

RAPPORT

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 750 Gång- och cykelväg Buddbyn-Svartbjörnsbyn

Bodens kommun, Norrbottens län

Vägplan

Granskningshandling, 2026-09-14



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning Väg 750 Gång- och cykelväg Buddbyn-Svartbjörnsbyn

Författare: Edén Ulrika, IVnrv1

Dokumentdatum: 2026-10-19

Ärendenummer: TRV 2017/80278

Kontaktperson: Ulrika Edén Trafikverket

Fotografier/illustrationer: Sweco om inte annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning	7
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	8
2.1 Bakgrund	8
2.2 Planläggningsprocessen.....	9
2.3 Tidigare utredningar och beslut	10
2.3.1 Analys enligt fyrstegsprincipen.....	10
2.3.2 Tidigare utredningar.....	10
2.3.3 Beslut om betydande miljöpåverkan	11
2.3.4 Transportpolitiska mål.....	11
2.3.5 Nationella miljö kvalitetsmål.....	11
2.3.6 Ändamål och projektmål	12
3 Miljöbeskrivning	13
3.1 Läsanvisning	13
3.2 Miljöbeskrivningens avgränsningar	14
3.3 Metod för bedömning av miljökonsekvenser	15
3.4 Nollalternativ.....	16
3.5 Miljökompetens	16
4 Förutsättningar	17
4.1 Vägens funktion och standard	17
4.2 Trafik och användargrupper.....	17
4.2.1 Trafiksäkerhet.....	18
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	19
4.3.1 Befintlig markanvändning och bebyggelse	19
4.3.2 Kommunala planer.....	19
4.3.3 Jord- och skogsbruk	20
4.4 Landskapet och staden.....	21
4.4.1 Karaktärsområde	22
4.4.2 Landskapselement och utblickar	23
4.4.3 Slutsats landskapsanalys.....	24
4.5 Miljö och hälsa.....	24
4.5.1 Riksintressen och Natura 2000.	24

4.5.2 Kulturmiljö	24
4.5.3 Naturmiljö	25
4.5.4 Hälsa	29
4.5.5 Rekreation och friluftsliv	29
4.5.6 Mark och vattenresurser	29
4.5.7 Klimat	32
4.5.8 Risker	33
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar	33
4.6.1 Geotekniska förhållanden	33
4.6.2 Befintliga ledningar	34

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv 35

5.1 Val av lokalisering.....	35
5.2 Val av utformning.....	35
5.2.1 Gestaltungsprogram	36
5.2.2 Referensstandard och typsektion väg 750	37
5.2.3 Linjeföring	37
5.2.4 Ny gång- och cykelväg	37
5.2.5 Passage	39
5.2.6 Busshållplatser	40
5.2.7 Entré	41
5.2.8 Belysning och ledningar	41
5.2.9 Korsningar och anslutningar	42
5.2.10 Geoteknik	43
5.2.11 Avvattning och trummor	43
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	44
5.3.1 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	44
5.4 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning	46
5.4.1 Förändring av enskilda anslutningar	46

6 Effekter och konsekvenser av projektet 47

6.1 Trafik och användargrupper.....	47
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	47
6.2.1 Befintlig markanvändning och bebyggelse	47
6.2.2 Påverkan kommunala planer	47

6.3 Miljö och hälsa.....	50
6.3.1 Landskap.....	50
6.3.2 Kulturmiljö.....	51
6.3.3 Naturmiljö	52
6.3.4 Boendemiljö och hälsa.....	55
6.3.5 Rekreation och friluftsliv.....	56
6.3.6 Naturresurser.....	56
6.3.7 Mark- och vattenresurser	57
6.4 Påverkan under byggnadstiden	59
6.5 Samhällsekonomisk bedömning	59
6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	59
7 Samlad bedömning	60
7.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser.....	60
7.2 Måluppfyllelse.....	60
7.2.1 Transportpolitiska målen och projektmålen	60
7.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål	60
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	62
8.1 Miljöbalkens hänsynsregler	62
8.2 Miljö kvalitetsnormer	63
8.3 Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.....	64
9 Markanspråk och pågående markanvändning	65
9.1 Vägrätt och vägområde	65
9.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg	67
9.1.2 Vägområde inom detaljplan	67
9.1.3 Nytt inskränkt markanspråk för väg (inskränkt vägrätt)	67
9.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	67
10 Fortsatt arbete	69
10.1 Verksamheter som skall provas enligt miljölagstiftning	69
10.2 Kontroll och uppföljning	69
11 Genomförande och finansiering.....	70
11.1 Formell hantering.....	70

11.2 Överensstämmelse med kommunala planer	71
11.3 Genomförande.....	71
11.4 Finansiering	72
12 Underlagsmaterial och källor	73

1 Sammanfattning

Väg 750 genom Buddbyn, med bebyggelse på båda sidor om vägen är bred och rak och inbjuder till höga hastigheter. Vägen utgörs bland annat av skolväg då barnen använder vägen för att vänta på skolskjuts eller för att gå och cykla till hållplatser och skolor på andra håll i kommunen.

Tidigare åtgärder från 2011 har haft begränsad effekt, och en åtgärdsvalsstudie från 2016 rekommenderade därför en gång- och cykelväg.

I början av sträckan föreslås en friliggande gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 750 med start vid kommunens befintliga gång- och cykelväg i Svartbjörnsbyn. Vid tidigare Western Farm föreslås gång- och cykelvägen byta sida vilket lämpar sig väl då busshållplatser finns på var sida om väg 750 och en ordnad passage i det läget är optimalt. Från Western Farm och norrut föreslås att gång- och cykelvägen separeras från vägen med hjälp av kantsten för att minska markanspråket. Lokalisering av hållplatser har skett i samråd med Bodens kommun, med utgångspunkt från bussresenärernas behov.

Föreslagna åtgärder kommer inte att medföra några förändringar i landskapets strukturer och de kommer inte heller bidra till fragmentering av den brukade marken då planerad gång- och cykelväg kommer anläggas i direkt anslutning till väg 750. Kulturmiljöns värden i stort bedöms inte påverkas på ett betydande sätt, inga kulturmiljöobjekt påverkas eller tas bort. Två alléer kommer att påverkas av vägplanen genom att hela eller delar av alléerna avverkas. Ett vattendrag/dike som omfattas av generellt biotopskydd kommer att rensas till befintligt läge och djup i samband med att gång- och cykelvägen anläggs.

Området saknar förekomst av naturmiljöer med högre naturvärden och inga områden av betydelse för biologisk mångfald påverkas. Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av projektet.

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet. En gång- och cykelväg förbättrar även tillgängligheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna. Som en följd av ny gång- och cykelväg separerad från väg 750 bedöms framkomligheten för fordonstrafiken att förbättras när motorfordon inte behöver blandas med oskyddade trafikanter.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund

Detta uppdrag omfattar vägplan för en ny gång- och cykelväg längs väg 750, mellan Buddbyn och Svartbjörnsbyn i Bodens kommun, se Figur 1.



Figur 1. Översiktskarta.

Buddbyn är en by som sträcker sig cirka 3 km längs väg 750. Upplevelsecentret Western Farm finns söder om byn. Avståndet från Buddbyn till Bodens järnvägsstation är cirka 5 km, ett avstånd som är väl lämpad för att pendla med cykel. Väg 750 genom Buddbyn, med bebyggelse på båda sidor om vägen är relativt bred och rak och inbjuder till höga hastigheter. Vägen utgör bland annat skolväg då barnen använder vägen för att vänta på skolskjuts eller för att gå och cykla till hållplatser och skolor på andra håll i kommunen. Vägen är också det enda sättet för

boende i Buddbyn att ta sig till varandra gående eller cyklande. Sträckan genom Buddbyn saknar en trygg förbindelse för oskyddade trafikanter. De oskyddade trafikanterna är hänvisade till vägen där de måste samsas med fordonstrafiken.

2.2 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan, se Figur 2.

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 miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. 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.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2. Planläggningsprocessen.

2.3 Tidigare utredningar och beslut

2.3.1 Analys enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

1. Tänk om - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Fyrstegsprincipen har hanterats i tidigare framtagna förstudie och åtgärdsvalsstudie där det bedömts att steg 3, begränsade ombyggnationer, behövs för att uppnå projektmålen.

2.3.2 Tidigare utredningar

Väg 750 sträckan Svartbjörnsbyn-Buddbyn har varit uppe för diskussion under ett flertal år. I remissen för Länstransportplan 2010-2021 fanns förslaget att bygga en gång- och cykelväg på sträckan. I beslutad version av planen valdes andra lösningar för att förbättra för de oskyddade trafikanterna. För att skapa ett bredare utrymme för de oskyddade trafikanterna breddades vägreten. Även hastighetsdämpande åtgärder i form av kanalisering med trafiköar byggdes på vägen. Åtgärderna som genomfördes 2011 hade viss effekt, uppföljande mätningar visade att hastigheten på vägen minskat. Boende i Buddbyn var inte nöjda med resultatet och ansåg bland annat att åtgärderna inte vara tillräckligt trygga för barnen.

En förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) upprättades år 2016 där Trafikverket redovisade olika alternativa lösningar för att uppnå ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i Buddbyn. I åtgärdsvalsstudien kom Trafikverket fram till att ännu en ombyggnation behöver göras och att en gång- och cykelväg bör anläggas genom Buddbyn.

Åtgärdsvalsstudien ligger till grund för denna vägplan.

2.3.3 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län tog 2018-04-03 beslutet att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta betyder att ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättas, utan endast en miljöbeskrivning som integrerats i planbeskrivningen.

2.3.4 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

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

2.3.5 Nationella miljökvalitetsmål

Målet med de nationella miljökvalitetsmålen är att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det finns 16 nationella miljökvalitetsmål för att åstadkomma en miljömässigt hållbar samhällsutveckling, av dessa bedöms målen God

bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv samt Begränsad klimatpåverkan berörs av projektet.

2.3.6 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 750.

Projektets mål är att förbättra trafiksäkerheten och öka tryggheten för oskyddade trafikanter genom att anlägga en gång- och cykelväg samt passager över väg 750 mellan Buddbyn och Svartbjörnsbyn i Bodens kommun.

De förväntade effekterna av åtgärden är förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet, ökad trygghet och möjlighet att ta sig till busshållplatserna på sträckan för oskyddade trafikanter.

3 Miljöbeskrivning

En miljöbeskrivning ska innehålla uppgifter om projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om områden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken samt skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kap. miljöbalken. Miljöbeskrivningen ska även redovisa uppgifter om områden och objekt som skyddas enligt kulturmiljölagen (1988:950).

För ett projekt där länsstyrelsen beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning upprättas.

3.1 Läsanvisning

Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas relevanta miljöförutsättningar i det område som berörs av projektet. Gång- och cykelvägens lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5. Även förslag till skyddsåtgärder respektive försiktighetsmått som är tekniskt möjliga redovisas i kapitel 5. I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser av planens genomförande för de aspekter som beskrivs i kapitel 4, med samlad bedömning i kapitel 7. Kapitel 8 redovisar projektets överensstämmelse mot miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden. I kapitel 10 förtecknas det behov av provningar enligt miljöbalken som har identifierats.

I miljöbeskrivningen används olika begrepp varav följande är av vikt att förklara för läsförståelsen:

- Påverkan är exempelvis det fysiska intrång som vägplanen orsakar.
- Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår till följd av vägplanen.
- Konsekvensen är en värdering av effekten med hänsyn till vad den betyder för olika intressen.

För att undvika eller för att minimera negativa konsekvenser kan olika skyddsåtgärder utföras.

3.2 Miljöbeskrivningens avgränsningar

De miljöaspekter som bedömts vara väsentliga i denna vägplan och som kommer att beskrivas närmare i miljöbeskrivningen är boendemiljö och hälsa, rekreation och friluftsliv, naturmiljö, landskapsbild, kulturmiljö, naturresurser samt konsekvenser under byggtiden så som exempelvis masshantering och byggbuller.

Miljöbeskrivningen följer 6 kap. miljöbalken avseende redovisningar av de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljö och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser.

Geografisk avgränsning omfattar platsen för planerade åtgärder samt bedömt influensområde.

Inga riksintressen eller Natura 2000-områden, vattenskyddsområden för allmänna vattentäkter eller grundvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer berörs av projektet och behandlas inte vidare i denna planbeskrivning.

Södra delen av Buddbyträsket är ett fågelskyddsområde.

Fågelskyddsområdet är beläget cirka 700 meter söder om vägplanens område och bedöms därmed inte påverkas.

Den planerade gång- och cykelvägen bedöms inte ge upphov till ökat buller och vibrationer i driftskedet i jämförelse med nuläget.

Motortrafiken längs väg 750 kommer vara kvar på samma körbana, även om vägen smalnas av och mittryggen flyttas i sidled. Planerad åtgärd ger inte någon förändrad trafiksituation eller förändring av dagens trafikflöde. Högsta tillåtna hastighet kommer kvarstå utan förändring. Den planerade gång- och cykelvägen innebär en ombyggnad i befintlig miljö, därav har buller- och vibrationsutredningar inte genomförts. Det finns inte heller risk att gång- och cykelvägen ska påverka luftkvaliteten. Boendemiljö med avseende på buller, vibrationer och luft under driftskedet, behandlas inte vidare. Påverkan under byggtiden beskrivs vidare i avsnitt 6.4.

Inom 300 meter från vägområdet finns ett antal forn- och övriga kulturhistoriska lämningar registrerade i Fornminnesregistret (FMIS). I och med att gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg med ett begränsat markanspråk kommer inga kända lämningar att påverkas och de behandlas därmed inte vidare i denna miljöbeskrivning. De lämningar som finns i Buddbyn utgörs av gårds- och bytomter i befintlig bebyggelse. Dessa är belägna på ett avstånd om 100-200 meter från vägplaneområdet.

Rennäring bedrivs i området. Området vid Buddbyn är inte gränsbestämt till någon särskild sameby utan utgör så kallad sedvanemark och faller under begreppet ”övriga områden som samebyn begagnar för renskötsel”. Vägplanen bedöms inte påverka möjligheten att bedriva rennäring i området i samma omfattning som idag och vägplanens påverkan på rennäringen behandlas inte vidare i denna planbeskrivning.

Ytvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer beskrivs närmare under avsnitt 4.5.6.

3.3 Metod för bedömning av miljökonsekvenser

För att uppskatta hur stor påverkan blir på de miljöaspekter som utretts har en bedömningsmatris använts, se Tabell 1. Konsekvensen för respektive miljöaspekt har bedömts inom intervallet små till stora och är en sammanvägning av miljöaspektens värde inom planområdet samt den effekt som projekten bedöms få.

Där inte annat anges avses negativ konsekvens. Positiva konsekvenser lyfts fram och tydliggörs. Den begränsade skalan i bedömningarna gör att mindre skillnader inte alltid framgår. Varje bedömningsgrad får också ett stort omfång. Observera att begreppet stor saknar ”tak” medan litet slutar vid inget eller försumbar. I löptexten kan andra ord för bedömning användas till exempel ”försumbara, ringa, minst, mindre, små, begränsade eller störst” för att öka läsbarheten.

Bedömningsmatrisen har använts för samtliga miljöaspekter. Däremot har matrisen inte använts vid bedömningen av miljökvalitetsnormer, där förbud och behov av tillståndsprövning styrs av gällande lagstiftning.

Tabell 1. Miljöbedömningens konsekvensskala. Bedömning utgår från intressets värde och effektens omfattning.

Intressets värde/känslighet	Effekt			
	Stor negativ effekt	Måttlig negativ effekt	Liten negativ effekt	Positiv effekt
Högt värde	Stor konsekvens	Måttligt stor konsekvens	Måttlig konsekvens	
Måttligt värde	Måttligt stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten måttlig konsekvens	
Lågt värde	Måttlig konsekvens	Liten måttlig konsekvens	Liten konsekvens	

3.4 Nollalternativ

Effekter och konsekvenser jämförs med ett nollalternativ. Om inga åtgärder genomförs, innebär det att befintliga problem och brister med trafiksäkerheten kvarstår.

3.5 Miljökompetens

I miljösäkringen av arbetet har kompetens inom förorenad mark, dagvatten samt vatten- och naturmiljö deltagit.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Väg 750 sträcker sig från de centrala delarna av Boden via Svartbjörnsbyn cirka 6 mil norrut till Lakaträsk och väg 813. Befintlig väg genom Buddbyn är kategoriserad som övrig länsväg och har bärighetsklass BK 1. Vägen är utformad som en tvåfältsväg och den totala vägbredden varierar mellan 7,3-7,5 meter längs sträckan. Av den totala vägbredden utgör körbanan cirka 6,5 meter medan vägrenen utgörs av en 0,8-1,0 meter bred asfalterad remsa. Vägsträckan genom Buddbyn är relativt rak och har god sikt vilket inbjuder till höga hastigheter. För att dämpa hastigheten och bryta effekten av en lång, rak väg finns mittrefuger längs sträckan.

Den högsta tillåtna hastigheten längs vägsträckan är 60 km/h.

Vägen är utpekad i det prioriterade vägnätet för tunga transporter. Sydligaste halvan av vägsträckan är rekommenderad som sekundär väg för transporter med farligt gods.

Majoriteten av fastigheterna på aktuell vägsträcka har direktutfart eller en anslutande väg ut på Buddbyvägen. Flera bostadshus ligger nära vägen.

Flertal enskilda vägar ansluter till väg 750 från öster. Anslutningarna är utformade enligt korsningstyp A (utan refug) enligt VGU, Vägar och gators utformning.

Aktuell vägsträcka har idag gatubelysning som i huvudsak utgörs av oefftergivliga rörstolpar med enkelarm, armatur och markförlagd kabel. Belysningen fortsätter utanför vägplanens utredningsområde.

4.2 Trafik och användargrupper

Trafikflödet längs väg 750 uppgick år 2025 till cirka 1514 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) varav 56 tunga fordon.

Längs sträckan finns ingen befintlig gång- och cykelväg eller alternativ parallellväg. Oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik på vägren. En kommunal cykelbana finns i Svartbjörnsbyn.

Lokaltrafik finns längs sträckan och bedrivs av Bodens kommun. Linje 3 trafikerar sträckan med en vändplats strax innan bron över Ljusån.

På aktuell sträcka finns sju hållplatser i norrgående riktning och fem i södergående riktning varav två med kur (vid Western Farm och vid

vändplatsen vid vändplanen innan Ljusån) med angöring på västra och östra sidan om väg 750.

4.2.1 Trafiksäkerhet

Under 2002.01.01-2018.12.31 har 12 olyckor, längs väg 750 genom Buddbyn, rapporterats till Transportstyrelsens databas STRADA. Olyckorna redovisas i Figur 3. Tre av olyckorna var allvarliga varav två var singelolyckor med oskyddade trafikanter och en var olycka med motorfordon. Fyra av olyckorna var måttliga varav en var en halkolycka och en med cykel/moped och motorfordon inblandade. Fem av olyckorna var lindriga. Tre av olyckorna var singelolyckor med oskyddade och två var bilar med korsande kurser. I sex av olyckorna var väglaget isigt.



Figur 3. Olyckor längs väg 750 genom Buddbyn.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befintlig markanvändning och bebyggelse

I Buddbyn finns bebyggelse på båda sidor om väg 750 och enstaka hus ligger nära vägen.

Majoriteten av fastigheterna är enbostadshus med infart direkt från väg 750. Flertalet av byggnaderna är organiserade som mindre gårdsstrukturer med bostadshus och uthus placerade runt en gårdsplan.

Drygt 300 personer bor i Buddbyn som idag har relativt positiv befolkningsutveckling. Målpunkter för boende i Buddbyn är Bodens centrala delar och andra byar i området samt bebyggelse och busshållplatser i närområdet. Buddbyns bygdegård med anlagd ridbana är en målpunkt för ridentusiasterna i byn.

De flesta av de boende i området pendlar till Boden och barnen går i skolan i andra delar av kommunen. Den närmaste skolan finns i Svartbjörnsbyn och är en grundskola med cirka 150 elever från förskoleklass till år sex. Högstadieskolan och gymnasiet ligger i centrala Boden.

Avståndet till Boden centrum är cirka 5 km.

En målpunkt i området är tidigare Western Farm som håller på att byggas om till året runt destination utan vilda västern tema. Vid Western Farm ligger en av Bodens tre ridskolor.

Svartbjörnsbyn är belägen längs Buddbyträskets sydöstra strand. I Svartbjörnsbyn finns för- och grundskola, badplats, olika idrottsanläggningar och Bossevallen.

4.3.2 Kommunala planer

Aktuell Översiktsplan 2025 för Bodens kommun antogs 2017. Enligt översiktsplanen ska man främja ökad tillgänglighet för gång och cykel samt sammankoppling mellan olika stadsdelar.

Översiktsplanen avser även ett främjande av att stadsdelar länkas ihop fysiskt och att utbyggnad av gång- och cykelvägnätet ska prioriteras vid exploatering.

I anslutning till området för vägplanen finns två detaljplaner, se Figur 4.



Figur 4. Detaljplaner i anslutning till väg 750 genom Buddbyn.

4.3.3 Jord- och skogsbruk

Jordbruksmark bedöms som en naturresurs av nationell betydelse enligt Miljöbalken. Marken får tas i anspråk om det tillgodoser väsentliga samhällsintressen.

Jordbruksmark finns i Buddbyn, i direkt anslutning till vägplaneområdet, se Figur 5. Som jordbruksmark räknas åkermark, betesmark och slåtteräng. Även flertalet hästgårdar finns i området.

Produktiv skogsmark berörs inte av vägplanen.



Figur 5. Figuren visar mark som klassas som jordbruksmark enligt Jordbruksverket.

4.4 Landskapet och staden

Utredningsområdet tillhör landskapstypen kustslätt och älvdalsregion. Den kännetecknas av ett flackt landskap med övergripande jordbruksbygd

kopplad till finsediment intill dalgångar och älvstränder. Bebyggelsen är lokaliserad som en lång rad ovanför odlingsmarkerna. Marken är uppdelad på långsmala skiften ned mot vattnet, markerade av diken. Områdena mellan dalgångar och stränder domineras av skogsklädda höjder. Naturgeografiskt ligger området inom den flacka kustslätten med älvdalarnas nedre delar samt skärgårdens sandöar.

Utredningsområdet ligger under högsta kustlinjen och har påverkats starkt av landhöjningen där landskapet gradvis omvandlats från havsvik till mindre vattendrag som idag utgörs av Buddbyträsket, se Figur 6.



Figur 6. Vattennivån vid Buddbyn för 500 år sedan. Stora delar av utredningsområdet ligger under dåtidens vattennivå markerad med blått. Källa: SGU.

4.4.1 Karaktärsområde

Landskapet kring Buddbyn har en sammanhållen karaktär av ett öppet mosaiklandskap med utspridd bebyggelse. Byn är starkt präglad av jordbruk och öppen, brukad mark. Den öppna marken består av brukad åkermark, betesmark och strandängar ner mot sjön, se Figur 7. Längs sträckan ligger utspridda gårdar och villor där flertalet av gårdarna bedriver hästhållning.



Figur 7. Öppen mark bestående av brukad åkermark, betesmark och strandängar ner mot sjön.

Det öppna landskapsrummet delas upp i mindre delar genom olika vegetationsridåer som löper lodrätt ned mot Buddbyträsket. Vegetationsridåerna består av uppväxta trädrader som till viss del är genomsiktliga, större och mindre träddungar, diken med sly och busk uppslag samt häckar och olika former av trädgårdsvegetation. Buddbyträsket flyter samman med Bodträsket innan de strömmar ut i Luleälven via Bodån.

Från vägen finns flertalet utblickar ner mot vattnet, vilket skapar variation och upplevelsevärden längs sträckan.

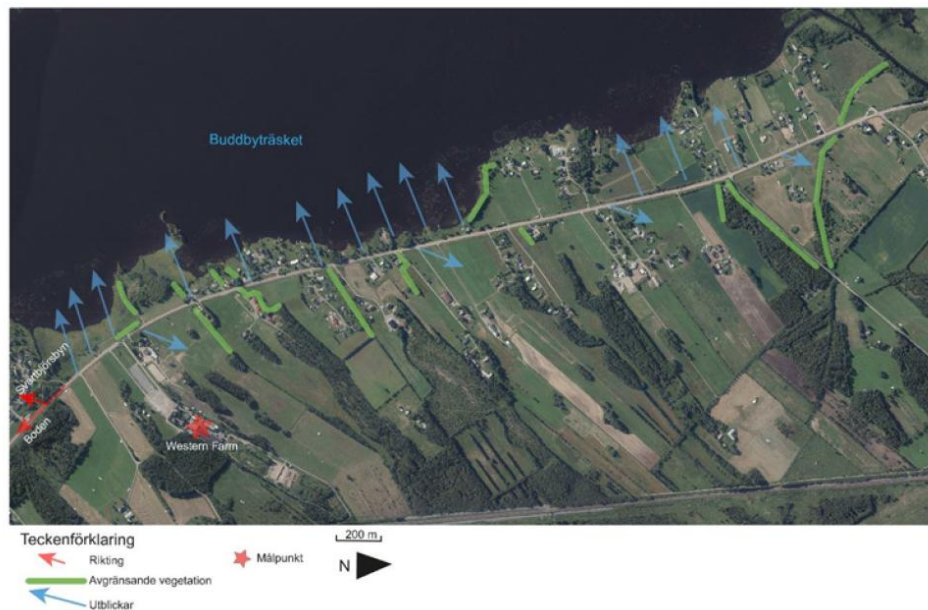
Bebyggelse

Bebyggelsen i byn är utspridd som en radbyliknande struktur i ett flackt landskap, starkt präglad av sjöns bördiga marker. En del av bebyggelsen följer också vegetationsridåernas riktning lodrätt från sjön, som även följer gårdsvägarnas riktning.

4.4.2 Landskapselement och utblickar

Landskapet runt Buddbyn är småskaligt utan större byggnader eller avvikande vegetation. Det gör att landskapet är fattigt på utmärkande landskapselement. Det är framför allt utblickar mot Buddbyträsket som ger karaktär åt platsen, se Figur 8.

Vägen som går genom Buddbyn är följsam i profil med en rak linjeföring. Vägen är belyst med stolparmaturer på vägens östra sida. Slänterna är gräsklädda.



Figur 8. Kartan visar landskapsbild över utbredningsområdet. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

4.4.3 Slutsats landskapsanalys

Landskapet är varierat vilket innebär många utblickar och händelser längs sträckan. Landskapets småskalighet gör det till ett spännande landskap att röra sig genom både i långsamma och snabba hastigheter. Landskapet är känsligt för stora ingrepp. Det största hotet är fragmentering och igenväxning av den brukade marken. Upplevelsen av vägen kommer att förändras till viss del av de boende i anslutning till vägen. Utblickarna ner mot vattnet ger stora kvalitéer för vägsträckan och har stor potential.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 Riksintressen och Natura 2000.

Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av projektet.

4.5.2 Kulturmiljö

Områdets kulturhistoriska värden är framför allt kopplat till jordbrukslandskapet. Inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar förekommer inom område för vägplan.

4.5.3 Naturmiljö

En naturvärdesinventering har genomförts längs med hela sträckan 2017. Naturvärdesinventeringen är genomförd enligt svensk standard SS199000:2014 motsvarande förstudienivå. Ett fältbesök har även genomförts under 2025.

Området som omfattas av inventering och fältbesök är till största delen omgivet av jordbruksmark men även tomtmark och mindre skogsområden. Området är till hög grad påverkat av människor och det saknas områden med hög grad av naturlighet.

Vid inventering och platsbesök observerades inga fridlysta växter, mossor eller lavar. Inga naturvärdesobjekt, artrika vägkanter eller hotade och skyddade arter enligt artskyddsförordningen som kan påverkas av projektet påträffades vid platsbesöken.

De invasiva arterna blomsterlupin och stor riddarsporre har påträffats inom vägområdet enligt rapportering i Artportalen. Både blomsterlupin och stor riddarsporre bedöms medföra en negativ påverkan på den biologiska mångfalden genom att de kan tränga undan naturligt förekommande ängs- och vägkantsflora, vilket på sikt kan leda till utarmning av värdefulla livsmiljöer för pollinatörer och andra växt- och djurarter.

Förekomst av vanlig groda (*Rana temporaria*) och vanlig padda (*Bufo bufo*) har rapporterats i Artportalen på några ställen längs med Buddbyvägen. Det finns även rapporteringar om åkergroda (*Rana arvalis*) i Rönnbäcksviken vid vägplaneområdets södra del och i Ljusån norr om vägplaneområdet. I Artportalen finns noteringar om lekområden för grod- och kräldjur vid Rönnbäcksvikens strandzon och vid fuktiga områden vid Ljusån.

Särskilt skydd för fortplantningsområden och viloplatser enligt artskyddsförordningen (AF) gäller för åkergroda men inte för övriga aktuella groddjur enligt befintlig lagstiftning.

Den 1 november 2026 förändras artskyddsförordningen så att vanlig groda och vanlig padda enligt bilaga 2 ingår i skyddskategorin "Grundläggande skydd" och är fridlyst med stöd av 6 § AF. Undantag från förbudet i 6 § AF regleras i 9 a § AF. Där framgår att förbudet i 6 § inte gäller i fråga om arter som enligt bilaga 2 omfattas av ett grundläggande skydd, om det är uppenbart att syftet med en verksamhet eller åtgärd inte är att orsaka en sådan påverkan som omfattas av förbuden.

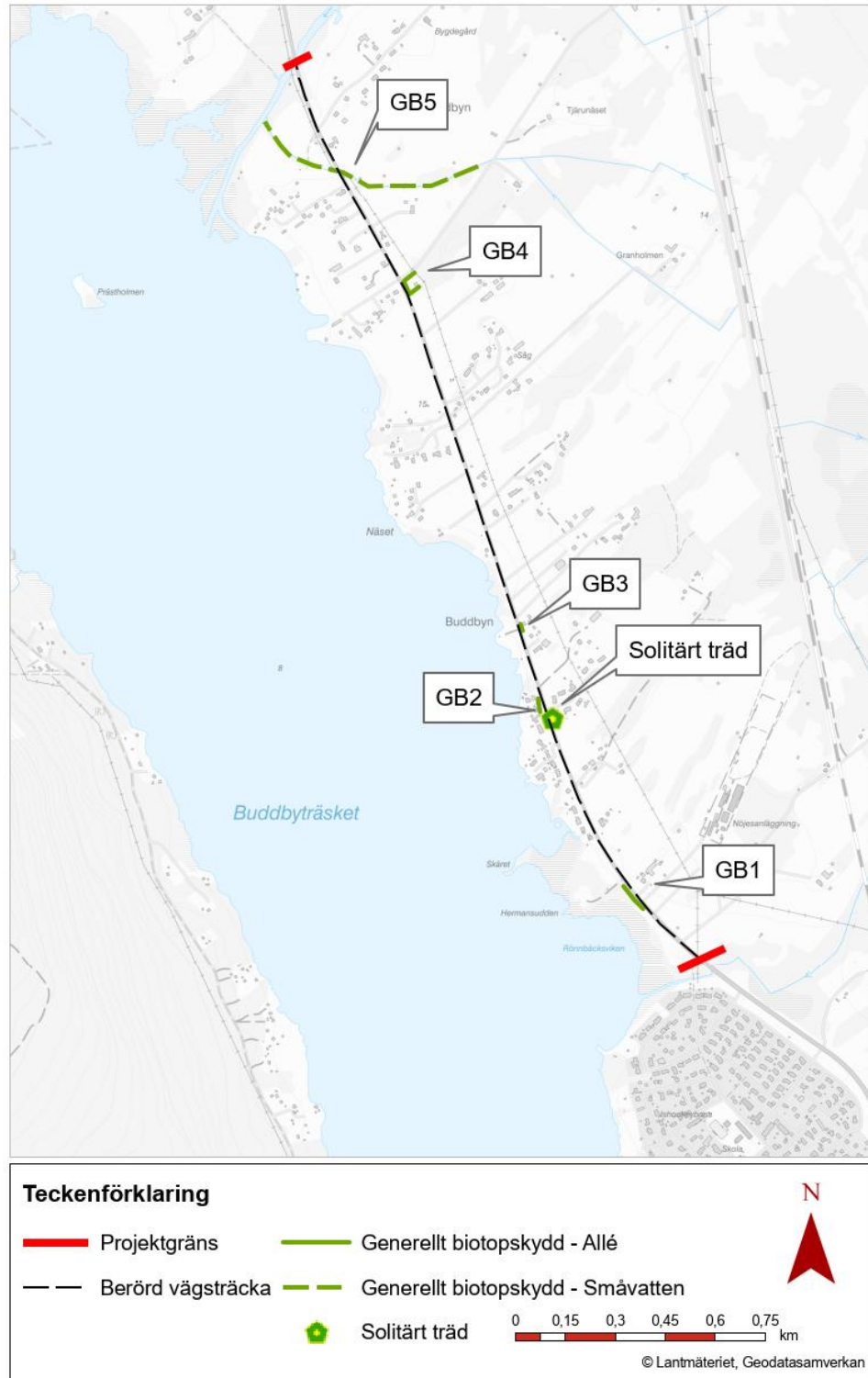
Samtliga svenska grod- och kräldjur är fridlysta, vilket innebär att arterna och deras fortplantningsområden och viloplatsen omfattas av särskilt skydd enligt artskyddsförordningen.

Jordbruksverket har utpekat ett område enligt ängs- och betesmarksinventeringen i anslutning till vägplaneområdets södra delar. Området "Rönnbäcksviken" är cirka 1,5 hektar stort och bedöms än så länge inte ha någon värdefull flora men har potential att utvecklas med tiden då marken aktivt betas av hästar och får.

En solitär äldre björk identifierades vid naturvärdesinventeringen. Björken är cirka 60-70 år gammal och bedöms inte hysa några höga naturvärden men utgör ett karaktärsträd i landskapet. Vid inventeringen identifierades fyra björkalléer och ett småvatten (dike) i jordbrukslandskap som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken och förordningen om områdesskydd (1998:1252), se Tabell 2 och Figur 9. Det generella biotopskyddet gäller för olika biotoper som är skyddade i hela landet och syftet med biotopskyddet är att bevara för arter särskilt viktiga livsmiljöer, tillflyktsorter och spridningskorridorer som idag är hotade av en alltmer rationaliserad markanvändning.

Tabell 2. Områden som omfattas av det generella biotopskyddet i anslutning till väg 750 i Buddbyn. Förekomster redovisas i plankartor.

Beteckning	Biotopskydd	Beskrivning	Sektion
GB 1	Allé	Björkallé 12 björkar, cirka 30 år gamla	km 0/360 (västra sidan av vägen)
GB2	Allé	Björkallé på tomtmark 6 björkar, cirka 30 år gamla	km 0/970 (västra sidan av vägen)
GB3	Allé	Björkallé 6 björkar, cirka 60 år gamla	km 1/220 (östra sidan av vägen)
GB4	Allé	Björkallé, cirka 30 björkar cirka 30 år gamla	km 2/290 (östra sidan av vägen)
GB5	Småvatten	Vattendrag/dike i åkerlandskap	km 2/700 (korsar vägen)



Figur 9. Naturmiljö längs sträckan.

Alléerna har i naturvärdesinventeringen bedömts ha ett lågt ekologiskt värde då de inte är särskilt gamla eller utgör något ovanligt inslag i landskapet. Alléerna har inga utpekade naturvärden och saknar förekomst av exempelvis hotade lavar och mossor och de bedöms därmed inte heller

vara av stor betydelse för insekter och fåglar. Alléerna längs sträckan bedöms primärt vara karaktärsskapande för väg 750.

Vattendraget/diket har tydlig dikeskaraktär och har vid naturvärdesinventeringen bedömts ha triviala naturvärden, det vill säga det återfanns inga arter som tyder på att diket håller några höga naturvärden och saknar därmed de kvaliteter som krävs för att vara betydande för biologisk mångfald, se Figur 10. I Artportalen finns en notering om att den rödlistade arten älvstarr (NT) förekommer i diket.

Omgivningarna till vattendraget/diket utgörs av åkermark. Närmast vattendraget/diket finns vegetation i form av björksly. Vattendraget/dikets utbredning i jordbruksmark är cirka 300 meter på den västra sidan väg 750. På den östra sidan vägen sträcker sig vattendraget/diket cirka 500 meter innan det delar sig i två grenar som fortsätter cirka 800 meter åt varsitt håll.



Figur 10. Biotopskyddat dike i åkerlandskap (GB 5), vy mot söder. Diket flyter genom lövbården i mitten av bilden.

Det finns många registreringar av fåglar i jordbrukslandskapet och längs med Buddbyträsket. Vid Rönnbäcksviken finns många registreringar av rödlistade fåglar, bland annat häckande storspov (EN) samt rastande skräntärna (NT) och brushane (VU). Det finns även en registrering av födosökande brun glada (EN) samt trolig häckning av tofsvipa (VU) vid Buddbyn.

4.5.4 Hälsa

Ny gång- och cykelväg bedöms minska barriäreffekterna för oskyddade trafikanter men bedöms inte ha någon påverkan på bullernivåer, vibrationsnivåer och luftkvalitet.

4.5.5 Rekreation och friluftsliv

Vägplanen angränsar till den tidigare upplevelseanläggningen Western Farm som i framtiden vill erbjuda besökare upplevelser med fokus på natur, kultur och arktisk livsstil.

I övrigt finns inga utpekade värden för rekreation och friluftsliv längs med vägplanens sträckning. Närrekreation för boende i byn förekommer, exempelvis genom ridning och utevistelse på tomtmark.

En skoterled från Buddbyträsket passerar väg 750 österut vid Western Farm, i de södra delarna av vägsträckan.

4.5.6 Mark och vattenresurser

Väg 750 går på bank längs hela vägplanesträckan och avvattningen av vägen sker främst via gräsbeklädda diken.

Recipienter för vägdagvatten är recipienterna vattendraget Ljusån och sjön Buddbyträsket. Både Ljusån och Buddbyträsket är klassade som ytvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer (VISS, 2026).

För Ljusån bedöms den ekologiska statusen idag som måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god. Ljusåns måttliga status grundas i främst hydromorfologiska aspekter men även försurningspåverkan. Kemisk ytvattenstatus uppnås inte i dagsläget på grund av hög atmosfärisk avsättning av kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Beslutade miljökvalitetsnormer för Ljusån innebär att god ekologisk status ska vara uppnådd 2033 och att den ska ha god kemisk ytvattenstatus.

Den ekologiska statusen för Buddbyträsket bedöms idag som måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god status. Den ekologiska statusen klassas som måttlig på grund av belastning av näringsämnen, försurningspåverkan och hydromorfologiska aspekter och den kemiska ytvattenstatusen uppnås inte på grund av hög atmosfärisk avsättning av kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter. Beslutade miljökvalitetsnormer innebär att Buddbyträsket ska ha uppnått god ekologisk status 2027 och den kemiska ytvattenstatusen ska vara god.

Elfiske har genomförts i Ljusån (2024) och fångsten utgjordes av gädda, stensimpa, mört och elritsa.

En brunnsinventering i området närmast vägen har genomförts under 2018. Influensområdet bestämdes till ett avstånd av cirka 30 meter väster om väg 750. Vid tillfället för inventering 2018 fanns en dricksvattenbrunn som ligger inom influensområdet. I övrigt identifierades ett antal jord- och bergvärmeanläggningar längs sträckan. Inga dricksvattenbrunnar har tillkommit sedan inventeringen enligt SGU:s Brunnregister.

En översiktlig markmiljöinventering för sträckan Buddbyn - Svartbjörnsbyn har genomförts. Ett potentiellt förorenat område påträffades vid inventeringen, se Figur 11. På den identifierade fastigheten finns en bilvårdsanläggning registrerad men det finns inga uppgifter som tyder på att fastigheten skulle vara förorenad. Provtagning och analys av jord i anslutning till bilvårdsanläggningen har inte visat på förekomst av föroreningar i anslutning till fastigheten.

Provtagning av vägdikesmassor längs sträckan har genomförts i enlighet med Trafikverkets interna dokument för provtagning av vägdikesmassor. Den sträcka som omfattas av vägplanen utgjorde en del av ett större provtagningsområde, se Figur 11 för genomförd provtagning och vägplanens område. Resultat från provtagningen visar på att två provpunkter uppvisar halter som överstiger värde för mindre än ringa risk för krom.



Figur 11. Markmiljöinventering med stickprov av vägdikesmassor.

Geotekniska undersökningar visar på förekomst av sulfidjord (så kallad svartmokka) i området. Sulfidjordar är naturliga och allmänt förekommande längs kustzonen i norra Sverige och utgör normalt sett ingen miljörisk, men kan bidra till förurning och urlakning av metaller vid exempelvis grävarbeten eller förändrade grundvattennivåer om de påverkas eller hanteras på ett sådant sätt att de torkar ut och oxiderar. Sulfidjordar har ofta högt vatteninnehåll och hög organisk halt, vilket ger

både stabilitets- och sättningsproblem och lämpar sig inte att användas vid exempelvis byggnationer.

Befintlig beläggning har undersökts med avsikt att identifiera eventuell tjärhaltig asfalt. Stenkolstjära innehåller PAH, polyaromatiska kolväten, som är miljö- och hälsoskadliga. Ingen tjärasfalt har påträffats längs sträckan. Hyttsten har påträffats i vägkroppen. Utbredningen är okänd men det har kunnat konstaterats att hyttsten inte återfinns längs med hela vägsträckan utan endast vid vissa delar där förstärkningar i vägbanan utförts. Hyttsten har länge använts som byggnadsmaterial i vägkonstruktioner men med vissa begränsningar i användningsområde, exempelvis ska den inte användas i känsliga områden eller i anslutning till vattentäcker och vattenområden. Schaktning i delar av vägen som innehåller hyttsten kan förekomma vid anläggandet av gång- och cykelvägen.

4.5.7 Klimat

Alla förändringar i anläggningen utförs med målsättningen att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad CO₂-utsläpp från trafik, val av principutformning, projektering och byggande.

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på väg 750 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med exempelvis förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

Syftet med detta projekt är att skapa en säker trafiksituation samt möjliggöra vardagspendling med cykel för oskyddade trafikanter som färdas i Buddbyn. Prioritering av de oskyddade trafikanterna bidrar till överflyttning av resor från bil till gång och cykel som resulterar i reducerade koldioxidutsläpp.

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I ett vägprojekt handlar klimat och energifrågorna till stor del av optimering av byggskedet. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid val av utformning då hänsyn tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder.

4.5.8 Risker

I framtiden förväntas Sverige få ett våtare och varmare klimat med ökade nederbördsmängder och fler extrema nederbördstillfällen.

Vägen avvattning har dimensionerats genom att dimensionerande flöden och avvattningsanläggningar bestämts enligt Trafikverkets gällande krav, inklusive föreskriva klimatfaktorer. Trummor, diken och övriga avrinningsvägar har utformats med hänsyn till framtida flödesförhållanden och så att konsekvenserna vid flöden som överstiger dimensionerande nivå begränsas.

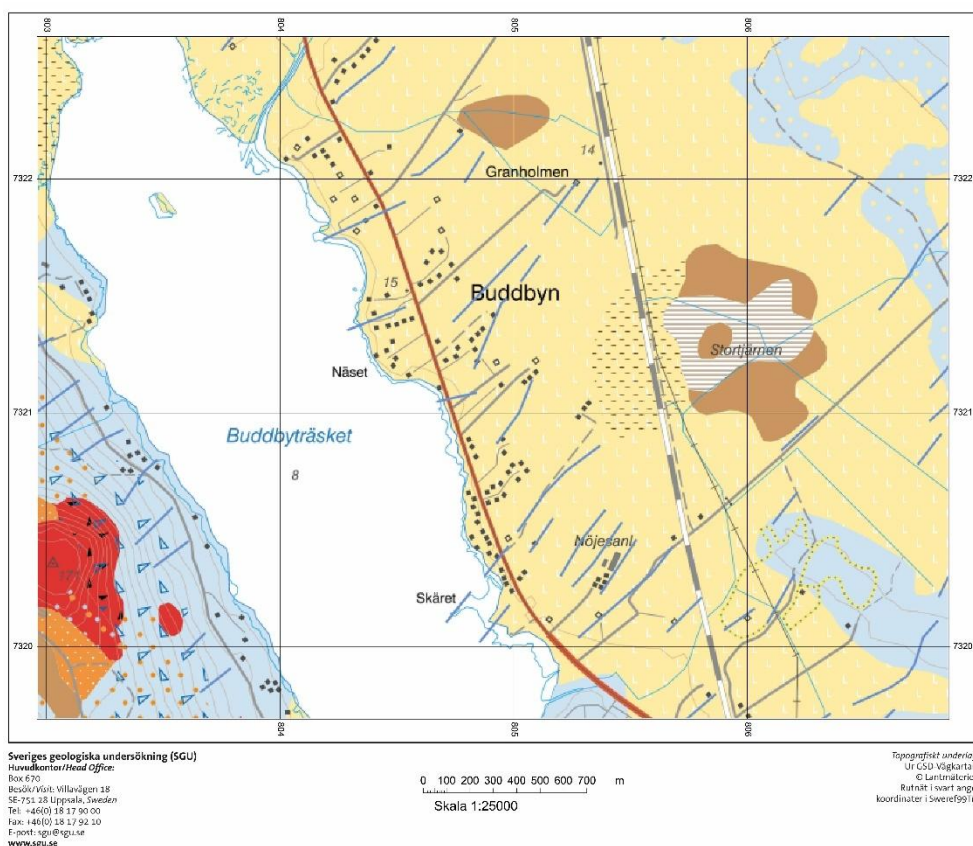
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geotekniska förhållanden

Sträckan passerar omväxlande över moränryggar och lösa sediment. De geologiska strukturerna går i riktning nordväst-sydost och kan ses som blåa streck i jordartskarta, Figur 12. Landskapet är flackt utan några större höjdvariationer. I huvudsak består jordprofilen av lösare sediment bestående av silt (gult på jordartskarta), lerig silt alternativt siltig lera ovan fast lagrad siltig sandmorän eller sandig siltmorän. Jordprofilen är varvig och sulfidjord har påträffats, främst på större djup.

Befintliga jordarter bestående av sediment är sättningsbenägna.

Grundvattenytan inom området är ytligt belägen cirka 0,5-1,0 meter under befintlig markyta.



Figur 12. Jordartskarta. Det gula visar på silt och de blå strecken moränryggar.

4.6.2 Befintliga ledningar

Inom utredningsområdet finns ledningar för bland annat el, belysning, tele, opto och VA.

Aktuell vägsträcka har en befintlig gatubelysning på vägens östra sida. Belysningen utgörs i huvudsak av oeftergivliga rörstolpar med enkelarm, armatur och markförlagd kabel. Belysning finns även på vissa anslutande enskilda vägar och längs den kommunala cykelbanan i Svartbjörnsbyn och längs väg 750 utanför utredningsområdet. Befintlig belysning ägs av Bodens kommun.

Det finns inte någon allmän dagvattenanläggning i området men däremot finns en hel del kommunala vatten- och spillvattenledningar, korsande och längsgående. Bodens Energi har både längsgående elledningar och elledningar som korsar vägen, både i luft och i mark. Även längsgående och korsande fjärrvärmeledningar finns.

Vidare finns längsgående teleledning och teleledningar som korsar vägen.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

I vägplanen har en gång- och cykelväg mellan Buddbyn och Svartbjörnsbyn utretts. Olika alternativ för placering har utretts och utvärderats. Främst har alternativen studerats om gång- och cykelvägen ska placeras på östra eller västra sidan av väg 750.

Vid val av lokalisering för gång- och cykelvägen har ett flertal faktorer beaktats såsom trafiksäkerhet, intrång på fastigheter, påverkan på bebyggelse, befintliga ledningar samt övrig omgivningspåverkan.

Efter jämförelsen av alternativen förordas en avskild gång- och cykelväg, från befintlig gång- och cykelväg vid Svartbjörnsbyn, på den västra sidan av väg 750 fram till Western Farm. Från Western Farm och norrut anläggs gång- och cykelvägen på den östra sidan.

Detta alternativ fångar upp flest boende längs vägen och de oskyddade trafikanterna kan ledas till en säker passage vid Western Farm. Alternativet bedöms ha störst positiv effekt för såväl framkomlighet som för oskyddade trafikanter. I och med att det är något fler fastigheter i direkt anslutning till väg 750 på västra sidan har även intrånget på närliggande fastigheter bedömts bli mindre med gång- och cykelväg på den östra sidan. Alternativet innebär även väsentligt mindre konflikt med befintliga vatten- och spillvattenledningar samt brunnar. Markförhållandena har bedömts till något bättre på den östra sidan av vägen.

5.2 Val av utformning

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast. Flera olika utformningar har detaljstuderats för att hitta den bästa utformningen av gång- och cykelvägen.

Utformningen av gång- och cykelvägen har skett enligt Trafikverkets styrande dokument, benämnt VGU, vägar och gators utformning. För gång- och cykelvägens utformning se plankartor 101To201-01To206, illustrationskartor 101To501- 101To506 och typsektionsritningar 101To401- 101To403.

I planbeskrivningen redovisas olika sträckor med längdmätning som har sin början i noll vilket redovisas på ritningar som 0/000. Exempelvis är sektion 1/000 den punkt som ligger 1 km norr om nollpunkten.

5.2.1 Gestaltningsprogram

Olika perspektiv

Vägens inre och yttre rum handlar om trafikantens närmiljö respektive vägens relation till omgivande stad och landskap. Målen för vägens utformning kan skilja sig åt beroende på om man vänder sig inåt eller utåt i vägrummet.

Målen för vägens inre rum relateras till trafikantperspektivet. Här eftersträvas en tydlig och konsekvent utformning vilket underlättar orienterbarheten och samspelar med trafiksäkerhetsaspekter. Vägens placering i landskapet och dess linjeföring är av stor betydelse för hur den upplevs av de boende och de som färdas på vägen.

Vägens yttre rum relateras till åskådarperspektivet. Målet med utformningen av det yttre rummet är att anpassa vägen till stadens och landskapets värden och struktur. En så tilltalande miljö som möjligt ska skapas för betraktaren vid sidan av vägen. Ett påtagligt element som påverkar vägens yttre rum är till exempel hur broar och portar upplevs från omgivningen.

Gestaltningsprinciper

Gång- och cykelvägen genom Buddbyn ska utgå ifrån landskapets former och bebyggelsestrukturer. Den vattenkontakt som vägen har ska om möjligt bevaras. Utblickar mot Buddbyträsket får därför inte planteras igen.

Eftersom den aktuella sträckan ligger i ett öppet landskap är det viktigt att gång- och cykelvägen får en underordnad roll. Det innebär att profilen bevaras så långt som möjligt och höga bankar undviks. Sidoområden återvegeteras för att vägen och landskapet snabbt ska kännas som en helhet. För att bevara mosaiklandskapet bör stora volymer bevaras såsom uppväxta träd. Mindre buskage mot åkermarken kan avlägsnas, dock bör en avvägning ske då buskage kan ha betydelse för biologisk mångfald. Där vägen ansluter till tomtmark ska intrång minimeras.

Fortsatt arbete

Gestaltningsprogram och landskapsanalysen ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med bygghandling. Gestaltungsprinciper ska i nästa skede arbetas in i ritningar och beskrivningar.

Hanteringen och skydd av sparad vegetation är en viktig aspekt i det fortsatta arbetet. Detaljer kring diken, slänter, anslutning mot tomtmark och plantering av ny vegetation bör studeras i detalj.

Ett fortsatt arbete om hur värdering och ersättning vid påverkan av vegetation med mera på tomtmark ska regleras kommer att göras i nästa skede.

5.2.2 Referensstandard och typsektion väg 750

Högsta tillåtna hastighet på väg 750 genom Buddbyn är 60 km/h. I samband med anläggandet av gång- och cykelvägen smalnas körbanan av och vägmitt förskjuts cirka 0,75 meter västerut.

Utrymmet kommer att användas till gång- och cykelvägen för att minimera markintrånget samtidigt som ett tydligare vägrum skapas som medför lägre hastigheter.

Mellan km 0/340-2/840 föreslås vägen utformas med 3,0 meter breda körfält (K). Totalt kommer väganläggningen att bli 9,5 meter bred och förses med 0,25 meter stödremsa (SR) intill vardera beläggningsskant, (SR 0.25 VR 0.25, K3.0, K3.0, VR 0.5, GC 2.75, SR 0.25). Se typsektion 101T0401.

5.2.3 Linjeföring

Befintlig linjeföring av väg 750 genom Buddbyn behålls då den håller god standard.

5.2.4 Ny gång- och cykelväg

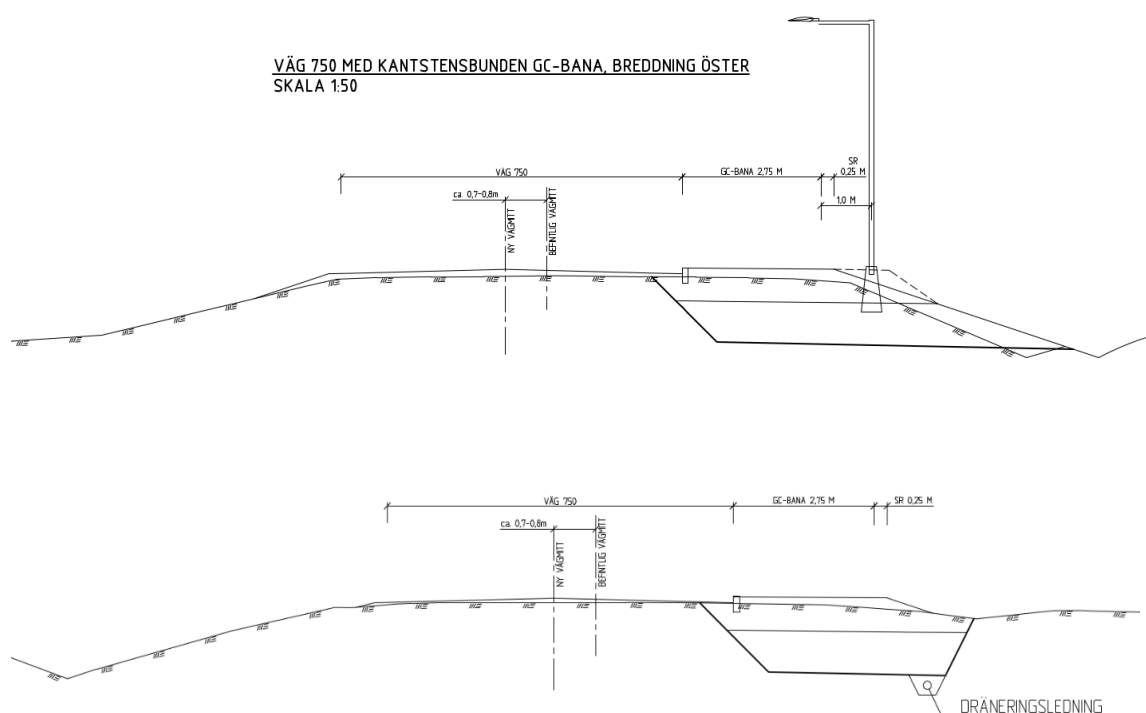
Dimensionerande hastighet för cykeltrafik har valts till 30 km/h och lokalt cykelnät. Gång- och cykelvägen beläggs med asfalt för att skapa god framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. I början av sträckan görs gång- och cykelvägen friliggande på den västra sidan av väg 750 med start vid kommunens befintliga gång- och cykelväg i Svartbjörnsbyn.

Vid Western Farm skiftar gång- och cykelvägen sida vilket lämpar sig väl då busshållplatser finns på var sida om väg 750 och en ordnad passage i det läget är optimalt. Från Western Farm och norrut föreslås att gång- och

cykelvägen separeras från vägen med hjälp av en lämplig upphöjd kantsten. Figur 13 visar övergång från friliggande gång- och cykelväg till en kantstensseparerad gång- och cykelväg och i Figur 14 visas utformningsalternativ för gång- och cykelvägen.



Figur 13. Bilden visar trafiklösningen med att en friliggande gång- och cykelväg övergår till en kantstensseparerad gång- och cykelväg, vid infarten till Western Farm.



Figur 14. Olika alternativa utformningar av gång- och cykelvägen.

Den avskilda gång- och cykelvägen mellan km 0/000 - 0/340 blir 3,0 meter bred (SR 0,25. GC 3, SR 0,25).

Den kantstensbundna gång- och cykelvägen blir 2,75 meter bred vilket gör att två cyklister kan mötas obehindrat. Innerslänter utformas generellt med lutning 1:3 och bakslänter med 1:2. Vid trånga passager utformas avvattningen av gång- och cykelvägen med dräneringsledning istället för öppna diken för att minimera intrånget. På den del som är kantstensbunden kommer en skyddszon mot vägbanan utföras med vägmarkering, en heldragen linje.

Slänter

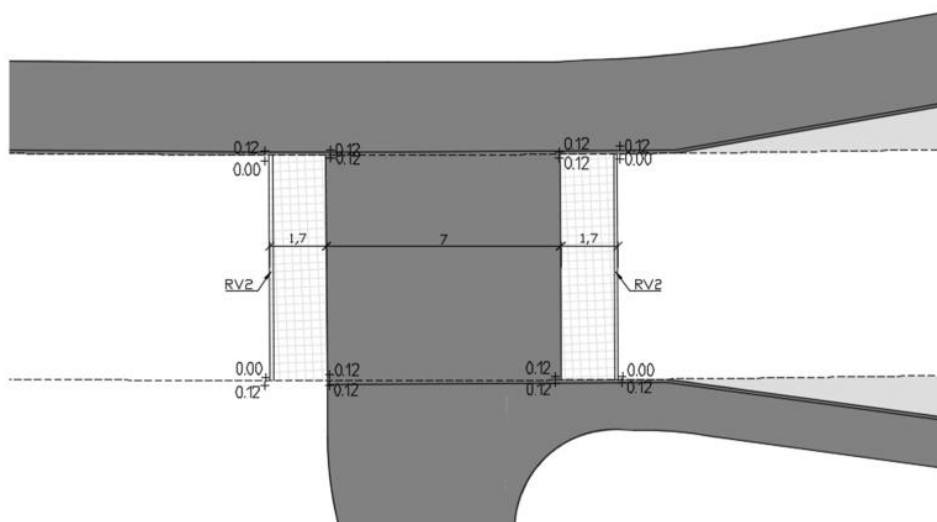
Slänter avrundas för att ge en mjuk övergång till befintlig miljö och en bättre landskapsanpassning. Detta görs även för att minska risken för erosion. Där hus ligger tätt emot gång- och cykelvägen frångås detta för att minska intrånget i tomtmark. Synliga krosslänter ska så långt som möjligt undvikas. Innerslänter utförs generellt med lutning 1:3, med undantag där en trång sektion inte medger det, och bakslänter med 1:2. Längs den nya gång- och cykelvägen kommer erosionsskydd att behövas. Erosionsskyddet ska täckas med avbaningsmassor eller likvärdiga jordmassor.

Vegetation

Inom området finns det björkalléer. Dessa ska i möjligaste mån behållas. Björkar kommer att planteras som kompensation för de björkar som behöver tas ned i allén vid passagen till Western Farm. För att minska påverkan på landskapsbilden och för att minska risken för erosion, ska vägsränorna stödsås med vägsränblandning, med ståndort från Boden.

5.2.5 Passage

På den aktuella sträckan finns få målpunkter där passager gör sig naturliga. Western Farm sticker ut som den plats där flest folk är i rörelse och lämpar sig väl för en passage. Genom att placera passagen där gång- och cykelvägen byter till den östra sidan och i anslutning till de två busshållplatserna blir detta en naturlig passagepunkt för många oskyddade trafikanter. Passagen utformas som ett platågupp för att hastighetssäkra passagen. Utformning enligt Figur 15 samt ritning 101T0501.



Figur 15. Platåupp vid Western Farm

Även de andra busshållplatserna längs sträckan är viktiga målpunkter. Kantsten sänks därför vid nya busshållplatser för bättre tillgänglighet.

5.2.6 Busshållplatser

Behovet av antalet busshållplatser bedöms minska då en ny gång- och cykelväg anläggs. Detta då det blir enklare och tryggare att både cykla och gå längs vägen till busshållplatsen. Fyra befintliga busshållplatser tas bort och istället anläggs tre hållplatspar. Befintlig vändficka mitt emot gamla Buddbyvägen behålls och körytan/vändytan åtgärdas.

Lokalisering av hållplatser har skett i samråd med Bodens kommun, med utgångspunkt från bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda och säkra förbindelser till och från hållplatserna.

Busshållplatserna utformas som fickhållplatser. Bussfickan dimensioneras för en boggibuss och görs därmed 15,0 meter lång. För att minimera markintrånget på den östra sidan samordnas gång- och cykelvägen med plattformen för på- och avstigande från bussen. På den västra sidan utformas plattformen med bredden 1,5 meter. Busshållplatserna förses med passager i form av nedsänkt kantsten samt god belysning. Utrymme för väderskydd skapas enbart på västra sidan av vägen eftersom det är söderut, till Boden, pendling sker. Vid Western Farm skapas utrymme på vardera busshållplats så att möjlighet finns att förse dessa med väderskydd. Intill väderskyddet skapas en yta för cykeluppställning. Se ritning 101T0402 - 03.

Eftersom utrymmet är begränsat så används gång- och cykelvägen på östra sidan både som rörelsestråk och som hållplatsyta för buss. Det är möjligt eftersom gång- och cykeltrafiken beräknas vara låg. I anslutning till busshållplats utförs en högre kantsten för bekväm av- och påstigning från bussen. Plattformer ska tillgänglighetsanpassas med kontrastplattor för taktilt och visuellt ledstråk.

5.2.7 Entré

För att uppnå en igenkänningseffekt och ett förtydligande av att man som bilist kommer in i ett samhälle kommer en port/breddad refug att anläggas vid den norra infarten till Buddbyn. En breddad refug/port är en relativt vanlig åtgärd i liknande samhällen på landsbygden. En breddad refug ger en sidoförskjutning, främst för tunga fordon, vilket dämpar hastigheten något.

Befintlig entré (hastighetsdämpande refug) in mot Buddbyn söderifrån rivs.

Befintlig refug in mot Buddbyn norrifrån byggs om och utformas som en 4,6 meter bred refug. Körfälten dimensioneras för typfordon lastbil med påhängsvagn eller släpvagn och utformas 3 meter breda. Refugerna kommer kläs med smågatsten.

Övriga befintliga refuger längs väg 750 genom Buddbyn rivs då dessa saknar hastighetsdämpande effekt.

5.2.8 Belysning och ledningar

Grundprincip är att det ska finnas god belysning där det behövs för att trafiksäkerheten ska bli tillräckligt hög. Skäl till att ha belysning på cykelstråk utanför tätort kan till exempel vara att den aktuella vägen används av många för cykelpendling till och från arbetet, att den används av många barn till och från skolan eller att den ligger i anslutning till någon serviceinrättning eller fritidsverksamhet som besöks av cykeltrafikanter under den mörka delen av dygnet.

Hela sträckan mellan Buddbyn och Svartbjörnsbyn har behov av att fortsatt vara belyst för att behålla den trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet som finns idag då vägen bland annat används som skolväg för barn. Om belysningen endast skulle ersättas enbart inom det detaljplanerade området skulle det innebära en sänkning av trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten. Det finns viktiga målpunkter som används efter kvällstid och på helger under vinterhalvåret.

Den nya gång- och cykelvägen föreslås belysas på sträckan km 0/000-3/020 och belysningen ägas av Trafikverket. Detta medför att målpunkter i området knyts ihop genom att en helhetslösning för belysningen upprättas längs sträckan. Ny belysningsanläggning kommer att skapa en mer attraktiv pendlingsmöjlighet med cykel till Boden.

Även nya och befintliga busshållplatser längst sträckan föreslås belysas.

All belysning byts ut mot ny enligt Trafikverkets riktlinjer. Vid den kantstensseparerade gång- och cykelvägen kommer belysningen även belysa vägbanan. Ny belysning föreslås utföras med LED-armaturer. Stolparna föreslås vara eftergivlig vid behov. Belysningen ska vara bländfri och stå så tätt att en jämn ljusbild utan mörka partier uppstår.

Flyttningar eller kompletteringar av ledningar kan komma att behövas. Åtgärder avseende ledningar kommer att utredas närmare i bygghandlingsskedet och i samråd med berörda ledningsägare.

Vid utförande ska hänsyn tas för att undvika sättningar på befintliga ledningar vid km 0/300 - 0/325 samt vid km 0/885 - 0/945.

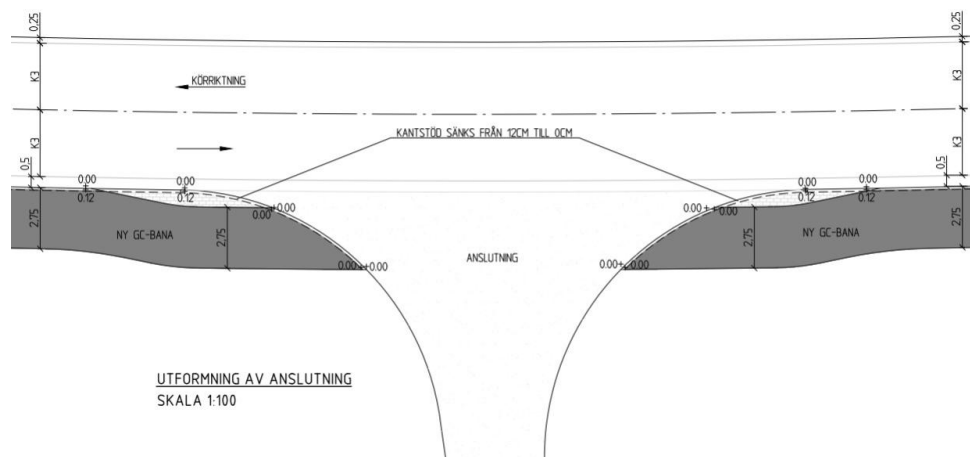
5.2.9 Korsningar och anslutningar

Anslutningar till enskilda vägar utformas efter korsningstyp A3. Anslutningstyp A3 innebär att utformningen dimensioneras för Los (oljebil, sopbil och liknande.)

Befintlig anslutning vid km 0/280 östra sidan, föreslås stängas då anslutningen kommer i konflikt med ny busshållplats. Anslutningen föreslås istället flyttas till km 0/245. Anslutning vid km 0/325 föreslås trafikregleras som räddningsväg till Western Farm men kan även nyttjas för gång- och cykeltrafik.

För att minimera antalet passager över gång- och cykelvägen föreslås anslutningar stängas för de fastigheter som har flera anslutningar till sin mark. Fyra anslutningar är berörda.

Där anslutning passerar ny upphöjd gång- och cykelväg kommer kantstödet att fasas och sänkas för att möjliggöra en enklare passage förbi anslutningen. Vid anslutning till Granholmsvägen, Rotlundavägen och Gamla Buddbyvägen anpassas gång- och cykelvägen till vägens nivå (+/- 0 cm) och kantstenen utförs inte genomgående, se Figur 16.



Figur 16. Typsektion vid Granholmsvägen, Rotlundavägen och Gamla Buddbyvägen.

5.2.10 Geoteknik

Befintliga jordarter bestående av sediment är sättningsbenägna. Tidig utläggning och överlast föreslås där behov föreligger i syfte att påskynda sättningar i undergrunden innan gång- och cykelvägen byggs färdigt.

5.2.11 Avvattning och trummor

Väggavvattningen kommer att ske via dagvattenbrunnar som avleder vägdagvatten direkt till dike eller via en längsgående dagvattenledning mot dike eller vägtrummor. På vissa sträckor kompletteras dikena med dräneringsledning. Dräneringsföresättningar inom området bedöms som ogynnsamma, med finkorniga jordar och ytligt grundvatten, vilket innebär att avvattningen i huvudsak behöver lösas genom projekterade system snarare än genom infiltration.

De flesta befintliga trummor föreslås bytas ut. Vid km 0/610 behålls och förlängs den befintliga trumman. Vid km 0/795 byts befintlig vägtrumma ut och plåtrumman samt plastdräneringen mellan fastigheterna ersätts med en ny plastledning. Vid km 1/140 föreslås att den befintliga lösningen ersätts med en ny trumma vid km 1/113. Vid km 2/701 byts befintlig trumma, utloppsdiket rensas och även den nedströms liggande trumman byts för att förbättra avvattningen vid Rotlundabäcken, där vatten i dag blir stående mot väggroppen.

Valet av kantsten längs hela gång- och cykelvägen innebär att gallerbrunnar placeras längs kantstenen och leder vägdagvattnet till en längsgående dagvattenledning. Dagvattenledningarna avleder därefter vattnet till det högra diket eller till trummor som korsar under vägen. En ny vägtrumma tillkommer i vägplaneområdet. För nya och utbytta

vågtrummor anges en minsta dimension om 800 mm, medan befintliga sidottrummor i anslutning till den nya gång- och cykelvägen rivs och ersätts med nya sidottrummor med minst 400 mm dimension.

För att minimera påverkan på landskapet ska trumändarna snedkapas i linje med slänt eller förses med trumöga.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas på plankarta. Dessa planeras och vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen.

Trummor byts ut i vattendraget/diket som omfattas av det generella biotopskyddet. Åtgärden redovisas i plankartorna 101To205 och 101To206.

Trummor utformas så att vattendragens naturliga funktion bevaras. Inga vandringshinder ska uppstå, så att den ekologiska statusen inte försämras. Trummor projekteras enligt Trafikverkets riktlinjer så att tillräcklig kapacitet erhålls och så att vattenhastigheten genom trumman inte blir för hög samt så att vandringshinder undviks.

5.3.1 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Under byggtiden ska mark utanför arbetsområdet skyddas mot oavsiktlig påverkan genom till exempel körning. Det är särskilt viktigt i jordbruksmark, våtmark/vattenmiljö.

Tillfälligt nyttjade ytor ska efter att arbetena avslutats, städas av och återställas till så nära ursprungligt skick som möjligt.

Arbetsmaskiner ska drivas med miljödiesel och förses med miljöanpassade hydrauloljor.

Under byggtiden ska entreprenören ha beredskap och utrustning för att hantera oavsiktliga utsläpp av kemiska produkter som kan riskera att sprida föroreningar till mark och vattendrag. Överskottsmassor kommer att hanteras enligt gällande lagstiftning. Uppgrävda massor kommer i väntan på bortforsling att placeras så att de inte riskerar att medföra grumling av vattendrag.

Vid stränder och passage av bäckar ska försiktighet iakttas inom arbetsområdet så att strand- och vattenmiljön påverkas så lite som möjligt.

Grumlingsförebyggande åtgärder kommer att vidtas nedströms i det vattendrag/dike som berörs genom rensning och trumbyten.

Grumlingsförebyggande åtgärder kan vara i form av användande av temporär sedimentfälla, geotextilduk eller motsvarande för att minimera grumling.

Skyddsåtgärder ska vidtas så att främmande, invasiva arter inte sprids inom arbetsområdet. Verksamheten får inte bidra till att främja spridning av invasiva främmande arter. Massor som tillförs utifrån får därmed inte innehålla frön eller andra delar av blomsterlupin och andra främmande, invasiva växtarter.

Rensning av det biotopskyddade vattendraget/diket ska inte genomföras under fåglars häckningsperiod, cirka 1 april till 15 augusti.

Körvägar planeras innan rensning i vattendrag/dike som omfattas av generellt biotopskydd för att minimera påverkan på strandmiljö och kringliggande jordbruksmark.

Skyddsåtgärder ska vidtas i byggskedet för att undvika påverkan på alléerna som ska sparas.

De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatsen som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggarbetsplatser ska följas i projektet.

Arbeten nära bostadsbebyggelse genomförs dagtid så störningarna blir så små som möjligt.

Om en tidigare okänd fornlämning misstänks påträffas i byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsen.

Sulfidjord hanteras enligt gällande lagstiftning.

Hanteringen och skydd av sparad vegetation är en viktig aspekt i det fortsatta arbetet med bygghandlingen. Detaljer kring diken, slänter, anslutning mot tomtmark, bevarande av befintlig vegetation på tomtmark och i vägområde samt plantering av ny vegetation bör studeras i detalj.

5.4 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning

5.4.1 Förändring av enskilda anslutningar

Ändring av enskilda anslutningar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en separat process. Förslag på ändringar av utfarter redovisas på illustrationskartor. Innan Trafikverket stänger en utfart kommer en ny anslutning att finnas tillgänglig. Den nya anslutningens placering hanteras via särskilt beslut. Nya anslutningen placeras med hänsyn till eventuella beslut via lantmäteriförrättning eller överenskommelser med berörda om sträckning för nya enskilda vägar.

Trafikverket tilldelar berörda fastighetsägare ett spärrningsbeslut för fastighetens anslutning efter det att vägplanen vunnit laga kraft.

Förslag på ändringar av utfarter redovisas på illustrationskartor 101T0501- 101T0506.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Välgångvägarna förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten både för de oskyddade trafikanterna och för fordonstrafiken.

En ny gång- och cykelväg ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna längs vägen. Förtydliganden av entré och hastighetssänkande hinder ökar trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper. Barriäreffekten bedöms minska med den planerade gång- och cykelvägen och med den nya passagen.

Behovet av antalet busshållplatser bedöms minska då en ny gång- och cykelväg anläggs. Detta då det blir enklare och tryggare att både cykla och gå längs vägen, till busshållplatsen. För kollektivtrafiken är det en fördel om antalet stopp minskar och framkomligheten ökar samt att de hållplatser som erbjuds samlar fler resenärer.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Genom att göra aktuell vägsträcka säkrare för de oskyddade trafikanterna och förbättra möjligheten att cykla och gå genom att anlägga en gång- och cykelväg längs med väg 750, genereras en positiv inverkan på lokalsamhället. Ökad framkomlighet och förbättrad transportkvalitet bidrar till ökad tillgänglighet för rekreation och friluftsliv.

6.2.1 Befintlig markanvändning och bebyggelse

Största delen av nytt markanspråk uppstår öster om väg 750 med permanent markanspråk för vägrätt.

Det finns bostadsfastigheter lokaliserade i anslutning till vägen. Tomtmark kommer att beröras av randintrång. Tomtanläggningar som träd och buskar kommer att påverkas. Intrånget utgörs förutom av gång- och cykelvägen av dike och gräsbevuxen slänt till gång- och cykelvägen.

6.2.2 Påverkan kommunala planer

Planerad ombyggnad bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan.

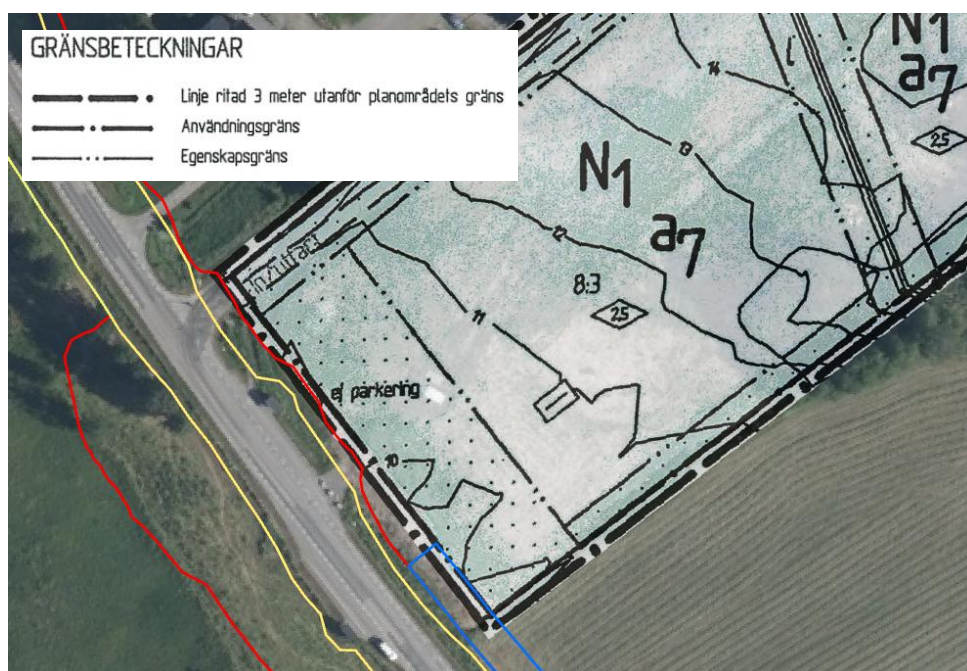
Mindre avvikelser från en detaljplan kan medges om avvikelserna är förenliga med detaljplanens syfte och åtgärden är av en begränsad omfattning och

nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. Efter det att genomförandetiden för en detaljplan gått ut får avvikelser även göras om åtgärden tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse. En mindre avvikelse får inte ges om åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detaljplan	Dp 25-P98/43 Svartbjörnsbyn 8:3, Western Farm
Laga kraft	1998-05-04 Genomförandetiden har gått ut
Nuvarande markanvändning	I detaljplan reglerat som; Kvartersmark, Friluftsområde (N). Marken får inte bebyggas (prickmark) samt u-område. Befintlig markanvändning är åkermark och väg.
Vägplanens intrång	Detaljplanen berörs av nytt vägområde. Detaljplanen berörs av slänter från gång- och cykelväg.

Nytt vägområde hamnar innanför linjen som är ritad 3 meter utanför planområdets gräns, se Figur 17.

Markanvändning bedöms vara densamma före och efter genomförandet av vägplanen. Intrånget kan ses som en mindre avvikelse.



Figur 17. Utklipp ur detaljplanen, Dp 25-P98/43. Befintligt vägområde gul linje, nytt vägområde röd linje och tillfällig nyttjanderätt blå linje.

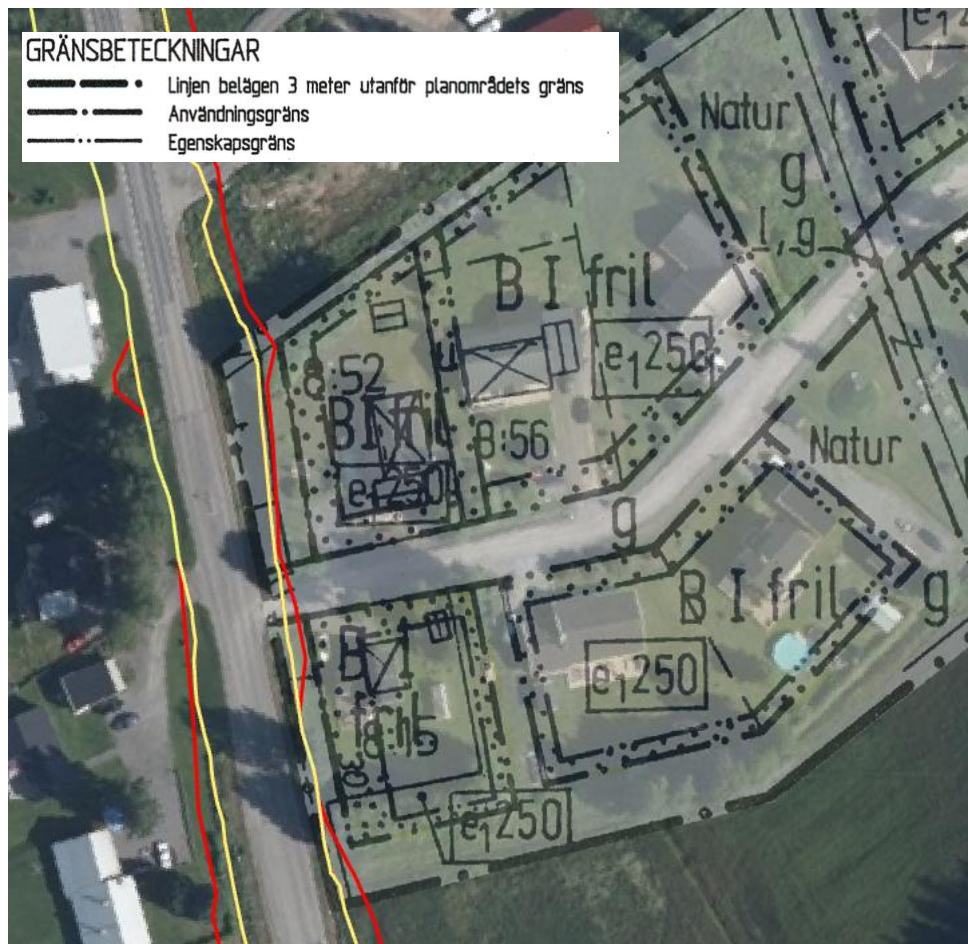
Detaljplan	Dp 25-P90/173 Svartbjörnsbyn 8:4 del av Bodens kommun
Laga kraft	1990-07-05 Genomförandetiden har gått ut
Nuvarande markanvändning	I detaljplan reglerat som; NATUR, Naturområde (Allmän platsmark) g: gemensamhetsanläggning B: Bostäder (Kvartersmark) Marken får inte bebyggas (prickmark) Befintlig markanvändning är gemensamhetsanläggning för väg samt friliggande villatomter.
Vägplanens intrång	Detaljplanen berörs av nytt vägområde i direkt anslutning till väg 750 (Buddbyvägen). Inom markanvändning NATUR berörs detaljplanen av vägtrumma samt slänter från gång- och cykelväg. Inom markanvändning gemensamhetsanläggning berörs detaljplanen av vägtrumma samt slänter från gång- och cykelväg.

Syftet med planen var att exploatera en mindre del av fastigheten Svartbjörnsbyn 8:4. Inom planområdet var de tre bostadshusen på nuvarande fastigheter 8:15, 8:52 och 8:56 befintliga medan övrig del av planområdet bestod av åkermark. För tillfartsvägen bildades en gemensamhetsanläggning, Nordalsvägens samfällighetsförening.

Största delen, cirka 170 m², av nytt vägområde hamnar innanför linjen som är ritad 3 meter utanför planområdets gräns, se Figur 18. Cirka 30 m² av det nya vägområdet berör markanvändningen NATUR specificerat som naturområde. Inom markanvändningen naturområde ingår möjligheten att omforma marken för terräng- och dikesanpassning och anläggande av slänter för gång- och cykelbanor. Påverkan som föreslås i vägplanen är slantning samt nya vägtrummor.

Vägområdet berör område betecknat som gemensamhetsanläggning (g). Beteckningen innebär att området gemensamt ska förvaltas av fastighetsägarna men anger inte hur gemensamhetsanläggningen ska inrättas eller utformas, endast att utrymmet inte får bebyggas eller användas på sådant sätt att det skulle hindra inrättandet eller driften av en anläggning. Berörd gemensamhetsanläggning är Nordalsvägens samfällighetsförening och utgörs av infartsväg. Påverkan som föreslås i vägplanen är ny infart. Inom området som ombesörjs av samfällighetsföreningen planeras cirka 15 meter av en häck att rivas.

Vägplanens intrång på naturområde samt område betecknat som (g) kan ses som en mindre avvikelse.



Figur 18. Utklipp ur detaljplanen Dp 25-P90/173. Befintligt vägområde gul linje och nytt vägområde röd linje.

6.3 Miljö och hälsa

Nedan redovisas en sammanställning av bedömda konsekvenser som väntas uppstå till följd av planerade vägåtgärder. Redovisade konsekvenser är vad som väntas uppkomma efter genomförda försiktighetsåtgärder. Bedömningarna utgår från hur stora konsekvenserna väntas bli och hur länge efter genomförd åtgärd konsekvenserna väntas pågå.

6.3.1 Landskap

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser

Stora konsekvenser uppstår där vägplanen står i stor kontrast med omgivande landskap eller där omfattande väganläggning påverkar orienterbarhet, avgränsningar, landmärken och utblickar.

Måttliga konsekvenser

Måttliga konsekvenser uppstår där vägplanen kontrasterar mot omgivningen i liten grad och där planförslaget påverkar orienterbarhet, avgränsningar, landmärken och utblickar i begränsad omfattning.

Små konsekvenser

Små konsekvenser uppstår där vägplanen harmonierar med omgivande landskap och underordnar sig landskapets skala och struktur, vilket påverkar upplevelsen av landskapsbilden i liten grad.

Landskapet är varierat vilket innebär många utblickar och händelser längs sträckan. Landskapets småskalighet gör det till spännande landskap att röra sig genom både i långsamma och snabba hastigheter. Landskapet är känsligt för stora ingrepp. Det största hotet är fragmentering och igenväxning av den brukade marken. Utblickarna ner mot vattnet ger stora kvalitéer för vägsträckan.

Föreslagna åtgärder i vägplanen kommer inte att medföra några förändringar i landskapets strukturer och de kommer inte heller bidra till fragmentering av den brukade marken då planerad gång- och cykelväg kommer att följa väg. Sammantaget bedöms vägplanen medföra små konsekvenser för landskapsbilden.

6.3.2 Kulturmiljö

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser

Uppstår när påverkan sker i kulturmiljö med högt bevarandevärde (i ett nationellt perspektiv).

Om påverkan innebär ett direkt intrång i miljöns värdekärnor eller ett indirekt intrång som får följden att samband och strukturer bryts.

Om intrånget i miljön får till följd att dess upplevelsevärde och pedagogiska värde går förlorat.

Måttliga konsekvenser

Uppstår när en kulturmiljö fragmenteras så att dess helhet inte kan uppfattas.

Om strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga.

Om enstaka kulturvärden, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv, går förlorade.

Små konsekvenser

Uppstår när enstaka kulturmiljöobjekt påverkas eller tas bort.

Om de enstaka objekten inte är betydelsebärande för kulturmiljöns helhet.

Om samband och strukturer även i framtiden kan uppfattas.

Vägplanen kommer medföra att jordbruksmark tas i anspråk i anslutning till befintligt vägområde. De anpassningar som gjorts i vägplaneskedet, exempelvis genom att gång- och cykelvägen anläggs kantstensbunden, syftar till att begränsa intrånget i jordbruksmark. Byastrukturen kommer fortsatt att kunna upplevas på samma sätt som idag efter genomförda åtgärder.

Samtantaget bedöms vägplanen medföra små konsekvenserna för kulturmiljön då inga kulturmiljöobjekt riskerar att påverkas eller tas bort eftersom de är belägna långt ifrån arbets- och vägområdet.

6.3.3 Naturmiljö

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser

Uppstår när värdekärnan i områden med högt dokumenterade naturvärden, såsom värdefulla vattendrag, områden med hög biodiversitet eller områden som hyser sårbara/hotade arter, förstörs eller försvinner. Om vägplanen leder till fragmentering av naturmiljön och påverkar organismers rörelsemönster och spridningsförmåga.

Om påverkan innebär skador på ekosystem och biologisk mångfald över ett långt tidsperspektiv.

Måttliga konsekvenser

Uppstår när delar av områden med höga naturvärden förstörs eller påverkas negativt på annat sätt.

Om påverkan är till större del temporär och områdena bedöms kunna återfå god ekologisk status med bibehållen biologisk mångfald efter byggtiden.

Små konsekvenser

Uppstår när vägplanen till största delen påverkar naturområden utan högre naturvärden eller när påverkan på ekosystem eller biologisk mångfald är obetydlig.

Vägplanen medför att mark tas i anspråk för anläggande av gång- och cykelvägen. Det nya markanspråk som sker är litet och kommer inte att påverka områden med höga naturvärden.

En mindre del av det utpekade ängs- och betesmarksområdet "Rönnbäcksviken" kommer att tas i anspråk för gång- och cykelväg. Området har idag ingen utpekad värdefull flora. Vägplanens genomförande bedöms inte försämra möjligheterna att fortsatt nyttja den utpekade ängs- och betesmarken för bete.

Grodor bedöms kunna leka vid strandängar mot Buddbyträsket, vid Rönnbäcksviken, i vägplaneområdets södra del. Inga lekområden tas i anspråk av gång- och cykelvägen. Mot bakgrund av detta bedöms artskyddsdispens i nuläget inte krävas. Bevarandestatusen för groddjuren bedöms inte komma att påverkas av verksamheten.

Efter den 1 november 2026 gäller förändrade regler enligt artskyddsförordningen. I detta fall bedöms det vara uppenbart att syftet med sökt verksamhet inte är inte att orsaka sådan påverkan som omfattas av förbuden i 6 § AF. Eftersom syftet är ett annat och verksamheten inte riskerar att påverka bevarandestatusen negativt – då arterna är vanligt förekommande i närområdet – utlöses inte förbuden i 6 § AF. Verksamheten bedöms därmed omfattas av undantaget i 9 a § AF för de groddjur som omfattas av 6 § AF.

Buddbyträsket med dess strandängar och jordbruksmarkerna i Buddbyn bedöms vara värdefulla för fågellivet. Registreringar av storspov indikerar att både strandängarna och jordbruksmarkerna nyttjas av arten mellan maj och augusti. Strandängen vid Rönnbäcksviken bedöms vara en lämplig miljö för storspov. Den nya gång- och cykelvägen bedöms inte ta betydelsefull yta av mark i anspråk och inga fåglar kan antas ha bon i direkt anslutning till nära vägen, inom den yta där gång- och cykelvägen ska anläggas. Den störning som uppstår under byggfasen bedöms inte

innebära någon skillnad jämfört med nuläget, eftersom den högtrafikerade väg 750 (med både bilar, fotgängare och cyklister) utgör en befintlig källa till visuell och ljudmässig störning som fåglarna redan är anpassade till. Sammanfattningsvis bedöms den ekologiska funktionen för samtliga fåglar bibehållas. Det bedöms inte finnas risk för någon otillåten påverkan på fåglar.

Två av de längs sträckan identifierade alléerna (GB1 och GB3) kommer att påverkas av vägplanen genom att hela eller delar av alléerna avverkas. Allé GB1 påverkas genom att fyra av tolv träd i allén avverkas på grund av att den fristående delen av gång- och cykelbanan i vägplanens södra del anläggs på platsen för allén. Allé GB3 ligger nära befintligt vägområde och kommer påverkas genom att alla träd avverkas till följd av det nya vägområdets utbredning. Träden i allén är i dåligt skick då två av träden har sprängticka och det fristående trädet i alléns norra ände är döende.

Trots anpassningar av vägområdet genom exempelvis att ställa väglänter i brantare lutning, bedöms trädens rotsystem i allé GB3 påverkas så pass mycket av anläggningsarbetet att det medför risk för skada på träden med följden att träden dör.

Då alléerna i naturvärdesinventeringen bedömts ha triviala naturvärden bedöms borttagandet av alléerna inte medföra betydande påverkan på biologisk mångfald och skadan är mycket begränsad i förhållande till motivet för åtgärden. Lokalt kommer karaktären längs väg 750 förändras där alléer påverkas genom avverkning då alléernas karaktärsskapande funktion försvinner.

En ny allé bestående av 8 björkar kommer att planteras i vägplanens södra ände. Planteringen kommer att ske i samband med övriga anläggningsarbeten för gång- och cykelvägen.

Valet av plats för kompensationsplantering har gjorts utifrån projektets mål att bevara utblickar i landskapet, öppna landskapsrum samt att bevara brukningsbar betesmark. Den nya allén kommer att fungera som en ledstruktur längs med den nya gång- och cykelvägen.

Resterande alléer längs sträckan kommer att skyddas mot oavsiktlig påverkan. Åtgärder kommer även vidtas för att under byggtiden skydda den solitära äldre björk som identifierades i naturvärdesinventeringen.

Det vattendrag/dike som omfattas av generellt biotopskydd kommer att rensas till befintligt läge och djup i samband med att gång- och cykelvägen anläggs. Befintlig trumma under väg 750 och nedströms liggande enskild väg byts i samband med genomförandet av vägplanen. Trummornas diameter ökar från 800 mm till 1200 mm och anläggs så att

vandringshinder ej uppstår. Åtgärden vidtas på grund av att avvattningen av vägen är dålig och vatten blir stående mot vägbanan. Den sträcka av vattendraget/diket som kommer att rensas är cirka 130 meter och är i huvudsak belägen på den västra sidan väg 750. Viss rensning kommer även att ske på den östra sidan väg 750 men då i direkt anslutning till trumman under väg 750. Total yta som omfattas av rensning uppgår till 490 m³.

Vid arbete i vattendraget/dikets strandzon och botten uppstår grumling vilket tillfälligt påverkar vattenkvaliteten och kan medföra negativ påverkan på exempelvis lekbottnar för fisk samt innebära en störning för vandrande fisk och bottenfauna. De nedströms liggande recipienterna (Ljusån och Buddbyträsket) bedöms dock inte hysa exempelvis några lekbottnar för fisk. För att minimera påverkan av grumling kommer försiktighetsåtgärder att vidtas i byggskedet. Tillfälliga sedimentfällor anläggs nedströms för att undvika eventuell spridning av grumlande ämnen till nedströms liggande recipienter. Tidpunkten för genomförandet av trumbyten och rensning kommer att anpassas till period för häckningsperiod för fåglar. Därigenom minimeras störning för eventuellt häckande fåglar i den omgivande jordbruksmarken.

Konsekvenserna till följd av rensning av vattendraget/diket utgörs av en tillfällig förändring av den del av biotopen som berörs av planerade åtgärder. Konsekvensen för biotopen i stort bedöms ändå bli liten, då vattendraget/diket som berörs kommer att bestå både uppströms och nedströms åtgärden. Detta innebär att förekommande växt- och djurliv har möjlighet att fortsatt leva kvar i området. Inom något eller några år från vidtagen åtgärd bedöms återetablering av växt- och djurliv inom det påverkade området vara möjlig. Åtgärden bedöms inte heller medföra svårigheter att fortsatt bruka omgivande marker på i huvudsak samma sätt som idag.

Genom särskilda bestämmelser i miljöbalken utgår kravet på dispens från det generella biotopskyddet och strandskyddsbestämmelserna vid byggande av väg och järnväg om väg- eller järnvägsplan fastställs. På samma sätt gäller inte krav på samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken för verksamheter och åtgärder som anges i en fastställd väg- eller järnvägsplan.

Vägplanens genomförande bedöms inte komma att förändra förutsättningarna för områdets djur- eller växtliv eller försämra förutsättningarna att bedriva friluftsliv i området på ett sådant sätt att strandskyddets syften motverkas.

Fastställande av vägplan innebär också att skyldigheten att

Trumbytena i vattendraget/diket innebär att befintliga trummor i huvudsak ersätts i samma läge, med motsvarande dimensionering som säkerställer oförändrad hydraulisk kapacitet jämfört med dagens förhållanden. Mot denna bakgrund bedöms trumbytena omfattas av undantaget från tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap 12 § miljöbalken.

Sammantaget bedöms konsekvenserna som små då området saknar förekomst av naturmiljöer med högre naturvärden och inga områden av betydelse för biologisk mångfald påverkas.

6.3.4 Boendemiljö och hälsa

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser

Uppstår när vägplanen innebär olägenhet för människors hälsa och miljö då den begränsar många rörlighet och tillgänglighet inom och mellan bostadsområden.

Om uppfyllandet av miljömålet god bebyggd miljö försvåras i förlängningen. Om barriäreffekten är konstant (beständig).

Måttliga konsekvenser

Uppstår när vägplanen bidrar till att människors tillgänglighet till områden med natur- och kulturvärden eller bostadsområden, servicefunktioner etc. begränsas något.

Om mindre frekvent använda stråk/leder påverkas av vägens barriär-effekter. Om barriäreffekten är förändrig eller relativ, det vill säga det är möjligt att passera men man tvingas till betydande omvägar.

Små konsekvenser

Uppstår när vägplanen inte påverkar människors rörelsemönster eller tillgänglighet till områden med natur- och kulturvärden.

Om konsekvenserna mildras genom att behovet av passage tillgodoses i strategiska lägen.

Boendemiljön kommer i jämförelse med nuvarande förhållanden påverkas genom att mark tas i anspråk och vägområdet kommer närmare befintlig bebyggelse. Det rör sig i huvudsak om ett markanspråk för anläggande av gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter samt busshållplatser.

Fordonstrafiken kommer fortsatt att ske på befintlig väganläggning även efter ombyggnation vilket innebär att vägbanan inte kommer närmare bebyggelsen än idag. Gång- och cykelvägen tillsammans med de passager som anordnas bedöms bidra positivt till möjligheten att på ett säkert sätt röra sig längs med och över väganläggningen så att barriäreffekter minskar.

Under arbete med vägplanen har infarter till fastigheter längs med den östra sidan av väg 750 setts över och vissa enskilda infarter kommer att stängas för trafik då några fastigheter har flera infartsmöjligheter. De berörda fastigheterna kommer att kunna använda andra befintliga infartsvägar för åtkomst till sin fastighet. De berörda infarterna kommer att stängas enligt särskilt beslut från Trafikverket.

Tillfälligt under byggtiden kan störningar uppstå. Påverkan och konsekvenser under byggtiden beskrivs närmare i kapitel 6.4.

Sammantaget bedöms konsekvenserna avseende boendemiljön bli små i den nya vägens driftskede då vägplanen kommer att förbättra möjligheten att röra sig fritt och säkert i området.

6.3.5 Rekreation och friluftsliv

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser

Uppstår om kärnområden för det rörliga friluftslivet som utpekats i kommunala planer och som hyser höga dokumenterade värden för det rörliga friluftslivet, starkt påverkas och möjligheten att utöva aktiviteter med rekreativa värden förstörs eller starkt försämras.

Om tillgängligheten till dessa områden drastiskt försämras genom barriäreffekter.

Måttliga konsekvenser

Uppstår om mindre rekreationsområden starkt påverkas eller om tillgängligheten till områden försämras genom omdragning av vägar eller stigar.

Om mindre delar av ett större rekreationsområde eller kärnområde påverkas negativt.

Om upplevelsevärdet försämras men möjligheten till rekreation kvarstår.

Små konsekvenser

Uppstår om vägplanen medför mindre försämringar vad gäller tillgänglighet eller upplevelsevärde i ett område.

Vägplanen påverkar inga värden för rekreation och friluftsliv. Under byggtiden kommer bullrande och störande arbete att pågå. Detta är dock under en begränsad tidsperiod. På lång sikt bedöms åtgärderna bidra positivt i och med att tillgängligheten och framkomligheten för gående och cyklisterna i området ökar när gång- och cykelvägen anlagts.

6.3.6 Naturresurser

Vägplanen medför att jordbruksmark som ligger i direkt anslutning till befintligt vägområde kommer att tas i anspråk i samband med anläggandet av gång- och cykelvägen. Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms vara av väsentligt allmänintresse med huvudsakliga syftet att förbättra trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter längs väg 750. Det har i arbetet med framtagande av vägplanen inte bedömts lämpligt att anordna en gång- och cykelväg på annan plats än i direkt anslutning till väg 750. Då det är jordbruksmark i stora delar av Buddbyn kommer en annan lokalisering medföra ett större markanspråk än det valda alternativet. Anpassningar för att minimera markanspråket har genomförts i projekteringsskedet och det areella ingreppet är relativt liten sett till den totala arealen jordbruksmark i området. Beräkningar visar på att cirka 4500 m² jordbruksmark kommer tas i anspråk i och med genomförandet av projektet. Vägplanen bedöms inte påverka möjligheten att i huvudsak bedriva jordbruksverksamhet på motsvarande sätt som idag.

Vägplanen bedöms sammantaget medföra små konsekvenser med avseende på naturresurser i driftskedet.

6.3.7 Mark- och vattenresurser

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser

Stora konsekvenser uppstår om större vattentäkter av regional betydelse slås ut eller om möjligheter för framtida uttag i vattenförande jordlager förstörs.

Stora konsekvenser uppstår om en omfattande hantering av förorenade massor som kräver särskild hantering blir aktuell, med risk för spridning av skadliga ämnen i omgivningen.

Måttliga konsekvenser

Måttliga konsekvenser uppstår om vattentillgång eller vattenkvalitet i större vattentäkter försämrats, eller om enskilda vattentäkter slås ut.

Måttliga konsekvenser uppstår om förorenade massor hanteras och risk för spridning av skadliga ämnen finns.

Små konsekvenser

Små konsekvenser uppstår om vattentillgång eller vattenkvalitet i enskilda vattentäkter försämrats.

Små konsekvenser uppstår om förorenade massor förekommer men risken för spridning av skadliga ämnen är liten.

Den planerade gång- och cykelvägen kommer inte att påverka den idag gällande avrinningen av vägdagvatten i någon stor utsträckning. Gång- och cykelbanan i sig kommer leda till ett marginellt ökat dagvattenflöde i området på grund av större asfalterade ytor. Där vägen skevas västerut kommer avvattningen fortsatt ske via slänt och dike. Dagvattnet från den del av vägen som skevas mot den kanstensbundna gång- och cykelvägen kommer samlas upp i en längsgående dagvattenledning och släppas i det östra diket och/eller direkt på vägtrumma. Detta resulterar i ökade flöden vid vissa punkter längs vägdiket. Inga nya skärningar planeras längs sträckan vilket innebär att grundvattenytan kommer hållas på samma nivå som i dagsläget och därmed inte påverka utflödet från anläggningen.

Vägplanen bedöms inte medföra en ökning av vägtrafik till den grad att föroreningsmängd i vägdagvattnet kommer att öka. Den fastläggning av föroreningar som sker i gräsbeklädda diken bedöms som tillräcklig åtgärd för rening av dagvatten. Fastläggning sker också i själva utloppsdiket där sådana förekommer.

Inga dagvattenledningar går direkt ut i recipient.

Möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer för Buddbyträsket bedöms inte påverkas då inga ytterligare utsläpp kan förväntas från vägområdet till följd av vägplanen.

Den enskilda brunn som ligger inom bedömt influensområde för vägplanen kan komma att påverkas av planerade åtgärder längs sträckan. Påverkan kan vara i form av ändrad vattentillgång eller vattenkvalitet i brunnen. För att bevaka vägplanens påverkan på den identifierade brunnen kommer vattenprovtagning och nivåmätning att ske innan byggstart samt efter att arbetena slutförts. Skulle vägplanen medföra att brunnen påverkas i den grad att den blir obrukbar kommer Trafikverket att ersätta den skadade brunnen.

Det potentiellt förorenade området som identifierats vid den översiktliga markmiljöinventeringen är undersökt i fält och bedöms inte medföra några restriktioner med avseende på anläggningsarbeten eller särskild hantering av schaktmassor från området. Den bilvårdsanläggning som finns på fastigheten avskiljs från vägområdet genom en bostadsfastighet.

Genomförande av vägplanen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser med avseende på spridning av föroreningar till mark- och vatten i driftskedet utifrån förekommande föroreningar i vägdikesmassorna. Schaktning och fyllning kommer att utföras inom vägområdet och överskottsmassor kommer att uppstå. Ytterligare provtagning av massor som avses att återvändas i projektet kommer att genomföras i byggskedet. I största möjligaste mån kommer schaktmassor att återanvändas i projektet för att eftersträva resurshushållning med resurser, råvaror och energi. Överskottsmassor som inte kan användas i projektet kommer att hanteras i enlighet med gällande lagstiftning.

Om det under byggskedet skulle påträffas avvikande massor (avvikande lukt- och/eller synintryck) som indikerar förorening skall markarbetet direkt stoppas och tillsynsmyndighet skall kontaktas. Eventuellt förorenade massor kommer ej blandas med andra massor, utan hanteras separat.

De sulfidjordar som finns längs med vägplanens sträckning kommer att påverkas genom schaktning för gång- och cykelvägens nya slänt. För att motverka att yt- och grundvattnet påverkas av de negativa effekterna från oxiderad sulfidjord under byggskedet ska sulfidjordsmassor hanteras enligt gällande lagstiftning. Oxidationsprocessen där sulfid omvandlas till sulfat sker i flera steg, där det sista steget i oxidationsprocessen utgörs av att svavel oxideras till sulfat. Denna process är relativt långsam och någon akut försurning av mark och vatten bedöms inte uppstå under tiden då själva anläggningsarbetet pågår. De uppgrävda sulfidjordsmassorna ska dock skyndsamt tas omhand och transporteras till godkänd mottagningsanläggning för deponering, alternativt nyttjas som anläggningsmaterial inom projektet i enlighet med gällande lagstiftning. För sådan användning ska skyddsåtgärder vidtas i syfte att säkerställa att inga olägenheter uppkommer för människors hälsa eller miljön, i enlighet med 15 kap. 3§ Miljöbalken.

Den hyttsten som använts vid underhållsarbeten längs väg 750 kommer om möjligt att återanvändas i vägens överbyggnad. Vid återanvändning kommer hyttstenen att täckas enligt Trafikverkets gällande krav.

Sammantaget bedöms vägplanen medföra små konsekvenser med avseende på mark- och vattenresurser.

6.4 Påverkan under byggnadstiden

Byggskedet i ett vägprojekt medför åtgärder och arbetsmoment som ger upphov till tillfälliga störningar i närmiljön. För närboende kan pågående arbete medföra störningar i form av exempelvis vibrationer, buller eller damning. Vidare kan framkomligheten för trafikanter påverkas under tiden då byggnationer pågår i området. För aktuellt projekt bedöms byggtiden uppgå till cirka två år.

Besökare vid nöjesanläggningen Western Farm samt boende som utövar närrekreation i området kan under byggtiden komma att uppleva byggarbetena som störande.

Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Bland dessa finns bland annat petroleumprodukter i form av drivmedel, hydrauloljor och smörjmedel.

Byggnationerna innebär också att ytor tillfälligt tas i anspråk för entreprenörens etablering och upplag.

Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och den störning som uppstår är tillfällig och övergående. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att vidtas under byggskedet för att säkerställa att byggnationerna inte medföra några bestående konsekvenser för miljön i driftskedet, se planerade skyddsåtgärder under byggtiden i avsnitt 5.4.

6.5 Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning har gjorts.

6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta och samverkande effekter och konsekvenser ligger inom detta projekt.

7 Samlad bedömning

7.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Inga utpekade naturvärden påverkas i betydande grad. För övriga beskrivna miljöaspekter bedöms konsekvenserna endast bli små eller positiva. Projektet förbättrar möjligheterna att gå och cykla längs sträckan, vilket främjar en hälsosam och miljövänlig livsstil.

7.2 Måluppfyllelse

7.2.1 Transportpolitiska målen och projektmålen

Åtgärderna bedöms medverka till att de transportpolitiska målen, ändamålen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet. En gång- och cykelväg förbättrar även tillgängligheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna. Även framkomligheten för fordonstrafiken kommer att förbättras när fordonstrafiken inte behöver samsas med de oskyddade trafikanterna.

7.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

De miljö kvalitetsmål som har bedömts vara relevanta för att bedöma i denna vägplan är begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö samt ett rikt växt- och djurliv.

Begränsad klimatpåverkan och God bebyggd miljö

Projektet bedöms kunna bidra till förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan och därigenom minska behov av bilåkande (särskilt korta sträckor). Genom god hantering av schaktade massor samt nyttjande av schaktade massor som resurs i anläggningsarbetet kan projektets klimatavtryck hållas nere.

Ett rikt växt- och djurliv

Genom vald utformning av ny gång- och cykelväg begränsas markanspråket i mark med potential att rymma hotade och/eller skyddade arter. I entreprenaden ska kravställas att inga invasiva arter sprids. Det

markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande är begränsat. Alléer som avverkas kompenseras genom nyplantering.

Genomförande av vägplanen bedöms inte medföra något hot mot bevarande av den biologiska mångfalden inom området och motverkar därmed inte heller möjligheten att uppnå miljökvalitetsmålen.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1 Miljöbalkens hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska följas av alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet. De allmänna hänsynsreglerna återfinns i 2 kap. miljöbalken och ska förebygga negativa effekter av verksamheter och öka miljöhänsynen. Alla miljökrav som ställs enligt miljöbalken bottnar i de allmänna hänsynsreglerna.

Bevisbörderegeln (1 §) innebär att verksamhetsutövaren ska visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I projektet har Trafikverkets verktyg för miljösäkring använts i syfte att säkerställa hanteringen av de miljöfrågor som uppstår. Genom uppföljnings- och kontrollprogram som tas fram inför byggskedet kan effekten av föreslagna åtgärder följas upp.

Kunskapskravet (2 §) 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 har påverkat vägplanen så att negativa miljökonsekvenser har undvikits eller begränsats.

Kunskapskravet bedöms även tillgodoses genom att Trafikverket har kompetent personal inom den egna organisationen samt genom att kunskapskrav ställs vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Försiktighetsprincipen (3 §) 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.

Produktvalsprincipen (4 §) 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.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (5§) innebär att råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt och att förbrukningen och avfallet minimeras.

Lokaliseringsprincipen (6 §) innebär att en sådan väljs plats så att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljö.

Skälighetsregeln (7 §) innebär att kraven som ställs ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra. Genom vägplanens utförande, miljöskyddsåtgärder samt att Trafikverket ställer krav på materialanvändning och val av produkter i upphandlingen, tillgodoses ovanstående hänsynregler. Massbalans eftersträvas vid byggnationen och där överskott av massor uppstår eftersträvas återanvändning.

Skadeansvaret (8 §) innebär att den som orsakat en skada på miljön ansvarar för att skadan åtgärdas. Som verksamhetsutövare har Trafikverket ansvaret för de åtgärder som genomförs och uppfyller därmed skadeansvaret.

8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras enligt kapitel 5 i miljöbalken. Miljökvalitetsnormer finns för:

- Vattenförekomster (SFS 2004:660)
- Omgivningsbuller (SFS 2004:675)
- Föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477)
- Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)

De miljökvalitetsnormer som är aktuella är normer för vattenförekomster enligt Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, buller och fisk- och musselvatten berörs inte av vägplanen.

Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

8.3 Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

I miljöbalkens tredje och fjärde kapitel regleras bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde.

Under framtagande av vägplanen har miljöbalkens allmänna hänsynsregler enligt 2 kap. miljöbalken beaktats. Vidare har utformning av anläggning skett för att minimera behovet av ny mark för väganläggningen i anspråk. Trafikverkets utredningar och samråd ligger till grund för att vägplanen på bästa sätt utformas med hänsyn till miljö och människors hälsa.

Planerade vägåtgärder ligger inte inom område av riksintresse.

Trafikverket anser att platsen för vägåtgärder är lämplig för avsedda ombyggnationer och uppfyller miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

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

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.

Största delen av nytt markanspråk uppstår öster om väg 750 med permanent markanspråk för vägrätt. Det finns bostadsfastigheter lokaliserade i anslutning till vägen. Tomtmark kommer att beröras av randintrång. Tomtanläggningar som träd och buskar kommer att påverkas. Intrånget utgörs förutom av gång- och cykelvägen av dike och gräsbevuxen slänt till gång- och cykelväg.

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

9.1 Vägrätt och vägområde

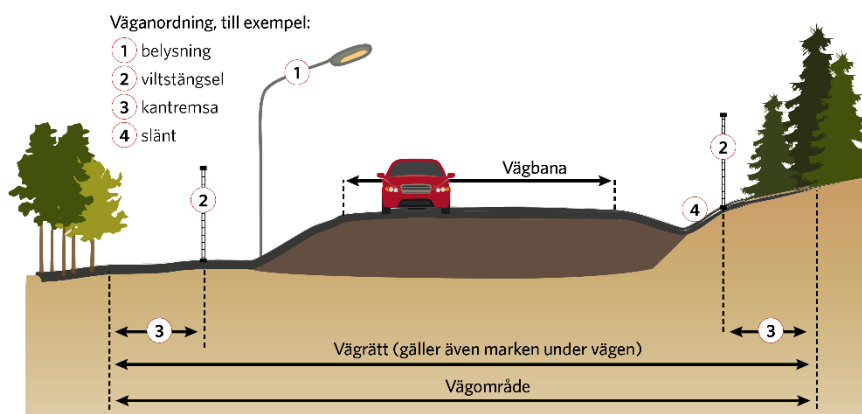
Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att 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). 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. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen. Se Figur 19. Denna är 2 meter bred i skog, 0,5 meter bred på jordbruksmark och vid tomtmark är det 0 meter. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Dessutom torkar vägytan snabbare och mindre löv, barr och grenar hamnar på den. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 19. Nytt vägområde

9.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar cirka 14400 m². Vid byggandet av gång- och cykelväg tas i huvudsak öppen mark (cirka 8600 m²) och åkermark (cirka 4700 m²) i anspråk. Även mindre ytor av tomtmark (cirka 600 m²) och skogsmark (cirka 500 m²) tas i anspråk. Markanspråk i vägplanen redovisas på plankartor 101To201-01To206.

9.1.2 Vägområde inom detaljplan

Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark, se kapitel 4.3.2 och 6.2.2. För att vägplanen ska kunna fastställas och för att projektet ska kunna byggas måste detaljplaner överensstämja med det planerade projektet.

9.1.3 Nytt inskränkt markanspråk för väg (inskränkt vägrätt)

Inskränkt markanspråk för väg anges med Vi på plankartorna.

Nedan beskrivs de inskränkningar i markanspråket som är aktuella i vägplanen och som redovisas på plankartorna.

- Vi– nytt vägområde med inskränkt vägrätt, för utloppsdike, rensas och justeras.

Inskränkningen av vägrätten innebär att väghållaren inte får:

- Bestämna över markens användning för annat ändamål än de som anges på plankartor
- Tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver nödvändig schaktnivå för väganordningar.

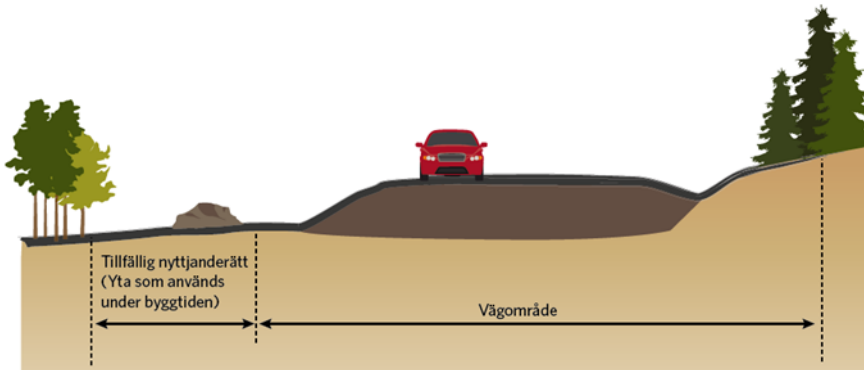
Det tillkommande vägområdet med inskränkt markanspråk omfattar cirka 1300 m². Varav cirka 50 m² skogsmark, 150 m² jordbruksmark, 350 m² tomtmark samt 750 m² öppen mark.

9.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket, se Figur 20. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till

markägaren. Byggtiden uppskattas till cirka två år. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan.

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



Figur 20. Område för tillfällig nyttjanderätt.

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

T1 – Tillfällig nyttjande rätt, område för etableringsyta och upplag.

T2 – Tillfälligt nyttjanderätt, område för omfartsväg.

T3 – Tillfälligt nyttjanderätt, område för åtkoms att skydda befintliga ledningar under byggtiden

T4 – Tillfälligt nyttjanderätt, område för åtkomst vid anläggande av vägtrumma.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 4300 m². Varav cirka 150 m² skogsmark, 2200 m² jordbruksmark, 1450 m² tomtmark samt 500 m² öppen mark.

10 Fortsatt arbete

10.1 Verksamheter som skall provas enligt miljölagstiftning

Om förorenade massor påträffas under anläggningsarbetet ska det anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap. 11 §. Skyldigheten att anmäla gäller om föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

10.2 Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen Miljösäkring plan och bygg för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Miljösäkringslistan syftar till att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Inför fastställelse av vägplanen och upphandling av entreprenör för genomförandet tas en miljöplan fram, vilken anger villkor och skyddsåtgärder för att minimera miljöpåverkan och konsekvenser av vägplanens genomförande. Ett kontrollprogram upprättas för uppföljning av att lagstiftning och villkor följs, att entreprenören vidtar erforderliga skyddsåtgärder samt där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter 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 sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2 Överensstämmelse med kommunala planer

Planförslaget bedöms överensstämma väl med kommunens översiktsplan. Vägplanens intrång i de berörda detaljplanerna bedöms som en mindre avvikelse.

11.3 Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer. Formell handläggning av vägplanen pågår 2026.

Under förutsättning att planen har vunnit laga kraft planerar Trafikverket att påbörja byggandet tidigast under 2027. Anläggningstiden bedöms uppgå till cirka två år.

11.4 Finansiering

Den totala kostnaden för ombyggnationen beräknas vara 50-55 miljoner kronor. Projektet finansieras genom regional plan.

12 Underlagsmaterial och källor

Bodens kommun. Översiktsplan 2025.

<https://www.boden.se/kommunen/samhalle-och-infrastruktur/oersiktsplan-2025>

Bodens kommun. Detaljplaner 25-P90/173, 25-P98/43 och 25-P91/43

Höglin, Stefan. Länsstyrelsen i Norrbottens län. Agrarhistorisk landskapsanalys över Norrbottens län, landskapsprojektet rapport 1998:6.

Lantmäteriet. Historiska kartor.

Miljömålsportalen. <http://www.miljomal.se/>

Naturvårdsverket. Kartverket skyddad natur.

<http://skyddadnatur.naturvardsverket.se>

NVDB (nationell vägdatabas) <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

Riksantikvarieämbetet. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/>

SGU, Sveriges geologiska undersökning,

Skogsstyrelsen. Skogsdataportalen

<http://skogsdataportalen.skogsstyrelsen.se/>

Strada. Olycksstatistik.

Vattenkartan <http://www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx>

Vägar och gators utformning, VGU. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/>

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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