TRAFIKVERKET

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång och cykelväg

Danderyd och Sollentuna kommun, Stockholms län
Vägplan
Samrådshandling
2026-05-29



Trafikverket
Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

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

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång- och cykelväg

Författare: Norconsult AB

Dokumentdatum: 2026-05-29

Ärendenummer: TÄHS-2025-000208

Uppdragsnummer: 182568

Version: 1.0

Kontaktperson: Victor Wenger, Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en ny, separerad gång- och cykelväg längs väg 262 mellan Rösjön och Enebybergsvägen. Syftet är att göra det säkrare och enklare att gå och cykla längs sträckan, som i dag saknar sammanhängande cykelväg. Sträckan ingår i det regionala cykelstråket Edsvikenstråket.

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

Länsstyrelsen i Stockholm har den 6 maj 2026 fattat beslut om att förslaget till vägplan för *Väg 262, Danderyd - Rösjön, gång- och cykelväg*, inte medför en betydande miljöpåverkan. En miljöbeskrivning upprättas därför integrerat med planbeskrivningen.

Den nya gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan av väg 262 längs hela sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen. Bredden på gång- och cykelvägen föreslås till 4,3 meter vilket motsvarar det föreslagna basutförandet för det regionala cykelnätet. 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. Befintligt vägmitt flyttas så att det hamnar mellan de båda motriktade körfälten för motorfordonstrafik. Den nya gång- och cykelvägen avskiljs från körbanan med ett räcke. Samtliga busshållplatser längs den aktuella sträckan byggs om och tillgänglighetsanpassas.

Vissa naturvärden påverkas, särskilt artrika vägkanter med insekter. Trafikverket planerar skyddsåtgärder, bland annat att bevara jordlager och skapa nya miljöer för pollinatörer som svartpälsbi.

Projektet bedöms ge stora fördelar för trafiksäkerhet, framkomlighet och rekreation, medan påverkan på naturmiljön är måttligt negativ, men acceptabel med skyddsåtgärder.

TMALL 0092 Planbeskrivning 7.0

Innehåll

Sammanfattning 3

1 Inledning 6

1.1 Planens huvuddrag 6
1.2 Bakgrund och behov 6
1.3 Ändamål med åtgärden 9
1.4 Mål för åtgärden 9
1.5 Avgränsning 9

2 Förutsättningar 11

2.1 Vägen/järnvägens funktion och standard 11
2.2 Trafik och användargrupper 12
2.3 Lokalsamhälle och regional utveckling 13
2.4 Kommunal och regional fysisk planering 13
2.5 Landskapet 14
2.6 Miljö och hälsa 14
2.7 Byggnadstekniska förutsättningar 17

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv 24

3.1 Val av lokalisering med motiv 24
3.2 Vald utformning med motiv 25
3.3 Bortvalda utformningsalternativ med motiv 31
3.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått 33
3.5 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning 35

4 Miljöbeskrivning 36

4.1 Avgränsning av miljöaspekter 36
4.2 Metod 38
4.3 Nollalternativ 39
4.4 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser 39

5 Övriga effekter och konsekvenser av projektet 53

5.1 Trafik och användargrupper 53
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 53
5.3 Kommunal och regional fysisk planering 53
5.4 Fastigheter 55
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet 55
5.6 Byggskedet 55

6 Samlad bedömning 56

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser 56
6.2 Måluppfyllelse 56
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler 57
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 59
6.5 Slutsats 61

7 Markanspråk 62

7.1 Vägrätt och vägområde 62
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt 63

8 Fortsatt arbete 65

8.1 Planläggningsprocess 65
8.2 Fastställelseprövning 65
8.3 Tillstånd, dispenser m.m. 66
8.4 Kontroll och uppföljning 66
8.5 Kostnader och finansiering 67

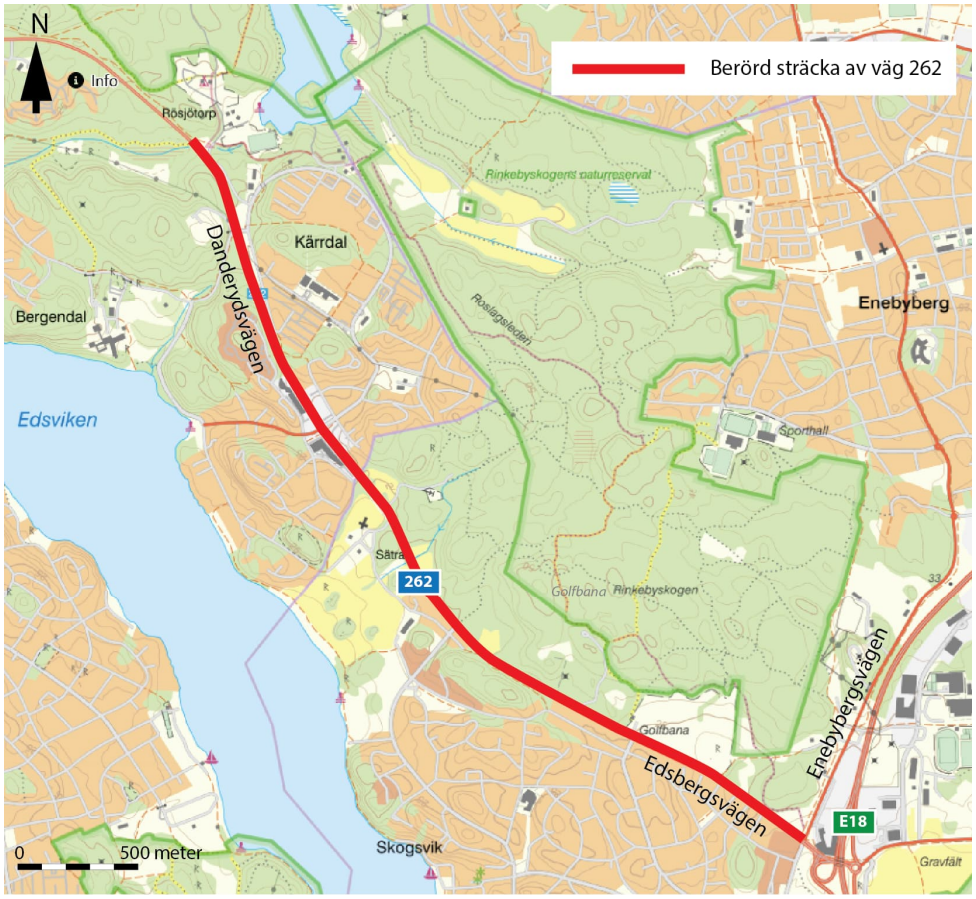
9 Referenser 68

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Planen omfattar en separerad gång- och cykelväg längs med väg 262 mellan Rösjön och Enebybergsvägen, se Figur 1.

I projektet ingår även trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter vid korsningen väg 262/Enebybergsvägen.



Figur 1. Berörd sträcka av väg 262.

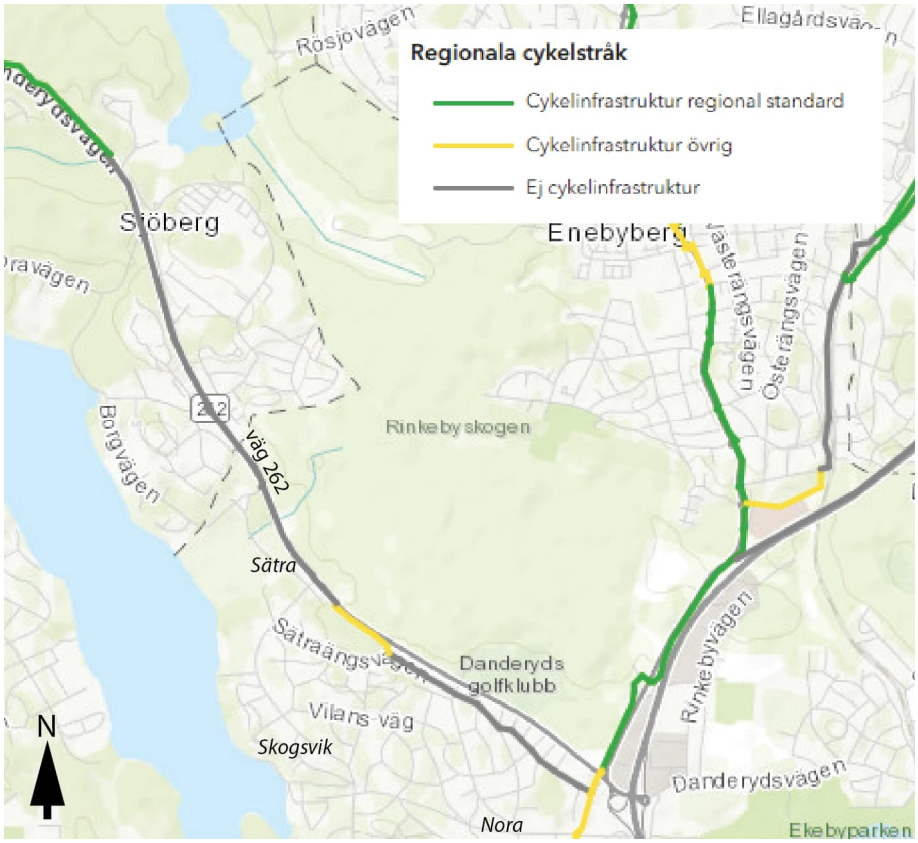
1.2 Bakgrund och behov

Väg 262 (Danderydsvägen/Edbergsvägen) 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, se Figur 2. Stråket är delvis utbyggt med cykelvägar. Edsvikenstråket är 13 kilometer 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. Stråket löper via ogena dragningar genom bostadsområden mer eller mindre parallellt med väg 262. Stråket passerar inga större regionala målpunkter. Längs Edsvikenstråket finns inga kopplingar till tvärgående regionala stråk. Ett antal delsträckor saknar cykelinfrastruktur och cyklister 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 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.

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Planläggningsprocessen illustreras i sin helhet i Figur 3. Denna planbeskrivning är i skede samrådshandling.



Figur 3. Planläggningsprocess för väg- och järnvägsplan. Källa: Trafikverket, 2025.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets betydande miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Om projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan tas en miljöbeskrivning fram med fokus på väsentliga miljöeffekter. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Länsstyrelsen i Stockholm har den 6 maj 2026 fattat beslut om att förslaget till vägplan för *Väg 262, Danderyd - Rösjön, gång- och cykelväg*, inte medför en betydande miljöpåverkan.

Med anledning av Länsstyrelsens beslut behövs inte en MKB (miljö- och konsekvensbeskrivning) tas fram, i stället ingår en bedömning av projektets konsekvenser avseende miljön i denna plan- och miljöbeskrivning.

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 in synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

1.3 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.

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

Ändamålet är centralt vid byggande av väg. 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.

1.4 Mål för åtgärden

Följande projektmål har tagits fram för åtgärden:

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

1.5 Avgränsning

1.5.1 Geografisk avgränsning

Geografiskt avgränsas det aktuella projektet till väg 262 (Danderydsvägen/Edsbergsvägen) mellan Rösjön i norr till befintlig signalreglerad plankorsning vid väg 262/Enebybergsvägen i söder.

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.

Vägområdet utgörs av den mark som tas i anspråk för väganordningen, det vill säga de anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Förutom själva vägbanan räknas bland annat även dike, slänt, vägmärke och trumma som väganordning. Förutom vägområde kommer mark även att behöva nyttjas tillfälligt under byggtiden, så kallad tillfällig nyttjanderätt. Vägområde och tillfällig nyttjanderätt utgör tillsammans under byggtiden entreprenadens arbetsområde.

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.

1.5.2 Tidsmässig avgränsning

Byggstart planeras till tidigast år 2029. Byggtiden beräknas till cirka 8-12 månader.

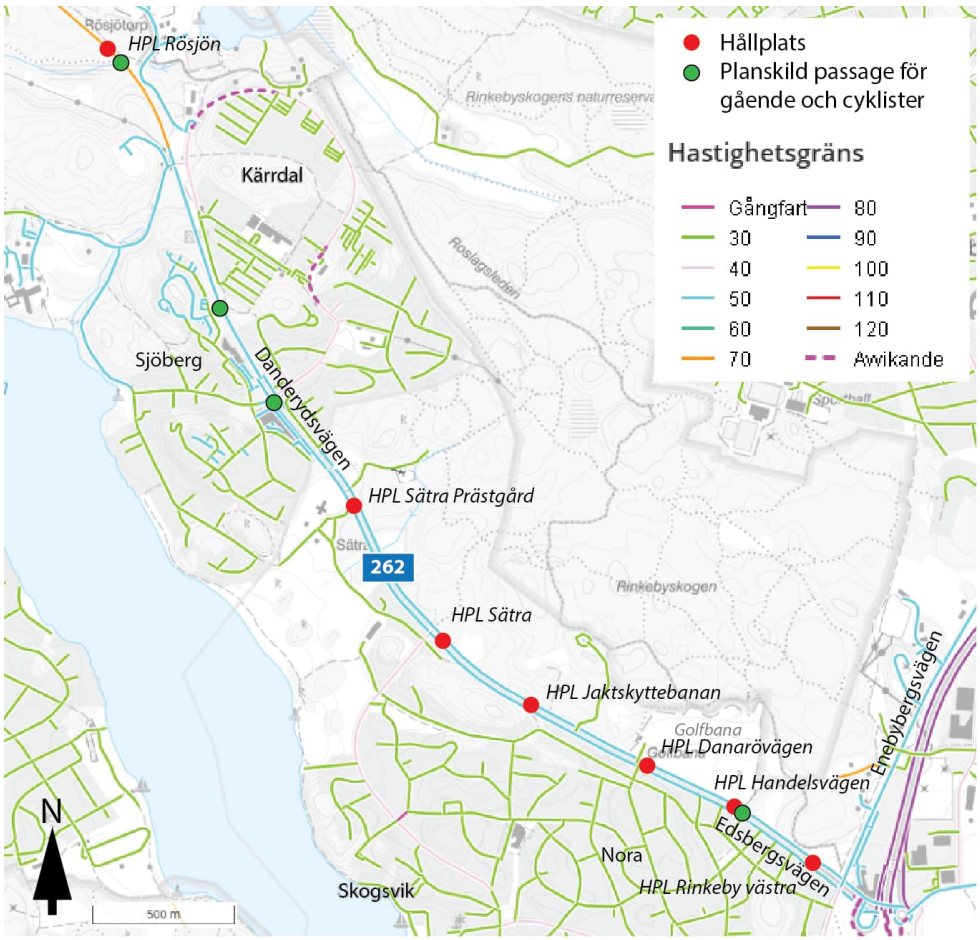
Den tidsmässiga avgränsningen för miljöbeskrivningens bedömning av effekter omfattar byggtiden och drifttiden under cirka 20 år vilket blir 2049 räknat från planerad byggstart. Detta blir också prognosåret för nollalternativet.

2 Förutsättningar

2.1 Vägen/järnvägens funktion och standard

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.

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. Den förhållandevis breda vägsektionen inbjuder dock till högre hastigheter och enligt Trafikverkets mätning är det många som kör för fort längs sträckan.



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

2.2 Trafik och användargrupper

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 pågående Covid-19 pandemin. Under 2025 genomförs nya mätningar 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 %.

Det finns ingen sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur längs väg 262 men för gående och cyklister som vill passera väg 262 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 väg 262 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 längs den akutella sträckan på väg 262 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.

Sikten är god i många korsningar längs väg 262 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 som berörs av den nya gång- och cykelvägen.

2.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Den aktuells sträckan ingår i ett utpekat viktigt regionalt cykelstråk framför allt med hänsyn till arbetspendling. Den är också viktig för rekreation och friluftsliv och det finns ett antal olika målpunkter längs sträckan.

2.4 Kommunal och regional fysisk planering

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.

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.

Översiktsplan

Danderyds kommuns översiktsplan gäller för de delar av vägsträckningen som ligger i Danderyd, och Sollentuna kommuns översiktsplan för de delar av vägsträckningen som ligger i Sollentuna.

I båda översiktsplanerna anges att det är viktigt att bygga ut det regionala cykelstråket med god standard.

Detaljplaner

I anslutning till väg 262 finns ett flertal identifierade detaljplaner. I kapitel 5.3 redovisas hur detaljplanerna berörs av de föreslagna åtgärderna i vägplanen.

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.

2.5 Landskapet

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.

2.6 Miljö och hälsa

2.6.1 Riksintressen

Rösjön omfattas av riksintresse för friluftsliv som en del av området Rösjön-Vallentunasjön-Rönninge by.

Området har stora identitetsvärden och upplevelsekvaliteter. Det tätortsnära läget gör att området är viktigt för många människors friluftsliv och kan nyttjas ofta och mycket. Det inbjuder till flera friluftsaktiviteter på både land och vatten. Området är en del av Stockholms regionala grönstruktur och tillhör Rösjökilen och Angarnkilen.

Riksintressets södra gräns omfattar Rösjöbadet med tillhörande anläggningar en bit norr om gång- och cykelvägens början. Riksintresset bedöms inte beröras av projektet och behandlas inte ytterligare i plan- och miljöbeskrivningen.

Jord- och skogsbruk

Jordbruksmark återfinns på sträckan i höjd med Sätra och Sätraängskyrkan. Brukningsvärd jordbruksmark är av nationell betydelse och får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Påverkan på jordbruksmarken redovisas i kapitel 6.4.1.

2.6.2 Natura 2000

Projektet berör inga Natura 2000-områden.

2.6.3 Miljökvalitetsnormer

Vattenkvalitet

Vägområdet ligger inom delavrinningsområdet *Rinner mot Edsviken* (DAROID: 659093-162406), vilket innebär att ytvattnet därifrån till sist når kustvattenförekomsten Edsviken (SE659024-162417). Edsviken har en otillfredsställande ekologisk status. Bedömningen bygger bland annat på en otillfredsställande status för den biologiska kvalitetsfaktorn växtplankton som har klassats som otillfredsställande.

Den kemiska statusen är idag klassad som dålig på grund av påverkanskällor så som förorenade områden, deponier, urban markanvändning, jord- och skogsbruk, transport och infrastruktur samt atmosfärisk deposition. Kvalitetskravet för kemisk status är god status, men med flera tidsfrister och undantag för vissa prioriterade ämnen (Vattenmyndigheterna, 2025).

Två mindre vattendrag, Sätrabäcken och Landsnoraån, passerar vägen mot Edsviken. Landsnoraån går i ledning under vägen och avvattnar Rösjön (SE659353-162428) som utgör en sjövattenförekomst norr om väg 262. I Rösjön överskrids gränsvärden för PFOS.

Bedömning av projektets förenlighet med miljökvalitetsnormerna redovisas i kap 6.4.2.

Luftkvalitet

Danderyds och Sollentunas kommuner är medlemmar i Östra Sveriges luftvårdsförbund som övervakar luftkvaliteten i Stockholms län. Enligt luftvårdsförbundets luftföroreningskartor för Stockholms län, som avser 2025, ligger uppmätta halter av kvävedioxid och partiklar under miljökvalitetsnormernas gränsvärden längs med den aktuella sträckan av väg 262 (SLB analys 2026).

Bedömning av projektets bidrag till miljökvalitetsnormerna redovisas i kap 6.4.2.

2.6.4 Generella biotopskydd

Generellt biotopskydd gäller för ett antal särskilt definierade miljöer i jordbruksmark, så som åkerholmar, alléer, öppna diken och stenmurar. Inom ett biotopskyddsområde får inte verksamhet bedrivas eller åtgärder vidtas som kan skada biotopen. Skyddsbestämmelserna gäller dock inte för vägbyggnadsåtgärder som beslutas i en vägplan, då skyddet av områdena istället säkerställs genom processen för vägplanen. Generella biotopskydd som berörs av projektet har avgränsats genom naturvärdesinventering i fält och redovisas i kapitel 4.3.3. och 6.4.3.

2.6.5 Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten och gäller. Åtgärder som genomförs enligt fastställd vägplan undantas från förbud som gäller inom strandskyddade områden, men hänsyn ska tas i planeringen och redovisas i vägplanen.

För Rösjön är strandskyddet utökat till 300 meter, och delar av förslaget till vägplan ligger därmed inom strandskyddat område.

Landsnoraån och Sätrabäcken bedöms inte omfattas av strandskydd då båda vattendragen är smalare än två meter där de passerar vägen och Landsnoraån dessutom är kulverad.

Påverkan på strandskyddet redovisas i kapitel 6.4.4.

2.6.6 Skyddade arter

I vägens närområde har fridlysta arter av växter, grod- och kräldjur noterats. Samtliga har bevarandestatus livskraftig (LC). Noterade arter redovisas i Tabell 1. Påverkan på skyddade arter som berörs av projektet redovisas i kapitel 6.4.5.

Tabell 1: Skyddade arter som noterats i anslutning till vägområdet. NVO=Naturvärdesobjekt enligt genomförd naturvärdesinventering, AFO=Artskyddsförordningen (2007:845).

Svenskt artnamn	Vetenskapligt namn	Förekomst	Lagrum
Blåsippa	Hepatica nobilis	NVO 2, Tallskog	8§ AFO
Gullviva	Primula veris	NVO 2, Tallskog NVO 7, Vägren	9§ AFO
Kopparödla	Anguis fragilis	NVO 2, Tallskog	6§ AFO

Svenskt artnamn	Vetenskapligt namn	Förekomst	Lagrum
		NVO 7, Vägren	
Liljekonvalj	Convallaria majalis	NVO 2, Tallskog	9§ AFO
Mindre vattensalamander	Lissotriton vulgaris	Genomförd groddjursinventering påvisade inte förekomst av någon groddjursart. Den miljö där arten tidigare uppmärksammats var vid fältbesöket uttorkad. Sannolikt kan groddjur uppehålla sig tillfälligt i förekommande miljöer när vattennivåerna är gynnsamma för det.	6§ AFO

2.6.7 Rinkebyskogens naturreservat

Delar av Rinkebyskogen är sedan februari 2014 kommunalt naturreservat som upprätthåller förbindelsen mellan framför allt områdena runt Ekebysjön och Rösjön. Reservatet skapades för att trygga skogen som rekreations- och strövområde, bevara värdefulla naturmiljöer, utveckla skogliga naturvärden och bevara det äldre kulturlandskapet. Påverkan på naturreservatet redovisas i kapitel 6.4.6.

2.6.8 Fornlämningar

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

2.7 Byggnadstekniska förutsättningar

2.7.1 Markföroreningar

Väg 262 är en väl trafikerad väg där motorfordonstrafiken ger upphov till utsläpp av föroreningar som exempelvis avgaser, partiklar från däck- och vägbanenötning, korrosion av rörliga motordelar samt läckage av petroleumprodukter. Det innebär att omgivande miljö, som vägdiken och slänter är exponerade för föroreningsspridning.

Miljötekniska markundersökningar har genomförts längs den aktuella vägsträckan i oktober 2014 samt mars 2026. Bedömd föroreningsbild från utförda undersökningar är typisk för vägområden, med avseende på påträffade föroreningar och utbredning.

Jordprovtagning utförd år 2014 påvisade halter av PAH-M/H och metaller över MKM i tre prover. Dessa prover var uttagna på djupare jordlager

(0,45–2,8 meter under markytan). Ett prov påvisade halt av PAH-H över haltkriterat för FA, bestående av material bedömt som fräsmassor av asfalt.

Vägdikesprovtagning utförd år 2026 påvisade halt av bly överskridande MKM i ett av tio prov. Halter av metaller och PAH:er översteg KM i ett flertal av proven. Påträffade förhöjda halter bedöms sannolikt härröra från trafiken.

Tre asfaltsprover uttogs år 2014 och analyserades med avseende på PAH-16. Samtliga prover visade på halt av PAH-16 överskridande 1000 mg/kg TS.

Sammantaget innebär resultatet av proverna i mark och asfalt att vissa schaktmassor från projektet inte kan hanteras fritt, utan behöver tas om hand vid en godkänd mottagningsanläggning.

En kompletterande jordprovtagning för att få mer detaljerat masshanteringsunderlag och försöka avgränsa påträffade föroreningar kan bli aktuellt innan byggskedet.

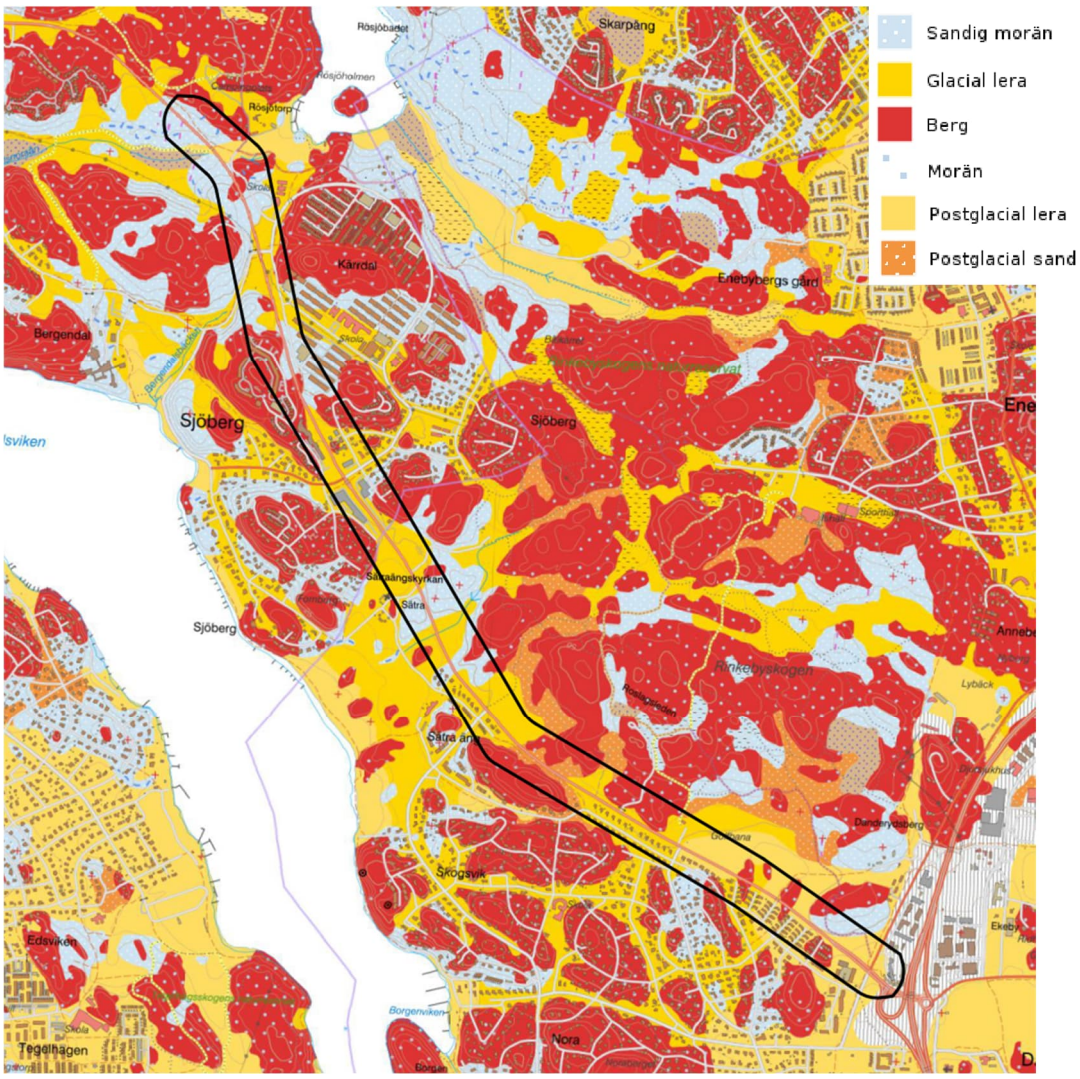
Ytvattenprovtagning utfördes år 2026 i Sätrabäcken, uppströms och nedströms trumman som löper under väg 262. Prover visade genomgående på låga halter av metaller, närsalter och PFAS-föreningar.

2.7.2 Geoteknik

De geotekniska förhållandena längs sträckan har en stor variation, vilket överensstämmer med SGU:s jordartskarta, se Figur 5.

Sträckan går genom flertalet fastmarksområden, där den naturligt avlagrade friktionsjorden främst utgörs av grusig siltig sand (morän). Längst i norr har flertalet block genomborrats i friktionsjorden vid utförda fältundersökningar. Jorddjupen inom fastmarksområdena varierar kraftigt, där djup på upp till cirka 16 meter har påträffats vid utförda fältundersökningar.

Flertalet delsträckor med lerjordar förekommer längs med sträckan, där lermäktigheterna huvudsakligen varierar mellan cirka 1 och 4 meter. Lermäktigheter på upp till cirka 9 meter har dock påträffats vid utförda fältundersökningar. Ett lager torrskorpelera förekommer ovan leran längs med hela sträckan. Leran är huvudsakligen varvig med skikt av silt eller finsand.



Figur 5. Jordartskartan, Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), hämtad 2025-09-03. Aktuell sträcka med omnejd är markerad med svart.

På flertalet delsträckor inom fastmarksområdena går befintlig väg i bergskärning, med branta bergslänter intill vägen, se Figur 6. Flertalet partier med naturligt berg i dagen intill befintlig väg förekommer även längs med sträckan. Berget längs med planerad sträcka bedöms vara av god kvalitet, då enbart ett fåtal sprickor har påträffats i berget vid utförda fältundersökningar.



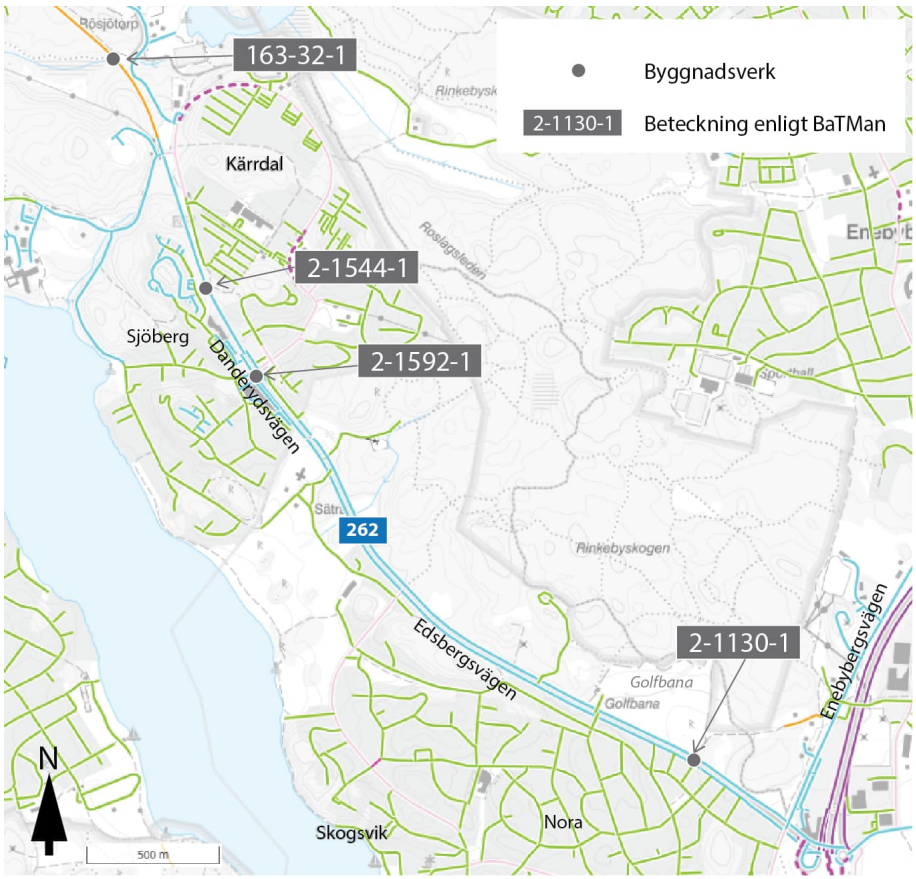
Figur 6. Bergslänter intill befintlig väg. Bilden är tagen mot norr, befintlig gång- och cykelvägsbro mot Sidensvansvägen syns i bakgrunden. Foto Norconsult 2025-12-02.

2.7.3 Byggnadsverk

Längs den aktuella sträckan finns fyra byggnadsverk, se Tabell 2 samt Figur 7.

Tabell 2. Byggnadsverk längs aktuell sträcka på väg 262. Källa BaTMan-Bro och Tunnel Management, Trafikverket.

Beteckning	Typ	Ägare/förvaltare
163-32-1	Rörbro, tunnel för gång- och cykeltrafik	Sollentuna kommun
2-1544-1	Balkbro, bro för gång- och cykeltrafik	Sollentuna kommun
2-1592-1	Plattrambro, bro över gång- och cykelväg	Trafikverket
2-1130-1	Plattrambro, bro över gång- och cykelväg	Trafikverket



Figur 7. Byggnadsverk längs aktuell sträcka av väg 262. Källa: BaTMan-Bro och Tunnel Management, Trafikverket.

2.7.4 Belysning

Väg 262 är, längs den aktuella sträckan, belyst. Belysningsstolparna är huvudsakligen placerade på den sydvästra sidan av vägen. Vid busshållplatser och övergångsställen förekommer dubbelsidigt montage.

Belysningsanläggningen består av både rörstolpar och gitterstolpar med höjder om 10, 12 och 14 meter samt 2 meter arm. Armaturer är främst av urladdningsljuskällor, men enstaka armaturer med LED förekommer.

På en del av sträckan matas vägbelysningen med luftledning, medan övriga delar är försörjd med markförlagd kabel.

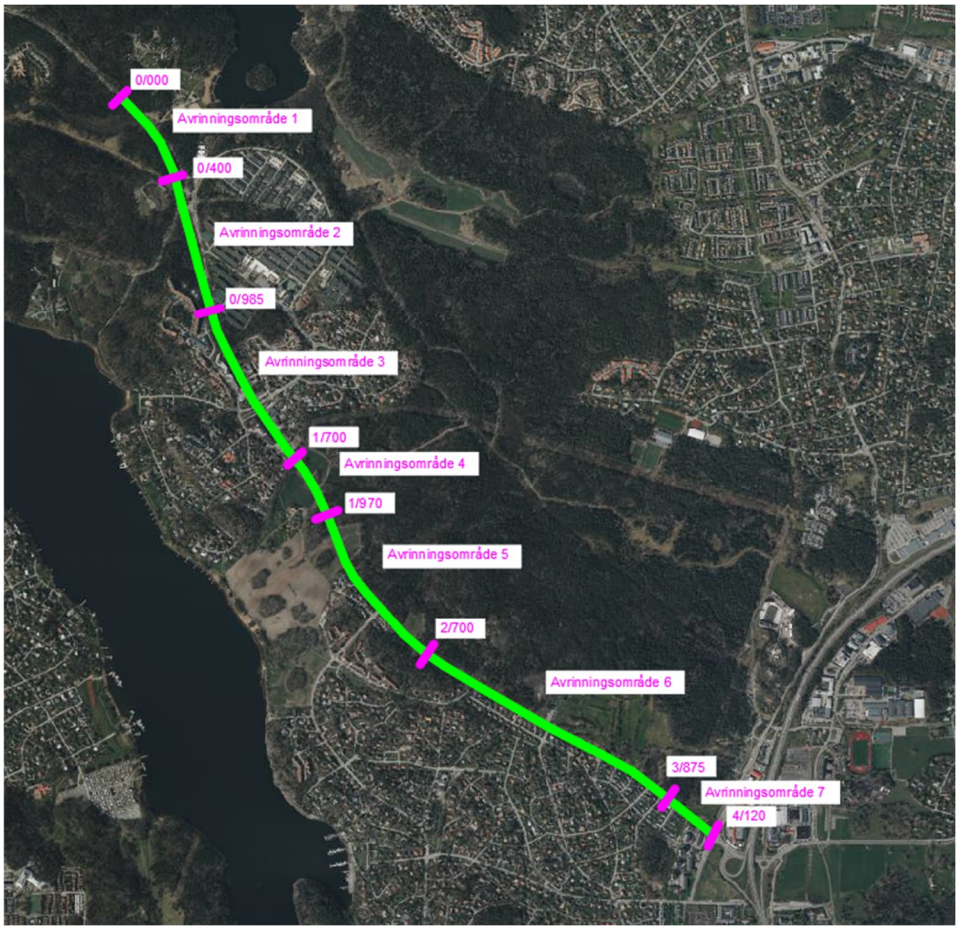
De befintliga belysningsstolparna uppvisar brister och uppfyller inte dagens krav avseende trafiksäkerhet, energieffektivitet och utformning enligt Trafikverkets regelverk.

På en begränsad del av vägsträckan norr om korsningen väg 262/Lomvägen/Landsnoravägen, där skyltad hastighet är 70 km/h, planerar Trafikverket att byta befintliga vägräcken och belysningsstolpar.

Dessa åtgärder sker oberoende av utbyggnaden av den nya gång- och cykelvägen men beaktas i den fortsatta planeringen för sträckan.

2.7.5 Avvattning

Hela den aktuella sträckan för väg 262 är enligt Länsstyrelsernas Vattenkarta (VISS) belägen inom delavrinningsområde Södra Edsviken. Avrinningen sker därmed västerut mot Edsviken. Indelning av sträckan i delavrinningsområden, baserat på identifierade lågpunkter där avvattning av vägen sker, har gjorts i enlighet med Figur 8.



Figur 8. Indelning av aktuell vägsträcka i avrinningsområden.

Längst i norr, vid Rösjön, förekommer en kortare sträcka där vägen går på bank och där avvattning sker direkt till omgivande mark. I övrigt avvattnas vägen till större delen via längsgående gräsklädda diken. Dikena har varierande tydlighet längs sträckan men är till stor del relativt grunda. Kännedom saknas om eventuell förekomst av dräneringar i vägdiken. Längs med sträckan förekommer ett flertal korsande vägtrummor i lågpunkter samt även sidotrummor.

På några platser sker avvattning via dagvattenbrunnar till kommunalt ledningsnät för dagvatten. Detta gäller där väg 262 korsar Lomvägen, vid korsning Lomvägen/Fasanvägen, i höjd med Blomvägen samt vid anslutning mot Enebybergsvägen.

Enligt SGU:s jordartskarta för området förekommer varierande geologiska förhållanden längs vägsträckan. Förekommande jordarter är framför allt urberg och lera med inslag av sandig morän och postglacial sand. Enligt SGU:s kartmaterial bedöms genomsläppligheten i mark till större delen som en kombination av låg respektive medelhög. Infiltration i mark kan därmed förväntas förekomma i diken men i varierande omfattning beroende på aktuell jordart i olika lägen längs vägsträckan.

2.7.6 Ledningar

På den aktuell sträckan av väg 262 finns både längsgående och korsande ledningar. I nedanstående punktlista redovisas typ av ledning samt ledningsägare:

- Vatten och avlopp: SEOM, Käppala, Norrvatten, Danderyds kommun
- Elnät: SEOM, E.ON, Vattenfall, Trafikverket
- Fjärrvärme: SEOM, Norrenergi,
- Fiber, tele, Opto: SEOM, Skanova

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Val av lokalisering med motiv

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.

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.

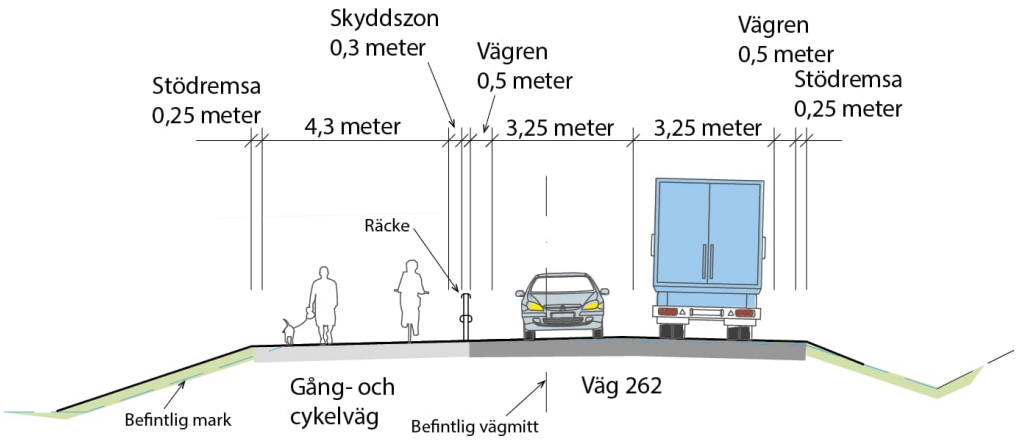
3.2 Vald utformning med motiv

3.2.1 Generell utformning

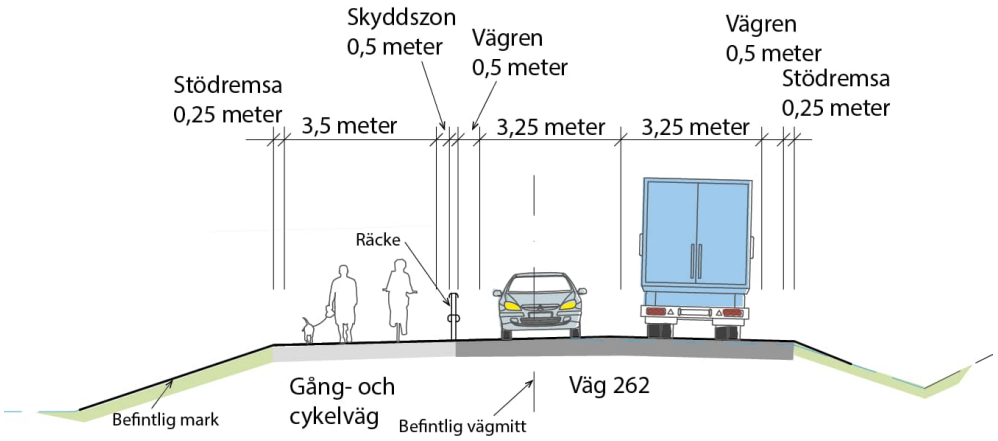
Enligt *Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län* bör den nya gång- och cykelvägen utformas med en bredd av 4,3 meter. Det motsvarar den lägre standardnivån vilket är det föreslagna basutförandet för det regionala cykelnätet. Standarden är anpassad till grundläggande trafiksäkerhets- och komfortkrav men har begränsad kapacitet för höga cykelflöden. Utöver bredden på gång- och cykelvägen krävs också skyddszon mot körbana. Erforderliga mått för skyddszonen 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. Bredden på väg 262 inklusive gång- och cykelvägen blir totalt cirka 12,3 meter, vilket innebär en breddning på en till två meter. Befintligt vägmitt flyttas så att det hamnar mellan då båda motriktade körfälten för motorfordonstrafik.

Den nya gång- och cykelvägen avskiljs från körbanan med ett räcke.
I Figur 9 redovisas en typsektion med de olika alternativen av separering mot körbanan. 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 skyddszon, se Figur 10.



Figur 9. Typsektion med ny gång- och cykelväg, bredd 4,3 meter, längs väg 262.

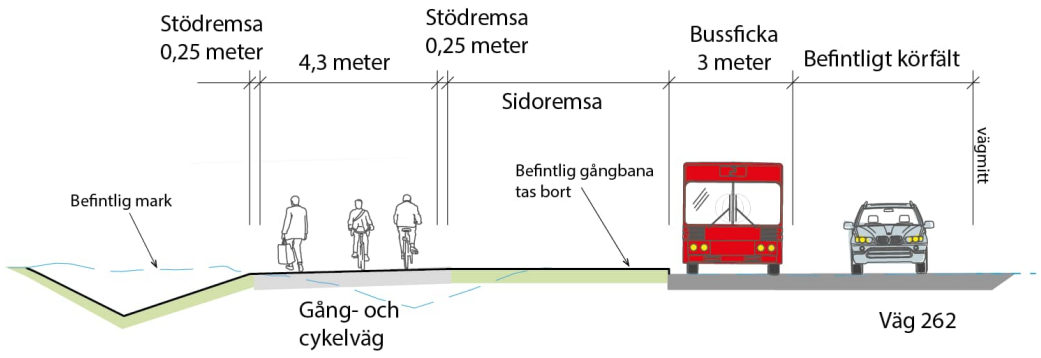


Figur 10. Typsektion med ny gång- och cykelväg, bredd 3,5 meter, längs väg 262.

Den västra vägkanten behålls och gatusektionen breddas åt öster för att skapa utrymme för den nya gång- och cykelvägen. I anslutning till korsningen med Lomvägen/Fasanvägen föreslås däremot att vägen breddas åt väster. Detta görs med hänsyn till den befintliga pumpstationen som ligger öster om gång- och cykelporten. Den befintliga gång- och cykelporten förlängs cirka 3 meter i och med den föreslagna breddningen.

En smalare sektion på gång- och cykelvägen föreslås vid rörbro (163-32-1) vid Rösjön samt vid bro (2-1130-1), söder om hållplats Handelsvägen.

Strax nor om korsningen med Enebybergsvägen, i anslutning till hållplats Rinkeby västra separeras gång- och cykelvägen med en sidoremsa med gräs, se Figur 11.



Figur 11. Typsektion med ny gång- och cykelväg som separeras med sidoremsa från väg 262. Typsektionen gäller på sträckan strax norr om Enebybergsvägen.

Föreslagen utformning framgår också av illustrationskartor 305C501 – 305T0508.

3.2.2 Gestaltningsmål

Följande gestaltningsmål, som kompletterar de övergripande målen, ska uppnås vid utformande av den nya gång- och cykelvägen.

- I utformning av vägrummet ska hänsyn tas till de identifierade karaktärerna. Exempelvis ska utblickar bevaras i det öppna kulturpräglade landskapet. I skogsområdena ska vegetation bevaras nära vägen så att karaktären av att man åker igenom skogen behålls. Slutligen ska kompletterande växtlighet utgå från landskapets rådande struktur och artsammansättning.
- Obefogat intrång i befintlig naturmark ska minimeras. Bevarande av befintlig naturmark innebär att identifierade karaktärsträd och berghällar i största möjliga mån ska bevaras. Det ska heller inte ske något övrigt obefogat intrång i befintlig vegetation. Slutligen ska uttag av berg göras så litet som möjligt, förutsatt att det medger en god gestaltning.
- Skärningar ska utföras så att de utgör ett så litet visuellt inslag som möjligt och harmoniserar med omgivande landskap. Detta gäller berg- och jordskärningar samt utformning av bankar och slänter.

Ett gestaltningsprogram har tagits fram som underlag till vägplanen.

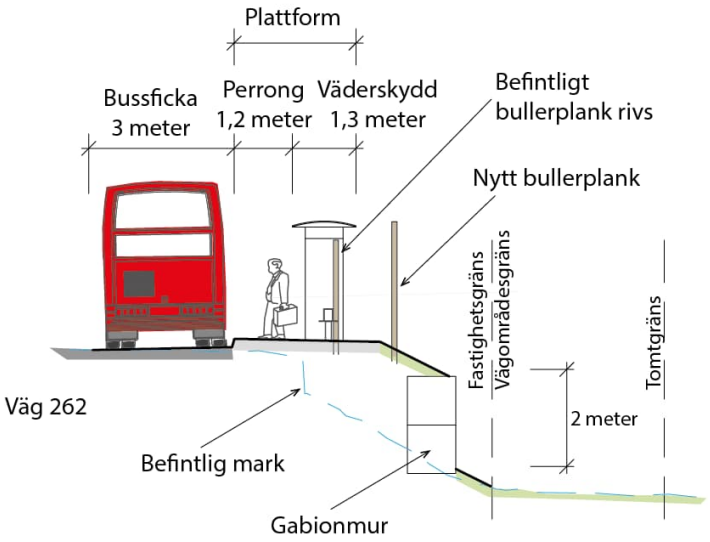
3.2.3 Busshållplatser

Ombyggnadsåtgärder föreslås för samtliga befintliga lägen längs den aktuella sträckan av väg 262. Samtliga busshållplatser tillgänglighetsanpassas och kompletteras med väderskydd i de fall där det saknas. Utformningen av hållplatslägen anpassas till den nya gång- och cykelvägen samt enligt riktlinjerna i RiGata-Buss[1].

Några hållplatslägen förskjuts och anpassas till den nya gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen dras på utsidan (bakom) plattformen. Den föreslagna utformningen framgår av illustrationskartor samt typsektioner.

Vid hållplats Handelsvägen innebär den föreslagna standardhöjningen av det södra hållplatsläget att det befintliga bullerplanket behöver justeras på en kort sträcka. I Figur 12 redovisas översiktligt den föreslagna justeringen.

[1] Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik. Trafikförvaltningen Region Stockholm. 2026-02-25.



Figur 12. Typsektion för flytt av bullerplank.

3.2.4 Avvattning

Då väg 262 breddas för att skapa utrymme för gång- och cykelväg kommer lägen för nuvarande vägdiken att behöva justeras där vägbanan breddas. Nuvarande avvattning av väg föreslås behållas genom att diken flyttas ut parallellt med den breddning av väg som planeras.

För att minimera markintrång föreslås anläggning av dräneringsledningar utföras där diken inte uppnår fullgott djup för dränering av vägbana. Även vid trånga sektioner såsom bergskärning, nära intilliggande fastighetsgränser eller andra begränsande förutsättningar föreslås avvattning utföras genom anläggning av diken med dränering i botten.

Korsande trummor under väg 262 kommer att behöva förlängas där vägen berörs av breddning. Trummornas skick bör även ses över och vid behov åtgärdas i samband med breddning av väg för att säkerställa framtida avvattning. Även befintliga längsgående sidotrummor som påverkas av breddning av väg kommer att behöva ses över och läggas om i nytt läge för att ansluta till nytt dike.

Befintliga lågpunkter längs vägen planeras behållas likt befintligt och även bombering/skevning av väg kommer att behållas likt nuvarande. Detta innebär att avvattning av den nya gång- och cykelvägen kommer att utföras i samma riktning som den del av befintlig vägbana som breddas.

En viss ökning av flöden kommer vid anläggande av den nya gång- och cykelvägen uppstå till följd av hårdgörning av mark som idag utgörs av naturmark. Tillkommande flöden är av mindre omfattning i och med att

en begränsad ökning av hårdgöringsgrad planeras då befintlig vägbana till viss del används vid tillskapande av den nya gång- och cykelvägen. Det behöver vid projekteringen säkerställas att befintliga trummor och ledningssystem klarar av att hantera tillkommande flöden.

3.2.5 Belysning

Belysningen ska i huvudsak utformas så att körbana och gång- och cykelväg belyses från samma anläggning där detta är möjligt. Det ger en enhetlig anläggning, minskar intrång och förenklar drift.

I samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägen längs väg 262 anläggs ny vägbelysning. Befintlig belysning inom det område som berörs av ombyggnaden rivs och ersätts med en ny, sammanhållen belysningsanläggning anpassad till vägens nya utformning.

Belysningen utformas för att ge god sikt, trafiksäkerhet och trygghet för samtliga trafikanter, med särskilt fokus på gående och cyklister. Den nya anläggningen ska vara energieffektiv och baseras på LED-teknik.

Olika principer för stolpplacering har studerats. Den lösning som i första hand föreslås innebär att belysningsstolpar placeras på den västra sidan av vägen likt den befintliga belysningsanläggningen, vilket bedöms vara mest kostnadseffektivt och lämpligt med hänsyn till markutrymme och befintlig infrastruktur.

Belysningsklasser väljs i enlighet med Vägar och gators utformning (VGU). För väg 262 tillämpas belysningsklass M4 och för gång- och cykelvägen belysningsklass P3. Vid korsningar, övergångsställen och busshållplatser säkerställs att belysningen ger god synbarhet och tydlig negativ kontrast för oskyddade trafikanter.

Andra lösningar med exempelvis dubbelsidig placering kan bli aktuella på enskilda delsträckor och på platser där en högre ljusnivå krävs för att säkerställa god sikt och trafiksäkerhet. Exempel på sådana platser är vid övergångar, korsningar och vid busshållplatser.

Alternativen som utretts beskrivs nedan:

- Belysningen placerad längs med körbanan, på den västra sidan, men anordnas så att även gång- och cykelvägen blir belyst med lämplig belysningsklass.
- Belysningen placerad längs med gång- och cykelvägen, på den östra sidan, men anordnas så att även körbanan blir belyst med lämplig belysningsklass.
- Separata anläggningar placerade längs med körbanan respektive längs med gång- och cykelvägen.

Nya belysningsstolpar ska vara eftergivliga och uppfångande för att uppfylla trafiksäkerhetskrav. Befintlig kanalisation återanvänds i möjligaste mån. Eventuella justeringar av belysningscentraler genomförs för att anpassas till den nya utformningen av väg 262.

Detaljerad teknisk utformning, belysningsberäkningar och exakt placering av belysningsanläggningen hanteras vidare i nästa skede granskningshandlingen.

3.2.6 Byggnadsverk

För att möjliggöra en ny gång- och cykelväg påverkas en befintlig bro och en befintlig bullerskyddsskärm.

Bro 2-1592-1, plattrambro, bro över gång- och cykelväg vid korsningen väg 262/Lomvägen/Fasanvägen behöver breddas 3-4,3 m på den västra sidan om väg 262. Breddningen krävs eftersom den nuvarande brons bredd inte rymmer både väg och gång- och cykelväg. För att möjliggöra en säker passage över Lomvägen behöver även brons nordöstra vingmur höjas och att förlängas genom en anslutande stödmur.

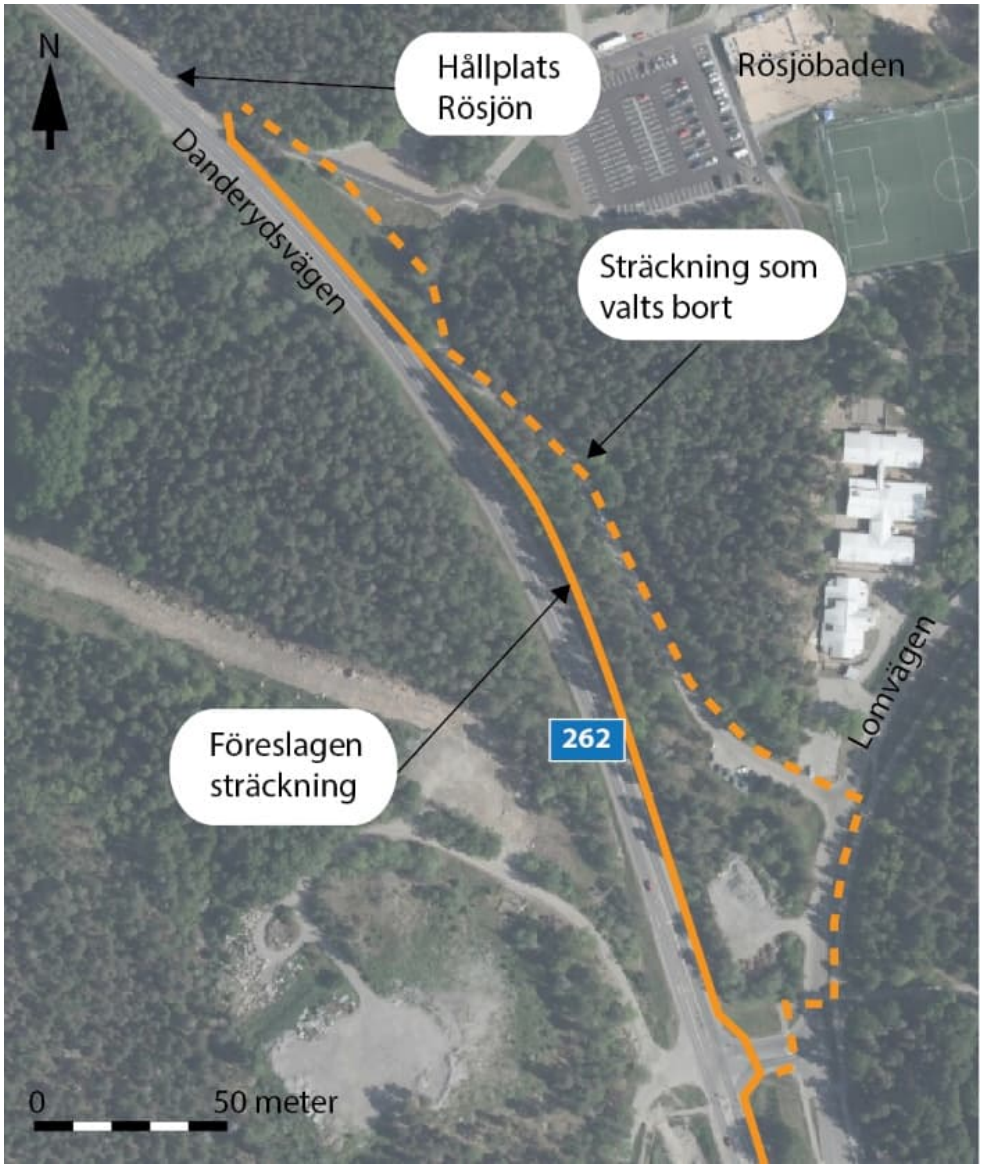
Vid busshållplatsen väster om bro 2-1130-1, plattrambro, bro över gång- och cykelväg behöver den befintliga bullerskyddsskärmen på södra sidan om väg 262 flyttas. För att möjliggöra detta krävas en ny stödmur med en höjd på cirka 3 meter i slänten mellan väg 262 och fastigheterna.

För att anpassa bron och bygga stödmuren behöver viss mark tillfälligt tas i anspråk under byggtiden. Ytorna krävs för etablering, massupplag och masshantering samt för byggvägar och arbetsområde för maskiner under byggtiden.

3.3 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Sektion med GCM-stöd alternativt kantstöd har valts bort på grund av att det är ett sämre alternativ ur drift- och underhållssynpunkt. En lösning med kantstöd är också sämre med hänsyn till hantering dagvatten.

Alternativ att lägga gång- och cykelvägen längs befintlig väg vid Rösjön, sträckan mellan hållplats Rösjön och korsningen med Lomvägen, har valts bort med hänsyn till framkomlighet/tillgänglighet för cyklister. Sträckan framgår av Figur 13. Motiv till att alternativet valts bort är att längslutningen på den befintliga vägen är 9 % längs vissa sträckor.



Figur 13. Sträckning som valts bort vid Rösjön.

I korsningen med Lomvägen/Fasanvägen har följande utformningar valts bort:

- Omfördelning inom befintligt vägområde: Vänstersvängskörfältet tas bort så att en ny gång- och cykelväg ryms inom befintligt vägområde.
- Gemensam sträckning med befintlig lokalgata: Gång- och cykelväg ansluts till befintlig lokalgata och en passage i plan över Lomvägen föreslås cirka 50 meter öster om korsningen.

Omfördelning inom befintligt vägområde

Alternativet har valts bort med hänsyn till befintlig signalanläggning samt framkomlighet i korsningen.

Gemensam sträckning med befintlig lokalgata

Alternativet har valts bort med hänsyn till trafiksäkerhet på delen längs lokalgatan samt att sträckningen ger en sämre standard för cykelpendlare. Nivåskillnaderna mellan befintlig gång- och cykelväg och parkeringsytorna söder om Lomvägen är förhållandevis stora vilket kan vara kostnadsdrivande.



Figur 14. Översikt alternativ när nya gång- och cykelvägen dras in på befintlig lokalgata.

3.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I detta avsnitt beskrivs skyddsåtgärder och försiktighetsmått som bedöms kunna bli relevanta för att minska beskrivna miljöeffekter. Efter genomfört samråd kommer utformning och val av skyddsåtgärder att kunna justeras. Slutlig omfattning redovisas i nästa skede av planläggningsprocessen, som är granskningshandlingen.

3.4.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas på plankartor. Dessa vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen när den är byggd. Redovisade skyddsåtgärder och försiktighetsmått inkluderas i konsekvensbedömningen.

Bullerskärm

Vid busshållplats Handelsvägen, söder om väg 262, byggs en ny bullerskärm som ersättning för den befintliga skärmen som behöver flyttas motsvarande vägens breddning. Skärmen får samma utformning och utsträckning som befintlig.

3.4.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas också i konsekvensbedömningen.

Skydd mot vegetation

Träd som ska bevaras bör under byggskedet skyddas mot påkörning och rotskador. Särskilt skyddsvärda träd eller naturvärdesträd som behöver avverkas ska om möjligt placeras i lämpligt skogsområde för att kunna fungera som livsmiljö för svampar och insekter under hela förmultningsprocessen.

Ängsmark som inte berörs av nytt vägområdet, eller tillfällig nyttjanderätt, bör skyddas från påverkan under byggtid.

Vattenkvalitet

I samband med arbeten i och intill Sätrabäcken vidtas grumlingsreducerande åtgärder. Skyddsåtgärdens utformning anpassas efter behovet som varierar beroende på vattenflöden.

Artrika vägkanter

För att minska de negativa effekterna av intrång i artrika vägslänter bör jordsammansättningen i de nya slänterna anpassas efter den flora som idag växer i slänterna. Vidare bör vegetationen bevaras och skyddas under byggtiden, och ytjord som omhändertas bör återinföras inom samma område för att förbättra förutsättningarna för dagens arter att återetableras där så är möjligt.

Vidare ska val av material väljas som gynnar insektsfaunan med svartpälsbi. Detta innebär även att blottor i vegetationen ska tillåtas.

Invasiva arter

Inför byggnation bör en ny inventering genomföras för att kartlägga eventuellt tillkommande förekomster av invasiva arter. Störst utbredning har de invasiva arterna på ett område som föreslås nyttjas som etableringsyta med tillfällig nyttjanderätt. Eftersom förekomsterna är relativt sparsamt förekommande längs sträckan bör bekämpning innan byggnation övervägas.

Barriäreffekter

I detaljprojekteringen bör det närmare undersökas vilket räcke mellan gång- och cykelvägen och bilvägen, som kan väljas för att minimera siktproblematiken för passerande djur.

3.4.3 Planerade kompensationsåtgärder

Följande kompensationsåtgärder planeras och vidtas för att kompensera för kvarstående skada. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas dock inte i konsekvensbedömningen.

För att mildra de negativa effekterna för svartpälsbiet kommer möjligheterna att anlägga en slänt med bra förutsättningar för nya boplatser ses över som en frivillig kompensationsåtgärd. För att individer av svartpälsbi ska kunna etablera sig på den nya lokalen innan den befintliga vägslänten/boplatsen försvinner, behöver den nya lokalen vara färdigställd innan svartpälsbiets flygsäsong börjar. Den nya slänt som kommer anläggas längs med gång- och cykelvägen ska också utformas så att den fortfarande kan vara attraktiv för svartpälsbi, och därmed många andra insektsarter med samma miljökrav.

Förlusten av en del av biotopen småvatten i jordbruksmark skulle kunna kompenseras genom en förlängning av det ena diket som ligger inom en gräsmark.

3.4.4 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

Inga bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder finns i detta skede av projektet.

3.5 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning

3.5.1 Förändrad väghållning

Föreslagna åtgärder i vägplanen medför inga förändringar av väghållning.

3.5.2 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i planen utan är ett separat beslut av väghållningsmyndigheten.

De enskilda anslutningar som berörs på aktuell sträckan av väg 262 kommer anpassas i plan och höjd. Inga anslutningar föreslås tas bort.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitel 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 samt eventuella alternativa lösningar framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.5. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljökvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.6. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.3. Nollalternativ redovisas i avsnitt 4.3. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.4.

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

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2.

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, miljökvalitetsnormer, 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. Behov av kontroll och uppföljning redovisas i avsnitt 8.4.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Miljöbeskrivningen fokuserar på de effekter och konsekvenser som bedöms som väsentliga och som kan uppstå till följd av projektet under både byggskedet och driftskedet. I Tabell 3 nedan redogörs för de

miljöaspekter som tas upp under kapitel 4.4 samt aspekter som har avgränsats bort och inte behandlas vidare i aktuell miljöbeskrivning.

Tabell 3. Avgränsning av miljöaspekter.

Projektets påverkan och effekter	Miljöaspekter	Väsentlig miljöeffekt	Motiv till avgränsningen
Markanspråk	Biologisk mångfald	Ja	Artrika vägkanter berörs Livsmiljöer för svartpälsbi berörs Biotopskyddade områden berörs
	Kulturmiljö	Nej	Sätra prästgård som ligger väster om vägen vid Sätra ängar är ett kyrkligt kulturminne enligt 4 kap. kulturminneslagen. Då gränserna för kulturminnet ligger mindre än 100 m från plats där sprängning behöver genomföras riskerar det att påverkas av vibrationer. Frågan arbetas vidare med i detaljprojekteringsskedets riskanalyser och miljösäkringen. Inga kända fornlämningar berörs.
Risk för spridning av föroreningar via masshantering och grumling	Mark och vatten	Ja	Schakt i potentiellt förorenad mark. Schakt i dike/ vattendrag Masshantering
Risk för spridning av föroreningar via dagvatten	Vatten	Nej	Befintlig väg planeras längs sträckan breddas med ca 1,5–2,0 meter. Lägen för nuvarande vägdiken kommer att behöva justeras samt befintliga vägtrummor kommer att behöva förlängas. Vägen föreslås till största del avvattnas via gräsklädda vägdiken där infiltration och rening av vägdagvattnet sker. Någon ökning avseende föroreningsrisk via dagvattnet bedöms inte tillkomma.
Risk för spridning av invasiva arter	Biologisk mångfald	Ja	Förekomst av invasiva arter i området kan spridas via masshantering
Buller	Befolkning och människors hälsa	Ja	Befintliga bullerskydd behöver flyttas till följd av gång- och cykelvägen och kommer därvid att ersättas med nya. Bullerberäkningar genomförs för att utformningen av skydden ska säkerställa att bullernivåerna inte ökar jämfört med nuläget.
Påverkan på luftkvalitet	Befolkning och människors hälsa	Nej	Utsläpp till luft sker endast tillfälligt under byggtid och bedöms inte medverka till att miljökvalitetsnormer för luft överskrids. Skärpt kravställning på arbetsfordon kommer att gälla i enlighet med Trafikverkets generella miljökrav.
Klimatpåverkan	Klimat	Nej	Projektet syftar till att underlätta för val av cykel som transportmedel vilket därmed skulle bidra till att minska klimatpåverkande utsläpp. Byggnation av vägen medför klimatpåverkande utsläpp i samband med produktion av material och vid användning av arbetsmaskiner. Trafikverkets klimatkalkyl kommer att användas.
Barriäreffekter	Befolkning och människors hälsa	Nej	Under byggtiden behöver tillgängligheten till Roslagsleden och Rinkebyskogen samt

Projektets påverkan och effekter	Miljöaspekter	Väsentlig miljöeffekt	Motiv till avgränsningen
			golfbanan säkerställas. På sikt bedöms gång- och cykelvägen öka tillgängligheten till förekommande friluft- och rekreationsområden.
	Biologisk mångfald	Ja	Tillkomst av räcke som separerar gång- och cykelvägen mot bilvägen. Räcket är 1,1 meter högt och riskerar att försvåra för vilt, främst rådjur, att ta sig över vägen.

4.2 Metod

Projektets effekter och konsekvenser jämförs med nuläget som huvudsaklig bedömningsreferens. Även ett nollalternativ, som beskriver den mest troliga situationen år 2049 om inte projektet genomförs, jämförs med nuläget, se kapitel 4.3 Nollalternativ.

Värdet på de olika intressena och störningens omfattning bedöms enligt en tregradig skala. En sammanvägning av intressets värde och störningens omfattning sker sedan genom avläsning i en tregradig bedömningsmatris. Där osäkerhet föreligger vad gäller intressets värde bedöms det som högt enligt försiktighetsprincipen. Vid konsekvensbedömning ska både det aktuella intressets värde och de förväntade effekternas omfattning beaktas.

Matrisen i Tabell 4 ger en förenklad beskrivning av metodiken bakom dessa bedömningar. Matrisen innehåller en femgradig konsekvensskala. Den femgradiga skalan gör att varje steg får ett stort omfång och att mindre skillnader därmed inte alltid framgår. Konsekvensbedömningarna åtföljs därför alltid av beskrivande texter som innehåller motiveringar till bedömningarna.

Tabell 4. Konsekvensskala för bedömningar.

Intressets värde	Påverkan, ingreppets störningens omfattning				
	Stor negativ påverkan	Måttlig negativ påverkan	Liten negativ påverkan	Ingen påverkan	Positiv påverkan
Högt värde	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Ingen konsekvens	Positiv konsekvens
Måttligt värde	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Ingen konsekvens	Positiv konsekvens
Lågt värde	Måttlig negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Ingen konsekvens	Positiv konsekvens

4.3 Nollalternativ

Nollalternativet ska beskriva en sannolik utveckling i området utan att projektet genomförs. Enligt översiktsplanen föreslås en utveckling av Nora torg och Sätraängsvägen med kompletterande bostadsbebyggelse, men det pågår inga aktiva planprocesser. Några större förändringar i området förväntas därför inte och nollalternativet bedöms i stor utsträckning motsvara nuläget. Det innebär att vägen huvudsakligen bibehåller nuvarande utformning med endast normalt drift- och underhållsarbete.

I nollalternativet kvarstår identifierade brister avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Trafikmängden förväntas samtidigt öka enligt prognosår 2049 med 35% från år 2025. Naturvärden längs med sträckan bibehålls i stor utsträckning men kan även i nollalternativet påverkas genom spridning av invasiva arter eller olika slag av markingrepp i samband med normalt förekommande verksamheter i stadsnära miljö.

4.4 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

I detta avsnitt beskrivs miljöförhållandena i området där projektet ska genomföras samt de miljöeffekter och miljökonsekvenser som uppstår. I denna version av miljöbeskrivningen är beskrivna effekter preliminära Efter genomfört samråd kan förändringar av utformning och val av skyddsåtgärder medföra en annan bedömning. Slutlig bedömning redovisas i nästa skede av planläggningsprocessen, som är granskningshandlingen.

4.4.1 Buller

Miljöförhållanden

Trafiken längs med väg 262 medför bullerstörningar för boende och övriga som vistas i närheten av vägen. Bullerskärmar för att reducera ljudnivåerna är uppförda på flera ställen längs sträckan. Byggnation av en gång- och cykelväg längs med väg 262 bedöms inte innebära väsentlig ombyggnad och någon kartläggning av bullernivåerna längs hela sträckan är inte gjord. Breddningen av vägen medför dock förändringar som även kan påverka bullernivåerna vid fasad.

1. Vägmitt förflyttas västerut när gång- och cykelvägen tar en del av vägen i anspråk. Detta innebär att biltrafiken förflyttas närmare bostadsbebyggelsen. Vid korsningen med Lomvägen och Fasanvägen blir förflyttningen något större än den generella.

2. Vid busshållplats Handelsvägen medför breddningen av vägen att befintlig bullerskärm behöver flyttas i sidled motsvarande sträcka som breddningen. Den befintliga bullerskärmen kommer att i samband med flytten ersättas av en nybyggd skärm.

Bullerberäkningar har genomförts i syfte att säkerställa att bullernivåerna klarar gällande riktvärden även efter dessa förändringar, se avsnitt Bullerberäkningar.

Projektet har därutöver genomfört en inventering av befintliga bullerskydd i syfte att översiktligt bedöma skicket på dessa. Inventeringen ska utgöra ett underlag för fortsatt drift- och underhållsplanering av befintliga bullerplank. Inget av de inventerade bullerplanken bedöms i nuläget behöva bytas ut i sin helhet.

Bullerberäkningar

Trafikverket genomför regelbundet trafikmätningar på det statliga vägnätet. Senast 2025 utfördes en sådan på väg 262. Vardagsdygnstrafiken (VDT) visade sig så vara cirka 12 800 fordon och andel tung trafik var cirka 5%. Eftersom bullerberäkningarna baseras på årsdygnstrafik (ÅDT), vilket utgörs av ungefär 90% av VDT utgjordes trafiken i bullermodellen av 11 520 fordon, varav 5% var tunga fordon.

Enligt Naturvårdsverkets rapport ”*Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder*” ska, som grundregel, åtgärder eller andra försiktighetsmått övervägas om man kan befara att skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön föreligger eller kan uppstå. För att en god miljökvalitet ska nås utanför bostäder bör, enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och anknytande dokument från centrala myndigheter, i normalfallet nivåer i Tabell 5 underskridas.

Tabell 5. Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq_{24h}), dBA	**Bostads uteplats (Leq_{24h}), dBA**	**Bostads uteplats (Lmax), dBA**
Buller från väg	55	~55[2]	70[1]
Buller från spår	60	55	70[1]

[1] Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl. 06 - 22).
[2] Varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljökvalitet 55 dBA Leq24h. Det kan även noteras att 50 dBA Leq bör underskridas vid en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att undvika olägenhet för människors hälsa enligt trafikbullerförordningen.

Naturvårdsverkets rapport redovisar även när åtgärder behöver övervägas vilket beror på när huset är byggt. I Tabell 6Tabell 6 sammanfattas nivåer som tillämpas utomhus för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktig-hetsmått i normalfallet behöver övervägas.

Tabell 6. Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden).

	~2015 och framöver ”nya bostadsbyggnader”[4]	1997 - ~2015 ”nyare befintlig miljö”	- 1997 ”äldre befintlig miljö”
Buller från väg, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq_{24h}	65 dBA Leq_{24h}
Buller från väg och spår, uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA[2] Leq_{24h} 70 dBA[3] Lmax	-

[2] Varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för ekvivalent nivå för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljökvalitet 55 dBA Leq24h (samma som för spår samt ambitionsnivå enligt anknytande dokument från centrala myndigheter6). Det kan även noteras att 50 dBA Leq bör underskridas vid en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att undvika olägenhet för människors hälsa enligt trafikbullerförordningen.
[3] Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl. 06-22)7
[4] Se 26 kap. 9a§ miljöbalken.

För bostäder i äldre befintlig miljö (innan 1997) appliceras en praxis från Naturvårdsverket som innebär att åtgärder behöver övervägas om bullervärdet överstiger 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå från vägbuller vid fasad. Ljudnivåer vid uteplats utvärderas ej för äldre befintlig miljö.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

För att utreda om en flytt av vägmitt en meter åt sydväst kan påverka bullernivåerna vid närliggande bebyggelse har en mindre bullerutredning genomförts (Trafikverket 2016). Beräkningarna har utförts med geomodell baserad på flygfoto över närområdet, och med utgångspunkt från en exempelfastighet både med och utan bullerskärm.

För flyttad vägmitt vid korsningen med Lomvägen och Fasanvägen samt flytt av bullerskärm har beräkningar gjorts av ekvivalenta och maximala ljudnivåer för nutid (Trafikverket 2026). För bostäder byggda innan 1997 bör inte bullervärdet överstiger 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå från vägbuller vid fasad.

Flyttad vägmitt

Vad gäller projektets generella påverkan längs med vägen visar de genomförda beräkningarna att en förflyttning av vägmitt med en meter har en försumbar effekt på ljudmiljön i närområdet.

Enligt genomförd beräkning för flyttad vägmitt vid Lomvägen och Fasanvägen, skiljer sig de ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad cirka 2 dBA mellan befintlig och ny utformning av vägen. En förändring av ljudnivån med 1–3 dBA upplevs som en knappt hörbar förändring. Förutsatt att bostäderna byggdes innan 1997 är ljudnivåerna vid fasad är lägre än 65 dBA i de båda scenarierna och därmed klaras riktvärdena i båda fallen.

Resultaten visar att ljudnivåerna vid uteplats blir något högre vid bostäderna som är belägna närmast vägen, både väster och öster om vägen, efter vägmitten förskjutits västerut. Ökningen är mellan 1–3 dBA. För bostäder byggda innan 1997 finns inget riktvärde för ljudnivåer vid uteplats.

Flytt av bullerskärm

Enligt de framtagna resultaten förblir de ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad desamma med bullerskärmens nya läge. Nivåerna är mellan 49–53 dBA. Förutsatt att bostäderna byggdes innan 1997 är ljudnivåerna vid fasad lägre än 65 dBA och därmed klaras riktvärdena.

Projektet bedöms sammanfattningsvis inte medföra några effekter eller konsekvenser avseende trafikbuller längs väg 262 på den berörda sträckan.

4.4.2 Rekreation och friluftsliv

Miljöförhållanden

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 naturreservatet 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.

Effekter och konsekvenser

Projektet medför inga intrång i områden med särskilda värden för friluftslivet. Den färdigställda gång- och cykelvägen förväntas öka tillgängligheten till naturreservatet Rinkebyskogen och Rösjön, som är en del av riksintresseområde för friluftslivet, genom möjligheten att ta sig längs väg 262 till fots eller med cykel.

Under byggnation kan tillgängligheten till båda dessa områden tillfälligt kunna minska något genom att arbetsområdet ligger i nära anslutning till Rösjöbadet och naturreservatets södra entré. Genom tydlig skyltning och anvisningar om vägval under byggtiden bedöms påverkan bli liten.

Konsekvenserna bedöms bli positiva för rekreation och friluftsliv.

4.4.3 Biologisk mångfald

Miljöförhållanden

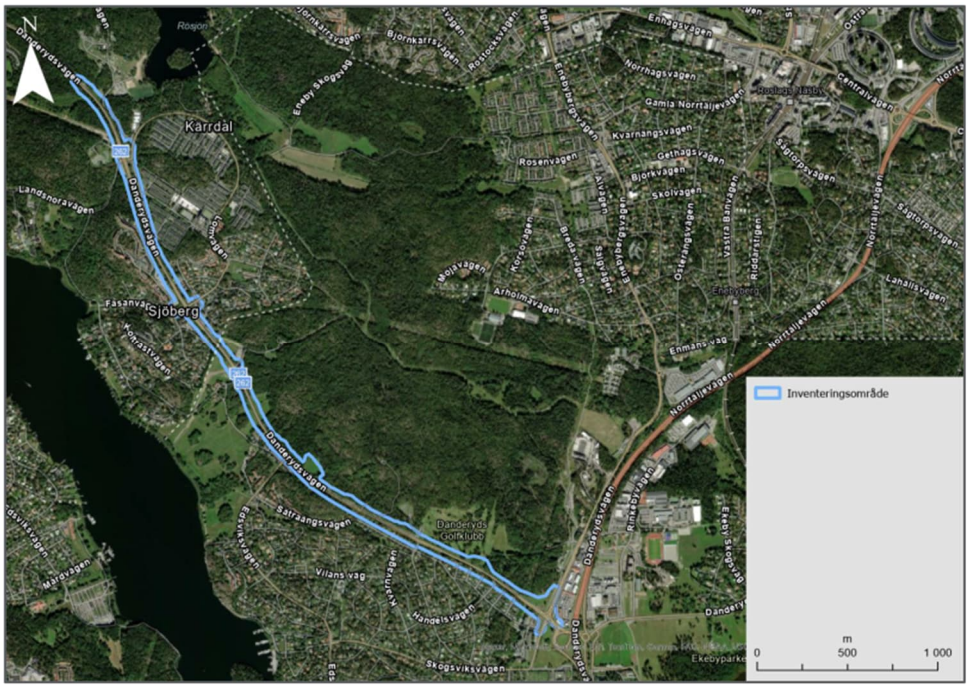
En naturvärdesinventering är genomförd under 2025 enligt svensk standard 199 000:2023 med detaljeringsgrad detalj.

Detaljeringsgrad detalj omfattar enligt SS 199 000:2023 att alla naturvärdesbiotoper ner till en minsta karteringsenhet på 100 m² ska avgränsas och redovisas; dessutom ska alla naturvärdesobjekt som har särskild betydelse för biologisk mångfald identifieras oavsett storlek. Områden mindre än 100 m² kan dock redovisas som värdeelement i stället för som naturvärdesbiotop om det är mer lämpligt. Naturvärdes-bedömningen i detaljeringsgrad detalj omfattar obligatoriskt naturvärdesklass 1 till 4.

Tillägg enligt standarden:

- Fördjupad inventering av särskilt skyddsvärda träd
- Fördjupad artinventering av groddjur
- Fördjupad inventering av invasiva arter
- Fördjupad inventering av generellt skyddade biotopskyddsområden
- Fördjupad inventering av svartpälsbin

Inventeringsområdet avgränsades till 20 meter från vägkant på båda sidor av befintlig väg, se Figur 15.

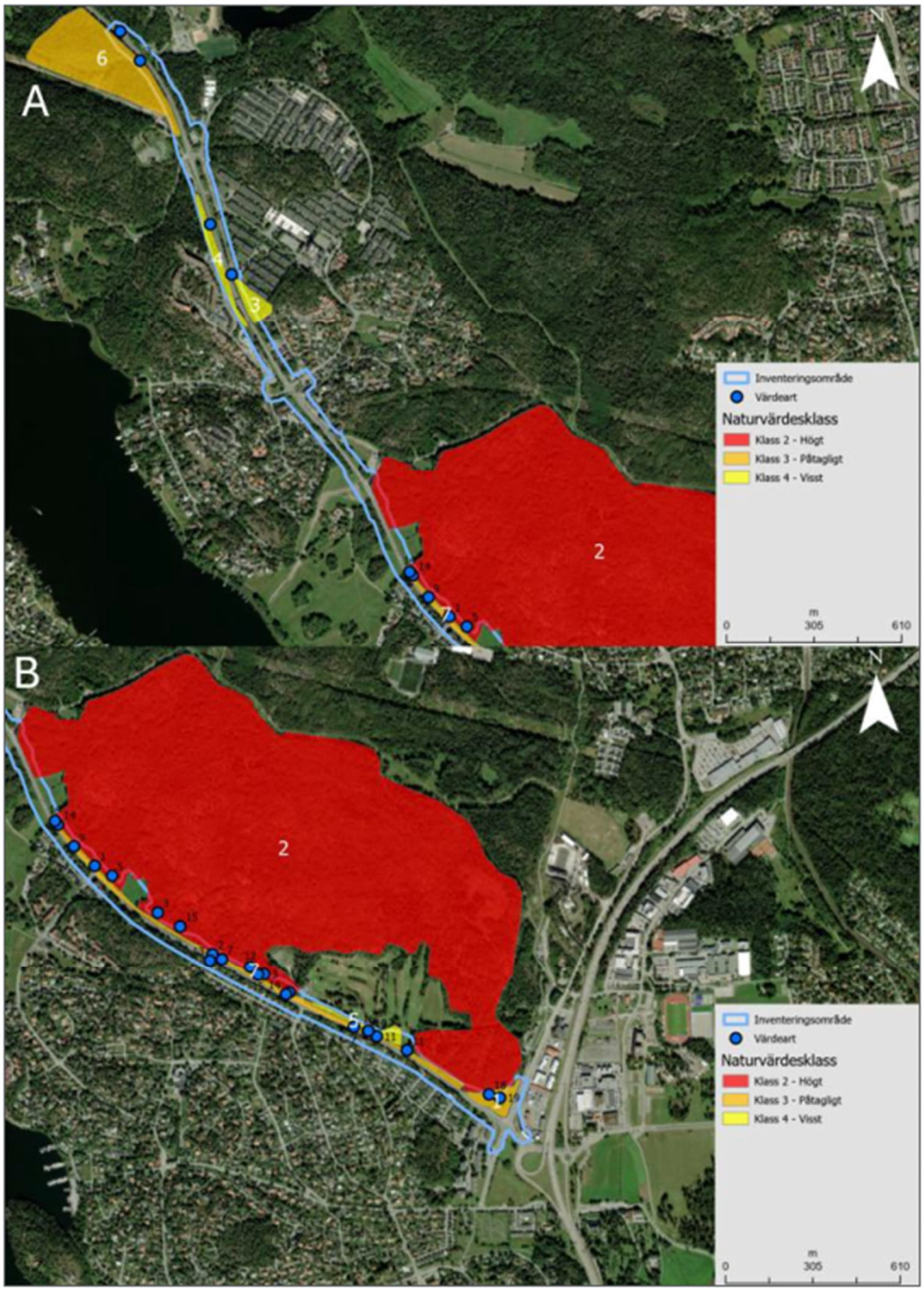


Figur 15. Inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen avgränsades till 20 meter från vägkant på båda sidor vägen.

Naturmiljöer

Inom inventeringsområdet registrerades totalt sju naturvärdesobjekt, se Figur 16. Av dessa har tre områden bedömts få klass 4 - visst naturvärde, tre områden klass 3 - påtagligt naturvärde och ett område klass 2 - högt naturvärde. Naturvärdesobjektet med högt naturvärde motsvarar till stor del Rinkebyskogens naturreservat, norr om väg 262. Här hittades flera signal- och rödlistade arter som tyder på att området hyser livsmiljöer med god ekologisk kvalitet och kontinuitet.

Övriga naturvärdesobjekt består bland annat av miljöer med stor betydelse för pollinatörer. Exempelvis utgörs stora delar av vägkanten av sandiga och torra miljöer som gynnar en hög artrikedom av insekter, område 7 i Figur 16. Området är utpekat som en artrik vägkant och hyser många kolonier av svartpälsbi samt en stor förekomst av sandbin, humlor och fjärilar. Därav har området fått klassningen 3, påtagligt naturvärde.



Figur 16. Naturvärdesobjekt längs med vägsträckan.

Sammanlagt återfanns 19 värdearter under inventeringstillfället, varav 7 rödlistade och 4 fridlysta, se Tabell 7.

Tabell 7. Översikt över noterade värdearter inom inventeringsområdet. LC= Livskraftig, NT = Nära hotad, VU = sårbar, EN = Starkt hotad, CR= Akut hotad, S = Signalart, F = Fridlyst, R= Rödlistad, T=Typisk art. Rödlistningen är jämfört naturvärdesinventeringsrapporten uppdaterad enligt Rödlistan 2025.

Art- Svenska namn	Art- Vetenskapligt namn	Rödliste-kategori	Värde	ID
skogsalm	*Ulmus glabra*	EN	R	1
bergslok	*Melica nutans*	LC	T	2

björksplintborre	*Scolytus ratzeburgi*	LC	S	3
belkstarr	*Carex pallescens*	LC	T	4
blåsippa	*Hepatica nobilis*	LC	S, F	5
grönsångare	*Phylloscopus sibilatrix*	NT	R	6
gullviva	*Primula veris*	LC	S, F	7
gökärt	*Lathyrus linifolius*	LC	T	8
Jungfrulin	*Polygala vulgaris*	NT	S, R	9
klofibbla	*Crepis tectorum*	NT	R	10
kopparödla	*Anguis fragilis*	LC	F	11
liljekonvalj	*Convallaria majalis*	LC	F	12
reliktbock	*Nothorhina muricata*	NT	R	13
svartpälsbi	*Anthophora retusa*	LC	S	14
tallticka	*Porodaedalea pini*	NT	R	15
åkervädd	*Knautia arvensis*	LC	T	16
ängsvädd	*Succisa pratensis*	LC	S	17
backklöver	*Trifolium montanum*	NT	R	18
backnejlika	*Dianthus deltoides*	LC	S	19

Svartpälsbin

Svartpälsbi är en art som under senare hälften av 1900-talet minskat kraftigt i landet, men som under senare år ökat i omfattning särskilt i Mälardalen (Artdatabanken 2026). Arten omfattades tidigare av ett åtgärdsprogram för hotade arter som avslutades 2026 med följande motivering; Även om arten fortfarande saknas i delar av sitt forna utbredningsområde så har arten har visat en tydligt positiv trend de senaste åren med en kraftig spridning i Mellansverige (Naturvårdsverket 2026). I den senaste uppdateringen av rödlistan 2025 bedömdes arten som livskraftig (LC) från att tidigare varit klassad som nära hotad (NT). Förekomst av arten är fortsatt en indikation på biotoper som minskar i landet och som gynnar många fler arter av insekter och torrängsflora.

Under inventeringen observerades svartpälsbin på fyra platser inom inventeringsområdet, med en till två individer vid varje plats. Totalt identifierades 30 områden som bedömdes som potentiella livsmiljöer för arten, med varierande grad av lämplighet. Av dessa klassades tre områden som mycket lämpliga, 16 som lämpliga och elva som möjliga livsmiljöer. Utöver de individer som noterades vid inventeringen har tidigare observationer rapporterat stora kolonier av svartpälsbin inom området. Majoriteten av dessa kolonier har registrerats i anslutning till golfbanan, där både mycket lämpliga och lämpliga livsmiljöer har avgränsats.

Särskilt skyddsvärda träd och naturvärdesträd

Med särskilt skyddsvärda träd avses enligt Naturvårdsverkets definition (Naturvårdsverket, 2012):

- Jätteträd: träd grövre än 1 m i diameter (motsvarar 3,14 m i stamomkrets) på det smalaste stället under brösthöjd.

- Mycket gamla träd: gran, tall, ek och bok äldre än 200 år. Övriga trädslag äldre än 140 år.

- Grova hålträd: träd grövre än 40 cm i diameter i brösthöjd med utvecklad hålighet i huvudstam.

Trädens omkrets mäts på det smalaste stället under brösthöjd (ca 1,2 m).

Naturvärdesträd är träd som har betydelse för naturvärdet inom ett naturvärdesobjekt. De värdefullaste träden är gamla, grova träd som kan ha en avgörande betydelse för hela områdets naturvärde.

Inom inventeringsområdet har fyra särskilt skyddsvärda träd avgränsats och åtta naturvärdesträd, se Tabell 8. Naturvärden kopplade till grova och äldre träd är viktiga för att de skapar lokala och gynnsamma livsmiljöer för flera arter så som insekter, kryptogamer, svampar, fåglar och fladdermöss.

Tabell 8. Särskilt skyddsvärda träd och naturvärdesträd.

Klassning	Beskrivning
Särskilt skyddsvärt - Hålträd	Tall, hålträd ca 40 cm i diameter
Särskilt skyddsvärt - Gammalt träd	Ek, ca 80 cm i diameter, gammalt med hål
Särskilt skyddsvärt - Hålträd	Sälg, ca 80 cm i diameter och hålträd
Särskilt skyddsvärt - Gammalt träd	Tall, ca 65 cm i diameter, spår av reliktbock vilket möjliggör att trädet kan vara över 150 år.
Naturvärdesträd – Gammalt träd	Ek, ca 60 cm i diameter.
Naturvärdesträd – Hålträd	Tall, ca 30 cm i diameter.
Naturvärdesträd – Gammalt träd	Ek, ca 90 cm i diameter.
Naturvärdesträd – Hålträd	Asp, ca 60 cm i diameter.
Naturvärdesträd – Gammalt träd	Ek, ca 80 cm i diameter.
Naturvärdesträd – Gammalt träd	Ek, ca 60 cm i diameter.
Naturvärdesträd – Grovt träd	Ek, ca 90 cm i diameter.

Klassning	Beskrivning
Naturvärdesträd – Grovt träd	Flerstammigt

Groddjur

Groddjursinventering med eDNA genomfördes vid två lokaler, i Sätrabäcken och vid en våtmark längs Landsnoraån. Proverna analyserades med avseende på arterna åkergroda, större och mindre vattensalamander. Resultatet visar inte på någon förekomst av DNA från groddjur. Mindre vattensalamander har tidigare noterats i ett dike i höjd med busshållplats Jaktskyttebanan. Detta var dock vid provtillfället helt torrlagt och inget prov kunde därför tas.

Biotopskyddade områden

Inom inventeringsområdet kunde fem objekt som omfattas av det generella biotopskyddet identifieras; två diken, två alléer och en åkerholme. Miljöerna kan fungera som spridningskorridorer och bidrar till variation i landskapet. Dikena bidrar bland annat till blöta livsmiljöer och tillgänglighet av färskvatten för vilt. Allérna och åkerholmen bidrar istället till beskuggning och skydd i annars öppna miljöer.

Invasiva arter

Invasiva arter förekom på flera platser inom inventeringsområdet, främst vid vägkanten men också en större mängd vid en yta väster om golfbanan som planeras att användas som etableringsområde under byggskedet. De arter som påträffades var vresros, höstgullris och blomsterlupin samt rysklönn som har potentiellt hög risk för invasivitet. Invasiva växtarter har en negativ påverkan på den biologiska mångfalden då de konkurrerar ut den lokala floran. En förändring i växternas artsammansättning har även en negativ inverkan på många insekter. Detta eftersom insektsfaunan evolutionärt har anpassat sig tillsammans med våra inhemska växter.

Viltstråk

Längs sträckan rör sig många rådjur och särskilt i området runt Sätra ängar passerar många rådjur över vägen. Bullerplank utmed bostäderna på sträckan öster om Sätra ängar hindrar djuren och kan göra att fler djur söker sig till Sätra ängar för att ta sig fram. I STRADA finns inga viltolyckor inrapporterade de senaste fem åren (2020-2025) där personer blivit skadade. Enligt Nationella Viltolycksrådets statistik har dock ett antal mindre allvarliga olyckor med rådjur har förekommit längs hela

sträckan under samma period. De flesta olyckorna, ett tjugotal, har skett vid Sätra ängar.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Naturmiljöer

Byggnation av gång- och cykelvägen medför intrång i flera naturvärdesobjekt. Mest omfattande blir intrånget i naturvärdesobjekt 7 som utgör den nuvarande vägslänten norr om vägen i drygt 1,7 km.

Vägslänten utgörs här av sandiga och torra miljöer som gynnar en hög artrikedom av insekter. Området är utpekat som en artrik vägkant och hyser många kolonier av svartpälsbi samt en stor förekomst av sandbin, humlor och fjärilar. Vägkanten är i många partier rik på blommande växter och strukturer som gynnar pollinatörer. Den öppna, solbelysta karaktären i kombination med sandig mark gör området särskilt värdefullt för insektsfaunan. Naturvärdet bedöms vara påtagligt. Eftersom biotopen är smal och i långa stycken ligger inträngd mellan vägen och branta bergslänter påverkas en stor del av biotopen.

När de nya vägslänterna anläggs ska dessa utformas så att de miljöförhållanden som gynnar den sammansättning av flora och fauna som finns på platsen bibehålls. Detta innebär också att de översta jordlagren från slänterna återförs i syfte att bevara en möjlig fröbank.

Ytterligare ett objekt med påtagliga naturvärden berörs av projektet. Området utgörs av en naturlig gräsmark där den öppna, sandiga miljön med mosaikstruktur av blommande örter, torra gräs och bar mark utgör en ovanlig biotop i tätortsnära läge. Den höga variationen i markstruktur och vegetation ger goda förutsättningar för specialiserade arter. Förekomst av backnejlika och backklöver varav backklöver är rödlistad i kategorin nära hotad (NT). Gräsmarken berörs i mindre utsträckning eftersom den omfattar en relativt stor yta där vägen breddning tar en mindre del i anspråk.

Svartpälsbin

Vägslänter med boplatser för svartpälsbin eller med miljöer som ger goda förutsättningar för svartpälsbin påverkas i stor omfattning i och med att de finns närmast vägen på den sida som breddas. De nya slänterna kommer dock att utformas för att förutsättningarna för svartpälsbi ska bibehållas över tid.

För att mildra de negativa effekterna för svartpälsbiet kommer även möjligheterna att som en frivillig kompensationsåtgärd anlägga en slänt med bra förutsättningar för nya boplatser ses över.

Särskilt skyddsvärda träd och naturvärdesträd

Av de särskilt skyddsvärda träd som identifierats är ett träd direkt berört av vägområdet och behöver troligen avverkas. Ytterligare två skyddsvärda träd står inom 20 meter från vägområdet och är inom riskzonen för att påverkas indirekt genom skada på rotsystemet vid schakt.

Av naturvärdesträden berörs tre träd direkt av det nya vägområdet och behöver troligen avverkas medan två står inom 20 meter från vägområdet och är inom riskzonen för att påverkas indirekt genom skada på rotsystemet vid schakt.

Projektets påverkan på träden behöver utredas vidare och möjligheten till skydd under byggnation undersökas. Avverkade träd bör kunna läggas inom lämplig skogsmiljö för att fortsatt kunna bidra med livsmiljöer för insekter och svampar under den fortsatta förmultningsprocessen.

Groddjur

Byggnation av gång- och cykelväg bedöms inte påverka några stadigvarande groddjurspopulationer. Individer av groddjur kan förekomma i diken under år då vattenförhållandena är gynnsamma. Arbeten bör därför undvikas under föryngringsperioden april – juni sådana år då miljöer med stillastående vatten uppstår.

Vägsträckan bedöms hysa låga värden för groddjur. Effekterna av projektet bedöms bli små och tillfälliga och om föreslagna skyddsåtgärder efterföljs bedöms risken för påverkan på individer, som kan befinna sig i tillfälligt vattenfyllda miljöer, bli liten.

Biotopskyddade områden

Av förekommande biotopskyddade områden berörs Sätrabäcken och ett dike norr om vägen vid korsningen med Enebybergsvägen. Sätrabäcken har vid platsen karaktären av ett dike och passerar väg 262 genom en betongtrumma med dimensionen 400 mm. I samband med breddningen av vägen kommer trumman att behöva förlängas med motsvarande längd vid inloppet. Vid fältbesök hade bäcken ett visst flöde med ett djup om ca 10 cm uppströms trumman och ca 20 cm nedströms trumman. Inga groddjur har påvisats i bäcken.

Det andra diket ligger i naturvärdesobjekt 1 som utgör en gräsmark med torrängsflora. Diket påverkas vid breddning av vägen i höjd med busshållplats Rinkeby västra som medför att diket läggs igen i dess östra ände.

Projektet medför en liten minskning av den skyddade biotopen småvatten i odlingslandskapet. De aktuella miljöerna bedöms bidra till ekologiska funktioner i landskapet, men hyser inte i sig några högre naturvärden utifrån genomförd naturvärdesinventering. Möjligheten att kunna ersätta de ianspråktagna miljöerna i närområdet ska undersökas.

Invasiva arter

Invasiva arter riskerar att spridas i samband med schaktarbeten längs med sträckan eller till andra platser genom förflyttning av massor eller som fripassagerare på arbetsmaskinerna.

Inför byggnation bör en ny inventering genomföras för att kartlägga eventuellt tillkommande förekomster av invasiva arter. Störst utbredning har de invasiva arterna på ett område som föreslås nyttjas som etableringsyta med tillfällig nyttjanderätt. Där blir det extra viktigt att de invasiva arterna förhindras att sprida sig ut på bygget med arbetsmaskinerna.

Eftersom förekomsterna är relativt sparsamt förekommande längs sträckan bör bekämpning inför byggnation övervägas.

Barriäreffekter

Ett räcke med 1,1 meters höjd mellan vägbana och gång- och cykelväg kommer anläggas utmed hela den aktuella vägsträckan, med undantag för de platser där vägar och åkeranslutningar finns. Ett räcke utgör en barriär för de djur som förflyttar sig över vägen. Många djur kan ändå ta sig förbi: rådjur kan hoppa över räcken och mindre djur som exempelvis hare och räv kan ofta ta sig genom eller under räcket. Räcken kan också göra att viltet uppehåller sig längre tid på vägbanan eftersom de inte helt lätt kan fly undan när trafik närmar sig. Sammantaget gör detta att projektet riskerar att medföra ökad dödlighet för viltet i området (både rådjur och mindre djur). Därmed finns också en risk att trafikolyckor med vilt ökar efter att projektet genomförts.

Osäkerheter i bedömningarna

Olika värdearter är synliga under olika delar av säsongen. Arter som inte varit möjliga att se vid inventeringstillfället och som inte finns inrapporterade sedan tidigare finns därför inte med i rapporten.

I artportalen finns bara de fynd som har rapporterats. Att en art inte förekommer i underlaget, betyder därför inte att den inte finns utan bara att den inte har rapporterats förekomma. Det kan förekomma okända fel i artidentifieringen eller i positioneringen i materialet från artportalen.

Invasiva arter sprider sig mycket snabbt och lätt. Växtplatser för invasiva arter kan därför tillkomma mellan inventeringstillfället och arbetsstarten.

Vid genomförande av skyddsåtgärder som innebär att återställa en miljö som tillfälligt försvinner i syfte att dessa ska tas i anspråk av vissa växt- eller djurarter, finns alltid osäkerheter hur väl dessa nya miljöer lyckas tillgodose dessa arters behov och hur lång etableringstiden blir.

4.4.4 Förorenad mark

Miljöförhållanden

Miljöförhållanden avseende förorenad mark redovisas i kapitel 2.7.1.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Påträffade föroreningar bedöms inte utgöra en direkt risk för miljö och hälsa under nuvarande förutsättningar och markanvändning. Anläggande av gång- och cykelväg längs väg 262 innebär ingen betydande förändring av markanvändningen, och bedöms fortsatt klassas som mindre känslig markanvändning (MKM).

Masshantering i samband med byggnation av gång- och cykelväg behöver ta hänsyn till förhöjda halter av metaller och PAH:er som påträffades ställvis i vägdikesprover. Massor behöver hanteras utifrån påträffad föroreningshalt, där somliga massor kan behöva transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

Uppmätta halter i Sätrabäcken bedöms inte utgöra en riskproblematik avseende miljö och hälsa för etablering av gång- och cykelväg. Vid byggnation ska det säkerställas att vattendraget inte påverkas negativt.

Sammantaget bedöms planerad etablering av gång- och cykelväg inte medföra några negativa konsekvenser vad gäller människors hälsa och miljö med avseende på förorenad mark.

5 Övriga effekter och konsekvenser av projektet

5.1 Trafik och användargrupper

I och med att gående och cyklister separeras från motorfordonstrafik minskar risken för konflikter mellan gående/cyklister och motorfordon, vilket särskilt gynnar barn, äldre och andra grupper med särskilt behov av trygg infrastruktur.

För boende längs sträckan innebär projektet en ökad trygghet och tillgänglighet, då det blir möjligt att gå och cykla längs vägen på ett säkrare sätt än i nuläget.

Förbättrad standard på hållplatser leder till ökad reskomfort och trygghet för resenärer. Projektet bedöms medföra en positiv konsekvens.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Ny gång- och cykelväg skapar ett sammanhängande gång- och cykelstråk med regional standard mellan Sollentuna i norr till Enebybergsvägen i söder. Detta förbättrar möjligheterna till cykelpendling samt fritids- och turistcykling i området.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

5.3.1 Översiktsplaner

Danderyds gällande översiktsplan antogs 2022. Översiktsplanen är inte bindande, men utgör kommunens långsiktiga viljeriktning. Översiktsplanen redovisar den aktuella sträckan som ett regionalt cykelstråk som ska underlätta cykling för pendling och rekreation.

5.3.2 Detaljplaner

I Tabell 9 anges de detaljplaner som berörs eller ligger i anslutning till den planerade gång- och cykelvägen.

Tabell 9. Detaljplaner som berörs av föreslagna åtgärder i vägplanen.

Detaljplan	Akt-nr	Laga kraft	Kommun	Kommentar
Stadsplan för del av Sjöbergsområdet (Kärrdal)	0163-nr170	1970-12-15	Sollentuna	Nytt vägområde inom mark planlagd som allmän plats för gata/park
Ändring och utvidgning av stadsplan för område öster om Danderydsvägen, Kärrdal	0163-nr186	1972-10-08	Sollentuna	Gällande plan är förenlig med förslaget till vägplan.
Ändring av stadsplan för område vid Snickarbacken, Skeppartorp	0163-nr334	1987-10-14	Sollentuna	Gällande plan är förenlig med förslaget till vägplan.
Stadsplan för område vid Koltrastvägen, Skeppartorp	0163-nr327	186-11-19	Sollentuna	Gällande plan är förenlig med förslaget till vägplan.
Stadsplan för område vid Vaktelvägen, Kärrdal	0163-nr338	1998-02-01	Sollentuna	Gällande plan är förenlig med förslaget till vägplan.
Ändring och utvidgning av stadsplan för område vid Hägervägen, Kärrdal	0163-nr335	1987-11-18	Sollentuna	Gällande plan är förenlig med förslaget till vägplan.
STG 903 och 903A invid kvarteren Målvakten och Brottaren	01-DAR-1425	1978-11-30	Danderyd	Nytt vägområde inom mark planlagt som allmän plats för gata
Sätra ängar, Danderyd 2:157 m.fl.	0162-P10/3	2009-04-06	Danderyd	Fastigheten intill är planlagd som kvartersmark. Vägområdet ingår i detaljplan för STG 903 och 903A och är planlagd som allmän plats gata
Brottaren mm	01-DAS-527/1955	1955-02-07	Danderyd	Nytt vägområde inom mark planlagd som allmän plats gata/park
Del av Rinkeby	01-DAS-636/1958	1958-08-29	Danderyd	Fastigheten (kvartsmark) är en bit från vägen och bedöms inte påverkas. Mellan vägområdet och kvartersmarken är det planlagt som parkmark.
Del av Rinkeby och Sättra	01-DAS-222/1950	1949-12-09	Danderyd	Nytt vägområde inom mark planlagd som allmän plats gata/park

En vägplan kan inte fastställas om den strider mot gällande detaljplaner. Undantag kan dock göras i vissa fall, då vägplanen innebär en mindre avvikelse från detaljplanen som inte motverkar dess syfte, eller då detaljplanen avses ändras eller upphävas i närtid. Bestämmelserna om att vägplanen inte får fastställas i strid med detaljplan är inte tillämpliga för tillfällig nyttjanderätt.

5.3.3 Regional cykelplan

De föreslagna åtgärderna i vägplanen ligger i linje med den regionala cykelplanen.

5.4 Fastigheter

Inga fastighetsanslutningar föreslås stängas och därmed bedöms inte projektet medföra påverkan för fastigheter och samfälligheter.

Det finns ett antal ledningsrätter längs den aktuella sträckan, men de bedöms inte påverkas av de föreslagna åtgärderna i vägplanen.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Projektet medför positiva nyttor i form av ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Åtgärden ger även positiva effekter för barn då de ges möjlighet att på egen hand kunna ta sig till målpunkter vilket också kan bidra till ökad fysisk aktivitet.

Negativa, ej beräknade, effekter är ökade kostnader för drift- och underhåll, intrång i landskapet samt påverkan på naturmiljö.

5.6 Byggskedet

För att genomföra de föreslagna åtgärderna krävs mark- och anläggningsarbeten. Dessa arbeten kommer medföra buller samt trafikstörningar.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Åtgärden bedöms sammantaget ge positivt bidrag till funktionsmålet Åtgärden förbättrar reskomforten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Dessutom förbättras möjligheten att åka kollektivt i och med ökad standard på hållplatslägen.

Åtgärden bedöms sammantaget ge positivt bidrag till hänsynsmålet. Åtgärden främjar fysisk aktivitet och ökar trafiksäkerheten längs vägsträckan. Åtgärderna innebär visst intrång i naturmiljö.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

En separerad gång- och cykelväg förbättrar möjligheten att gå och cykla längs sträckan. Trafiksäkerheten förbättras i och med att gående och cyklister separeras från motorfordonstrafik på väg.

Den föreslagna bredden på gång- och cykelvägen medför en god standard som underlättar daglig cykelpendling.

Valet av åtgärder har gjorts med utgångspunkt i att de ska vara kostnadseffektiva, samtidigt som de uppfyller krav på funktion, trafiksäkerhet och långsiktig hållbarhet.

6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål

Nedan listade miljömål bedöms vara relevanta för projektet och i detta kapitel redovisas kortfattat hur projektet bidrar till att uppfylla dessa.

- Begränsad klimatpåverkan

Projektet utgör en del i utvecklingen av ett regionalt cykelstråk som på sikt kan bidra till att fler kan välja cykel som transportmedel istället för bil, vilket bidrar till att minska klimatpåverkan.

- God bebyggd miljö

Projektet bidrar till att människor på ett säkert sätt kan ta sig längs med väg 262 till och från bostad, jobb och rekreation.

- Ett rikt växt- och djurliv

Projektet påverkar miljöer som är viktiga för växt- och djurlivet. Genom att anpassa projektet i förhållande till dessa och genomföra skydds- och kompensationsåtgärder så att förutsättningarna för växt- och djurlivet bibehålls, minskar de negativa effekterna. Under drift bidrar projektet till att upprätthålla miljöer i vägslänterna som är sällsynta i landskapet i stort.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Hänsynsreglerna syftar till att förebygga negativa effekter av verksamheter och öka miljöhänsynen. Här följer en sammanställning över hur dessa beaktats i vägplanen.

Bevisbördesregeln:

”Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att hänsynsreglerna följs.”

Genom att det i vägplanen ingår en miljöbeskrivning som visar att verksamheten kan bedrivas i enlighet med hänsynsreglerna har kravet tillgodosetts.

Kunskapskravet:

”Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska ha tillräcklig kunskap om hur människors hälsa och miljön påverkas och kan skyddas.”

Utöver den befintliga kunskap som inhämtats från länsstyrelsen och berörd kommun m.fl. har även kunskap framkommit vid fältinventeringar, undersökningar och samråd.

Försiktighetsprincipen:

”Vid risk för negativ påverkan på människors hälsa och miljön finns en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra störning. ”

Vägplanen har anpassats och skyddsåtgärder vidtas för att minska eller undvika negativ påverkan på miljön och åtgärder vidtas för att skydda naturvärden.

Produktvalsprincipen:

”Alla ska undvika att använda produkter som kan vara skadliga för människor och/eller miljön om produkterna kan ersättas med andra mindre farliga produkter.”

För att minska miljöpåverkan av farliga ämnen har Trafikverket riktlinjer för kemiska produkter, material och varor och ställer krav på entreprenören om miljöhänsyn under byggtiden.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna:

”Råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt, förbrukning av råvaror och energi ska minimeras liksom avfallet.”

I projektet eftersträvas massbalans. De massor som uppkommer i projektet och som håller tillräckligt hög kvalitet kommer att återanvändas inom projektet. Trafikverket ställer krav på entreprenören om energieffektivt nyttjande av maskiner och arbetsfordon.

Lokaliseringsprincipen:

”Plats för en verksamhet ska väljas så att den kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljön.”

Olika utformningsalternativ har utretts för att klargöra lämplig plats med hänsyn till minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Den valda utformningen valdes bland annat utifrån miljöhänsyn, minsta markintrång, och möjlighet för en trafiksäker lösning.

Skälighetsregeln/ Rimlighetsavvägningen:

”Hänsynsreglerna gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.”

En samlad effektbedömning (SEB) kommer att genomföras för att bedöma rimligheten av de åtgärder som föreslås i planen.

6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen och mark av nationell betydelse

Breddningen av väg 262 för att rymma en gång och cykelväg medför att jordbruksmark tas i anspråk. På den aktuella sträckan finns jordbruksmark på båda sidor av vägen varför ett sidbyte inte skulle minska intrånget. Marken som tas i anspråk har i Jordbruksverkets jordbruksblock klassats som Åker – permanent gräsmark.

6.4.2 Miljökvalitetsnormer

Vattenkvalitet

Befintlig väg planeras längs sträckan breddas med ca 1,5–2,0 meter. Lägen för nuvarande vägdiken kommer att behöva justeras samt befintliga vägtrummor kommer att behöva förlängas i motsvarande utsträckning. Vägen föreslås till största del avvattnas via gräsklädda vägdiken där infiltration och rening av vägdagvattnet sker. Närmaste vattenförekomst ligger som närmast drygt 500 meter nedströms vägen. Någon ökning avseende föroreningsrisk via dagvattnet bedöms inte tillkomma.

Luftkvalitet

Projektet bidrar till luftutsläpp under byggskedet, men bidrar under drift till möjligheten att transportera sig utan bil vilket är positivt för utsläppsnivåerna. Kravställning på arbetsfordon enligt Trafikverkets skärpta krav i storstadsregionerna bidrar till att hålla utsläppen låga även under byggskedet. Projektet bedöms sammantaget inte påverka möjligheten att hålla miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet i området.

6.4.3 Generella biotopskydd

Projektet medför att en liten andel av biotopen öppet dike i odlingslandskap kulverteras när vägen breddas. Diket vid Sätra ängar passerar vägen genom en trumma som förlängs i samma omfattning som vägen breddas. Diket bedöms inte hysa några förhöjda naturvärden på platsen för åtgärden.

Diket i ängen vid korsningen med Enebybergsvägen kommer att läggas igen i dess västra ände till följd av vägens breddning. Dikets funktion är oklar.

Konsekvenserna för den biotopskyddade miljön bedöms bli små negativa med de skyddsåtgärder som föreslås i kapitel 3.4. Möjligheten att kompensera för de ianspråktagna miljöerna ska undersökas vidare och redovisas i granskningshandlingen.

6.4.4 Strandskydd

Projektet ligger inom det utökade strandskyddsområdet för Rösjön som sträcker sig 300 meter från strandlinjen. Området mellan sjön och väg 262 hyser en friluftsanläggning och lokal infrastruktur. Planerade åtgärder bedöms inte strida mot strandskyddets syften då de inte försämrar allmänhetens tillgång till strandområden eller försämrar livsvillkoren för djur- och växtlivet.

6.4.5 Skyddade arter

Av de fridlysta arter som noterats i utredningsområdet förekommer gullviva och kopparödla i miljöer som påverkas av projektet. Båda arterna är noterade i naturvärdesobjekt 7 som utgör naturlig gräsmark i vägren med naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde.

Gullvivan är klassad som livskraftig och därmed inte rödlistad. Arten bedöms kunna fortleva i området om den nya vägrenen utformas med motsvarande egenskaper som den befintliga. Det innebär bland annat att det övre jordlagret från den befintliga vägrenen ska återföras på den nya slänten för att bibehålla en del av fröbanken.

Kopparödlan är klassad som livskraftig och därmed inte rödlistad. Arten bedöms kunna uppehålla sig i vägrenen och i den anslutande skogsmiljön.

Arternas bevarandestatus bedöms inte försämras av åtgärderna om anpassningar och planerade skyddsåtgärder (kapitel 3.4) genomförs. Förbuden i artskyddsförordningen bedöms därmed inte aktualiseras.

6.4.6 Rinkebyskogens naturreservat

Projektet medför inga intrång inom naturreservatets gränser och träffas därför inte av reservatets föreskrifter. Den färdigställda gång- och cykelvägen förväntas öka tillgängligheten till naturreservatet genom möjligheten att ta sig längs väg 262 till fots eller med cykel. Under byggnation kan tillgängligheten tillfälligt kunna minska något för dem som kommer till fots söder eller väster ifrån genom att arbetsområdet ligger i nära anslutning till den södra entrén. Genom tydlig skyltning och anvisningar om vägval under byggtiden bedöms påverkan bli liten.

6.5 Slutsats

Föreslagen gång- och cykelväg har placerats och utformats utifrån befintliga förutsättningar och på ett sätt där de bedöms göra mest nytta utifrån en skälig kostnad och ändamålet om att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som färdas längs väg 262.

Åtgärderna medför en stor förbättring av säkerheten för oskyddade trafikanter i och med att gående och cyklister separeras från motorfordonstrafik.

Åtgärderna utförs i anslutning till väg 262 och dess närområde på begränsade avsnitt, och delvis inom befintligt vägområde. Trots detta medför projektet påverkan på naturmiljöer med höga värden som finns i befintliga vägslänter. I den vidare processen kommer skyddsåtgärder att utformas för att ytterligare minska den negativa effekten av det intrånget.

Sammanfattningsvis innebär projektet postitiva konsekvenser avseende följande aspekter:

- Trafik och användargrupper
- Lokalsamhälle och regional utveckling
- Rekreation

Projektet innebär samtidigt måttliga negativa konsekvenser för följande aspekt:

- Biologisk mångfald

7 Markanspråk

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

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väg 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.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

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

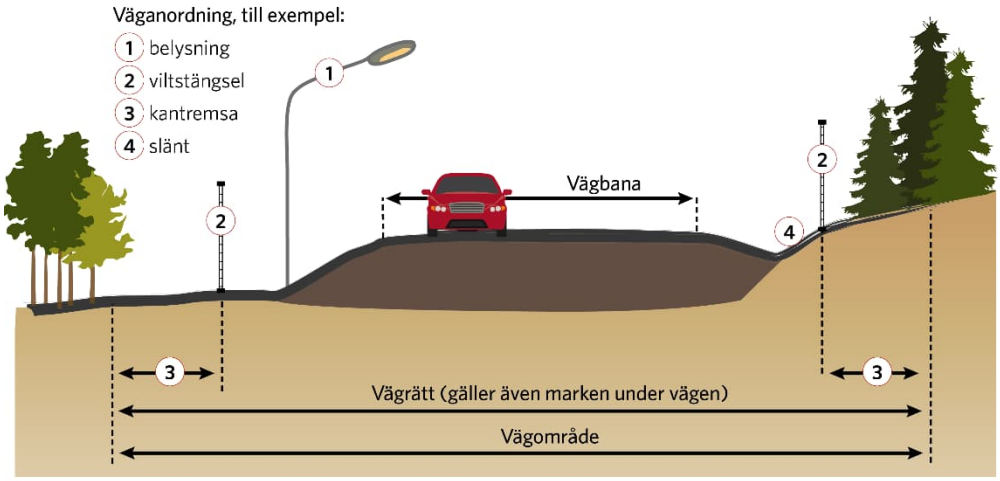
Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att 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.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Läs mer i avsnitt 7.1.2 nedan.

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, busshållplatser med mera. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 17. Illustration över vägområde och vägrätt. Källa: Trafikverket.

7.1.1 Nytt markanspråk för väg med vägrätt samt markanspråk inom detaljplan

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet beskrivs utförligare i nästa skede granskningshandling.

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

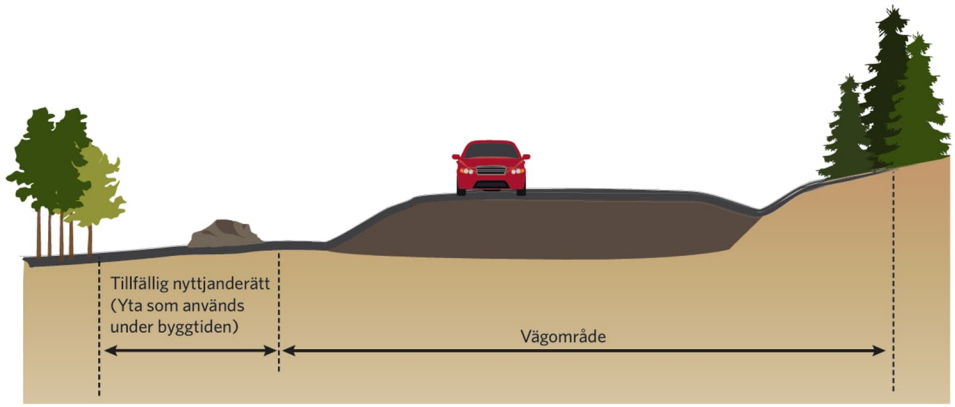
motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

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

Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna.

- T1 –Arbetsområde. Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden, och längst till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning.
- T2 – Etableringsområde. Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden, och längst till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

Behov av tillfällig nyttjanderätt kommer redovisas mer i kommande skede granskningshandling.



Figur 18. Illustration över tillfällig nyttjanderätt. Källa: Trafikverket.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. 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 planen 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 plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

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/lösa in mark eller utrymme enligt 4 kap. 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.

Förlängning av trumma i Sätrabäcken och igenfyllnad av diket vid hållplats Rinkeby västra utgör vattenverksamheter som ska anmälas till länsstyrelsen enligt 11 kap 9 § miljöbalken och 19 § förordningen om vattenverksamheter.

För massor med halter över MRR som avses att återanvändas på annan plats måste anmälan om återanvändning av avfall lämnas in till tillsynsmyndigheten enligt 29 kap. 35 § miljöprövningsförordningen. Massor som deponeras ska skickas till godkänd mottagandeanläggning.

8.4 Kontroll och uppföljning

Miljökontroll och miljöuppföljning syftar till att säkerställa att entreprenaden genomförts med miljöhänsyn och enligt de intentioner och beslut som framkommit under tidigare skeden. Som stöd i arbetet har en checklista för miljösäkring tagits fram för att säkerställa att åtgärder från miljöbeskrivningen förs vidare till förfrågningsunderlag och byggskede.

Inför entreprenadskedet tas kontrollprogram fram som beskriver hur och vad som ska kontrolleras.

Kontroller kommer minst ske av:

- Buller och vibrationer under entreprenadtid
- Masshantering
- Utmärkning och stängsling av utpekade skyddsvärda naturmiljöer och naturobjekt som gränsar till vägområde eller område för tillfällig nyttjanderätt
- Återställning av vägslänter med höga naturvärden
- Kontroll av brunnar i närhet av sprängningsarbeten före byggstart och efter avslutat byggskede, för dricksvattenbrunnar ska förutom konstruktionen även kvalitet och kvantitet av vattnet kontrolleras.

8.5 Kostnader och finansiering

En kostnadskalkyl håller på att tas fram och kommer presenteras utförligare i nästa skede granskningshandling.

I förslag till reviderad länsplan 2026-2037 anges kostnaden till 129 miljoner kronor för en ny gång- och cykelväg längs väg 262 på sträckan Danderyd - Rösjön.

9 Referenser

Länsstyrelsen Stockholm, 2024: Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län. Rapport 2023:24.

Naturvårdsverket, 2026. Skyddad natur. https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Norconsult AB, 2025: Trafikverket. NVI Väg 262 Danderyd-Rösjön, gång och cykelväg. Danderyds och Sollentuna kommuner.

SLB Analys, 2026: Luftföroreningskartor Stockholms och Uppsala län. https://www.slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/

SLU Artdatabanken (2026). Rödlista 2025. https://artfakta.se/metadata/listor/227 [2026-05-29]

SLU Artdatabanken (2026). Artfakta: svartpälsbi (Anthophora retusa). https://artfakta.se/taxa/102690 [2026-05-29]

Trafikverket, 2016. Vägplan. Väg 262 Danderyd - Rösjön, gång- och cykelväg Danderyds och Sollentuna kommun, Stockholms län. Plan- och miljöbeskrivning, Fastställelsehandling 2016-04-15. TRV 2014/45542.

Vattenmyndigheterna (den 21 oktober 2025). Hämtat från VISS-Vatteninformationssytem Sverige: https://viss.lansstyrelsen.se/

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