

FASTSTÄLLELSEHANDLING

Väg 87, Stugun gång- och cykelväg

Ragunda kommun, Jämtlands län

Vägplanbeskrivning, 2019-04-05



Trafikverket

Postadress: Box 388, 831 25 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 87, Stugun gång- och cykelväg

Status: Fastställelsehandling

Utgivare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2019-04-05

Ärendenummer: TRV 2014/85671

Projektnummer: 145078

Kontaktperson: Samuel Nilsson och Bertil Jansson, Trafikverket

Uppdragsansvarig konsult: Tyréns AB

Foton: Tyréns AB, om inget annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet.....	6
2.1	Planläggningsprocessen	6
2.2	Bakgrund	6
2.3	Åtgärdsvalsstudie	7
2.4	Vägplanens omfattning	8
2.5	Ändamål och projektmål	8
3	Miljöbeskrivning	9
3.1	Geografisk avgränsning	9
3.2	Avgränsning i tid.....	9
3.3	Andra avgränsningar.....	9
4	Förutsättningar.....	10
4.1	Befintlig vägs funktion och standard.....	10
4.2	Trafik och användargrupper	11
4.3	Lokalsamhälle och regional utveckling	11
4.4	Landskapet	13
4.5	Miljö och hälsa	14
4.6	Byggnadstekniska förutsättningar.....	20
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	22
5.1	Val av lokalisering.....	22
5.2	Utformning	22
5.3	Geoteknik.....	26
5.4	Masshantering	26
5.5	Bortvalda alternativ	26
5.6	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	26
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	27
6.1	Trafik och användargrupper	27
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	27
6.3	Miljö och hälsa	27
6.4	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	30
6.5	Påverkan under byggtiden	30

7 Samlad bedömning	32
7.1 Uppfyllelse av ändamål och projektmål	32
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	33
8.1 Transportpolitiska mål	33
8.2 Allmänna hänsynsregler	33
8.3 Miljökvalitetsnormer	33
8.4 Miljökvalitetsmål	33
9 Markanspråk och pågående markanvändning	34
9.1 Vägområde för allmän väg	34
9.2 Vägområde med allmän väg med vägrätt.....	34
9.3 Vägområde inom detaljplan med vägrätt.....	35
9.4 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	35
9.5 Vägområde för allmän väg med tillfällig nyttjanderätt.....	35
9.6 Område för enskild väg.....	35
9.7 Indragning av allmän väg.....	35
10 Fortsatt arbete	36
10.1 Bygghandling	36
10.2 Trafiklagstiftning.....	36
10.3 Dispenser och tillstånd	36
11 Genomförande och finansiering	37
11.1 Formell hantering.....	37
11.2 Genomförande	38
11.3 Finansiering.....	38
12 Underlagsmaterial och källor	39

1 Sammanfattning

Projektet ligger i Ragunda kommun i Jämtlands län och omfattar en sträcka längs väg 87 i Stugun. Väg 87 har inom planområdet, mellan industrin SCA och Ängevägen, brister i trafiksäkerhet gällande oskyddade trafikanter.

Vägsträckan som utreds förbinder viktiga målpunkter som bostadsområden, kyrkan och arbetsplatser såsom SCA i öster och skolan i väster. Vägsträckan trafikeras av närmare 1900 fordon dagligen varav knappt 270 fordon per dygn utgörs av tung trafik (mätår 2014). Hastigheten längs hela den aktuella sträckan är 60 km/h.

För att åtgärda problemen föreslås att en gång- och cykelväg anläggs på den norra sidan av väg 87.

Gång- och cykelvägen kommer att byggas med tre olika utföranden, med skiljeremsa, med avskiljande dike samt med kantstenslösning. Val av lösning beror på omgivande mark, om utrymme finns och om terrängförhållanden och intilliggande bebyggelse medger tillräckligt med utrymme för en friliggande lösning eller ej. Gång- och cykelvägens byggs med tre meter belagd bredd. Hela sträckan kommer att belysas vilket innebär att befintliga belysningsarmaturer byts ut mot ny belysning som monteras på gång- och cykelvägens norra sida.

Intrång kommer att ske i omgivande mark, men påverkan på miljön bedöms bli liten, främst till följd av att gång- och cykelvägen längs stora delar av sträckan byggs i redan exploaterad miljö. När åtgärderna är genomförda bedöms positiva konsekvenser uppstå både för närboende och de som färdas genom området. Tillgängligheten och tryggheten för oskyddade trafikanter som färdas längs väg 87 ökar efter byggnationen av gång- och cykelvägen. Byggtiden kommer att innebära störning i form av byggtrafik, minskad framkomlighet, buller och damning.

Åtta byggplaner/detaljplaner berörs av projektet. Kommunen är huvudman för samtliga av dessa och har bedömt att planerna inte påverkas i den omfattning att en planändring behöver genomföras.

Vägprojektet finns med i länstransportplanen för åren 2014-2025 för region Jämtland/Härjedalen. Byggtiden beräknas bli ungefär ett år och enligt nuvarande planering kan byggstart ske tidigast år 2021. Kostnaden för projektet bedöms uppgå till cirka 10,2 miljoner kronor i 2018 års prisnivå.

2 Beskrivning av projektet

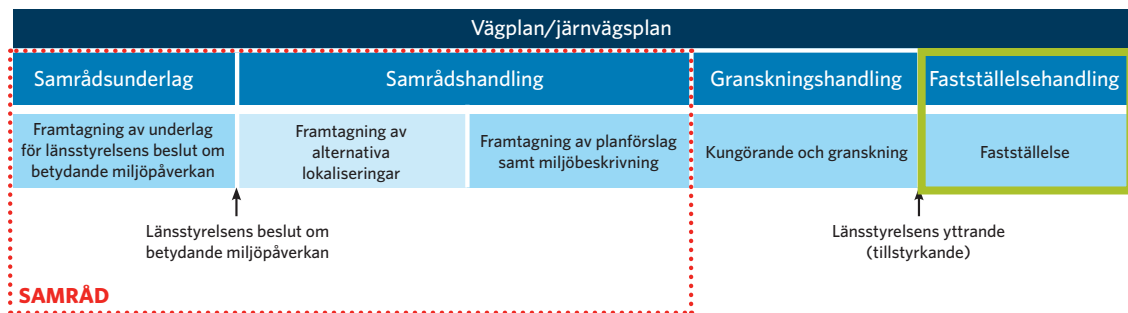
2.1 Planlägningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se figur 2.1.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver rådande brister i trafiksystemet, kända förutsättningar och hur projektet kan komma att påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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 som senare ingår i vägplanens granskningshandling.

Länsstyrelsen har den 23 februari 2018 beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att aktuellt planförslag utförs med integrerad miljöbeskrivning.



Figur 2.1 Planlägningsprocessen. I detta projekt har länsstyrelsen bedömt att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan (BMP) och därför görs endast en miljöbeskrivning i samband med upprättandet av vägplanen. Projektet befinner sig nu i skede fastställelsehandling som i figuren är markerat med grönt.

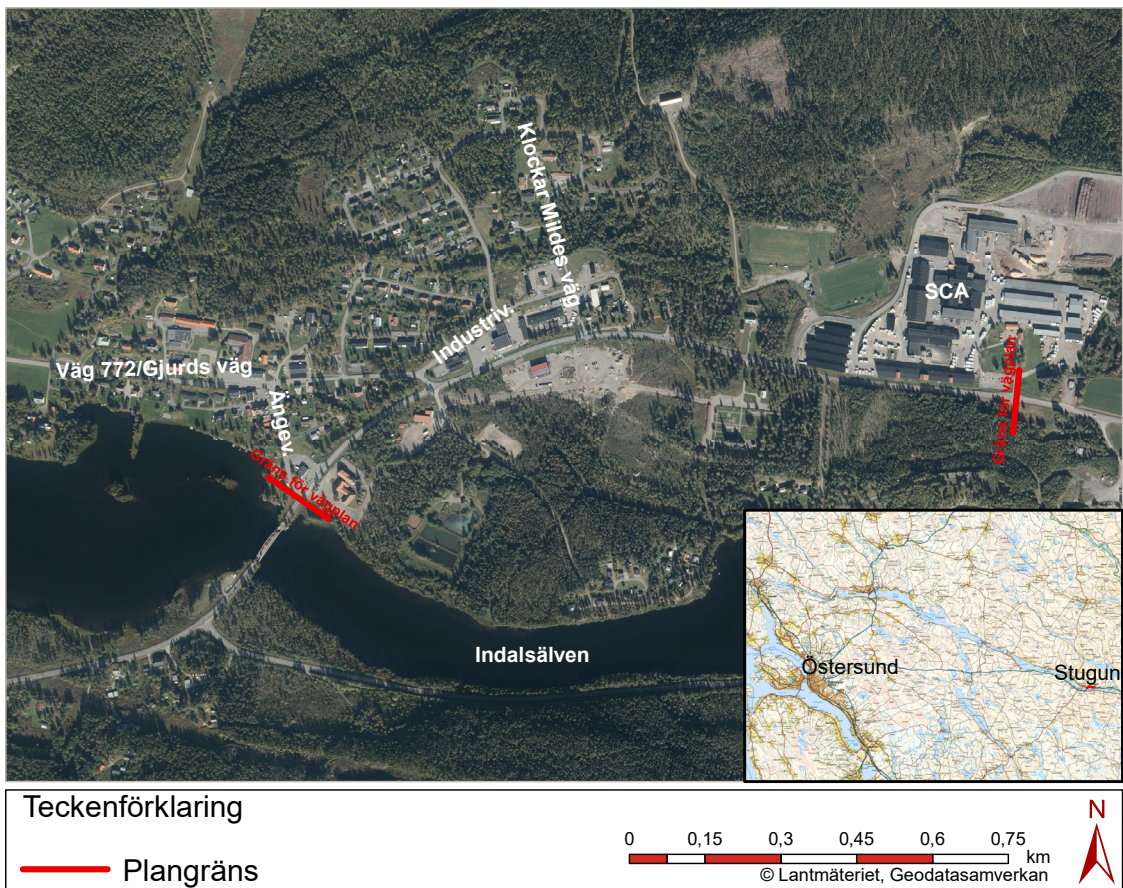
2.2 Bakgrund

Planområdet omfattar en sträcka om cirka 1550 meter av väg 87 i Stugun i Jämtlands län. Vägsträckan som utreds för gång- och cykelväg går från industrin SCA (tidigare Jämtlamell) fram till Carolas Livs/OKQ8 strax öster om bron över Indalsälven, se figur 2.2 och figur 4.2. Väg 87 utgör regionens huvudförbindelse i öst-västlig riktning. Vägen går från Östersund i väster till Långele i öster, vägen passerar utanför Hammarstrand och genom Bispgården.

På den aktuella sträckan finns brister för oskyddade trafikanter då det saknas gång- och cykelväg. I västra delarna av planområdet finns närbelägna alternativa vägar till väg 87, men i övrigt har inte trafikanterna något alternativt vägnät att välja.

Trafikverket har för avsikt att anlägga en gång- och cykelväg på sträckan och projektet syftar till att skapa goda möjligheter till ett säkert transportsätt för oskyddade trafikanter.

I det inledande planskedet arbetades ett samrådsunderlag fram. Ett samråd, kring i samrådsunderlaget beskrivna problem och tänkbara åtgärder, hölls och inkomna yttranden sammanställdes i en samrådsredogörelse. Arbetet med vägplanen fortsatte därefter och i juni 2018 hölls ett möte på orten där Trafikverket presenterade det tänkta förslaget och tog emot synpunkter från besökarna och därefter även under en samrådsperiod efter mötet. Inkomna synpunkter tillfördes samrådsredogörelsen.



Figur 2.2 Översiktskarta.

2.3 Åtgärdsvalsstudie

Ingen åtgärdsvalsstudie har genomförts för projektet.

För val av åtgärder har fyrstegsprincipen tillämpats. Fyrstegsprincipen går ut på att alla åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

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.

För sträckan som utreds i detta projekt anses inte steg 1 och 2 vara relevanta med avseende på att lösa den osäkra trafiksituationen för oskyddade trafikanter. Det kommer inte heller krävas en större ombyggnation enligt steg 4. Projektet kommer därmed att hamna inom steg 3 som innebär ombyggnationer av mindre omfattning.

2.4 Vägplanens omfattning

Området för planerad gång- och cykelväg ligger på den norra sidan om väg 87 genom Stugun, från SCA i öster till OKQ8 i väster, totalt ca 1550 meter. Projektet innebär att en gång- och cykelväg anläggs.

Lokaliseringen av gång och cykelvägen och dess utformning har utretts och beslutats efter samråd med kommun, länsstyrelse, fastighetsägare och andra intressenter i området.

2.5 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan. Dessutom ska nationella och regionala miljömål uppfyllas liksom den kommunala miljöpolicyen.

I denna vägplan utreds möjligheterna att anlägga en gång- och cykelväg på den norra sidan och parallellt med väg 87. Vägplanen upprättas för att ge väghållaren tillstånd att bygga vägen, ge möjlighet till markåtkomst med vägrätt och reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän vägrätt och väganordning.

Projektmålet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister på sträckan.



Figur 2.3 Ny gång- och cykelväg planeras på norra sidan av väg 87 genom Stugun.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen har 2018-02-23 beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och således krävs ingen miljökonsekvensbeskrivning. Projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön redovisas i stället i en miljöbeskrivning. Miljöbeskrivningen utgör en del av vägplanebeskrivningen, plankartor och illustrationskartor.

Miljöaspekter och konsekvenser beskrivs främst i kapitel 4 Förutsättningar, kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet, kapitel 7 Samlad bedömning samt kapitel 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.

3.1 Geografisk avgränsning

Bedömningen av konsekvenserna för miljön har gjorts utifrån de planerade åtgärdernas förväntade influensområde, vilket innebär det område som direkt eller indirekt kan påverkas av föreslagna åtgärder. Influensområdet för den allmänna miljöpåverkan i detta projekt har antagits vara relativt lokalt ur de flesta aspekter.

3.2 Avgränsning i tid

Miljö- och trafikkonsekvenser bedöms på 20 års sikt från det år väganläggningen öppnas. Enligt aktuell tidplan kommer projektet, som tidigast, vara färdigbyggt 2021.

3.3 Andra avgränsningar

Berörda miljöaspekter beskrivs i kapitel 4. De miljöaspekter som inte finns upptagna i kapitel 4 bedöms inte påverkas.

Inga utredningar eller beräkningar av vägtrafikbuller kommer att göras för bostadsfastigheter i detta projekt. Föreslagna åtgärder kan ej antas medföra något tillkommande vägtrafikbuller eftersom vägtrafiken inte bedöms öka till följd av projektet.

4 Förutsättningar

4.1 Befintlig vägs funktion och standard

Väg 87 är en riksväg som är en viktig länk för långväga transporter mellan några av de större orterna i Jämtland och vidare in i Västernorrland. Väg 87 utgör även ett viktigt stråk genom Stugun. Vägen fungerar både som en pendlingsväg och som en viktig väg för näringslivets transporter. Vägen har bärighetsklass 4.

Längs hela den aktuella sträckan har väg 87 ett körfält i båda riktningarna. Vägbredden är cirka åtta meter. Längs den aktuella sträckan ansluter en allmän väg, väg 772/Gjurds väg. Utöver denna anslutning finns även ett flertal kommunala och privata anslutningar.

Inom utredningsområdet finns idag vägbelysning för hela sträckan, förutom den första delen av sträckan vid SCA. Belysningen består, för största delen av sträckan, av trästolpar och återfinns på den norra sidan av vägen. Vid korsningen med väg 772 övergår belysningsstolparna till varm-förzinkade med placering på vägens södra sida. Belysningen ägs av Trafikverket.

Hastigheten är skyltad till 60 km/h inom utredningsområdet. Gång- och cykelväg saknas och oskyddade trafikanter hänvisas till den smala vägrenen eller till kommunala och enskilda vägar.

En truminventering har utförts i arbetet med vägplanen och ett antal avvattningsstrummor passerar under vägen.



Figur 4.1 Korsning med väg 772/Gjurds väg i anslutning till ICA.

4.2 Trafik och användargrupper

År 2014 var trafikmängden längs den aktuella sträckan ca 1860 fordon/dygn Ådt (årsdygnstrafik), varav tung trafik utgör 270 fordon/dygn (ca 14%).

Väg 87 är av riksintresse för kommunikationer.

4.2.1 Olyckor

STRADA är en nationell databas för registrering av personolyckor som rapporteras in till Polis eller akutsjukvård. Under perioden från 2002 till 23 oktober 2018 har 18 olyckor rapporterats in till STRADA. En av olyckorna har haft dödlig utgång, där en fotgängare blev påkörd av en personbil. Ytterligare en olycka mellan personbil och fotgängare har inträffat, denna med måttliga skador på fotgängaren.

Tre olyckor där personbil och cykel har kolliderat har inträffat, den ena med allvarliga personskador och de andra två lindriga. Totalt, för alla olyckor längs sträckan, har femton personer uppsökt akutsjukvård för sina skador, av dessa har fem varit oskyddade trafikanter. Merparten av olycksplatserna ligger i den västra delen av planområdet men olyckor har även förekommit i östra delen.

4.2.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik trafikerar Stugun med sex linjer. Av dessa är två linjer Buss 40 (Östersund - Örn-sköldsvik) och Buss 132 (Östersund - Hammarstrand) regionala linjer medan övriga fyra linjer kan ses som lokala linjer. Bussarna går främst under morgon och eftermiddagstid men det finns även några senare avgångar. Möjlighet till av- och påstigning finns vid SCA, kyrkan och inne i centrala Stugun vid väg 772/Gjurds väg.

Skolbussar och skoltaxi trafikerar sträckan, men stannar sällan längs vägen eftersom de flesta barn som bor inom utredningsområdet går till och från skolan. Den av- och påstigning av skolskjuts som kan ske längs sträckan sker vid busshållplatserna.

Ingen annan kollektivtrafik finns i projektets närområde. Närmsta flygplats och järnvägsstation finns i Östersund.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

År 2013 uppgick befolkningen i Ragunda kommun till knappt 5500 invånare varav cirka 660 personer bor i Stugun. Befolkningsutvecklingen i kommunen är något negativ.

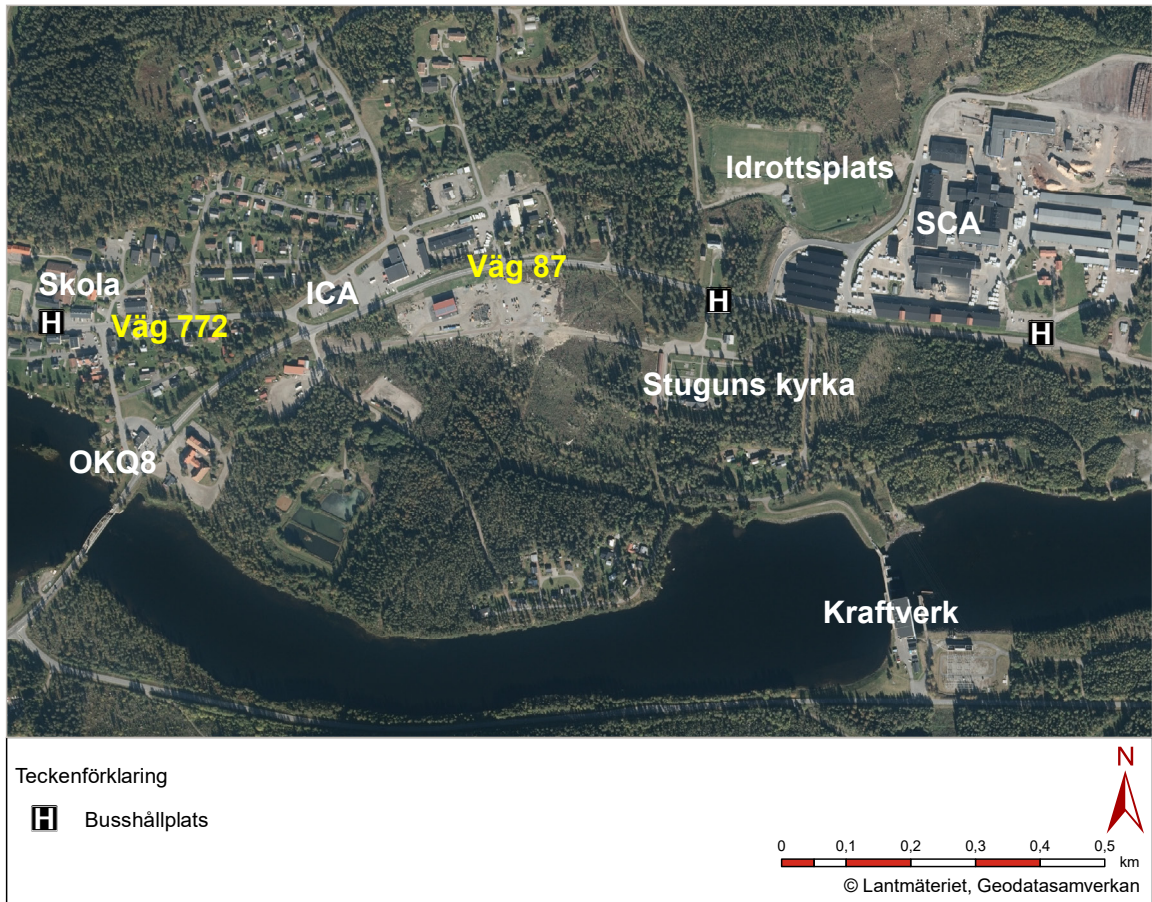
Merparten av de bostadshus som finns i Stugun ligger norr om väg 87. De bostadshus som finns inom utredningsområdet är fristående villor. Övrig bebyggelse består till största del av industrieller andra företagslokaler.

Bebyggelsen som omger vägsträckan domineras av fristående privatbostäder och ekonomibyggnader. Utanför bebyggda områden finns åkermark/öppen mark och skogsmark.

Vägsträckan som utreds är en viktig transportled mellan Östersund och norrlandskusten. Näringslivet i Ragunda vilar till stor del på skogsbruket, där även sågverket SCA är en viktig del. Kommunens vattenkraftverk spelar en stor roll för landets energiförsörjning, cirka 10 % av Sveriges energiproduktion sker inom kommunens nio kraftverk. Ett av kraftverken ligger med tillfartsväg från väg 87, direkt söder om utredningsområdet.

Inom utredningsområdet finns butiker och andra företagslokaler som samtliga är beroende av god tillgänglighet längs väg 87.

I projektets slut i väster ligger Stuguns centrum med skola, förskola, bibliotek, servicehus, mataffär, bensinstation och diverse andra butiker och företagslokaler. Mitt på sträckan ligger Stuguns kyrka och tillfartsväg till kraftverket. I utredningsområdets östra del ligger SCA.



Figur 4.2 Målpunkter i anslutning till planområdet.

4.3.1 Planer

Översiktliga planer

Stugun ligger i Ragunda kommun och omfattas av Översiktsplan Ragunda kommun, antagen i mars 2006. Ragunda kommun har i översiktsplanen pekat ut SCA (Jämtlamell) och kommunens vattenkraftverk som några av kommunens viktigaste verksamheter och arbetsgivare, även turism är viktigt för kommunen. Väg 87 är den viktigaste länken genom kommunen för att nå målpunkter i öst-västlig riktning, vägen trafikeras till stor del av transporter mellan Östersund och E4, som går längs norrlandskusten.

Anläggandet av en gång- och cykelväg bedöms ligga i linje med intentionerna i översiktsplanen och bedöms därmed inte motverka översiktsplanen. Utbyggnaden främjar både arbetspendlandet, turismen och passerande godstransporter.

Detaljplaner

Hela vägsträckan som utreds ligger inom detaljplanelagt område, se tabell 4.1. I vissa fall berör den nya gc-vägen områden som enligt detaljplan ej får bebyggas, även områden avsedda för naturmark berörs. Med hänsyn till gc-vägen direkta koppling mot väg 87 har Trafikverket bedömt att byggnationen av gång- och cykelvägen kan ses som en mindre avvikelser från befintliga planer. Ragunda kommun är av samma uppfattning.

Tabell 4.1 Detaljplaner i anslutning till planområdet.

Detaljplan	Antagen år	Berör sektion (ca)	Vägplanen berör	Bedömning
Bpl 23-STU-1141	1975	0/600-1/550	Kvartersmark (område för drivmedelsförsäljning, område för samlingslokaler och handelsändamål) och allmän plats (park eller plantering samt vägmark)	Mindre avvikelse
Dp 2303-P2000	2000	1/450-1/540	Kvartersmark (bilservice)	Mindre avvikelse
Bpl 23-STU-1241	1980	1/150-1/430	Allmän plats (vägmark)	Mindre avvikelse
Dp 2303-P95/3	1995	0/880-1-380	Kvartersmark (handel) och allmän plats (naturmark och lokaltrafik)	Mindre avvikelse
Bpl 23-STU1194	1978	0/000-0/600	Byggnadsmark (område för industriändamål) och allmän plats (vägmark, park och plantering)	Mindre avvikelse
Bpl 23-STU-1221	1979	1/100-1/230	Allmän plats (vägmark)	Mindre avvikelse
Dp 2303-P09/3	2009	0/430-0/600	Kvartersmark (Handel, hantverk, kontor, vandrarhem, industri och industripark)	Mindre avvikelse
Dp 2303-P90/5	1990	0/400-0/600	Allmän plats (genomfartstrafik) och kvartersmark (industri)	Mindre avvikelse

4.4 Landskapet

Naturen kring Stugun domineras av stora sammanhängande barrskogar. Indalsälven ligger direkt söder och väster om projektet. De flesta bostäder ligger samlade kring centrum, norr om väg 87, på en sydsluttning med utsikt mot älven. Söder om väg 87 finns några mindre bostadsområden nere vid Indalsälven.

Området som berörs av projektet är flackt och vägen omges av gles skog som blandas av barr- och lövträd samt av industrimark.

Vid projektets start i öster finns öppna partier där utsikt mot odlingsmarker ges mot sydväst. SCA:s industriområde dominerar landskapet på vägens norra sida. Den södra sidan består av låg skog av barr och löv. Längs väg 87 passeras därefter Stuguns kyrka som kan skyntas mellan träden på södra sidan. På motsatt sida väg 87 ligger den tidigare prästgården som idag ägs av SCA.



Figur 4.3 SCA:s stora industribyggnader dominerar landskapsbilden i den östra delen av planområdet.

Den sista delen av vägsträckan kantas av en blandning av exploaterad mark och öppen naturmark. Företagslokaler/lättare industrier och annan bebyggelse ligger främst på vägens norra sida. Strax väster om utredningsområdets slut passerar väg 87 över Indalsälvens lugnt flytande vatten på en lågt liggande bro.

4.5 Miljö och hälsa

Berörda miljöintressen redovisas i figur 4.4.



Figur 4.4 Miljöintressen i anslutning till planområdet.

4.5.1 Riksintressen och Natura 2000-områden

Väg 87 är av riksintresse för kommunikationer. Inga andra riksintressen eller Natura 2000-områden berörs.

4.5.2 Boende och hälsa

Fem bostadshus ligger inom 30 meter från vägen, samtliga på den norra sidan. Väg 87 och den trafik som belastar vägen orsakar buller och vibrationsstörningar för de bostäder som finns i vägens närhet. Buller mäts i decibel och brukar anges som ekvivalenta eller maximala ljudnivåer. Ekvivalent ljud anger medelljudnivån under en given tidsperiod. Maximalt ljud anger den högsta förekommande ljudnivån som uppstår när ett fordon passerar. Då tänkta åtgärder ej kommer att ha någon påverkan på befintliga buller- och vibrationsnivåer kommer detta ej att hanteras vidare inom vägplanen.

Befintligt vägnät är av största vikt för transporter genom området och väg 87 kan därmed utgöra en barriär för boende att ta sig till och från arbete, skola och aktiviteter. Vägen saknar markerade övergångar och kan därför vara svår för oskyddade trafikanter att kors på ett säkert sätt.

Belysningsstolpar finns idag längs större delen av sträckan, från västra infarten till SCA vidare fram till OKQ8.

Väg 87 är en rekommenderad väg för farligt gods.

4.5.3 Kulturmiljö

Stuguns historiska bebyggelse läge ligger på den västra sidan om bron över Indalsälven. Invid älven ligger även den äldsta kyrkan. Stugun har fått sitt namn efter den själstuga som uppfördes på 1200-talet på begäran av ärkebiskopen i Uppsala. I härbärgets skulle resande få tak över huvudet, mat och skydd mot stigmän och rövare. Under denna tid så färdades många pilgrimer genom bygden på väg till Nidarosdomen i Trondheim som var centrum för Olavskulten.

Stugun socken växte kraftigt i och med skogsbrukets ökade ekonomiska betydelse. Befolkningen ökade och en ny kyrka uppfördes i slutet av 1800-talet på den östra sidan om bron.

Inga fornlämningar finns registrerade inom utredningsområdet.

4.5.4 Naturmiljö

I juli 2016 genomfördes en naturvärdesinventering längs den aktuella sträckan.

Naturen kring Stugun domineras av vidsträckta barrskogar. Indalsälven ligger direkt söder om projektet. De flesta bostäder ligger samlade kring centrum norr om väg 87. Området som berörs av projektet är flackt och vägen omges av framförallt gles tallskog med inslag av lövträd.

Vid projektets start finns öppna partier där utsikt mot odlingsmarker ges mot väster. SCA industriområde ligger på vägens norra sida, den södra sidan består av låg skog av barr och löv. Sista delen av sträckan kantas av en blandning av exploaterad mark och öppen naturmark.

Inga naturliga vattendrag passerar längs den aktuella sträckan.

Tidigare kända naturvärden i området

Vägsträckan mellan Stugun och Fiskviken (cirka 18 km öster om Stugun) är utpekad som artrik väggkant av Trafikverket och har bedöms ha påtagligt naturvärde. I artportalen finns ett antal registrerade fynd söder om planområdet, dessa kommer ej beröras av projektet.

Inga övriga utpekade naturområden finns inom eller direkta närheten till utredningsområdet.

Naturvärdesobjekt

Vid en naturvärdesinventering enligt svensk standard eftersöks biotopkvaliteter och naturvärdesarter som är av positiv betydelse för biologisk mångfald inom respektive naturtyp. Naturvärdesobjekt kan utifrån detta avgränsas samt tilldelas en naturvärdesklass (tabell 4.2). Inventeringen är utförd på markområden inom 25 meter på respektive sida om vägmitt. En fullständig redovisning av naturvärdesinventeringen återfinns i bilaga 1: naturvärdesinventering.

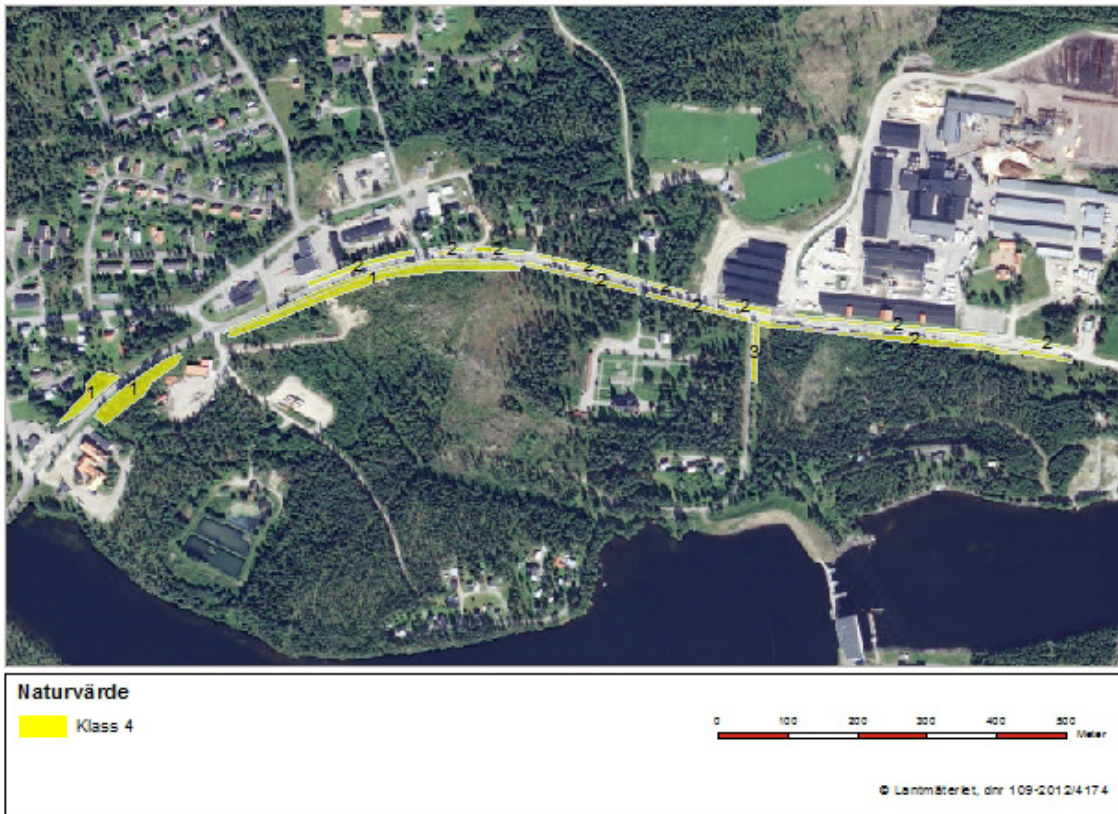
Tabell 4.2 Klassning av naturvärdesobjekt.

Naturvärdesklass	Beskrivning
Naturvärdesklass 1 <i>Högsta naturvärde</i>	Opåverkade miljöer av högsta bevarandevärde med naturliga processer, många värdefulla strukturer och naturvårdsarter. Varje enskilt område är av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på nationell eller global nivå.
Naturvärdesklass 2 <i>Högt naturvärde</i>	Bevarandevärda miljöer med ett flertal påtagliga biotopkvaliteter och ett påtagligt artvärde. Varje enskilt område är av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå.
Naturvärdesklass 3 <i>Påtagligt naturvärde</i>	Till viss del påverkade miljöer med inslag av naturliga processer och strukturer samt av naturvårdsarter. Det är av särskild betydelse att dessa områdens ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.
Naturvärdesklass 4 <i>Visst naturvärde</i> (endast vid tillägg)	Områden som tydligt påverkats av mänsklig aktivitet men där det trots allt finns biotopkvaliteter eller arter av viss positiv betydelse för biologisk mångfald. Det är av betydelse att dessa områdens ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.

Ett naturvärdesobjekt utgörs främst av en dominerande naturtyp och kan innefatta flera olika biotoper och element. Vid naturvärdesinventeringen avgränsades tre naturvärdesobjekt. Av dessa kommer två att beröras i projektet (Objekt-ID 1 och Objekt-ID 2), se tabell 4.3 nedan. Objekt-ID 1 kommer att beröras i mycket begränsad omfattning då merparten av naturvärdet återfinns på den södra sidan om väg 87.

Tabell 4.3 Identifierade naturvärden i samband med genomförd naturvärdesinventering.

Objekt-ID	1	2
Inventeringsdatum	2016-06-19	2016-06-19
Naturtyp	Skog och träd	Ång och betesmark
Biotoper	Blandlövskog	Artrik väggkant
Biotopvärde	Visst	-
Artvärde	-	Visst
Natura 2000-naturtyp	-	-
Naturvårdsarter	-	Bockrot, brudborste, käringtand, ormrot, prästkrage, höskallra
Objektbeskrivning	Ung blandlövskog/bryn	Vägkanterna består av en, för Jämtland relativt trivial väggkantsflora. Inslaget är störst i nordöstra delen av sträckan.
Naturvärdesbedömning	Klass 4: visst naturvärde	Klass 4: visst naturvärde



Figur 4.5 Naturvärdesobjekt längs den aktuella sträckan.

Invasiva arter

Inga invasiva arter har identifierats i samband med naturvärdsinventeringen.

Generella biotopskyddet

I planområdets västra del, norr om väg 87, ligger en trädrad som kan definieras som allé. Allén omfattar 8 vuxna björkar.



Figur 4.6 Björkallé i anslutning till väg 87.

Inga övriga objekt som sorteras under det generella biotopskyddet, som exempelvis ytterligare alléer, odlingsrösen, stenmurar eller åkerholmar, berörs av den planerade gång- och cykelvägen.

Strandskydd

De västligaste delarna av planområdet omfattas av strandskydd genom närheten till Indalsälven. Strandskyddet är utpekat för att främja friluftsliv och naturintressen och gäller längs samtliga stränder 100 meter från strandkanten. Dispens från strandskydd gäller vid fastställd vägplan, se kap 10.3.

4.5.5 Rekreation och friluftsliv

Inom projektområdet finns inga utpekade riksintressen för friluftsliv.

Strax väster om kyrkan passerar en skoterled över väg 87. Samma skoterled passerar återigen över väg 87 strax öster om OKQ8 för att sedan passera över Indalsälven på vägbron.



Figur 4.7 Passage av skoterled i områdets östra del där vägen kantas av glesbevuxen tallskog med inslag av både gran och lövträd.

Norr om planområdet, strax väster om SCA, ligger Stuguns IP med två fotbollsplaner. Idrottsplatsen nås via en förlängning av Industrivägen alternativt via väg 87, se figur 4.2.

4.5.6 Naturresurser

Rennäring

Utredningsområdet berör marker tillhörande samebyar. Jijnjevaerie har förvinter-, vårvinter- och vinterbetesmarker i området, ett område av riksintresse för renskötsel finns norr om planområdet. Raedtievaerie och Ohredahke samebyar har vinterland från Indalsälven och söderut.

Jord- och skogsbruk

I östra delen av planområdet finns ett mindre skogsområde där tallar dominerar men där även gran och lövträd såsom björk förekommer, se figur 4.6. Skogsbruket i aktuella området bedöms vara sparsamt. Inga områden med jordbruksmark berörs av vägplanen.

Grund- och ytvattenförekomster

Väg 87 passerar över en grundvattenförekomst med id SE700687-149460, se figur 4.4. Vattenförekomsten ingår i Ragunda kommuns vattenskyddsområde. Det finns mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter i bästa del av grundvattenmagasin, storleksordningen 5-25 l/s (ca 400-2 000 m³/dygn).

I anslutning till planområdet finns även två ytvattenförekomster, se tabell 4.4. Föreslagna åtgärder bedöms ej påverka aktuella grund- och ytvattenförekomster.

Tabell 4.4. Grund- och ytvattenförekomster i anslutning till planområdet.

Namn	Tillkomst/ härkomst	Ekologisk status/ kvantitativ status	Kemisk status	Kemisk status (exkl. kvicksilver)	*MKN = Miljö kvalitetsnorm **BKL - Bransch kartläggning	
					MKN * - ekologisk status/kvantitativ status	MKN * - kemisk status
<i>Indalsälven SE700578-149331</i>	<i>Naturlig</i>	<i>Otillfreds- ställande</i>	<i>Uppnår ej god</i>	<i>Ej klassad</i>	<i>Otillfredsställande (2009)</i>	<i>God</i>
<i>Stuguns Dämningsom- råde SE700602- 149076</i>	<i>Naturlig</i>	<i>Dålig</i>	<i>Uppnår ej god</i>	<i>Ej klassad</i>	<i>Måttlig</i>	<i>God</i>
<i>SE700687-149460 - SE700687-149460</i>	<i>Naturlig grund- vattenbild- ning</i>	<i>God</i>	<i>-</i>	<i>God</i>	<i>God</i>	<i>God</i>

4.5.7 Klimat och energi

Den miljöbelastning som finns i projektets närområde utgörs till stor del av utsläpp från vägtrafiken. Cirka 1900 fordon/dygn passerar området. Utsläpp från biltrafik är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser, partiklar samt andra för omgivningen skadliga ämnen.

Enligt beräkningar, redovisade på Myndigheten för samhällsbeskydd och beredskaps hemsida, riskeras ingen påverkan på planområdet vid ett 100-årsflöde (en översvämning som statistiskt inträffar 1 gång på 100 år). Däremot skulle de västligaste delarna av planområdet kunna påverkas vid en översvämning som motsvarar ett tänkbart värsta scenario som kan inträffa på grund av naturliga faktorer.

4.5.8 Förorenad mark

Länsstyrelsen har i underlag för potentiellt förorenad mark redovisat sju objekt, så kallade MI-FO-objekt, som ligger i anslutning till planområdet, se tabell 4.5 och figur 4.4. Samtliga objekt har givits en preliminär riskklass 3, detta innebär en måttlig risk för föroreningar.

Objekt 7, OKQ8, har under 2010 delvis sanerats. Saneringen genomfördes i fastighetens norra del. Efter genomförd sanering och uppföljande mätningar uppmätts inga halter överskridande naturvårdsverkets riktvärden för MKN* inom det sanerade området.

Tabell 4.5 Potentiellt förorenad mark i anslutning till planområdet.

Markering på karta	Id	Objekt	Preliminär riskklass enl. BKL**	Bransch/kommentar
1	F2303-0198	Cementfabrik, tegelbruk i Stugun	3	Betongindustri
2	F2303-0232	Bernt Forsgrens Åkeri	3	Bilvårdsanläggning
3	F2303-0175	Erik Holmgren, Husqvarna i Stugun	3	Verkstadsindustri
4	F2303-0177	Stuguns svets och mark 2, DäckTeam m.fl.	3	Mellanlagrings och sorteringsstation för avfall, verkstadsindustri
5	F2303-0176	Stuguns svets och mek 1, T Andersson VVS	3	Bilvårdsanläggning
6	F2303-0108	Lastbilsservice (Perssons Åkeri)	2	Bilvårdsanläggning
7		OKQ8 Stugun	Ej riskklassad	Drivmedelshantering, sanering har utförts 2010

Miljögeotekniska undersökningar kommer att genomföras i senare skeden, inför byggnation av gång- och cykelvägen.

4.5.9 Miljökvalitetsnormer

Gällande miljökvalitetsnormer omfattar idag utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenförekomster.

Kommunen har inte utfört några mätningar för luftkvaliteten i samhällena, men bedömer att luftkvaliteten generellt är mycket god. Det är inte troligt att kommunen riskerar att överskrida gällande normer.

Inga fisk- och musselvatten enligt lista i miljöbalken berörs av projekt. Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller enligt kriterierna i lag SFS 2004:675. Kriterierna omfattar bland annat kommunens invånarantal, där kommunen ska ha minst 100 000 invånare för att omfattas av normen. Ragunda kommun har cirka 5500 invånare (SCB dec 2013). Ett annat kriterium är vägens trafikmängd, för att omfattas av normen krävs tre miljoner fordon/år. Vägens nuvarande trafikmängd är cirka 680 000 fordon/år.

Tre vattenförekomster, varav två ytvattenförekomster och en grundvattenförekomst, ligger inom eller nära utredningsområdet, se figur 4.4 och tabell 4.4.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geologiska förutsättningar

Den aktuella sträckan av väg 87 ligger norr om Indalsälven. Omgivningarna utgörs av gles tallskog och tomt/industrimark med spridda lövträd. Området är flackt med en antydning till höjdpunkt mitt på sträckan. Därifrån sluttar terrängen svagt i vägens längsriktning åt båda håll.

Geotekniska undersökningar genomfördes under slutet av juni 2018. Resultat från undersökningarna visar att jorden i området domineras av morän och större block och berg i dagen finns i den västra delen av området. I den östra delen av området finns isälvsediment. I läge för planerad gång- och cykelväg är marken utfylld med ett cirka 0,5–2,6 m tjockt fyllnadslager bestående av grus, sand och silt.

Delar av jorden i området består av silt eller siltig jord som är måttligt till mycket tjällyftande (tjälfarlighetsklass 3–4), vilket bör beaktas vid dimensionering av överbyggnaden.

4.6.2 Broar

Inga brokonstruktioner berörs.

4.6.3 Ledningar

Elledningar till belysning finns väster om SCA till projektets slut vid OKQ8. Mellan SCA och ICA/väg 772 är ledningarna i luft på vägens norra sida. Mellan ICA och OKQ8 går ledningarna i mark på vägens södra sida. Trafikverket äger anläggningen.

De kommunala VA-ledningarna följer till stor del väg 87 längs den aktuella sträckan. Från anslutningen mot väg 772 och ca 170 meter västerut kommer VA-ledningarna i konflikt med den planerade gång- och cykelvägen varför de måste flyttas något norrut. Längs resterande del av sträckan bedöms VA-ledningarna ej påverkas då de ligger utanför den yta som kommer att beläggas med asfalt.

Längs hela sträckan förekommer fiberledningar, i västra delen ligger de relativt nära väg 87 och därmed inom/i direkt anslutning till planområdet medan de i östra delen ligger utanför planområdet. Ledningarna kommer att behöva flyttas längs delar av sträckan. Berörda ledningsägare kommer att kontaktas inför upprättandet av bygghandlingen.



Figur 4.8 I områdets östra del ligger den kommunala VA-ledningen i direkt anslutning till väg 87. Ledningen och tillhörande brunnar måste flyttas i samband med byggnationen av gc-vägen.

4.6.4 Brunnar

Enligt uppgifter från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) finns ett antal energibrunnar i vägens närhet. Brunnarna bedöms ej påverkas av byggnationen.

Dagvattenbrunnar finns i vägdiket längs delar av sträckan.

Ett antal brunnar tillhörande VA-ledningen ligger i anslutning till planerad gång- och cykelväg. Dessa kommer att flyttas i samband med att ledningarna flyttas längs delar av sträckan.

Inmätning av brunnar kommer att ske innan byggstart och redovisas i bygghandlingarna.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

Läsanvisning: Se även plankartor 101T0201-101T0203.

Gång- och cykelvägen erhåller en bredd om 3,0 meter hela sträckan. Gång- och cykelvägen kommer att beläggas med asfalt och belysas.

Gång- och cykelvägen lokaliseras på den norra sidan om väg 87 för att få en god koppling till områdets målpunkter samt för att minimera passager över väg 87 på sträckor där den skyltade hastigheten är 60 km/h.

Anläggandet av gång- och cykelvägen kommer inte att innebära någon generell avsmalning av väg 87. I anslutning till den föreslagna gångpassagen, i områdets västligaste del, föreslås vägen breddas något för att inrymma en lösning med refug i mitten av vägen.

5.1 Val av lokalisering

Vid val av lokalisering är tillgänglighet och trafiksäkerhet avgörande samtidigt som föreslagna lösningar ska vara tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga.

Gång- och cykelvägen förläggs där den bedöms få störst effekt med speciellt fokus på barn och ungdomars möjlighet till trafiksäkra resor mellan hemmet, skolor, fritidsaktiviteter och busshållplatser. Vid lokaliseringen eftersträvas också att gång- och cykelvägen förläggs där den ger minsta möjliga intrång i miljövärden och på kringliggande fastigheter.

Med hänsyn till att merparten av all bebyggelse samt merparten av alla målpunkter ligger norr om väg 87 har beslut fattats att bygga gång- och cykelvägen på norra sidan om väg 87, se även kapitel 5.5.

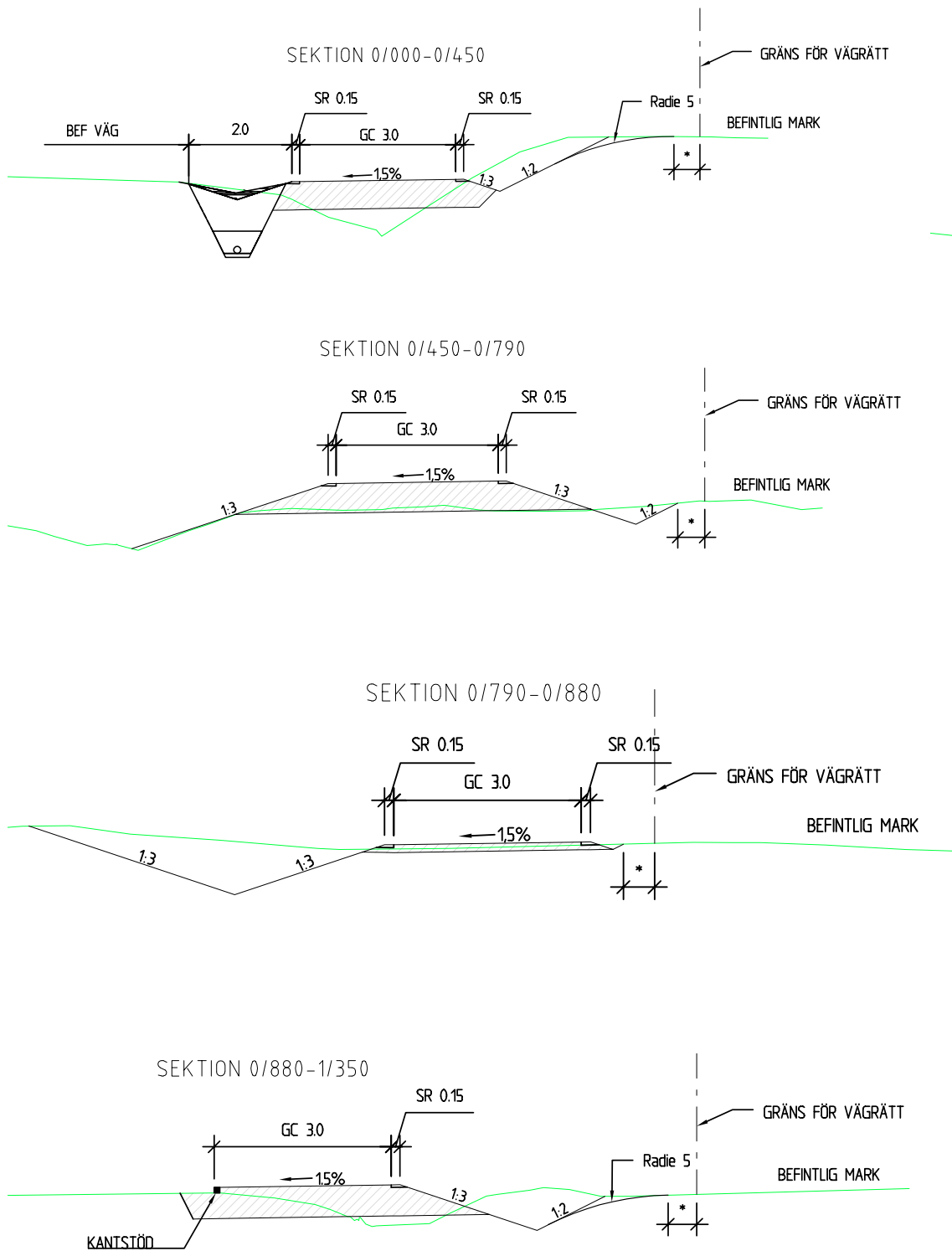
5.2 Utformning

Trafikverket strävar efter att så långt det är möjligt, bygga gång- och cykelvägar friliggande, separerade från vägen med en skiljeremsa/ett dike. Längs sträckor där omgivande terräng/mark inte inrymmer en friliggande gång- och cykelväg byggs den med kantstenslösning.

Längs aktuell sträcka kommer gång- och cykelvägen byggas separerad med dike, med en skiljeremsa respektive kantstensseparerad, se figur 5.1. Där separeringsformen är skiljeremsa (sektion 0/000-0/450) bör ytan besås med gräs, grus ska undvikas enligt Trafikverket VGU 2012:179.

I östligaste delen av planområdet, förbi SCA, byggs gång- och cykelvägen separerad från väg 87 med en skiljeremsa. För tillfredsställande avvattning av vägen föreslås en dräneringslösning i täckdike mellan väg och gång- och cykelväg. Lösningen har valts med hänsyn till befintlig placering av de kommunala VA-ledningar. Med en helt friliggande gc-väg, med öppet dike, krävs flytt av VA-ledningarna längs hela sträckan intill SCA. Trafikverket förordar dock separerad gång- och cykelväg varför kantstenslösning ej föreslås.

Från västra infarten till SCA vidare till Klochar Mildes väg byggs gång- och cykelvägen friliggande. Avståndet mellan gång och cykelvägen och väg 87 ger förutom ökad säkerhet också en ökad trygghetskänsla och trivsel. Skiljeremsan/diket underlättar även för driften av gång- och cykelvägen, främst under vinterhalvåret då en viss mängd snö kan lagras mellan väg och gång- och cykelväg. I de västra delarna av planområdet byggs gång- och cykelvägen med en kantstenslösning då utrymmet och terrängförutsättningarna inte lämpar sig för friliggande lösning.



Figur 5.1. Typsektioner för de olika sektionerna längs aktuell sträcka.

Påverkan på enskild väg

Mellan sektion 0/780 och 0/870 kommer gång- och cykelvägen byggas på en befintlig enskild väg. Motorfordonstrafik föreslås förbjudas efter ombyggnationen. Samråd har hållits med berörda fastighetsägare och övriga som bedömts påverkas av stängningen. Se figur 5.2 och kap 5.5.

Stängning av den enskilda vägen innebär att även anslutningarna från fastigheterna (Stugubyn 1:150 och Stugubyn 5:77) föreslås stängas liksom den enskilda vägens fortsättning norrut i sektion 0/780. Detta för att förhindra att fordonstrafik kommer in på den aktuella gång- och cykelvägen. För markering av de stängda infarterna, se vägplanens illustrationsritningar.

Något formellt beslut om att spärra av den enskilda vägen och anslutningarna bedöms ej behövas eftersom utfart är förbjuden enligt detaljplan 23-STU-1141.

Anslutningar mot väg 87

Vid passage över väg 722 dras gc-vägen in/upp en bit från väg 87. Detta för att skapa utrymme för en bil att stanna vid väjningsplikten/stopplikten utan att blockera gång- och cykelvägen. Även vid passage vid Klockar Mildes väg kommer gc-vägen att passera en bit in från väg 87.

Två befintliga anslutningar mot väg 87 föreslås stängas. Berörda anslutningar ligger i sektion 0/815 och sektion 1/040. Anslutningen i sektion 0/815 föreslås stängas i och med att den enskilda vägen som den ansluter mot föreslås stängas och byggas om till gång- och cykelväg. Anslutningen tappar därmed sin funktion.

Anslutningen i sektion 1/040 föreslås stängas då den ligger i mycket nära anslutning till andra infarter mot den aktuella fastigheten.

Anslutningen i sektion 1/095 föreslås få begränsat nyttjande. I och med att räddningstjänsten återfinns inom fastigheten, föreslås anslutningen vara tillåten för utfart men stängas för infart. Detta för att minska antalet fordon som passerar över gång- och cykelvägen. Den aktuella fastigheten nås även via väg 772 och Industrivägen.



Figur 5.2 Anslutning i sektion 0/815 som föreslås stängas. Till vänster i bild syns även den enskilda vägen som föreslås byggas om till gång- och cykelväg och därmed stängas för motorfordonstrafik.

Sidoområden

Utrymmet mellan vägen och de avsnitt där gång- och cykelvägen separeras utformas som ett öppet dike.

Gång- och cykelvägen har placerats i nivå med omgivande mark så att ingreppet i denna blir så litet som möjligt. Slänterna mot gång- och cykelvägen är inte brantare än 1:3 och har rundade krön. Bakslänterna har lutningar upp till 1:2, se typritningar i figur 5.1.

Avvattning

Avvattningen kommer i huvudsak att ske till öppna diken. Där utrymmesbrist finns mot exempelvis SCA föreslås avvattning genom nedgrävda dräneringsledningar.

Belysning

Belysning finns redan idag längs största delen av sträckan. Belysningsstolparna återfinns på den norra sidan (i östra delen) respektive den södra sidan (i västra delen) sträckan. Befintliga belysningsarmaturer uppfyller ej gällande krav för bland annat påkörning (eftergivlighet) varför de föreslås att bytas ut i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen. Hela sträckan kommer att belysas, i anslutning till passager kommer särskild hänsyn tas till placering av stolpar och val av armaturer för att säkerställa att passagen blir väl upplyst.

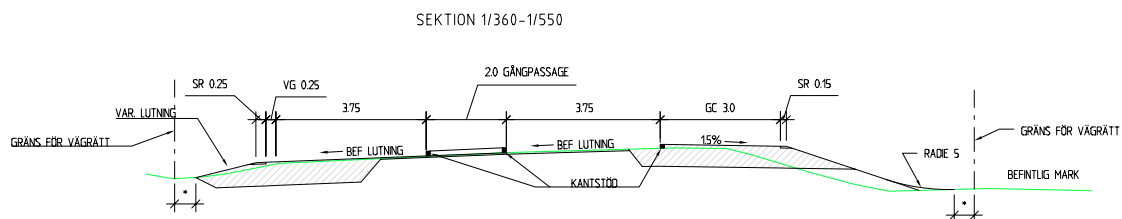
En motivbilaga för belysningen tas fram under planskedet. Ritningar kommer att upprättas i samband med bygghandlingsskedet.

Busshållplatser

I detta skede är någon förändring av befintliga busshållplatser ej aktuell. Befintlig busshållplats, av typen fickhållplats, vid SCA kommer att anpassas till den nya gång- och cykelvägen.

Gångpassage över väg 87

Vid gång- och cykelvägens västra avslutning, vid OKQ8, föreslås byggnation av en gångpassage över väg 87, se figur 5.4. Gångpassagen föreslås förses med förstärkt belysning för att ytterligare höja trafiksäkerheten och tryggheten för de oskyddade trafikanterna. För att skapa möjlighet att bygga passagen med refug breddas väg 87 något längs en kortare sträcka. Detta för att kunna uppfylla krav för körfältsbredd enligt VGU (vägar och gators utformning). Körfälten vid passagen blir 3,75 meter. Breddningen av väg 87 innebär att byggnationen av en gångpassage inte påverkar framkomligheten för fordonstrafiken längs väg 87. Placeringen av passagen är kontrollerad utifrån långa fordons tillgänglighet till OKQ8.



Figur 5.4 Typsektion vid föreslagen gångpassage.



Figur 5.3 Befintlig busshållplats upprustas men bibehåller samma läge och utformning.

5.3 Geoteknik

Delar av jorden i området består av silt eller siltig jord som är måttligt till mycket tjällyftande (tjälfarlighetsklass 3–4), vilket bör beaktas vid dimensionering av överbyggnaden.

5.4 Masshantering

Massbalans eftersträvas i projektet.

5.5 Bortvalda alternativ

Sidoval

Anläggande av gång- och cykelvägen på södra sidan om väg 87 har valts bort med hänsyn till att merparten av bebyggelsen och målpunkterna återfinns på norra sidan om väg 87. I och med vald placering bedöms antalet passager över väg 87 blir färre än vid en placering på södra sidan.

Valt lokalisering innebär att många anslutningsvägar kommer att passera över gång- och cykelvägen. Med hänsyn till att hastigheterna bedömts vara låga vid anslutning/avfart från väg 87 bedöms detta inte utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

I ett inledande skede av planprocessen studerades möjligheten att ansluta gång- och cykelvägen mot befintlig trottoar längs Ängevägen, i planområdets västra del. Denna lösning valdes bort i och med att OKQ8 fått bygglov för att utöka verksamheten med ytterligare pumpar. Vald placering för tillkommande pumpar och tankar innebär att utrymmet för en gång- och cykelväg i anslutning till befintliga asfaltytor inte längre finns. Möjligheten att dra gång- och cykelvägen längre från mackytorna bedömdes som alltför kostsamma till följd av stora mängder befintliga ledningar.

Enskild väg sektion 0/780 - 0/870

Vid sektion 0/780 leds gång- och cykelvägen in på en befintlig enskild väg. I ett inledande skede av projektet diskuterades olika lösningar för aktuell sträcka. Bland annat studerades möjligheterna att tillåta blandtrafik, alltså både oskyddade trafikanter och fordonstrafik. Efter särskilt samråd med boende, upphandlad renhållningsentreprenör och PostNord fattades beslut att vägen stängs för fordonstrafik. Renhållningen och Post Nord har möjlighet att sköta sitt uppdrag även om vägen stängs och berörda fastigheter når sina parkeringar/anslutningar mot fastigheten från andra vägar.

5.6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Planområdet berörs av strandskydd i dess västra del. Inga övriga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått redovisas på plankartorna.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

Vid bedömning av framtida effekter och konsekvenser är år 2040 satt som referensår.

6.1 Trafik och användargrupper

Anläggandet av en gång- och cykelväg medför positiva konsekvenser för tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området som rör sig längs den aktuella vägsträckan. Särskilt positiva är konsekvenserna för barn och ungdomars möjligheter att färdas på ett trafik-säkert sätt till och från hemmet, skola och fritidsaktiviteter.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Välgångvägar för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet förbättrar transporterna både lokalt och regionalt. Den gång- och cykelväg som anläggs kommer att förbättra trafiksäkerheten längs väg 87 inom Stugun. Projektet bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister eftersom de separeras från fordonstrafiken.

Gång- och cykelvägen bidrar till en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter vilket även gynnar den regionala utvecklingen.

6.3 Miljö och hälsa

Projektets effekter och konsekvenser på omgivande miljö och människors hälsa jämförs med vad som skulle hända om projektet inte genomförs, det vill säga, att ingen gång- och cykelväg byggs. Jämförelsealternativet till bedömda effekter och konsekvenser kallas för nollalternativ. Generellt innebär nollalternativet ringa skillnad mot nuläget det vill säga normal drift och underhåll på den aktuella sträckan.

6.3.1 Riksintresset och Natura 2000-områden

Väg 87 är enda riksintresset inom planområdet. Riksintresset påverkas positivt till följd av byggnationen av gång- och cykelvägen. Oskyddade trafikanter får en trafiksäkrare och tryggare resa längs sträckan samtidigt som tillgängligheten och framkomligheten för fordonen bibehålls.

Planområdet berör inget Natura 2000-område.

6.3.2 Boende och hälsa

En gång- och cykelväg längs sträckan innebär en förbättring för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen. Gång- och cykelvägen innebär förutom ökad säkerhet även att tillgängligheten i området ökar. De boende i området får ökade förutsättningar att på ett tryggare och säkrare sätt, än idag, röra sig i sitt närområde utan att vara beroende av bil. Antalet tillfällen för vardagsmotion ökar vilket främjar en positiv hälsoutveckling.

Några av fastigheterna utmed planområdet kommer att drabbas av markintrång på sina fastigheter. Intrång på fastigheter innebär negativa konsekvenser i olika grad. Berörda fastighetsägare kontaktas och ersätts enligt gällande regelverk. Endast ett fåtal privata fastighetsägare berörs längs sträckan.

Vägens trafikmängd bedöms inte påverkas till följd av projektet och därmed blir utsläpp till luft desamma som idag. Den trafikmängd som flyttas över från fordonstrafik till gång- och cykelväg är viktig men i sammanhanget liten.

Projektet bedöms inte påverka nivåerna av buller och vibrationer från vägtrafiken.

Två fastigheter kommer att påverkas till följd av den stängning av enskild väg som föreslås. I och med att fordonstrafik förbjuds kommer postleverans och renhållning att påverkas. Fastighetsägarna kommer att få nya lägen för brevlådor och för placering av sopkärl i samband med tömning. Regleringen av förändringarna för den enskilda vägen kommer att skötas i en separat process.

Sammantaget bedöms påverkan på boende i anslutning till planområdet bli liten till måttlig.

Nollalternativet

Nuvarande trafiksituation för de oskyddade trafikanterna kvarstår.

6.3.3 Landskap

Redan idag är landskapet längs den aktuella sträckan påverkad av bebyggelse och infrastruktur. Ny mark tas i anspråk i projektet och vägområdet breddas till följd av byggnationen av gång- och cykelvägen. Intrånget och breddningen bedöms medför en liten negativ påverkan för upplevelsen av landskapsbilden.

Gång- och cykelvägen lokalisering och anpassning till omgivande terräng samt det faktum att gående och cyklister med hjälp av en gång- och cykelväg ges bättre möjlighet att röra sig i landskapet på ett tryggt och lugnt sätt bedöms innebära positiva konsekvenser.

Nollalternativet

Sammantaget bedöms påverkan på landskapsbilden bli liten.

6.3.4 Kulturmiljö

Inga kulturmiljöer påverkas.

Nollalternativet

Ingen påverkan på kulturmiljön sker.

6.3.5 Naturmiljö

Projektet medför att öppen mark och mark bevuxen med skog tas i anspråk.

Identifierade naturvärdsobjekt har bedömts utgöra ett visst naturvärde och vägkanterna som berörs har, för Jämtlands del, en trivial vägkantsflora. Avbaningsmassor ska, om möjligt, återanvändas för att återetablera befintlig flora. I planområdets västra del kommer gång- och cykelvägen byggas med kantstenslösning vilket innebär att intrånget i naturvärdesobjektet blir relativt begränsat.

Byggnationen kommer inte ha någon påverkan på de objekt som redovisas och beskrivs i artportalen.

Projektet bedöms inte motverka syftet med strandskyddet med avseende på naturintressen till följd av att föreslagen sträckning följer befintlig väg och inte inverkar på någon strandzon.

Ingen påverkan bedöms ske på Indalsälven.

Graden av påverkan på den allé som återfinns i planområdets västra del är inte helt säkerställd. De aktuella träden är ej inmätta varför deras läge i förhållande till arbetsområdet ej är helt klargjort. I senare skede, under detaljprojekteringen, ska träden mätas in för att dess läge ska kunna säkerställas. Vid behov kan utformningen av vägslänten justeras något för att konsekvenserna för träden ska minimeras eller helt utebli. Bedömningen i detta skede är att det är möjligt att bygga gång- och cykelvägen utan att ta bort träden. I och med att vägkroppen kommer att

breddas och fyllas ut längs den aktuella sträckan kommer schaktningsarbeten att förekomma i begränsad omfattning och därmed bedöms risken för skador på träden i samband med byggnationen som relativt liten.

Inga övriga utpekade naturvärden finns inom utredningsområdet, projektet bedöms endast i liten omfattning påverka naturmiljön negativt.

Nollalternativet

Befintliga värden bevaras, ingen påverkan på naturmiljön sker.

6.3.6 Rekreation och friluftsliv

Positiva konsekvenser uppstår då en gång- och cykelväg anläggs längs sträckan.

Förutsättningarna för oskyddade trafikanter att röra sig inom tätorten förbättras. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas gällande rekreation och friluftsliv. Tillgången till strandområdet längs Indalsälven förblir den samma oavsett om gång- och cykelvägen anläggs eller inte.

Nollalternativet

Nuvarande trafiksituation för de oskyddade trafikanterna kvarstår.

6.3.7 Naturresurser

Den grundvattenförekomst som finns längs väg 87 bedöms inte påverkas med avseende på framtida uttag av vatten. Skyddsåtgärder vidtas under byggtiden för att inte påverka vattenkvaliteten.

Ingen odlingsmark tas i anspråk till följd av projektet. En mindre andel skogsmark kan komma att tas i anspråk i områdets östra del.

Massbalans eftersträvas i projektet. Massor ska återvinnas inom projektet i så stor utsträckning som möjligt.

Tillkomsten av en gång- och cykelväg breddar vägområdet längs den aktuella sträckan. Planområdet främst berör tätbebyggt område/industrimark och sannolikheten för förekomsten av renar inom planområdet bedöms som låg även om det säkert kan förekomma att enstaka renar söker sig in mot bebyggelsen under vissa perioder.

Sammantaget bedöms den negativa påverkan på naturresurser bli marginell till liten.

Nollalternativet

Väg 87 innebär redan idag en barriäreffekt för rennäringen. De negativa konsekvenserna för rennäringen bedöms vara små. Inga intrång i odlingsmark eller omkringliggande marker sker och inga konsekvenser uppstår i nollalternativet.

6.3.8 Klimat och energi

Gång- och cykelvägar bidrar till förbättrade förutsättningar för människor att välja miljövänliga transportsätt och därmed bidrar projektet till en positiv utveckling i området med avseende på utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar.

6.3.9 Förorenade områden

Ett antal områden är sedan tidigare klassificerade enligt MIFO-systemet, se kapitel 4 avsnitt Naturmiljö. Bedömningen är att projektet ej kommer att påverka något av dessa områden. Kompletterande miljögeotekniska undersökningar ska genomföras i samband med bygghandlingskedet för att säkerställa att eventuella byggnadsmassor ej är förorenade. I övrigt gäller försik-

tighetsåtgärder enligt kap 6.5.1.

6.3.10 Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats i aktuellt projekt. Ej kvantifierbara effekter, som exempelvis den förbättrade tillgängligheten för oskyddade trafikanter, är en stor positiv effekt av projektet som är svår att fånga upp i en samhällsekonomisk kalkyl.

Ökad trafiksäkerhet med minskat antal olyckor som följd är en stor samhällsvinst.

6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga identifierade.

6.5 Påverkan under byggtiden

Byggtiden beräknas till cirka ett år. Preliminär byggstart är år 2021.

Under byggtiden uppstår risker för människors hälsa och säkerhet. Buller, damm och vibrationer stör de närboende och verksamheter i närområdet. Säkerhetsrisker uppstår när arbetsfordon står uppställda och kör längs med vägen.

Byggtiden innebär sämre framkomlighet på väg 87, för både bilister och oskyddade trafikanter. Delar av arbetet kommer att kunna ske utanför befintlig väg vilket mildrar de negativa konsekvenserna avseende framkomlighet.

I samband med arbetet görs schaktningar vilket kan innebära intrång och påverkan på häckar, staket, planteringar och annat som tillhör boendemiljön. Ersättning för intrång regleras enligt gällande ersättningsnormer som bygger på ersättningsreglerna i lagar och på rättspraxis.

6.5.1 Åtgärder under byggtiden

Entreprenören ansvarar för att föreslagna ”åtgärder under byggtiden” genomförs före och under byggtiden för att minska projektets effekter och konsekvenser för människa och miljö.

I Naturvårdsverkets författningssamling (NFS 2004:15) ger allmänna råd gällande buller under byggtiden i anslutning till boendemiljöer. Med hänsyn till boendemiljöer ska arbetena anpassas så att störningar inte uppkommer vid olämpliga tider. Information ska gå ut till närboende om de bullerstörningar kommer att uppstå under byggtiden.

Byggplatsen ska organiseras så att all mark och vegetation utanför arbetsområdet skyddas och inte används till etablering, upplag etc. Detta är särskilt viktigt vid utpekad allé i planområdets västra del. Träden kan med fördel ”brädas in” för att skador på stammar ska kunna undvikas. Mark som skadas ska återställas när arbetena har genomförts.

Placering av uppställnings- och etableringsytor föreslås för att minimera påverkan på miljön. Tankning av fordon ska endast ske på iordningsställda uppställningsplatser. Riskberedskap ska finnas för oförutsedda utsläpp till mark, vatten och luft exempelvis genom absorptionsmedel, tråg eller annan åtgärd med liknande funktion. Markområden för upplag och etablering återställs efter byggandets färdigställande för att den naturliga floran ska kunna återetableras så fort som möjligt.

Avbaningsmassor tas om hand om, märks upp och återanvänds som yttäckning i nya diken.

Om tidigare ej kända fornlämningar, kulturlager eller fynd påträffas i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Om förorenade massor påträffas i byggskedet ska dessa hanteras efter tillsynsmyndighetens och Trafikverkets riktlinjer.

Entreprenören ska ha riskberedskap vid oförutsedda utsläpp till luft, mark eller vatten exempelvis med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar.

Lagring, uppläggning och hantering ska ske på sådant sätt att spill och läckage fångas upp och inte orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Detta gäller alla kemiska produkter och allt material som hanteras i projektet, såväl insatsvaror som avfall.

Inför byggstart utförs en inventering av brunnar, träd, planteringar, staket, byggnader och annat som ligger nära vägen och kan komma att påverkas av projektet. Detta för att Trafikverket ska kunna kompensera för eventuella skador som uppstår.

6.5.2 Konsekvenser under byggtiden

Trots att ovanstående åtgärder vidtas för att minimera påverkan under byggtiden kommer vissa negativa konsekvenser att uppstå.

Längs aktuell vägsträcka finns bostäder. Projektet bedöms därför ge måttliga negativa konsekvenser under byggtiden.

7 Samlad bedömning

Projektets enda riksintresse, väg 87, påverkas positivt av byggnationen. Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av några miljö kvalitetsnormer eller miljö kvalitetsmål.

Anläggande av en gång- och cykelväg innebär att oskyddade trafikanter får en säkrare trafiksituation vilket är en positiv konsekvens för gående och cyklister på sträckan.

Vissa markintrång kommer att bli aktuella på tomtmark. Intrånget är en negativ konsekvens för boendemiljön. Två fastighetsägare påverkas till följd av ändrade lägen för brevlådor och sop-tömning.

Byggtiden kommer att innebära störningar i form av byggtrafik, minskad framkomlighet, buller, och damning. Störningen är dock tillfällig och kan ses som liten då arbetet kommer ske i nära anslutning till väg 87 som redan idag innebär en störning för omgivande fastigheter.

Gång- och cykelvägen främjar rörligheten och därmed möjligheten till friluftsliv och rekreation. Inga större naturvärden påverkas. Positiva konsekvenser uppstår för framkomlighet och trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter får ökad möjlighet att röra sig i området, detta gynnar både människors friluftsliv och pendling till arbetsplatser, skolor och andra målpunkter.

Markintrånget blir relativt litet och marken som tas i anspråk har ur natur- och kultursynpunkt mycket låga till låga värden, de sammanvägda konsekvenserna för projektet bedöms därmed blir små och negativa.

7.1 Uppfyllelse av ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan. Dessutom ska nationella och regionala miljömål uppfyllas liksom den kommunala miljöpolicyen.

Projektmålet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister på sträckan.

Förslagen lösning uppfyller både ändamål och projektmål i och med att en gc-väg byggs längs sträckan från SCA till OKQ8. Lösningen innebär att oskyddade trafikanter separeras från fordonstrafiken och att de därmed får en ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs den aktuella sträckan. Föreslagna lösningar motverkar inte uppfyllelsen av nationella och regionala miljömål, ej heller den kommunala miljöpolicyen.

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

8.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter, som för detta projekt innebär att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Detta projekt ger positiva effekter för hänsynsmålet eftersom projektet gynnar både ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp till luft.

Projektet bedöms bidra till positiv utveckling med avseende på möjligheten att nå de transportpolitiska målen.

8.2 Allmänna hänsynsregler

Hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel är grundläggande för strävan mot ett ekologiskt hållbart samhälle. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa ska de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål. Enligt 1 § (bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

Genom att Trafikverkets planlägningsprocess har följts där fyrstegsprincipen använts och vägåtgärderna bedömts ur miljösynpunkt samt att synpunkter tagits in genom ett samrådsförfarande har miljöbalkens andra kapitel 2, 3, 6 och 7 §§ beaktats (kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen). Vidare gör Trafikverkets interna granskningar samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader att kunskapskravet uppfylls.

Trafikverket kommer, i upphandlingen av entreprenaden för vägbygget, att ställa krav på val av produkter, såsom användning och hantering av kemiska produkter, och materialanvändning vilket följer produktvalsprincipen och hushållnings och kretsloppsprinciperna (4 och 5 §§). Trafikverket kommer att ha ansvaret för de åtgärder de genomför och måste därmed ta hänsyn till 8 § (ansvar för skadad miljö).

8.3 Miljökvalitetsnormer

Inga vattenförekomster eller musselvatten berörs. Ragunda kommun har små utsläpp till luft och bedöms därmed klara miljökvalitetsnormer för utsläpp till luft med god marginal. Projektet bedöms inte motverka framtida uppfyllelse av normen. Kommunen och aktuell väg omfattas inte av miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller.

8.4 Miljökvalitetsmål

Utifrån de nationella målen samordnar länsstyrelsen i Jämtland det arbete som tillsammans med kommuner, näringsliv, frivilliga organisationer och andra aktörer bedrivs för att uppfylla

miljökvalitetsmålen. Ragunda kommun arbetar därefter fram hur de ska gå vidare i sitt arbete med de nationella och regionala miljökvalitetsmålen.

De miljökvalitetsmål som främst kommer att beröras inom detta projekt är:

- Begränsad klimatpåverkan: Förbättrade möjligheter att gå och cykla skapas inom projektområdet. Ett bättre flöde i trafiken kan leda till något minskande utsläpp av växthusgaser.
- Frisk luft: Samma bedömning som ovan. Fördel att även utsläpp av andra gaser och partiklar kan komma att minska något om vissa korta transporter flyttas över från fordonstrafik till gång- och cykeltrafik.
- God bebyggd miljö: Anläggandet av gång- och cykelväg ger förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för framför allt gående och cyklister men även för fordonstrafiken.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1 Vägområde för allmän väg

Mark för vägområde för allmän väg kommer att tas i anspråk längs den del av vägsträckan som gång- och cykelvägen anläggs. Markanspråket består av gång- och cykelvägen med tillhörande diken och slänter. Dessutom ingår i vägområdet utrymme för släntavrundning mot befintlig terräng samt en kantremsa på båda sidor av vägen (längs de sträckor gång- och cykelvägen går friliggande).

Släntavrundningen innebär att en mjuk avrundning av bankfot eller släntkrön görs mot befintlig terräng. Kantremsans bredd är 2,0 meter vid skogsmark, 0,5 meter vid jordbruksmark och 0,0 meter vid tomtmark. Kantremsan behövs för att kunna säkerställa behovet av drift och underhållsåtgärder i framtiden samt av trafiksäkerhetsmässiga skäl. Intrång på kringliggande fastigheter redovisas på plankarta 101T0201-101T0203 och i fastighetsförteckningen.

Det totala behovet av ny mark längs väg 87 är cirka 6700 m². Markanspråken är fördelade enligt följande: cirka 1950 m² småindustri-/industrimark, cirka 2400 m² skogsmark och cirka 1950 m² tomtmark. Inga privatbostäder kommer att lösas in. Brunnar i närhet av vägen kan komma att påverkas genom att de flyttas, men dess funktion förblir den samma efter åtgärden.

På plankartorna framgår befintligt och nytt vägområde. Det är tillkommande områden som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg.

9.2 Vägområde med allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen då ianspråktagandet med ränta

och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Väg- rätt kan inte uppkomma inom detaljplanelagd mark där kommunen är huvudman för allmänna platser, vilket är fallet på cirka 3000 m² av den mark som tas i anspråk.

9.3 Vägområde inom detaljplan med vägrätt

Området för vägplanen ligger till fullo inom detaljplanelagd mark. Vägområde redovisas med "V2" på plankartan där kommunen är huvudman för allmänna platser. "V1" redovisar var vägrätt uppstår. Det sker där kvartersmark gäller och/eller där enskilt huvudmannaskap gäller för allmänna platser. Total kommer cirka 3700 m² mark med olika markslag att omfattas av vägrätt.

För att vägplanens ska kunna fastställas måste den överensstämma med kommunens detaljplaner. Ragunda kommun anser att detaljplanerna inte påverkas i den omfattning att en planändring behöver genomföras och att avvikelse kan medges ur ett planperspektiv.

9.4 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inga områden med inskränkt vägrätt kommer att tas i anspråk.

9.5 Vägområde för allmän väg med tillfällig nyttjanderätt

Områden för tillfällig nyttjanderätt behövs under byggtiden för uppställning av bodar, maskiner och lagring av massor. Nyttjanderätten gäller under byggtiden till och med två månader efter slutbesiktning. Efter att arbetet avslutats ska ytan återställas av verksamhetsutövaren.

Total yta för tillfällig nyttjanderätt är cirka 3200 m². Samtliga ytor för tillfällig nyttjanderätt ligger inom de kommunala detaljplanerna.

9.6 Område för enskild väg

Område för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via lantmäterimyndigheten och förrättning görs enligt anläggningslagen.

9.7 Indragning av allmän väg

Ingen indragning av allmän väg sker i aktuell vägplan.

10 Fortsatt arbete

Vägplanen har just nu status granskningshandling som är den handling som har formats efter skede samrådshandling. Granskningshandlingen redovisar det färdiga förslaget för aktuellt projekt.

Aktuellt skede följs av planens fastställelse. Fastställelsehandlingen lämnas till Trafikverkets avdelning för planprövning för fastställelse. När denna process är färdig och vägplanen vinner laga kraft kan marken för projektet tas i anspråk, bygghandling upprättas och byggprojektet påbörjas.

10.1 Bygghandling

När vägplanen fastställts kommer Trafikverket att upprätta en bygghandling. Arbetet med bygghandlingen inleds som tidigast under slutet av 2019.

10.2 Trafiklagstiftning

Transporter till och från byggarbetsplatsen kommer att ske via befintliga vägar. Transporterna regleras främst av vägtrafiklagstiftningen.

10.3 Dispenser och tillstånd

I arbetet med denna vägplan har nedanstående behov av anmälning, dispenser och tillstånd identifierats. I senare skeden kan ytterligare behov komma att identifieras, varför listan kan komma att ändras.

Identifierade behov av anmälning, tillstånd och dispenser:

- Vid påträffande av förorenade massor ska anmälan ske till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken. Om förorenade massor påträffas ska dessa omhändertas på godkänd mottagningsanläggning.
- För återanvändning av massor vid anläggningsarbeten gäller att vid ringa föroreningsrisk ska en anmälan till tillsynsmyndigheten göras. Vid mer än ringa föroreningsrisk ska en tillståndsansökan till tillsynsmyndigheten göras.
- För transporter av eventuella förorenade massor och farligt avfall krävs särskilda tillstånd. Detta hanteras av entreprenören.
- Tätter, anläggande av upplag samt eventuella följdverksamheter som kan uppkomma kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta hanteras av entreprenören.
- Åtgärder enligt fastställd vägplan är undantagna från vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken 7 kap. Detta gäller exempelvis strandskydd, MB 7 kap. 15-16 §§.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

11.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning och rättsverkan

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 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 2 kap 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor samt eventuella bilagor till plankartorna såsom profilritningar och sektioner. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när gång- och cykelvägen 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 gång- och cykelvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslutet som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga vägbyggnadsprojektet i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk för vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörd 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 plankarta och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, hur lång tid den ska användas, stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägpla-

nen 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.

11.1.2 Väghållningsansvar

Trafikverket är väghållare för väg 87. Någon förändring i väghållningsområdet planeras ej.

11.1.3 Överensstämmelse med kommunala planer

Projektet strider inte mot gällande översiktsplan för Ragunda kommun.

Hela planområdet berörs av detaljplaner. Projektet bedöms kunna genomföras som en liten avvikelse enligt Väglagen 14 § ”Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.”. Ragunda kommun har meddelat att de detaljplaner som ligger i anslutning till aktuell åtgärd inte påverkas i sådan omfattning att en planändring behöver genomföras och att avvikelserna kan medges ur ett planperspektiv.

11.2 Genomförande

11.2.1 Organisatoriska frågor

Framtagandet av denna vägplan har initierats av Trafikverket. Arbetet har bedrivits i samråd med berörda myndigheter, sakägare och andra intressenter.

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av vägplanen. Fastställelse av vägplanen prövas av och beslutas av en central enhet inom Trafikverket, Juridik och Planprövning. Med hänsyn till krav på opartiskhet och objektivitet är denna enhet skild från Trafikverkets verksamhet som ansvarar för investeringsprojekt. Fastställelse kan överklagas, ärendet prövas då av regeringen. Trafikverket kommer att handlägga marklösenfrågor.

Entreprenörer kommer att upphandlas för byggandet av anläggningen medan Trafikverket kommer att utföra byggläsnad och utöva kontroll av arbetet under byggtiden.

11.2.2 Produktion

Den bygghandling som tas fram i senare skede ska redovisa den tekniska utformningen av anläggningen och ska stämma överens med vägplanen.

Vägen får byggas sedan vägplanen vunnit laga kraft. Tidplanen för projektet innebär att byggstart för gång- och cykelvägen beräknas ske tidigast under 2021.

Ett vägprojekt innehåller ett flertal arbetsmoment i form av exempelvis: etablering, trädfällning och röjning, ledningsomläggningar, schakt- och fyllnadsarbeten, beläggningsarbeten, skyltning och linjemålning

Hur arbetet i detalj kommer att bedrivas beslutas i huvudsak av den i byggskedet utsedda entreprenören. Ett informationsmöte hålls på orten innan byggnationen inleds.

11.3 Finansiering

Den totala projektkostnaden enligt kalkyl bedöms bli cirka 10,2 miljoner kronor i 2018 års prisnivå. Finansiering sker med medel från länstransportplanen.

12 Underlagsmaterial och källor

Artportalen, www.artportalen.se

Brunnsarkivet, www.sgu.se

Geodataportalen. www.geodata.se

Ragunda kommun, 2015. Översiktsplan för Ragunda kommun Antagandehandling mars 2006.

Lantmäteriet, Historiska kartor.

Länsstyrelsen Jämtland. Underlag från Länsstyrelsens MIFO-databas.

Länsstyrelsen Jämtland. www.lansstyrelsen.se/jamtland

Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur. www.naturvardsverket.se

Riksantikvarieämbetet, Fornsök. www.raa.se

Skogsstyrelsen, www.skogsstyrelsen.se

Sametinget, <http://www.sametinget.se/>

Trafikverket, 2014. Planläggning av vägar och järnvägar TRV 2012/85426

Trafikverket. Väg eller järnväg på min mark, hur får jag ersättning?

Vatteninformationssystem Sverige. <http://viss.lst.se>

Vägar och gators utformning VGU, 2015:086, Trafikverket



Trafikverket, Box 338, 831 25 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43B
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se