

Fastställelsehandling
E10 Gång- och cykelväg genom Gyljen
Överkalix kommun, Norrbottens län

Datum: 2018-09-10

PLANBESKRIVNING



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning, E10 Gång- och cykelväg genom Gyljen

Författare: Marika Törmä, Anna Strömqvist, Sweco

Dokumentdatum: 2018-09-10

Ärendenummer: TRV 2017/38463

Uppdragsnummer: 158068

Kontaktperson: Jinchun Song, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund.....	6
2.2. Planlägningsprocessen	7
2.3. Fyrstegsprincipen	7
2.4. Avgränsning	8
2.5. Ändamål och projektmål	8
2.6. Tidigare utredningar.....	9
3. MILJÖBESKRIVNING	11
3.1. Nollalternativet.....	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. Landskapet och staden.....	13
4.5. Miljö och hälsa	14
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	18
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV.....	19
5.1. Val av lokalisering	19
5.2. Val av utformning	20
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	23
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	24
6.1. Trafik och användargrupper	24
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	24

6.3.	Miljö och hälsa.....	24
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning.....	28
6.5.	Påverkan under byggnadstiden och masshantering	28
7.	SAMLAD BEDÖMNING.....	30
7.1.	Måluppfyllelse avseende projektmål	30
7.2.	Överensstämmelse med transportpolitiska mål.....	30
7.3.	Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål	30
8.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	32
8.1.	Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler.....	32
8.2.	Miljö kvalitetsnormer (MKN)	33
8.3.	Bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.....	33
8.4.	Riksintressen.....	33
9.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	34
9.1.	Vägområde för allmän väg	34
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	35
9.3.	Stängning av utfarter	36
9.4.	Område för enskild väg	36
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	37
10.1.	Formell hantering	37
10.2.	Genomförande.....	38
10.3.	Finansiering	38
11.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	39
11.1.	Tryckta referenser.....	39
11.2.	Elektroniska referenser	39

1. Sammanfattning

Idag är det blandtrafik på E10 genom Gyljen, vilket innebär att oskyddade trafikanter måste dela vägrummet med fordonstrafiken. E10 ingår i TEN-nätet och utgör pendlingsstråk för persontransporter samt har stor betydelse för näringslivets transporter. På den aktuella vägsträckan utgör även E10 lokalgata för de boende. Majoriteten av fastigheterna på aktuell vägsträcka har direktutfart ut på E10, några anslutningar har brant lutning. I några fall ligger utfarten i en kurva med dålig sikt, vilket medför trafiksäkerhetsrisker för boende i området. Kombinationen transportled, pendlingsstråk och lokalgata medför trafiksäkerhetsproblem.

Skyltad hastighet är 80 km/h söder om aktuell sträcka genom Gyljenheden och sedan 50 km/h genom Gyljen. I norra delen av Gyljen är hastigheten 70 km/h och sedan 100 km/h fortsatt norrut.

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och skapa en bättre miljö för gående och cyklister längs E10 planeras anläggande av en 2,5 meter bred kantstensbunden gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen blir ca 1,5 km lång och ska vara belyst. Gång- och cykelvägen ska förläggas på västra sidan om E10 fram till Backgränd/Kolhusgränd för att sedan byta sida och förläggas på östra sidan av E10 resten av sträckan. För att skapa en sammanhängande länk med hög trafiksäkerhet ska det även anläggas en passage där gång- och cykelvägen byter sida. Sträckningen av gång- och cykelvägen startar i södra änden av byn och avslutas vid Väpplingsvägen norr om Gyljen. I norra delen av Gyljen ska entrén till byn förtydligas för fordonstrafiken genom en hastighetsdämpande åtgärd.

Utifrån tidigare framtaget samrådsunderlag har Länsstyrelsen 2017-12-01 beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöbeskrivning är därför integrerad i denna planbeskrivning då inget krav på miljökonsekvensbeskrivning finns för denna vägplan.

Projektet bedöms få små miljökonsekvenser i driftskedet. Markanspråket är litet och kommer inte att direkt påverka värdefulla natur-, vatten- eller kulturmiljöer. Vägsträckan har en ganska trivial vägkantsflora och inga rödlistade eller i övrigt ovanliga arter påträffades vid genomförd inventering av vägkanterna i Gyljen. Ingen art har påträffats som kan föranleda artskyddsdispens eller särskild utredning kopplat till artskyddsförordningens bilagor.

Miljökonsekvenserna i anläggningskedet bedöms till måttliga, där framförallt närboende kommer att uppleva störningar genom byggbuller, damning mm.

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

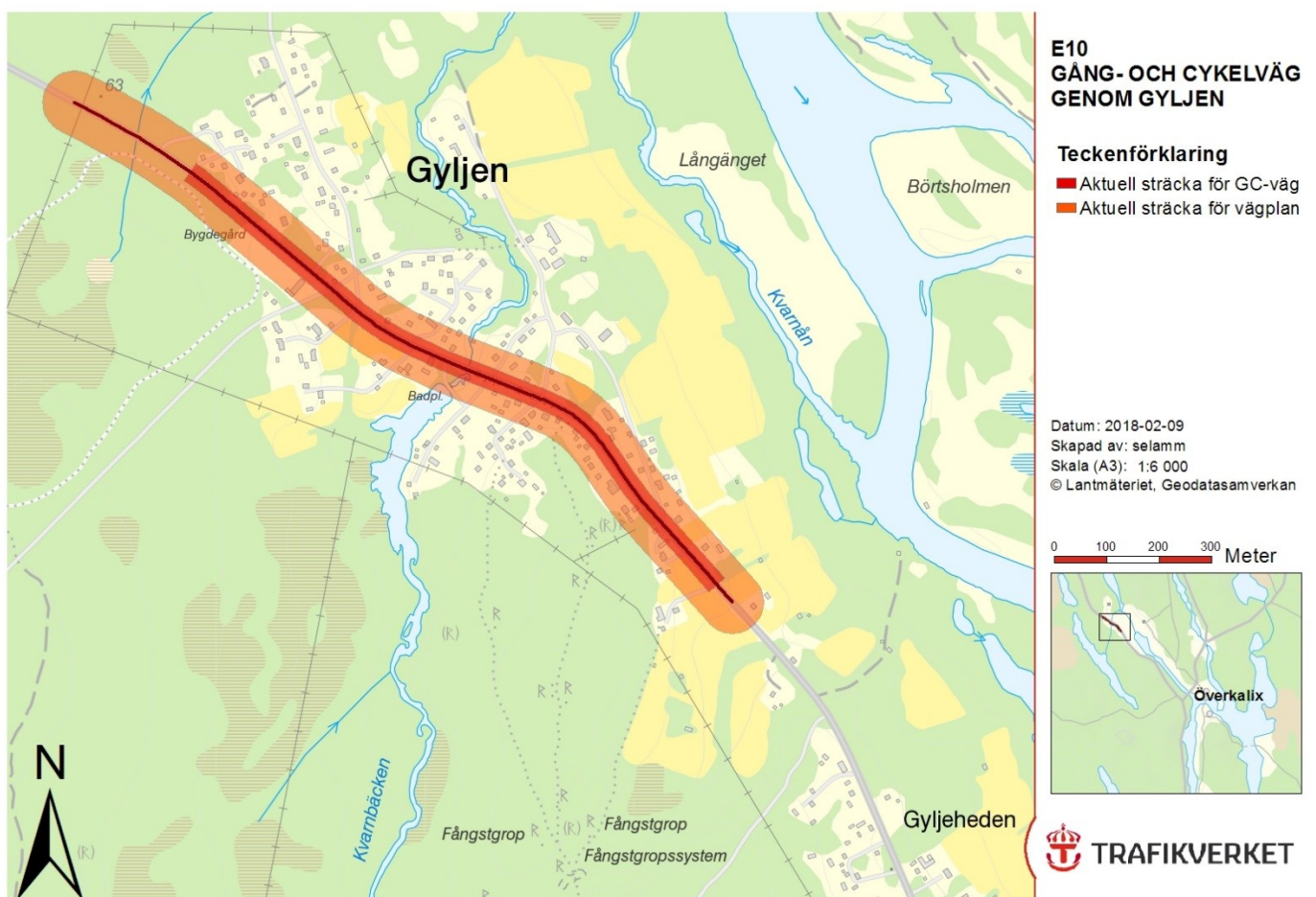
2.1. Bakgrund

Vägplanen omfattar en ca 1,5 km lång sträcka vid E10:an genom Gyljen som ligger nordväst om Överkalix i Överkalix kommun, se Figur 2.1-1.

E10 ingår i TEN-nätet och utgör pendlingsstråk för persontransporter samt har stor betydelse för näringslivets transporter. På den aktuella vägsträckan utgör även E10 lokalgata för de boende, bland annat i Gyljen. Kombinationen transportled, pendlingsstråk och lokalgata medför trafiksäkerhetsproblem. Idag måste oskyddade trafikanter i byn dela vägrummet med fordonstrafiken.

Majoriteten av fastigheterna på aktuell vägsträcka har direktutfart ut på E10, några anslutningar har brant lutning. I några fall ligger utfarten i en kurva med dålig sikt, vilket medför trafiksäkerhetsrisker för boende i området.

Trafikverkets planerade åtgärd är att anlägga en kantstensbunden gång- och cykelväg genom Gyljen för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.



Figur 2.1-1 Översiktskarta

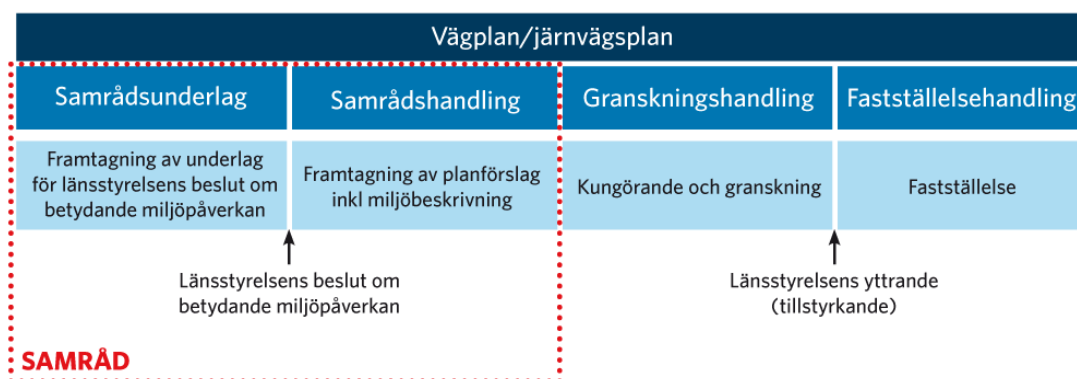
2.2. Planläggningsprocessen

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

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

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



Figur 2.2-1. Trafikverkets planläggningsprocess.

2.3. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningsätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Trafikverket använder sig av principen vid planering av transportsystemet. Principen bör ses som ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser och inte som en modell som ska tillämpas i något specifikt planeringskede. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter.

Bedömningen har gjorts att en ombyggnation av sträckan är nödvändig. För att uppnå projektmålen bedöms åtgärder inom fyrstegsprincipens steg 3 ombyggnad vara nödvändiga.

Fyrstegsprincipen



2.4. Avgränsning

Geografisk avgränsning omfattar platsen för planerade åtgärder samt bedömt influensområde. Den aktuella sträckningen är belägen i Gyljen, Överkalix kommun, Norrbottens län. Den geografiska avgränsningen vid beskrivning av värden och konsekvenser har gjorts utifrån de planerade åtgärderna, som rör området av befintlig E10 samt det område kring framtida gång- och cykelväg som bedöms kunna beröras direkt eller indirekt av projektet.

2.5. Ändamål och projektmål

2.5.1. Ändamål

Boende i Gyljen saknar idag möjlighet att som gående eller cyklist, färdas längs E10, ta sig till bussen och att korsa vägen på ett säkert sätt. Projektets ändamål är att öka framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i Gyljen.

2.5.2. Projektmål

Projektets övergripande mål är att skapa en naturlig, trygg och säker gång- och cykelväg genom Gyljen. Gång- och cykelvägen ska utformas på ett sådant sätt att:

- Gång- och cykeltrafiken genom byn främjas
- Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna på sträckan ökar
- Tillgängligheten till målpunkter i området ökar
- Tryggheten för de oskyddade trafikanterna ökar

Det övergripande projektmålet är ökad säkerhet för oskyddade trafikanter och en bättre anpassning av trafikmiljön till bebyggelsen.

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem.

Alla förändringar i anläggningen utförs med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid.

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.

2.5.3. De transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

- Funktionsmålet som berör tillgänglighet för människor och gods.
- Hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.6. Tidigare utredningar

En förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) upprättades år 2016 där Trafikverket redovisade olika alternativa lösningar för att uppnå ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i Gyljen samt att få en bättre anpassning av trafikmiljön till bebyggelsen. Alternativa lösningar som presenterades var:

- En förbifart med trafikplats
- En friliggande gång- och cykelväg genom Gyljen
- En kantstensbunden gång- och cykelväg genom Gyljen
- Målade gång- och cykelfält och hastighet på 40 eller 50 km/h
- Breddning av stödremsa på valda partier och hastighet på 40 eller 50 km/h
- Utplacering av ytterligare fartkameror

Förbifart med trafikplats valdes bort på grund av för höga kostnader. Den friliggande gång- och cykelvägen valdes också bort på grund av utrymmesskäl. Målning, breddning av stödremsa samt ytterligare fartkameror valdes också bort eftersom dessa lösningar inte gav tillräcklig måluppfyllelse då det endast ger effekt under barmarkperioden och inte löser

problemet ur ett helhetsperspektiv. Att placera ut ytterligare fartkameror skulle endast resultera i att skyltad hastighet efterlevs.

Trafikverket beslutade därför att gå vidare med en kantstensbunden gång-och cykelväg genom Gyljen eftersom denna lösning bedömdes ge god måluppfyllelse gällande trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Lösningen var även samhällsekonomiskt rimlig och är mindre utrymmeskrävande jämfört med en friliggande gång- och cykelväg.

2.6.1. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2017-12-01 beslutat att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan.

3. Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen fokuserar på projektets närmiljö där effekter av åtgärder som ingår i vägplanen kan förväntas. I miljöbeskrivningen beskrivs och bedöms de aspekter som utifrån tidigare yttranden och genomförda samråd har uppfattats vara relevanta i projektet. De intresseområden som studerats är naturmiljö, vattenmiljö, kulturmiljö, samt boendemiljö.

Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas miljöförutsättningar med avseende på miljöaspekter i det område som berörs av åtgärder i projektet samt föreslagna skyddsåtgärder.

Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5, där redovisas också rekommenderade åtgärder för att motverka negativa effekter på miljön och människors hälsa.

I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser av planens genomförande för de aspekter som beskrivs i kapitel 4.

I kapitel 7 följer en samlad bedömning av hur projektet överensstämmer med miljö kvalitetsmålen för att beskriva den totala bedömda miljöpåverkan som projektet ger upphov till. Hur projektet överensstämmer med miljöbalkens uppsatta hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer beskrivs i kapitel 8.

I byggskedet kommer störningar avseende boendemiljön samt förekommande friluftsliv att uppkomma. Geografiskt avgränsar sig miljöbeskrivningen till det område som berörs av ombyggnaden samt ett bedömt influensområde för buller m.m.

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

3.1. Nollalternativet

Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som innebär att byggnationen av gång- och cykelvägen genom Gyljen inte genomförs. Ingen ny mark tas i anspråk. Landskapsbilden förändras inte jämfört med idag.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Befintlig E10 genom Gyljen är utformad som en tvåfältsväg med varierande bredd. Aktuell vägsträcka är ca 1,5 km lång och ca 8,5 meter bred. E10 är lokalt bredare i anslutning till och över rörbron över Kvarnbäcken. Fri brobredd vid Kvarnbäcken är ca 10 meter. Vägen är belagd och har bärighetsklassen BK1.

Skyltad hastighet är 80 km/h söder om aktuell sträcka genom Gyljenheden och sedan 50 km/h genom Gyljen. I norra delen av Gyljen är hastigheten 70 km/h och sedan 100 km/h fortsatt norrut.

Två fartkameror finns i anslutning till 50 km/h (50-sträckans start och slut).

Aktuell vägsträcka är idag belyst med trästolpbelysning. Vissa delar av sträckan är belysningen sammanbyggd med eldistribution och/eller tele. Befintlig vägbelysning genom Gyljen ägs av Trafikverket. Belysningen är sammanbyggd med Överkalix kommuns belysning.

Tele/opto, belysning, el och VA-ledningar finns inom vägplaneområdet.

4.2. Trafik och användargrupper

Trafikflödet längs E10 genom Gyljenheden och Gyljen uppgår till ca 1834 fordon/dygn varav 353 tunga fordon till bron över Kvarnbäcken i Gyljen och därefter norrut ca 1285 fordon/dygn varav 318 tunga fordon enligt NVDB (Nationella Vägdatabasen, år 2014).

Framtida prognosticerad trafik är 2300 fordon varav 620 tunga för södra avsnittet och 1670 fordon varav 560 tunga för det norra avsnittet, prognosår 2040. För motorcykelflöde så ligger E10 i den näst lägsta klassen av fyra klasser och sommardygnstrafiken ligger mellan 11 och 50 motorcyklar.

4.2.1. Oskyddade trafikanter

E10 genom Gyljen saknar gång- och cykelväg samt ordnade passager för oskyddade trafikanter. Inga gång- eller cykelflöden finns uppmätta för Gyljen. En uppskattning med Trafikverkets trafikstringsverktyg ger ca 10 cyklister och 40 gående per dygn i trafikgenerering för tätorten.

4.2.2. Lokaltrafik

Länstrafiken i Norrbotten är ansvarig för kollektivtrafiken på sträckan. På aktuell sträcka finns två stycken hållplatsspar med angöring på västra och östra sidan om E10. Hållplatserna på västra sidan är utformade med kur och med skylt på östra sidan om E10. En av hållplatserna saknar ficka och är placerad i korsningen med en anslutande väg. De södra hållplatserna i vardera riktningen ligger ca. 200 meter från varandra.

Gyljen trafikeras av regionalbuss linje 10 mot Överkalix (Luleå) och linje 42 mot Överkalix samt linje 10 mot Gällivare (Kiruna) och linje 42 mot Lansjärv. Skoltrafik förekommer till Överkalix.

4.2.3. Trafiksäkerhet

I Gyljens närområde finns en rapporterad olycka i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition, ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet). Till STRADA rapporterar både polis och akutsjukhus men långt ifrån alla olyckor rapporteras in till STRADA. Den inträffade 2016-06-09 och var en mötesolycka mellan en personbil och en lätt lastbil med en allvarligt skadad och en lindrigt skadad. Positionen för olyckan var i norra delen av Gyljen vid infarten norrifrån.

Oskyddade trafikanter är till stor del hänvisade till att färdas utmed E10 då parallellvägnät antingen saknas eller innebär omvägar. Därigenom finns risk för påkörningar av oskyddade speciellt vintertid när plogkarmar kan hindra dem att stiga av vägen vid konflikter med fordonstrafik. Många av fastigheterna på aktuell vägsträcka har direktutfart ut på E10, några anslutningar har brant lutning och korta eller inga vilplan vilket medför ökade risker för sidokollision/upphinnandeolyckor när trafikanter ska ta sig ut på E10. I några fall ligger utfarten i en kurva med dålig sikt, vilket även detta bidrar till risk för sidokollision/upphinnandeolyckor. Att färdas utmed E10 är en otrygg miljö för oskyddade och konsekvenser av en påkörning kan bli allvarlig även vid rådande hastighetsgräns.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

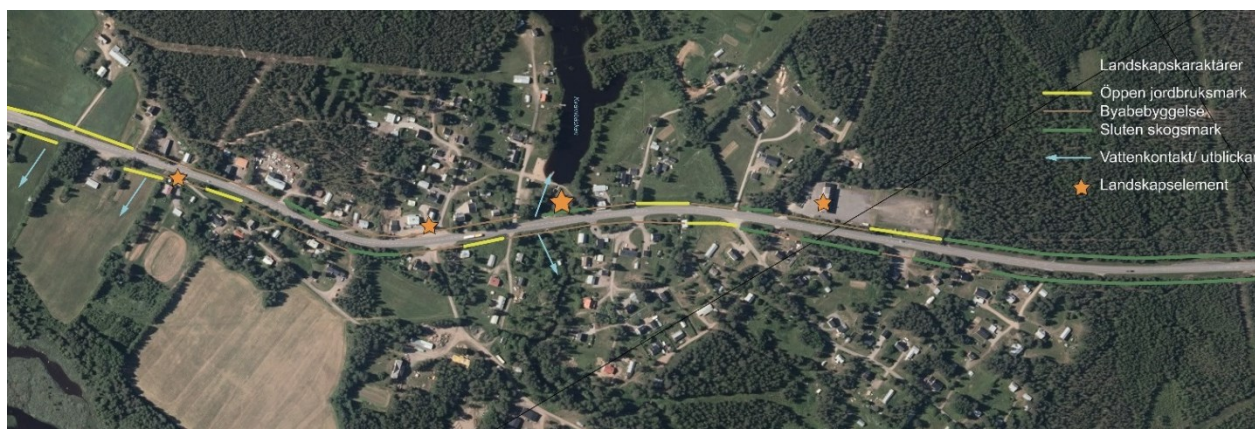
4.3.1. Kommunala planer

Översiktsplan för Överkalix kommun har antagits av kommunfullmäktige 2008-02-25. Över området kring Gyljen ligger riksintresse för E10, rennärning samt område för riksintresse för kulturmiljövård. Inga detaljplaner berörs.

4.4. Landskapet och staden

Landskapet i Gyljen består av 3 landskapskaraktärer. Öppen jordbruksmark, byabebyggelse och sluten skogsmark. I sydöstradelen innan byn finns några odlade åkrar som skapar ett öppet landskapsrum med utblickar över omgivningen. På håll skimtas Ängesån genom en trädrida nere vid strandkanten.

Inne i byn är det bebyggelsen som dominerar. Framförallt finns mindre villabebyggelse men också flertalet uthus och några större byggnader som tidigare har haft olika samhällsfunktioner. Villatomterna är oftast inramade av trädrader eller buskplanteringar. Vegetationen är varierad med öppna områden som åkrar och gräsmattor och slutna områden med trädgångar och alléer med framförallt björk. På några ställen finns dungar av tall och enstaka karaktärsfulla solitärträd.



Figur 4.4-1. Landskapskaraktärer i Gyljen.

Nordväst om byn är det den slutna skogsmarken som dominerar. Den består till största del av tallskog med inslag av löv.

Det finns fyra landskapselementen genom Gyljen. De är markerade med stjärnor på bild, 4.4-1. Alla landskapselement utom ett består av olika typer av karaktäristisk vegetation. Det sista i nordväst består i en gammal skolbyggnad.

Landskapet genom Gyljen är tåligt eftersom det är ett landskap påverkat av människan med varierande bebyggelse. Byn ligger nära Ängesån men vegetation och bebyggelse begränsar utblickar mot den. I de områden som har kontakt med vattnet bör utblickar mot vattnet så långt som möjligt bevaras och förstärkas. De två solitärträden, talldungen vid Kvarnbäcken och de många trädraderna genom byn är de känsligaste elementen.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Naturmiljö

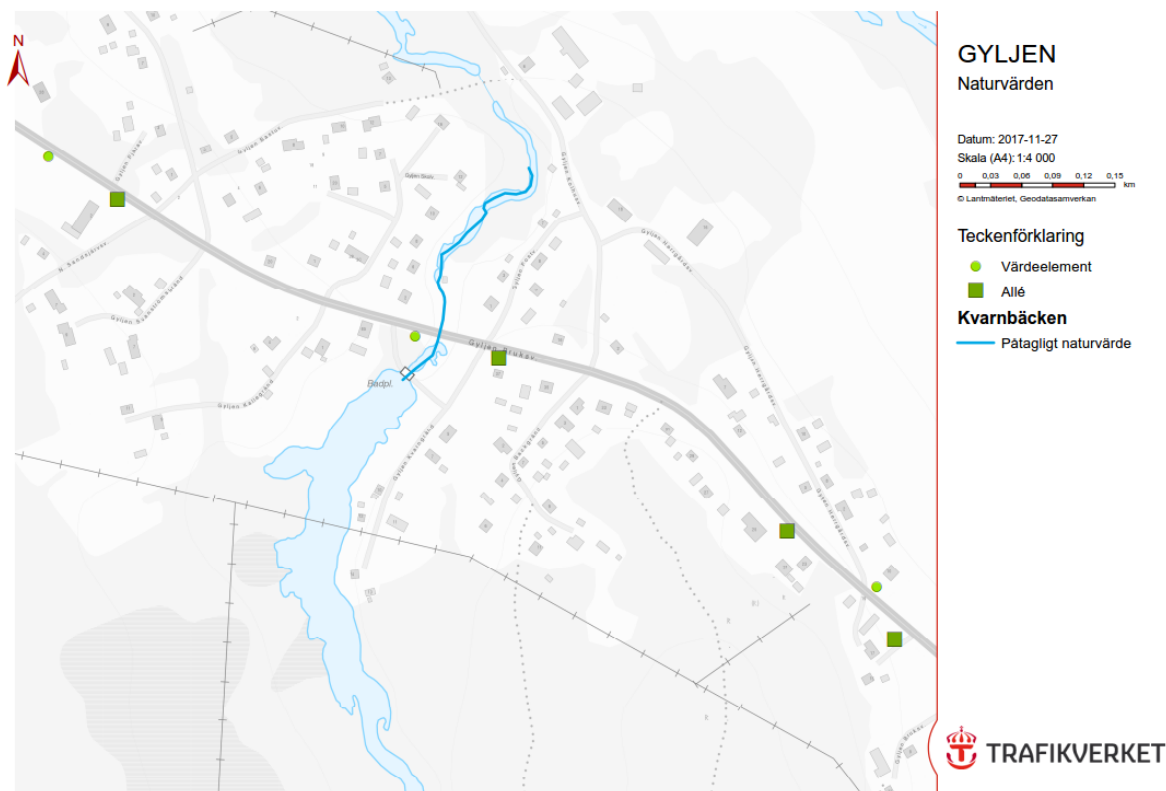
Vägsträckan ligger i byn Gyljen som är ett relativt tätbebyggt område med bostäder, tomtmark, små verksamhetsområden, åkermark och skogsmark. Området ligger mellan 55–65 meter höjd över havet. Norr om byn ligger Ängesån som är ett biflöde till Kalixälven. Berggrunden består av sura och svårvittrade intrusivbergarter (granit, granodiorit, monzonit m.m.) som inte ger goda förutsättningar för någon rikare vegetation med krävande arter. Jordarterna i området består av morän i botten som är överlagrad med nyare älv sediment, bestående av sand och grus.

Hela vägsträckan som berörs av byggnation av gång- och cykelväg genom Gyljens samhälle är utpekad som en artrik väg miljö i Trafikverkets Miljöwebb Landskap.

Augusti 2017 gjordes en inventering av artrika väggkanter i Gyljen, se figur 4.5-1. Vägsträckan har en ganska trivial väggkantsflora och inga rödlistade eller i övrigt ovanliga arter har påträffats vid inventeringen. Vegetationstyperna är mest gräsdominerade torrängar och friskängar, örtrika friskängar men bitvis också åkervegetation och skogsvegetation av ristyp.



Figur 4.5-1. Jordsnylthumla till vänster som besöker renfana och åkerhumla till höger som besöker rödklöver i Gyljen.



Figur 4.5-2. Karta över skyddsvärda äldre träd och alléer med generellt biotopskydd.

Fyra alléer påträffades vid inventeringen, samt tre äldre träd bedömda som värdeelement, se figur 4.5-2.

Generellt biotopskydd omfattar ett antal miljöer i jordbrukslandskap och i övrigt öppna landskap som kan vara viktiga för den biologiska mångfalden därav alléer är en av dem.

Ett uttag har gjorts från Artportalen för ett område på cirka 40 meter på vardera sidan av den aktuella vägsträckan från åren 1970 - 2017. I detta uttag fanns enstaka fågeluppgifter med häckningskriterier. Fyra av dessa är rödlistade eller upptagna i Fågeldirektivets bilaga 1. Dessa är hussvala (VU), ladusvala, gulsparr (VU) och storspov (NT). Det är arter som hör hemma i ett varierat odlingslandskap och är inte knutna till vägområdets naturmiljöer.

Ingen art har påträffats som kan föranleda artskyddsdispens eller särskild utredning kopplat till artskyddsförordningens bilagor.

4.5.2. Vattenmiljö

På den sträcka som berörs av gång- och cykelvägen passerar E10 endast ett vattendrag i Gyljen, Kvarnbäcken. Kvarnbäcken är ett biflöde till Ängesån med en damm cirka 100 meter uppströms E10. Dammen är kvar sedan brukstiden då det fanns både järnbruk och sågverk vid bäcken. Uppströms dammen är det idag en badplats, se figur 4.5-3. Bäcken, inklusive omgivande strandbrinkar är ca 30 meter bred på södra sidan av vägen. Kvarnbäcken är rensad på sten och har inte mycket kvar av naturliga bottnar och omgivande skogsbårder. På den norra sidan av vägen är det idag en smal lövskogsbård av igenväxningstyp med en stor variation av lövträd och högrörter, se figur 4.5-4. Vanliga arter i/vid bäcken och längs med stränderna är topplösa, norrlandsstarr, älggräs, kabbleka, sjöfräken, plattbladig igelknopp,

flädervänderot och strandveronika. I träd och buskbården finns bl. a hägg, glasbjörk, grönvide, knäckepil, kanelros och svarta vinbär.

Bäcken är rensad och delvis påverkad av vattenreglering. Lövskogsbården är smal. Kvarnbäcken bedöms ha Påtagligt naturvärde, då den är ett relativt stort biflöde till den oreglerade Ängesån, som i sin tur är ett biflöde till Kalixälven. Det finns således en konnektivitet med Ängesån och Kalixälven nedströms dammen i Gyljen. Kvarnbäcken ingår därmed i ett Natura 2000 område. Torrtrumma under E10 finns för passage av smådjur.



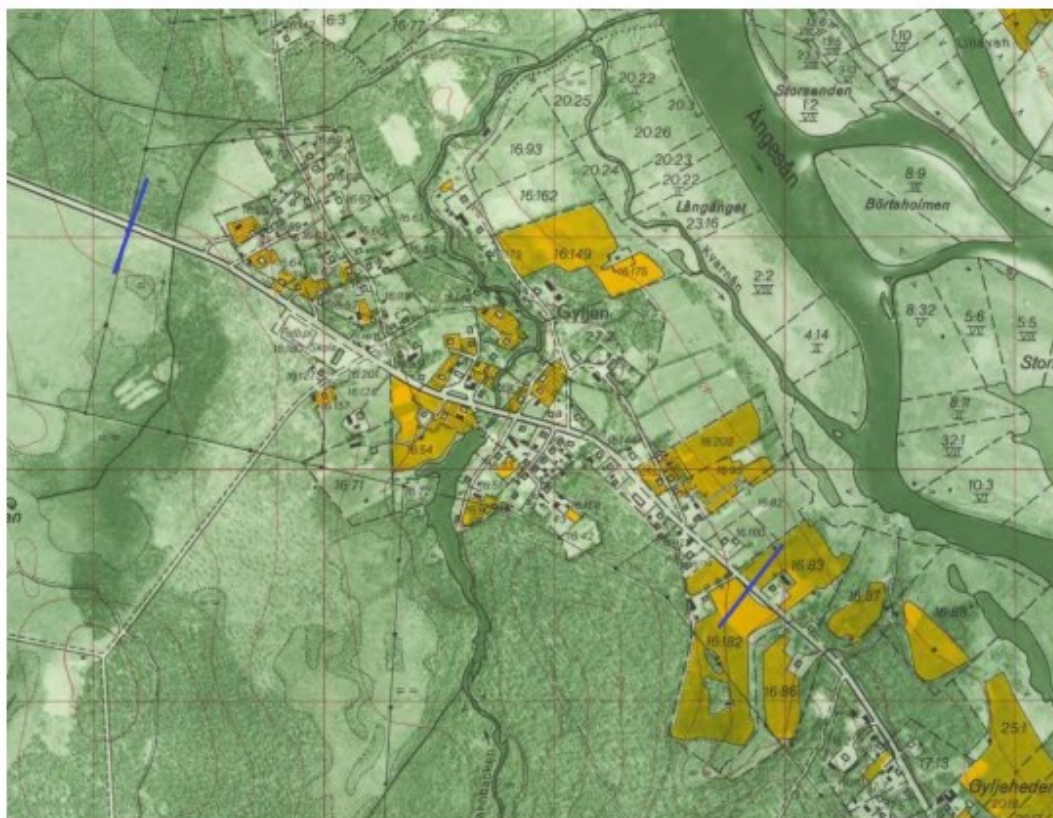
Figur 4.5-3. Kvarnbäcken södra sidan om väg E10 med dammen och badplatsen i bakgrunden.



Figur 4.5-4. E10 över Kvarnbäcken, norra sidan av vägen. Fotot är taget i riktning mot Överkalix.

4.5.3. Kulturmiljö

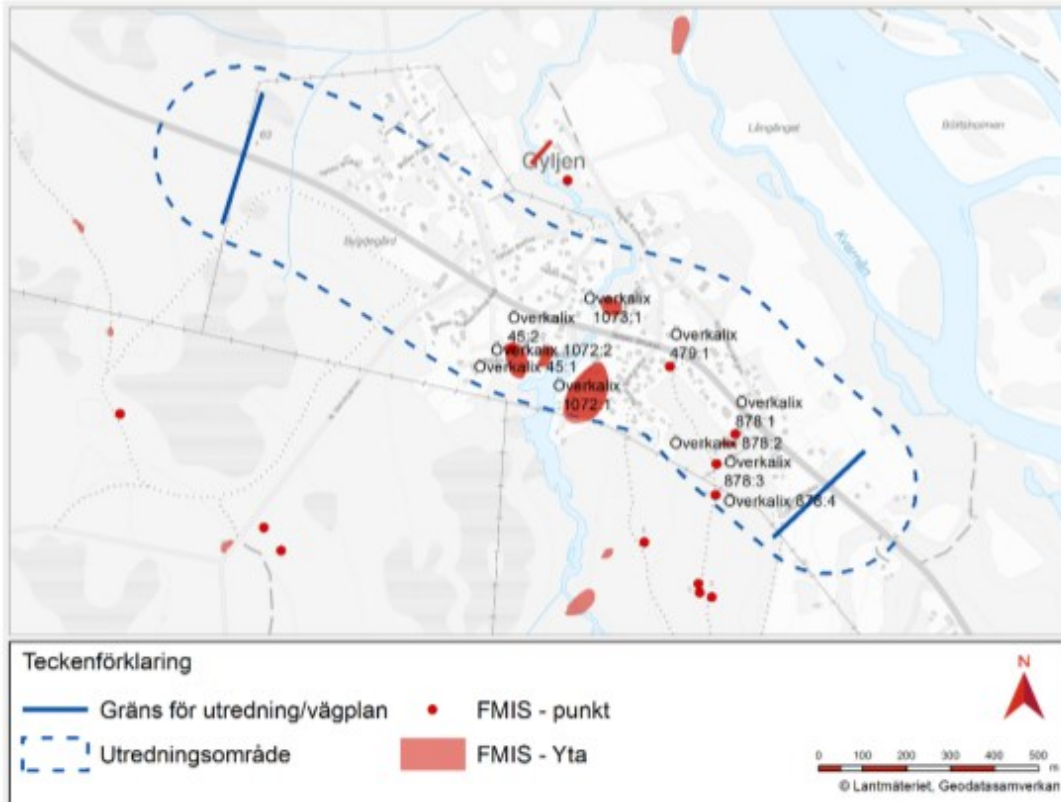
E10 går genom den gamla bruksorten Gyljen som under 1800-talet var aktiv inom järnframställning och sågverksproduktion. En stor anledning till att Gyljen präglats av denna typ av industriell verksamhet är ortens närhet till Ängesån och dess utlopp i sjön Sandsjärv. Området innefattar en varierad fornlämningsbild med allt ifrån boplatsgropar och härdar till fångstgropar och stenåldersgravar. Gyljen med omnejd är beläget vid en bördig älvdal där även jordbruket länge har varit en central verksamhet, se figur 4.5-5.



Figur 4.5-5. Utdrag ur Lantmäteristyrelsens ekonomiska karta från år 1972 där bland annat traktens jordbrukslandskap kan urskiljas. De blå strecken visar utredningens gränser.

Hela vägplaneområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövård (BD 70, Överkalix) samt inom det regionala intresset Överkalixbygden, enligt Norrbottens kulturmiljöprogram. Det regionala intressets utbredning speglar riksintresset och omfattas således av samma lagskydd. Hela norra delen om E10 inom utredningsområdet ingår även i ett bevarandeprogram för odlingslandskap, natur- och kulturvärden; Övre Kalix älvdal.

I Gyljen finns också flera kända forn- eller kulturlämningar, bland annat boplatser, fyndplatser, smideslämning och hyttlämningar.



Figur 4.5-6. Karta över utredningsområde med FMIS-objekt.

4.5.4. Boendemiljö

På den aktuella vägsträckan utgör E10 lokalgata för de boende i Gyljen. Kombinationen transportled, pendlingsstråk och lokalgata medför trafiksäkerhetsproblem. Idag måste oskyddade trafikanter i byn dela vägrummet med fordonstrafiken. Majoriteten av fastigheterna på aktuell vägsträcka har direktutfart ut på E10, några anslutningar har brant lutning. I några fall ligger utfarten i en kurva med dålig sikt, vilket medför trafiksäkerhetsrisker för boende i området.

En brunnsinventering är genomförd med avgränsningen 30 m nedströms (norr om) E10. Fyra vattenbrunnar har kartlagts, varav tre är ur bruk. Det finns en energibrunn i närområdet.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

För huvuddelen av sträckan utgörs förekommande jordar av postglacialt avlagrad sand och grus med okänd mäktighet. Delen strax nordväst om korsningen med Herrgårdsvägen och ytterligare ca 350 m åt nordväst utgörs av morän med osammanhängande ytskikt av sand och grus. Ytblock tyder på att blockinnehållet i moränen kan vara betydande.

Befintlig E10 består på sträckan av ett bundet lager med en tjocklek varierande mellan 10–15 cm, under detta ett bärlager med en tjocklek på 9–16 cm. I två punkter på sträckan noteras ett bundet lager med tjocklekarna 2 och 7 cm under befintligt bärlager. Förstärkningslagret i samtliga punkter är 40–43 cm.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Trafikverket har utrett tre olika alternativa lokaliseringar av gång- och cykelvägen:

- Alternativ 1 – Bredda E10 och anlägga gång- och cykelväg väster om E10 längs med hela sträckan.
- Alternativ 2 – Bredda E10 och anlägga gång- och cykelvägen öster om E10 längs med hela sträckan.
- Alternativ 3 – Bredda E10 och anlägga gång- och cykelvägen väster om E10 fram till Backgränd/Kolhusvägen för att sedan byta sida och anlägga gång- och cykelvägen på östra sidan om E10 resten av sträckan.

5.1.1. Alternativ 1

I det här förslaget anläggs gång- och cykelvägen på västra sidan om E10 längs med hela sträckan. Från starten fram till Kvarnbäcken ligger de flesta bostadshusen på den västra sidan av E10:an, precis som förslaget på gång- och cykelväg i detta alternativ. Efter Kvarnbäcken ligger de flesta bostadshusen på den östra sidan vilket medför att ett flertal oskyddade trafikanter kommer att behöva passera E10 utan lämpliga övergångar/passager.

Från starten fram till Kvarnbäcken går E10 i huvudsak i skrå där terrängen sluttar från väster till öster. Fastigheterna på västra sidan av vägen ligger tätt inpå E10 där några har björkalléer intill vägen och en del utfarter är dåligt placerade ur trafiksäkerhetssynpunkt. En utfart föreslås stängas då berörd fastighet har dubbla utfarter mot E10. En stödmur skulle också behöva anläggas vid några fastigheter.

I slutet av sträckan vid skolan finns en fartkamera på västra sidan av E10 som påverkas i detta alternativ.

5.1.2. Alternativ 2

I det här förslaget anläggs gång- och cykelvägen på östra sidan om E10 längs med hela sträckan. Från starten och fram till Kvarnbäcken ligger de flesta bostadshusen på den västra sidan av E10 vilket medför att ett flertal oskyddade trafikanter kommer behöva passera E10 utan lämpliga övergångar/passager, men efter Kvarnbäcken ligger de flesta bostadshusen på den östra sidan.

Från starten och fram till Kvarnbäcken går E10 i huvudsak i skrå där terrängen sluttar från väster till öster. Att anlägga gång- och cykelvägen på östra sidan enligt detta alternativ innebär att man behöver fylla ut en hel del branta slänter vilket skulle ta mycket mark i anspråk.

Fastigheterna som ligger på östra sidan fram till Kvarnbäcken har i dagsläget branta uppfarter mot E10 vilka skulle bli ännu brantare om gång- och cykelvägen anläggs på denna sida, alternativt måste nya anslutningsvägar anläggas.

I början av sträckan finns en fartkamera på östra sidan om E10 som påverkas i detta alternativ.

5.1.3. Alternativ 3

I det här förslaget anläggs gång- och cykelvägen på västra sidan om E10 fram till Backgränd/Kolhusvägen för att sedan byta sida och fortsätta på östra sidan om E10 resten av sträckan. Från starten och fram till Kvarnbäcken ligger de flesta bostadshusen på den västra sidan av E10, men efter Kvarnbäcken ligger de flesta bostadshusen på den östra sidan vilket är positivt för detta alternativ då oskyddade trafikanter i största utsträckning skulle korsa E10 på en avsedd övergång/passage.

Från starten och fram till Kvarnbäcken går E10 i huvudsak i skrå där terrängen sluttar från väster till öster. Fastigheterna på västra sidan av E10:an ligger här tätt inpå vägen där några har björkalléer intill vägen och en del utfarter är dåligt placerade ur trafiksäkerhets synpunkt. En utfart föreslås stängas då berörd fastighet har dubbla utfarter mot E10. En stödmur skulle också behöva anläggas vid några fastigheter.

Ingen fartkamera påverkas i detta alternativ.

5.1.4. Motivering och val av alternativ

Alla alternativen medför att tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken förbättras. Gång- och cykeltrafiken kommer att separeras från fordonstrafiken med kantsten vilket kommer att förbättra situationen för oskyddade trafikanter. Små skillnader finns mellan respektive utrett alternativ och handlar främst om att något fler boende har bättre tillgänglighet till gång- och cykelvägen vid egen fastighet i alternativ 3. Alternativ 2 har inte utretts vidare då den innebär större intrång och svårigheter att genomföra utan några vinster i form av bland annat högre trafiksäkerhet.

Några större skillnader ur trafiksäkerhetsperspektiv mellan alternativen förekommer inte förutom att en placering av gång- och cykelväg på först den västra sidan och sedan vid passagen växla till östra sidan betjänar en större del av Gyljen utifrån att fler boende har direkt koppling vid fastigheten till gång- och cykelvägen.

Trafikverket valde att gå vidare med alternativ 3 då det vid en sammanvägning av omgivningspåverkan och tillgänglighet ses som den bästa lösningen.

5.2. Val av utformning

Ny gång- och cykelväg genom Gyljen utformas 2,5 meter bred. De oskyddade trafikanterna separeras från fordonstrafiken med hjälp av en kantstensbunden gång- och cykelväg. Sträckningen av gång- och cykelvägen startar i södra änden av byn och avslutas vid Väpplingsvägen norr om Gyljen.

Ny gång- och cykelväg projekteras med referenshastigheten för cykel 30km/h för cykelbanor som tillhör huvudnät enligt VGU (Vägar och Gators Utformning).

Separering mellan väg och gång- och cykelväg görs med en upphöjd kantsten. Kantstenen föreslås att sänkas vid infarter till fastigheter och vid ordnad passage över E10.

För mer detaljerade beskrivningar av gång- och cykelvägen se plankarta, illustrationskarta samt övriga handlingar i vägplanen.

5.2.1. Typsektion

Den befintliga vägbredden på E10 är 8,0–8,5 m och för att kunna nyttja så mycket som möjligt av befintlig vägbana och uppnå god standard föreslås E10 genom Gyljen utformas med 3,25 meter breda körfält. Ny anläggning föreslås utformas med 9,75 m vägbredd uppdelat på 0,25 meter stödremsa, 2,5 meter gång- och cykelväg, 0,5 meter vägren, 3,25 + 3,25 meter körfält, 0,25 meter vägren och 0,25 meter stödremsa.

Innerslänter utformas med lutning 1:3 och bakslänter med 1:2.

Vid trånga passager anläggs dräneringsledning och stödmurar för att minska markintrånget.

För mer information se typsektion 1 01 T 04 01 och tvärsektioner 1 01 T 09 01 - 1 01 T 09 02.

5.2.2. Plan- och profilstandard

För att få plats med en gång- och cykelväg utan att göra allt för stora intrång förskjuts befintlig mittrygg på E10 ca 0,75 meter. Sikt- och linjeföring påverkas ej nämnvärt av detta.

Tabell 5.2-1 Plan- och profilstandard

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalradie (m)	Minsta konvexa vertikalradie (m)	Största lutning längdled (%)
Gång- och cykelväg	210	-2 500	2 200	2,9

5.2.3. Korsningar och anslutningar

Inga större åtgärder på korsningar är planerade.

På vänster sida vid sektion ca 0/400 finns ett antal fastigheter med utfarter direkt mot E10 som ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är dåligt placerade då sikten är begränsad. Särskilt utmärkande är en fastighet som har två utfarter mot E10 där båda är placerade i en innerkurva med relativt dålig sikt. Den norra utfarten är ej placerad på fastigheten utan på grannfastigheten. Den norra utfarten föreslås stängas och den södra utfarten rätas upp och profiljusteras för att göras mer trafiksäker.

Där anslutning passerar ny upphöjd gång- och cykelväg sänks gång- och cykelvägens kantstöd förbi anslutningen.

5.2.4. Passager

För att oskyddade trafikanter ska kunna korsa E10 säkert föreslås att en belyst passage anläggs mellan de två planerade busshållplatserna vid den gamla affären i mitten av sträckan. Platsen lämpar sig väl för en passage då sikten i båda riktningarna är god och eftersom den är placerad i mitten av sträckan och i anslutning till busshållplatserna blir detta en naturlig passagepunkt. På resten av sträckan saknas naturliga målpunkter där passager fyller sitt syfte.

5.2.5. Kollektivtrafik

Samråd har skett med Länstrafiken där det framkom att få boende i området använder kollektivtrafiken och att det därför anses tillräckligt med en ordentlig busshållplats i vardera riktningen. Befintliga busshållplatser kommer att tas bort och istället anläggs en busshållplats med plattform och kur i vardera riktningen i centrala Gyljen vid den gamla affären. Busshållplatsernas plattformar ska tillgänglighetsanpassas med kontrastplattor för taktilt och visuellt ledstråk.

5.2.6. Hastighetssänkande åtgärd

I slutet av sträckan anläggs en port i hastighetsnedsättande syfte för de fordon som färdas söderut på E10. Porten utformas med en mittrefug och en breddning av vägen så att passerande fordon tvingas göra en sidoflyttning som därmed tar ned hastigheten innan de kommer in till Gyljen.

5.2.7. Övriga väganordningar

Beläggning

Gång- och cykelvägen kommer att beläggas och E10 kommer att få ny beläggning på sträckan längs med ny gång- och cykelväg.

Belysning

Ny belysning ska ersätta befintlig vägbelysning efter E10 och ska ersätta samtliga Trafikverkets belysningspunkter efter E10 genom Gyljen. Stolpar placeras i innerslänt efter den sida av E10 som gång- och cykelvägen är placerad på.

Gång- och cykelväg samt anslutning till busshållplatser belyses med stolpbelysning. Belysningsstolpar ska vara gemensam för gång- och cykelväg och E10:ans vägbana. För skapandet av trygg passage över E10 installeras belysningsstolpar för förstärkt belysning vid passage.

Den nya belysningen som byggs ska ägas av Trafikverket.

Räcken

Rörbro över Kvarnbäcken, vid sektion ca 0/680, föreslås få nytt bro- och vägräcke.

Skyltar och signaler

Befintliga skyltar som påverkas av projektet flyttas och byts ut vid behov.

Befintliga ATK-kameror kommer inte att påverkas av ny gång- och cykelväg.

5.2.8. Andra åtgärder och anordningar

Jord- och luftledning

Längs berörd sträcka finns följande ledningar inom eller i nära anslutning till befintligt vägområde:

- Tele/Opto
- Belysning
- El
- Vatten och avlopp

Flyttningar eller annan typ av åtgärd för dessa ledningar kan komma att behövas. Eventuell omläggning och/eller flytt av befintliga ledningar sker i entreprenadsskedet i samråd med ledningsägarna.

Gestaltning

Det tätortsnära läget gör att alla berörda ytor ska utformas med omsorg. Områden som ansluter till tomtmark och åkermark ska utföras som gräsytor. Berörda områden som ansluter skogsmark och mindre skogsområden utförs med avbaningsmassor från skogsmark eller med mager skogsmarksjord. Synliga trumändar ska så långt som möjligt undvikas.

Belysningsstolparna utformas med stolparm vilket bidrar till att minska det upplevda vägrummet. Övergången mellan stolpe och stolparm utformas med ett skarpt hörn. Övergången får ej utformas med en böj för att vägrummet ska få en mer distikt form.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inte aktuellt i denna vägplan.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Föreslagen gång- och cykelväg ger oskyddade trafikanter en säkrare färdväg utefter E10. Passage tillskapas i närhet till busshållplatser vilket bidrar till ett tydligare trafiknät både för oskyddade och fordonstrafik. Dock kvarstår behov även i framtiden av att passera E10 till gång- och cykelväg för de fastigheter som ligger på motsatt sida av denna. Avsmalning av körfält och vägens sektionsindelning förstärker budskap om gällande hastighetsgräns för fordonstrafik och medelhastigheter kommer att påverkas nedåt. Det innebär att exempelvis krockvård vid olycka minskar och därigenom svårighetsgraden av eventuella personskador. Utformning av busshållplatser enligt rådande utformningskriterier bidrar genom minskad risk för konflikter i samband med att buss angör busshållplats. På den sida som gång- och cykelvägen placeras förbättras sikten och ett kort vilplan skapas för utsvängande fordon.

Utfarten som stängs är placerad mitt i innerkurva med dålig sikt för fordon på E10 och vid utfart från fastighet. Detta bidrar till minskad risk för konflikter mellan fordon och främst olyckor av typen sido- eller upphinnande kollision. Dock kvarstår en utfart i innerkurvan även efter åtgärd.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan då den rör område kring befintlig väg samt att projektet ligger utanför detaljplanelagt område.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Vatten- och naturmiljö

Bedömningsgrunder

Stora negativa konsekvenser uppstår när planförslaget påverkar värdekärnan i områden med höga dokumenterade naturvärden, såsom värdefulla vattendrag eller områden med hög diversitet, eller områden som hyser sårbara/hotade arter, förstörs eller försvinner. Området påverkas i så stor omfattning att det leder till fragmentering av naturmiljön, vilket påverkar organismers rörelsemönster och spridningsförmåga. Planförslaget innebär även skador på ekosystem, upplevelsevärden och biologisk mångfald över ett långt tidsperspektiv.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår när delar av områden med höga dokumenterade naturvärden förstörs eller påverkas negativt. Påverkan är huvudsakligen tillfällig och områdena bedöms kunna återhämta en god miljö kvalitet samt behålla sin biologiska mångfald efter byggtiden.

Små negativa konsekvenser uppstår när natur-områden utan högre naturvärden eller biologisk mångfald påverkas.

Gång- och cykelvägens placering längs med vägbanan har anpassats i möjligaste mån till att ta hänsyn till alléer och äldre skyddsvärda träd. En effekt av gång- och cykelvägens anläggande innebär att en allé bestående av fyra vårtbjörkar som är ca 50 år gamla kommer att behöva tas bort, samt att en allé bestående av sex vårtbjörkar ca 60 år gamla tas bort delvis. Konsekvensen av denna effekt bedöms som liten eftersom vårtbjörkar inte håller

något högt naturvärde. Kompensationsåtgärder bedöms inte behövas eftersom naturvärdet bedöms som lågt samt att det är ett definitionsmässigt gränsfall om dessa träd ska klassas som allé eller inte. Därmed bedöms inte kompensationsåtgärder vara motiverade ur naturvårdssynpunkt.

Övriga alléer och äldre skyddsvärda träd påverkas ej av den planerade verksamheten.

Inga rödlistade eller fridlysta arter har påträffats som föranleder någon särskild skyddsåtgärd, kompensationsåtgärder eller artskyddsdispens.

Projektet bedöms inte påverka någon arts bevarandestatus lokalt, regionalt eller nationellt. Fåglar i området som är rödlistade eller upptagna i Fågeldirektivets bilaga 1 är arter som hör hemma i ett varierat odlingslandskap och är inte knutna till vägområdets naturmiljöer. Konsekvenserna för dessa fåglar bedöms som liten i projektet.

Gång- och cykelvägen bedöms ge liten effekt på Kvarnbäcken. En dagvattenbrunn kommer anläggas vid gång- och cykelvägens lågpunkt, för bortledning av dagvatten från den asfalterade gång- och cykelvägen med stenkant. Dagvattnet från denna brunn kommer ledas ut i diket vid bäcken, men med vegetationsklätt dike bedöms fastläggningen av föroreningar från vägdagvatten vara en tillräcklig åtgärd på platsen som säkerställer att belastningen av föroreningar från vägdagvatten inte ökar. Konsekvenserna av detta bedöms som små. Befintlig trumma för Kvarnbäcken samt torrtrumma under E10 berörs ej.

Konsekvenser

Med de anpassningar som skett i projektet och de skadeförebyggande åtgärder som föreslås bedöms konsekvenserna avseende vatten- och naturmiljön bli små.

6.3.2. Kulturmiljö

Bedömningsgrunder

Stora negativa konsekvenser uppstår när påverkan sker i kulturmiljö med högt bevarandevärde i ett nationellt perspektiv. Påverkan innebär ett direkt intrång i miljöns värdekärnor eller ett indirekt intrång vilket får till följd att samband och strukturer bryts. Intrånget i miljön får till följd att dess upplevelsevärde och pedagogiska värde går förlorat.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår när en kulturmiljö fragmenteras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga. Enstaka kulturvärden, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv går förlorade.

Små negativa konsekvenser uppstår när enstaka kulturmiljöobjekt påverkas eller tas bort. De enstaka objekten är inte betydelsebärande för kulturmiljöns helhet. Samband och strukturer kan även i framtiden uppfattas.

Anläggningen av gång- och cykelvägen innebär ett ingrepp i riksintresse för kulturmiljövård. Områden som är av riksintresse för kulturmiljövård är skyddade enligt Miljöbalken (1988:808) 3 kap. 6 § och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada platsens kulturvärden. Det område som berörs är litet i förhållande till riksintressets storlek och dess kärnvärden i form av sin förhistoriska brukningskontinuitet och välbevarade odlingslandskap bedöms kunna bevaras med följande åtgärder:

- Miljöns läsbarhet bevaras genom att minimera påverkan på landskapets helhetsbild. Gång- och cykelvägen anpassas till omgivningen och läggs i nivå med kringliggande landskap och befintlig väg.
- Befintliga fornlämningar och FMIS-objekt undviks.

Planerad gång- och cykelväg kommer att gå i direkt anslutning till befintlig E10 vilket innebär att projektet inte bedöms ha någon negativ effekt på kända fornlämningar. Närmaste objekt är en fyndplats, Överkalix 479:1, belägen ca 30 meter söder om E10, med den planerade gång- och cykelvägen.

Konsekvenser

Konsekvenserna avseende kulturmiljön bedöms bli små.

6.3.3. Boendemiljö

Bedömningsgrunder

Stora negativa konsekvenser uppstår när plan-förslaget medför stor olägenhet för många av de människor som brukar landskapet i sin vardag. Det uppstår även om förslaget begränsar möjligheten att röra sig fritt och säkert i området.

Måttligt negativa konsekvenser uppstår när planförslaget medför olägenhet för ett fåtal av de människor som brukar landskapet i sin vardag. Det uppstår även om förslaget till viss del begränsar möjligheten att röra sig fritt och säkert i området.

Små negativa konsekvenser uppstår när planförslaget medför olägenhet för ett fåtal människor som brukar landskapet i sin vardag. Förslaget begränsar inte alls eller i mycket liten grad möjligheten att röra sig fritt och säkert i området.

Boendemiljön kommer i jämförelse med nollalternativet att påverkas genom att mark tas i anspråk och väganläggningen kommer närmare befintlig bebyggelse. Det rör sig i huvudsak om markanspråk för anläggande av gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter samt busshållplats. Fordonstrafiken kommer fortsatt huvudsakligen att ske på befintlig väganläggning även efter ombyggnation vilket innebär att vägbanan inte kommer närmare bebyggelsen än idag.

Gång- och cykelvägen bedöms inte heller komma att medföra ökade störningar avseende vibrationer, damm eller avgaser i vägens driftskede. I och med att biltrafiken inte ökar jämfört med nollalternativet bedöms inga negativa konsekvenser uppkomma till följd av anläggandet av planerad gång- och cykelväg.

Två befintliga infarter till fastigheter kommer att stängas för trafik. Nya infarter kommer att anordnas vilket innebär att tillgängligheten till berörda fastigheter kommer att kvarstå.

Gång- och cykelvägen som anläggs tillsammans med den passage som anordnas vid busshållplatsen bedöms bidra positivt till möjligheten att på ett säkert sätt röra sig längs med och över vägen så att barriäreffekter och trafiksäkerhetsrisker minskar.

Energibrunn i närområdet bedöms ej påverkas av planerad åtgärd.

Konsekvenser

Sammantaget bedöms konsekvenserna avseende boendemiljön bli små i den nya gång- och cykelvägens driftskede. Påverkan och konsekvenser för anläggningsskedet beskrivs i kapitel 6.6.

6.3.4. Buller

Bedömningsgrunder

Stora negativa konsekvenser uppstår om riktvärden för buller överskrids och inte kan åtgärdas inom vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår om vägtrafiken orsakar buller över riktvärden men att dessa inte överskrids efter vidtagna skyddsåtgärder.

Små konsekvenser uppstår om vägtrafikbullret ökar men inga riktvärden överskrids.

Påverkan av buller kommer i jämförelse med nollalternativet inte att förändras vid anläggande av gång- och cykelväg eftersom motortrafiken kommer vara kvar på samma körbana, även om vägen smalnas av och mittryggen flyttas i sidled. Planerad åtgärd ger inte någon förändrad trafiksituation eller förändring av dagens trafikflöde.

Hastighetsbegränsningen kommer kvarstå utan förändring. Den planerade gång- och cykelvägen innebär en ombyggnad i befintlig miljö, därav har bullerutredning inte genomförts.

Konsekvenser

Effekten och konsekvensen av den planerade gång- och cykelvägen med avseende på buller har ej bedömts, då vägtrafikbullret i befintlig miljö ej förändras.

6.3.5. Strandskydd, biotopskydd och 12:6-samråd

Genom särskilda bestämmelser i miljöbalken utgår dispenskravet vid byggande av väg och järnväg om väg- eller järnvägsplan fastställs. Det gäller dispens från det generella biotopskyddet, strandskydd och anmälan för samråd för åtgärder som kan väsentligt förändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Planområdet berör strandskyddat område vid passage av Kvarnbäcken. Strandskyddet är inrättat dels för att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, dels för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Vägplanens genomförande bedöms inte komma att förändra förutsättningarna för områdets djur- och växtliv eller försämma förutsättningarna att bedriva friluftsliv i området på ett sådant sätt att strandskyddets syften motverkas.

Inom nytt vägområde berörs två björkalléer, med uppskattad trädålder ca 50-60 år, som båda kommer att behöva tas ner i sin helhet vid ombyggnationen. Dels vid km 0/220-0/250 där hela allén kommer att behöva tas ner för att få plats med gång- och cykelväg och anläggande av nytt dike för vägens avvattning, dels vid km 0/600-0/640 där ny busshållplats anläggs. I tidigare samråd har en alternativ placering av busshållplatsen redovisats, men Trafikverket har valt att flytta föreslagen busshållplats till den nu föreslagna lokaliseringen av trafiksäkerhetsskäl med möjlighet till säker och samlad passage av E10,

samt för att undvika problem med snöupplag, sikt, drift och underhåll. Intrång är därmed inte möjligt att undvika.

Påverkan och konsekvenser för naturmiljön beskrivs under kapitel 6.3.1, Vatten- och naturmiljö.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning

Åtgärdens trafiksäkerhetshöjande effekter gäller främst oskyddade trafikanter och sker på bekostnad av viss marginell påverkan på fordonstrafikens framkomlighet.

Åtgärden får en negativ netto nuvärdeskvot (NNK), enligt bedömd volym oskyddade trafikanter, men effekter som inte kan beräknas monetärt är bedömt som positivt. Sammantaget ger detta att projektet är olönsamt enligt framtagna kriterier. Åtgärdens karaktär som inriktar sig mot trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter utefter E10 gör ändå att åtgärden kan vara samhällsekonomiskt gångbar i ett vidare perspektiv genom främjandet av resmönster utan bil.

6.5. Påverkan under byggnadstiden och masshantering

Byggskedet i ett vägprojekt medför åtgärder och arbetsmoment som genererar störningar för närboende och risk för att skador uppstår på miljön.

För närboende kan pågående arbete medföra störningar i form av exempelvis vibrationer, buller eller damning. Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Bland dessa finns bland annat petroleumprodukter i form av drivmedel, hydrauloljor och smörjmedel. Tankning innebär hantering av större volymer av diesel, som kan ha stor negativ påverkan på miljön vid spill. Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och annan hantering av större mängder miljöskadliga produkter har stor påverkan på risken för en olycka med allvarliga konsekvenser.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2016:0032 och TDOK 2012:93). I 2012:93 regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

I projektet kommer volymen schaktmassor för väg, ledningar mm uppgå till ca 4600 m³ varav 2650 m³ beräknas kunnas återanvändas som fyllnadsmassor inom projektet, vilket ger ett överskott av ca 1950 m³. Resultaten av utförda ytliga vägdikesprov visar att bly-halterna är över Naturvårdsverkets riktvärde för mindre än ringa risk. Detta innebär att massorna kan återanvändas inom projektet.

Ca 2800 m³ överbyggnadsmaterial planeras att köpas in.

6.5.1. Föreslagna skadeförebyggande åtgärder

De allmänna råd som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) har satt angående buller från byggplatser ska följas i projektet. I och med att arbetet sker nära bostadsbebyggelse ska arbetsmoment som kan ge upphov till buller ske under normal arbetstid.

Arbetsmoment som kan ge upphov till vibrationer och damm ska ske under normal arbetstid.

Syreförrättning ska genomföras på närliggande byggnader.

I enlighet med Trafikverkets publikation 2006:123, Dricksvattenbrunnar, Hantering av mindre vattentäkter utmed vägar ska förkommande brunn inventeras och provtas innan byggstart.

Hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier ska ske så att spill och läckage av förorenande ämnen till miljön undviks, exempelvis inom invallade ytor, i dubbelmantlade kärl, i containers eller motsvarande.

Utrustning för saneringsåtgärder, exempelvis absorbenter för oljor, ska finnas tillgängliga i arbetsmaskiner för direkta saneringsåtgärder i händelse av läckage i närheten av vatten.

Om förorenade massor upptäcks under byggtiden ska det anmälas till tillsynsmyndigheten.

Om överskottsmassor planeras att återanvändas utanför projektet ska anmälan om användning av avfall för anläggningsändamål upprättas till tillsynsmyndighet, alternativt ska överskottsmassorna transporteras till godkänd deponi för icke-farligt avfall.

Om en sannolik fornlämning påträffas under byggtiden ska arbetet avbrytas omedelbart i enlighet med kulturmiljölagen (1988:950). Trafikverket ska informeras och en anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

6.5.2. Påverkan och konsekvenser

Bedömningsgrunder

Stora konsekvenser uppstår om projektet medför långvariga (år) och omfattande störningar i känsliga miljöer.

Måttliga konsekvenser uppstår om projektet medför långvariga (år) och måttliga störningar eller kortvariga (månader) och omfattande störningar i känsliga miljöer.

Små konsekvenser uppstår om vägen medför kortvariga (månader) och mindre störningar i känsliga miljöer.

Med angivna anpassningar och skadeförebyggande åtgärder vid schakt och hantering av förekommande massor bedöms risken för negativ påverkan på mark och vatten i anläggningsskedet bli liten. Förslag till etableringsyta som redovisas i plankarta (beteckning 101To203) har skett med hänsyn till befintliga boendemiljöer och projektets närhet till Kvarnbäcken.

Störningar kommer att uppkomma avseende boendemiljön men med de åtgärder som föreslås för att minska risken på skador på byggnader och vattenförsörjning bedöms de störningar som uppkommer vara av övergående natur och inte orsaka bestående konsekvenser. Genomförandetiden för de arbeten som krävs kommer att vara förhållandevis kort, cirka 6 månader, varför konsekvenserna för anläggningsskedet sammantaget bedöms bli måttliga sett till boendemiljön.

7. Samlad bedömning

7.1. Måluppfyllelse avseende projektmål

Planerad gång- och cykelväg med passage vid busshållplats samt port vid samhällets norra entré bedöms uppfylla målet att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

7.2. Överensstämmelse med transportpolitiska mål

7.2.1. Funktionsmålet

Vägplanen bedöms bidra till en tryggare och bättre framkomlighet sett till medborgarnas behov genom att trafiksäkerheten förbättras.

För oskyddade trafikanter säkerställer ny gång- och cykelväg, samt passage vid busshållplatsen, möjligheten till en tryggare passage av väg E10.

7.2.2. Hänsynsmålet

Vägplanen bedöms bidra till hänsynsmålet då planerad gång- och cykelväg är bättre när det gäller risk för trafikolyckor, än befintlig väg där oskyddade trafikanter i byn måste dela vägrummet med fordonstrafiken.

7.3. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Generationsmålet innebär bland annat att natur- och kulturmiljön ska bevaras, främjas och nyttjas hållbart. Ekosystem ska ha återhämtat sig eller vara på väg att återhämta sig. Energi- användningen ska vara effektiv med minimal påverkan på miljön och andelen förnybar energi ska öka. En god hushållning ska ske med naturresurserna och kretsloppen ska så långt som möjligt vara fria från farliga ämnen. Miljöns positiva effekter på människors hälsa ska främjas samtidigt som den negativa miljöpåverkan minimeras.

Generationsmålet beskriver den inriktning som samhället behöver ha för att de 16 miljö kvalitetsmål som riksdagen har satt upp ska kunna nås till 2020. Följande miljö kvalitetsmål kan bli berörda av projektet.

- Begränsad klimatpåverkan
- God bebyggd miljö
- Grundvatten av god kvalitet
- Gifrfri miljö
- Levande sjöar och vattendrag

Anläggande av infrastruktur kräver tillförsel av material och förbrukar energi i anläggnings- skedet, vilket genererar utsläpp av framförallt koldioxid som påverkar klimatet. Då

projektets investeringskostnad understiger gränsen för när klimatkalkyl utförs har ingen sådan gjorts. Vägplanens åtgärder innebär förbättrade möjligheter för människor att nyttja andra färdssätt än egen bil, genom anläggande av gång- och cykelväg. På sikt bedöms det kunna bidra positivt till att uppnå miljömålen begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö. Även utformningen av gång- och cykelvägen längs med befintlig väg, med hänsyn till riksintresset för kulturmiljö bidrar till att uppnå miljömålet God bebyggd miljö med bevarande av kulturvärden i bebyggd miljö.

I anläggningsskedet kommer material och metoder användas för att minska risken för utsläpp eller läckage av farliga ämnen så att målen om giftfri miljö, levande sjöar och vattendrag samt grundvatten av god kvalitet kan uppnås.

Övriga miljö kvalitetsmål bedöms bli minimalt eller inte alls påverkade av projektet.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

8.1. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler

8.1.1. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbördesregeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess följts och att olika alternativ har bedömts ur bland annat miljösynpunkt.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen).

Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen.

Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras. Frågor om gång- och cykelvägens utformning och funktion har i detta projekt varit av större vikt än dess lokalisering, men utförts i syfte att hitta en utformning med så litet intrång som möjligt.

Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet. De avvägningar som gjorts i vad projektet ska

inrymma, tillsammans med de skadeförebyggande åtgärder som föreslås, är resultatet av denna rimlighetsavvägning.

8.2. Miljökvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorening eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med.

Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660).

Detta projekt bedöms inte komma att medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts. Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas, vilket beskrivs i kapitel 4.1 och kapitel 6.3.3.

Kvarnbäcken (SE738080-180831) är en ytvattenförekomst i VISS. I den senaste bedömningen har Kvarnbäcken angetts ha måttlig ekologisk status på grund av brister i hydromorfologiska kvalitetsfaktorer, konnektivitet, morfologiskt tillstånd och svämplanets strukturer och funktion. Miljökvalitetsnormen är God ekologisk status 2027.

Med föreslagna skyddsåtgärder avseende grund- och ytvattenförekomster bedöms projektet inte medföra att gällande miljökvalitetsnormer för vattenförekomster (yt- och grundvatten) inte kan uppnås.

8.3. Bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden

I miljöbalkens 3 och 4 kapitel regleras bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Området är sedan tidigare påverkat av exploatering (befintlig infrastruktur) och saknar betydelse med hänsyn till i området identifierade natur- eller kulturvärden samt rennärning.

Trafikverket anser att platsen för åtgärden är lämplig för avsedd nybyggnation och uppfyller miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

8.4. Riksintressen

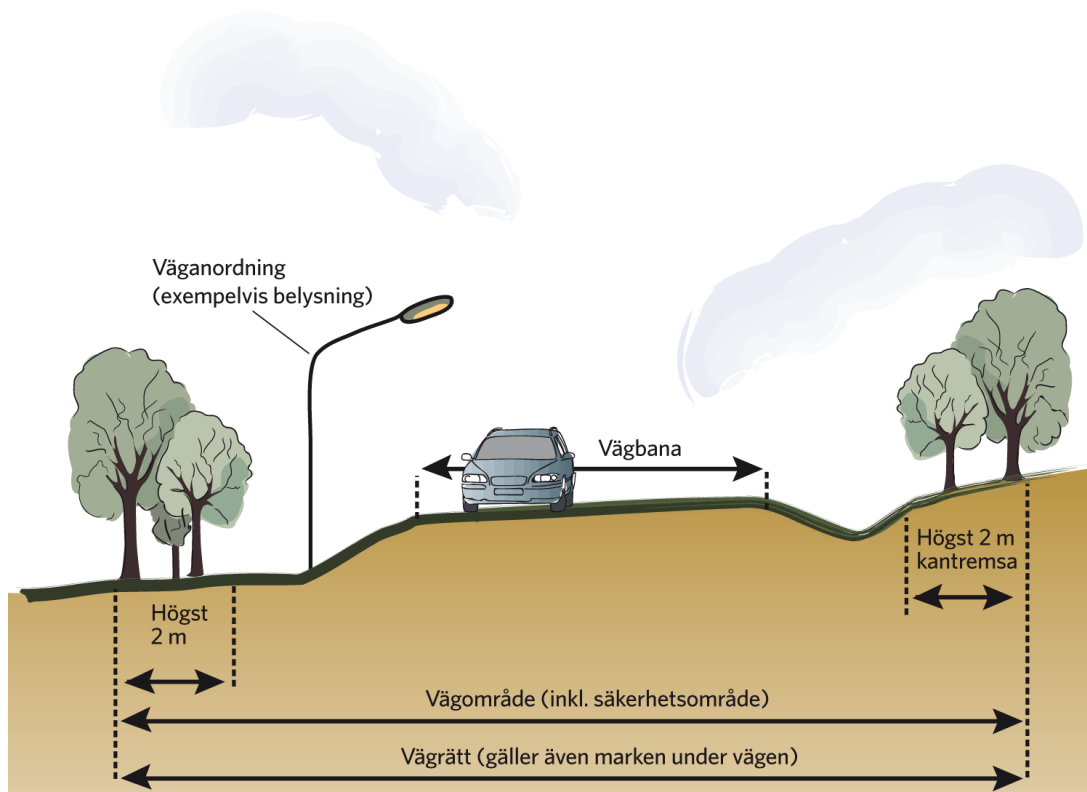
Planerad åtgärd ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövård. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på detta riksintresse då planerade åtgärder inte motverkar riksintressenas syften.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vid ombyggnationen av E10 till kantstensbunden gång- och cykelväg tas i huvudsak tomtmark och skogsmark i anspråk för nytt vägområde, men även en del öppen mark. Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 4940 m².

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägens utrymme även de väganordningar som redovisas i kapitel 5, se även figur 9.1-1 nedan.



Figur 9.1-1 Vägområde

I vägområdet ingår även det utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt kantremsa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till. I detta projekt kommer den befintliga säkerhetszonen för E10 vara oförändrad efter anläggande av ny gång- och cykelväg, vilket innebär att inget nytt markanspråk tillkommer på grund av säkerhetszon för E10.

På plankartorna framgår nytt vägområde. Det är detta tillkommande vägområde som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

9.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. 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.

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

Nytt vägområde för allmän väg med vägrätt enligt vägplanen redovisas med "V" på plankartor och omfattar ca 4520 m².

9.1.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

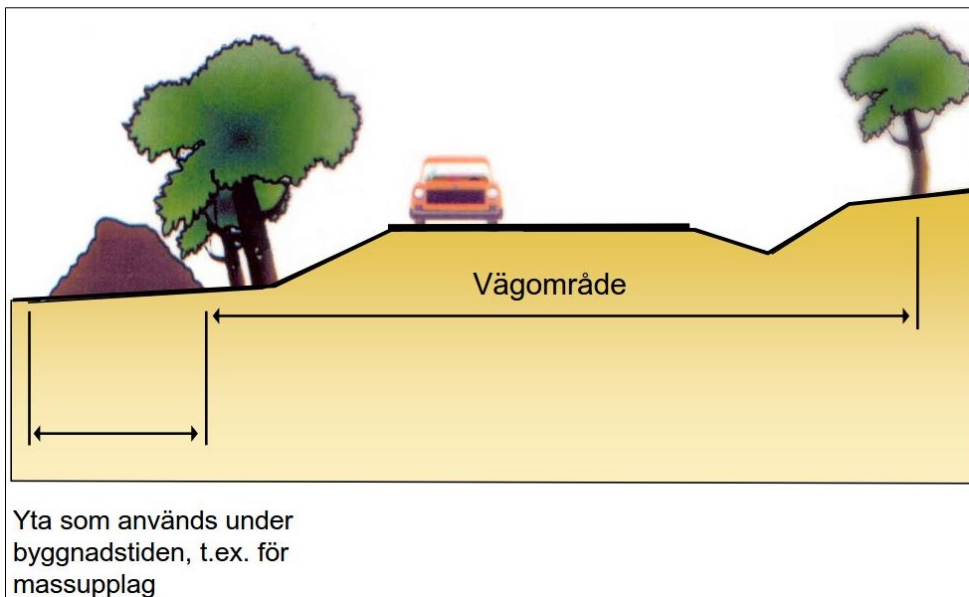
Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

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

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt med "Vi" på plankartan och omfattar totalt ca 620 m².

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

Genom tillfällig nyttjanderätt tillåts ytor att tas i anspråk för att kunna utföra de vägåtgärder som ingår i vägplanen, se figur 9.2-1. Områden som tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt får endast användas under projektets byggtid från byggstart till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning av projektet.



Figur 9.2-1 Mark under byggtiden

I vägplanen tas tillfällig nyttjanderätt för informationstavlor, etableringsytor, arbetsområde för anläggande av gång- och cykelväg, dagvattenbrunn samt för anpassning av korsningen vid Backgränd. Dessa områden är markerade med "T" på plankartorna. I vägplanen tas ca 2570 m² i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

9.3. Stängning av utfarter

Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en separat process där ett stängningsbeslut tas. Förslag på stängningar redovisas på illustrationskarta 1 01 T 05 01 och 1 01 T 05 02. Innan Trafikverket stänger utfarten kommer en ny anslutning att finnas tillgänglig. Ny infart kommer att anordnas genom lantmäteriförrättning där Trafikverket står för kostnaderna.

9.4. Område för enskild väg

Enskilda vägar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms i samråd med berörda. Vaghållaren söker och står för kostnader för förrättning enligt anläggningslagen.

Förslag till ändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartor.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som planen med underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka

som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

10.1.1. Kommunala planer

De planerade åtgärderna ligger inom område för Överkalix kommuns översiktsplan som antogs 2008-02-25. Planerad ombyggnation bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan då den rör område kring befintlig väg samt att projektet ligger utanför detaljplanelagt område.

10.2. Genomförande

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

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under hösten 2018. Byggstart är preliminärt planerad till 2019.

E10 hålls öppen under hela ombyggnadstiden. För fordonstrafik kommer begränsad framkomlighet att råda under ombyggnadstiden.

10.2.1. Dispenser och tillstånd

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Om någon misstänkt fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Frågan om vägplanen kommer att medföra anmälningspliktig vattenverksamhet har utretts. Väg E10 korsar endast ett vattendrag inom vägplanens gräns, Kvarnbäcken. Inga åtgärder som omfattar arbete vid vattendraget ska göras, varav anmälningspliktig vattenverksamhet ej är aktuellt.

10.3. Finansiering

Projektet finansieras genom Länstransportplanen.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta projekt uppgår till cirka 12 Mkr enligt 2017 års prisnivå. I totalkostnadsprognosen ingår förutom bedömd entreprenadkostnad även byggherrekostnader, marklösen, åtgärder för väganläggningen samt skyddsåtgärder.

11. Underlagsmaterial och källor

11.1. Tryckta referenser

Trafikverkets publikation 2006:123, Dricksvattenbrunnar, Hantering av mindre vattentäkter utmed vägar.

Naturvårdsverket. Allmänna råd angående buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15).

Swedish Standards Institute, 2014. Svensk standard för naturvärdesinventering

SFS 2012:707 Vägförordning.

Trafikverkets publikation 2015:086. Krav för Vägars och gators utformning, version 2.

Trafikverkets publikation 2015:087 Råd för Vägars och gators utformning, version 2.

Trafikverkets rapport, Planläggning av vägar och järnvägar, version 1, TRV 2012/85426

11.2. Elektroniska referenser

Artportalen, 2017-08-09, Rapportsystem för växter, djur och svampar. www.artportalen.se

Lantmäteristyrelsens ekonomiska karta, 2017-09-19. www.lantmateriet.se

Naturvårdsverket, 2017-08-09. Kartverket Skyddad Natur.
<http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Miljömålsportalen www.miljomal.se

Riksantikvarieämbetet, 2017-09-19. Fornminnesregistret. www.fmis.raa.se

SGU, 2017-08-09. <http://apps.sgu.se/kartgenerator/maporder>

Skogsstyrelsen, 2017-08-09. Skogens pärlor.
<http://minasidor.skogsstyrelsen.se/skogensparlor/>

Trafikverkets Miljöweb

VISS, Vatteninformationssystem Sverige. <http://www.viss.lansstyrelsen.se>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se