utrymme för oskyddade trafikanter, vilket försämrar säkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister.

Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 225 varierar mellan cirka 2 700 och 8 200 fordon per dygn, med de högsta flödena nära tätorterna Vårsta och Ösmo. Strax norr om korsningen Porthus uppgår ÅDT till 4 900 fordon/dygn (2021), medan väg 534 söder om korsningen har cirka 2 100 fordon/dygn.

Andelen tung trafik uppgår till omkring 10 %. Det är inte onormalt mycket för en länsväg, men kopplingen till hamnen gör att den tunga trafiken kommer stötvis med ett stort antal lastbilar efter varandra. Trafiken består främst av personbilar och tung trafik; andelen oskyddade trafikanter är mycket låg på grund av avsaknaden av gång- och cykelväg.

Vägen har bitvis bristfällig sikt och varierande linjeföring, vilket sänker trafiksäkerheten. I korsningen vid Porthus har åtta olyckor rapporterats under perioden 2009–2018, samtliga med lindriga personskador. De vanligaste olyckstyperna är upphinnandeolyckor och vänstersvängsolyckor.

Tillgängligheten för oskyddade trafikanter är låg och möjligheten att röra sig längs vägen utan bil är mycket begränsad. Det saknas ett sammanhängande gång- och cykelnät. Endast vid Spångbro och Aska/Stenby finns kortare sträckor med gång- och cykelväg.

Längs väg 225 trafikerar SL:s busslinjer flera hållplatser, bland annat vid Porthus. Dock är antalet påstigande i korsningen mycket lågt.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Förutsättningarna för godstransporter i korsningen Porthus är bristfälliga på grund av bristfällig sikt och lutningar som gör att tyngre lastbilar som stannar innan korsningen lätt fastnar vintertid.

Den bristfälliga tillgängligheten för oskyddade trafikanter gör det svårt och osäkert att nå målpunkter såsom närliggande tätorter. Detta innebär att många korta resor sker med bil. Tillgängligheten påverkar särskilt barn, ungdomar och personer utan körkort. Cirka 400 barn som bor längs sträckan är berättigade till skolskjuts, men många skjutsas även för kortare resor på grund av den upplevda osäkerheten. Äldre och personer med funktionsnedsättning påverkas särskilt negativt av bristen på säkra gångvägar.

2.3 Kommunal och regional fysisk planering

Nynäshamns kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 12 juni 2025. I översiktsplanen anges, gällande Sunnerby–Spångbro, att ortens expansionsmöjligheter är begränsande på grund av riksintresset för kulturmiljövården, kringliggande jordbruksmark och grönstruktur samt vattenskyddsområdet för Gorrans grundvattentäkt. Det anges vidare att trafiksäkerhetsåtgärder behöver vidtas på väg 225. Gång- och cykelstråk behöver komma till stånd för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och för att koppla samman Spångbro med de kringliggande orterna Ösmo, Stora Vika och Grödbby samt längs väg 225 från Spångbro norrut.

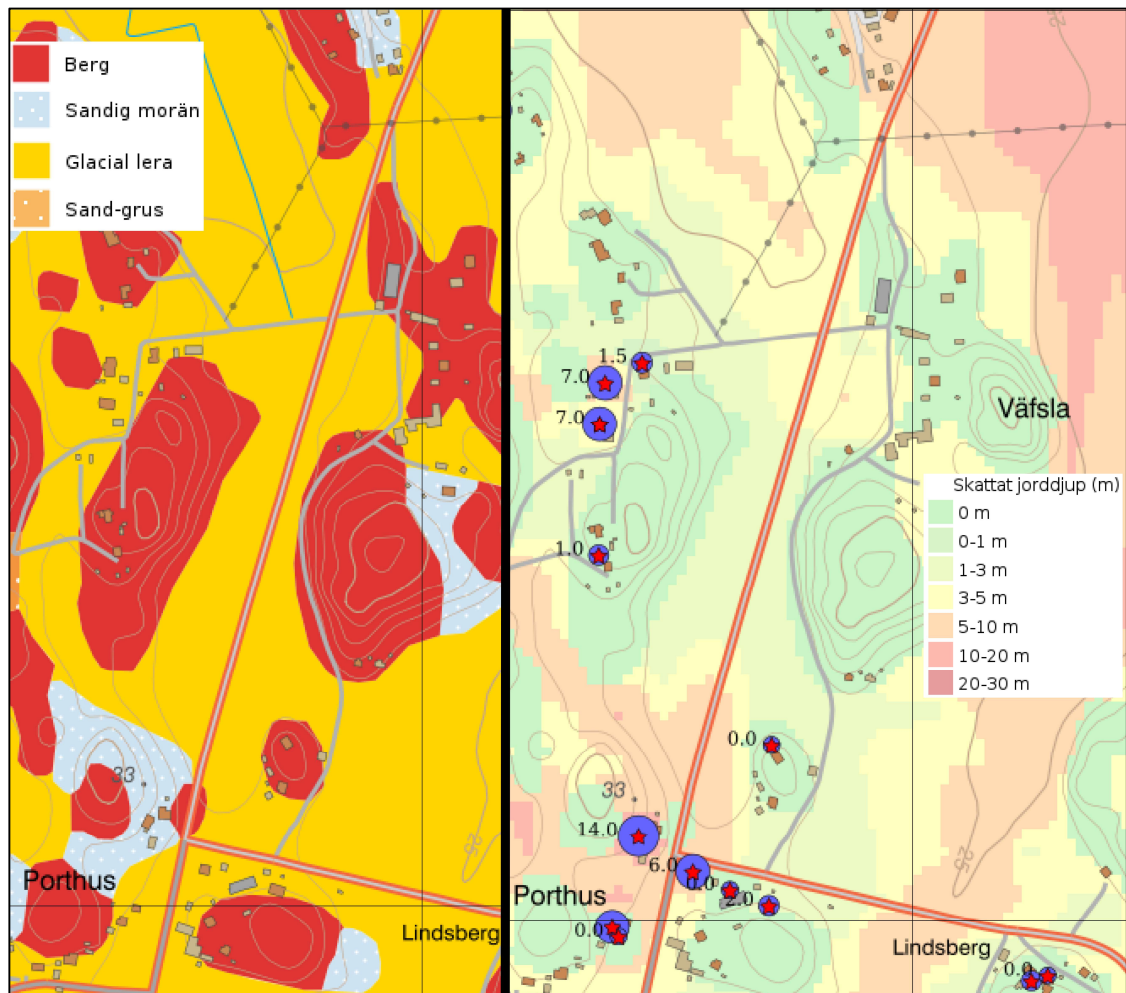
Stora delar av Spångbro är detaljplanelagda, men inte sträckan från Spångbro söderut till och med korsningen mellan väg 225/534. Detaljplan 714 för Hoxla–Torp, 0192–P90/0424, kan eventuellt bli berörd av föreslagen åtgärd, beroende på var gång- och cykelvägen avslutas i norr. I detaljplanen, som har enskilt huvudmannaskap, är gång- och cykelstigen som knyter ihop Otterstavägen och väg 225 allmän plats för användningen gc-väg.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, nämns inte området kring Spångbro särskilt. I Regional cykelplan för Stockholms län anges att målet är att cyklingen ska öka markant och stå för 20 procent av alla resor år 2030. I planen anges ett antal regionala målpunkter och cykelstråk, vilka inte berörs av aktuell åtgärd.

I avsnitt 5.2 redovisas hur åtgärden förhåller sig till kommunal och regional planering.

Geotekniska förhållanden

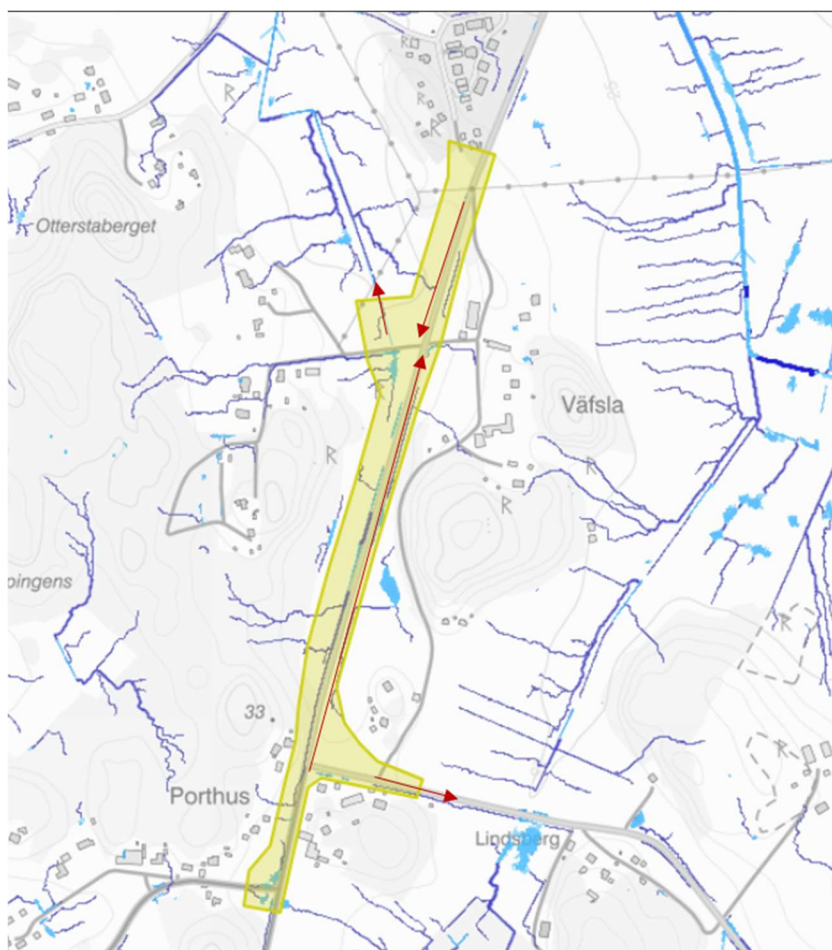
Jorden utgörs huvudsakligen av glacial lera och sandmorän enligt SGU:s jordartskarta, se figur 4. Berg i dagen förekommer på vissa ställen längs sträckan. Enligt SGU:s jorddjupskarta varierar skattat jorddjup mellan 0 och 20 m.



Figur 4 Utdrag från geologiska kartor (källa: SGU).

Avrinning

Utredningsområdet avvattnas med hjälp av vägdiken längs med väg 225, se Figur 5. Dagvattnet lämnar området i huvudsak via ett åkerdike som avleder vattnet vidare ca 1,5 km till Fitunaån.



Figur 5 Avrinning inom utredningsområdet (gul markering).

2.5 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

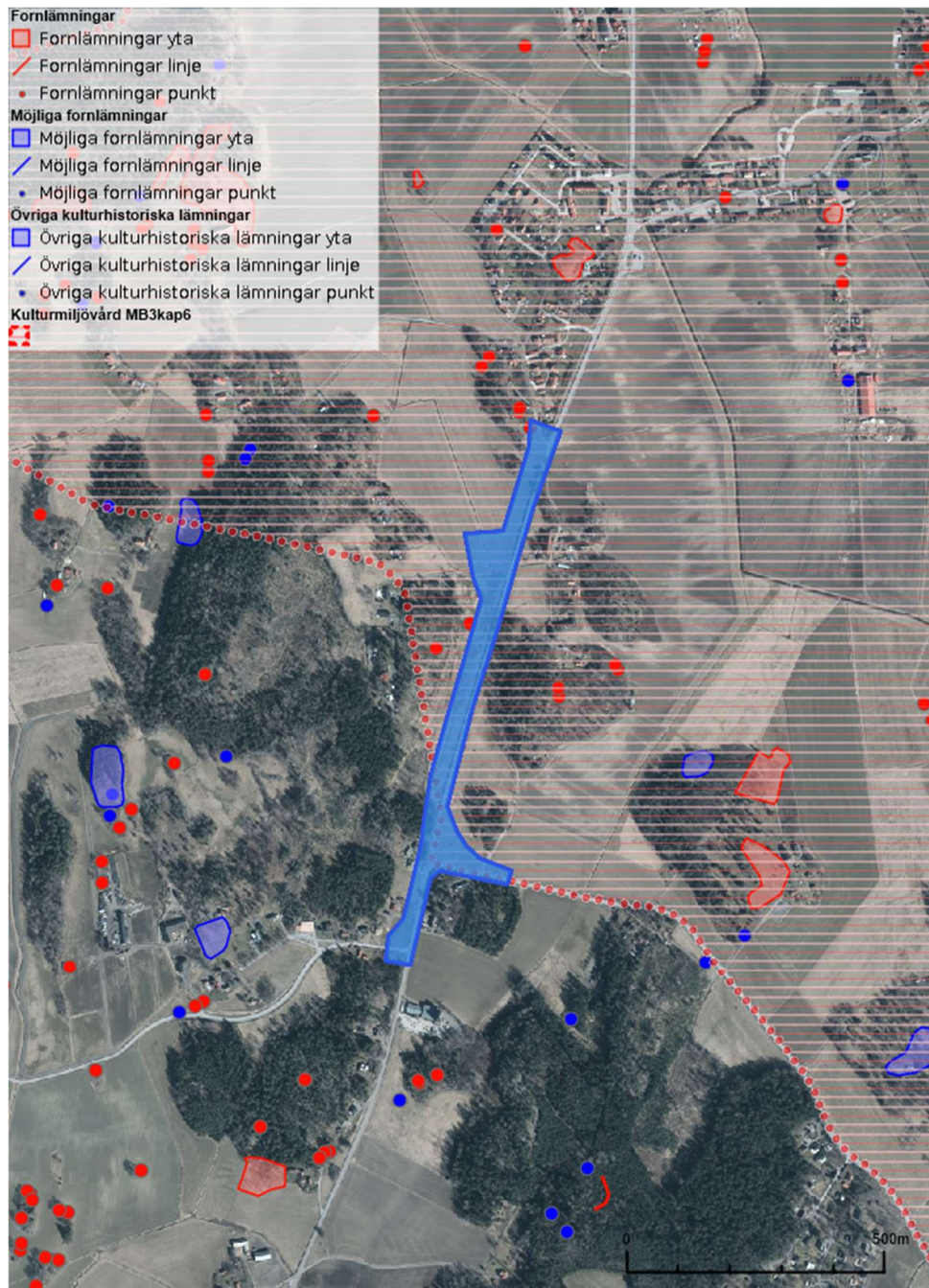
2.5.1 Riksintressen

Naturmiljö

Inga kända och dokumenterade naturvärden förekommer inom eller i direkt närhet till utredningsområdet i form av skyddade områden såsom natura 2000-områden eller naturreservat.

Kulturmiljö

Utredningsområdet ligger nästan helt inom ett utpekade område av riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (Naturresurslagen 2 kap. 6 §) benämnt Sorunda – Stymninge (446 01 K11). Se figur 6.



Figur 6 Riksintresse för kulturmiljövård samt kända fornlämningar.

Turism och friluftsliv samt Högexploaterad kust

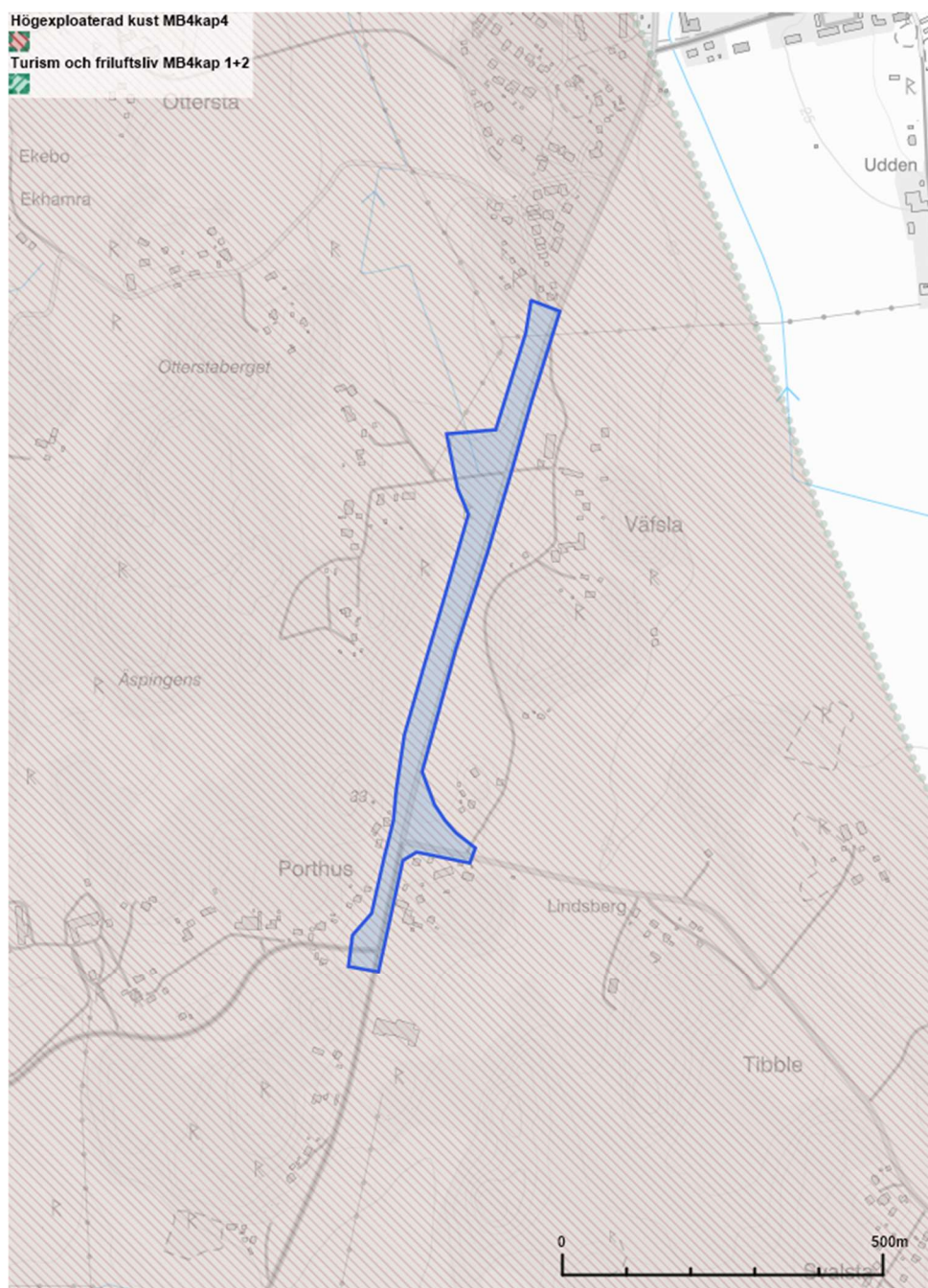
Utredningsområdet ingår i riksintresse för Turism och friluftsliv samt riksintresse Högexploaterad kust som överlappar på platsen, enligt 4 kap 1,2,4 §§ Miljöbalken. Se figur 7.

Det utpekade området utgör riksintresse för Turism och friluftsliv och anges i 4 kap 2§ miljöbalken:

- Kustområdena och skärgårdarna i Södermanland och Uppland från Oxelösund till Herräng och Singö.

Det utpekade området utgör riksintresse för Högexploaterad och anges i 4 kap 4§ miljöbalken:

- Kustområdena och skärgårdarna från Arkösund till Forsmark



Figur 7 Utredningsområdet och riksintressen enligt MB 4kap.

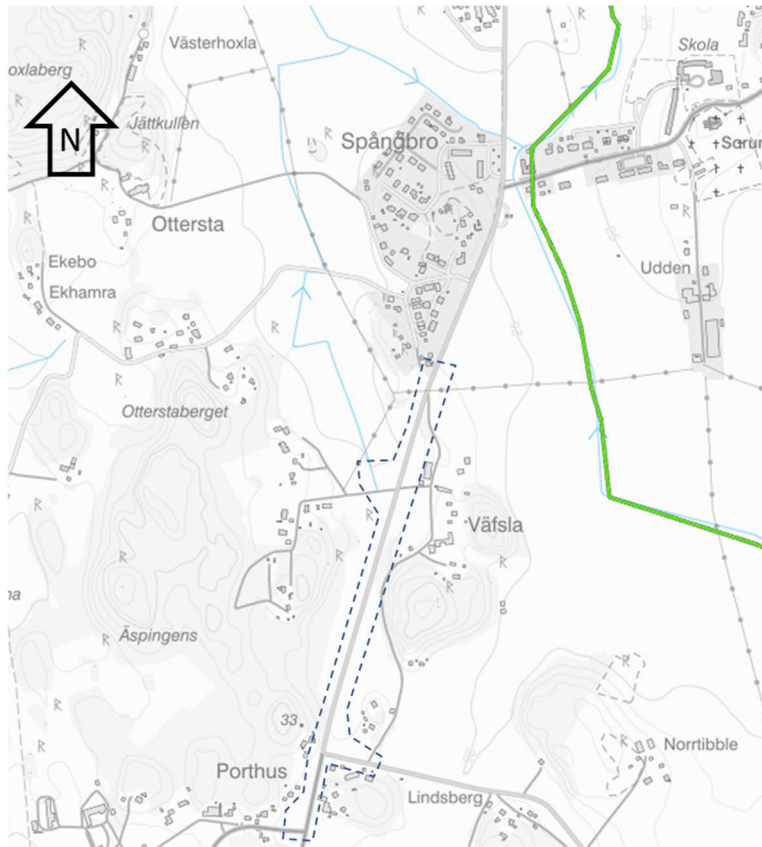
2.5.2 Miljökvalitetsnormer

2.5.2.1 Luft

Miljökvalitetsnormer och gränsvärden för luftföroreningar har skärpts och nya kartor för riskområden håller på att tas fram, men det är mest i slutna gaturum som det kan bli problem. Miljömålet för PM10 dygnsmedelvärde är 30 µg/m³ luft och det får överskridas 35 gånger per år (90 percentilen).

2.5.2.2 Vatten

Inom utredningsområdet finns ett öppet jordbruksdike. Diket mynnar ca 1,5 km nedströms i vattenförekomsten Fitunaån, se Figur 8. Fitunaån är klassad som naturligt vattendrag med måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (VISS 2020-03-27).



Figur 8 Vattenförekomst Fitunaån

2.5.3 Generella biotopskydd

Det förekommer ett dike inom utredningsområdet, på den västra sidan om väg 225 ca. 300m söder om Spångbro, som bedöms utgöra ett generellt skyddat biotopskyddsområde i form av ett småvatten i jordbrukslandskapet. Se figur 8 inom avsnitt 2.5.2.2.

2.5.4 Skyddade arter

Inom utredningsområdet har det i Artportalen noterats ett antal observationer av fåglar i en observationspunkt just söder om Spångbro nära målpunkten för GC-vägen som benämns Spångbro ängar. Även längre söderut mellan Porthus och korsningen mot Rangstavägen finns ett antal fågelobservationer registrerade.

De flesta av dessa fåglar har endast observerats rastande och förbipasserande, men enstaka kan häcka inom eller nära utredningsområdet.

Inga övriga kända förekomster av hotade eller skyddade arter finns dokumenterade inom utredningsområdet i Artportalen.

2.5.5 Strandskydd

Inga strandskyddsområden förekommer inom utredningsområdet.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Valda och bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ med motiv

3.1.1 Förordad lokalisering- och utformningsalternativ Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen

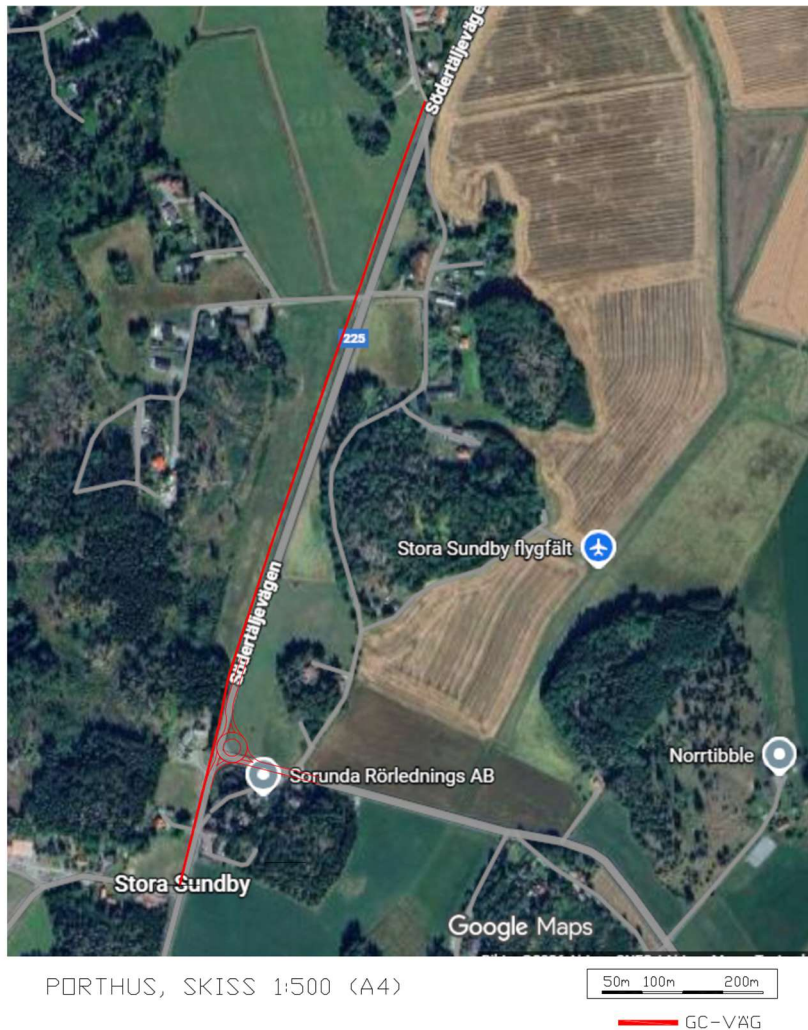
Den lokalisering och utformning som förordas är att en gång- och cykelväg anläggs mellan Otterstavägen och Rangstavägen på västra sidan om väg 225. Vid både Otterstavägen och Rangstavägen kommer GC-vägen förbindas med väg 225. Vid den planerade cirkulationsplatsen i korsningen Porthus passerar GC-vägen på västra sidan, se figur 9. Vägen planeras som en sommarcykelväg, en enklare standard utan krav på vinterunderhåll.

Ändamålet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Den valda lokaliseringen och utformningen bedöms uppfylla detta genom att skapa en sammanhängande och trafiksäker förbindelse längs sträckan, med kopplingar till befintliga vägar och målpunkter.

Valet av lokalisering på den västra sidan om väg 225 motiveras av en samlad bedömning av genomförbarhet, genhet, trafiksäkerhet samt kopplingar till befintlig infrastruktur och målpunkter. Denna lokalisering möjliggör en tydlig och direkt sträckning utan onödiga omvägar med god funktion för oskyddade trafikanter.

Den utpekade sträckan ingår inte i något regionalt cykelstråk och potentialen för arbetspendling anses låg. Därför förespråkas det att gång- och cykelvägen utformas enligt sommarcykelväg-standard. Det är en enklare standard utan krav på vinterunderhåll, belysning och hårdgjord yta. Det bedöms vara en lämplig nivå utifrån sträckans funktion och användningsgrad.

Sammantaget bedöms den förordade lokaliseringen och utformningen vara ändamålsenlig och uppfylla åtgärdens syfte samt relevanta mål avseende framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.



Figur 9 Förordat lokaliserings- och utformningsalternativ

3.1.2 Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen

Ett alternativ till en ny gång- och cykelväg vore att i stället möjliggöra för allmänheten att nyttja delar av det enskilda vägnätet för förflyttning mellan Spångbro, Porthus och Rangstavägen. Detta skulle kunna uppnås genom att Trafikverket anlägger en passage över väg 225 vid Otterstavägen, varifrån gång- och cykeltrafikanter skulle kunna ta sig längs Väflavägen till Porthus. I Porthus skulle ytterligare passager över väg 225 och väg 534 krävas för att nå Rangstavägen.

Detta alternativ har förkastats då Trafikverket inte kan säkerställa en långsiktigt trygg och tillgänglig lösning på de enskilda vägarna. Det finns ingen möjlighet att genom avtal garantera drift, underhåll eller trafiksäker standard på dessa vägar för gående och cyklister. Enligt Trafikverkets

nuvarande principer tecknas inga avtal med väghållare för enskilda vägar. Myndighetens sätt att anlägga gång- och cykelvägar sker i stället genom vägplaner där dessa har ett funktionellt samband med det allmänna vägnätet. Cyklister får enligt allemansrätten använda enskilda vägar, men Trafikverket kan inte säkerställa att de fungerar som en del av allmän infrastruktur.

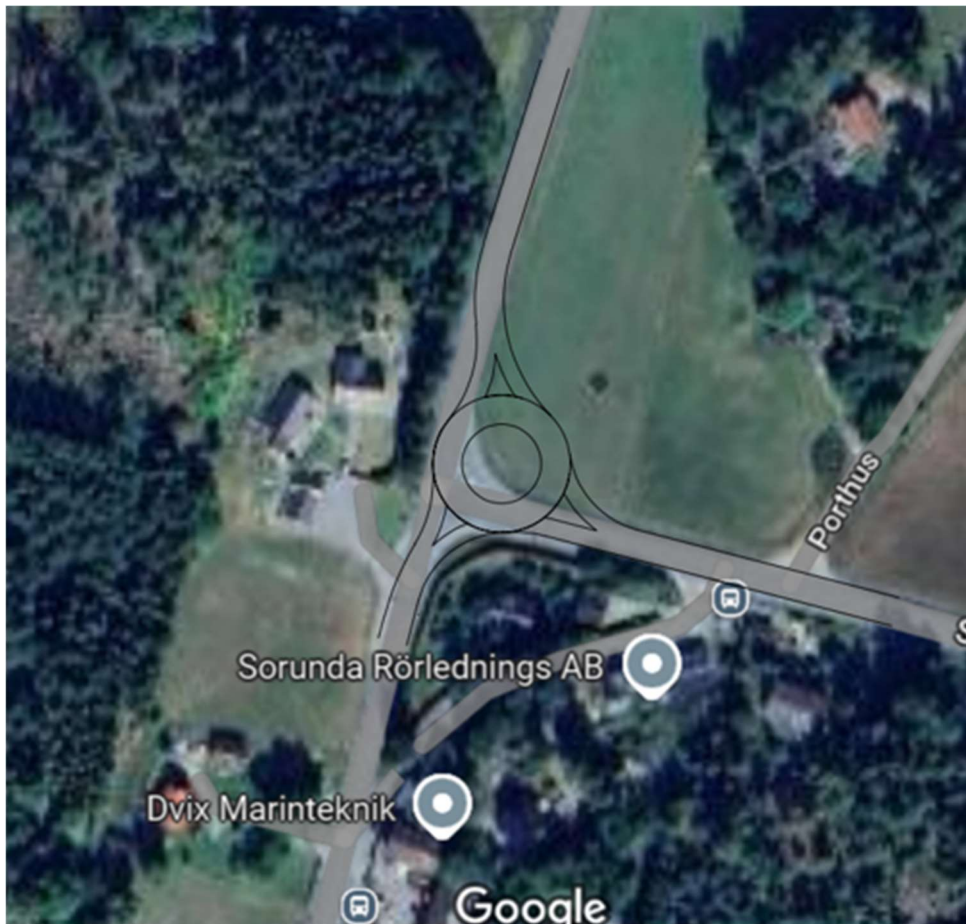
Trafikverket bygger normalt inte passager över vägar med 70 km/h då det inte anses tillräckligt trafiksäkert för oskyddade trafikanter samt ställer höga krav på både utrymme och utformning. Passagerna över väg 225 och väg 534 bedöms inte som lämpliga eller motiverade då förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är ett av ändamålen med åtgärden.

Valet att avgränsa gång- och cykelvägen till sträckan mellan Otterstavägen och Rangstavägen motiveras av att nyttan av åtgärden är störst längs denna del, samtidigt som påverkan på omgivningen kan begränsas. En förlängning in i Spångbro skulle innebära ett påtagligt intrång på närliggande fastighet samt att ett detaljplanelagt område påverkas, utan att i motsvarande grad förbättra framkomlighet eller trafiksäkerhet. I nuläget finns det enskilda vägar som tillgodoser behovet inne i Spångbro genom att de nyttjas allemansrättsligt.

3.1.3 Förordat lokalisering- och utformningsalternativ korsningen Porthus

Utformningen som förespråkas är att en cirkulationsplats anläggs i korsningen, se figur 10. Lokaliseringen motiveras av att korsningens nuvarande utformning inte kan säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet, se avsnitt 1.2. En cirkulationsplats bedöms förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för bil och godstrafik, vilket uppfyller ändamålen med åtgärden.

Om åtgärden skulle påverka befintliga busshållplatser i anslutning till korsningen kommer dessa att ses över och vid behov anpassas för att bibehålla god tillgänglighet för kollektivtrafiken.



Figur 10 Förordat lokaliserings- och utformningsalternativ

3.1.4 Bortvalt lokaliserings- och utformningsalternativ Korsningen Porthus

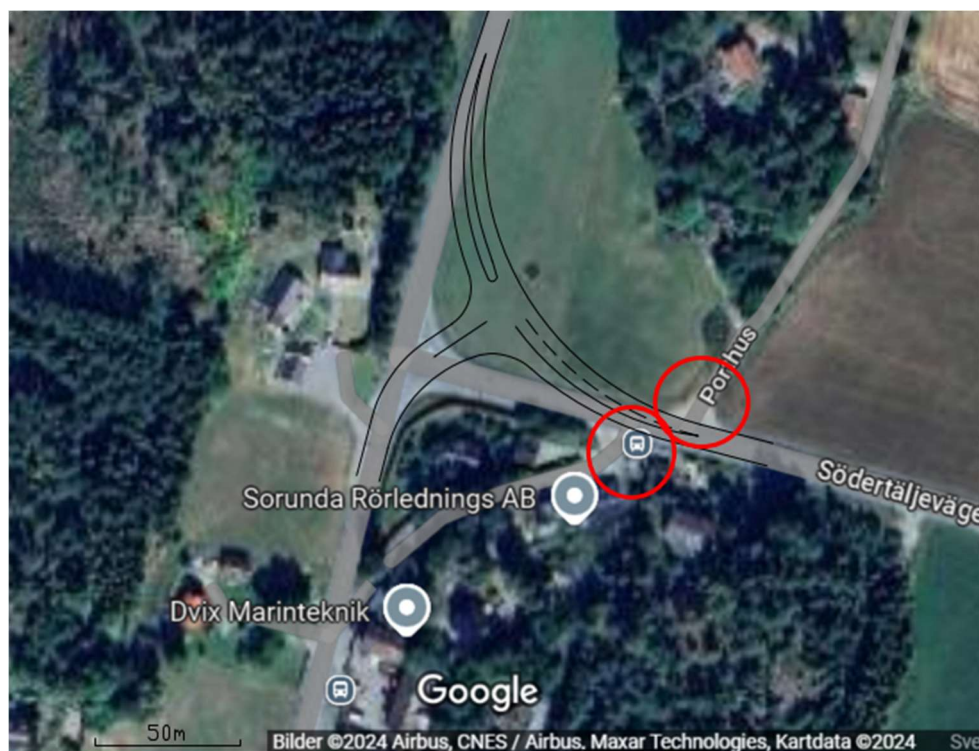
Ett alternativ för korsningen i Porthus är att istället ändra väjningsplikten och göra väg 225 till huvudled. I samband med det skulle även geometriska förändringar på korsningen behöva göras för att minska svängradien på väg 225, och därmed sänka risken för singelolyckor.

Alternativet har valts bort eftersom en cirkulationsplats i det här sammanhanget bedöms ge jämförbara effekter på framkomligheten och något bättre resultat för trafiksäkerheten, men till en lägre kostnad.

Då hastigheten i korsningen uppgår till 70 km/h och antalet påstigande resenärer vid intilliggande busshållplatser är lågt anläggs inte passager i anslutning till cirkulationsplatsen.

Den föreslagna trevägskorsningen hade vidare behövt vänstersvängkörfält vilket skulle påbörjas såpass långt från korsningen att det hade påverkat anslutningar till enskilda vägar, se figur 11. Via lantmäteriförrättning och viss ombyggnation av befintliga enskilda vägar skulle dessa troligen kunna

få utfarter åt andra håll. Men då trevägskorsning både påverkar utfarter i högre grad och tar mer mark i anspråk än en cirkulationsplats anses en cirkulation mer lämplig ur ett fastighetsägarperspektiv.



Figur 11 Trevägskorsnings påverkan på utfarter

Sammantaget förespråkas cirkulationsplatsen framför trevägskorsningen då den ger liknande framkomlighet och bättre trafiksäkerhet till lägre kostnad, med mindre markanspråk och mer begränsad påverkan på enskilda vägar och fastigheter.

3.2 Undantag från bygglovsplikt

I en vägplan kan åtgärder som i normalfallet är bygglovspliktiga undantas från krav på bygglov, med stöd av ett medgivande från berörd kommun. Åtgärderna som kan undantas är upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer. Ifall någon av dessa åtgärder blir aktuella i detta projekt, och medgivande från kommunen inte inhämtas, så söks bygglov i vanlig ordning.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitlet i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

En sammanfattning av miljöbeskrivningen kan läsas i kapitlet Sammanfattning. Lokalisering, utformning och omfattning framgår av kapitel 3. Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.3. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljö kvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.2.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Referenser redovisas i kapitel 9.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitel 6 redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljö kvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

I avsnitt 8.3 redogörs för vilka anmälningar, dispenser och tillstånd som kommer att behöva sökas enligt miljölagstiftningen, och vilka miljöfrågor som är viktiga att utreda i det fortsatta arbetet.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Korsningen Porthus

Cirkulationsplatsen hamnar inte närmare bostadshuset, vilket gör att ljudnivåerna inte påverkas nämnvärt. Föreslaget högersvängfält i cirkulationen hamnar längre från bostadshuset, vilket gör att ljudnivån kan minska något. Cirkulationen medför också ett jämnare flyt i trafiken som gör att acceleration för de tunga fordonen från stillastående minskar, vilket också kan minska trafikbullret. Några bullerberörda kommer därmed inte att identifieras och hanteras inom ramen för vägplanen.

Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen

Sommarcykelvägen innebär ingen påverkan på befintliga bullernivåer.

4.2 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.2.1 Kulturmiljö

Miljöförhållanden

Den aktuella sträckningen för väg 225 korsar genom landskapet i dalgången och följer inte den gamla sträckningen av vägen som passerar genom de småbyar och gårdar på moränhöjder som pekas ut inom riksintresset.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Eventuellt behöver några hittills okända fornlämningar schaktas ur inför anläggandet av sommarcykelvägen och/eller den nya cirkulationsplatsen i Porthus. Detta får de arkeologiska utredningarna visa.

Riksintresset för kulturmiljö påverkas inte annat än marginellt. Det gamla kulturlandskapet kan läsas av förbipasserande oskyddade trafikanter som tar sig fram längs sommarcykelvägen då landskapet är öppet åt bägge håll längs dalgången.

4.2.2 Naturmiljö

Miljöförhållanden

Den planerade cirkulationens placering och utredningsområdet där sommarcykelvägen planeras utgörs till största del av jordbruksmark och gräsmarker i form av vall och betesmark. De gräsmarker som påverkas av nya väganläggningar samt hela utredningsområdet ska inventeras genom naturvärdesinventering och eventuella naturvärden ska bevaras så långt det är möjligt.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

De gräsmarker som påverkas av nya väganläggningar samt hela utredningsområdet ska inventeras genom naturvärdesinventering. Eventuella naturvärden som påträffas inom utredningsområdet ska undvikas och bevaras så långt det är möjligt. Där det finns förutsättningar kommer artrika vägkanter att anläggas i slänter mot den nya väganläggningen samt om det finns möjlighet även inom rondellen i den nya cirkulationsplatsen.

4.2.3 Markanvändning och Naturresurser

Miljöförhållanden

Huvuddelen av marken inom utredningsområdet utgörs av jordbruksmark, men det förekommer även en mindre del tomtmark i Porthus.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Den mark som tas i anspråk genom projektet är i huvudsak jordbruksmark i form av både åker/vall samt i begränsad omfattning även betesmark. Den nya cirkulationen i Porthus innebär ett mindre markanspråk åt öster och längs med den västra sidan av väg 225 tas en del jordbruksmark i anspråk direkt för själva sommarcykelvägen, men även ytan mellan sommarcykelvägen och väg 225 kommer att tas i anspråk som vägområde och förvaltas av Trafikverket.

Den mark som tas i anspråk kommer inte att kunna nyttjas för jordbruk vilket innebär en förlust av en naturresurs för markägarna och för samhället. Arealbortfallet är dock begränsat och sker i anslutning till befintlig väg. Utöver det direkta markanspråket så bedöms projektet inte försvåra för jordbruket. Påverkan på jordbruket i området bedöms därför som liten. Totalt uppskattas det maximalt ianspråktagandet av jordbruksmark uppgå till ca. 2,5 ha.

En del av jordbruksmarken kommer troligtvis att behöva tas i anspråk tillfälligt för att anläggningen ska kunna anläggas, när det gäller denna jordbruksmark är det mycket viktigt att den skyddas mot föroreningar samt skyddas mot markkompaktering så att den kan brukas återigen när den lämnas åter av projektet.

Förhoppningsvis finns möjligheter att höja själva naturvärdet inom de delar som tas i anspråk genom att anlägga artrika vägmiljöer. Detta kommer att utredas till att börja med genom en naturvärdesinventering och en geoteknisk undersökning.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 3.

5.1 Trafik och användargrupper

Åtgärderna bedöms förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för flera användargrupper. Den nya gång- och cykelvägen skapar en sammanhängande och säkrare förbindelse för oskyddade trafikanter, som idag har mycket begränsade möjligheter att färdas längs sträckan.

Cirkulationsplatsen i korsningen vid Porthus förväntas bidra till sänkta hastigheter och en mer jämn trafikrytm, vilket väntas förbättra framkomligheten och minska olycksrisken för både personbilar och tung trafik.

5.2 Kommunal och regional fysisk planering

Planerad åtgärd står inte i motsättning till den kommunala översiktsplanen eller de regionala planerna. Ifall detaljplan 714 för Hoxla—Torp, 0192-P90/0424 berörs så är det sannolikt inom användningsbestämmelsen allmän plats för gång och cykel, vilket åtgärden stämmer överens med.

5.3 Fastigheter

Den planerade gång- och cykelvägen längs väg 225 i nord-sydlig riktning och väg 534 tar främst åkermark i anspråk. En kortare del av gång- och cykelvägens sträckning berör skogsmark och även tomtmark för en bostadsfastighet samt tomtmark för en jordbruksfastighet. Åtgärden passerar två utfarter till väg 534 samt en enskild väg som förser nio bostadsfastigheter med utfart till väg 225.

Den planerade cirkulationsplatsen i korsningen Porthus kommer främst ta jordbruksmark i anspråk. Utöver det berörs även tomtmark för två bostadsfastigheter. Åtgärden sträcker sig förbi två utfarter, till väg 225 i öst-västlig riktning, på vilka Trafikverket kan behöva utföra mindre anpassningar.

Samtliga markanspråk för åtgärderna sker i anslutning till befintligt vägområde. Inom området för åtgärderna finns två ledningsrätter, för

elektronisk kommunikation respektive tele, samt en korsande ledningsrätt för starkström.

5.4 Byggskedet

För att kunna utföra åtgärderna på ett rationellt och säkert sätt behöver Trafikverket nyttja mark tillfälligt under byggtiden. I direkt anslutning till åtgärderna kommer därför tillfällig nyttjanderätt behövas utöver det permanenta intrånget.

Därutöver behövs ytor för etablering av bodar, upplag och uppställning av fordon. Exakt var och i vilken omfattning dessa nyttjanderätter behövs kommer att studeras vidare i kommande projektering.

Den åkermark som i stor utsträckning kommer att påverkas av nyttjanderätterna kommer att återställas i samråd med markägarna. Om den temporärt nyttjade marken blivit hårt packad kan jorden exempelvis avluckyras för att återställa god produktionsförmåga igen.

Övriga tillfälliga nyttjanderättsytor kommer att återlämnas i avstädat skick.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Ombyggnation av korsning väg 225/534 i Porthus till cirkulationsplats

Åtgärden bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet genom förbättrad tydlighet och minskad risk för allvarliga olyckor. Framkomligheten i korsningen förväntas förbättras genom ett jämnare trafikflöde. Åtgärden medför en förändring av befintlig vägmiljö och innebär intrång på åkermark samt påverkan på trafikmiljön under byggskedet.

Ny gång- och cykelväg (sommarcykelväg) mellan Otterstavägen och Rangstavägen längs väg 225

Åtgärden bedöms förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter genom att anlägga en delvis separerad sommarcykelväg längs väg 225 och 534, där det idag saknas möjlighet att ta sig fram på ett säkert sätt. Den bidrar till ökad tillgänglighet genom att knyta ihop målpunkter i området. Åtgärden innebär intrång på åkermark och boendefastigheter, samt påverkar ett antal enskilda infarter. Påverkan på trafikmiljön under byggskedet är begränsad och påverkar främst sträckan där sommarcykelvägen passerar korsningen i Porthus.

Samlad bedömning av effekter och konsekvenser för miljön

Delar av åtgärderna planeras inom riksintresse för kulturmiljövård, men de centrala värdena inom detta bedöms inte påverkas.

En effekt av åtgärderna är att begränsade ytor av jordbruksmark tas i anspråk i anslutning till befintligt vägområde. Inga övriga negativa effekter för miljön bedöms komma genom åtgärderna.

Eventuella naturvärden inom den befintliga vägmiljön ska om möjligt tas tillvara och bevaras som en del av den nya vägmiljön. Möjligheten att inkorporera delar av det biologiska kulturarvet i närmiljön inom den nya vägmiljön ska undersökas.

6.2 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Ingen av de miljöaspekter som bedömts som relevanta i detta skede påverkas i en sådan omfattning att den riskerar att bli betydande.

6.3 Måluppfyllelse

6.3.1 Ändamål för åtgärden

Genom att anlägga en ny cirkulationsplats i korsningen Porthus uppfylls ändamålet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för bil- och godstrafik.

Genom att anlägga en ny sommarcykelväg mellan Otterstavägen och Rangstavägen uppfylls ändamålet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

6.3.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Projektet bidrar till ökad framkomlighet för oskyddade trafikanter och förbättrar förutsättningarna att cykla längs med väg 225 vilket bedöms bidra till en god bebyggd miljö.

6.4 Miljöbalkens hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler (MB 2 kap. 1-10§) har tillämpats genom att förutsättningarna för att genomföra dessa åtgärder har utretts från planeringsskedet fram till här schematiskt föreslagna lösningar.

Vidare planeras kompletterande undersökningar i fält att genomföras för mer detaljerad hänsyn till platsens förutsättningar och aktuella miljöaspekter på bästa sätt inom detaljprojektering och i samband med genomförandet. Bland dessa fältundersökningar kan nämnas detaljerade geotekniska förutsättningar, arkeologisk utredning, markmiljöundersökningar samt naturvärdesinventering.

Projektet avser att arbeta för att åstadkomma en cirkulär masshantering inom projektet så långt det är möjligt och undersöker förutsättningarna för detta framåt.

6.5 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.5.1 Riksintressen

6.5.1.1 Kulturmiljö

Utredningsområdet ligger nästan helt inom ett utpekade område av riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (Naturresurslagen 2 kap. 6 §) benämnt Sorunda – Stymninge (446 01 K11).

Motiveringen till riksintresset lyder:

”Dalgångsbygd som i fornlämningsrikedom, landskap och bosättningsmönster speglar ett jordbruk som etablerades under järnåldern och dess förändringar i och med det sena 1800-talets skiften och utdikningar samt landsbygdens administrativa indelning sedan medeltiden, uppbyggt kring Sorunda sockencentrum.”

Motiveringen fokuserar på landskapet och hur detta speglar de historiska förändringar som ägt rum. Man lyfter även rikedomerna när det gäller fornlämningar i landskapet som bidrar med information från ännu längre bakåt i tiden. Det finns ett fåtal kända fornlämningar nära utredningsområdet på den västra sidan där den nya sommarcykelvägen planeras.

Bedömningen är att utformningsförslaget inte påverkar riksintresset för kulturmiljövård. Detta eftersom utpekade kulturmiljövården i huvudsak är knutna till äldre bosättningar och kyrkor i mer höglänt belägna delar av dalgången och föreslagna åtgärder innebär mindre förändringar längre ned dalgången/landskapet, längs med väg 225.

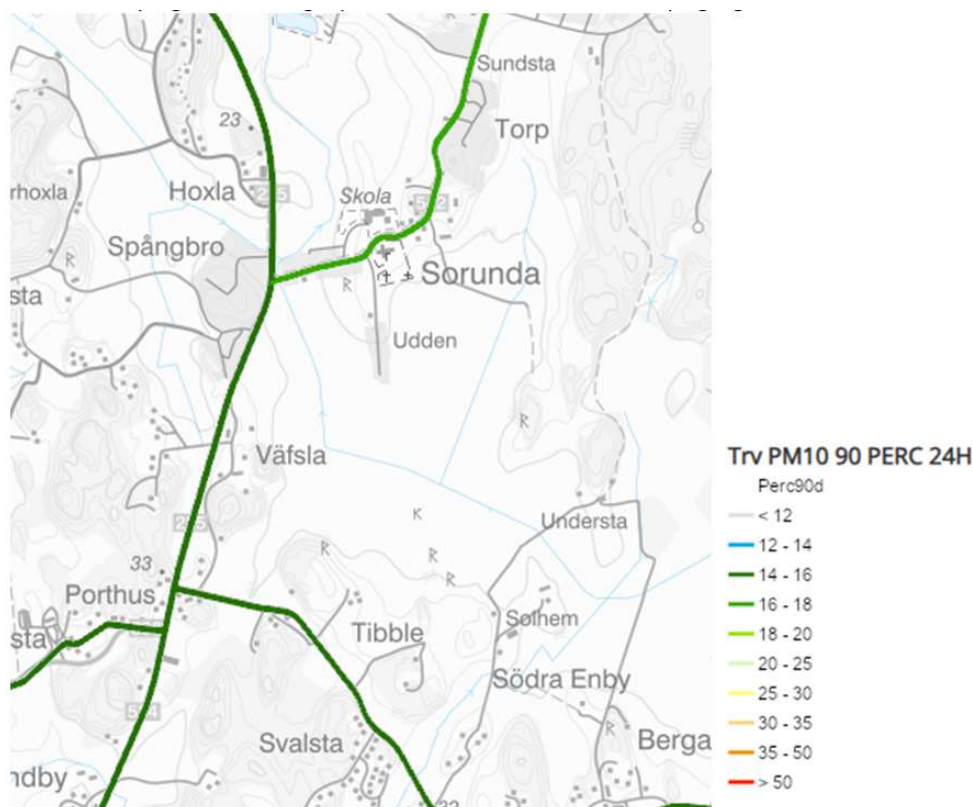
6.5.1.2 Friluftsliv och Högexploaterad kust

Riksintresse för Turism och friluftsliv samt riksintresse Högexploaterad kust bedöms inte påverkas negativt, snarare tvärtom eftersom det blir lättare att ta sig fram med cykel och på ett säkert sätt ta sig ned till kusten via Rangstavägen.

6.5.2 Miljökvalitetsnormer

6.5.2.1 Luft

Enligt bedömning av det aktuella utredningsområdet av trafikverkets interna specialist så föreligger ingen risk att gränsvärden överskrids. Miljömålet för PM10 dygnsmedelvärde är 30 μ g/m³ luft och det får överskridas 35 gånger per år (90 percentilen). Längs den aktuella sträckan är det endast 14-16 μ g/m³, se figur 12.



Figur 12 Mängd PM10 längs sträckan

6.5.2.2 Vatten

Gång- och cykelvägen passerar nära ett jordbruksdike som längre nedströms mynnar i Fitunaån. Eventuella mindre åtgärder i diket i samband med anläggandet av GC-vägen bedöms inte påverka MKN för Fitunaån då det är långa sträckor med öppna gräsbeklädda diken innan vattnet når denna recipient.

6.5.3 Generella biotopskydd

6.5.3.1 Småvatten i jordbrukslandskapet

Det jordbruksdike som bedöms utgöra kommer att bedömas och beskrivas närmare inom den planerade naturvärdesinventeringen. Eventuell påverkan på detta biotopskyddade småvatten om någon bedöms bli liten.

6.5.4 Skyddade arter

Inga kända skyddade arter bedöms påverkas direkt genom projektet. En naturvärdesinventering kommer att genomföras under sommaren 2026. Beroende på resultaten från denna inventering behöver denna aspekt eventuellt vidare utredning eller så kvarstår bedömningen.

6.6 Slutsats

Sammantaget bedöms de valda åtgärderna uppfylla kraven enligt 13 § väglagen. Utformningen har anpassats till platsens förutsättningar och syftar till att på ett ändamålsenligt sätt tillgodose behovet av förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl motorfordon som oskyddade trafikanter. Hänsyn har tagits till såväl allmänna som enskilda intressen genom avvägningar mellan funktion, kostnad, miljöpåverkan och intrång. De negativa konsekvenser som uppstår bedöms vara begränsade och proportionerliga i förhållande till de nyttor som åtgärderna medför.

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen kommer att redovisas på plankartorna och i fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella om- och nybyggnationen av vägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra åtgärderna.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

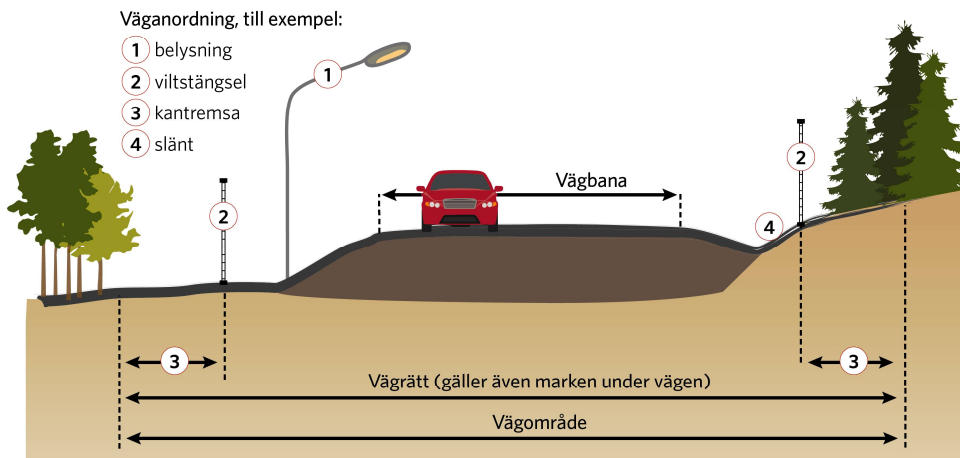
I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

7.1 Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel gång- och cykelbana med mera. Se figur 13. På plankartan framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 13 Beskrivning av vägområde

7.1.1 Nytt markanspråk för väg med vägrätt

Ifall detaljplan 714 för Hoxla—Torp, 0192-P90/0424 berörs så är det sannolikt allmän plats med enskilt huvudmannaskap som berörs och även inom sådana områden uppstår vägrätt. Därmed så markeras även sådana markområden med V på plankartan.

7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod, som är anpassad för projektet. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen kommer att markeras med T på plankartan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter att detta samråd har avslutats upprättas ett förslag till vägplan, vilket kungörs och görs tillgängligt för granskning.

Under tiden som vägplanen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på förslaget. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan vägplanen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankarta. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Tillstånd, dispenser m.m.

Det finns inget känt behov av tillstånd eller dispenser i nuläget.

8.4 Kostnader och finansiering

Bedömd totalkostnad för projektet är 40 miljoner SEK och finansieras genom REGINV, Investeringar i regionalplan.

9 Referenser

[Artportalen](#)

[Detaljplan 714 för Hoxla–Torp, 0192–P90/0424](#)

[Fördjupad utredning problempunkter väg 225, TRV 2019:65948, 2019-05-17](#)

[Länsstyrelsen Riksintrasse för kulturmiljövård Sorunda-Stymninge](#)

[Miljöbalken](#)

[Regional cykelplan för Stockholms län](#)

[Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050](#)

[SGU:s jordart- och jorddjupskarta](#)

[Vatteninformationssystem Länsstyrelsen](#)

[Åtgärdsvalstudie – Väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund,
Publikationsnummer: TRV 2014:142, 2015-05-20](#)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)