

7 Samlad bedömning och uppfyllelse av projektmål

Syftet med detta kapitel är att ge en samlad bedömning av vägprojektets konsekvenser för miljön och människors hälsa. Vidare redovisas en bedömning av i vilken utsträckning den färdiga trafikaneläggningen uppfyller miljö kvalitetsmålen samt projektmålen.

7.1 Samlad bedömning

Att bygga en ny motorvägsbro innebär både negativa och positiva konsekvenser för miljön. I det här fallet förstärks de negativa konsekvenserna av att bron byggs i ett urbant område med många bostäder omkring såväl bron som Värmdöleden. Vidare har området höga natur- och kulturmiljövärden som förstärks ytterligare av deras funktion som statsnära rekreationsområden.

Miljökonsekvensbeskrivningen har flera roller. Till att börja med är dess roll att integrera miljöaspekter i projektet och så långt som möjligt undvika att påverka områden med höga värden. I det fall det inte går att undvika påverkan ska det genomföras åtgärder i syfte att minimera konsekvenserna av projektet. Om skador likväl uppstår kan det, i de fall det är möjligt, genomföras åtgärder för att kompensera för en förlust av till exempel naturvärden.

Under projektets gång har ett antal val gjorts. Bland annat har bron placering valts utifrån en systema-

tisk analys av konsekvenserna för olika aspekter. Vidare har olika förslag till etableringsytor och byggvägar tagits fram och anpassats för att så långt som möjligt undvika eller minimera konsekvenserna av projektet. Sett till projekt *Väg 222 Skurubrons* konsekvenser är det tydligt att projektet har både positiva och negativa konsekvenser. Dessa bedömningar redovisas nedan samt sammanfattas i Tabell 14. Eftersom miljöaspekten Risk använder sig av en bedömningsskala (förhöjd, acceptabel risk med mera) som inte är förenlig med den som används för andra miljöaspekter (små-måttliga-stora konsekvenser), är Risk exkluderad från tabellen.

7.1.1 Positiva konsekvenser

Trots att trafiken ökar jämfört med nuläget, innebär de bullerreducerande åtgärder som genomförs inom projektet att bullerpåverkan på omgivningen minskar jämfört med nuläget vilket är positivt sett till såväl hälsa och boendemiljö som rekreation och friluftsliv. Vidare innebär förflyttningen av gång- och cykelvägen från ett läge i direkt anslutning till Värmdöleden att luftkvaliteten för de som vistas i närheten av vägen förbättras. Till skillnad från idag kommer den nya trafikaneläggningen vara försedd med ett dagvattensystem, vilket bedöms öka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna (kemisk och ekologisk) för vatten i Skurusundet.

7.1.2 Negativa konsekvenser

För vissa aspekter kommer projektet att innebära negativa konsekvenser. De största negativa konsekvenserna av projektet rör kulturmiljö, naturmiljö och klimat. För kulturmiljön är den främsta påverkan att en ny bron läggs i nära anslutning till de två befintliga broarna. Vidare kan föreslagen gestaltning av olika delar av anläggningen komma att påverka Skuruparkens kulturmiljövärden negativt. Ur naturmiljösynpunkt är det i första hand avlägsnandet av eckbacken söder om Skurubroarna som är den främsta orsaken till de negativa konsekvenserna.

Vad gäller klimatpåverkan, ger trafikprognoserna vid hand att trafikarbetet över Skurusundet kommer att öka både i nollalternativet och vägplanen som en följd av befolkningsökningen öster om Skurusundet. Beräkningarna av koldioxidutsläppen från vägtrafiken år 2040 kommer att minska med 20 procent i förhållande till nuläget. Detta kan jämföras med förändringarna för nollalternativet som är 24 procent 2040. Minskningen av koldioxidutsläppen i nollalternativet och vägplanen är en följd av att fordonsparken och bränslena förväntas förbättras i framtiden. Detta ligger dock under målet om en 30-80 procents minskning av koldioxidutsläppen, vilket gör att de negativa konsekvenserna för klimatet av vägplanen bedöms som stora. Förändringar och ytterligare åtgärder kommer att krävas för att uppnå gällande miljömål och nationella åtaganden.

7. SAMLAD BEDÖMNING OCH UPPFYLLELSE AV MILJÖMÅL

Tabell 14 Sammanställning av konsekvenserna av den färdiga trafikanläggningen och nollalternativet.⁷²

| Aspekt | Nollalternativ (ej byggskedet) | Färdiga trafikanläggningen |
|-----------------------------|--|--|
| Landskapets karaktär | Inga/ringa negativa konsekvenser Efter det att renoveringen är färdig och den temporära bron rivits, kommer trafikplatsernas omfattning och Skurubroarnas formspråk att förbli de samma som idag. | Små negativa konsekvenser Förutsatt att utförande av broar och bullerskärmar med mera sker i enlighet med arkitektförslaget och gestaltungsprogrammet, bedöms trafikanläggningen sammantaget medföra små negativa konsekvenser för landskapet. I annat fall riskerar konsekvenserna att bli måttligt negativa. |
| Kulturmiljö | Positiva konsekvenser Förutsatt att riktlinjerna för renoveringen följs, att skador på Borgen undviks samt att de övriga kulturhistoriska värden som skadas under renoveringsskedet återställs till deras ursprungliga skick, bedöms nollalternativet sammantaget medföra positiva konsekvenser för kulturmiljön. | Måttliga till stora negativa konsekvenser Ur kulturmiljösynpunkt är det positivt att de befintliga broarna bevaras och renoveras. Den nya bron bedöms däremot ha en negativ påverkan på upplevelsen av de två befintliga broarna. Ett par kulturhistoriskt viktiga objekt och strukturer kommer att gå förlorade. De åtgärder som föreslås i gestaltungsprogrammet riskerar att medföra negativa konsekvenser för såväl Skuruparkens som den befintliga, norra brons kulturmiljövärde. |
| Naturmiljö | Måttliga till stora negativa konsekvenser Med hänsyn till de direkta och indirekta konsekvenser som byggskedet och renoveringen medför, bedöms nollalternativet sammantaget medföra måttliga till stora negativa konsekvenser för naturmiljön. | Måttliga till stora negativa konsekvenser Med hänsyn till de direkta och indirekta konsekvenser som ingreppet i den värdefulla ekbacken medför, bedöms trafikanläggningen sammantaget ha måttliga till stora negativa konsekvenser för naturmiljön. |
| Vatten | Måttliga negativa konsekvenser I och med renoveringen av de gamla broarna kommer någon form av dagvattenhantering att läggas till anläggningen. Samtidigt kommer den trafikökning som beräknas ske till år 2040, att resultera i att mängden föroreningar i dagvattnet ökar jämfört med idag. Sammantaget bedöms därför nollalternativet medföra små negativa konsekvenser för vattenmiljön. | Positiva konsekvenser Alternativet ger en förbättrad dagvattenrening och ger därmed en bättre vattenkvalitet i recipienten, bättre livsmiljö för flora och fauna i sundet samt ökade möjligheter att följa miljö kvalitetsnormerna. |
| Förorenad mark | Små negativa konsekvenser I samband med de schaktarbeten och de transporter med mera som utförs under renoveringsskedet, finns det en påtaglig risk för att de föroreningar som finns i marken når Skurusundet. Förutsatt att det genomförs åtgärder för att begränsa spridningen av föroreningar, bedöms nollalternativet medföra små negativa konsekvenser. | Små negativa konsekvenser Utan åtgärder finns det en påtaglig risk för att föroreningar når Skurusundet i samband med byggskedet. Genom att placera bottenförankrade geotextilgardiner som fästs i flytande oljelänsar längs med stranden vid varvet, eller annan åtgärd med motsvarande funktion, kan spridningen av föroreningar i sundet begränsas. |
| Buller | Stora negativa konsekvenser Den ökade trafikmängden medför att det buller trafiken på Värmdöleden alstrar, ökar med cirka 2 dB(A) jämfört med nuläget. Eftersom det inte kommer byggas några nya bullerskydd utmed aktuell sträcka, kommer de som bor eller vistas i områdena kring Värmdöleden exponeras för högre bullernivåer än idag. | Positiva konsekvenser Med de bullerskärmar och åtgärder som fastställs i planen kommer bullersituationen för de boende utmed aktuell sträcka av Värmdöleden år 2040 att vara bättre efter utbyggnad än idag. Sett ur ett hälsoperspektiv är detta positivt för de boende utmed vägen/sundet. |

72. Risk använder sig av egna kvantifieringsbegrepp och redovisas därför inte i denna tabell.

| Aspekt | Nollalternativ (ej byggskedet) | Färdiga trafikanläggningen |
|--------------------------------------|--|--|
| Luft | Stora negativa konsekvenser Miljökvalitetsnormen för PM10 kommer fortsatt att överskridas i nollalternativet. Detta trots att luftkvaliteten eventuellt förbättras. | Positiva konsekvenser Med en dubbdäcksandel på 70 procent bedöms den nya trafikanläggningen ha en stor negativ påverkan på den partikelhalt som de gång- och cykeltrafikanter som vistas i eller i direkt närhet till trafikplatserna exponeras för. Det område där gång- och cykeltrafikanterna exponeras för halter över MKN för partiklar är dock relativt begränsat och inga byggnader för stadigvarande vistelse hamnar innanför det område där MKN överskrids. Detta i kombination med det faktum att partikelhalten på gång- och cykelvägen på den befintliga bron minskar drastiskt, gör att trafikanläggningen sammantaget bedöms ha positiva konsekvenser vad gäller luftkvaliteten. |
| Rekreation och friluftsliv | Små negativa konsekvenser De barriärer som finns i dagsläget består. De ökade bullernivåer som trafikökningen medför, bedöms dessutom minska Skuruparkens rekreativa värden jämfört med idag. | Positiva konsekvenser De negativa konsekvenser som anläggningen medför för rekreation och friluftsliv bedöms vara begränsade samtidigt som åtgärder kopplade till gång- och cykeltrafik väsentligt förbättrar situationen för de som rör sig över sundet och i trafikplatserna. |
| Hälsa och boendemiljö | Stora negativa konsekvenser I och med att både bullernivåerna höjs och miljökvalitetsnormen för PM10 på gång- och cykelvägen överskrids, samverkar dessa två till en försämrad hälsosituation. Vidare kommer färre åtgärder rörande gång och cykel att genomföras. | Små negativa konsekvenser Trots att vissa aspekter såsom luft och buller blir bättre i och med vägplanens genomförande, bedöms konsekvenserna för boendemiljön och hälsa i området bli små negativa. Detta på grund av att kvaliteten hos boendemiljö och hälsa beror av flera samverkande faktorer som tillsammans gör att konsekvenserna blir negativa. |
| Klimat | Stora negativa konsekvenser Minskningen av utsläppen av koldioxid klarar inte ett mål om 30-80 procent minskning. | Stora negativa konsekvenser Utsläppen av koldioxid minskar jämfört med idag men klarar likväl inte ett mål om 30-80 procent minskning. |
| Hushållning med naturresurser | Små negativa konsekvenser Förutsättningarna för hushållning med naturresurser bedöms vara dåliga. Nollalternativet bedöms inte påverka Skuruparkens funktion som grönområde och friluftsområde. | Måttliga negativa konsekvenser Då projektet ligger i nära anslutning till Skuruparken med dess funktion som grönområde och friluftsområde, bedöms trafikanläggningen sammantaget medföra måttliga negativa konsekvenser för hushållningen med naturresurser. |

| | | | | | |
|-----------------------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------------|---|-----------------------------|
| Positiva konsekvenser | Inga/ringa negativa konsekvenser | Små negativa konsekvenser | Måttliga negativa konsekvenser | Måttliga till stora negativa konsekvenser | Stora negativa konsekvenser |
|-----------------------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------------|---|-----------------------------|

7.2 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska förebygga negativa effekter av verksamheter och öka miljöhänsynen. Hänsynsreglerna finns i miljöbalken, kapitel 2. Alla miljökrav som ställs enligt miljöbalken bottnar i de allmänna hänsynsreglerna. Nedan följer en utvärdering av projekt *Väg 222 Skurubron* sett till de allmänna hänsynsreglerna hämtad från planbeskrivningen.

Bevisbörderegeln innebär att det är den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som ska visa att hänsynsreglerna följs. I projektet har Trafikverkets verktyg för miljösäkring använts i syfte att säkerställa hanteringen av de miljöfrågor som uppstår. Genom miljöuppföljnings- och miljökontrollprogram som tas fram inför byggskedet kan effekten av föreslagna åtgärder följas upp.

Kunskapskravet innebär att den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska ha tillräcklig kunskap om hur människors hälsa och miljön påverkas och kan skyddas. Kunskapskravet uppfylls genom att Trafikverket har initierat utredningar på områden där kunskapen varit bristfällig samt genom att samråd har hållits med myndigheter och enskilt berörda. Den kunskap som har inhämtats under planeringsprocessen har påverkat vägutformningen så att negativa miljökonsekvenser har undvikits eller begränsats.

Försiktighetsprincipen innebär att risken för negativ påverkan på människors hälsa och miljön medför en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra en störning. Den innebär också att bästa möjliga teknik ska användas för att förebygga skador och olägenheter. Försiktighetsprincipen följs genom att åtgärder föreslås, eller anpassningar av vägutformningen görs, för att begränsa eller förhindra negativ påverkan, redan där risk för negativ påverkan uppstår.

Produktvalsprincipen innebär att alla ska undvika att använda produkter som kan vara skadliga för människor eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga produkter. Trafikverket har riktlinjer för kemiska produkter (TDOK 2010:310) och material och varor (TDOK 2012:22) samt ställer krav på entreprenörers och uppdragstagares miljöhänsyn genom publikation 2006:105 Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Genom dessa krav och riktlinjer strävar Trafikverket efter att minska miljöpåverkan från farliga ämnen.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna innebär att råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt och att förbrukningen och avfallet minimeras. Massbalans eftersträvas vid vägbyggnationen. Där överskott av massor uppstår eftersträvas återanvändning. Eftersom en stor del av den vägsträcka som byggs utgörs av en bro, kommer enbart små volymer massor hanteras i detta projekt jämfört med andra vägprojekt. Generellt sett är dock förutsätt-

ningarna för hushållning av massor inom projektet dåliga. Den vägbeläggning som tas bort från de befintliga broarna kommer sannolikt avlägsnas med hjälp av vattenbilning. Denna teknik kan komma att medföra att stora mängder vatten måste tillföras projektet. Eftersom det inte är lämpligt att använda vattnet i Skurusundet för vattenbilningen, kommer det vatten som tekniken kräver att behöva tillföras projektet. Anledningen till att Skurusundets vatten inte kan användas är bland annat att det salt som finns i det vattnet riskerar att förstöra såväl betongen som armeringar.

Lokaliseringsprincipen innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljö. Alternativa lokaliseringar har studerats i vägutredningen. Mot bakgrund av det utredningsarbetet och den samrådsprocess som skedde bedömdes den nu utredda lokaliseringen utgöra det mest lämpade alternativet att gå vidare med.

7.3 Uppfyllelse av nationella mål

De nationella miljökvalitetsmålen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. En bedömning av hur den färdiga trafikaneläggningen uppfyller miljökvalitetsmålen har därför genomförts. Bedömningen av måluppfyllelsen baserades på en kvalitativ bedömning av i vilken utsträckning vägplanen samt nollalternativet främjar

eller motverkar de enskilda miljömålen och dess preciseringar. De miljökvalitetsmål som bedömts vara av störst relevans för detta projekt presenteras i faktarutan nedan.

Tabell 15 sammanfattar bedömningen av uppfyllelsen av nationella mål utifrån dess preciseringar hos nollalternativet och den färdiga trafikanläggningen.

De miljökvalitetsmål som bedömts vara av störst relevans för detta projekt

| | |
|---|---|
|  | <p>Begränsad klimatpåverkan</p> <p>”Halten av växthusgaser i atmosfären skall i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.</p> <p>Målet skall uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att detta globala mål kan uppnås.</p> |
|  | <p>Frisk luft</p> <p>Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.</p> |
|  | <p>Grundvatten av god kvalitet</p> <p>Grundvattnet skall ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.</p> |
|  | <p>God bebyggd miljö</p> <p>Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en lokalt och globalt god miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.</p> |
|  | <p>Hav i balans samt levande kust och skärgård</p> <p>Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden.</p> |
|  | <p>Ett rikt växt- och djurliv</p> <p>Den biologiska mångfalden skall bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystem samt deras funktioner och processer skall värnas. Arter skall kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor skall ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.</p> |
|  | <p>Giftfri miljö</p> <p>Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna.”</p> |

7. SAMLAD BEDÖMNING OCH UPPFYLLELSE AV MILJÖMÅL

Tabell 15 Bedömning av uppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen för nollalternativet och den färdiga trafikanläggningen.

| Nationellt miljö kvalitetsmål | Nollalternativ | Den färdiga trafikanläggningen /vägplanen |
|--|--|---|
| Frisk luft | I preciseringen av miljö kvalitetsmålet för frisk luft anges att dygnsvärdet för PM10 ska vara 30 µg/m ³ luft. Detta innebär att trots att dagens miljö kvalitetsnorm för PM10 (50µg/m ³) klaras, uppnås inte preciseringen av miljö kvalitetsmålet Frisk luft för varken nollalternativet eller den färdiga trafikanläggningen år 2040. | |
| Begränsad klimatpåverkan | Vägplanen och nollalternativet innebär en minskning av koldioxidutsläppen med 20 procent respektive 24 procent. För att klara ett mål om 30-80 procent minskning av koldioxidutsläppen krävs antingen att fordonens emissioner minskar mer än vad EET-strategin räknar med och/eller att trafikarbetet minskar. Målet bedöms därmed inte uppfyllas av vägplanen eller nollalternativet. Vägplanen och nollalternativet bedöms således i otillräcklig grad vara anpassade för en samhällsutveckling där regionens utsläpp av klimatgaser reduceras successivt och bestående. Förändringar och ytterligare åtgärder kommer att krävas för att uppnå gällande miljö mål och nationella åtaganden. | |
| Grundvatten av god kvalitet | Nollalternativet och vägplanen bedöms innebära liten påverkan på grundvattnet och enskilda vattentäkter. Åtgärder för att förbättra grundvattensituationen kan vidtas, bland annat rening av dagvatten. Miljö målet bedöms därför främjas. | |
| Hav i balans samt levande kust och skärgård | I och med renoveringen av de gamla broarna kommer någon form av dagvattenhantering att läggas till anläggningen. Nollalternativet bedöms därför bidra till uppfyllelsen av miljö målet. | Vägplanen innebär en förbättrad dagvattenhantering jämfört med nuläget. Vägplanen bedöms därför bidra till uppfyllelsen av miljö målet. |
| God bebyggd miljö | I och med den ökade trafiken blir situationen vad gäller både luft och buller sämre än idag för såväl de boende i området som för de som nyttjar gång- och cykelvägen över Skurusundet. Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av de gamla broarna bevaras, används och utvecklas. Tillgängligheten till Skuruparkens natur- och grönområde förblir samma som i nuläget. Nollalternativet bidrar inte till att kollektivtrafiken kan byggas ut eller att gång- och cykelvägarna i området blir attraktiva, säkra och effektiva. Nollalternativet bedöms därför sammantaget inte bidra till uppfyllelsen av miljö målet God bebyggd miljö. | I och med den nya trafikanläggningen blir situationen vad gäller både luft och buller bättre än idag för såväl de boende i området som för de som nyttjar gång- och cykelvägen över Skurusundet. Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av de gamla broarna bevaras, används och utvecklas. Tillgängligheten till Skuruparkens natur- och grönområde ökar. Vägplanen bidrar till att kollektivtrafiken kan byggas ut och att gång- och cykelvägarna i området blir attraktiva, säkra och effektiva. Sammantaget bedöms därför vägplanen främja målet God bebyggd miljö. |
| Ett rikt växt och djurliv | Nollalternativet påverkar inga kända värdeområden. Däremot innebär alternativet negativa konsekvenser för den värdefulla ekbacken på Skurusidan vilket motverkar målet. I och med att Skuruparken inte påverkas ytterligare bedöms det biologiska kulturarvet inte påverkas. | Vägplanen innebär negativa konsekvenser för den värdefulla ekbacken på Skurusidan, vilket motverkar målet. Det biologiska kulturarvet bedöms dock inte påverkas. |
| En giftfri miljö | Under renoveringen finns det risk för en mindre spridning av förorenade sediment. Målet bedöms dock inte motverkas. | I och med att arbete kommer att ske i vatten finns det en risk för spridning av förorenade sediment. Förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder genomförs bedöms dock inte påverkan bli permanent. Miljö målet bedöms därför inte motverkas av planen. |

7.4 Uppfyllelse av vägplanens projekt-mål med bäring på miljöaspekter

Människors hälsa ska inte försämrast

- Med de bulleråtgärder som fastställs i planen är den sammantagna bedömningen att de boende utmed aktuell sträcka av Värmdöleden år 2040 att få det bättre efter utbyggnaden än idag, vilket sett ur ett hälsoperspektiv är positivt för de boende utmed vägen/sundet.
- När det gäller miljö kvalitetsnormerna för luft så är bedömningen för år 2040, med de förutsättningar som anges, att gång- och cykeltrafikanter som vistas i eller i direkt närhet till trafikplatserna får en ökad risk för exponering av partikelhalter, däremot får gång- och cykeltrafikanter som vistas på den befintliga bron en drastiskt minskad risk för exponering av partikelhalter. Det gör att trafik anläggningen sammantaget bedöms ha positiva konsekvenser vad gäller luftkvalitén.
- Bedömningen är att tillgängligheten ökar för oskyddade trafikanter som rör sig över sundet och i trafikplatserna med de åtgärder som genomförs. Vidare att de åtgärder med att bredda gång- och cykelvägar på befintlig bro och de "portar" under korsande Värmdöleden/Värmdövägen ger en bra miljö som upplevs som trygg och säker.

Ta tillvara och lyfta fram det karaktärsfulla landskapet vid Skurusundet

- I gestaltningsprogrammet finns åtgärder med syfte att åskådliggöra landskapets karaktärer för trafikanter. Den fragmenterade miljön runt trafikplatserna och Värmdöleden utvecklas och blir tydligt sammanhängande. Den småskaliga miljön vid Skurusundet bevaras.

Skuruparkens värden för friluftsliv, natur och kultur ska utvecklas positivt

- I Skuruparken bedöms bullersituationen överlag bli något bättre jämfört med idag, även om det finns ett antal byggnader som får värden över de riktvärden som anges på grund av den ökade trafiken och hastigheten medför.
- Betydelsefulla spår av landskapsparken kommer att finnas kvar. Förutsatt att gestaltningsprogrammets förslag genomförs kommer en del av spåren i den norra delen av parken att gå förlorade. Det kommer att finnas förutsättningar och kvaliteter kvar för en utveckling av rödlistade arter i området, dock något sämre i jämförelse med dagens situation eftersom viktiga ekbestånd avverkas.

Skurubrons kulturmiljövärde ska bestå

- Ur kulturmiljösynpunkt är det positivt att de befintliga broarna bevaras och renoveras. Den nya bron har dock samtidigt en tydlig permanent, negativ effekt på de nationellt utpekade, kulturhistoriskt värdefulla befintliga broarna.

Minska dagvattenföroreningar till Skurusundet

- De skyddsåtgärder, bland annat dagvattendammar, som föreslås minskar risken för att dagvattenföroreningar ska spridas från vägområdet vidare till Skurusundet.

Minskad klimatpåverkan

- Vägplanen innebär en minskning av koldioxidutsläppen med 20 procent. För att klara ett mål om 30-80 procent minskning av koldioxidutsläppen krävs antingen att fordonens emissioner minskar mer än vad EET-strategin räknar med och/eller att trafikarbetet minskar. Vägplanen bedöms således i otillräcklig grad vara anpassade för en samhällsutveckling där regionens utsläpp av klimatgaser reduceras successivt och bestående. Förändringar och ytterligare åtgärder kommer att krävas för att uppnå gällande miljömål och nationella åtaganden. Målet bedöms därmed inte uppfyllas av vägplanen.