TRAFIKVERKET

Granskningshandling

GC Kittelfjälll väg 1088 etapp 1

Vilhelmina kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2020-02-28

TRV 2019/67300

Trafikverket Region Nord
Postadress: Box 3057, 903 02 Umeå
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling, GC Kittelfjäll väg 1088 etapp 1, Vilhelmina kommun, Västerbottens län
Författare: Tyréns AB
Dokumentdatum: 2020-02-28
Ärendenummer: TRV 2019/67300
Version: 3.0
Kontaktperson: Pia Törrö,Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål 6

2.1 Planläggningsprocessen 6

2.2 Bakgrund och syfte 6

2.3 Åtgärdsvalsstudie 8

2.4 Fyrstegsprincipen 8

3 Miljöbeskrivning 10

3.1 Läsanvisning 10

3.2 Geografisk avgränsning 10

3.3 Avgränsning i tid 11

3.4 Andra avgränsningar 11

4 Förutsättningar 12

4.1 Vägens funktion och standard 12

4.2 Trafik och användargrupper 12

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling 13

4.4 Kommunala planer 14

4.5 Riksintressen, Natura 2000-områden och naturreservat 16

4.6 Landskapet 17

4.7 Målbild för gestaltningen av vägens utformning 20

4.8 Miljö och hälsa 21

4.9 Byggnadstekniska förutsättningar 30

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv 33

5.1 Val av lokalisering 33

5.2 Bortvalda projekteringsåtgärder/alternativ 33

5.3 Val av utformning 33

5.4 Föreslagna åtgärder 33

5.5 Sidoområden och släntutformning 35

5.6 Avvattning 36

5.7 Trummor 36

5.8 Enskilda anslutningar 37

5.9 Geotekniska åtgärder 37

5.10 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs 37

6 Effekter och konsekvenser av projektet 38
6.1 Trafik och användargrupper 38
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 38
6.3 Riksintresse, Natura 2000-områden och naturreservat 38
6.4 Landskapet 38
6.6 Byggnadsteknik 42
6.7 Byggskedet 43
7 Samlad bedömning 47
7.1 Transportpolitiska mål 47
7.2 Projektets övergripande projektmål 47
7.3 Planens överensstämmelse med de transportpolitiska målen 49
7.4 Sammanställning av effekter och konsekvenser 49
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden 50
8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler 50
8.2 Riksintressen 50
8.3 Miljökvalitetsnormer 50
8.4 Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden 51
9 Markanspråk och pågående markanvändning 52
9.1 Vägområde för vägrätt 52
9.2 Område med inskränkt vägrätt 52
9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt 53
9.4 Vägområde inom detaljplan 53
10 Fortsatt arbete 54
11 Genomförande och finansiering 55
11.1 Formell hantering 55
11.2 Överensstämmelser med kommunala planer 56
11.3 Genomförande 57
11.4 Fastighetsrättsliga frågor 57
11.5 Finansiering 57
12 Underlagsmaterial och källor 58
Litteraturförteckning 58
Websidor och digitalt underlag 58

1 Sammanfattning

Ett samrådsunderlag har tagits fram tidigare och projektet är nu i skede samrådshandling, det andra steget i Trafikverkets planläggningsprocess som leder fram till en vägplan. Projektets syfte är att anlägga en belyst gång- och cykelväg med tillhörande passager inom planområdet som omfattar en cirka 1,6 km lång sträcka parallellt med väg 1088, mellan hotell Kittelfjäll och matbutiken, i Vilhelmina kommun, Västerbottens län.

Trafikverket avser förlänga gång-och cykelvägen i framtiden, från matbutiken och vidare till hotell Granen i Henriksfjäll. I arbetet med att välja på vilken sida av väg 1088 gång-och cykelvägen ska förläggas, har förutsättningar på hela sträckan mellan hotell Kittelfjäll och hotell Granen beaktats för att möjliggöra en framtida förlängning av gång- och cykelvägen.

Kittelfjäll är en populär och expansiv fjällby och under vinterhalvåret ökar andelen boende. Idag hänvisas oskyddade trafikanter till vägrenen vilket innebär att trafiksituationen för cyklister och gående inte är säker.

Vilhelmina kommun uttrycker i den fördjupade översiktsplanen att kommunen vill se förbättrade möjligheter för de utan bil att vistas i turistorten och i planen föreslås bland annat, en gång- och cykelväg parallellt med väg 1088.

Aktuellt planområde för gång- och cykelväg längs vägen gränsar till spridd bostadsbebyggelse med tomtmark som angränsar till vägen. En naturvärdesinventering har gjorts för att öka kunskaperna kring områdets naturvärden. Områdets naturvärden är framförallt knutna till den artrika vägkantsfloran.

Den planerade gång- och cykelvägen föreslås följa vägens norra sida, delvis kantstensseparerad och delvis friliggande. Gång- och cykelvägen planeras att bli 3 meter bred där den är kantstenseparerad och 2,5 meter bred där den anläggs friliggande.

Områden av riksintresse eller Natura-2000 områden finns inom och i omedelbar närhet av planområdet. Marsfjällets naturreservat ligger söder om planområdet. Rennäring bedrivs i området av Vilhelmina norra sameby.

Intrång i mark och omgivande miljö kommer ske men i liten grad och sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna bli små-måttliga.

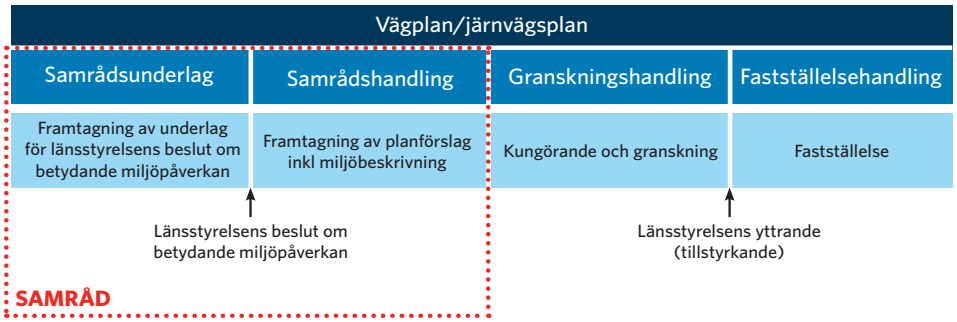
Boende i området kommer under byggtiden möjligen att bli störda av buller, vibrationer, damning och begränsad framkomlighet. Under byggtiden kommer förbifart för byggtrafik att anläggs på den södra sidan om väg 1088. Denna kommer att innebära intrång i vägkansflora samt i angränsande odlingsmark vilket bedöms vara en negativ konsekvens. Den tillfälliga förbifarten kommer att anläggas med tillfällig nyttjanderätt och markytan kommer att återställas efter avslutat arbete.

Projektet beräknas vara färdigbyggt under 2021. När åtgärderna är genomförda bedöms positiva konsekvenser uppstå både för gående, cyklister och övrig trafik längs vägen.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 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. Figur 1 nedan illustrerar Trafikverkets planläggningsprocess.



Figur 1. Planläggningsprocessen. Projektet befinner sig nu i skede Samrådsunderlag.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar beror på projektets storlek, vilka undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och de berördas synpunkter.

I början av processen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2019-12-05 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte upprättas, utan att en miljöbeskrivning inarbetas i vägplanen.

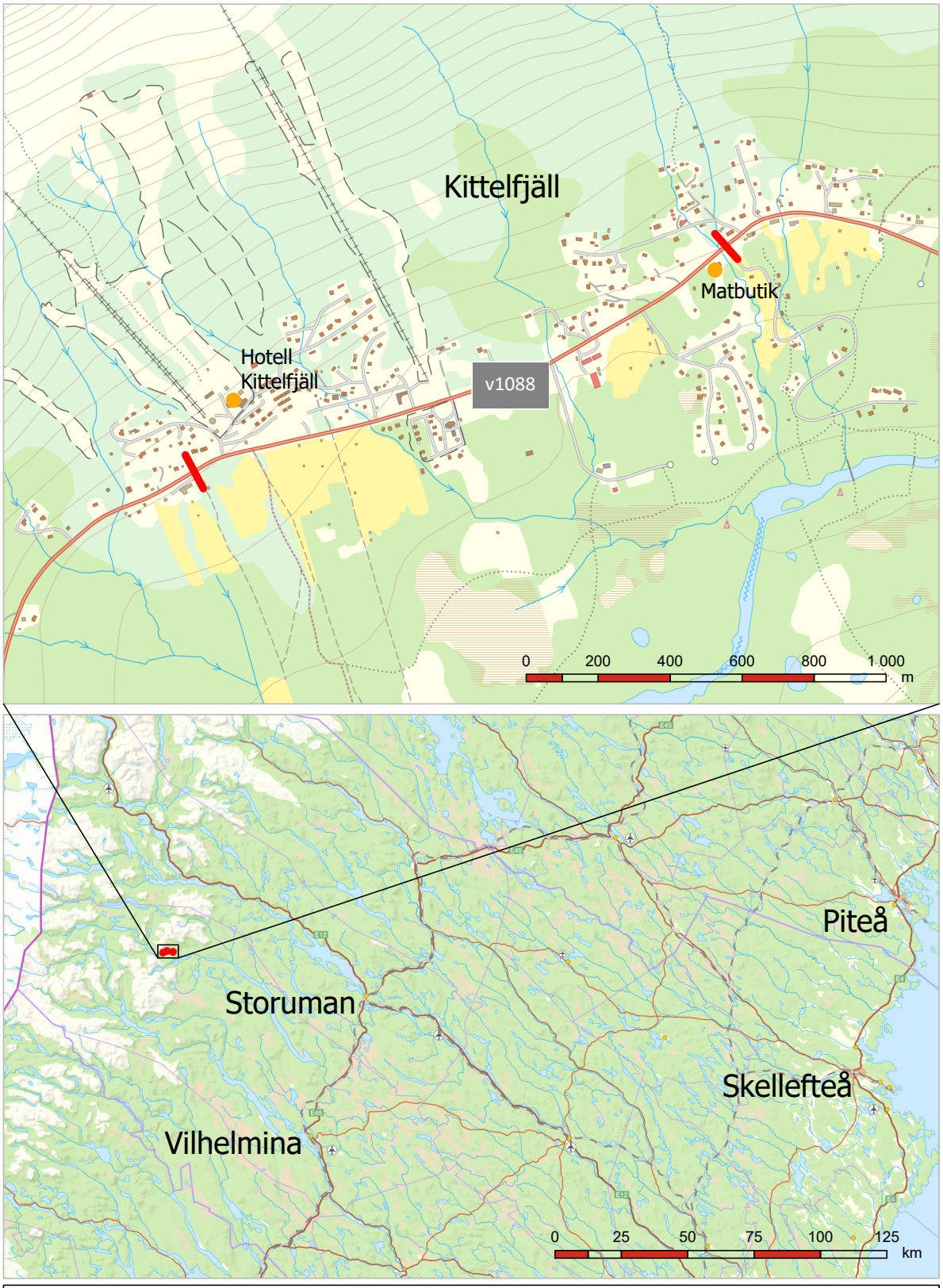
Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialog med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att ta del av deras synpunkter och kunskap. Ett samrådsmöte hölls på orten den 2019-09-28. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2 Bakgrund och syfte

Aktuellt planområde utgörs av väg 1088 delen Kittelfjäll-matbutiken. Kittelfjäll är en populär och expanderande skid- och skoterort i Vilhelmina kommun med bebyggelse och målpunkter längs en lång sträcka av väg 1088, se översiktskarta i figur 2.

Vägavsnittet omfattar en sträcka av 1,6 km parallellt med väg 1088. Vägen har idag brister för de oskyddade trafikanterna som samsas med övriga trafikanter och är hänvisade till vägrenen. Situationen försvåras vintertid då snövallar gör vägen smalare.



Figur 2. Översiktskarta över aktuellt planområde.

Projektets syfte är att anlägga en belyst gång- och cykelväg med tillhörande passager för att separera oskyddade trafikanter från övriga trafikslag och därigenom erhålla en tryggare trafiksituation för alla. Ett mål är också att binda samman viktiga målpunkter på orten vilket bedöms underlätta för allmänheten och gynna näringslivet.

I framtiden avser Trafikverket förlänga gång- och cykelvägen, från matbutiken till hotell Granen i Henriksfjäll. I arbetet med att välja på vilken sida av väg 1088 gång- och cykelvägen ska förläggas, beaktas förutsättningar på hela sträckan mellan hotell Kittelfjäll och hotell Granen för att möjliggöra den eventuell förlängningen.

2.3 Åtgärdsvalsstudie

Ingen åtgärdsvalsstudie har utförts för aktuell vägsträcka.

2.4 Fyrstegsprincipen

Metoden för att välja rätt omfattning av åtgärd för att lösa ett problem sker enligt fyrstegsprincipen. Denna 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.

I detta projekt bedöms steg 4 vara relevant, det vill säga att en gång- och cykelväg anläggs för att separera de oskyddade trafikanterna från övriga trafikslag.

Sträckan är en av de gång- och cykelvägar i Västerbottens län som finns redovisade och prioriterade i Länstransportplanen 2018-2029.

2.5 Ändamål och projektmål

Ändamålet med det färdiga projektet är att uppnå bästa möjliga lösning för en säker och framkomlig väg och gång- och cykelväg mellan Kittelfjäll och matbutiken, sett ur ett miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

Projektmålen är:

- Att öka trafiksäkerheten längs väg 1088 för fordonstrafik och oskyddade trafikanter.

- Att gång- och cykelbanan sammanbinder ortens målpunkter.

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelperspektiv (LCC), med målsättningen att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

Ingrepp ska minimeras och åtgärder i möjligaste mån anpassas till omgivningen och dess förutsättningar; landskapsbild, natur- och kulturvärden.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen har 2019-12-05 beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön redovisas i en miljöbeskrivning vilken är integrerad i vägplanebeskrivningen.

När Trafikverket planerar och projekterar en väganläggning utförs ett gestaltningsarbete. Det sker kontinuerligt i alla skeden och är en del av planerings- och projekteringsprocessen. Projektets gestaltningsaspekter har inarbetats i vägplanebeskrivningen.

3.1 Läsanvisning

Miljöaspekter och konsekvenser beskrivs främst i följande kapitel:

Kapitel 4 redovisar förutsättningarna för de intressen som kan komma att påverkas samt nuvarande miljöbelastning och brister i befintlig miljö.

Kapitel 5 redovisar planerad lokalisering och utformning samt vilken miljöhänsyn som tagits i projekteringsarbetet. Här redovisas även skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska fastställas.

Kapitel 6 beskriver effekter och konsekvenser för identifierade miljöaspekter. Här anges även påverkan och skyddsåtgärder under byggnadstiden.

Kapitel 7 redovisar projektets sammanvägda effekter för miljön.

Kapitel 8 anger planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.

Kapitel 9 redovisar markanspråk och pågående markanvändning samt vilka avvägningar som gjorts mellan vald utformning och markintrång.

Kapitel 10 redovisar behov av tillstånd och dispenser, uppföljning samt kontroller med avseende på miljön.

I kapitel 11 redovisas hur projektets fortsatta arbete planeras att utföras och slutligen i kapitel 12 redovisas använda källor.

3.2 Geografisk avgränsning

Aktuellt område utgörs av en sträcka av 1,6 km invid väg 1088 och dess geografiska avgränsning, projektområdet, redovisas i figur 2.

Projekteringen av gång- och cykelvägen ska möjliggöra en framtida förlängning fram till hotell Granen. Den eventuella förlängningen hanteras inte i denna handling, men vissa förutsättningar längs den sträckan måste hanteras inom detta projekt för att inte omöjliggöra en gång- och cykelväg österut.

Projektets influensområde är den direkta närheten till projektet där det finns boende som är beroende av vägsträckan för sina dagliga transporter. Projektet påverkar även enskilda vägar och genomfartstrafik. Influensområdet beträffande markanknutna miljöaspekter är främst vägens direkta närområde, det vill

säga cirka 20 meter från vägmitt. Vad gäller påverkan på kulturmiljö och, framförallt landskapsbild, är influensområdet större då det handlar om hur vägen upplevs och ligger i landskapet.

3.3 Avgränsning i tid

Miljö- och trafikkonsekvenserna bedöms på 20 års sikt från det år väganläggningen öppnas. Enligt aktuell tidplan kommer projektet att byggas under 2021.

3.4 Andra avgränsningar

Inga utredningar eller beräkningar av vägtrafikbuller kommer att göras för bostadsfastigheterna 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 Vägens funktion och standard

Väg 1088 är en regionalt viktig väg med långväga personresor som sträcker sig från Storseleby till riksgränsen mot Norge vid Skalmodal. Vägen ingår i det strategiska vägnätet för tunga transporter i den lägsta klassen med temporära volymer av tunga transporter.

Tillåten hastighet längs den aktuella 1,6 km långa sträckan av väg 1088 är 70 km/h, vilket även gäller anslutande vägar. Under 1 december till 5 maj är hastigheten genom Kittelfjäll sänkt till 60 km/h.

Väg 1088 är belagd med en bredd som varierar mellan 6,5–7,5 m. Vägens brister rör de oskyddade trafikanter som måste samsas om vägutrymmet med fordon. Det saknas alternativa vägar att gå och cykla på för att nå områdets målpunkter.

4.2 Trafik och användargrupper

Väg 1088 är en del av turistvägen Sagavägen som går från kust till kust, mellan Örnsköldsvik i Sverige och Brönnöysund i Norge. Enligt Trafikverket uppgår trafikmängden på sträckan år 2016 till 300 fordon/dygn, varav 35 (12%) tung trafik. Väster om Kittelfjäll sjunker trafikmängden till 100 fordon/dygn, varav 20 (18%) tung trafik se figur 3. Prognos för trafiken i Kittelfjäll år 2040 är att den kommer att uppgå till 325 fordon/dygn, varav 47 (14%) tung trafik.

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Strada bygger på uppgifter från två källor; polis och sjukvård. Enligt STRADA har det inte inrapporterats några olyckor under tidsperioden 2000–2019.

Utmed vägens södra sida finns vägbelysning.

Inga allmänna vägar ansluter till den berörda sträckan. Enskilda anslutningar finns till skogs- och jordbruksfastigheter samt fastigheter med hotell, handel, bostäder eller andra verksamheter. Anslutningsvägarna är grusvägar i huvudsak, någon enstaka är belagd.

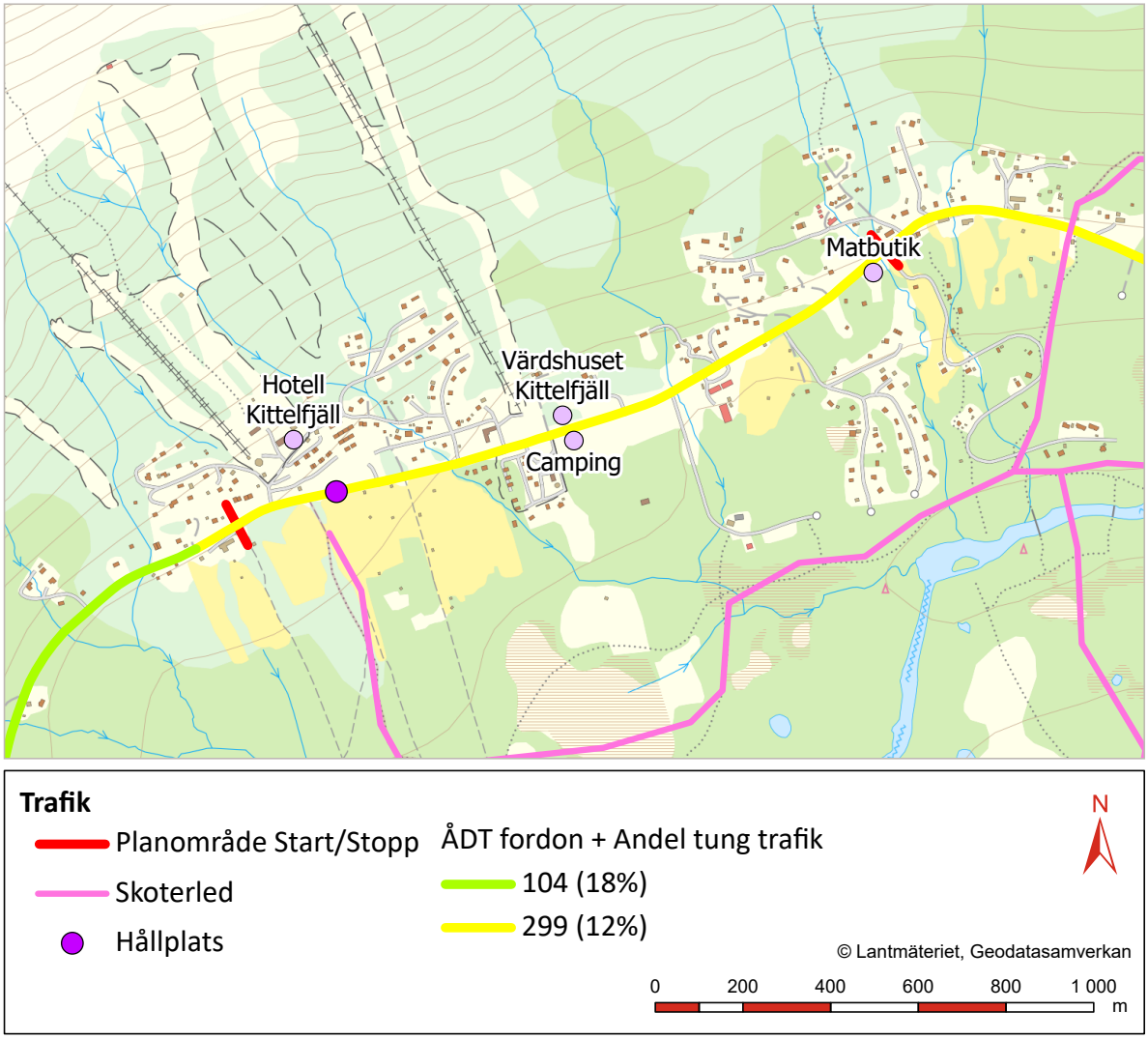
Länstrafiken är huvudman för kollektivtrafiken längs sträckan och det finns idag en hållplats vid hotell Kittelfjäll. Linje 328 går mellan Kittelfjäll och Dikanäs och trafikerar väg 1088 en gång per dag under skolåret, linje 417 trafikerar vägen med två bussar per dag och går mellan Kittelfjäll och Vilhelmina.

Alla skolbarn reser med skolbuss som stannar vid gårdsinfarten till respektive hus längs sträckan. Beroende på vilken sida om vägen barnen är bosatta, behöver de korsa väg 1088 antingen på morgon eller på eftermiddagen.

4.2.1 Parallella projekt

Inför en eventuell framtida förlängning av gång- och cykelvägen mellan matbutiken och hotell Granen har Trafikverket utarbetat ett samrådsunderlag för att förbereda arbetet.

Vilhelmina kommun avser att anlägga en busshållplats inom området för det framtida handelsområdet.



Figur 3. Skoterled, befintliga busshållplatser i planområdet och årsdygnstrafik (ÅDT).

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Kittelfjäll är en populär och expanderande fjällby som år 2015 hade 69 invånare. I Vilhelmina kommuns Fördjupade översiktsplan från 2012, anges att det då fanns 240 fritidshus och upp till 500 hotellplatser, en siffra som sett till antal fritidshus torde vara högre idag.

Bostads- och fritidshus är framför allt lokaliserade på vägens norra sida. På den norra sidan om väg 1088 ligger även hotell Kittelfjäll med skidanläggning och Kittelfjäll värdshus. På den södra sidan av vägen är bebyggelsen mera gles och här kantas vägen ställvis av jordbruksmark. Campingen med uppställningsplats för husvagnar finns på den södra sidan. I planområdets avslutande del, på den södra sidan om väg 1088, ligger matbutiken och pingstkyrkans samlingslokal som bland annat används för lägerverksamhet. Matbutiken är ombud för apotek, post och systembolag och där finns också en tankstation. Omkring 2,4 km öster om matbutiken ligger hotell Granen i Henriksfjäll.

Kittelfjäll är en ort under utveckling, fler markområden förväntas exploateras och bebyggas. Planer finns på att anlägga ett handelsområde och det pågår även arbete med nya detaljplaner för bland annat fritidshus.

4.3.1 Näringsliv och sysselsättning

Turism är den viktigaste näringen i Kittelfjäll med skid- och skoteråkning som de populäraste aktiviteterna. Samhällsservice är ytterligare en näring som sysselsätter boende i Kittelfjäll.

Rennäringen är närvarande i området, Vilhelmina Norra sameby bedriver renskötsel i området, främst under vår, sommar och höst, men markerna är åretruntmarker.

4.4 Kommunala planer

4.4.1 Översiktsplan

Det aktuella området omfattas av Fördjupad översiktsplan för Kittelfjäll antagen av Vilhelmina kommun år 2012. I den fördjupade översiktsplanen framgår att kommunen vill se förbättrade möjligheter för dem utan bil att vistas i turistorten. I planen föreslås en passage för skidåkare över väg 1088 samt en gång- och cykelväg parallellt med vägen. Kommunen ser även att gång- och cykelvägen kan kompletteras med en skoterled för att fånga upp skotrar från norra sidan av vägen och minska den geografiska spridningen av korsande fordonsrörelser

4.4.2 Detaljplaner

Planområdet för projektet berör nio detaljplaner, se tabell 1 och figur 4.

Detaljplaner är ett juridiskt bindande dokument som anger vad som får och inte får byggas eller anordnas inom ett visst område. Detaljplaner tas fram i enlighet med plan- och bygglagen och det är kommunen som ansvarar för upprättandet.

I en detaljplan regleras områden antingen som kvartersmark (bostäder, kontor, handel, industri mm.) eller som allmän platsmark (GATA, VÄG, NATUR, PARK eller liknande). För att reglera utformning av ett område används egenskapsbestämmelser och för att planen ska vara möjlig att genomföra kan olika administrativa bestämmelser anges.

I enlighet med väglagen (1971:948) 14 § får en väg inte byggas i strid med detaljplanens bestämmelser. Om syftet med detaljplanen inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

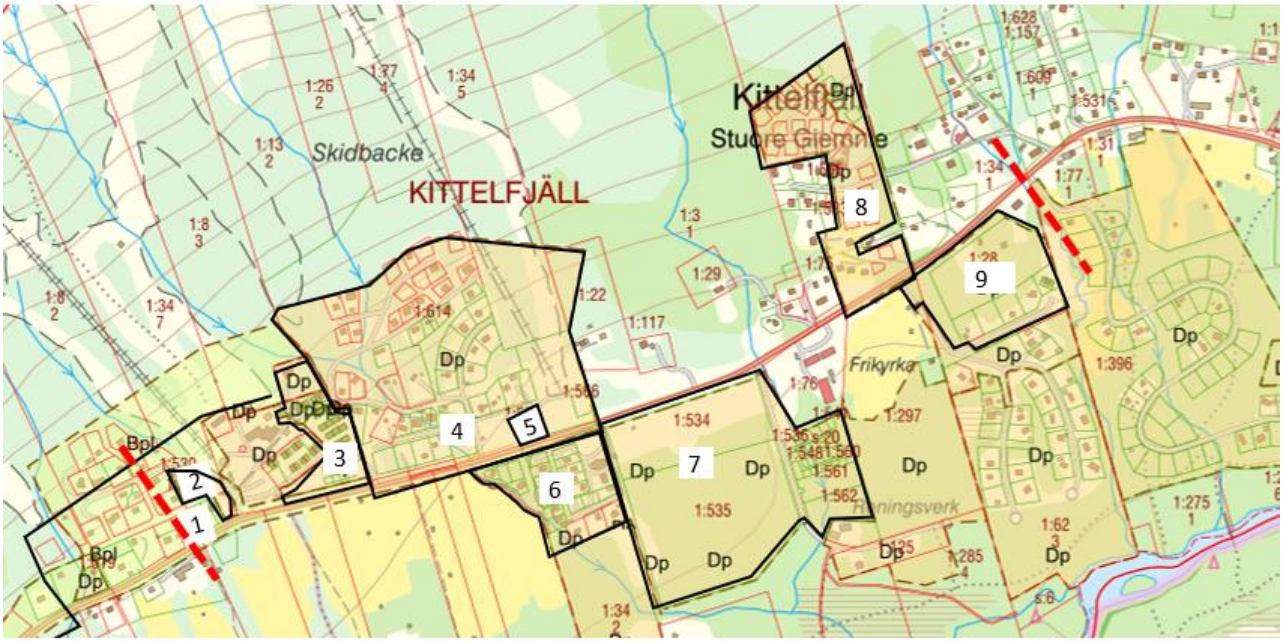
En detaljplan gäller tills den ändras, ersätts eller upphävs. Om en detaljplan ändras, ersätts eller upphävs innan detaljplanens genomförandetid har gått ut kan det medföra att fastighetsägaren har rätt till ekonomisk ersättning för förlorade rättigheter. Efter att genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla på samma sätt som innan med den skillnaden att planen då kan ersättas, ändras eller upphävas utan att berörda kan ställa ersättningsanspråk för förlorade rättigheter.

I en detaljplan ska det anges om det är kommunalt eller enskilt huvudmannaskap för den allmänna platsmarken. I väglagen §7 står att Är staten väghållare inom ett område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, skall kommunen tillhandahålla den mark eller det utrymme som behövs för väg inom området.

För sex av de nio detaljplanerna inom området för vägplanen har genomförandetiden löpt ut. Resterande detaljplaner har genomförandetider kvar. Ingen av detaljplanerna omfattas av kommunalt huvudmannaskap för allmän plats.

Tabell 1. Detaljplaner inom planområdet.

Nr i karta	Detaljplan	Akt	Laga kraft	Genomförandetid/ huvudmannaskap
1	Ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Kittelfjälls by	24-P1984-112	7/3/1984	Ingen genomförandetid på byggnadsplaner/enskilt
2	Ändring av detaljplan för Kittelfjäll 1:207, 1:227 samt del av 1:61 och 1:62	2462-P04/6	7/6/2004	10 år/ Ingen allmän plats inom planområdet
3	Detaljplan för del av fastigheten Kittelfjäll 1:61, Stallbacken	2462-P2018/2	5/12/2015	2025-12-31/Enskilt
4	Detaljplan för ett område öster om hotellet, Kittelfjäll 1:8 m.fl	2462-P08/4	9/3/2007	10 år/ Enskilt (enligt avtal)
5	Detaljplan för del av fastigheten Kittelfjäll 1:61	2462-P15/10	9/30/2015	2025-12-31/Enskilt
6	Detaljplan för Kittelfjäll 1:176 m.fl	2462-P15/8	5/12/2015	5 år/Enskilt
7	Detaljplan för del av fastigheten Kittelfjäll 1:3 södra delen	2462-P16/6	6/15/2016	2025-12-31/Enskilt
8	Detaljplan för del av fastigheten Kittelfjäll 1:2	2462-P10/2	12/25/2008	10 år/Enskilt
9	Detaljplan för Kittelfjäll 1:28, del av 1:34 m.fl	2462-P02/3	5/30/2001	10 år/Enskilt



Figur 4. Detaljplaner inom planområdet. © Lantmäteriet Geodatasamverkan.

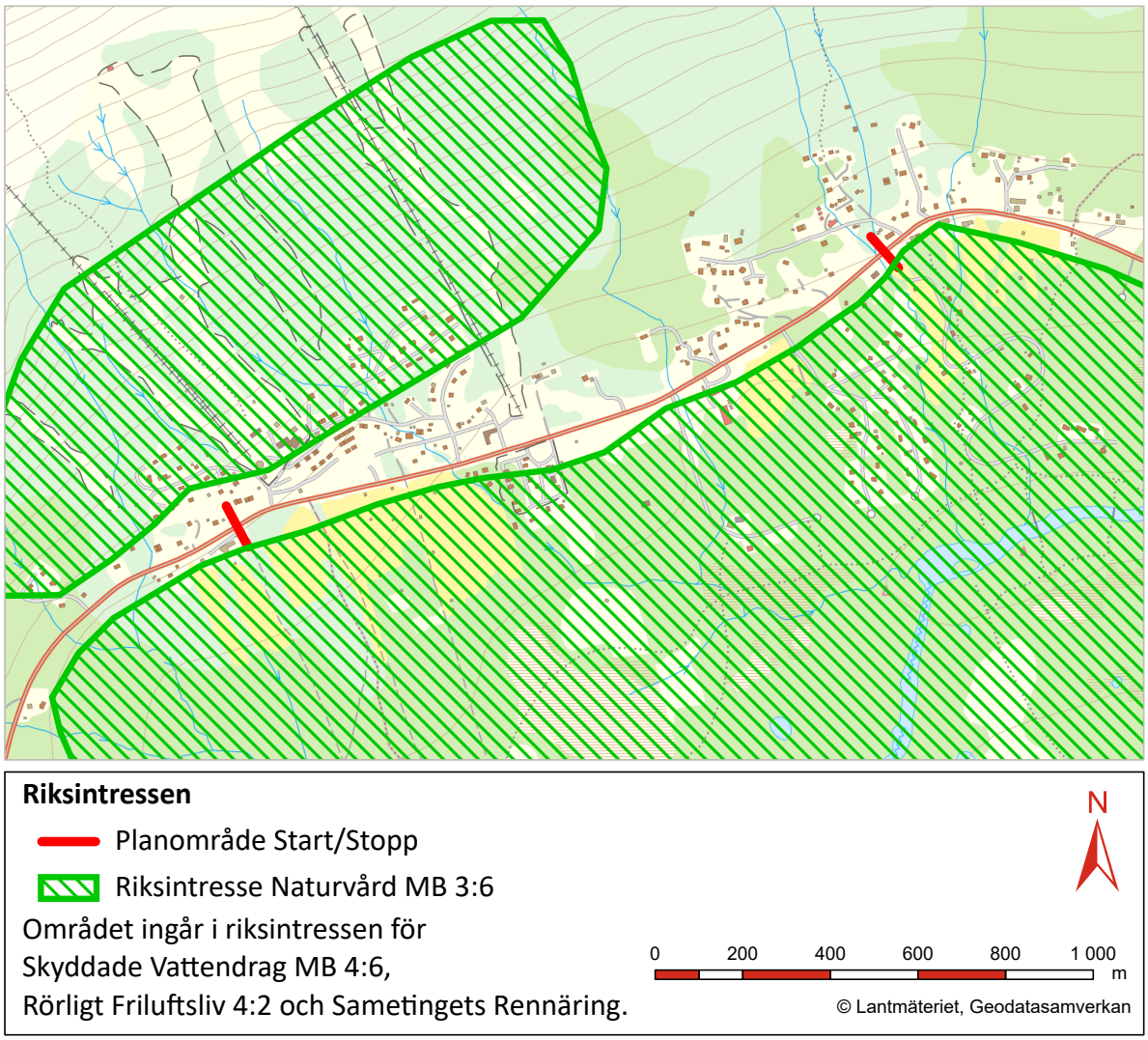
4.5 Riksintressen, Natura 2000-områden och naturreservat

Riksintressen utgörs av geografiska områden som pekats ut för att de anses ha nationellt viktiga värden och kvaliteter. De kan antingen beslutas av riksdagen i 4 kap. miljöbalken (MB) eller i 3 kap. MB av nationella myndigheter.

Flera riksintressen finns inom och i anslutning till aktuellt planområde. Hela området omfattas av riksintressena för rennäring MB3:5, friluftsliv MB 3:6 och rörligt friluftsliv MB 4:2, Södra Lapplandsfjällen. Utbredningen av riksintresset för naturmiljö MB 3:6, Marsfjället-Kittelfjäll, redovisas i figur 5. Vilhelmina norra sameby har höst- och vinterland i området och nyttjar det som trivsel- och kalvningsland.

Vojmån med biflöden är utpekade som riksintresse för skyddade vattendrag enligt MB 4:6, vilket innebär att vattenkraftverk och vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål inte får utföras.

Marsfjället, som närmast omkring 500 m söder om planområdet, är skyddat som naturreservat och natura 2000-område, art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet.



Figur 5. Riksintresseområden inom och i angränsning till planområdet.

Södra Gardfjället, beläget norr om Kittelfjäll, är natura 2000 område, art- och habitatdirektivet. Marsfjället och Södra Gardfjället ses i figur 13.

4.5.1 Strandskydd

Länsstyrelsen Västerbotten har med hänsyn till det stora antalet sjöar och den förhållandevis låga befolkningstätheten i länet, beslutat att mindre vattenområden undantas från strandskyddet. Det innebär att inget vattendrag i planområdet omfattas av strandskydd. Vojmån omfattas av strandskydd 100 m från dess strandlinje.

4.6 Landskapet

Aktuell sträckning av väg 1088 ligger i en dalgång. Terrängen är högre på den norra sidan, mot Kittelfjället och Henriksfjället och lägre på den södra, ner mot Vojmån som förbinder Borkasjön och Bergsjön. Utmed vägsträckan har man aldrig visuell kontakt med Vojmån men vägen passerar över ett flertal bäckar och åar som letar sig ner från bergssidorna, ner mot dalens botten.

Vägen följer dalens riktning genom landskapet och upplevelsen av dalgången förstärks på så sätt när man färdas utmed vägen. Vägen har en mjuk linjeföring med stora kurvradier och trafikantens vyer förändras kontinuerligt. Tack vare de öppna och halvöppna karaktärsområdena utmed vägsträckan ges trafikanten utblickar över omgivningen och det är ofta fri sikt mot omgivande fjäll.

Vägen går genom ett landskap med höga natur- och kulturvärden med riksintresse för både natur och friluftsliv. Landskapstypen är dalgångslandskap som karaktäriseras av den sluttande terrängen, den ständiga närvaron av fjällen och de öppna ängs- och betesmarkerna ner mot Vojmån i dalens botten.

På en stor del av sträckan ligger vägen på bank som ofta är hög. Detta gör att vägen inte riktigt landar i terrängen och upplevelsen av vägrummet blir större än om vägen haft en god terränganpassning. Vägrummet i sig kan på så vis upplevas som en barriär ur ett åskådarperspektiv. Dikeskanterna är breda och djupa och bankslänt och innerslänt är ofta brant. Dikesrenen är sommartid färgsprakande, full med ängsblommor och örter och vägsträckan är upptagen som ett område med naturvärdet ”artrik vägkant”.

Vägbelysning är idag placerad på vägens södra sida och utgörs av armatur på arm fäst på trästolpe med luftburen ledning som löper mellan stolparna.

4.6.1 Karaktärsområden

Den aktuella sträckan kan delas in i fyra huvudsakliga karaktärsområden. Ett karaktärsområde avser ett område med samma uppbyggnad, vilket gör att det upplevs som en enhet.

Område 1: Skidanläggning med biytor samt ny bebyggelse

Öppen struktur med stora ytor för bilparkering, camping med uppställningsplats, samt skidbackar där skogsmark avlägsnats från fjällsidan. Sommartid när besökarantalet inte är så stort ser dessa ytor tomma och öde ut. I nära anslutning till skidsystemet och som en del av campingen är det en stor andel nybyggda fritidshus/fjällstugor. Här har man röjt undan vegetation och tomterna upplevs kala.

Figur 6. Bilden till vänster visar uppfarten till parkeringen vid hotell Kittelfjäll och skidanläggningen. Här syns också ravinen, Storgrovan. Bilden till höger visar vy över campingområdet.

Område 2: Ängs- och betesmark

Öppen struktur, ofta med en tydlig inramning av trädridåer av lövträd. Dessa öppna områden mot dalgångens botten ökar känslan av dalen och även kontakten med omkringliggande berg då kontrasten blir stor och möjlighet till utblickar blir fler. De grånade ladorna bidrar mycket till det samlade intrycket och stärker en kulturhistorisk hållning för platsen.

Figur 7. De grånade ladorna är viktiga för helhetsintrycket av de öppna ängs- och betesmarkerna.

Område 3: Skogsmark
Sluten struktur där skogen är tät och undervegetationen är hög och snårig med gräs och sly. Skogen består nästan uteslutande av lövträd och likt annan fjällmiljö är träden inte så högväxta. Skogsmarken bildar trots det en vägg mot vägrummet tack vare av att träden står tätt och det även där det bara är en ridå mot vägen och bebyggelse eller öppen mark bakom. Där den högre vegetationen endast utgörs av en ridå av träd finns risk att karaktären förändras helt genom ett tillägg av gång- och cykelväg som gör att vägrummet breddas.

Platsbesöket har skett sommartid, i slutet av juni 2019. Landskapet ser annorlunda ut vintertid och då skogsmarken till stor del består av lövträd upplevs den inte lika tät och kompakt när löven fallit på hösten.

Figur 8. Skogsmarken är ofta tät och består till stor del av lövträd.

Område 4: Spridd bebyggelse
Halvöppen struktur där bebyggelsen till stor del ligger spridd, med tomtmark ofta i direkt anslutning till den aktuella vägsträckan. Många av byggnaderna är äldre och bildar en gårdsstruktur med relativt stor klippt gårdsyta som antingen angränsar till ytterligare byggnader alternativt omgärdas av tät skogsmark/öppen ängs- och betesmark.

Figur 9. Spridd bebyggelse ofta i äldre gårdsindelning.

4.6.2 Landmärken och målpunkter

Följande landmärken och målpunkter bedöms vara viktiga för hur området uppfattas och/eller är betydelsefulla för orienterbarheten. Bokstäverna är en hänvisning till figur 10. Utöver detta är självklart bergens närvaro av stor betydelse där man ser Henriksfjäll när man färdas österut längsmed vägen och Kittelfjäll västerut.

A: De karaktäristiska ravinerna Storgrovan och Lillgrovan bildar tydliga sår i den annars gröna och till stor del skogbevuxna fjällsidan. Ravinerna syns främst sommartid.

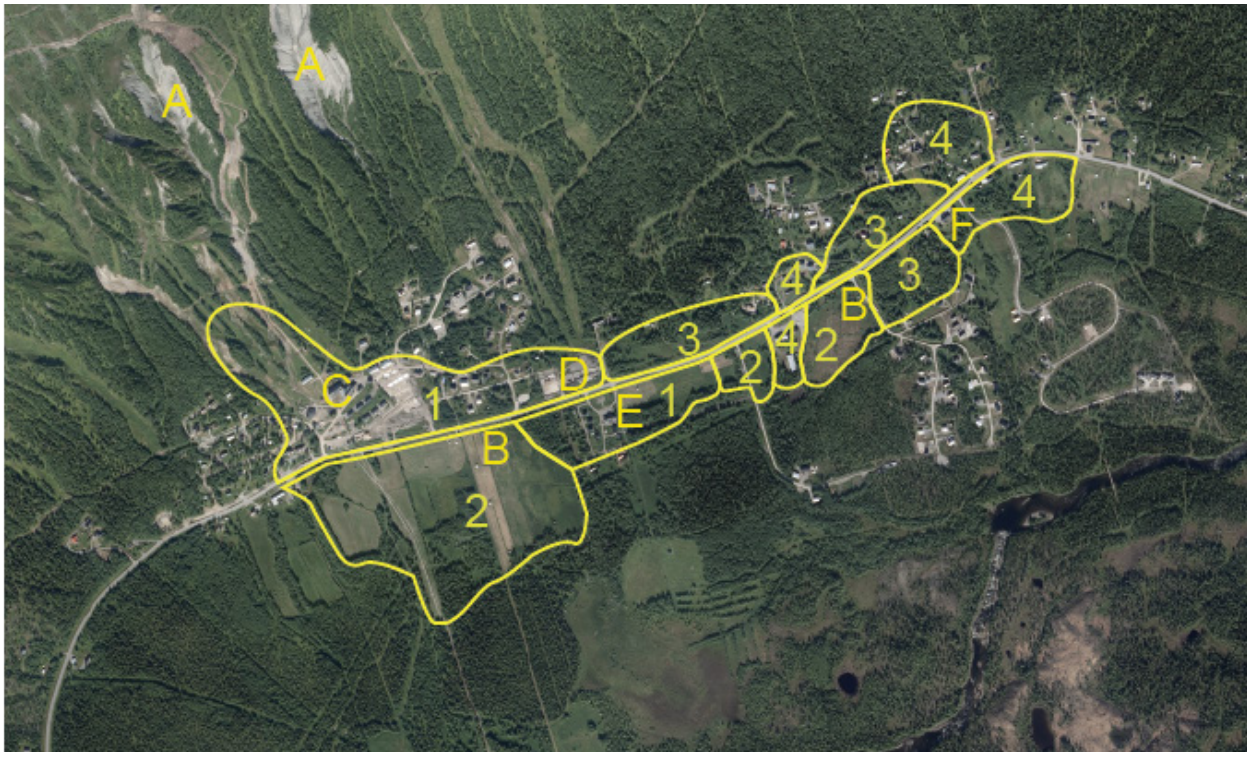
B: De öppna ängs- och betesmarkerna med de grånande ladorna.

C: Hotell Kittelfjäll

D: Kittelfjäll Värdshus

E: Campingen

F: Affären med bensinstation



Figur 10. Ortofoto med utpekade karaktärsområden (siffror) och landmärken (bokstäver).

4.7 Målbild för gestaltningen av vägens utformning

Målbilden för gestaltningen är att den nya gång- och cykelvägen ska kännas som en integrerad del av det befintliga vägrummet. Utformningen av gång- och cykelvägen ska också anpassas för att göra så liten negativ påverkan på omgivande landskap som möjligt.

4.8 Miljö och hälsa

Grundprincipen i planeringen av ett väg- eller järnvägsprojekt är att i första hand undvika att åstadkomma negativ påverkan på miljön. I andra hand ska den negativa påverkan minimeras genom skyddsåtgärder. Den här principen ska tillämpas under samtliga planskeden.

4.8.1 Kulturmiljö

Kulturmiljö avser de avtryck som de mänskliga aktiviteterna genom tiderna avsatt i miljön. Kulturmiljö är hela den av människor påverkade miljön som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. En kulturmiljö utgör en kontext som kan innehålla föremål, ortnamn eller traditioner som är knutna till platser.

Inom området fanns en kulturmiljö som tidigare bedömdes ha så höga kulturmiljövärden att de var av nationellt värde och därmed av riksintresse för kulturmiljön. Områdets värden bedöms numera inte vara av denna höga klass och riksintressevärderingen har tagits bort. Även om kulturmiljön ej bedöms vara av riksintresse så hyser miljön kulturmiljövärden. Framförallt består värdena i det omgivande odlingslandskapet och de många gråanande ladorna vilka företrädesvis är lokaliserade på den östra sidan om väg 1088, se figur 7 ovan.

Området har sannolikt under mycket lång tid varit av betydelse för samisk verksamhet. Under 1700- och 1800-talen koloniserades området av nybyggare i syfte att utveckla livskraftiga jordbruk och att öka skatteintäkter till kronan. Nybyggen anlades vid inlandets sjöar och vattendrag där markerna nyttjades för slåtter och insamling.

Vägar, stigar och vandringsstråk har funnits lika länge som människan. Från forntiden till långt fram i modern tid använde befolkningen naturliga färdvägar. Sommartid tog man sig fram med båt på älvar och vattendrag eller till fots längst stigar. Vintertid nyttjades myrar och sjöar som frusit för tyngre transporter. På snön tog man sig fort fram med hjälp av skidor och slädar. Väg 1088 byggdes 1920 som en ödebygdsväg och från Kittelfjäll och vidare västerut, är utpekad som en kulturhistorisk värdefull vägmiljö i inventering av kulturhistoriska vägar (Länsstyrelsen och Vägverket 2001). En ödebygdsväg var en väg; ”*som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll genom skog eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmän samfärdsel nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande*”.

Alla fornlämningar är skyddade i Kulturmiljölagen (KML). Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar enligt Riksantikvarieämbetes Fornsök 190829. Registrerade fornlämningar återfinns företrädesvis utanför planområdet och i anslutning till Vojmån.

Avsaknaden av fornlämningar skulle kunna förklaras av att någon modern heltäckande fornminnesinventering inte har utförts inom området. Man kan anta att människor över en mycket lång tid rört sig i området samt även vistats i området under längre eller kortare perioder.

Information har framkommit i samrådsskedet om observationer inom en fastighet av kol- och benfragment vilket kan indikera att det inom platsen kan finnas lämningar vilka är skyddade enligt Kulturmiljölagen (KML).

För att fastställa eventuell förekomst av fornlämningar kan länsstyrelsen komma att fatta beslut om arkeologisk utredning enligt KML.

4.8.2 Naturmiljö och skyddade arter

Naturmiljö brukar beskrivas med begreppet biologisk mångfald, som förenklat innebär mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem. En naturvärdesinventering (NVI) enligt svensk standard (SS 199000:2014) har gjorts i vägområdet och 50 meter på vardera sida av vägen. I NVI:n eftersöks biotopkvaliteter och naturvårdsarter av positiv betydelse för biologisk mångfald inom respektive naturtyp. Områden som avgränsas som naturvärdesobjekt indelas i naturvärdesklasser, se tabell 2.

Tabell 2. Naturvärdesklasser i naturvärdesinventering.

Naturvärdesklass	Beskrivning
Naturvärdesklass 1 Högsta naturvärde	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 Högt naturvärde	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 Påtagligt naturvärde	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 Visst naturvärde	Områden som tydligt påverkats av mänsklig aktivitet men där det ändå finns biotopkvaliteter eller arter av viss positiv betydelse för biologisk mångfald. Det är av betydelse att dessa områdens ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.

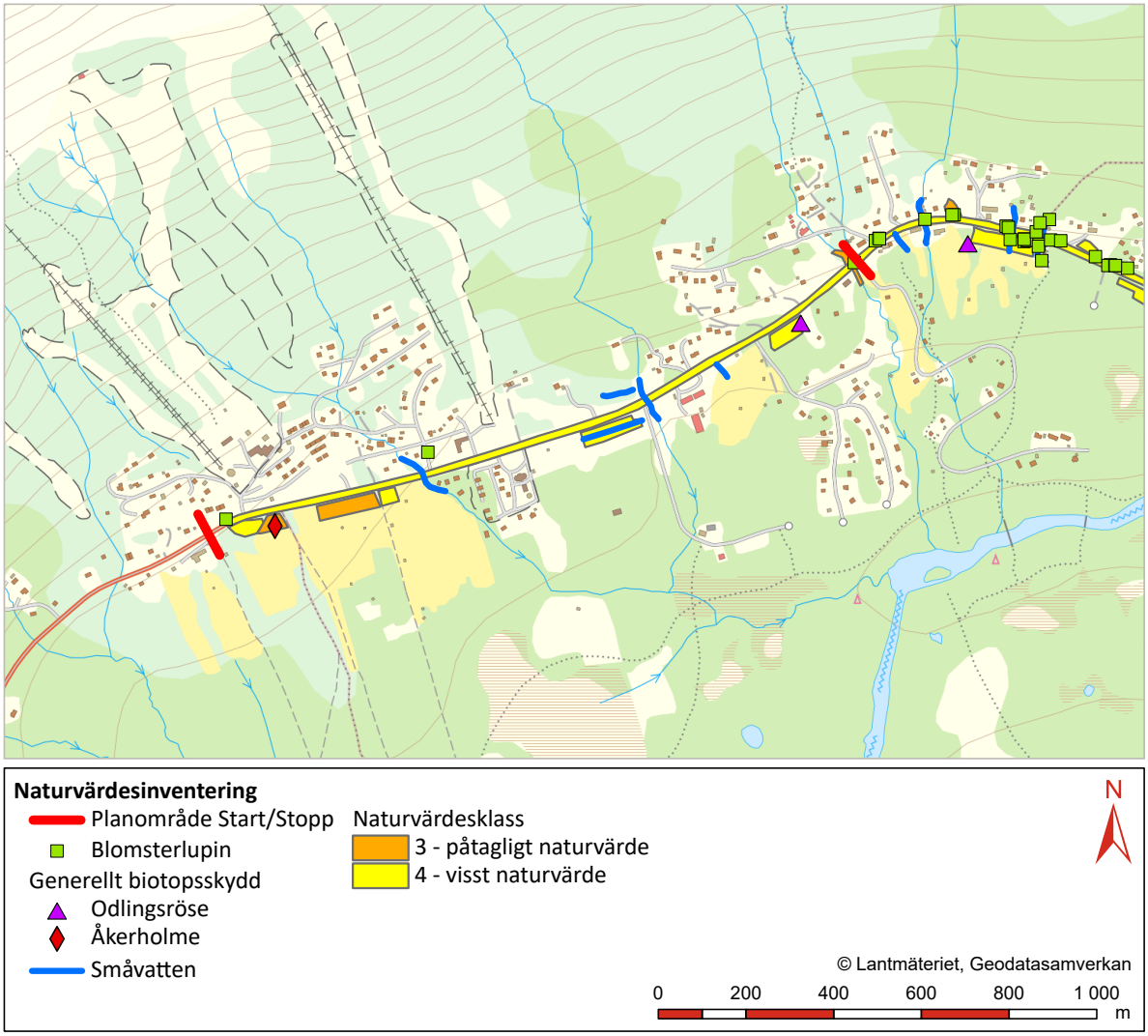
Totalt har sju naturvärdesobjekt avgränsats, se tabell 3 och figur 11. Naturvärdena utgörs av ängs- och betesmarker, igenväxande åker- och betesmark samt den artrika vägkant som finns på båda sidor av vägen längs hela sträckan. Den artrika vägkanten har även avgränsats i Trafikverkets inventering av artrika vägkanter där sträckan mellan Henriksfjäll och norska gränsen klassats som artrik vägmiljö med påtagligt naturvärde.

Tabell 3. Naturvärdesobjekt identifierade i naturvärdesinventeringen 2018.

ID	Naturvärdesklass	Naturtyp	Biotoper	Sida av vägen
1	4	Igenväxningsmark	Igenväxt betesmark med högörtsflora	Söder
2	3	Ängs och betesmark	Öppen gräsmark	Söder
3	3	Ängs och betesmark	Öppen gräsmark	Söder
4	4	Ängs och betesmark	Betesmark	Söder
5	4	Igenväxningsmark	Igenväxt åkermark	Söder
6	4	Igenväxningsmark	Igenväxt betsmark med högörtsflora	Söder
7	4	Infrastruktur och bebyggd mark	Vägkant	Båda

Skyddade arter

Arter som omfattas av fridlysning enligt Artskyddsförordningen har påträffats i Trafikverkets inventering av vägkanten mellan Henriksfjäll och norska gränsen. Inga koordinater finns till artobservationerna, men orkidéerna brudsporre och Jungfru Marie nycklar har beskrivits som allmänna i hela vägområdet.



Figur 11. Resultat av NVI:n som utfördes 2018.

Alla Sveriges vilda fåglar omfattas av fridlysning enligt Artskyddsförordningen. Naturvårdsverket rekommenderar att de fågelarter som är markerade med B i bilaga 1 till Artskyddsförordningen (därmed upptagna i bilaga 1 till fågeldirektivet), rödlistade arter samt sådana arter som uppvisar en negativ trend, bör prioriteras i skyddsarbetet. Av dessa arter finns 52 rapporter från planområdet till Artportalen mellan åren 2000–2019.

Invasiva arter

Blomsterlupin är en trädgårdsväxt som spritt sig i naturen och utgör ett hot mot den biologiska mångfalden då den konkurrerar ut andra växter i de miljöer den trivs i, som exempelvis vägkanter. Vägkanterna längs väg 1088 är uttalat artrika. Förekomsten av blomsterlupiner har kartlagts, tre förekomster av växten noterades längs sträckan, med varierande antal individer/förekomst.

Figur 12. Den fridlysta orkidén Jungfru Marie nycklar växer i slänterna.

Generellt biotopskydd

Ett antal små biotoper som minskat kraftigt i utbredning och är värdefulla för växt- och djurarter, omfattas av ett generellt skydd i hela landet, så kallat generellt biotopskydd. Följande biotoper ingår i det generella biotopskyddet: allé, odlingsröse i jordbruksmark, stenmur i odlingsmark, åkerholme, källa i jordbruksmark, småvatten och diken i jordbruksmark samt pilevall.

Inom utredningsområdet för NVI:n identifierades en åkerholme, fem småvatten och ett odlingsröse.

Bedömning av värden

Naturvärdena i planområdet är kopplade till artrikedomen i vägkanterna, de brukade och igenväxande jordbruksmarkerna samt småbiotoper i jordbrukslandskapet. Värden till stor del knutna till brukande av marken och markens förutsättningar.

4.8.3 Rekreation och friluftsliv

Kittelfjäll är en populär skidort med ett 40-tal backar varav ett flertal är opistade nerfarter som ger möjlighet till tuff off-piståkning.

Skoteråkning är en populär fritidssysselsättning och Kittelfjälls skoterförening sköter 26 mil leder i Kittelfjällsområdet. Skyltad skoterled finns söder om väg 1088, se figur 3.

4.8.4 Buller och vibrationer

Trafikverket har riktlinjer för vad som anses vara en god/godtagbar miljö avseende buller från trafik på väg. Beroende på om projektet klassas som nybyggnad, väsentlig ombyggnad eller befintlig infrastruktur, finns olika riktlinjer för hur buller ska hanteras.

Anläggandet av gång- och cykelvägen innebär utbyggnad med enbart delar som inte alstrar nämnvärt buller, varför projektet tillhör kategori befintlig infrastruktur. Det innebär att skyddsåtgärder kan bli aktuella om Trafikverkets åtgärdsnivåer överskrids.

4.8.5 Klimat

Förändringar i klimatet kan leda till en ökad avrinning, förändringar i avrinningsförlopp och förändringar i dricksvattenförsörjning.

Det finns ingen översvämningskartering över området från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

En ökad avrinning kan påverka väganläggningen om dess trummor inte dimensioneras för tillräckligt höga flöden.

I området finns redan idag problem med skred. Den sedimentationsdamm som finns uppströms Tvärån är anlagd för att förhindra slamströmmar till följd av skred påverkar människor och byggnader.

4.8.6 Naturresurser

Grundvatten är en naturresurs som ska hanteras så att vattenkvaliteten avseende både kemisk och kvantitativ status inte påverkas. Områden av riksintresse för naturvård och friluftsliv ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada värdena. Vid val av sida av väg 1088 för anläggningen av gång- och cykelvägen har de olika sidornas behov av massor att vara en av faktorerna som beaktats.

Jordbruk

Vägen kantas av jordbruksmarker som nyttjas för bete och slåtter. Brukningsvärd jordbruksmark får inte enligt miljöbalken exploateras, med undantag för väsentliga samhällsintressen som inte kan lokaliseras på annan plats.

Rennäring

Renskötselrätten tillkommer det samiska folket men kan enligt rennäringslagen bara utövas av en same som är medlem i en sameby. En sameby är en ekonomisk och administrativ sammanslutning med egen styrelse som för medlemmarnas gemensamma bästa ska leda renskötseln på ett visst geografiskt område. Renbetesrätt råder på ungefär 50 procent av Sveriges yta. Det området är indelat i 51 samebyar.

Rennäringen är beroende av stora betesarealer eftersom renarna rör sig efter årstidsväxlingarna. För vandringarna mellan olika betesmarker utnyttjar renen bestämda vandringsleder. Det är nästan omöjligt att ändra en flyttled eftersom renarna är lättskrämda vanedjur. I vissa områden är flyttlederna avskurna av exempelvis industriaktiviteter, bilvägar och järnvägar. Då måste renarna fraktas till nya betesområden med lastbil. Renskötselns markanvändning varierar med årstiderna beroende på bland annat temperatur, nederbörd och vindförhållanden. Det är de faktiska förhållandena som avgör vilka marker som används.

Renar är känsliga för störningar från andra markanvändare och rovdjur. Det gäller särskilt på våren när kalvarna föds. Andra tillfällen är när renarna samlas och drivs i hjordar till rengärden för kalvmärkning eller skiljning. Planområdet ligger inom Vilhelmina Norra sameby. Området utgör riksintresse för rennäring, vilka ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens idkande.

4.8.7 Vatten

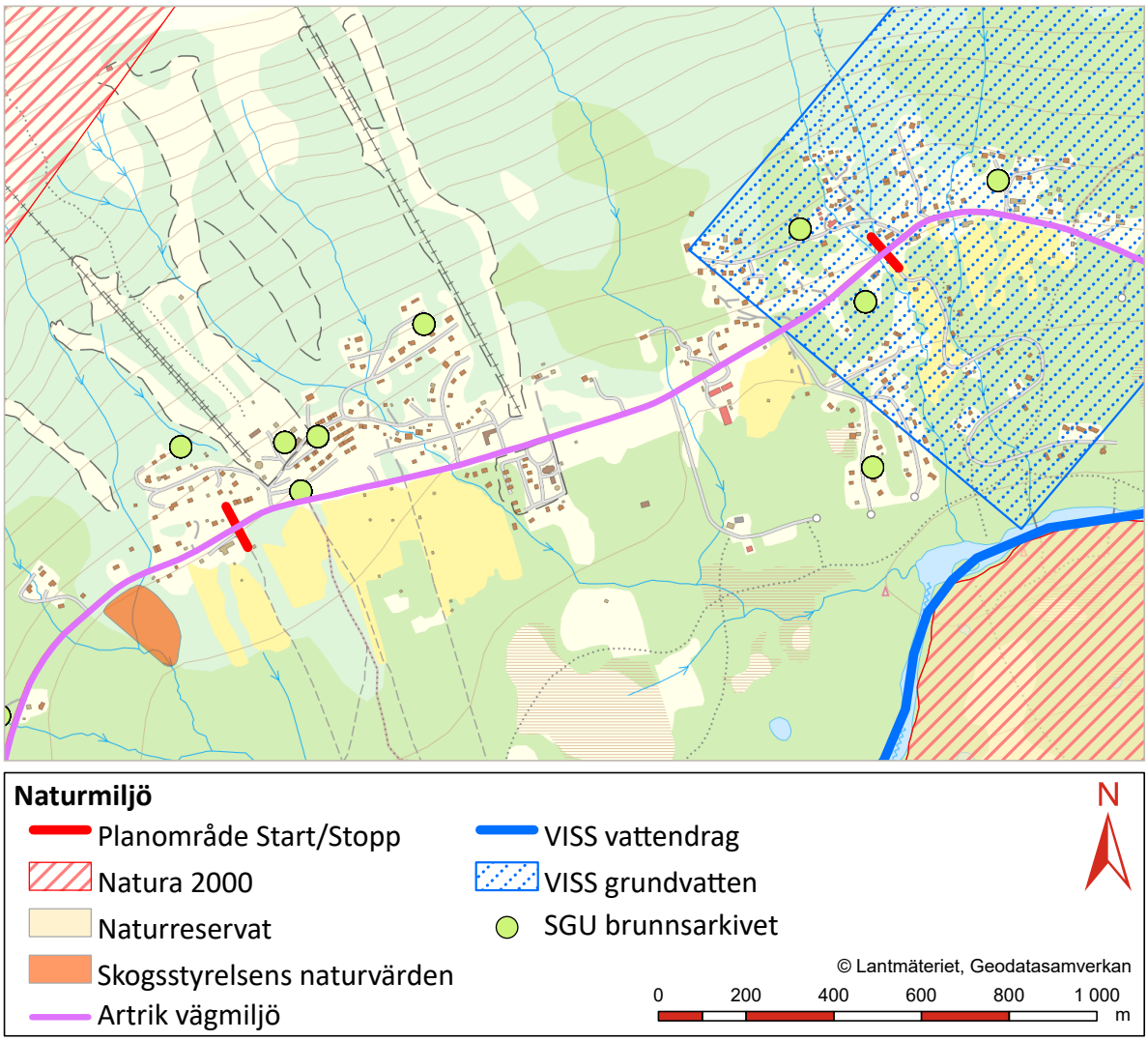
Vattendrag

Tre naturliga vattendrag korsar väg 1088 inom vägplaneområdet, se figur 13. Alla vattendrag som passerar vägen mynnar i Vojmån som rinner i dalgången söder om planområdet. Den ostligaste bäcken berörs ej av gång- och cykelvägen och beskrivs inte närmare i denna handling.

Båda bäckarna uppkommer i fjällsluttningen norr om vägen och mynnar i Vojmån. Bäckarna passerar genom vägen i trummor som är belägna så att det blir ett fall ned till bäcken, något som klassas som vandringshinder för eventuell fisk och andra vattenlevande organismer. Bottnarna består av grus och sten. Den västra bäcken är omgiven av en lövbård med al och björk och stormhatt, vinbär och midsommarblomster. En del död ved finns både i och över vattendraget. Längs den andra bäcken finns en liten ung lövbård uppströms vägen.

Grundvattenförekomst

I områdets östra delar sträcker sig grundvattenförekomsten Kittelfjäll som presenteras i figur 13. Grundvattenmagasinet är en urbergsförekomst med god kvantitativ och kemisk status enligt klassning 2016. Magasinet tillhör områdestypen dricksvattenförsörjning och är en sprickakvifer med måttliga uttagsmöjligheter enligt vattendirektivets artikel 7. Enligt artikel 7 ska vattenförekomster som används för uttag av viss kvantitet, eller reserverats för framtida uttag, skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet.



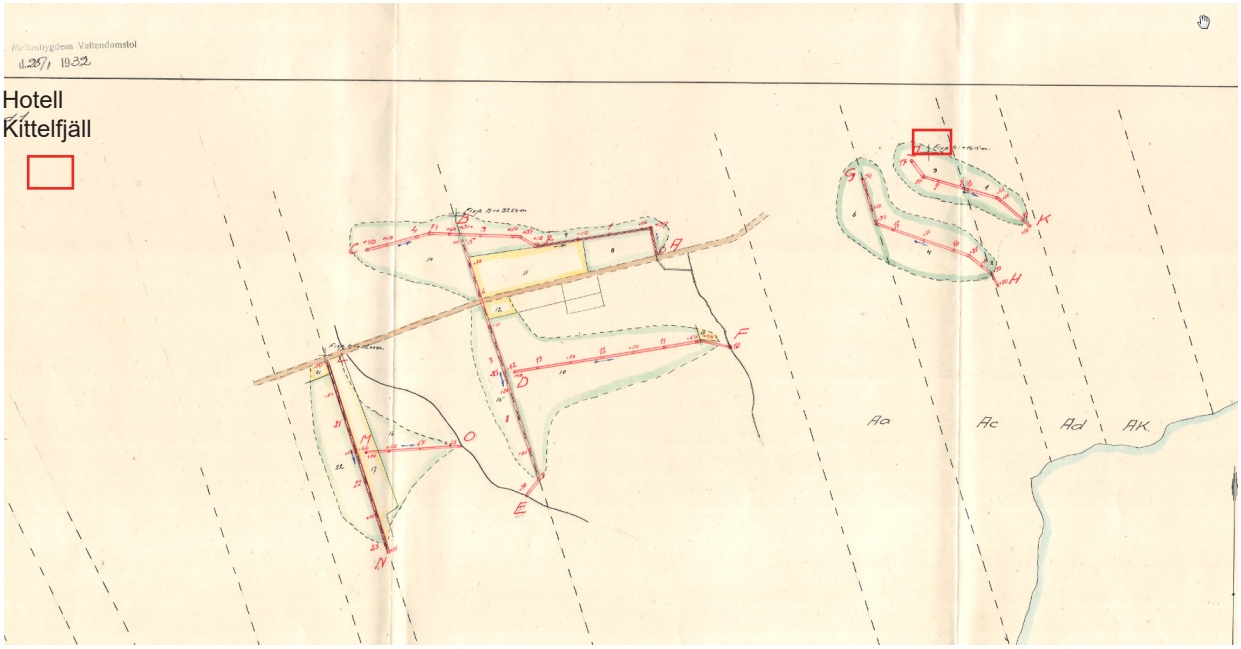
Figur 13. Natruvärden inom aktuellt planområde.

Figur 14. Det västra vattendraget är omgiven av en lövbård.

Figur 15. Trummmorna för de två naturliga vattendragen ligger så att det blir ett fall mellan utlopp och bäck.

4.8.8 Dikningsföretag

I figur 16 redovisas de dikningsföretag som berörs direkt av eller ligger i närheten av vägsträckan. Det har inte gått att utreda om dikningföretagen idag är aktiva eller inte. Vatten kommer inte tillkomma dikena och rensning av befintliga diken kommer att förbättra dikenas kapacitet och förebygga stående vatten längsmed vägen.



Figur 16. Dikningsföretag inom planområdet. Ur Avskrift av Betänkande rörande "Kittelfjälls dikningsföretag av år 1930" i Vilhelmina socken av Västerbottens län; upprättat av Einar Zielfelt. Ungefärligt läge för Hotell Kittelfjäll och matbutiken är markerat med röd rektangel.

4.9 Byggnadstekniska förutsättningar

4.9.1 Geotekniska förutsättningar

Enligt SGU:s jordartskarta består marken längs sträckan genom Kittelfjäll huvudsakligen av morän. Utförda undersökningarna visar att förhållandena är mer varierande, med ställvis ytligt förekommande lösare jordarter (torv och silt). De varierande förhållandena gör att geotekniska åtgärder i viss mån kan bli aktuella.

Gällande grundvattnet så ligger det generellt sett kring 0-1 meter under markytan i låglänt terräng och något djupare i högre liggande partier.

4.9.2 Förorenad mark

Tre potentiellt förorenade områden, enligt Länsstyrelsen webbGIS, finns lokaliserade längs med eller i närheten till aktuellt planområde.

Ett potentiellt förorenat område ligger längs med Dikanäsvägen i form av en bensinpump/station med branschklassen Drivmedelshantering. Bensinpumpen ligger i anslutning till en mindre matbutik och befinner sig i slutet av planområde. Objektet är inte riskklassat utan endast identifierat och tilldelat en branschklass 2. Ytterligare ett objekt som endast är identifierat och branschklassat ligger cirka 400 meter söder om planområde och utgörs av ett avloppsreningsverk.

Öster om planområdet ligger ett objekt med riskklass 3 enligt MIFO fas 1 (gul punkt). Riskklass 3 innebär att objektet antas kunna medföra måttlig risk för människors hälsa och miljön. Objektet utgörs av en soptipp med branschklass Avfallsdeponier – icke farligt, farligt avfall och ligger cirka 100 meter från planområde. Soptippen är nedlagd med ungefärlig verksamhetstid mellan 1968–1988 och både hushållssopor och grovsopor ska förkomma. Tippen är dåligt övertäckt, saknar instängsling och sopförbränning ska ha förekommit trots förbud.

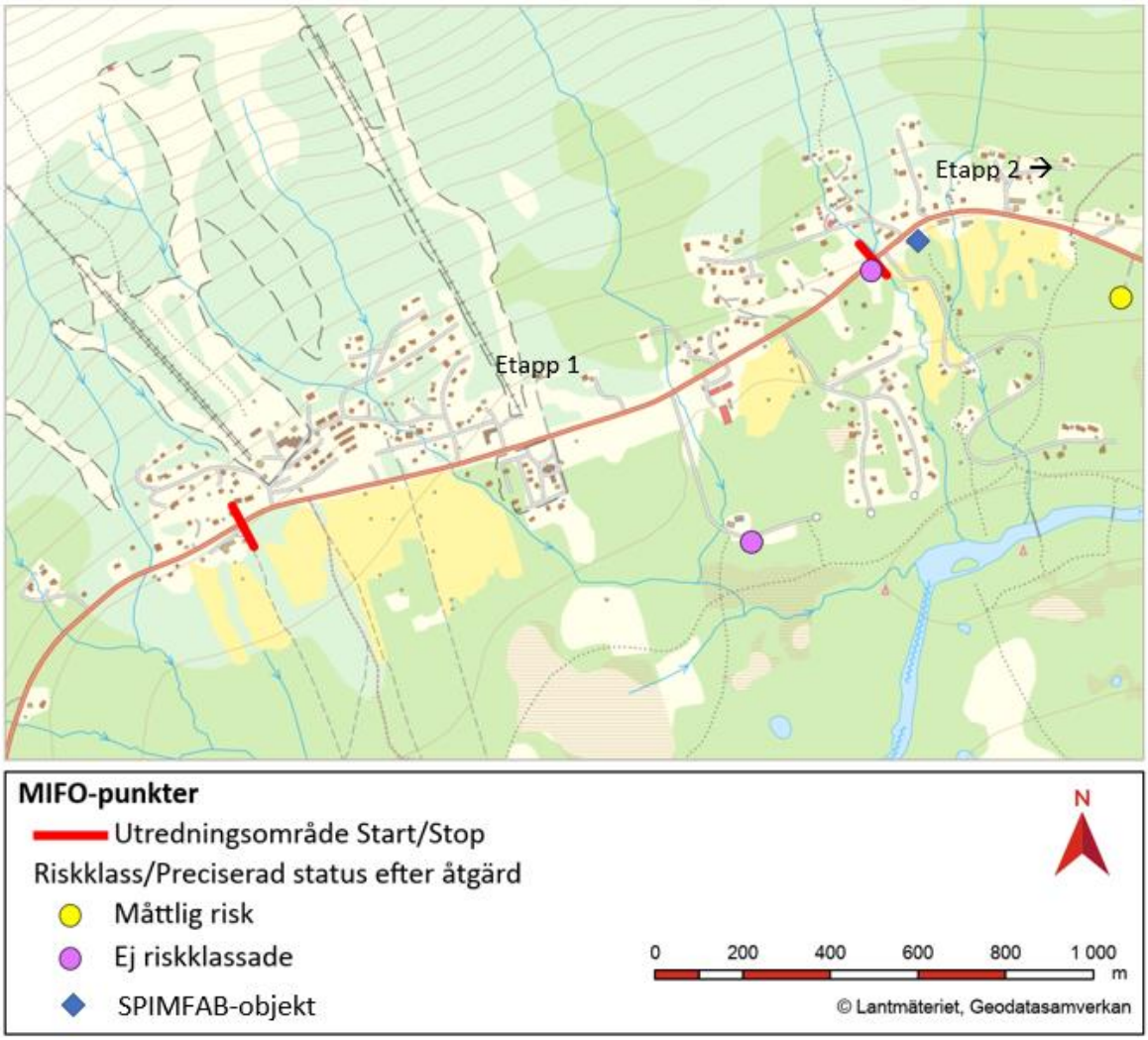
Utöver Länsstyrelsens webbGIS finns även ett SPIMFAB-objekt längs med planområde. Detta objekt ligger öster om den bensinpump som identifierats av Länsstyrelsen och är enligt SPIMFAB:s slutrapport rent (SPIMFAB, 2014). Rent utifrån SPIMFAB:s ord-och begreppsförklaring innebär att ”när den bortgrävda mängden förorenad jord understiger 10 ton klassas objektet som Rent i samband med att det avslutas i databasen. Innehållet som påträffas inuti en eller ett par underjordiska cisterner väger upp till 10 ton, det vill säga att själva marken är vanligtvis inte förorenad.”

Samtliga objekt redovisas i tabell 4, samt i figur 17. Länsstyrelsens databas över förorenade områden är inte komplett och det kan finnas föroreningar i mark som inte finns med i databasen.

Inga markmiljöundersökningar har utförts inom aktuellt planområde.

Tabell 4. Identifierade föroreningar enligt länsstyrelsens databas.

Objekt	Status	Riskklass/ Branschklass
Bensinpump - Kittelfjäll ICA Handlarn	Identifiering avslutad - inventering ej påbörjad	Branschklass 2
Kittelfjäll avloppsreningsverk	Identifiering avslutad - inventering ej påbörjad	Branschklass 4
Kittelfjäll soptipp	Inventering avslutad - förstudie ej påbörjad	Riksklass 3
SPIMFAB Aktnr 5089	Omgång 15 Projektavslut 2012-03-21	Rent



Figur 17. Identifierade förorenade områden.

4.9.3 Ledningar

Information om vilka befintliga kablar och ledningar som finns har inhämtats via Ledningskollen. En kompletterande inmätning har gjorts av brunnar samt belysningsstolpar varpå en tolkning har gjorts av ledning/kablar däremellan.

Det förekommer flertalet befintliga ledningar och kablar på båda sidor av vägen och en del korsar vägen. Det är bredbandsledningar, vattenfalls elledningar och markförlagd tele. VA-ledningar finns också, men huvudsakligen utanför det nya vägområdet. Belysningsstolpar finns på södra sidan av vägen, se vidare kapitel Belysning.

4.9.4 Belysning

Vägbelysning finns idag på södra sidan av väg 1088 och den ägs av Vilhelmina kommun. Belysningsanläggningen består av äldre trästolpar med luftledning samt äldre armaturer.

4.9.5 Konstbyggnader

Inga broar, stödmurar eller andra konstbyggnader finns inom planområdet.

Öster om området passerar väg 1088 över Tvärån på en plattrambro i armerad betong (bro-id 24-1025-1). Uppströms Tvärån finns en sedimentationsdamm som ska förhindra att eventuella slamströmmar orsakade av skred ska nå en sådan omfattning att de äventyrar säkerheten för människor och bostäder.

4.9.6 Trummor

Längs den aktuella sträckan finns det flertalet dagvattentrummor som möjliggör för avrinning under vägbanan. En inventering har utförts utmed sträckan där trummor har fotograferats och mätts in.

Under inventeringen av trummorna upptäcktes trasiga trummor vilket innebär att avrinningen inte fungerar som den ska. För att skapa en väl fungerande avrinning i anslutning till vägen kommer dessa samt utformningen på en del diken att behöva åtgärdas.

4.9.7 Brunnar

Det finns enligt brunnsarkivet åtta brunnar intill aktuell vägsträcka, se figur 13. Fyra av dem är energibrunnar, en är en enskild vattentäkt och tre är av okänd användning. Samtliga brunnar är bergborrade.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Projektet är lokaliserat i Kittelfjäll, Västerbotten och omfattar en 1,6 km lång sträcka. I aktuellt kapitel redovisas föreslagna åtgärder och vald utformning för sträckan.

I valet av vilken sida av väg 1088 gång- och cykelvägen ska anläggas på, har parametrar som ortens och omgivningens karaktär, lokalisering av verksamheter och målpunkter, tillgänglighet för genomfart och till bebyggelse, trafiksäkerhet och trygghet för trafikanter, miljöpåverkan, drift- och underhållsaspekter samt investeringskostnad vägts samman. Slutsatsen var att en dragning norr om vägen är mest lämplig eftersom faktorerna investeringskostnad och miljöpåverkan gynnades av det alternativet. Något som gör det dyrare att anlägga gång- och cykelvägen på den södra sidan, är att en stor del av den befintliga vägen kan behöva skiftas ut. Samtliga naturvärdesobjekt som identifierades i naturvärdesinventeringen är lokaliserade på den södra sidan av vägen.

Att anlägga gång- och cykelvägen friliggande, vilket föreslås vissa sträckor, underlättar framtida underhåll då vägen och gång- och cykelvägen kommer vara av olika ålder och inte vara i behov av underhåll vid samma tidpunkter. Separerade anläggningar underlättar detta.

En förutsättning för projektet har varit att så långt som möjligt anpassa anläggningen till omgivningens landskap, natur- och kulturvärden.

5.2 Bortvalda projekteringsåtgärder/alternativ

Alternativet att anlägga gång- och cykelvägen på vägens södra sida har valts bort till förmån för den norra sidan, sett till miljöpåverkan och investeringskostnad.

5.3 Val av utformning

Förslagen utformning framgår av plankartor 303T0201-303T0203.

5.4 Föreslagna åtgärder

En gång- och cykelväg föreslås anläggas på norra sidan av vägen, delvis kantstensseparerad och delvis friliggande. Vid hotell Kittelfjäll, vid sektion 0/040 i planritningarna, anläggs gång- och cykelvägen kantstensseparerad och 3 m bred. Den friliggande sträckan börjar vid sektion 0/300 och passerar pingstkyrkan innan gång- och cykelvägen blir kantstensseparerad igen vid sektion 1/290. På avsnitt där gång- och cykelvägen anläggs friliggande sträckan blir gång- och cykelvägen 2,5 m bred. I fotomontagen, figur 18-20, visas gång- och cykelvägen kantstensseparerad respektive friliggande.

5.4.1 Anpassning till landskapet

För att göra så liten negativ påverkan som möjligt anpassas gång- och cykelvägen efter befintlig terräng. Gång- och cykelvägen placeras så att den harmoniserar med befintlig väg för att de tillsammans ska upplevas som ett vägrum och inte två separata enheter. Identifierade natur-, kulturmiljö- och landskapsbildsvärden bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Valet av gång- och cykelvägens lokalisering till den norra sidan av vägen, innebär att den skyddsvärda ängs- och betesmarken på den södra sidan endast påverkas av intrång under anläggningstiden.

Figur 18. Föreslagen kantstens-separerad gång- och cykelväg, västra delen. Redovisad belysning är ett exempel som visar på en princip för platsen.

Figur 19. Föreslagen friliggande gång- och cykelväg. Redovisad belysning är ett exempel som visar på en princip för platsen.

Figur 20. Föreslagen kantstensseparerad gång- och cykelväg, östra delen. Redovisad belysning är ett exempel som visar på en princip för platsen.

5.4.2 Belysning

Den befintliga belysningsanläggningen inom projektområdet raseras och ersättas med en ny belysningsanläggning för gång- och cykelvägen.

Där gång- och cykelvägen anläggs kantstensseparerad, utformas belysningen med gemensamma belysningsstolpar för gång- och cykelväg och väg. Där gång- och cykelvägen anläggs friliggande från väg 1088, utformas belysningen med belysningsstolpar enbart för gång- och cykelvägen. Stolpar placeras på norra sidan av vägen, i innerslänt vid gång- och cykelvägen. Placering av stolpar i skiljeremsa bedöms som olämpligt med tanke på snöröjning av väg.

Vid passager placeras extra stolpar för att belysa dessa.

Val av fabrikat och modell för stolpar och armaturer görs i senare skede och anpassas efter de vindförhållanden som råder i Kittelfjäll. En belysning som minimerar oönskade ”ljusföroreningar” i fjällmiljön samt armaturer som minimerar bländning bör väljas. Vald armatur bör också ha en linjär spridningsbild som ger ljus utmed vägbanan.

Den nya vägbelysningsanläggningen ska projekteras, byggas, ägas och förvaltas av Trafikverket. Den nya anläggningen ska matas från en ny belysningscentral med eget abonnemang för Trafikverket.

5.4.3 Konstbyggnader

Inom planområdet finns inga konstbyggnader och inga nya kommer att uppföras i projektet.

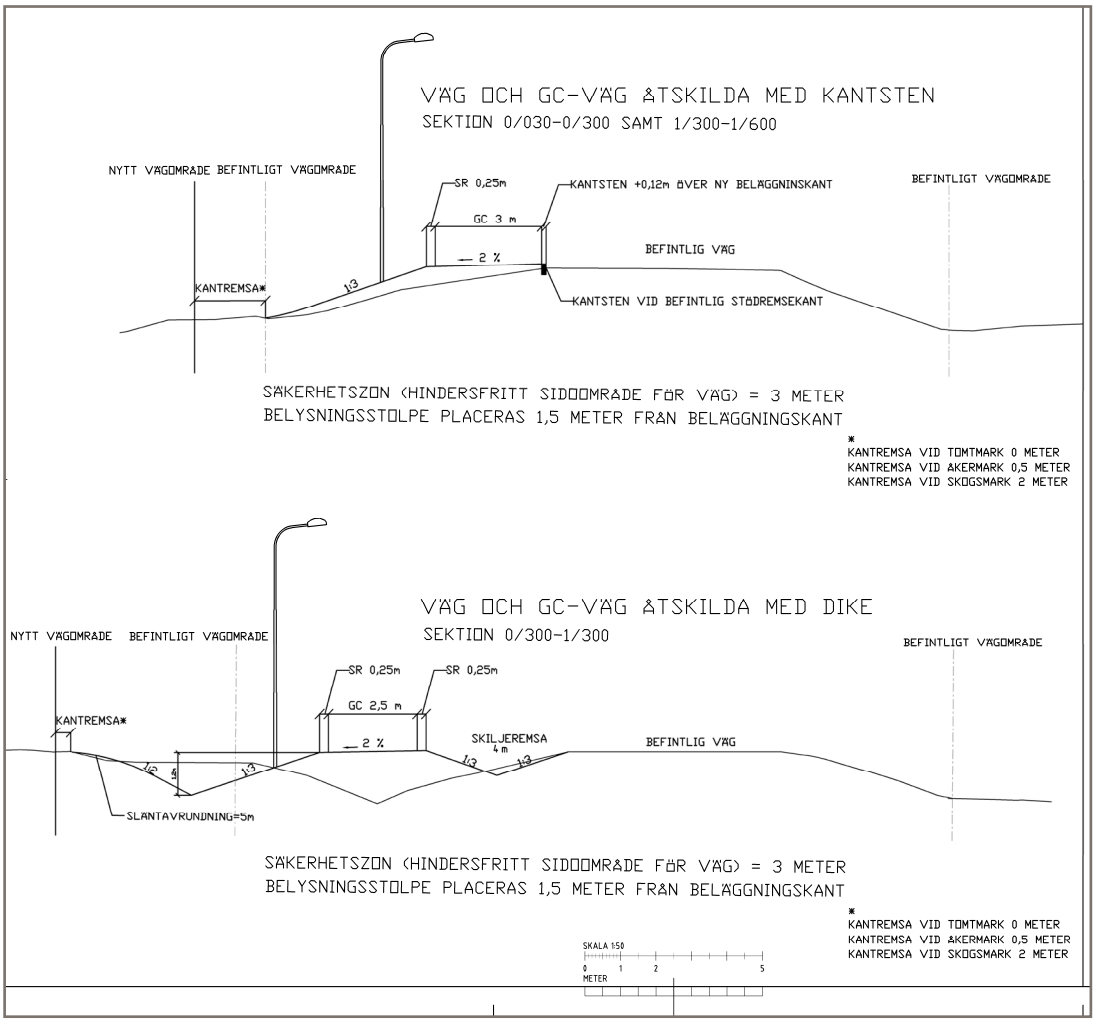
Vid en eventuell förlängning av gång- och cykelvägen till Henriksfjäll, kommer en ny bro över Tvärån behöva anläggas för att ta oskyddade trafikanter över vattendraget. I valet av vilken sida av vägen gång- och cykelvägen ska anläggas på, har möjlig placeringen av en bro varit en av faktorerna som beaktats.

5.5 Sidoområden och släntutformning

I vägområdet ingår, förutom nödvändigt område för väganläggningen, även en säkerhetszon. Denna zon ska vara fri från oeftergivliga hinder vilket innebär att bland annat att grova träd och stora block inte får finnas inom detta område. Säkerhetszonen ingår i den mark som löses in i samband med byggnation av ny väg. I aktuellt projekt har säkerhetszonen beräknats till 3 meter från asfaltkanten utifrån den hastighet som gäller på vägen.

5.5.1 Slänter

Utformningen av dikesslänter ska anpassas till landskapet i så stor utsträckning som möjligt. För att bevara en artrik vägkant bör slänter etableras med äng med samma arter som de naturligt förekommande. Synliga krosslänter får ej förekomma. Om möjligt sparas avbaningsmassor alternativt slåtter/fröbank med ängsvegetation bestående av samma arter för att återetableras i slänterna. Avbaningsmassor som används ska vara helt fria från lupinväxtdelar så som frön och rötter. Olika typer av avbaningsmassor får ej blandas. Dikenas bredd är beroende av slänternas lutning. Kantstensseparerad respektive dikesseparerad sektion av föreslagen gång- och cykelväg redovisas i figur 21.



Figur 21. Överst i bilden illustreras väg och gång- och cykelväg åtskilda med kantsten, nedan åtskilda med dike.

Utöver vägkroppen och tillhörande diken kommer även en kantremsa att ingå i Trafikverkets nya vägområde. Kantremsan varierar i bredd beroende på markanvändning och tas i anspråk för att underlätta för framtida drift och underhåll av vägen. Kantremsans bredd är 2 meter vid skogsmark, 0,5 meter vid åkermark och 0 (noll) meter vid tomtmark.

5.6 Avvattning

Dagvattnet runt väg 1088 kommer avledas via diken och trummor längsmed och under vägbanan. De vatten som korsar aktuellt sträcka längs väg 1088 har en sammanlagd storlek på 2,77 km². Längsmed vägsträckan finns åtta stycken korsande trummor som leder vattnet ner mot Vojmån. Åtgärdsbehoven för de avvattningstekniska förutsättningarna är främst knuta till sedimentation och växtlighet i diken och trummor.

5.7 Trummor

Längs sträckan finns åtta korsande trummor och 17 längsgående sidotrummor. Trummor som är i dåligt skick eller har för liten dimension enligt rådande krav kommer att åtgärdas eller bytas. Samtliga trummor kommer förlängas och anpassas efter ny gång- och cykelväg.

Samtliga trummor med tillhörande diken behöver rensas på sediment och

växtlighet. Öppningar för vägtrummor bör vara snedkapade och följa släntens lutning för att synas så lite som möjligt. Trummorna anläggs så att de inte utgör vandringshinder.

5.8 Enskilda anslutningar

En enskild anslutning föreslås stängas vid sektion 0/400. Anslutningen är till tomtmark och alternativ väg finns.

5.9 Geotekniska åtgärder

Åtgärdsbehoven på sträckan är i huvudsak knutna till risk för tjälproblem samt låg bärighet i de grunda lösmarkspartier som förekommer. Åtgärder som kan vara aktuella är exempelvis frostskyddsisolering, utskiftning (för frostskydd eller bärighet) eller överlast för bärighet.

5.10 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder fastslås i detta projekt.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

I detta kapitel redovisas projektets påverkan. Både positiva och negativa konsekvenser behandlas. Projektets effekter och konsekvenser på omgivande miljö och människors hälsa jämförs med vad som skulle hända om projektet inte genomförs, det vill säga, om gång- och cykelvägen längs väg 1088 inte skulle utföras, ett så kallat nollalternativ.

Förutsättningarna för respektive aspekt beskrivs i kapitel 4.

Byggskedets konsekvenser behandlas i kapitel 6.7.

6.1 Trafik och användargrupper

Anläggandet av en gång- och cykelväg medför stora positiva konsekvenser för tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister på sträckan mellan hotell Kittelfjäll och matbutiken. Anläggandet av en gång- och cykelväg innebär även ett minskat bilberoende.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Gång- och cykelvägen bidrar till att knyta ihop viktiga målpunkter i området och göra dem mer tillgängliga även för dem som inte är fordonsburna.

Projektet innebär en avsevärt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter eftersom de skiljs från fordonstrafiken med en separerad gång- och cykelväg.

6.3 Riksintresse, Natura 2000-områden och naturreservat

Område av riksintresse för friluftsliv bedöms påverkas positivt av anläggandet av en gång- och cykelväg eftersom den ökar tillgängligheten i området. Riksintresset för naturvård är instiftat med avseende på Marsfjället och Kittelfjäll med Vojmåns dalgång. En gång- och cykelväg bedöms inte påverka riksintresset då det inte omfattar nuvarande vägkropp. De skyddade vattendragen bedöms inte påverkas om försiktighetsåtgärder iakttas. Projektets påverkan på riksintresset för rennäring bedöms bli liten då projektet är lokaliserat i ett område som redan är bebyggt. Förstärkning av barriären som väganläggningen utgör kan ge en marginell påverkan på möjligheten att bedriva rennäring i området.

Inga fysiska intrång kommer att ske i naturreservat eller Natura 2000-områden. Marsfjället har utsetts som Natura 2000 med stöd i både art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Hur fåglar kan påverkas av buller beskrivs vidare under kapitel 6.5.3.

6.3.1 Strandskydd

Projektet berör inte Vojmåns strandskyddsområde. Syftet med strandskyddet påverkas inte heller då allmänhetens tillgång till strandområden samt livsvillkoren för djur- och växtlivet inte försämras av projektet.

6.4 Landskapet

Byggandet av gång- och cykelvägen innebär att mark tas i anspråk och att det befintliga vägrummet breddas. De olika karaktärsområdena som redovisas i kapitel 4 påverkas i olika stor utsträckning.

Karaktärsområde 1, Skidanläggning med biytor samt ny bebyggelse påverkas då gång- och cykelvägen på vissa sträckor kommer nära befintlig bebyggelse. Befintliga utfarter kommer också korsa den nya gång- och cykelvägen. Den negativa påverkan bedöms bli liten och de positiva effekterna av en gång- och cykelväg anses större.

Karaktärsområde 2, Ängs- och betesmark påverkas under anläggningsarbetet på grund av en tillfällig breddning av vägen. Under detta arbete ska ladorna skyddas och marken ska i så stor utsträckning som möjligt skyddas från kompaktion.

Karaktärsområde 3, Skogsmark kommer framförallt påverkas under anläggningsarbetet. Vid schakt och fyll av den nya vägbanken kommer trädbeståndet på sidan av vägen att glesas ur och det finns risk för att träd som stått tätt och därför är glesa i sin krona kommer att exponeras. Denna karaktär består bitvis endast av en ridå av träd närmast vägen. Breddningen av vägrummet och det arbete som måste utföras kan göra att karaktären helt försvinner på dessa sträckor. Då det är ett vanligt karaktärsområde utmed den givna sträckan, är det inget hot men något man bör ta i beaktande. På delar av sträckan kan detta göra att trafikanter får flera utblickar över dalgången men kan också leda till att boende får mer utsikt/insyn till sina tomter. Här bör man utreda om det bör skogsplanteras för att påskynda återväxten eller om det är önskvärt att öppna upp mer utmed vägrummet.

Karaktärsområde 4, Spridd bebyggelse kan komma att påverkas i den mening att vegetation på tomtmark avlägsnas för att ge plats åt det nya vägområdet, vilket kan leda till att boende får mer utsikt/insyn till sina tomter. Om det är tomtägarens önskan så ska vegetation som tagits bort ersättas.

6.5 Miljö och hälsa

6.5.1 Boendemiljö

Planerade åtgärder innebär en förbättrad förbindelse för boende i området. Boende i området får möjlighet att på ett säkrare sätt än idag, gå eller cykla längs väg 1088.

Negativa konsekvenser kan uppstå på grund av att fastighetsägare blir berörda av markintrång, både tillfälliga under byggtiden och bestående. Hur stora de negativa konsekvenserna blir kan variera men samtliga berörda fastighetsägare kontaktas och ersätts enligt gällande regelverk.

Sammantaget kommer effekten av de planerade åtgärderna innebära positiva konsekvenser genom att trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna i området blir säkrare.

Nollalternativet

De oskyddade trafikanterna kommer även fortsättningsvis att hänvisas till vägrenen och samsas med den övriga trafiken på väg 1088 vilket bedöms vara negativt ur boendesynpunkt

6.5.2 Kulturmiljö

Föreslagen gång- och cykelväg anläggs på den norra sidan om väg 1088 och åtgärder innebär en breddning av vägrummet. Eftersom gång- och cykelvägen anläggs på den norra sidan minimeras intrånget i odlingslandskapet.

Vägen har sedan den byggdes på 1920-talet både breddats och asfalterats. Vägen bibehålls i sin nuvarande sträckning men anläggande av gång- och cykelväg innebär att vägrummet breddas. Ett breddat vägrum bedöms innebära en negativ effekt för kulturlandskapet och en negativ konsekvens för kulturmiljön. Vägplanen medför att de oskyddade trafikanterna kan röra sig i kulturlandskapet vilket är en positiv effekt av projektet.

Inga registrerade fornlämningar finns inom vägplaneområdet. En arkeologisk utredning kan komma att utförs inom vägplanens område vilket innebär att konsekvenserna avseende eventuella fornlämningar ej kan bedömas i detta skede.

Sammantaget bedöms effekterna av de planerade åtgärderna innebära små negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Nollalternativet
Nuvarande situation kvarstår och ingen breddning av vägområdet sker. Inga intrång i marker sker som kan komma att påverka ännu ej registrerade fornlämningar.

6.5.3 Naturmiljö och skyddade arter

Identifierade naturvärdesobjekt
Majoriteten av naturvärdesobjekten är lokaliserade på den södra sidan av vägen, dessa påverkas därmed inte av gång- och cykelvägen. Mark tas även i anspråk på den södra sidan av vägen för att kunna anlägga tillfälliga vägar under byggskedet, naturvärdesobjekt 1–4 och 6 berörs av sådan tillfällig nyttjanderätt. Naturvärdena är av sådan karaktär, igenväxningsmark med högörtsflora, betesmark och gräsmark, att konsekvenserna bedöms bli obetydliga eller små om försiktighet under byggtiden iakttas. Den artrika vägkanten finns på båda sidor av vägen och gång- och cykelvägen kommer att ta artrik mark i anspråk. Genom att återanvända vegetationsmassorna, kan effekterna mildras då arterna på så sätt får en chans att kunna återetablera sig i området. Det är viktigt att hanteringen av dessa massor sker så att återetablering gynnas och att beblandning med invasiva arter undviks. Projektets effekter och konsekvenser för den artrika vägkanten hänger samman med orkidéerna som beskrivs nedan.

Skyddade arter
Orkidéerna brudsporre och Jungfru Marie nycklar finns i området. Då antal och exakt lokalisering inte är känt i nuläget, är det svårt att bedöma projektets effekter och konsekvenser för arterna. En del av arternas växtplatser kommer att tas i anspråk och enskilda individer av arterna kommer att påverkas. Förutsättningarna för dessa arter torde förbättras av projektet i och med hanteringen av invasiva arter.

Påverkan på de vilda fåglar som finns rapporterade till Artportalen från området bedöms kunna uppstå under byggskedet genom bullrande verksamhet. Trafikbuller kan leda till minskad reproduktiv framgång och ökad dödlighet eller att bullerstörda områden undviks. Då buller under byggtiden är tillfällig och övergående bedöms det inte leda till några kvarstående konsekvenser för fåglarna.

Invasiva arter
Hanteringen av blomsterlupin ska ske på ett sådant sätt att dess förekomst och spridning i området minimeras. Massor med frön eller växtdelar får inte återanvändas som yttäckning i området.

Generellt biotopskydd
Åkerholmen och odlingsröset i området bedöms inte påverkas av projektet. De är dock belägna i närheten av markområden som tillfälligt tas i anspråk under byggskedet, och bör märkas upp under byggskedet för att minimera risken att den skadas. Av de fem småvatten som finns i jordbruksmark i området kommer tre av dem beröras av projektet. Dessa berörs genom att trummorna som vattendragen passerar genom väg 1088 i, måste förlängas på norra sidan av vägen för att gång- och cykelvägen ska kunna passera där. Utloppen från trummorna kan också behöva rensas. Åtgärderna bedöms inte påverka vattendragen negativt om trummorna anläggs så att de inte utgör vandringshinder och på ett sätt eller vid en tidpunkt som gör att grumlingspåverkan minimeras.

Enligt 7 kap 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för åtgärder inom område som omfattas av generellt biotopskydd om de behandlas i en vägplan som fastställs. Prövning enligt dessa bestämmelser inkluderas i planens fastställelse.

Sammantagna konsekvenser naturmiljö
Sammantaget bedöms effekterna av de planerade åtgärderna innebära små negativa konsekvenser för naturmiljön.

Nollalternativet
Nuvarande situation kvarstår och ingen breddning av vägområdet sker. Inget intrång i artrika vägkanter eller växtplatser för orkidéer. Invasiva arter kan fortsätta sprida sig och på sikt konkurrera ut orkidéer och andra inhemska arter.

6.5.4. Rekreation och friluftsliv

Anläggning av en gång- och cykelväg är positivt för rekreation och friluftsliv då det blir enklare att gå och cykla för att ta sig till olika målpunkter i området. En separerad gång-och cykelväg gör det också säkrare för oskyddade trafikanter att färdas längs vägen. Passagerna gör det säkrare att korsa vägen.

Projektet leder till ökad rörlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter, vilket är positivt för rekreation och friluftsliv.

Nollalternativet
Nuvarande situation kvarstår och med tiden med ökande besöksantal, kan trafiksituationen förvärras.

6.5.5. Buller

Föreslagen gång- och cykelväg innebär att boende i området separeras från biltrafiken och på ett säkrare sätt kan röra sig i området. Gång- och cykelvägen bedöms därmed inte innebära ökat buller.

6.5.6 Klimat

Klimatet påverkas positivt om möjligheterna till att gå och cykla ökar. Det är svårt att förutse om och i vilken grad motortrafiken minskar på grund av att gång- och cykel väljs som färdmedel, men förutsättningar finns.

Under byggskedet ökar utsläppet av klimatpåverkande gaser något till följd av byggtrafiken.

Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte påverka risken för ras och skred i området. Områdets benägenhet för exempelvis slamskred från slänterna till följd av kraftig nederbörd, kvarstår.

Anläggande av gång- och cykelväg bedöms inte påverka risk för att väg 1088 ska översvämmas. De stora naturavrinningsområdena som leder till vägen är helt avgörande för översvämningsrisken. I och med att trummor och diken ses över vid anläggandet har dessa snarare en reducerande effekt på översvämningsrisken.

Sammantaget bedöms effekterna i form av ökade utsläpp av klimatpåverkande gaser bli små negativa. Detta då det är svårt att bedöma framtida överflyttningseffekterna från väg- till gång- och cykeltrafik.

6.5.7. Naturresurser

Jordbruk

Jordbruksmarker finns företrädesvis söder om väg 1088 och eftersom gång- och cykelvägen i denna vägplan föreslås att lokaliseras på den norra sidan sker endast ett mindre intrång i jordbruksmark. I byggskedet kommer en yta för tillfällig nyttanderätt att tas i anspråk på den södra sidan om väg 1088 för att användas för omledning av trafik under byggtiden. Brukningsvärd jordbruksmark får inte enligt miljöbalken exploateras, med undantag för väsentliga samhällsintressen som inte kan lokaliseras på annan plats, som aktuell gång- och cykelväg.

Rennäring

Planområdet i sin helhet ligger inom Vilhelmina norra samebys höst- och vinterland och samebyn nyttjar markerna som trivsel- och kalvningsland. Föreslagen gång- och cykelväg bedöms inte påverka samebyns tillgänglighet till markerna.

Nollalternativet

Nuvarande situation kvarstår och ingen breddning av vägområdet sker. Inget intrång sker då i några marker med annan markanvändning.

6.5.8 Vatten

Vattendrag

Bäckarnas utlopp ur trummorna kommer att åtgärdas och byggas upp så att avståndet mellan trumman och bäck minskar. Detta underlättar för eventuell fisk eller andra organismer att vandra i vattendraget. Viss grumling kan uppstå under byggtiden, en tillfällig och övergående effekt som endast bedöms få små konsekvenser för vattnen. Vojmån bedöms inte påverkas av åtgärderna.

Grundvatten

Grundvattenförekomsten bedöms inte påverkas av planerade åtgärder om försiktighetsåtgärder under byggskedet gällande uppställnings- och serviceplatser för maskiner och förvaring av kemikalier och petroleumprodukter vidtas för att inte riskera utsläpp till grundvattenförekomsten.

Nollalternativet

Nuvarande situation kvarstår och inga åtgärder görs i bäckarna eller i närheten av grundvattenförekomsten.

6.6 Byggnadsteknik

6.6.1 Geoteknik

Utifrån de geotekniska förutsättningarna och bedömt behov av åtgärder kommer effekterna av geotekniska åtgärder att ha mycket små effekter på projektet och medföra obetydliga konsekvenser för omgivningen.

6.6.2 Förorenad mark

Ett potentiellt förorenat område finns invid aktuellt planområde. Det är platsen för bensinpump i anslutning till matbutiken på den södra sidan av väg 1088. Enligt detta förslag, avses gång- och cykelvägen att lokaliseras på den norra sidan om väg 1088 och intrång i det potentiellt förorenade markområdet kan därmed undvikas.

Målet är att återanvända massorna inom projektet. Om massor ändå måste köras bort från vägområdet behöver de undersökas avseende föroreningar.

6.6.3 Belysning

Positiva effekter till följd av de belysningsåtgärder som föreslås, är att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras då gång- och cykelvägen kan nyttjas vid mörker. Tas nuvarande belysning längs väg 1088 bort, förbättras trafiksäkerheten för fordonstrafikanter då oeftergivliga trästolar tas bort. Driftsäkerheten förbättras då gamla ljuskällor byts mot robusta LED-armaturer med lång livslängd och då luftledningar ersätts med markförlagd kabel. Effektförbrukningen är även lägre med moderna armaturer. Att kvicksilverljuskällor tas bort är en annan positiv effekt.

Det negativa med belysningsåtgärderna är den investeringskostnad de innebär.

6.6.4 Samhällsekonomisk bedömning

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

Ökad trafiksäkerhet är en stor samhällsvinst.

6.7 Byggskedet

Enligt nuvarande planering beräknas byggstart 2021 och byggtiden uppskattas pågå under två säsonger.

Byggnadsarbeten kommer att bedrivas inom det arbetsområde som definieras i vägplanen. Plankartorna tillhörande vägplanen redovisar gränser för arbetsområden.

Målsättningen i varje infrastrukturprojekt är att skapa massbalans inom projektet. Det har i detta skede inte gått att avgöra hur stora överskotten av massor blir. För att rymma uppschaktade massor kommer tillfälliga upplag att krävas.

Placering av tillfälliga upplag samt arbetsytor har valts med hänsyn till landskapsbild, utblickar, boendemiljön samt till förekommande natur- och kulturvärden. Markytor som nyttjats för upplag och liknande ska återställas efter avslutat arbete.

Nedan beskrivs olika typer av ytor som kan bli aktuella under byggskedet:

- Tillfällig material- och etableringsyta. Område som kan användas för bodar, kontor, maskiner och material.
- Tillfällig upplagsyta. Område för hantering och lagring av jordmassor.

- Framkomligheten försämras för boende, trafikanter och för det rörliga friluftslivet under byggtiden och säkerhetsrisker uppstår när arbetsfordon står uppställda och kör längs med vägen. Påverkan från schaktning kan uppstå i form av intrång och påverkan på häckar, staket, planteringar och annat som tillhör boendemiljön.

- Under byggtiden kommer närboende att störas genom det buller och de vibrationer samt av den damning som kommer att uppstå. Störningen är övergående.

- Även fåglar är känsliga för buller och kan därmed påverkas negativt.

- 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 åtgärda eller kompensera för eventuella skador som uppstår.

- En analys samt en plan för hur trafiken hanteras under byggtiden ska tas fram.

6.7.1 Skyddsåtgärder under byggskedet

I detta avsnitt redovisas de skyddsåtgärder som kommer att vidtas under byggnadstiden. Under byggtiden gäller Trafikverkets riktlinje (TDOK 2012:93), Trafikverket 2012. Skyddsåtgärder som fastställs i planen, övriga skyddsåtgärder och skyddsåtgärder som genomförs under byggtiden dokumenteras även i Trafikverkets miljösäkring plan och bygg för projektet. Detta för att säkerställa att de följs upp i kommande skeden. Entreprenören ansvarar för att följande åtgärder genomförs före och under byggtiden för att minska negativa effekter och konsekvenser.

Hantering av invasiva arter

Jordmassor med risk för innehåll av fröer och växtdelar från invasiva arter får ej återanvändas som yttäckning. I samband med avbaning av vägkanter med invasiva främmande arter, omhändertas massorna och placeras under jordbank som därefter övertäcks med ett 0,5 meter tjockt jordlager, alternativt skickas massorna på destruktion. Denna hantering kommer att försvåra de invasiva arternas fortlevnad samt möjlighet till spridning.

Arbeten i artrika vägavsnitt

Avbaningsmassor som ska återanvändas hålls separerade och läggs tillbaka inom samma område som de kommer från.

Skyddsåtgärder för att förhindra grumling

Grumlingsförebyggande åtgärder som säkerställer att grumling inte uppstår i naturliga vattendrag genomförs.

Skyddsvärda områden

Skyddsvärda områden intill och i anslutning till planområdet märks ut och skyddas under byggtiden. Ett odlingsröse och ett antal lador finns i omedelbar närhet till till vägområdet och område för tillfällig nyttjanderätt, för att skydda dessa stänglas de in under byggtiden.

Upplagsytor, etableringsytor m.m.

Inga massor läggs upp för mellanlagring i närheten vattendrag.

Tillfälliga upplagsytor under byggtiden ska vallas in för att undvika diffus urlakning från upplagsmassorna till omgivningen eller närliggande recipienter samt ge möjlighet att samla ytavrinnande vatten för eventuell vidare behandling beroende på massornas art. Vatten från upplags-, material- och etableringsytor samlas upp och renas innan utsläpp sker till recipient.

Uppställnings- och serviceplatser för maskiner och förvaring av kemikalier anordnas på ett avstånd av 50 meter eller mer från vattendrag och grundvattenförekomst. Särskild uppmärksamhet ska iakttas vid hantering av kemikalier, hydrauloljor, petroleumprodukter, m.m. vilka kan förorena mark och vatten vid områden med naturvärden. Entreprenören ska ha en väl genomarbetad beredskapsplan. För att minska risken för spridning av föroreningar bör entreprenören ha beredskap för att hantera oförutsedda utsläpp till mark eller vatten t.ex. med absorptionsmedel, uppsamlingskärl och oljelänsar. Anlagda uppställningsplatser för fordon och maskiner som anläggs vallas in så att eventuellt spill från petroleumprodukter kan samlas upp via oljeavskiljare och omhändertas för att minska risken att det avleds vidare ut i recipient. Lagring, uppställning och hantering bör ske på sådant sätt att spill och läckage fångas upp och inte orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Tvättning, rengöring, tankning, reparationer och service av fordon och arbetsmaskiner som sker inom ramen för uppdraget skall utföras på iordningställd eller avsedd plats.

Uppställning av fordon och arbetsmaskiner på hjul skall vara anordnad så att eventuellt läckage kan samlas upp och förhindras nå omgivande mark, vattendrag och grundvatten.

Markområden för upplag återställs efter byggandets färdigställande för att den naturliga floran ska kunna återetableras så fort som möjligt. Markduk används för att underlätta återställandet av ytorna.

För att minimera risk för påverkan och synliggöra skyddsvärda biotoper som åkerholme och odlingsröse under byggskedet, stängslas dessa under byggtiden.

För att skydda byggnader de lador som finns i omedelbar närhet till vägområde samt område för tillfällig nyttjanderätt, stängslas dessa under byggtiden.

Hantering av förorenade massor
Om hittills okända föroreningar påträffas vid schakt kontaktas kommunens miljökontor och lämplig åtgärd väljs. Schaktmassorna med föroreningshalter under MKM (Mindre känslig markanvändning) får återanvändas inom arbetsområdet och ska så göras om de har rätt geotekniska egenskaper.

Förorenade massor ska omhändertas på godkänd mottagningsanläggning. Anmälan ska ske, senast sex veckor innan schaktarbetena påbörjas, till tillsynsmyndigheten om avhjälpandeåtgärder för massorna.

Massor vars föroreningsinnehåll överstiger haltgränserna för mindre känslig markanvändning (MKM) ska omhändertas på godkänd mottagningsanläggning. Massor vars föroreningsinnehåll överstiger haltgränserna för känslig markanvändning (KM) och MKM får återanvändas inom entreprenaden alternativt ska omhändertas på godkänd mottagningsanläggning. Massor innehållande halter under MRR (Mindre än ringa risk) kan användas fritt inom området.

Tillfällig och permanent uppläggning av förorenade jordmassor kräver anmälan eller tillstånd från tillsynsmyndigheten. 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 förorenade massor och farligt avfall krävs särskilda tillstånd.

Övrigt
Miljökontrollprogram ska upprättas inför byggskedet. Tillstånd för påverkan på biotopskydd, arbete inom strandskyddsområde och anmälan om 12:6-samråd söks inte i de fall de omfattas av en fastställd vägplan.

7 Samlad bedömning

7.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i funktionsmålet och hänsynsmålet.

Funktionsmålet innebär att 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

7.1.1 Funktionsmålet

Gång- och cykelvägen innebär att de oskyddade trafikanterna erhåller en trafiksäkrare situation och därmed att transportsystemet stärks.

7.1.2 Hänsynsmålet

Förstärkningsprojektet bidrar till uppfyllelsen av hänsynsmålet och föreslagna åtgärder bidrar till att skapa en bättre trafiksäkrare situation för oskyddade trafikanter såväl som för fordonstrafiken längs väg 1088 delen Kittelfjäll-matbutiken.

7.2 Projektets övergripande projektmål

Projektets övergripande mål är:

- Anlägga en belyst gång- och cykelväg med tillhörande passager för att separera oskyddade trafikanter från övriga trafikslag och därigenom erhålla en tryggare trafiksituation för alla.

- Sammanbinda viktiga målpunkter på orten.

7.2.1 Miljömål

Nationella och regionala miljömålen Miljömålssystemet utgör plattformen för det svenska miljöarbetet. Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt 28 etappmål. Figur 22 nedan redovisar Sveriges 16 miljökvalitetsmål. Mer finns att läsa på www.miljomal.se.

Projektets påverkan på miljökvalitetsmålen
Flera av miljökvalitetsmålen rör storskaliga miljöeffekter som klimatpåverkan och påverkan på ozonskiktet. Utformningen av en gång- och cykelväg har en relativt liten påverkan på dessa mål. Byggnationen av en gång- och cykelväg förbättrar dock trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister varför en del transporter kan komma att flyttas från fordonstrafik till gång/cykel. Projektet bedöms därmed stödja målen även om utsläppsminskningen i ett större perspektiv blir obetydlig.

Figur 22. De svenska miljökvalitetsmålen.

Projektet påverkan på nationella miljömål bedöms innefatta följande:

Levande sjöar och vattendrag
Hänsyn till omgivande vattendrag tas i projektet. I samband med att trummor i vattendrag byts ut kommer befintliga vandringshinder att tas bort.

Grundvatten av god kvalitet
Den grundvattenförekomst som finns i planområdet bedöms inte påverkas av projektet om försiktighet iakttas under byggskedet. Under byggskedet ska försiktighet råda så att påverkan på närliggande enskilda brunnar undviks.

Levande skogar
Markintrånget begränsas till vägens närområde och bedöms därmed inte motverka måluppfyllelsen.

Ett rikt odlingslandskap
Strävan har vid projekteringen varit att göra intrången i odlingsmark så små som möjligt. Markintrånget begränsas till vägens närområde och bedöms därmed inte motverka måluppfyllelsen.

God bebyggd miljö
Strävan har vid projektering varit att göra intrången i passage av bebyggelse så små som möjligt. Hänsyn har så långt som möjligt tagit till omgivande kulturmiljöobjekt och andra värden av betydelse för den bebyggda miljön. Markintrånget begränsas till vägens närområde och bedöms därmed inte motverka måluppfyllelsen.

Ett rikt växt och djurliv
Vägen kantas av artrika vägkanter vilka kommer att påverkas av projektet. Genom att återanvända avbaningsmassor och minska utbredningen av blomsterlupin bedöms artrikedomen längs vägen kunna återhämta sig efter utförda åtgärder.

7.3 Planens överensstämmelse med de transportpolitiska målen

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:

Tillgängligheten förbättras för oskyddade trafikanter mellan olika målpunkter inom planområdet.

Framkomligheten och tillgängligheten för fordonstrafik bedöms också gynnas av ombyggnationen då de ej behöver dela vägbanan med oskyddade trafikanter.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Aktuellt projekt bedöms bidra till uppfyllandet av målet i och med att:

Förutsättningar för miljöpåverkan har studerats och åtgärder föreslagits för att projektet ska få så begränsad negativ påverkan som möjligt på projektet.

Byggnation av en gång- och cykelväg förbättrar möjligheterna att transportera sig mellan två målpunkter till fots eller med cykel vilket har stora fördelar för både miljö och för befolkningens hälsa.

Separeringen av oskyddade trafikanter och fordonstrafiken är mycket positivt för säkerheten längs sträckan.

7.4 Sammanställning av effekter och konsekvenser

De miljövärden som påverkas är de som ligger i direkt anslutning till det nuvarande vägområdet. Projektet innebär att vägområdet breddas när gång- och cykelvägen byggs och blir ett mera påtagligt inslag i landskapsbilden.

Byggnationen av gång- och cykelvägen bedöms vara positiv för friluftsliv och rekreation, boende och hälsa och även för lokalsamhället. Möjligheten att transportera sig med alternativa färdmedel mellan området målpunkter är gynnsamt av flera skäl, både för miljön, invånarnas hälsa och för områdets attraktionskraft.

För övriga miljöfaktorer blir påverkan i driftskedet liten eller obefintlig. Under byggtiden sker lokal tillfällig påverkan i form av buller i omgivande bebyggelse.

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

8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och ansvar ska tas för eventuella skador. Verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljö eller människor.

Denna vägplan med miljöbeskrivning tas fram för att identifiera projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön så att anpassningar, försiktighets- och skyddsåtgärder kan föreslås. Kunskap har inhämtats via sammanställning av underlagsmaterial från bland annat myndigheter, samråd med myndigheter och allmänhet, platsbesök, fältundersökningar, utredningar och inventeringar under projektets planeringsprocess.

De skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått i övrigt som krävs för att förebygga, hindra eller motverka att projektet medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön beskrivs i denna vägplan. Trafikverket kommer vid upphandling av entreprenör ställa krav på val av produkter som används i projektet enligt Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling TDOK 2012:93.

Genom att uppskatta materialåtgången ger vägplanen en handledning för det fortsatta arbetet i kommande skeden. Överskottsmassor ska i största möjliga mån återanvändas inom projektet. Inget naturgrus ska användas i projektet.

Vid val av åtgärder avseende miljöanpassning, försiktighets- och skyddsåtgärder har hänsyn tagits till vad som är ekonomiskt försvarbart att genomföra i förhållande till projektets syfte. Verksamheten bedöms inte ge ökad förorening eller störning som bidrar till att en miljökvalitetsnorm inte kan följas, se kapitel 7.2.1.

Eventuella skador eller olägenheter som uppstår till följd av projektet under bygg- eller driftskede kommer Trafikverket att avhjälpa i den omfattning det anses skäligt enligt miljöbalken. Trafikverket arbetar förebyggande för att undvika skador, olägenheter och olyckor.

8.2 Riksintressen

Vägplanen bedöms inte innebära påverkan på förekommande områden av riksintresse, se beskrivning i kapitel 6.3.

8.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap miljöbalken och vars syfte är att förebygga och åtgärda miljöproblem. MKN är ett verktyg som används för att på sikt nå de nationella miljökvalitetsmålen. Miljö-

kvalitetsnormer kan fastställas av regeringen för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. De kan gälla hela landet eller för ett begränsat geografiskt område. De flesta av miljökvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU.

Miljökvalitetsnormerna omfattar idag utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenförekomster. I det här projektet bedöms miljökvalitetsnormer för vatten vara aktuellt. MKN för luftkvalitet samt MKN för buller bedöms inte beröras utifrån den låga trafikmängden som trafikerar väg 1088. Inget av vattendragen i området är utpekat som fisk- och musselvatten.

MKN för buller omfattar omgivningsbuller i kommuner med mer än 100 000 invånare samt bland annat vägar med mer än 3 miljoner fordon per år. Aktuell sträcka av väg 1088 omfattas inte av dessa kriterier och normen för omgivningsbuller är därför inte aktuell att tillämpa.

Vojmån (SE723846-148772) som samtliga vattendrag i planområdet mynnar i utgör vattenförekomst enligt VISS (VattenInformationsSystem Sverige). Vattenförekomsten uppnår god ekologisk status enligt den senaste bedömningen (förvaltningscykeln 2). Vattendraget uppnår inte god kemisk status eftersom gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids, likt i alla Sveriges ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition. Den beslutade miljökvalitetsnormen är god ekologisk status samt god kemisk status enligt förvaltningscykel 2010–2016, men med mindre stränga krav för PBDE och kvicksilver.

Den grundvattenförekomst (SE723723-524603) som finns i området har god kemisk och kvantitativ status. Grundvattenförekomsten bedöms inte påverkas av planerade åtgärder om försiktighetsåtgärder under byggskedet gällande uppställnings- och serviceplatser för maskiner och förvaring av kemikalier och petroleumprodukter vidtas för att inte riskera utsläpp till grundvattenförekomsten.

8.4 Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Hushållning med mark- och vattenområden regleras i miljöbalkens 3 och 4 kapitel. De grundläggande bestämmelserna utgår från att framförallt skydda höga natur- och kulturvärden, samt att mark som är lämplig för ett visst ändamål inte ska påverkas så att detta motverkas.

Föreslagen gång- och cykelväg lokaliseras på den norra sidan om väg 1088 vilket innebär att endast en mindre andel brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Under byggskedet planeras att anlägga en tillfällig byggväg på den södra sidan av väg 1088 med tillfälligt vägrätt. Den tillfälliga vägens ytterslänt ases att anläggas på jordbruksmark parallellt med väg 1088.

Enligt miljöbalken 3:4 får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen såsom vägar, gång- och cykelvägar osv. Ett krav är också att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt, genom att ta annan mark i anspråk. Ingen alternativ lokalisering finns till den tillfälliga byggvägen och intrånget är av tillfällig art under byggtiden. Intrånget bedöms inte komma att påverka fortsatt hävd av odlingsmarken efter avslutat arbete. Vägplanen bedöms därmed uppfylla bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Vägplanen för gång- och cykelväg invid väg 1088, mellan Kittelfjäll och matbutiken, reglerar planerade åtgärder på sträckan. Markanspråk redovisas på plankartor 303T0201-303T0203 och i vägplanens fastighetsförteckning.

För ny- och ombyggnad av väg gäller väglagen och mark för vägområdet tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja 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. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Inskränkningar i väghållarens rätt att nyttja marken genom vägrätt görs i vägplanen, så kallad inskränkt vägrätt.

Planen medger också att mark kan tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Dessa ytor är markerade som ytor med tillfällig nyttjanderätt på plankartorna.

Nedan anges hur mycket mark som behöver tas i anspråk för byggandet enligt vägplanen.

9.1 Vägområde för vägrätt

Markanspråket består av gång- och cykelvägen med tillhörande diken och slänter. I vägområdet ingår även utrymme för släntavrundning mot befintlig terräng och kantremsa på båda sidor av gång- och cykelvägen.

Släntavrundning 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.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar totalt cirka 6685 m². Av denna yta utgör skog 3715 m², öppen mark 2845 m², åker 20 m² samt tomt 105 m².

9.2 Område med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att nyttja marken enligt avsett ändamål. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

Område med inskränkt vägrätt innefattar de markytor vid in- och utlopp av trummor som ska bytas eller är i behov av upprustning.

I vägplanen föreslås 560 m² mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Av denna utgör skog 365 m², öppen mark 120 m² samt åker 75 m².

9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

För att genomföra de planerade åtgärderna inom projektet behövs tillfälliga markanspråk under byggtiden. I planen finns behov av för mark för byte av trummor, förbifartsväg och för upplag av jordmassor.

Under byggtiden föreslås fyra olika typer av tillfälliga nyttjanderätter.

T1 – Tillfällig nyttjanderätt för byte av trumma
Nyttjanderätten möjliggör en yta för att komma åt och byta befintliga trummor.

T2 – Tillfällig nyttjanderätt för förbifart/väg
Nyttjanderätten möjliggör en tillfällig breddning av väg i sektioner där gångbana anläggs intill väg. När en breddning av vägen görs flyttas slänten efter och tar mer plats. I sektion 0/745–0/755 avser nyttjanderätten att nyttja den väg som gör det möjligt att ta sig in i det anslutande området för upplag. Området kräver tillfälliga förbifarter då området inte erbjuder andra alternativa vägval.

T3 – Tillfällig nyttjanderätt för upplag
Nyttjanderätten avser en yta för upplag av massor och annat byggmaterial under byggtiden.

T4 – Tillfällig nyttjanderätt för rivning av belysningscentral
Nyttjanderätten möjliggör en yta för att komma åt och riva den elcentral som ska monteras ned i och med att belysningen rivs.

Samtliga tillfälliga nyttjanderätter föreslås att gälla från byggstart till 2 månader efter godkänd slutbesiktning.

Ytor med tillfällig nyttjanderätt enligt planen omfattar i vägplanen cirka 3890 m². Av denna utgör andelen skog 1495 m², öppen mark 1265 m², åker 800 m² samt tomt 330 m².

9.4 Vägområde inom detaljplan

Nya markanspråk eller områden för tillfällig nyttjanderätt är aktuellt inom nio berörda detaljplaner. Se kapitel 4.4.2 för gällande detaljplaner. Ingen av detaljplanerna omfattas av kommunalt huvudmannaskap för allmän plats och marken tas med vägrätt. Tabell 5 nedan redovisar vägplanens inverkan på detaljplanerna.

Av vägplanens nya markanspråk ligger cirka 3355 m² inom områden planlagd som allmän plats (NATUR, LOKALGATA) och cirka 190 m² inom områden reglerade som kvartersmark (bostad).

För den mark som berörs av tillfälliga nyttjanderätter under byggtiden ligger totalt cirka 1500 m² inom områden med detaljplan, varav 1245 m² inom allmän plats och 255 m² inom kvartersmark (bostad).

Tabell 5. Vägplanens inverkan på områdets detaljplaner, arealerna är ungefärligt angivna.

Detaljplan akt	Vägplanens inverkan Nya Markanspråk. Arealerna är ungefärliga	Vägplanens inverkan Tillfälliga nyttjanderätter. Arealerna är ungefärliga
24-P1984-112	GATA (400 m²)	GATA (350 m²) NATUR (110 m²)
2462-P04/6/	Bostad (40 m²)	Bostad (70 m²)
2462-P93/3	-	-
2462-P2018/2	-	Bostad (185 m²).
2462-P08/4	NATUR (1870 m²) LOKALGATA (195 m²) Bostad (150 m²)	-
2462-P15/10	NATUR (230 m²) LOKALGATA (40 m²)	-
2462-P15/8	NATUR (20 m²) LOKALGATA (140 m²)	-
2462-P16/6	LOKALGATA (20 m²)	LOKALGATA (10 m²)
2462-P10/2	NATUR (405 m²)	-
2462-P02/3l	NATUR (35 m²)	LOKALGATA (35 m²) NATUR (740 m²)

10 Fortsatt arbete

En inventering av orkidéerna längs sträckan kommer att göras för att bedöma hur dess bevarandestatus påverkas av projektet. Artskyddsdispens kan bli aktuellt att söka hos länsstyrelsen för Jungfru Marie nycklar och brudsporre.

Länsstyrelsen kan komma att fatta beslut enligt KML.

Anmälan av vattenverksamheter för tre naturliga vattendrag som berörs av projektet kommer att tas fram och skickas till länsstyrelsen.

Kompletterande undersökningar för detaljutformning av geotekniska åtgärder kommer att utföras under 2020.

För att säkerställa en god planering och byggbarhet kommer samråd genomföras med berörda ledningsägare genom plan- och byggprocessen.

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.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.
- 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 Överensstämmelser med kommunala planer

Vilhelmina kommun anger i Fördjupad översiktsplan (2012) en önskad utveckling mot förbättrade möjligheter att, även utan bil vistas i Kittelfjäll. En gång– och cykelväg förslås parallellt med väg 1088 liksom en passage för skidåkare över vägen. Trafikverket bedömer att vägplanen är i linje med kommunens fördjupade översiktsplan.

Totalt nio kommunala detaljplaner berörs av vägplanen. Nya markanspråk ligger inom områden planlagd som allmän plats (NATUR, LOKALGATA) samt inom områden reglerade som kvartersmark (bostad). Med stöd av Boverkets eller tidigare ansvarig myndighet allmänna råd eller anvisningar för detaljplan, bedömer Trafikverket att samtliga markanspråk för nytt vägområde för gång och cykel som ligger inom den allmänna platsen är förenligt med detaljplanernas bestämmelser. Markanspråket inom kvartersmarken är dock inte i enlighet med detaljplanernas bestämmelser.

De markanspråk för nytt vägområde som ligger inom kvartersmark berör detaljplan Ändring av detaljplan för Kittelfjäll 1:207, 1:227 samt del av 1:61 och 1:62 (akt 2462-P04/6, laga kraft 2004-07-06 samt Detaljplan för ett område öster om hotellet, Kittelfjäll 1:8 m.fl (akt 2462-P08/4, laga kraft 2007-09-03). I båda detaljplanerna görs markanspråk inom områden reglerade som bostad där byggnad inte får uppföras (prickmark). I båda fallen beror det utökade vägområdet på att befintlig vägtrumma behöver förlängas för att uppnå en tillfredsställande avvattning.

Mot bakgrund av Boverkets allmänna råd (2002:1) och praxis bedömer Trafikverket att anläggningen som sådan, dvs förlängning av en befintlig vägtrumma, inte skiljer sig nämnvärt från andra typer av anläggningar som kan tillåtas inom den här typen av mark. Byggrätten påverkas inte då bygglovspliktig byggnad inte får uppföras inom prickad mark. Attefallsbyggnad, Friggebod och andra icke bygglovspliktiga åtgärder får dock uppföras inom prickad mark om det i övrigt bedöms lämpligt. Vägplanens intrång rör sig om en förlängning av en befintlig trumma, intrånget i sig är marginellt (40+150 m²) och ligger längs befintlig väg. Detaljplanernas syfte motverkas inte och en mindre avvikelse bör kunna vara möjlig.

Vägplanen innebär att en utfart, sektion 0/400, mot väg 1088 föreslås att stängas. Området berör detaljplan akt 2462-P08/4 och marken där utfarten ligger är reglerad som allmän plats NATUR och avsikten är inte att utfart ska anordnas här. Att stänga befintlig utfart är inte i strid med detaljplanens bestämmelser.

I vägplanen anges områden för tillfälliga nyttjanderätter som behövs under byggtiden för byte av trumma (T1), förbifart, väg (T2), upplag (T3) samt rivning av belysningscentral (T4). Trafikverket bedömer att samtliga tillfälliga nyttjanderätter som anges för byte av trumma är förenligt med detaljplanernas bestämmelser.

De tillfälliga nyttjanderätterna som anges för förbifart/väg ligger i huvudsak inom områden reglerade som allmän plats LOKALGATA och är därmed förenliga med detaljplanernas bestämmelser. I detaljplan för Kittelfjäll 1:28, del av 1:34 m.fl (akt 2462-P02/3, laga kraft 2001-05-30), anges däremot den tillfälliga nyttjanderätten för förbifart/väg inom allmän plats NATUR, vilket inte är planenligt eftersom marken inte är avsedd för motorfordon . Trafikverket bedömer dock att det bör vara möjligt att göra ett avsteg från detaljplanen med en mindre avvikelse eftersom det endast rör sig om en begränsad tid samt att olägenheten bör tålas.

Tillfälliga nyttjanderätter för upplag kan omfatta uppställning av maskiner, massor och material samt uppförande av byggbodar. Huruvida dessa tillfälliga nyttjanderätter är förenligt med detaljplanernas bestämmelser eller inte beror på hur/till vad upplagsområdet kommer att används. Vissa av åtgärderna kan komma att vara bygglovspliktiga och tidsbegränsade bygglov med mindre avvikelse från detaljplanen bör kunna vara möjligt under byggtiden samt att olägenheten bör tålas.

Kommunen delar Trafikverkets uppfattning att avvikelserna från detaljplanerna bedöms som mindre.

11.3 Genomförande

11.3.1 Tekniska frågor

Vid ett vägbygge måste ofta stora mängder jord och bortsprängt berg transporteras. Transporter inom ett arbetsområde eller till och från vägbygget kan ske på flera olika sätt, till exempel med truckar och lastbilar av olika storlek.

Under byggtiden kommer vägar att vara öppna för allmän trafik. Dock kan inskränkningar i hastighet, tillfälliga väganordningar, med till exempel signalreglering för stopp och trafik i ett körfält, bli aktuella under byggskedet. I byggskedet upprättas trafikanordningsplaner och arbetsmiljöplaner av entreprenören. Information till allmänhet sker i god tid innan arbetet påbörjas.

Tillstånd m.m. som kan erfordras för genomförandet

Sakprövningar framgår i kapitel 10 Fortsatt arbete.

11.3.2 Undantag vid fastställd vägplan

Dispens från det generella biotopskyddet, strandskydd och anmälan för samråd för åtgärder som kan väsentligt förändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken undantas automatiskt krav från prövning enligt miljöbalken om åtgärderna ingår i den fastställda vägplanen.

11.4 Fastighetsrättsliga frågor

När vägplanen vunnit laga kraft ger den vägbyggaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen (1971:948).

Mark i närheten av vägen, som har avsatts för tillfälliga behov i samband med byggandet av vägen, får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § samma lag.

Markanspråk redovisas på plankartorna, flik 1.

Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen, flik 7.

11.5 Finansiering

Den kalkylerade kostnaden för gång- och cykelvägen är beräknad till cirka 15,5 miljoner kronor. Projektet finansieras av den regionala länstransportfonden.

12 Underlagsmaterial och källor

Litteraturförteckning

Helldin, J-O, 2013. Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer II – slutrapport. Centrum för biologisk mångfald.

Länsstyrelsen och Vägverket 2001. Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län. Länsstyrelsen Västerbottens län Meddelande 2, 2001. Vägverket Publikation nr 2001:22.

Naturvårdsverket, 2009. Riktvärden för förorenad mark – modellbeskrivning och vägledning. Rapport 5976, 2009 rev 2016.

Region Västerbotten, 2018. Länstransportplan 2018-2029, Västerbottens län. Fastställd av förbundsstyrelsen 180927.

SMHI Vattenwebb (Vattenwebb.SMHI.se, 2019)

SPIMFAB, 2014. Drivmedelsbolagens undersökningar och saneringar av förorenade bensinstationer, Slutrapport av SPIMFAB:s arbete under 1997 till 2014.

Trafikverket, 2019. Beläggningshistorik. PMSV3.

Trafikverket, 2020. PM Belysning. Gång- och cykelväg Kittelfjäll, delen hotell Kittelfjäll – matbutiken. 2020-02-28.

Trafikverket, 2019. Samrådsunderlag, Gång- och cykelväg Kittelfjäll, delen hotell Kittelfjäll – matbutiken, Vilhelmina kommun, Västerbottens län. 2019-09-30.

Trafikverket, 2020. Samrådsunderlag, Gång- och cykelväg Kittelfjäll, delen matbutiken – hotell Granen, Vilhelmina kommun, Västerbottens län. 2020-02-27.

Trafikverket Miljöwebb, 2018. Objektbeskrivning: Artrik vägmiljö, AV1501.

Vilhelmina kommun, 2012. Fördjupad översiktsplan för Kittelfjäll.

Websidor och digitalt underlag

Fornlämningar, Riksantikvarieämbetet, https://pub.raa.se/nedladdning/datauttag/lamningar/kommun/, nedladdad: 2019-05-27

Länsstyrelserna, 2019, WebbGIS, underlag från länsstyrelsernas databas.

MIFO, https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/, LST miljödata (WMS-tjänst), nedladdad: 2019-08-15

Natura 2000, Naturvårdsverket, http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/nationella-geodata.aspx, nedladdad: 2019-05-27

Naturreservat, Naturvårdsverket, https://oppnadata.se/datamangd/#esc_entry=128091&esc_context=727, nedladdad: 2019-05-27

Riksintresse järnväg/väg, Trafikverket, https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Kartor-over-riksintressen/, nedladdad: 2019-05-27

Riksintressen naturvård, Länsstyrelsen, http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/nationella-geodata.aspx, nedladdad: 2019-10-09

Riksintresse rörligt friluftsliv, Länsstyrelsen, http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/nationella-geodata.aspx, nedladdad: 2019-10-09

Riksintresse Rennäring, Sametinget, http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/nationella-geodata.aspx, nedladdad: 2019-05-27

Riksintresse Skyddade Vattendrag, Länsstyrelsen, http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/nationella-geodata.aspx, nedladdad: 2019-10-09

Skogsstyrelsen naturvärde, https://www.skogsstyrelsen.se/sjalvservice/kart-tjanster/skogsdataportalen/, nedladdad: 2019-05-27 Sveriges Geologiska Undersökning (www.sgu.se 2019-09-12)

SGU brunnsarkiv, https://www.sgu.se/produkter/geologiska-data/vara-data-per-amnesomrade/grundvattendata/, nedladdad: 2019-05-27

VISS, Länsstyrelsen http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/nationella-geodata.aspx, nedladdad: 2019-05-27

Vägdata, Trafikverket, https://www.trafikverket.se/tjanster/Oppna_data/oppna-data-vi-erbjuder/, nedladdad: 2019-05-27

Äng- och Betesmark, Jordbruksverket, https://oppnadata.se/datamangd/#esc_entry=128091&esc_context=727, nedladdad: 2019-05-27

TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 3057, 903 02 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se