

# Väg 745 Bjuråker-Näsviken, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs Län

*Samrådsunderlag, Vägplan, 2017-10-30*



Trafikverket

Postadress: Adress, Postnr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Väg 745 Bjuråker-Näsviken, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län.

Författare: Tyréns AB och Enetjärn Natur AB

Dokumentdatum: 2017-10-30

Ärendenummer: TRV 2017/95276

Version: 0.1

Kontaktperson: Magnus Wikman, Tyréns AB

# Sammanfattning

Samrådsunderlaget är det första steget i Trafikverkets planläggningsprocess som leder fram till en vägplan. Handlingen ligger till grund för samråd och är en viktig del i att samla in information och synpunkter i ett tidigt skede.

Projektet omfattar väg 745 mellan Bjuråker och Näsvisen i Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län. Vägen används framför allt av boende i området och transporter av skogsprodukter, men utgör även en populär turistväg. Vägbanan är dock sliten och tjälskadad, varför Trafikverket avser att rusta vägsträckan till att hålla god bärighetsstandard under de kommande 20 åren.

Landskapet är känsligt med, framförallt, höga kultur- och landskapsvärden. De åtgärder som planeras kommer sannolikt att innebära intrång i mark, varför bland annat fornlämningar, landskapsbild, naturmiljö och vattendrag kan komma att bli påverkade. Omfattning av detta kommer att utredas vidare i kommande planeringsskede.

Närboende kommer under byggtiden att bli störda av buller, vibrationer, sämre framkomlighet och damning. Enligt nuvarande tidplan genomförs åtgärderna under 2019-2020.



# Innehåll

1	Beskrivning av projektet.....	6
1.1	Planlägningsprocessen .....	6
1.2	Bakgrund.....	6
1.3	Ändamål och projektmål.....	6
1.4	Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning .....	6
1.5	Angränsande planering.....	8
2	Avgränsningar .....	9
2.1	Avgränsning i tid.....	9
2.2	Andra avgränsningar .....	9
3	Förutsättningar .....	10
3.1	Bebyggelse och markanvändning .....	10
3.2	Byggnadstekniska förutsättningar .....	10
3.3	Hälsa och miljö.....	10
3.4	Känslighet.....	18
4	Vägåtgärder.....	20
5	Effekter och deras tänkbara betydelse .....	21
5.1	Bebyggelse och markanvändning .....	21
5.2	Hälsa och miljö.....	21
5.3	Konsekvenser under byggtiden.....	23
5.4	Övriga bestämmelser .....	23
6	Fortsatt arbete .....	24
6.1	Planläggning.....	24
6.2	Viktiga frågeställningar .....	24
7	Källor .....	25

# 1 Beskrivning av projektet

## 1.1 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.

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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

## 1.2 Bakgrund

Väg 745 har stora brister med sliten vägbana, tjälskador och avvattningsproblem. Trafikverket avser åtgärda dessa brister och vägen ska därför rustas för att fortsatt ha BK1-standard.

Vägen är en populär turistväg med flera målpunkter såsom campingplats, gårdsförsäljningar m.m. På den östra delen från Näsvisen används vägen också av skogsindustrierna för transport av skogsprodukter. Vägen går utefter Sördellen nära strandlinjen vilket medför att vägen ligger lågt med avvattningssvårigheter. Vidare går den genom odlingslandskap, byar, över gårdsplaner och genom skogsmark. Se figur 1.1 för översiktskarta.

Trafikverket avser att genomföra entreprenaden som totalentreprenad, vilket innebär att funktionskrav ställs till entreprenören. Produktion är planerad till 2019-2020.

## 1.3 Ändamål och projektmål

Målet är att uppnå ökad bärighet och förbättrad komfort för aktuell vägsträckning.

## 1.4 Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning

Väg 745 är en asfaltbelagd länsväg som idag har bärighetsklass BK1 och en belagd vägbana om 5,5 meter. Vägen är på merparten av sträckan lågt belägen och diken är på vissa ställen näst intill obefintliga vilket innebär att vägen avvattnas dåligt. Där vägen går nära sjöarna är problematiken dubbel med både dålig avvattning och dessutom finns träd nära vägen vars rotsystem påverkar vägbanan. Asfalten börjar, på grund av ovanstående problem, spricka upp på stora sträckor.

Väg 745 korsar Norrboån på en bro och fyra allmänna vägar och många enskilda vägar korsar vägen i plan. Tillåten hastighet är 70 km/h förutom genom byarna där det är 30, 40 eller 50 km/h.

Trafikflödet på väg 745 i båda riktningar längs sträckan mellan Näsvisken och Bjuråker är varierande och stickprovsmätningar gjordes 2004. På sträcka Bjuråker – Hålsjö var trafikmängden cirka 620 fordon per dygn och mellan Hålsjö och Långby cirka 760 fordon per dygn. Långby-Näsvisken trafikerades av cirka 1100 fordon per dygn och längs hela sträckan uppgick tunga fordon till drygt 4-5 % av totalen. Under högsommaren ökar trafiken uppskattningsvis mellan 40-60 % tack vare att vägen attraherar många turister. En ny trafikmätning kommer att genomföras under vägplanarbetet för att uppdatera de ovan angivna gamla uppgifterna.

De senaste femton åren har åtta trafikolyckor skett inom vägens utredningsområde. En dödsolycka skedde på skogen strax norr om Långby och en singelolycka med svåra skador i södra delen av Backmo. Övriga olyckor har varit med lindrig utgång där merparten varit singelolyckor.

## VÄG 745 - HASTIGHET LÄNGS UTREDNINGSOMRÅDE MED MÅLPUNKTER



Figur 1.1 Väg 745 med hastigheter och målpunkter.

## 1.5 Angränsande planering

Fortsättningen av väg 745 från Näsvisken till Hudiksvall genomgår underhålls-åtgärder i form av exempelvis dikning. Vägplanen berör inga andra närliggande infrastrukturprojekt eller kommunala väg- och bebyggelseprojekt.

Aktuellt område omfattas av Hudiksvalls kommuntäckande översiktsplan från 2008.

Längs väg 745 finns ett antal detaljplaner och områdesbestämmelser som kan komma att beröras av planerade åtgärder. Detaljplaner presenteras i figur 1.2.

### DETAJLSPLANER, DEL 1 BJURÅKER - BÄTLÄNNINGEN



Figur 1.2 Detaljplaner som berörs av vägförstärkningen på väg 745 är markerade med ljusbrun transparent färg.



## 2 Avgränsningar

Detta samrådsunderlag hanterar förbättringsåtgärder utmed den del av väg 745 som sträcker sig mellan Bjuråker och Näsvisen. Den geografiska avgränsningen, utredningsområdet, redovisas i figur 1.1. och sträckningen är ca 25 km lång.

Projektets influensområde är den direkta närheten till projektet där det finns boende som är beroende av vägsträckan för sina dagliga transporter. Projektet påverkar även anslutande vägar och genomfartstrafik. Influensområdet beträffande markanknutna miljöaspekter är främst vägens direkta närområde, det vill säga ca 20 m från vägmitt. Vad gäller påverkan på kulturmiljö och, framförallt, landskapsbild är influensområdet större då det handlar om hur vägen upplevs och ligger i landskapet.

Vägen berör en bro över den kanal som förbinder sjöarna Norrdellen och Sördellen (21-1292-1). Eftersom bron byggdes om 2015, kommer den inte att omfattas av de åtgärder som planeras för väg 745, och behandlas därmed inte vidare i detta dokument.

### 2.1 Avgränsning i tid

Förbättringsåtgärderna kommer att utföras under 2019-2020 enligt gällande tidplan. Vägens livslängd i bärighetsklass 1 ska vara 20 år och det är också den tidshorisonten som ligger till grund för bedömningen av miljökonsekvenser i kapitel 6.

### 2.2 Andra avgränsningar

Utredningsområdet berör ett antal miljöaspekter, bland annat natur- och kulturvården. Berörda aspekter och eventuella konsekvenser beskrivs i kapitel 4 och 6. De aspekter som bedömts relevanta är; bebyggelse och markanvändning, byggnadstekniska förutsättningar, boende och hälsa, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö och artförekomster, rekreation och friluftsliv, naturresurser, förorenad mark, samt miljö kvalitetsnormer. Övriga aspekter har bedömts som ej relevanta och kommer inte att behandlas vidare i detta dokument.

## 3 Förutsättningar

### 3.1 Bebyggelse och markanvändning

Viktiga målpunkter för sträckan är orterna Näsvisken, Bjuråker, Hudiksvall, Friggessund och Delsbo. Vidare finns flera viktiga målpunkter längs sträckan som förskolan och Folkets hus i Hålsjö, Norrbo kyrka, campingplats, badplatser, gårdsförsäljningar och fågeltorn.

Ett flertal jordbruksfastigheter finns utmed vägsträckningen och i merparten av angränsande skogar bedrivs aktivt skogsbruk.

Väg 745 är busstrafikerad och hållplatser är av typ körbanehållplatser.

### 3.2 Byggnadstekniska förutsättningar

Jorden längs sträckan består mestadels av moränmark, men längre partier med sedimentjord av lera och sand förekommer. Berg i dagen och ytnära berg förekommer.

#### 3.2.1 Brunnar

Ett 20-tal energi- och vattenbrunnar ligger inom 100 meter längs med vägen, vilka kommer att kartläggas mer exakt senare i projekteringen.

#### 3.2.2 EI- och teleledningar

Trafikverket och Hudiksvall kommun har belysning inom och i anslutning till projektområdet. Trafikverkets belysning består bland annat av en belysningsmast i korsningen väg 745 och väg 753/Näsviksvägen, sidoplacerade rörsstolpar i Bjuråker (väg 745 och väg 305) och effektbelysning på Norrbobron installerad år 2015/2016. Hudiksvall kommuns belysning består bland annat av belysningen längs väg 745 (sträckan från Malm- vägen till väg 753/Näsviksvägen) och i Bjuråker. Belysningen är huvudsak sidoplacerade rörstolpar.

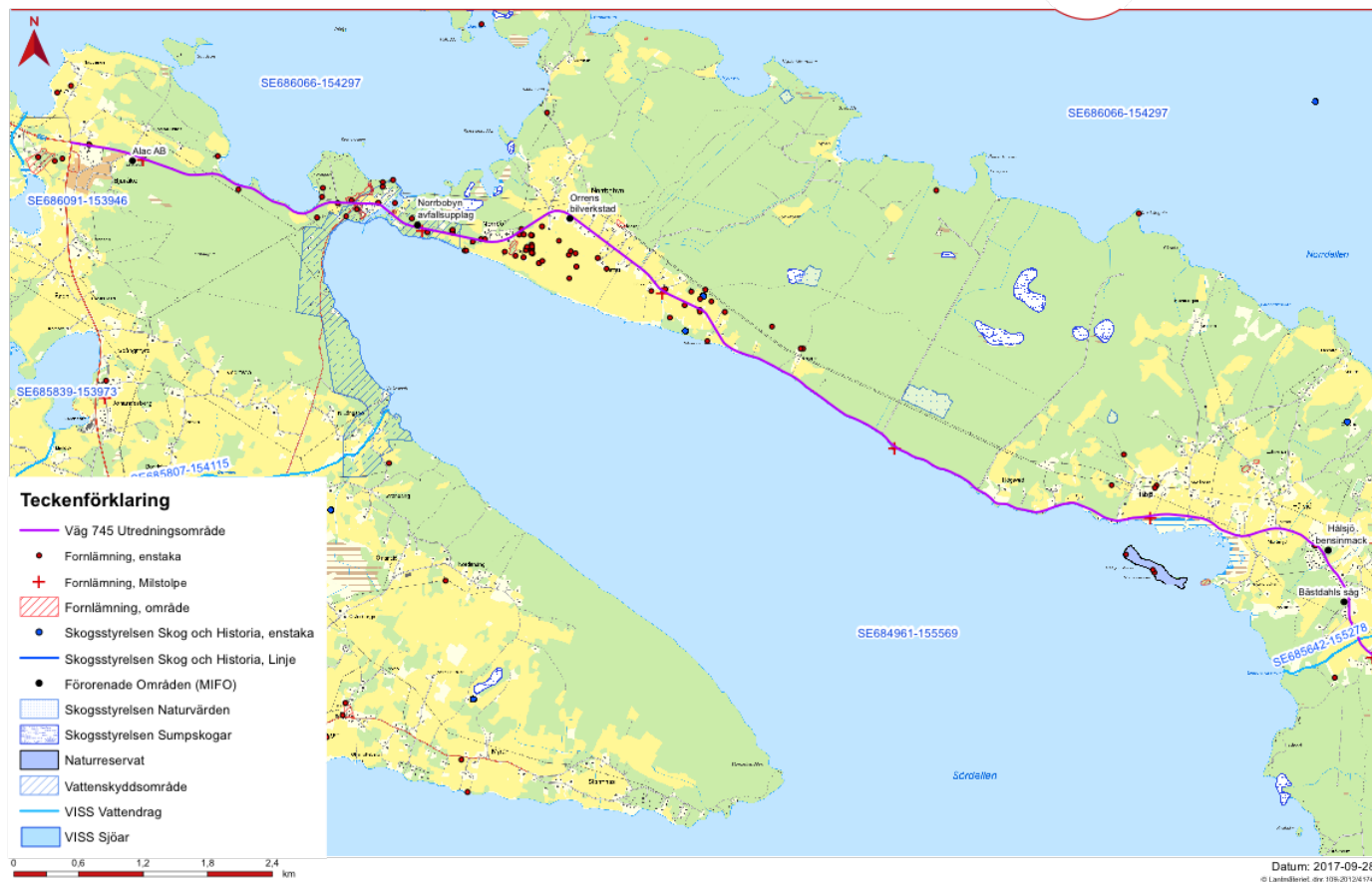
Längsgående och korsande ledningar samt trästolpar för eldistribution (ägare Ellevio AB) och tele finns inom projektområdet.

## 3.3 Hälsa och miljö

### 3.3.1 Boende och hälsa

Bebyggelse utmed vägen är koncentrerad till orterna Bjuråker och Näsvisken, samt ett flertal mindre byar. Den trafik som belastar den aktuella vägsträckan utmed väg 745 påverkar de närboende med buller, föroreningar, barriärer och vibrationsstörningar.

En förenklad bullerberäkning visar att en väg med 600 fordon per dygn där 6 % (alltså något mer än på väg 745) är tung trafik, och hastigheten är 70 km/h, har en ekvivalent bullernivå om ca 56 dBA tio meter från vägen och ett maxbuller om 84 dBA. På en väg med 1200 fordon per dygn och 6 % tung trafik och 70 km/h har en ekvivalent bullernivå på 60 dBA och maxbuller på 84 dBA tio meter från vägen. Inga riktvärden för buller överskrider alltså inom tio meter från vägen. Dessa värden kommer att beräknas om mer noggrant i kommande skede av projekteringen och anpassas till platsspecifika värden.



Figur 3.1 Miljöförutsättningar - del 1

### 3.3.2 Landskapsbild

Väg 745 passerar genom ett landskap med omväxlande odlingsbygd och stora skogsområden. Trafikanten ges möjlighet till ett flertal utblickar över det omgivande böljande odlingslandskapet på färden mellan Bjuråker och Näsvisen. Vid vissa vägnitt ligger vägen strandnära med möjlighet till vackra vyer över Delensjöarna. Vägen går igenom kulturhistoriskt intressanta bygder med kyrkomiljöer i Bjuråker och Norrbo samt många fornlämningsmiljöer.

Hela området omfattas av landskapstypen dalgångslandskap. Det präglas av böljande, backiga dalgångar i flera riktningar omgivna av skogklädda berg. I botten av dalgången finns vatten med uppodlade sluttningar på dalsidorna. Bebyggelse och vägar är placerade i gränsen mellan den odlade marken och de omgivande skogarna eller på mindre steniga höjder ute i dalgången.

Solitära träd, tallar i skogsmark samt björkar i odlingslandskap och strandzon är viktiga inslag i vägmiljön och utgör i vissa fall landmärken. Längs hela sträckan förekommer milstolpar, men även minnesstenar, sockengränsstenar och väghållningsstenar. De är en viktig del av vägens kulturhistoria och bidrar till dess karaktär.

Vägens och bebyggelsens placering i landskapet ger det en karaktär av kontinuitet och historisk förankring, vilket förstärker dess upplevelsevärde och bidrar till områdets attraktivitet för besökare.

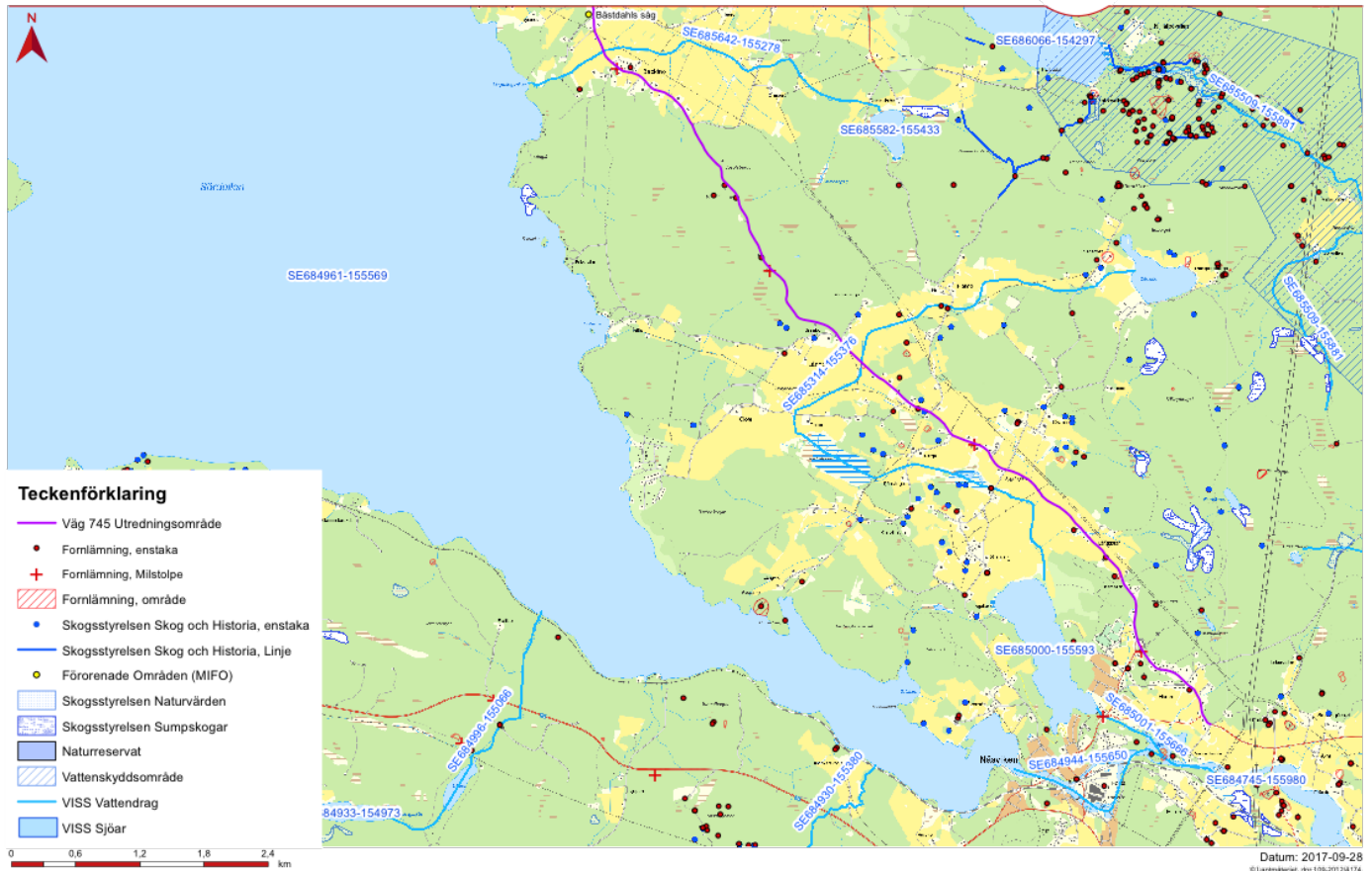
### 3.3.3 Kulturmiljö

*”Vägar har stor betydelse för landskapet och hur man upplever olika miljöer. En slingrande byväg i skogsbrynet förhöjer upplevelsen av ett vackert landskap medan en modernt uppbyggd väg i en äldre småskalig bymiljö påverkar byn på ett negativt sätt. En väg kan ha ett stort kulturhistoriskt värde om den t ex berättar om äldre vägbyggnadsteknik eller om epoker i vägbyggandets historia. Vägar är ryggraden i de strukturer som bildats och utvecklats under olika epoker i länets kulturhistoria.”* (Historiska vägar, Alternativa färdvägar genom Gävleborgs Län, Länsstyrelsen, 2007)

Väg 745 mellan Bjuråker och Näsvisen anses vara en av Gävleborgs läns vackraste vägar. Den har en varierande karaktär genom att den är strandnära, slingrar sig genom äldre byar, böljande åkermarker och skogslandskap. Vägen berör riksintresseområdena för kulturmiljövård, Delsbo och Bjuråker (X212) och Forsa (x202), se figur 4.1. Värdena inom områdena är knutna till odlingslandskap i förhistorisk centralbygd, dels med järnålderlämningar som är tydligt knutna till nuvarande bebyggelse, samt ovanligt oförändrad bebyggelsestruktur från 1700-talet.

Fornlämningarna i området visar på platsens betydelse sedan förhistorisk tid, i synnerhet området kring Norrboby, strax sydöst om Norrbo kyrka, där ett flertal gravfält från järnåldern finns på impediment, både inom och i kanterna av odlingsmarken. Norrbo skans ligger invid vattenpassagen som binder samman Sördellen med Norrdellen. Tydliga spår efter skansanläggningen finns på ömse sidor om väg 745. Skansen härrör från 1600-talet och utgörs av vallar formade efter bastioner, samt en stenmur på varsin sida om gamla vägen till Delsbo.

Kartor från 1640-talet över byarna Bjuråker, Norrbo och Hålsjö visar att vägsträckningen varit i princip den samma som idag. Längs vägen finns rikligt med Gustav III:s milstenar från 1785, undertecknad av Fredrik Adolf Ulrik Cronstedt som var landshövding i Gävleborgs län 1781 – 1812. Längs väg 745 finns också väghållningsstenar som är en rest från de så kallade väglottsdelningarna som infördes på 1600-talet, när markägare blev skyldiga till att underhålla en tillgiven väglott. Ett flertal av de historiska bebyggelselägena, kan ännu till viss del avläsas i dagens gårdsstrukturer.



Figur 3.2 Miljöförutsättningar - del 2.

### 3.3.4 Naturmiljö

Större delen av vägens sträckning är belägen inom riksintresseområdet för naturvård, Dellsjöarna (Nr X 41), se figur 3.3. Områdets naturvärde är huvudsakligen knutet till sjöarna, Norra- och Södra Dellen, med förekomst av fyra relikta kräftdjur samt den inhemska insjööringen.

En VMI-klassad våtmark angränsar till vägen vid Hålsjöviken, Moränget, vilken bedömts hysa ett mycket högt naturvärde, bland annat knutet till ett rikt fågelliv.

Flera vattendrag och vattenförekomster finns utmed vägsträckan. Dessa redogörs för i tabell 1 och figur 3.1-3.2.

Strandskyddet är utpekad för att främja friluftsliv och naturintressen och gäller längs samtliga stränder 100 meter från strandkanten. En stor del av vägen berörs av strandskydd utmed sjöar och vattendrag.

Tabell 1. Vattendrag och vattenförekomster som berörs av väg 745, Bjuråker-Näsviken.

Namn	VISS	Beskrivning/Status
Norra Dellen	SE686066-154297	Vägen passerar över den kanal som förbinder Norra Dellen med södra Dellen. Sjön uppvisar en måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status pga av ett flertal påverkanskällor, bland annat jordbruk, skogsbruk och enskilda avlopp.
Södra Dellen	SE684961-155569	Vägen passerar över den kanal som förbinder Södra Dellen med Norra Dellen. Sjön uppvisar en måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status pga av ett flertal påverkanskällor, bland annat jordbruk, skogsbruk och enskilda avlopp.
WA38847309	SE685642-155278	Mindre vattendrag som korsar vägen vid Backmo. Förbinder Södra Dellen med Gammelsjön. Uppvisar måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.
WA95360937	SE685314-155376	Mindre vattendrag som korsar vägen vid Långby. Uppvisar måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.
Från Finntjärnen		Mindre vattendrag som korsar vägen vid Långgatan, norr om Hamre.
Östra Hamre		Mindre vattendrag som korsar vägen vid Hamre mot Vägen.

Stora delar av vägen går genom småskalig jordbruksmark. I vägens närhet finns flertalet generella biotopskydd, exempelvis öppna diken, alléer och odlingsrösen. Längs Sördellen finns en bård med vuxna träd, framförallt björk och rönn, vilken också kan bedömas omfattas av det generella biotopskyddet då träden står någorlunda på rad i ett öppet landskap längs vägen. På delar av sträckan angränsas vägen av grova tallar vilka säkerligen har viss betydelse för naturmiljön i området.

Vägsträckan mellan Bjuråker och Näsviken är enligt Trafikverkets egna artinventeringar av vägmiljöer klassad som artrik vägmiljö med värdeklass 4, visst naturvärde. Motiveringen till klassningen är att vägkanterna hyser en hävdgynnad flora med förekomst av fridlysta arter. Av arter utpekade i artskyddsförordningens bilaga 1 och 2 finns kända uppgifter om förekomst av Jungfru Marie nycklar. Någon inventering av fåglar inom vägområdet och dess absoluta närhet har inte utförts. Utifrån fynduppgifter från Artdatabanken förekommer ett stort antal registrerade fynduppgifter inom 1 km från väg 745. Den stora majoriteten av fynduppgifterna utgörs av arter knutna till det öppna odlingslandskapet, vattenmiljöer och våtmarker. Av de registrerade fynduppgifter som finns hos Artdatabanken är det sannolikt att följande arter utpekade artskyddsförordningens bilaga 1 häckar inom 20 meter från vägen; stareVU, sävsparvVU, mindre hackspettNT och kungsfågelVU. Inför kommande samrådshandling kommer redan kända uppgifter att kompletteras med ett utsök av i Artdatabanken skyddade fynduppgifter.

Den invasiva arten blomsterlupin har observerats längs sträckans östligaste delar. Detta kommer att kartläggas vidare i nästa skede.

### 3.3.5 Rekreation och friluftsliv

Större delen av vägens sträckning är belägen inom riksintresseområdet för friluftsliv, Dellensjöarna (FX 05), se figur 3.4. Området är ett välkänt turistlandskap med särpräglad naturmiljö och kulturhistoria, med mycket goda möjligheter för friluftslivs- och kulturaktiviteter och områdets attraktivitet är starkt förknippad med det vackra kultur- och naturlandskapet.

### 3.3.5 Naturresurser

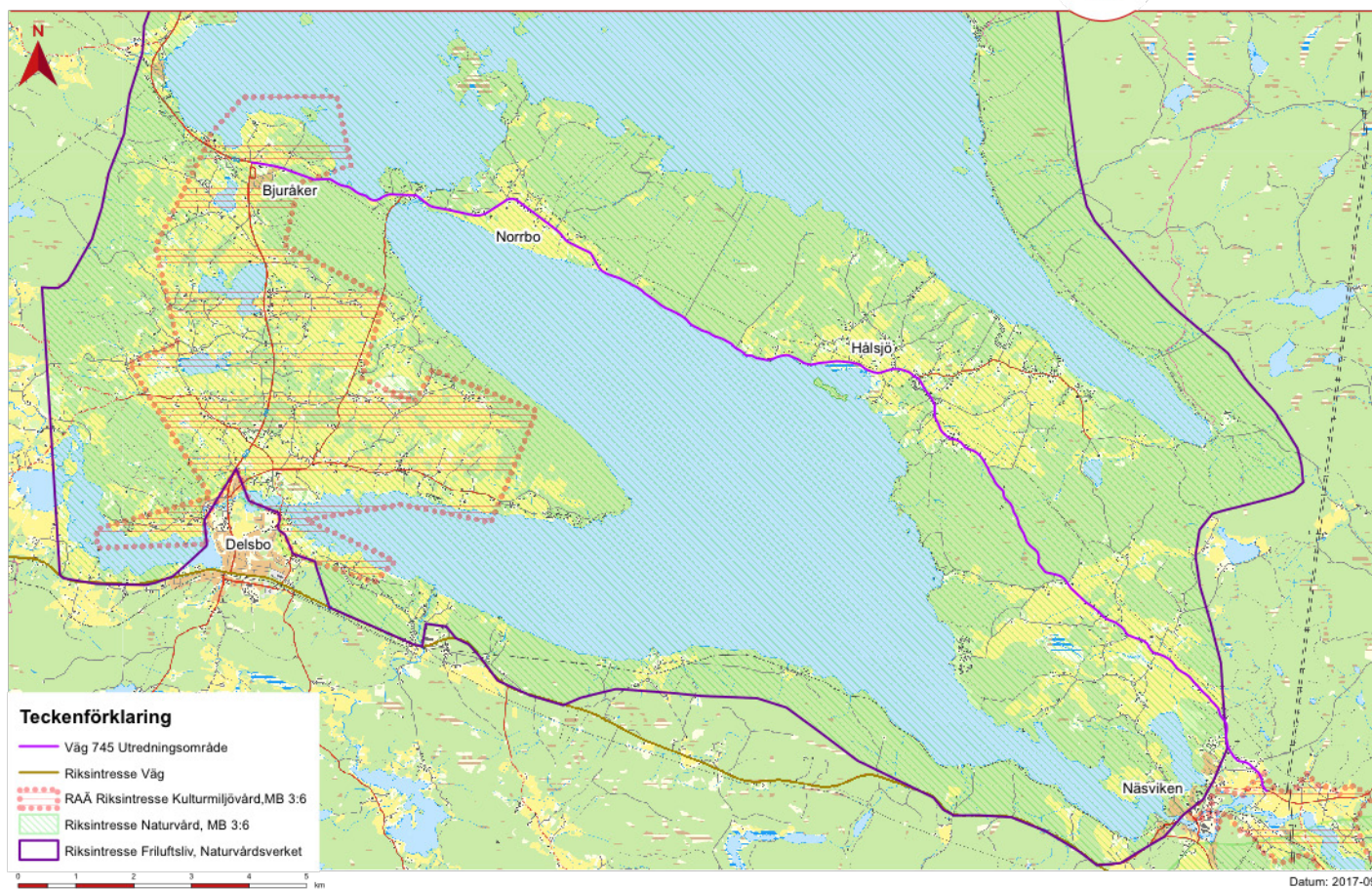
Utmed vägen finns ett antal diknings- och torrlägningsföretag, se figur 3.3. Vilka företag som berörs av de planerade åtgärderna kommer att utredas vidare i kommande projektering.

Utredningsområdet ligger inom Voerense samebys vinterland. Detta är mark som får användas för renbete under vinterhalvåret.

Ett vattenskyddsområde mellan Norrbo och N Långsbro, N Långsbo 4:1 berörs av vägen, se figur 3.1.



Figur 3.3 Diknings- och torrlägningsföretag i området kring väg 745, markerade som rosa linjer. Karta från Länsstyrelsen Gävleborgs län.



Figur 3.4 Riksintressen

### 3.3.6 Förorenad mark

Utmed väg 745 finns fem områden som är identifierade som potentiellt förorenade enligt MIFO. Ett av dessa har inventerats enligt MIFO och har bedömts tillhöra riskklass 4, liten risk för människa och miljö. Dessa redovisas i tabell 2, samt i figur 3.1-3.2. Länsstyrelsens databas över förorenade områden är inte komplett och det kan finnas föroreningar i mark som inte finns med i databasen.

Äldre asfaltbeläggningar kan innehålla stenkolstjära. I mer än 50 år användes detta vid beläggning av vägar, men användningen av stenkolstjära upphörde helt 1973. Innan dess användes det i både slit och bärlager, men det vanligaste är dock att den återfinns i indränkt makadam i bärlager. Provtagning behöver göras på väg 745 då vägen belagdes år 1969.



Tabell 2. Vattendrag och vattenförekomster som berörs av väg 745, Bjuråker-Näsviken. Branschklass avser riskklassning inom en viss bransch, där 1 är högsta risk och 4 lägst risk. Dessa går inte att jämföra mellan olika branscher.

Namn	Fastighet	Status	Branschklass
Norrbobyn avfallsupplag	Norrbobyn 11:5		
Norrbobyn 11:6	Identifiering avslutad-ingen inventering påbörjad	2	
Hålsjö, bensinmack	Hålsjö 2:43	Åtgärd avslutad-uppföljning genomförd. Området har bedömts tillhöra riskklass 4, liten risk för människa och miljö	2
Orrrens bilverkstad	Vedmyra 7:8	Identifiering avslutad-ingen inventering påbörjad	3
Alac AB	Bjuråkers kyrkby 2:14	Identifiering avslutad-ingen inventering påbörjad	2
Bästdahls såg	Norrbo-Bästdal 6:1	Inventering avslutad-ingen åtgärd	4

### 3.3.7 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken omfattar idag nedanstående sex förordningar:

- Havsmiljöförordningen (2010:1341)
- Luftkvalitetsförordningen (2010:477)
- Förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön
- Förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten
- Förordning (2004:675) om omgivningsbuller
- Badvattenförordningen (2008:218)

*Havsmiljö:* Väg 745 berör ingen havsmiljö. Miljökvalitetsnormen för havsmiljö behandlas därmed inte vidare i detta samrådsunderlag.

*Luft:* Den låga trafikmängden som trafikerar vägen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Miljökvalitetsnormen för luft behandlas därmed inte vidare i detta samrådsunderlag.

*Vattenmiljö:* Ett flertal vattenförekomster berörs av vägen (dessa beskrivs närmare i kapitel 3.3.4).

*Fisk- och musselvatten:* Något fisk- och/eller musselvatten berörs inte av vägen. Miljökvalitetsnormen för fisk- och musselvatten behandlas därmed inte vidare i detta samrådsunderlag.

*Buller:* Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller (SFS 2004:674) tillämpas i vägens driftskede. Trafikverket ska för de vägar som belastas med mer än 3 miljoner fordon/år vart femte år kartlägga bullret från vägen. Väg 745 trafikerar av under 150 000 fordon per år. Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller behandlas därmed inte vidare i detta samrådsunderlag.

*Badvatten:* Någon kommunal badplats berörs inte. Miljökvalitetsnormen för badvatten behandlas därmed inte vidare i detta samrådsunderlag.

### **3.4 Känslighet**

En översiktlig bedömning av landskapets känslighet har genomförts. Känslighetsbedömningen visar på vilka sträckor som har de högsta och/eller mest känsliga värden längs sträckan. Områden med höga kulturhistoriska värden, höga naturvärden, nära till bostäder och en känslig landskapsbild har klassats som hög känslighet. Detta material kommer att specificeras i kommande skede av planläggningsprocessen.

De delar med hög känslighet kräver särskilda anpassningar i kommande projektering. Bedömningen presenteras i figur 3.5-3.6.

# KÄNSLIGHETSANALYS, DEL 1 BJURÅKER - HÅLSJÖ



# KÄNSLIGHETSANALYS, DEL 2 HÅLSJÖ - NÄSVIKEN



Figur 3.5-3.6 Vägens bedömda miljökänslighet samt hastighetsbeegränsningar

## 4 Vägåtgärder

I detta initiala skede av projekteringen finns ingen detaljprojektering färdig. Befintliga uppgifter har kartlagts och i nästa skede kommer exakta åtgärder att föreslås. Nedanstående åtgärder är därför endast möjliga alternativ till åtgärder. Dessa är dock troliga utifrån vägens brister.

För att uppnå en väg med bärighetsklass 1 i 20 år behöver vägens konstruktion förstärkas för att klara de trafiklaster som den kommer att utsättas för under dimensioneringsperioden. Det innebär att både vägens överbyggnad och vägens avvattningsanläggning måste förbättras och att befintliga diken rensas och anpassas till den nya vägkonstruktionen. Nya diken behöver anläggas där det tidigare inte funnits några, alternativt att vägen avvattnas genom att dränering anläggs.

För att förbättra vägens bärighet kan nytt material läggas på befintlig vägkropp så att vägen höjs. Det innebär samtidigt att vägens slänter och diken kräver mer utrymme, vägområdet behöver då utökas vilket leder till att mer och ny mark behöver tas i anspråk.

Ett annat förstärkningsalternativ är att byta ut det befintliga materialet i vägkroppen. Detta alternativ tar marginellt mer mark i anspråk (i och med att vägdiken måste skapas). På trånga partier där vägområdet idag är smalt, exempelvis inom byar där byggnader ligger nära väggkant, är urgrävning av vägen samt täckdränering sannolikt enda alternativet till åtgärd.

Vid vägar med en hastighet om 70 km/h föreskrivs i VGU (Vägar och Gatans Utformning) att tre meter närmast vägen ska vara fria från icke eftergivliga hinder. Detta innebär att bland annat att grova träd och stora block måste tas bort från detta område. Alternativet är att sätta upp ett räcke förbi dessa föremål. I vissa fall kan undantag göras från kraven i VGU. Hur detta kan ske i detta projekt är inte känt i dagsläget.

Befintliga sikt- och utrymmesförhållanden i korsningar mellan väg 745 och allmänna vägar ska kontrolleras genom sikt- respektive utrymmesanalys och vid behov ska förbättringsåtgärder projekteras.

Anslutningar till väg 745 måste också göras om. Om vägen höjs innebär det att även anslutningen måste höjas och det kan göra inverkan på en relativt lång sträcka längs den anslutande vägen då ett vilplan ska anläggas på anslutningen. Ingen ombyggnation av befintliga hållplatser är aktuell i detta projekt dock kan en flyttning eller indragning av något enstaka hållplatsläge bli aktuellt i samband med vägåtgärden.

## 5 Effekter och deras tänkbara betydelse

### 5.1 Bebyggelse och markanvändning

De åtgärder som planeras innebär sannolikt ett ianspråktagande av ny mark i anslutning till befintligt vägområde. En stor del av den mark som kan komma att beröras nyttjas idag för jord- och skogsbruk. Konsekvensen på befintlig markanvändning bedöms bli liten då ny mark som tas i anspråk i och med väg-åtgärden är begränsad till vägens närhet.

I anslutning till bebyggelse kommer de planerade åtgärder att i möjligaste mån utföras inom befintligt vägområde, varför påverkan bedöms bli liten och konsekvenserna små.

### 5.2 Hälsa och miljö

#### 5.2.1 Boende och hälsa

Fordonstrafiken bedöms inte öka till följd av de planerade åtgärderna. Däremot möjliggör det förbättrade vägunderlaget högre hastigheter vilket sannolikt innebär något ökade buller och vibrationsstörningar. Riktvärden för buller och vibrationer bedöms dock inte överskridas. En eventuell breddning av vägområdet medför sannolikt en ökad upplevd barriäreffekt, särskilt om vägen hamnar på en högre nivå än idag. Sammantaget bedöms påverkan dock som liten och konsekvenserna små.

#### 5.2.2 Landskapsbild

Vägens sträckning bör inte förändras eftersom dess läge i landskapet är mycket väsentligt för det mycket stora landskapsbildsvärdet. En höjning av vägens profil påverkar landskapsbilden negativt då den goda terränganpassningen förloras och vägens attraktivitet som turistväg minskar. Dessutom kan träd nära vägen komma att påverkas negativt, både på grund av att vägförstärkningen påverkar rotsystemet och på grund av att det, enligt VGU-krav, inom skyddszonen inte får finnas icke eftergivliga föremål. Vägräcken och andra skyddsåtgärder bör övervägas där träd eller andra objekt som är värdefulla för landskapsbilden finns i vägens närhet.

I anslutning till bebyggelse kommer de åtgärder som planeras att i möjligaste mån utföras inom befintlig vägområde. Påverkan på berörda fastigheter bedöms därför bli små till måttliga.

De sammantagna konsekvenserna för landskapsbilden bedöms, beroende på åtgärdsval, bli små till stora.

#### 5.2.3 Kulturmiljö

Vägdragningen är känslig för förändringar och det värdefulla kulturlandskapets ålderdomliga karaktär och kontinuitet kan skadas allvarligt om vägens nuvarande sträckning ändras i plan och profil. Särskilt känsligt för denna påverkan är vägavsnitt genom odlingslandskap, invid bebyggelse, samt i anslutning till milstolpar och väghållningsstenar. Beroende på åtgärdsval bedöms konsekvenserna för kulturmiljön bli små till stora.

#### 5.2.4 Naturmiljö och artförekomster

Riksintresset för naturvård, Dellensjöarna, kommer att påverkas genom att ytterligare mark ianspråk tas. Påverkan på värdet, bland annat de fyra relikta kräftdjuren och insjööringen, bedöms dock som liten. Ianspråktagandet av mark innebär även en påverkan på djur och vegetation som finns inom vägområdet och dess absoluta närhet. Den flora som återfinns i vägkanten kommer att påverkas negativt på kort sikt i och med breddningen av vägområdet. Floran bedöms dock kunna återställas genom återläggande av vegetationsmassor alternativt insådd av ängsfrö. Dikenas ytterslänter bör i möjligaste mån lämnas orörda för att bevara vägkanternas artrikedom.

Lupiner planeras att grävas bort från vägområdet och dessa massor ska ej återanvändas som yttäckning. Detta bedöms ge positiva konsekvenser för bevarad och utvecklad artrikedom.

Om de grova träden längs sträckan måste tas ner så bedöms konsekvensen bli måttliga till stora negativa då viktiga strukturer och biotoper i landskapet försvinner.

Vad gäller fåglar så innebär åtgärderna ett förmodat ianspråktagandet av biotoper, samt störning i form av buller. Den areal som tas i anspråk är dock förhållandevis liten och den negativa påverkan kan begränsas med skyddsåtgärder. Påverkan i form av buller under anläggningstiden kan påtagligt begränsas genom att förlägga arbeten utanför häckningsperioden. Påverkan på naturmiljön och arter kommer dock att utredas ytterligare i den fortsatta planprocessen. Påverkan bedöms preliminärt bli liten.

Under förutsättning att eventuellt nytt markanspråk vid den VMI-klassade våtmarken vid Hålsjövikens sker på den norra sidan av vägområdet bedöms påverkan bli obetydlig.

Hur generella biotopskydd kommer att påverkas, samt vilka skyddsåtgärder som kan bli aktuella kommer att behandlas vidare i planprocessen. Flera biotoper kommer sannolikt att få en minskad yta/längd. Konsekvensen bedöms vara liten då dessa miljöer är många inom detta landskap.

Om vägen breddas och därmed hamnar närmare vattenområdena bedöms strandskyddet påverkas i en liten omfattning. Syftet med strandskyddet bedöms dock inte påverkas negativt.

De sammantagna konsekvenserna för naturmiljö och arter bedöms bli små.

#### 5.2.5 Rekreation och friluftsliv

Riksintresset för friluftsliv bedöms inte påverkas negativt av åtgärderna under förutsättning att kultur- och landskapsvärden inte påverkas negativt.

Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas.

#### 5.2.6 Naturresurser

För att skydda vattentäkten N Långsbo 4:1 kommer skyddsåtgärder att vidtas för att minska risken för olyckor, samt risken för utsläpp till täkten vid olycka.

Vägåtgärder bedöms inte påverka möjligheten för samebyn att nyttja området för vinterbete.

### 5.2.7 Förorenad mark

De fyra områden som identifierats som potentiellt förorenade ska undersökas vidare i kommande skede av projekteringen. Vid behov kommer saneringsåtgärder att genomförs i byggskedet.

Entreprenören ska i samband med grävning och schaktning vara observant på misstänkta föroreningar. Om misstänkta föroreningar påträffas ska tillsynsmyndighet meddelas.

### 5.2.8 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna bedöms inte överskridas.

## 5.3 Konsekvenser under byggtiden

Under tiden för planerade åtgärder kommer det att uppstå störningar för närboende i form av buller, vibrationer och damning. Även fåglar är känsliga för buller och kan därmed påverkas negativt. Byggtiden innebär även en sämre framkomlighet utmed vägsträckan, både för bilister och oskyddade trafikanter. Konsekvenserna bedöms sammantaget bli måttliga.

## 5.4 Övriga bestämmelser

Projektet bedöms kunna påverka följande miljökvalitetsmål negativt om inte tillräcklig hänsyn tas:

- God bebyggd miljö; ”infrastruktur [...] är anpassad till människors behov [...] samtidigt som hänsyn är tagen till natur- och kulturmiljö, estetik, hälsa och säkerhet...”
- Ett rikt växt- och djurliv; ”det finns en fungerande grön infrastruktur, som upprätthålls genom en kombination av skydd, återställande och hållbart nyttjande inom sektorer, så att fragmentering av populationer av livsmiljöer inte sker och den biologiska mångfalden i landskapet bevaras, genetiskt modifierade organismer som kan hota den biologiska mångfalden inte är introducerade” samt ”främmande arter [...] inte hotar den biologiska mångfalden”.
- Miljökvalitetsmålen bedöms inte motverkas genom att Trafikverkets planläggningsprocess samt tillämpbar lagstiftning följs. Samma sak gäller för uppfyllande av hänsynsreglerna.

## 6 Fortsatt arbete

### 6.1 Planläggning

Nästa skede i planlägningsprocessen är att samrådsunderlaget sänds till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan, därefter tas en samrådshandling fram.

Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer Trafikverket att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning, vid ej betydande miljöpåverkan beskrivs påverkan på miljön i en miljöbeskrivning.

Kallelse till möte med berörda fastighetsägare, kommun, länsstyrelse, samt andra berörda kommer att gå ut via brev. Utöver detta samråd tar Trafikverket löpande emot inkomna synpunkter. Samtliga synpunkter kommer att redovisas i en samrådsredogörelse som biläggs vägplanen.

### 6.2 Viktiga frågeställningar

Viktiga frågor för fortsatt arbete är:

- Val av vägåtgärder som både ger god vägstandard och bevarar viktiga kultur- och landskapsvärden.
- Kartläggning och åtgärder mot invasiva arter.



## 7 Källor

Artportalen. [www.artportalen.se](http://www.artportalen.se)

Brunnsarkivet. [www.sgu.se](http://www.sgu.se)

Jordbruksverkets databas Tuva, [www.jordbruksverket.se/tuva](http://www.jordbruksverket.se/tuva)

Länsstyrelsen Gävleborgs län. <http://www.lansstyrelsen.se/Gavleborg/>

Länsstyrelsen Gävleborgs län. Våtmarksinventering i Gävleborg. Rapport 2001:7

Sametinget, [www.sametinget.se](http://www.sametinget.se)

Sundberg M. och A C Gagge. 1999 Historiska vägar. Alternativa färdvägar genom Gävleborgs län. Länsstyrelsen Gävleborg Rapport 1999:11, Vägverket Region Mitt

Trafikverket, 2012. Rapport Planläggning av vägar och järnvägar Version 1.0. TRV 2012/85426

Trafikverkets bro- och tunneldatabas. <https://batman.trafikverket.se/extern-portal>

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





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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