TRAFIKVERKET

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 262 Danderyd - Rösjön, gång- och cykelväg

Danderyds och Sollentuna kommun, Stockholms län

2025-09-05



Trafikverket
Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsunderlag - Väg 262 Danderyd - Rösjön, gång- och cykelväg

Författare: Norconsult Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-09-05

Ärendenummer: TRV 2025/40331

Åtgärdsnummer: 5050

Uppdragsnummer: 182568

Kontaktperson: Victor Wenger, Trafikverket

Foto: Norconsult AB (om inget annat anges)
Illustration: Norconsult AB (om inget annat anges)

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Inledning 7

2.1 Bakgrund, brister och behov 7

2.2 Beskrivning av projektet 8

2.3 Tidigare utredningar 9

2.4 Ändamål och projektmål 9

3 Avgränsningar 10

3.1 Utrednings- och influensområde 10

3.2 Tid 11

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet 12

4.1 Regional cykelplan 12

4.2 Trafik 12

4.2.1 Trafiksäkerhet 14

4.3 Markanvändning 15

4.4 Landskapsbild 15

4.5 Miljö 16

4.6 Rekreation och friluftsliv 17

4.7 Mark och vatten 17

4.8 Människors hälsa 18

4.8.1 Buller och luftkvalitet 18

4.8.2 Förorenad mark 18

4.9 Klimat och risker 18

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper 21

5.1 Projektets lokalisering och utformning 21

5.1.1 Övergripande utformning av gång- och cykelväg 21

5.1.2 Gestaltningsavsikter 23

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper 23

5.2.1 Markanvändning 23

5.2.2 Landskapsbild 23

5.2.3 Miljö 24

5.2.4 Rekreation och friluftsliv 24
Mark och vatten 25
5.2.5 Människors hälsa 25
5.2.6 Naturresurser 25
5.2.7 Klimat och risker 25
5.2.8 Byggtiden 26

6 Åtgärder 27

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan 28

8 Fortsatt arbete 29

8.1 Planläggning 29
8.2 Viktiga frågeställningar 29

9 Källor 30

1 Sammanfattning

Detta samrådsunderlag utgör första steget i planläggningsprocessen för upprättande av vägplan enligt Väglagen (lag 1971:948). Underlaget och redogörelse för genomfört samråd utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om projektets miljöpåverkan enligt Miljöbalken (lag 1998: 808).

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cykelpendling längs Edsbergsvägen (väg 262) mellan Rösjön och Enebybergsvägen finns ett behov av en separerad gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen utgör en delsträcka i det utpekade regionala cykelstråket Edsvikenstråket mellan Sollentunavägen och E18, enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län.

Vid breddning av vägen österut påverkas artrika vägkanter med hävdgynnade växter samt livsmiljöer för det fridlysta svartpälsbiet. Befintliga slänter försvinner och behöver ersättas med nya, cirka en meter längre från vägen. Utformning och tidpunkt för dessa åtgärder är viktiga att fastställa i det fortsatta arbetet så att förutsättningar för förekommande arter bibehålls längs vägen. Potentiella grodmiljöer har undersökts utan att strikt skyddade arter kunnat påvisas. Generell hänsyn behöver dock tas till groddjurs lekperiod då samtliga groddjur är nationellt fridlysta. Åtgärden medför även intrång i biotopskyddade miljöer. Effekterna av intrånget behöver beskrivas och behov av skydds- och kompensationsåtgärder utredas i den fortsatta processen.

Utbyggnaden bedöms inte påverka några kända fornlämningar

Under byggtiden kommer det att råda störningar men dessa är endast av tillfällig karaktär. Vägen ska hållas öppen för trafik under hela byggtiden. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas under 2028 och byggtiden beräknas till cirka 8-12 månader.

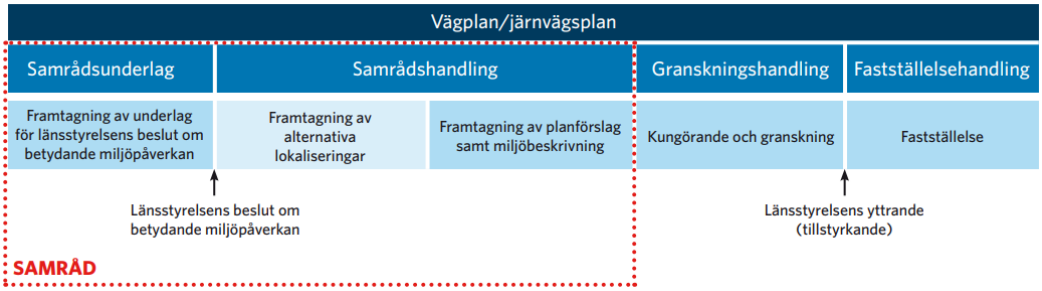
Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Den planerade gång- och cykelvägen utförs genom breddning av befintlig väg och i anslutning till befintligt vägområde. Effekterna från genomförandet bedöms därför i ett större perspektiv bli begränsade, men kan lokalt bli särskilt tydliga genom tex intrång i kvartersmark eller genom nya utformningar mot anslutande vägar och mot bebyggelse.

Miljöbelastningen som helhet bedöms bli begränsad och temporär i form av bullerstörningar, barriärer och intrång i naturmiljöer under byggtiden. Skydds- och kompensationsåtgärder är dock nödvändiga för att inte orsaka bestående påverkan på biologisk mångfald.

2 Inledning

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

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.



Figur 1. Planläggningsprocess för väg- och järnvägsplan. Källa: Trafikverket, 2025.

Samråd är viktigt under hela 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.

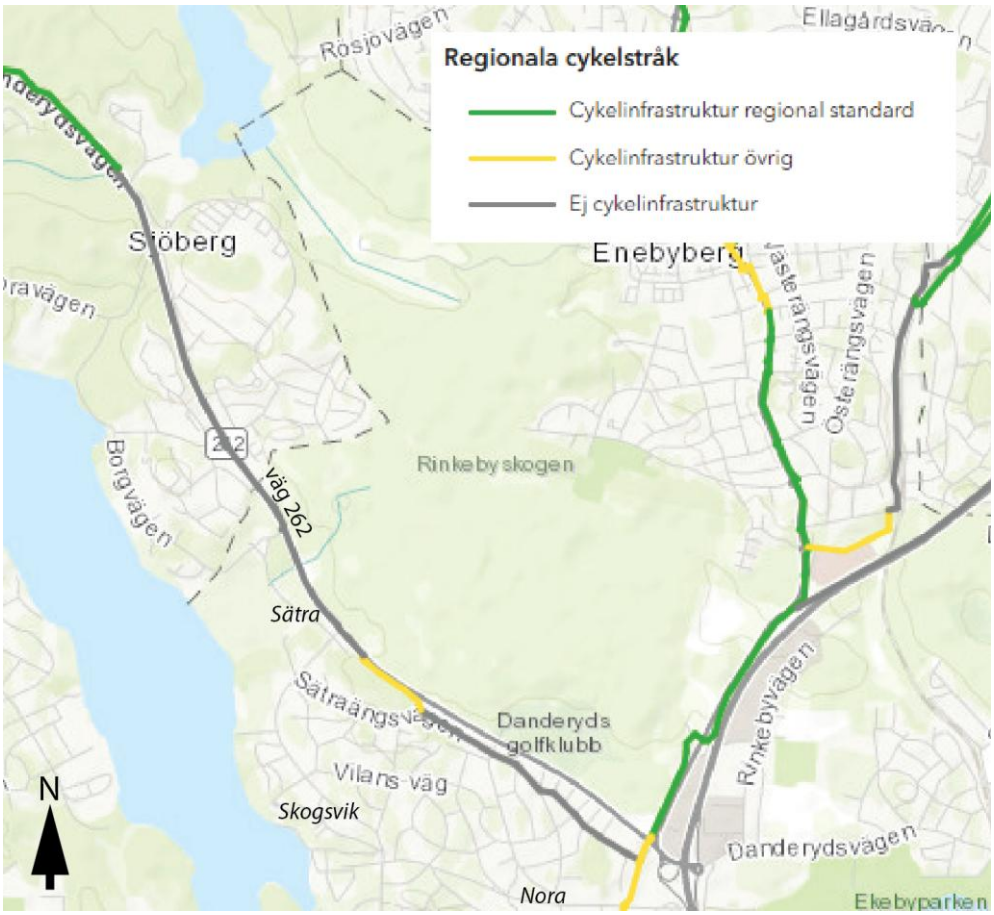
2.1 Bakgrund, brister och behov

Väg 262 (Edsbergsvägen) förbinder Norrortsleden, väg 265, och E4 i Sollentuna kommun med E18 i Danderyds kommun. Vägen passerar ett antal stadsdelar med bostadsområden och fyller också en viktig funktion som genomfartsled och nyttjas av många trafikanter mellan Sollentuna och Danderyd.

Sträckan ingår som en del i det regionala cykelstråket Edsvikenstråket. Stråket är delvis utbyggt med cykelvägar. Edsvikenstråket är 13 km långt och sträcker sig mellan E18 och Sollentunavägen i norr. Stråket angör Täbystråket i söder och Sollentunastråket i norr. Stråket går genom Nora och Skogsvik, vidare genom Sätra, Sjöberg och Edsberg och fram till Sollentunavägen. Stråkets löper via ogena dragningar genom bostadsområden mer eller mindre parallellt med Edsbergsvägen som byter namn till Danderydsvägen i norr i Sollentuna kommun. Stråket passerar inga större regionala målpunkter. Längs Edsvikenstråket finns inga kopplingar till tvärgående regionala stråk. Ett antal delsträckor saknar cykelinfrastruktur och cyklisten tvingas cykla i blandtrafik genom bostadsområden, mer eller mindre hela sträckan från Norrtäljevägen fram till Rösjötorp

Längs den aktuella sträckan av väg 262 sker idag cykling i vägrenen, alternativt genom att cykla i blandtrafik genom bostadsområden.

Trafikverket tog år 2016 fram en vägplan för en ny gång- och cykelväg längs sträckan. Vägplanen förföll innan åtgärder påbörjades. Trafikverket har nu beslutat att ta fram en ny vägplan för den aktuella sträckan.



Figur 2. Utbyggnadsstatus enligt Regional cykelplan. Källa: Region Stockholm, 2025.

2.2 Beskrivning av projektet

Trafikverket planerar för en separerad gång- och cykelväg längs väg 262 mellan Rösjön och Enebybergsvägen. I projektet ingår även trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter vid korsningarna Edsbergsvägen/Lomvägen samt Edsbergsvägen/Enebybergsvägen.

Trafikverkets ändamål med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som färdas längs väg 262. Cykling på sträckan sker idag i vägrenen, och för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som färdas längs väg 262 finns ett behov av en separerad gång- och cykelväg.

2.3 Tidigare utredningar

Trafikverket tog år 2016 fram en vägplan för en ny gång- och cykelväg längs sträckan. Vägplanen förföll innan åtgärder påbörjades på grund av för höga kostnader.

I vägplanen utreddes tre alternativa sträckor av en ny gång- och cykelväg. Utredningssträckorna utgick från en vägutredning som togs fram år 2013. Sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen delades in i följande två delsträckor:

- Delsträcka Nord: Rösjön – Lomvägen.
- Delsträcka Syd: Lomvägen – Enebybergsvägen.

För delsträcka Nord föreslogs att gång- och cykelvägen skulle förläggas på den nordöstra sidan av väg 262 och ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Rösjön.

För delsträcka Syd utreddes tre alternativa sträckningar:

- Alternativ 1 - Gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 262.
- Alternativ 2 - Gång- och cykelväg på den östra sidan av väg 262.
- Alternativ 3 - Friliggande gång- och cykelväg längs den östra sidan av väg 262. Friliggande innebär att en grönremsa föreslås mellan väg 262 och gång- och cykelvägen.

Alternativ 3 valdes bort med hänsyn till att alternativet ger ett betydligt större markintrång samt större påverkan på naturmiljön än Alternativ 1 och 2.

Alternativ 2 valdes för att en sträckning på den östra sidan bedömdes stödja det regionala cykelstråket bättre. Anslutningen till regionala målpunkter bedömdes vara bättre och också betydligt färre korsningspunkter med in- och utfarter till bebyggelse längs sträckan.

I vägplanen från 2016 beslutades att gång- och cykelvägen skulle gå på den östra sidan av väg 262 på hela sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen.

2.4 Ändamål och projektmål

Trafikverkets ändamål är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som färdas längs väg 262.

Följande projektmål har därför tagits fram för åtgärden:

- Cykelvägen ska hålla en god standard för att underlätta daglig cykelpendling.
- Förslagna åtgärder ska vara kostnadseffektiva. Kostnadsparande lösningar och lokala avsteg ska utredas för att sänka projektets kostnader där det är möjligt.

3 Avgränsningar

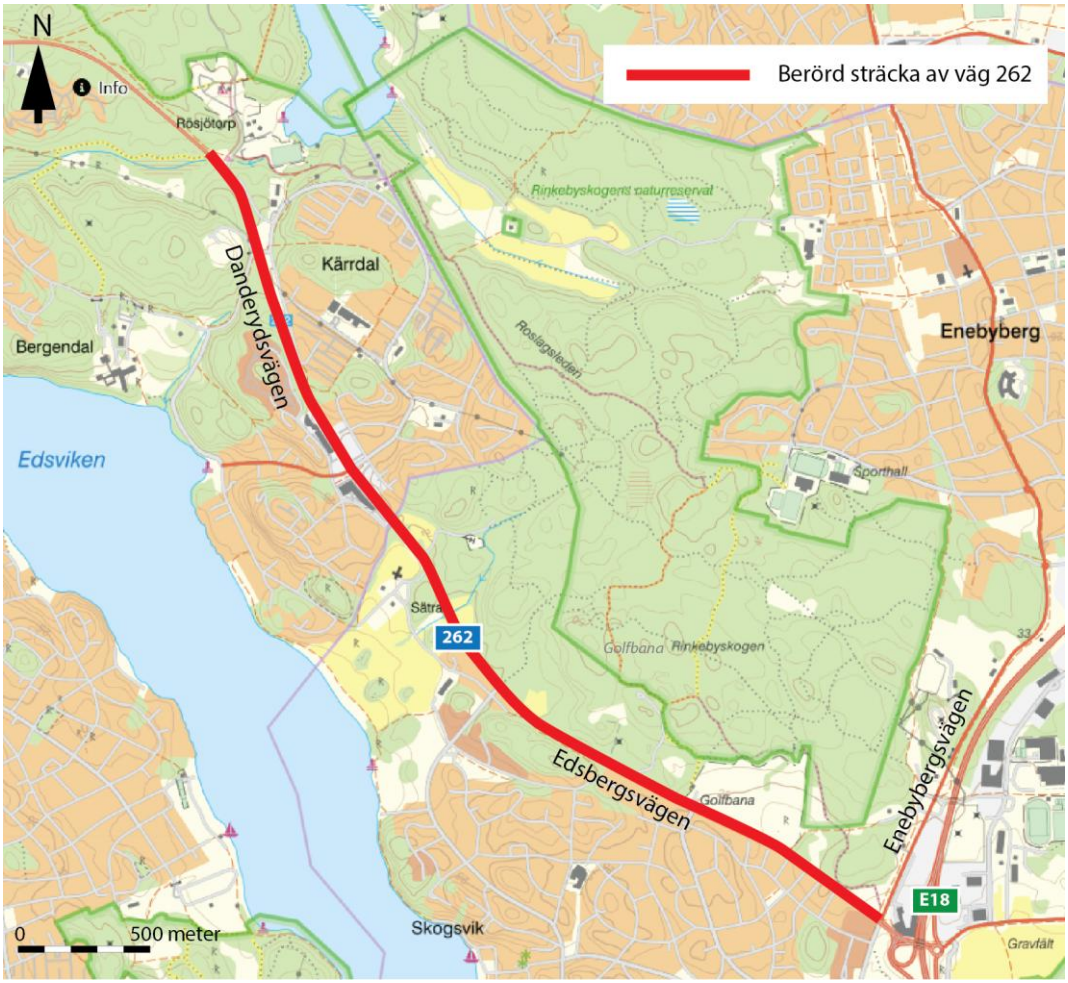
3.1 Utrednings- och influensområde

Geografiskt avgränsas det aktuella projektet till väg 262 (Edsbergsvägen) mellan Rösjön i norr till befintlig signalreglerad plankorsning vid väg 262/Enebybergsvägen i söder. Vid busshållplatsen vid Rösjön fortsätter Edsvikenstråket, via en befintlig belyst grusad gång- och cykelväg på den nordöstra sidan om befintlig väg fram tills Edsberg och vidare mot Sollentuna. Den befintliga gång- och cykelvägen är cirka 1,5 till 2 meter bred. I söder ansluter projektet till befintlig cykelväg som passerar under E18 samt till det nordsydliga Täbystråket längs Enebybergsvägen.

Utredningsområdet omfattar de områden som kan förväntas påverkas till följd av planerade åtgärder i samband med vägplanen. Inom utredningsområdet bedöms, förutom själva vägområdet, även de områden som krävs för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Utredningsområdet omfattar vägområdet för väg 262 med en bredd av cirka 30 meter på ömse sidor av vägen.

Beskrivningen av projektets miljöeffekter begränsas geografiskt till ett influensområde, som är det område inom vilket miljöeffekter från de planerade åtgärderna bedöms kunna uppkomma. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras, varför influensområdet inte presenteras i någon karta. För vissa miljöaspekter är influensområdet begränsat till vägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller, vattenmiljö, kulturmiljö och landskapsbild är större. I avgränsningen av influensområdet beaktas eventuella kumulativa effekter från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs eller som har tillstånd att påbörjas. Inom ramen för den fortsatta planprocessen kommer påverkan på omgivningen att utredas vidare.

Influensområdet utgörs av det område inom vilket miljöeffekter från de planerade åtgärderna bedöms kunna uppkomma. Influensområdet utgörs dels av de direkta markanspråk som krävs för åtgärderna och för gång- och cykelvägens omedelbara närmiljö, men breder sig också längre ut. Hur mycket området breder ut sig varierar i och med de olika miljövärdenas störningskänslighet och redovisas inte precist i denna handling.



Figur 3. Sträcka på väg 262 som omfattas av vägplanen.

3.2 Tid

Prognosår för bedömning av miljöeffekter är år 2050. Vägplanen beräknas kunna lämnas in för fastställande under år 2027. När planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör kan påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas under 2029 och byggtiden beräknas till cirka 8-12 månader.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Regional cykelplan

Den regionala cykelplanen för Stockholms län pekar ut en riktning för cykelplaneringen i Stockholmsregionen. Målet är att cyklingen i länet ska öka markant och att cykelresorna ska stå för 20 % av alla resor till år 2030.

I planen utpekas ett regionalt cykelvägnät med prioriterade cykelstråk som binder ihop viktiga målpunkter i länet. De regionala cykelstråken ska hålla genomgående hög standard över kommun- och väghållargränser. Den aktuella sträckan längs väg 262 ingår i ett av de utpekade stråken.

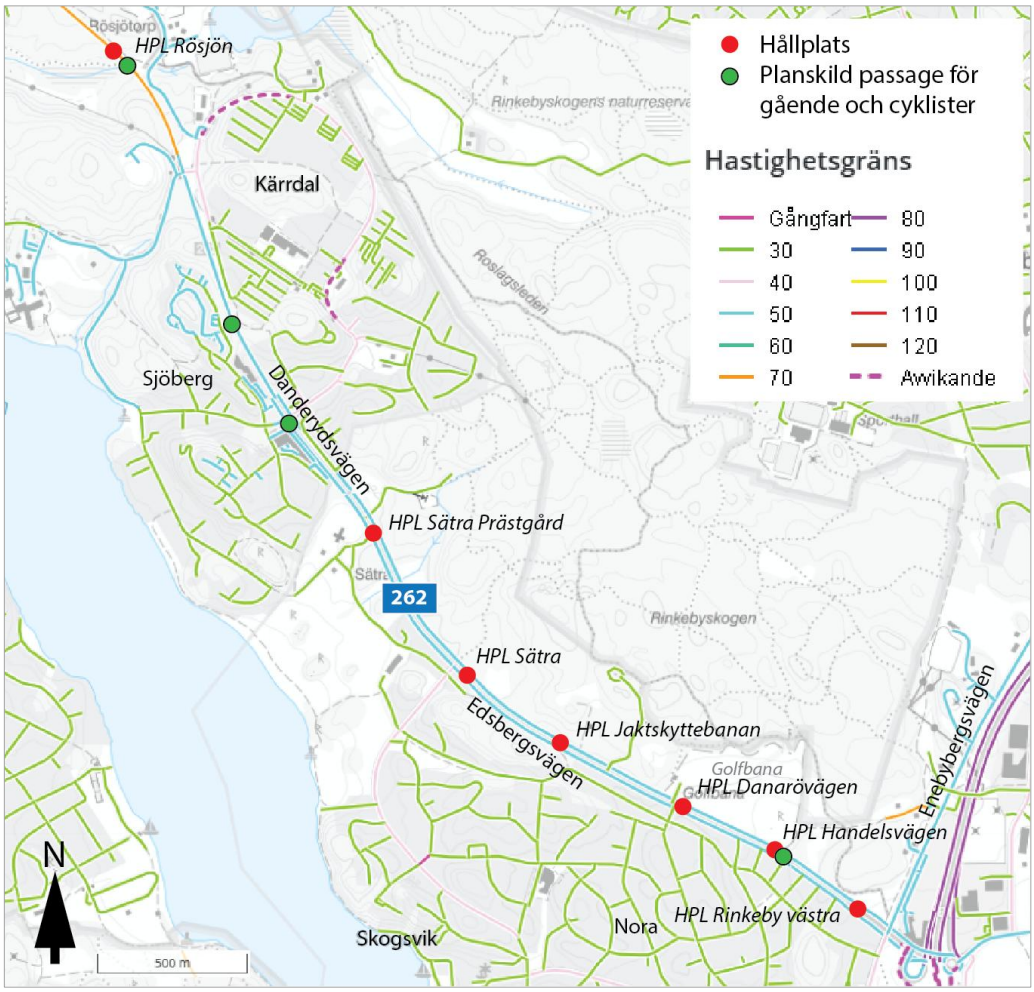
4.2 Trafik

Väg 262 förbinder Norrortsleden, länsväg 265, och E4 i Sollentuna kommun, med E18 i Danderyds kommun. Vägen passerar ett antal stadsdelar med bostadsområden samt fyller även en viktig funktion som en genomfartsled som nyttjas av många trafikanter som rör sig mellan Sollentuna och Danderyd.

Trafikverket genomför regelbundet mätningar på det statliga vägnätet. De senaste mätningarna av årsmedeldygnstrafik (ÅDT) gjordes 2021 och ÅDT beräknades då till cirka 10 900 fordon varav cirka 4% tung trafik. Mätningarna år 2021 kan ha påverkats av covid-19. Under 2025 genomförs nya mätningar[1] längs berörd sträcka. Den senaste mätningen genomfördes under en vardag i maj 2025. Vardagsdygnstrafiken var då cirka 12 800 fordon och andelen tung trafik var cirka 5 %.

Den aktuella sträckan på väg 262 är mellan 11-12 meter bred, inklusive vägrenar. Hastigheten är till största delen begränsad till 50 km/h, se Figur 4 nedan. Den förhållandevis breda vägsektionen inbjuder dock till högre hastigheter och enligt Trafikverkets mätning är det många som kör för fort längs sträckan.

[1] Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket.



Figur 4. Översikt skyltad hastighet, busshållplatser samt planskilda passager för gående och cyklister. Källa: Nationell vägdatabas (NVDB), 2025.

Det finns ingen sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur längs väg 262 men för gående och cyklister som vill passera Edsbergsvägen finns en planskild gång- och cykeltunnel vid Handelsvägens busshållplats, se Figur 4. Vid Lomvägen finns ytterligare en gång- och cykeltunnel. Ungefär 400 meter norrut från Lomvägen finns även bro för oskyddade trafikanter. Den sista planskilda passagen på sträckan finns vid hållplats Rösjön, vilken är en smal och mörk gångport under vägen. Övriga passager för oskyddade trafikanter över Edsbergsvägen sker i plan. Övergångsställena är anpassade till busshållplatsernas lägen och målpunkter som exempelvis rekreationsområdet samt golfbanan norr om vägen.

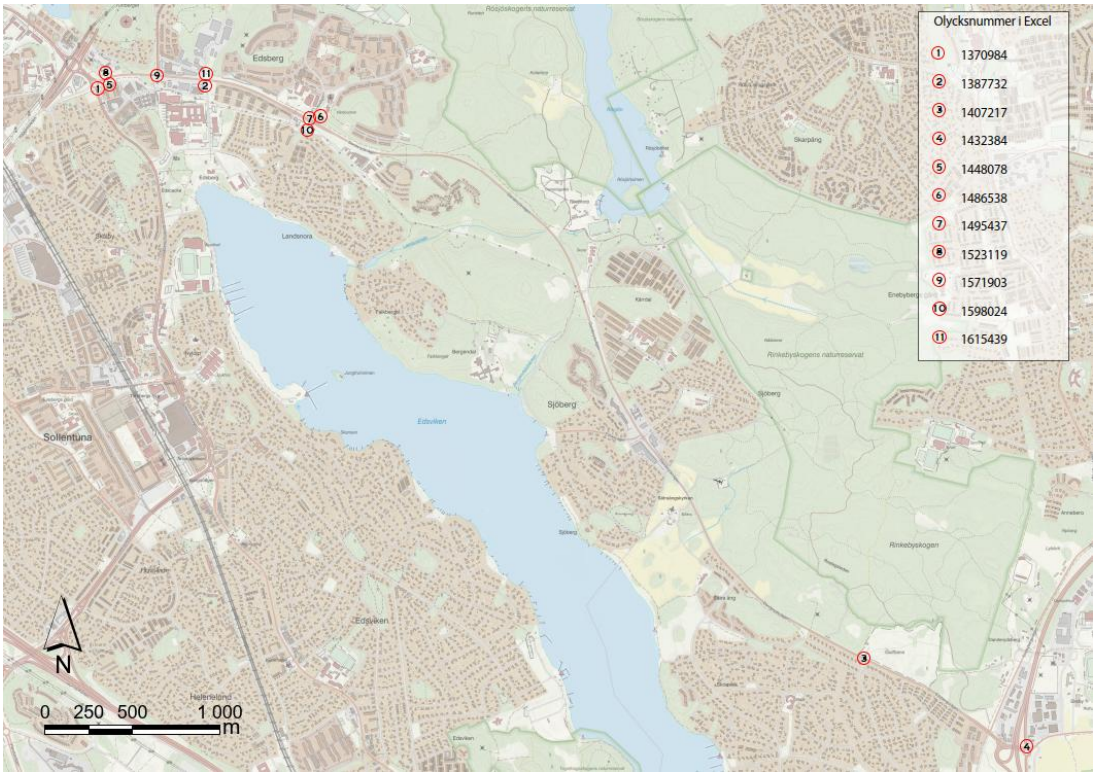
Framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister längs väg 262 är dock begränsad eftersom cykelinfrastruktur idag saknas helt. Cyklister längs studerad del av sträckan är hänvisade att cykla i blandtrafik längs vägrenen alternativt nyttja det enskilda vägnätet.

Möjligheten för fotgängare att röra sig längs väg 262 är också begränsad på grund av avsaknaden av gångbanor. Behovet att röra sig till fots längs vägen antas dock vara relativt begränsat, förutom i anslutning till busshållplatserna.

Den studerade sträckan längs väg 262 trafikeras av kollektivtrafik och busslinjer 607, 627 och 697. Längs hela sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen finns totalt omkring tio busshållplatser, varav sju ligger inom det direkta utredningsområdet för den planerade gång- och cykelvägen. Dessa hållplatser är; Rösjön, Sätra Prästgård, Sätra, Jaktskyttebanan, Danarövägen, Handelsvägen och Rinkeby västra, se Figur 4 ovan för översikt av busshållplatserna. Standarden på hållplatserna idag är inte tillfredsställande ur ett tillgänglighetsperspektiv.

4.2.1 Trafiksäkerhet

Sikten är god i många korsningar längs Edsbergsvägen eftersom vägen är relativt rak. Enligt olycksstatistik från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) dit trafikolyckor inrapporteras av Polismyndigheten och sjukvården till Transportstyrelsen, har det inträffat totalt 11 olyckor längs sträckan mellan år 2020 och 2025. Samtliga olyckor har varit lindriga i svårighetsgrad. Det är dock endast en olycka som har inträffat på sträckan inom projektets utbredning. Se Figur 5 för översikt av inträffade olyckor.



Figur 5. Översikt av inträffade olyckor mellan år 2020 och 2025. Källa: STRADA, 2025.

4.3 Markanvändning

Längs den studerade sträckan passerar väg 262 stadsdelarna Kärrdal, Sjöberg, Skogsvik och Nora vilka främst består av bostadsbebyggelse. I Kärrdal finns både radhus och flerfamiljshus men i övriga stadsdelar finns till mesta del enbart enfamiljshus.

Edsbergsvägen fortsätter västerut in i Sollentuna kommun och byter där namn till Danderydsvägen. Intill Sätra prästgård i väster ligger villabebyggelse i Sjöberg. Norr om vägen gränsar bostadsområden längs Lomvägen mot väg 262.

Inom båda kommunerna är markanvändningen längs väg 262 till största delen reglerad genom detaljplan.

4.4 Landskapsbild

I den tidigare vägplanen genomfördes en landskapsanalys och även ett gestaltningsprogram togs fram. Gestaltningsprogrammet är en del av vägplanen och syftar till att lyfta fram de gestaltningsprinciper som ska gälla vid planeringen av den nya gång- och cykelvägen.

Nedan följer en sammanfattning av den tidigare genomförda landskapsanalysen.

Vägsträckan går genom ett till stora delar grönt landskapsrum kantat av lövskog med inslag av tall, gran och berg i dagen. Längs vägen finns ett antal karaktärsträd av ek och tall. Vid det öppna landskapet är träden få. I övergången mot skogsområden finns en utvecklad brynzon.

Markförhållanden är varierade med skog, övrig vegetation, bebyggelse och till viss del öppen mark. Bebyggelsen består av fristående villor, radhusområden och enstaka flerfamiljshus. Det finns även mindre områden med små industrier och företagslokaler.

Längs större delen av vägen är rummet smalt och man upplever att man rör sig i skogen. Utmed de sträckorna står träden nära vägen. Längs vissa sträckor öppnar landskapet upp sig och det finns utblickar.

4.5 Miljö

Rinkebyskogen är sedan år 2014 kommunalt naturreservat som upprätthåller förbindelsen mellan framför allt områdena runt Ekebysjön och Rösjön. Området ingår i Rösjökilen som sträcker sig från sjön Fysingen öster om Rosersberg till Ekebysjön som utgör kilens spets. Reservatens avgränsning i väster mot väg 262 innehåller en 30 meter bred zon mellan vägkant och gräns ämnat för kommunens behov för eventuella åtgärder.

Även Sätra ängar med kontakten mot Edsviken ingår i kilen. Skogen innehåller främst barrträd men har även lövinslag, medan Sätra ängar är ett öppnare kulturlandskap med stora ekar. Många rådjur passerar vägen i höjd med Prästgården. Till motionsspåren i Rinkebyskogen kommer man företrädesvis från parkeringen vid golfbanan eller via anslutningsstigar vid Edsviksvägen. Rinkebyskogen har en bullerstörd zon närmast Edsbergsvägen.

På två ställen längs den aktuella vägsträckan, båda på den nordöstra sidan av vägen, har Trafikverket genom inventering konstaterat att det finns hävdgynnade arter i vägslänten. Objekten betecknas båda som hänsynsobjekt, med värdeklass 3 (”påtagligt naturvärde”) i området vid Sätra ängar och värdeklass 2 (”högt naturvärde”) i området nära golfbanan. Arter som påträffats i Trafikverkets inventering är bland annat kärringtand, jungfrulin, flockfibbla, brudbröd, femfingerört och tjärblomster.

En av vägslänterna, strax väster om infarten till golfbanan, har även inventerats av Danderyds kommun, som hittat arten svartpälsbi. Svartpälsbi finns med på rödlistan 2020, med status nära hotad (NT). Det finns ett åtgärdsprogram för arten som gäller till dess beslut om avslut tas av Naturvårdsverket. Beslut om förlängning av åtgärdsprogrammet pågår för närvarande (Naturvårdsverket 2025).

Vid läget för busshållplatsen Jaktskyttebanan, på nordöstra sidan av vägen, finns ett cirka 70 meter långt dike där mindre vattensalamander tidigare har observerats.

En naturvärdesinventering av hela sträckan för den planerade gång- och cykelvägen har genomförts i juni 2025. Ett antal naturvärdesobjekt identifierades, men är inte slutligt bedömda. Riktade inventeringar av groddjur och svartpälsbin genomfördes samtidigt.

Förekomst av groddjur undersöktes genom så kallad e-dna-analys i möjliga grodmiljöer. Analysen avsåg arterna åkergroda, större och mindre vattensalamander. Diket vid Jaktskyttebanan var vid tillfället helt torrlagt och inget prov kunde därför tas där. Däremot togs prover i ett dike vid Sätra ängar och i en damm väster om vägen i höjd med Rösjöbadet. Diket vid Sätra ängar var vid tillfället i stort sett torrlagt med undantag av en kvarstående vattensamling där provet togs. Inget prov indikerade förekomst av någon av arterna vare sig i diket eller i dammen.

Vid inventeringen av svartpälsbin observerades individer längs östra vägkanten. Arten påträffades främst mellan korsningen med Enebybergsvägen och golfbanan, men enstaka observationer förekom ända upp till Sjöberg.

Diket vid Sätra ängar bedöms omfattas av det generella biotopskyddet, liksom en åkerholme vid korsningen med Enebybergsvägen.

För Rösjön är strandskyddet utökat till 300 meter, och delar av projektet ligger därmed inom strandskyddat område. Även strandskyddet runt Landsnoraån på den sydvästra sidan av Rösjöns busshållplats berörs av projektet. Edsvikens strandskydd berörs inte av projektet.

Inga kända fornlämningar ligger i direkt närhet till väg 262 på sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen.

4.6 Rekreation och friluftsliv

Väg 262 ligger centralt och används för att ta sig till olika fritidsaktiviteter. I den södra delen av utredningsområdet finns en golfbana på den östra sidan av vägen.

I Rinkebyskogen finns bland annat en vandringsled, Roslagsleden, samt motionsspår, dit man företrädesvis kommer från parkeringen vid golfbanan eller via anslutande stigar. Entrén till etapp 1 av Roslagsleden ligger intill korsningen mellan väg 262 och Enebybergsvägen där den ansluter till en vandringsled mellan Rinkebyskogen och Altorp.

4.7 Mark och vatten

Gång- och cykelvägen ligger inom avrinningsområdet till vattenförekomsten Edsviken. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten har klassificerats till ”Otillfredsställande”, främst på grund av övergödning från diffusa källor. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljökvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2027.

Den kemiska statusen i Edsviken har klassificerats till ”Uppnår ej god”. Utöver de så kallade "överallt överskridande prioriterade ämnen", kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE, är det statusen för antracen och TBT som gör att god kemisk status alltjämt inte uppnås i vattenförekomsten. För dessa ämnen, och för kvicksilver från punktkällor, är miljökvalitetsnormen fastställd till god kemisk status med tidsfrist till 2027.

4.8 Människors hälsa

4.8.1 Buller och luftkvalitet

Tidigare var bostadsbebyggelsen längs Edsbergsvägen utsatt för höga bullernivåer. Efter att bullerskärmar och vallar uppförts längs vägen i början av 1990-talet har bullernivåerna reducerats med 10-14 dB(A) enligt då utförda mätningar.

Den viktigaste källan till luftföroreningar är trafiken. Det finns ett antal miljökvalitetsnormer för utsläpp till luft varav utsläpp av kvävedioxid och inandningsbara partiklar (PM10) är de svåraste att klara. Luftföroreningshalterna längs sträckan ligger långt under gällande miljökvalitetsnormer[2].

4.8.2 Förorenad mark

I samband med den tidigare vägplanen genomfördes miljötekniska markundersökningar, oktober 2014, längs den aktuella vägsträckan. Resultaten visade på låga halter av föroreningar. I ett av jordproven översteg dock halten bly och PAH Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning, och i fyra jordprov översteg uppmätt halt riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Under januari 2015 analyserades tre borrkärnor från asfaltsbeläggningen på vägen. Samtliga analyserade prov översteg jämförvärdet för klass 4, det vill säga farligt avfall, vilket innebär restriktioner vid hanteringen.

Sammantaget innebär resultatet av proverna i mark och asfalt att schaktmassor från projektet inte kan hanteras fritt, utan kan behöva tas om hand vid en godkänd mottagningsanläggning. Åtgärder för masshantering ska stämmas av med kommunen och arbetet ska föregås av en anmälan till Länsstyrelsen. Detta regleras i 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

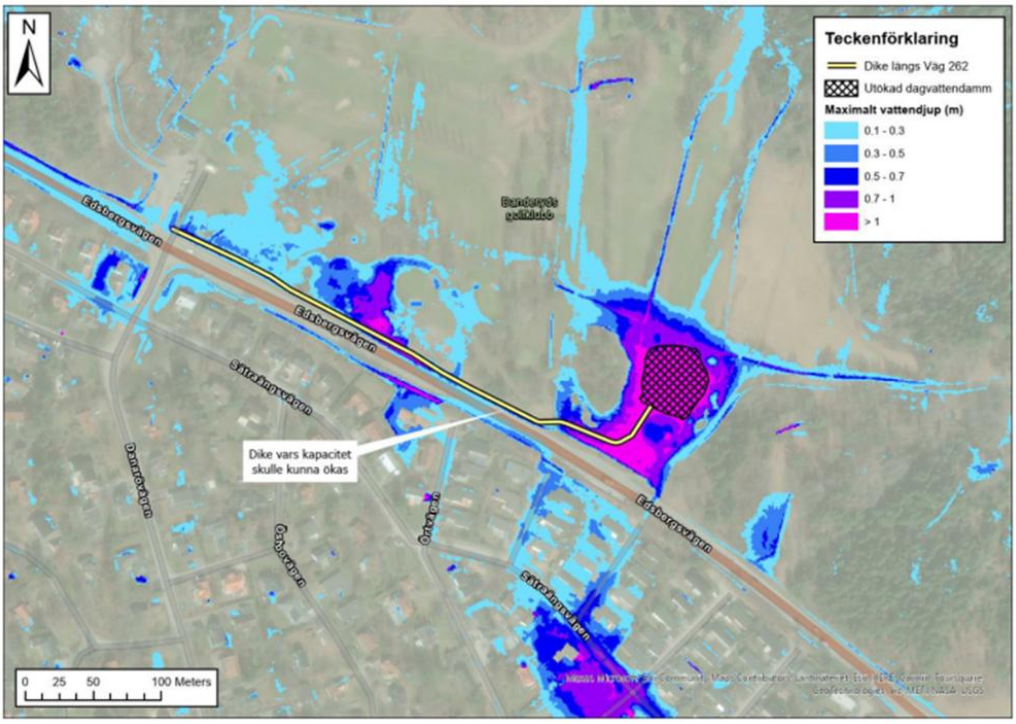
Kompletterande provtagningar kommer att genomföras under hösten år 2025.

4.9 Klimat och risker

Enligt skyfallsanalys utförd åt Danderyds kommun för avrinningsområde Nora träsk förekommer risk för större vattensamlingar längs väg 262 i samband med skyfall (Tyréns, 2023). Resultaten från skyfallsanalysen visar på en dikessträcka längs med norra sidan av väg 262, väster om Danderyds Golfklubb, som vid ett modellerat 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 saknar tillräcklig kapacitet, se Figur 6.

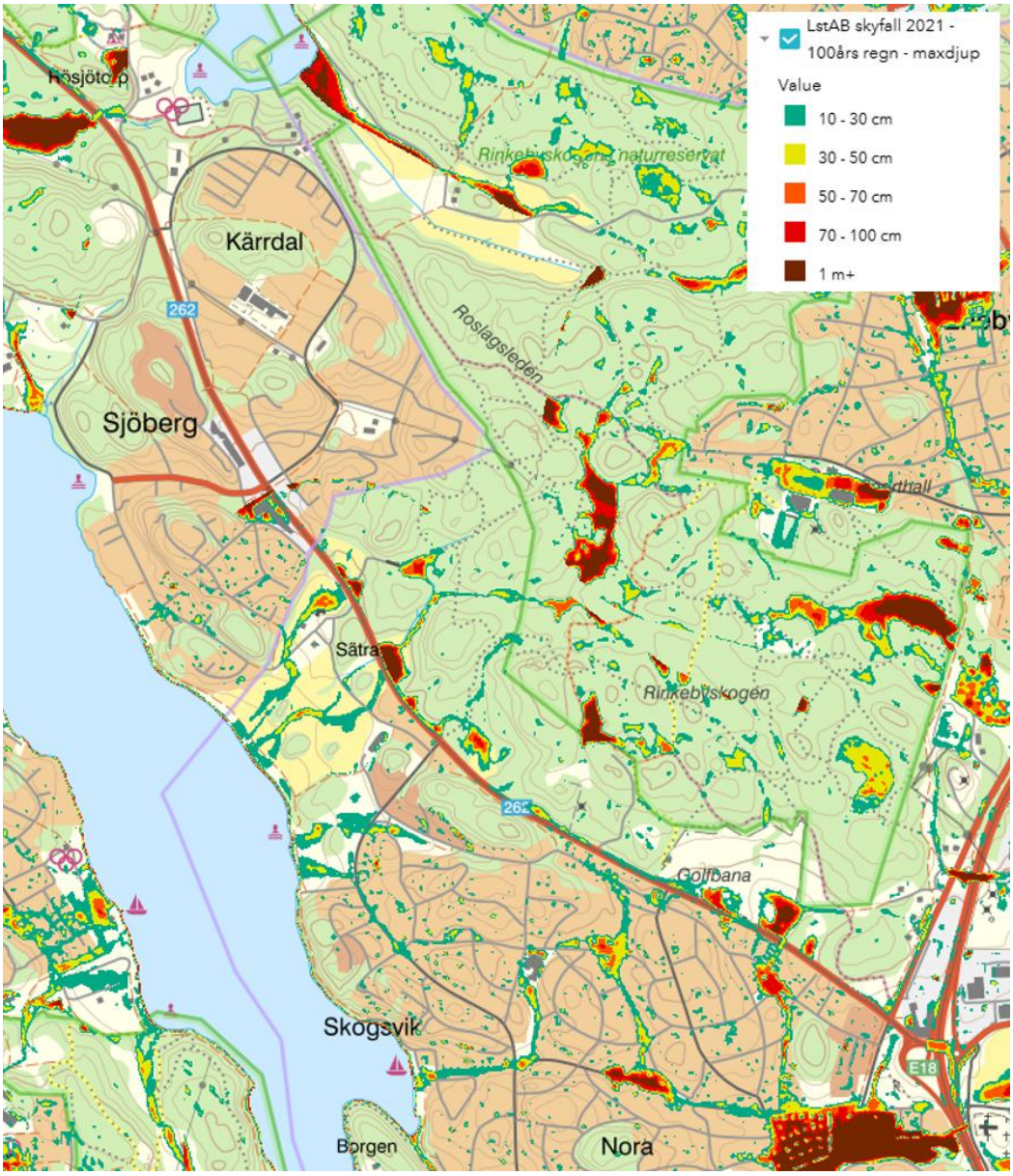
[2] Källa: SLB Analys (SLB analys utför miljöövervakning av luft på uppdrag av Östra Sveriges luftvårdsförbund (LVF)).

I dagsläget förväntas det modellerade skyfallet medföra att vatten rinner över väg 262 och vidare genom bebyggelse mot lågpunkter söderut. Det föreslås i skyfallsanalysen att kapaciteten i befintligt dike utökas samt att vattnet avleds till lämplig plats. Avledning av diken görs förslagsvis till befintlig dagvattendamm vid golfklubben som föreslås få en utökad kapacitet.



Figur 6. Förväntade maximala vattendjup i anslutning till väg 262 vid ett modellerat 100-årsregn med klimatfaktor 1,25. Källa: Tyréns med underlag från Esri, 2023.

Även skyfallskartering från år 2021 i WebbGIS för Länsstyrelsen i Stockholms län visar på platser där vattensamlingar förväntas uppkomma längs med väg 262 i samband med ett 100-årsregn. Modellerat vattendjup redovisas i Figur 7.



Figur 7. Förväntade maximala vattendjup längs med väg 262 i samband med ett modellerat 100-årsregn. Källa: Länsstyrelsen Stockholms län, 2025.

Väg 262 är klassad som en sekundär led för transport av farligt gods. Vägen är en östvästlig länk mellan vägarna E4 och E18, som är primära leder för transporter med farligt gods.

De sekundära transportlederna är avsedda för lokala transporter till och från det primära vägnätet och ska inte nyttjas som genomfartsleder för transporter med farlig gods.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

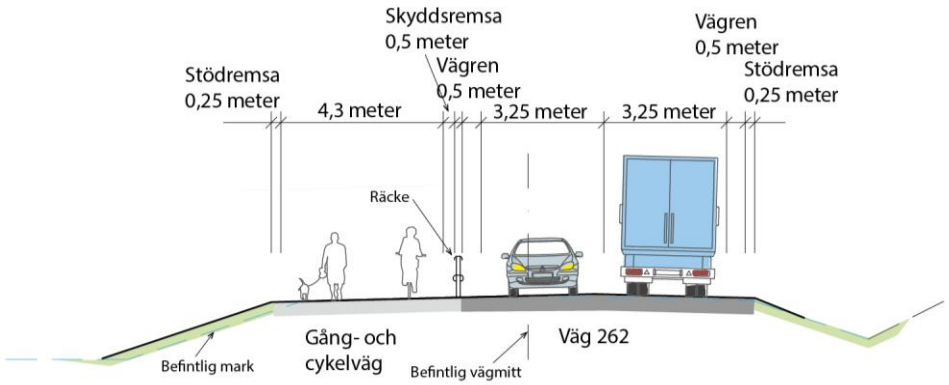
5.1 Projektets lokalisering och utformning

Med hänsyn till tidigare utredningar och beslut föreslås gång- och cykelvägen förläggas på den östra sidan av väg 262 på hela sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen.

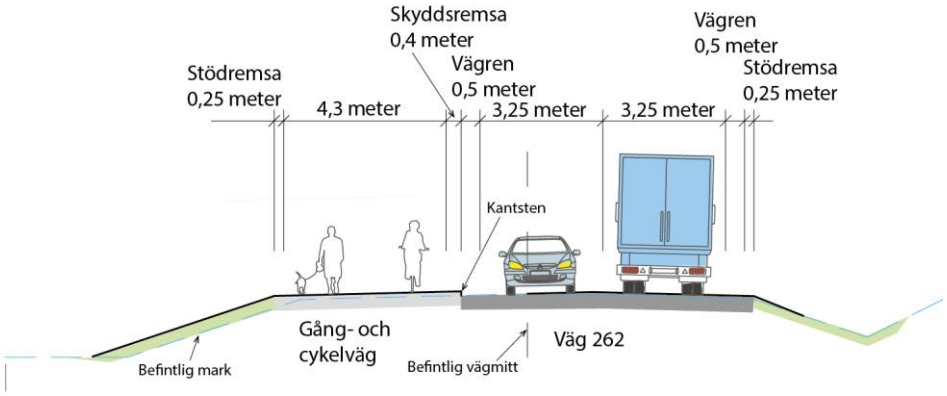
5.1.1 Övergripande utformning av gång- och cykelväg

Enligt Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län bör den nya gång- och cykelvägen utformas med en bredd av 4,3 meter. Det motsvarar den lägre standardnivån vilket är det föreslagna basutförandet för det regionala cykelnätet. Standarden är anpassad till grundläggande trafiksäkerhets- och komfortkrav men har begränsad kapacitet för höga cykelflöden. Utöver bredden på gång- och cykelvägen krävs också skyddsremsa mot körbana. Erforderliga mått för skyddsremsa utgår från Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län samt Vägar och gators utformning (VGU).

Befintliga körbanor på väg 262 föreslås smalnas av från 3,75 till 3,25 meter och bredden på vägrenarna minskas från 2 till 0,5 meter. Den västra vägkanten behålls och gatusektionen breddas åt öster för att ge plats åt den nya gång- och cykelvägen. Bredden på väg 262 inklusive gång- och cykelvägen blir totalt cirka 12,3 meter, vilket innebär en breddning på en till två meter. Den nya gång- och cykelvägen avskiljs från körbanan med ett räcke alternativt kantsten eller GCM-stöd. I Figur 8 och Figur 9 redovisas typsektioner med de olika alternativen av separering mot körbanan.



Figur 8. Typsektion där gång- och cykelvägen separeras med räcke mot körbanan på väg 262.



Figur 9. Typsektion där gång- och cykelvägen separeras med kantsten mot körbanan på väg 262.

Vid särskilt trånga passager, exempelvis vid befintliga broar, kan gång- och cykelvägen smalnas av på kortare sträckor. Minsta godtagbara bredd på gång- och cykelvägen är då 3,5 meter, exklusive skyddsremsa.

De busshållplatser som påverkas av den nya gång- och cykelvägen byggs om och utformas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Hanteringen av ytvatten från vägkonstruktionen bedöms främst ske genom avrinning från vägbana och gång- och cykelvägen till öppna diken och slänter, där vattnet sedan kan infiltreras i den omgivande marken. Eventuellt behov av dränering eller andra lösningar för dagvatten kommer att utredas i nästa skede av planprocessen.

I den tidigare vägplanen föreslogs planskilda passager för gående och cyklister i korsningen med Enebybergsvägen. Med hänsyn till totalkostnaden för projektet utgår de planskilda passagerna, vilket innebär att det totala intrånget längs sträckan minskar jämfört med den tidigare vägplanen.

5.1.2 Gestaltningsavsikter

I tidigare arbete har gestaltningsavsikter arbetats fram som beskriver vad som ska uppnås ur gestaltningssynpunkt för utformningen av den nya gång- och cykelvägen. Gestaltningsavsikterna är utformade efter en tidigare genomförd landskapsanalys som återfinns i tidigare framtaget gestaltningsprogram. De gestaltningsavsikter som fortfarande är aktuella för projektet listas nedan.

- Hänsyn ska tas till de identifierade karaktärstyperna som återfinns i tidigare genomförd landskapsanalys.
- Obefogat intrång i befintlig naturmark ska minimeras.
- Skärningar ska utföras så att de utgör ett så litet visuellt inslag som möjligt och harmoniserar med omgivande landskap.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.2.1 Markanvändning

Utbyggnaden av ett regionalt cykelstråk innebär en förändring av markanvändningen längs väg 262 vilket kan medföra intrång i kvartersmark utöver behov av förändrat vägområde. Det innebär att både befintliga anläggningar tex broar, anslutande vägar och ledningar kan påverkas samt att vissa detaljplaner kan behöva ändras på grund av ändrad markanvändning.

Gång- och cykelvägen innebär att redan idag hårdgjorda vägytor det vill säga att befintligt vägområde tas i anspråk, men också att naturmark utanför vägområdet kan komma att behövas för väganläggningen.

5.2.2 Landskapsbild

En breddning av befintlig väg med i genomsnitt en meter längs den aktuella sträckan av väg 262 beräknas inte påverka landskapsbilden mer än marginellt. En viss påverkan på vägens bild i landskapet kan dock uppstå av ett eventuellt räcke mellan bilväg och ny gång- och cykelväg. Även denna påverkan bedöms dock som liten.

5.2.3 Miljö

En ny gång och cykelväg på den östra sidan av väg 262 bedöms kunna förläggas mellan befintlig väg och gränsen till Rinkebyskogens naturreservat vilket möjliggörs med den zon på 30 meter mellan vägkant och reservatskant som redovisas i reservatsbestämmelserna.

Vid breddning av vägen österut påverkas artrika vägkanter med hävdgynnade växtarter samt livsmiljöer för svartpälsbi. Befintliga slänter kommer tas bort och ersättas med nya, ca en meter längre från vägen. Nya slänter behöver utformas så att förutsättningar för svartpälsbin och hävdgynnad flora bibehålls längs vägen.

Åtgärden medför intrång i biotopskyddade miljöer som då minskar i omfattning. Effekterna av intrånget behöver beskrivas och behov av och skydds- och kompensationsåtgärder utredas.

Gång- och cykelvägen riskerar att öka barriäreffekten för djur genom att den totala vägbredden ökar och att ett räcke tillkommer mellan bilvägen och gång- och cykelvägen. Ett rådjursstråk är uppmärksammat i höjd med Sätra ängar. I det fortsatta arbetet är det därför viktigt att utreda behovet av eventuella anpassningar, för att säkerställa att gång- och cykelvägen inte medför en ökad risk för viltolyckor där många rådjur korsar vägen. Exempelvis kan möjligheten att göra ett kortare uppehåll i räcket behöva övervägas.

Utbyggnaden bedöms inte påverka några kända fornlämningar

5.2.4 Rekreation och friluftsliv

De föreslagna åtgärderna förväntas ge en positiv effekt för rekreation och friluftsliv då det i dagsläget saknas infrastruktur för gående och cyklister längs den aktuella sträckan av väg 262.

Platsen där Roslagsleden börjar kommer att påverkas något, då ängen vid Enebybergskorsningen blir mindre och det visuella intrycket blir annorlunda. Under projektet ska det säkerställas att befintliga anslutningar och gångstigar till bland annat Rinkebyskogen inte påverkas negativt.

Mark och vatten

Föroreningar i marken behöver hanteras i samband med anläggningsarbeten så att spridning till omgivande mark och vatten inte riskeras. Kommande provtagningar under hösten 2025 kommer att ge ytterligare underlag för bedömning.

Dagvattentillförseln från gång och cykelvägen bedöms bli marginell och inte riskera att påverka uppfyllelsen av fastställda miljökvalitetsnormer för Edsviken.

I samband med projekteringen av vägen kan det även framkomma behov av att byta ut eller åtgärda trummor vilket kan utgöra vattenverksamhet. Påverkan på vattenförhållandena behöver då utredas.

5.2.5 Människors hälsa

Trafikflödet på väg 262 bedöms inte öka till följd av projektet, och därmed beräknas inte miljökvalitetsnormerna för luft att överskridas. Under byggtiden kan en viss ökning av luftföroreningar ske till följd av byggtrafik. Denna ökning bedöms dock som liten.

Trafiken på väg 262 genererar trafikbuller med ställvis höga ljudnivåer. I det fall befintliga bullerskydd påverkas av byggnationen ska nya skydd med likvärdig bullerreduktion uppföras.

Barriäreffekten kommer att förstärkas något med en utbyggnad av gång och cykelvägen där någon typ av räcke mellan väg och gång och cykelbana förväntas. Det kan leda till ytterligare behov av åtgärder för att säkert kunna korsa väg 262.

5.2.6 Naturresurser

Massbalans eftersträvas i projektet, men på grund av förekommande föroreningar i marken riskerar tekniskt lämpliga massor att inte kunna återanvändas fullt ut i anläggningen. Kommande provtagningar under hösten 2025 kommer att ge ytterligare underlag för bedömning.

5.2.7 Klimat och risker

I det fortsatta planeringsarbetet kommer risker kopplade till klimatförändringar i form av ökad nederbörd att tas i beaktande.

Beräkningar av projektets klimatpåverkan kommer även göras med Trafikverkets verktyg Klimatkalkyl. Beräkningarna ligger till grund för Trafikverket arbete med att implementera åtgärder som bidrar till att minska projektets klimatpåverkan och uppnå Trafikverkets målsättning om minskade klimatutsläpp från anläggningsprojekt.

5.2.8 Byggtiden

Genomförandet av gång och cykelvägen omfattar olika åtgärder på befintlig väg. Arbetena kommer att kräva provisorier för vägtrafiken vilket framför allt leder till temporärt nedsatt trafikkapacitet på väg 262 samt påverkan på befintliga anläggningar tex pumpstationer och ledningar. Buller och vibrationer från eventuella bergschakt vid vägen kan komma att påverka bebyggelse och anläggningar längs väg 226. Väg 262 innefattas av tidsrestriktioner vilket innebär att under vissa tider på vardagar måste antalet körfält vara oförändrat.

Anslutningar och entréer till rekreationsområden ska vara tillgängliga under byggtiden.

6 Åtgärder

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, avhjälpa, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

- Skyddsvärda träd ska i första hand bevaras. Endast i andra hand, om ingen annan lämplig lösning finns, får de avverkas.
- Massbalans ska eftersträvas under hela projekteringstiden och schaktmassor återanvänds inom projektet där det är möjligt med hänsyn till tekniska och miljömässiga krav.
- Återställande av artrika vägkanter och livsmiljöer för svartpälsbin. Utformning och tidpunkt behöver studeras i det fortsatta arbetet.
- Återställande av småvatten och ytor med hävdgynnad torrängsflora.
- Hänsyn till grodors lekperiod vid påverkan på potentiella grodmiljöer.
- Återetablering av ängsflora i vägslänter (genom anpassning av jordsammansättningen efter vilken typ av flora som ska växa på platsen och ytjord som omhändertas bör återinföras inom samma område för att förbättra förutsättningarna för lokalt anpassad växtlighet).

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den planerade gång- och cykelvägen utförs genom breddning av befintlig väg och i anslutning till befintligt vägområde. Effekterna från genomförandet bedöms därför i ett större perspektiv bli begränsade men kan lokalt bli särskilt tydliga genom tex intrång i kvartersmark eller genom nya utformningar mot anslutande vägar och mot bebyggelse. Miljöbelastningen som helhet bedöms bli begränsad och temporär i form av bullerstörningar, barriärer och liknande under byggtiden.

Ett antal vägnära naturmiljöer påverkas, där vägslänter med artrik flora och livsmiljöer för svartpälsbi kräver särskild uppmärksamhet. Bedömningen är att miljöerna kan ersättas genom återskapande av motsvarande miljöer i den nya vägslänten. Rätt genomfört bedöms förutsättningarna för biologisk mångfald bestå i området utan påverkan på bevarandestatus för identifierade arter där svartpälsbiet står i fokus. Utformning och tidpunkt för dessa åtgärder är viktiga att fastställa i det fortsatta arbetet.

Potentiella grodmiljöer har undersökts utan att förekomst av arter vars föryngrings- och övervintringsmiljöer är skyddade, kunnat påvisas. Generell hänsyn behöver dock tas genom att undvika påverkan under grodors lekperiod.

Småvatten och åkerholme som omfattas av biotopskydd och som påverkas av vägplanen bedöms hysa värden som kan återskapas, vilket kommer att redovisas och bedömas inom ramen för plan- och miljöbeskrivning.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Fortlöpande genom projektets alla skeden används Trafikverkets verktyg ”Miljösäkring Plan” och ”Miljösäkring Bygg”. Syftet med dessa är att bevaka och samordna aktuella miljöaspekter under hela projektet, från start och planering till genomförande och uppföljning.

Särskilt viktigt att bevaka och hantera i detta projekt är åtgärder för att mildra effekterna på artrika vägslänter med boplatser för svartpälsbin.

Förbuden mot att skada naturmiljön inom biotopskyddsområden gäller inte för byggande av väg enligt fastställd vägplan. Detta innebär att projektets påverkan på dessa miljöer och åtgärder för att minska påverkan, särskilt behöver redovisas i plankarta samt plan- och miljöbeskrivning.

Förbud mot åtgärder inom strandskyddat område är undantagna för åtgärder som omfattas av fastställd vägplan. Under planeringen av projektet tas hänsyn till strandskyddets syften och eventuell påverkan på strandskyddet kommer att redogöras för i miljöbeskrivningen.

Åtgärder på trummor i diken kan utgöra vattenverksamhet och behöva anmälas till länsstyrelsen.

9 Källor

Länsstyrelsen Stockholms län. (2025). *Webb-GIS LstAB Länskarta Stockholms län*. Hämtad 8 augusti, 2025, från https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183

Naturvårdsverket. (2025).

Region Stockholm. (2025). *Regional cykelplan*

Risling, A. (2023). *Dagvatten- och skyfallsmodell för Nora träsk*. Tyréns Sverige AB

Trafikverket. (2025) Vägar och gators utformning.

Trafikverket. (2016) Vägplan Väg 262 Danderyd-Rösjön, gång- och cykelväg. Fastställelsehandling.

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