

FASTSTÄLLELSEHANDLING

Väg 345 Strömsund-Ulriksfors gång- och cykelväg

Strömsunds kommun, Jämtlands län

Vägplan med miljöbeskrivning, 2016-06-01

Objekt 145073



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 345 Strömsund-Ulriksfors gång- och cykelväg

Status: Fastställelsehandling

Utgivare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2016-06-01

Ärendenummer: TRV 2014/85692

Projektnummer: 145073

Kontaktperson: Marie Svahn

Uppdragsansvarig konsult: Oskar Haggren Lundblad, Tyréns AB

Foton: Tyréns AB, om inget annat anges.

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet	6
2.1 Planläggningsprocessen.....	6
2.2 Bakgrund	6
2.3 Åtgärdsvalsstudie och andra tidigare utredningar	8
2.4 Beslut om betydande miljöpåverkan	8
2.5 Ändamål och projektmål	8
3 Avgränsningar.....	9
3.1 Geografisk avgränsning.....	9
3.2 Avgränsning i tid.....	10
3.3 Andra avgränsningar.....	10
4 Förutsättningar	11
4.1 Befintlig vägs funktion och standard	11
4.2 Trafik och användargrupper	11
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling	12
4.4 Landskapet	14
4.5 Miljö och hälsa.....	14
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.....	20
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv ..	21
5.1 Val av lokalisering.....	21
5.2 Val av utformning.....	22
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 Lokalsamhället och regional utveckling.....	24
6.3 Miljö och hälsa	24
6.4 Samhällsekonomisk bedömning	26
6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	26
6.6 Påverkan under byggnadstiden	26
7 Samlad bedömning	28

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	28
8.1 Transportpolitiska mål	28
8.2 Allmänna hänsynsregler	28
8.3 Miljökvalitetsnormer	29
8.4 Miljökvalitetsmål.....	29
9 Markanspråk och pågående markanvändning	29
10 Fortsatt arbete	30
11 Genomförande och finansiering.....	30
11.1 Formell hantering	30
11.2 Genomförande.....	31
11.3 Finansiering.....	32
12 Underlagsmaterial och källor	33
Bilaga 1 Miljökvalitetsmål.....	34

1 Sammanfattning

Projektet omfattar dragning av ny gång- och cykelväg längs väg 345 (Ramselevägen) mellan Strömsunds idrottsplats och väg 800 mot Gamla Strömbro i Strömsunds kommun, Jämtlands län.

Den aktuella vägsträckan har relativt stor mängd gående och cyklister och arbetspendlingen mellan Strömsund och Ulriksfors är stor. Sträckan har idag bristande säkerhet för oskyddade trafikanter och ett behov av en gång- och cykelväg finns. Fordonstrafiken på sträckan är ca 2300 fordon per dygn, varav 9 procent utgörs av tung trafik. Efter korsningen med Industricentragatan minskar trafikmängden.

Gång- och cykelvägen föreslås i huvudsak till den norra sidan av vägen. I Ulriksfors byter gång- och cykelvägen sida på två ställen. Detta för att nå målpunkterna gamla fångelse och bostadsområdet längs väg 800.

Intrång sker i omgivande mark, men påverkan på miljön bedöms bli liten. Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av projektet. Länsstyrelsen har bedömt att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Närboende kommer under byggtiden att bli störda av buller, vibrationer, damning och minskad framkomlighet. Byggtiden beräknas bli ungefär ett halvår och enligt nuvarande planering kan byggstart ske år 2020.

När åtgärderna är genomförda bedöms positiva konsekvenser uppstå både för oskyddade trafikanter och övrig trafik längs vägen.

2 Beskrivning av projektet

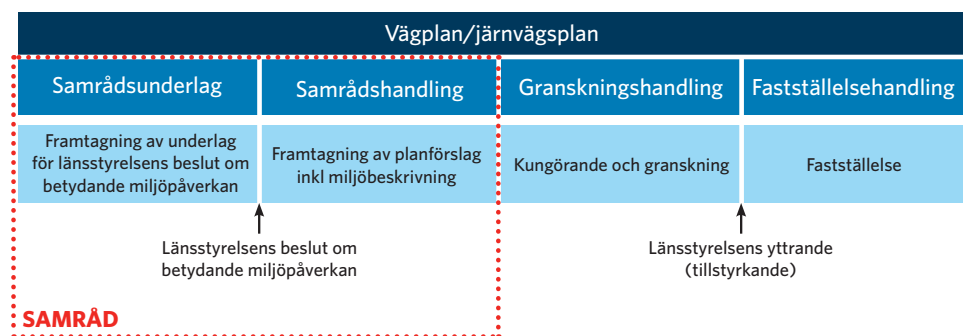
2.1 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen 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 och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag, som beskriver hur projektet kan komma att påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Denna läggs till samrådshandlingen. Nästa steg i planprocessen är att ta fram en granskningshandling, denna 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 påbörja byggnationen.

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 2.1 Trafikverkets planläggningsprocess. Projektet befinner sig skede Fastställelsehandling. Projektet har inte antagits medföra betydande miljöpåverkan, en miljöbeskrivning tas därmed fram.

2.2 Bakgrund

Projektet omfattar en sträcka om cirka 3,5 km av väg 345 mellan Strömsund och Ulriksfors i Strömsunds kommun, Jämtlands län. Gång- och cykelväg saknas för sträckan vilket ger bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Förutsättningarna att ta sig till och från bostäder, arbetsplatser och andra aktiviteter i området på annat sätt än med bil är bristfälliga.

Projektet innebär att en gång- och cykelbana anläggs med start vid idrottsplatsen i Strömsund, där befintlig trottoar slutar, och slutpunkt vid vägskalet med väg 800 mot Gamla Strömbro i Ulriksfors. Gång- och cykelvägens läge och utformning har utretts genom projektering efter samråd med kommun, länsstyrelse, fastighetsägare och andra intressenter i området.



Figur 2.2 Projektet berör ett område beläget inom den röda cirkeln. Från Strömsund leder väg E45 mot Östersund och väg 345, som projektet berör, mot Ramsele.

2.3 Åtgärdsvalsstudie och andra tidigare utredningar

Ingen åtgärdsvalsstudie har genomförts som ligger till grund för projektet. Vägsträckan har funnits med i Länstransportplanen 2010-2021, det vill säga innan åtgärdsvalsstudier var en del av Trafikverkets planeringsprocess. Beskrivning av behovet av gång- och cykelvägar i Länstransportplanen har framkommit vid samråd med länets näringsliv, åkerinäringen, Länstrafiken, länsstyrelsen, kommunerna och landstinget. En ny Länstransportplan har tagits fram för perioden 2014-2025, projektet finns även upptaget i denna och finansiering sker genom denna.

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

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

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

2.4 Beslut om betydande miljöpåverkan

Tidigare i projektet har ett samrådsunderlag tagits fram. Ett samråd kring i samrådsunderlaget beskrivna problem och tänkbara åtgärder har hållits och inkomna yttranden har sammanställts i en samrådsredogörelse. Länsstyrelsen har utifrån samrådsunderlag och samrådsredogörelse beslutat att åtgärderna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslut fattat 2015-06-11.

2.5 Ändamål och projektmål

Vägplanen upprättas för att ge väghållaren tillstånd att bygga vägen, ge möjlighet till markåtkomst med vägrätt och reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän vägrätt och väganordning.

I denna vägplan utreds möjligheterna att anlägga en gång- och cykelväg parallellt med väg 345.

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

3 Avgränsningar

Miljöbeskrivningen för vägplanen är integrerad i vägplanebeskrivningen. Miljöaspekter och konsekvenser beskrivs främst i kapitel 4 Förutsättningar, kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet, 7 Samlad bedömning samt kapitel 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.

3.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen som projektet inledningsvis bedömdes kunna ligga inom, utredningsområdet, redovisas i figur 3.1. Området som vägåtgärderna kommer att utföras inom har under projekterings gång blivit något mindre.

Projektets influensområde är den direkta närheten till projektet, där det finns boende som är beroende av vägsträckan för sina dagliga behov. Influensområdet beträffande miljöaspekter är främst vägens direkta närområde, som inte skiljer sig avsevärt från utredningsområdet.



Figur 3.1 Utredningsområdet omfattar väg 345 mellan Strömsund och Ulriksfors

3.2 Avgränsning i tid

Miljö- och trafikkonsekvenser bedöms på 20 års sikt från det år väganläggningen öppnas. Projektet bedöms vara färdigbyggt under 2020.

3.3 Andra avgränsningar

Då utredningsområdet är litet geografiskt är det få miljöaspekter som berörs, dessa beskrivs i kapitel 4. De miljöaspekter som inte finns upptagna i kapitel 4 bedöms inte påverkas.

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

4 Förutsättningar

4.1 Befintlig vägs funktion och standard

Väg 345 förbinder Strömsund med Ramsele. Vägen är en statlig väg, klassad som primär länsväg. Vägen är av den högsta bärighetsklassen, klass 1. Målpunkter i närhet av den del av väg 345 som utreds är idrottsplatsen i Strömsund, företag och bostäder som ligger längs vägen. Övriga målpunkter, i projektets omgivning, är framförallt Strömsund, men även kringliggande industriområden och vägens fortsättning mot Ramsele.

Vägen är cirka 7 meter bred förutom vid projektets slut i Ulriksfors, där vägen är cirka 9 meter bred. Ett antal korsningar med andra vägar finns längs sträckan, bland annat infart till Strömvallens idrottsplats, Industricentravägen, väg 797, infarter till gamla fängelset i Ulriksfors och väg 800 mot Gamla Strömbron. Därutöver finns en mängd mindre väganslutningar och fastighetsinfarter.

Vägsträckan är belyst på de delar som har 50 km/h som hastighetsbegränsning, dvs en sträcka vid projektets start i Strömsund och sträckan genom Ulriksfors. Belysningen i Strömsund ligger på vägens norra sida. I Ulriksfors ligger belysningen först på den södra sidan, för att efter korsningen med väg 797 byta till den nordöstra sidan.

Ett antal trummor korsar vägen längs sträckan och vid anslutningar och korsningar finns sidotrummor. Två diken/källflöden korsas av vägen, båda utgörs av avvattning från åkermark. En truminventering har skett i arbetet med vägplanen.

4.2 Trafik och användargrupper

Trafikmängden uppgår till ca 2500 fordon/dygn Ådt (årsdygnstrafik) på delen mellan Strömsund och Industricentrastan och ca 1100 fordon/dygn på delen mellan Industricentrastan och Ulriksfors. Tung trafik utgör ca 10 % av total trafikmängd. Trafikmätningarna är från 2013. Hastigheten är skyltad till 50 km/h i vägens västligaste och östligaste delar. Övrig sträcka är skyltad 70 km/h. Trafikmängd och hastighetsbegränsningar för vägsträckan anges i figur 4.1. Vägen är en viktig förbindelse mellan E45 och väg 331 som leder till Sollefteå och vidare mot E4. Delsträckan som berörs i projektet förbinder industriområdet i Ulriksfors med Strömsunds tätort.

Ingen kollektivtrafik trafikerar sträckan förutom skolbuss som plockar upp och lämnar barn på några ställen.

Övrig infrastruktur i området är Inlandsbanan som passerar projektet vid dess slut i Ulriksfors. Inlandsbanan drivs i privat regi av Inlandsbanan AB. Inlandsbanan trafikeras av persontåg sommartid och godståg (mellan Mora-Gällivare) året om. Ungefär mitt på sträckan som utreds korsar väg 345 ett stickspår till Inlandsbanan, spåret går från Ulriksfors driftplats in till Strömsund. Spåret är inte elektrifierat, hastigheten är 40 km/h och i dagsläget väldigt sparsamt trafikerat. Korsningen med väg 345 har ljud- och ljussignal, men övergången saknar bommar. I Ulriksfors passerar väg 345 inlandsbanans huvudspår, precis söder om driftplats Ulriksfors. Korsningen är försedd med helbommar.

Sedan år 2002 har två trafikolyckor med personskador rapporterats in till STRADA för det område som projektet berör. STRADA är en nationell databas för registrering av personolyckor som rapporteras in till Polis eller akutsjukvård.

Den ena olyckan var en kollision mellan en personbil och en traktor, lindriga personskador uppstod. Vid den andra olyckan blev en cyklist påkörd av en bilist, lindriga personskador uppstod. Båda olyckorna ägde rum i Ulriksfors.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Vid årsskiftet 2013/2014 uppgick befolkningen i Strömsunds kommun till cirka 12000 invånare (SCB 2014). Befolkningsutvecklingen i Strömsunds kommun är negativ, under år 2013 minskade befolkningen med drygt 150 personer.

Bostäderna som omger vägsträckan som utreds är privatbostäder i form av fristående villor eller fritidshus. Förutom tomtmark finns även jordbruksmark och skogsmark längs vägsträckan.

Längs vägen finns ett antal företag och industrilokaler. Ett industriområde finns vid projektets start, mitt emot idrottsplatsen. Vägen leder även till ett industriområde som är beläget mellan väg 345 och väg 797, dit både transporter av gods och arbetspendling sker. Vid etappslutet i Ulriksfors finns det före detta fängelset som numera rymmer företag med en hög andel ungdomar anställda och där finns även en industrilokal med tillverkning av trähus.

Projektet ligger i Strömsunds kommun och omfattas av Översiktsplan Strömsunds kommun, antagen av kommunfullmäktige 2014-06-11. Projektet omnämns i översiktsplanen och kommunens inriktning är att de ska ha mark i beredskap för att kunna genomföra projektet.

Samråd har hållits med kommunen angående bedömningen om anläggandet av en gång- och cykelväg innebär en konflikt med detaljplaner i området. Kommunen kommer att ändra de detaljplaner som berörs av projektet. Detaljplaner berörs i Strömsund, vid järnvägsövergången samt i Ulriksfors, se figur 4.2. Detaljplaner som berörs:



Figur 4.1 Hastighetsbegränsningar och fordonsmängder (ÅDT), mätår 2013, längs den del av väg 345 som omfattas av projektet.



Figur 4.2 Befintliga förutsättningar och miljövärden som kan komma att beröras av projektet. För de detaljplaner som kan komma att beröras av projektet anges planens namn med skylt i kartan.

- Detaljplan (byggnadsplan) för industriområde Vallen 4:2 mfl (B69); planen reglerar för aktuellt område järnvägsändamål (järnvägspassage över väg 345), vägändamål/parkmark samt område för högspänningsledning. Kommunen har påbörjat arbetet med en ny detaljplan.
- Detaljplan (stadsplan) för del av stg 394. Grelsgård 3:39, 3:47 mm (S47); planen reglerar för aktuellt område idrottsområde som inte får bebyggas samt del av ett u-område (underjordiska ledningar) i sydost. Kommunen har påbörjat arbetet med att upphäva delar av planen.
- Detaljplan (byggnadsplan) för del av Rissleås by vid Ulriksfors järnvägsstation i Ströms socken (B6); vägåtgärden bedöms inte strida mot denna då planen för berört område reglerar vägändamål.

4.4 Landskapet

Naturen kring Strömsund och Ulriksfors domineras av stora barrskogsområden som växlas med odlingsmarker. Längs vägens västra sida ligger Russfjärden. Landskapet är flackt och vägen ligger långt ner mot vattnet, avskild med en smal bård av bebyggelse eller naturmark. På en kortare sträcka går vägen och ett stickspår till Inlandsbanan parallellt med varandra på mycket nära avstånd. Ungefär mitt på sträckan korsar vägen över järnvägsspåret. På större delen av sträckan ligger vägen på bank med relativt djupa diken.

4.5 Miljö och hälsa

Berörda miljöintressen redovisas i figur 4.2.

4.5.1 Riksintressen och Natura 2000-områden

Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av projektet.

4.5.2 Boende och hälsa

Ett trettio-tal bostadshus ligger i projektets direkta närhet. Boende längs vägen har väg 345 som sin huvudsakliga väg in till Strömsund, den parallellt gående väg 797 kan också användas. Den trafik som belastar väg 345 orsakar buller och vibrationsstörningar för de bostäder som finns i vägens närhet. Den låga trafik-



Figur 4.3 Järnvägsspåret som förbinder Inlandsbanan med Strömsund korsas av väg 345.

mängden och hastigheten bedöms inte medföra att riktvärden för trafikbuller överskrids.

Befintligt vägnät är av största vikt för transporter genom området och för boende att ta sig till och från arbete, skola och aktiviteter. Vägen har i dagsläget bra sikt, relativt låg trafikbelastning och saknar räcken vilket gör att vägen är lätt att passera över och därmed inte utgör en särskilt stor barriär i området.

4.5.3 Kulturmiljö

Ulriksfors blev ett stationssamhälle i samband med anläggandet av Inlandsbanan omkring 1910 och några år senare stod ett stickspår till Strömsund klart, se figur 4.3. Arbetet med Inlandsbanan fortgick under samma tid och sträckan Ulriksfors – Dorotea stod klar 1915.

Omedelbart söder om Ulriksfors ligger ett område av riksintresse för kulturmiljö Russfjärden - Hallviken (Z 13). Riksintresset är utpekad för dess talrika lämningar kring Russfjärden och intilliggande sjöar; ett 100-tal strandbundna boplatser, några fångstgropssystem samt några så kallade insjögravar. Omedelbart öster om Ulriksfors ligger riksintresseområdet Fångsjön (Z14) och även det är utpekad för dess många boplatser längs stränderna. Invid Fångsjön finns även en hällmålning samt ett fångstgropssystem.

I strandkanten av Russfjärden i närområde av planerad sträckning för gång- och cykelvägen finns en registrerad fornlämning (Raä Ström 389:1). Det är en skärvstensförekomst som ligger inom en 50 meter lång sträcka av stranden. Eftersom mängden skärvsten vid inventeringstillfället inte ansågs som tillförlitligt för att bedöma om området kunde utgöra rester av en boplat, är fornlämningen registrerade som en övrig kulturhistorisk lämning.

Inga övriga fornlämningar är registrerade inom aktuellt projektområde.

4.5.4 Naturmiljö

Enligt uppgifter från Artportalen har utter (rödlistad enligt kategorin sårbar) påträffats vid projektets slut i Ulriksfors, där Faxälven mynnar i Russfjärden. Projektet berör inga åtgärder kring Faxälven. Flertalet rödlistade fåglar har inrapporterats i närheten av sjön, exempelvis brushane, hussvala och sävsparv.

Området kring vägen består till stor del av barrskog, odlingsmark och tomtmark. Vid öppna partier finns blommande örter och mindre lövträd. Vägen är inte utpekad av Trafikverket som artrik vägkant. En övergripande naturinventering har genomförts under sommaren 2015 vilken visar på en vägkant med flera naturvårdsarter som exempelvis humleblomster, kärringtand, rödkämpe och gulmåra, se figur 4.2 (artrik dikesbotten). Dessutom förekommer i övrigt en relativt högväxt vägkant med hundkex, midsommarblomster, renfana, älggräs, borstistel och humleblomster, men det är sannolikt att en intressant fröbank finns längs hela vägsträckan. Naturvärdet bedöms, i sin helhet, som påtagligt enligt Svensk standard för Naturvärdesinventering (SS 199000:2014). I samhällena finns sträckor där vägkanterna är gräsmattor som klipps regelbundet. Naturvärdet är litet. Inga invasiva arter har observerats längs sträckan. En sumpskog, Huvudskålmyren, utpekad av Skogsstyrelsen, berörs av projektet. Sumpskogen består delvis av myrskog och delvis av kärrskog, den domineras av tall.

Längs vägen finns två generella biotopskydd i form av alléer som kommer att påverkas av vägprojektet. Alléerna består av björkar. Äldre, grova björkar kan ha höga naturvärden då de ofta bjuder på håligheter för exempelvis fåglar och fladdermöss, döda och döende träd kan vara av stor betydelse för svampar och

insekter. Träden kan också utgöra en spridningskorridor i ett, i övrigt, öppet landskap. Den västligaste av alléerna längs väg 345 är enkelsidig och står som tomtgräns vid ett hus, se figur 4.4. Allén består av sex vuxna björkar där ett par är i ganska dåligt skick (avbruten krona, stam- och/eller vattskott). Ett par av träden har en grov barkstruktur. Allén bedöms ha vissa naturvärden på grund av sin ålder och det faktum att ett par av träden är döende. Värdet som spridningskorridor bedöms vara litet då träden angränsar till skogsmark. Den andra allén står vid en stor gräsplan och består av tolv unga-vuxna björkar i varierat skick, se figur 4.5. Då dessa träd är ganska unga bedöms naturvärdena vara få. Den östliga allén bedöms ha ett visst värde som spridningskorridor även om det på östra sidan om vägen finns ett skogsområde.

Diken i odlingslandskapet som ständigt eller under stor del av året håller ytvatten omfattas också av biotopskyddet. Diken har ofta höga naturvärden genom att de fungerar som livsmiljöer, spridningskorridorer och ledlinjer i landskapet. Vägen berör åtta diken vilka bedöms ha vatten större delen av året



Figur 4.4 Björkallé som kantar vägen på vägens norra sida, vy mot Strömsund.



Figur 4.5 Björkallé i Ulriksfors. Vy mot projektets slut i öster.

och därmed omfattas av biotopskyddet. De bedöms inte utgöra naturliga vattendrag då de är uträtade och flera ingår som del av större dikningssystem. Dikena är relativt igenväxta, men bedöms ha vattenspegel större delen av året, se figur 4.6. Inga stora naturvärden har hittats i anknytning till dessa diken. Arter som förekommer är bland annat älggräs, mjölkört o kabbeleka. Ett av vägdikena (på sektion 2/550-3/200) bedöms som intressant ur naturaspekt då många naturvårdsarter växer där. Då det är ett avvattningsdike från vägen (väganläggning) bedöms det inte utgöra generellt biotopskydd.

Strandskyddet är utpekad för att främja friluftsliv och naturintressen och gäller längs samtliga stränder 100 meter från strandkanten. Merparten av vägprojektet berör därmed strandskyddade områden från Russfjärden, Faxälven och de öppna diken som vägen korsar.

Vatten som avvattnar vägen infiltreras i vägdiken. Längs vägen ligger Russfjärden och direkt söder om den del av vägen som utreds mynnar Faxälven ut i Russfjärden.

4.5.5 Rekreation och friluftsliv

Vid projektets start finns ett område med idrottsanläggningar för bland annat tennis, ishockey, fotboll och friidrott. Längs den parallellt gående Risselåsvägen (väg 797) finns slalomanläggningen Vallberget samt en ridanläggning.

Närheten till vattnet ger möjlighet till en mängd friluftaktiviteter både under sommar och vinter i vägens närområde.

På ett ställe korsas väg 345 av en skoterled, se figur 4.2.

4.5.6 Naturresurser

Projektet ligger inom Ohredahke samebys vinterbetesområde och projektet berör områden av odlingsmarker och skogsmarker.

En grundvattenförekomst finns i Ulriksfors med id Ulriksfors SE707927-149226. Vattenförekomsten har goda uttagsmöjligheter av grundvatten och både ke-



Figur 4.6 Öppet dike i odlingslandskapet, vilket omfattas av det generella biotopskyddet.

miskt och kvantitativ status är klassade som goda. Ingen risk bedöms råda för att kemisk eller kvantitativ status inte skulle uppnås till år 2021.

4.5.7 Klimat och energi

Den miljöbelastning som finns i projektets närområde utgörs till störst del av utsläpp från vägtrafiken, samt kringliggande industrier och verkstäder. Utsläpp från biltrafik är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser, partiklar samt andra för omgivningen skadliga ämnen. Den låga trafiken, 1000-2500 fordon/dygn, bedöms inte leda till att miljö kvalitetsnormer överskrids.

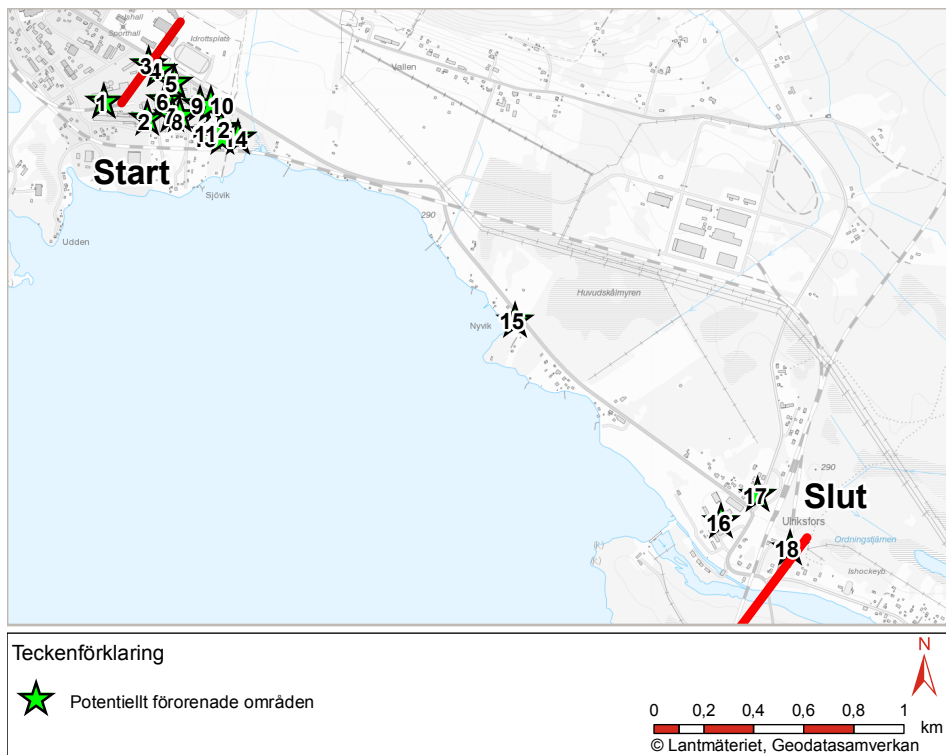
4.5.8 Förorenad mark

Det finns inga kända förekomster av sulfidjordar eller stenkoltjära längs vägsträckan. Uppgifter från länsstyrelsens MIFO-databas visar att det finns 18 potentiellt förorenade områden längs vägsträckan, de flesta på vägens södra sida. Se tabell 4.1.

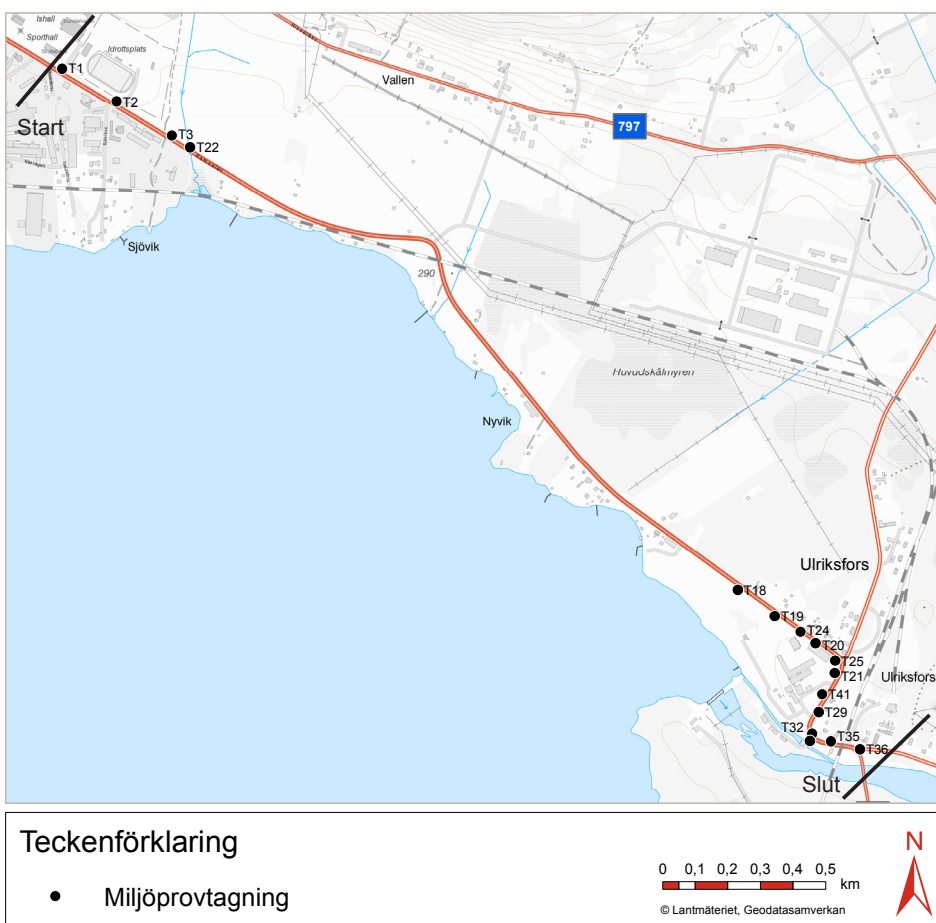
En översiktlig miljöteknisk markundersökning har utförts i juni 2015, samt augusti 2015, med syfte att kontrollera om det finns några markföroreningar inom aktuellt projektområde inför planering av hantering av överskottsmassor i samband med schaktning, se provtagningspunkter i figur 4.8. Utifrån de identifierade MIFO-objektens lokalisering i området gjordes vid undersökningen bedömningen att det är 7 objekt, inom fastigheterna nämnda i tabell 4.1, som direkt berör planerad gång- och cykelväg. De undersökta objekten är markerade med fet stil i tabellen. Den miljötekniska undersökningen begränsades därför till dessa sju områden. Resultaten av utförda undersökningar visar på halter

Tabell 4.1 Potentiellt förorenad mark längs väg 345. Uppgifter från länsstyrelsens MIFO-databas tillhandahållna i första hand av länsstyrelsen, kompletterade med uppgifter angivna i VISS-vatteninformationssystem. För objekt markerade med fet stil har markprovtagningar genomförts, för dessa anges även fastighetsbeteckning.

Nr på karta	Objekt ID	Fastighet	Primär bransch	Riskklass	Källa
1	167242		Betong- och cementindustri	3	LST
2	167489		Verkstadsindustri med halogenerade lösningsmedel	2	LST
3	167460	Balder 1	Impregnering av sliprar	3	LST
4	167214	Balder 4	Verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel	3	LST
5	167218	Balder 5	Förbränningsanläggning	3	LST
6	167265		Gummiproduktion	3	LST
7	167457		Verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel	3	LST
8	167442		Bilvårdsanläggning	3	LST
9	167263		Övrigt BKL 4	Ej riskklassas	LST
10	167142	Ymer 6	Träimpregnering	2	LST
11	176662		Drivmedelshantering	Ej riskklassad	VISS
12	177123		Drivmedelshantering	Ej riskklassad	VISS
13	167150		Skrothantering och skrothandel	3	LST
14	167136		Skrothantering och skrothandel	2	VISS
15	167393		Verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel	3	LST
16	167143	Rissleås 1:666, 1:227, 1:30	Massa- och pappersindustri	2	LST
17	177009	Rissleås 1:20	Drivmedelshantering	Ej riskklassad	VISS
18	176665	Rissleås 1:52	Järnvägstrafik	Ej riskklassad	VISS



Figur 4.7 Potentiellt förorenad mark. Numrering enligt tabell 4.1.



Figur 4.8 Provtagningspunkter för miljöprovtagning.

över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning gällande zink och koppar i en provtagningspunkt. Dessa halter uppmättes i anslutning till Ulriksfors Sulfitfabrik, objekt 16 i tabell 4.1.

4.5.9 Miljökvalitetsnormer

Gällande miljökvalitetsnormer omfattar idag utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenförekomster. För detta projekt berörs inga fisk- och musselvatten.

Den låga trafikmängden som trafikerar vägen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller enligt ett av kriterierna i lag SFS 2004:675. Trafikverket ska för de vägar som belastas med mer än 3 miljoner fordon/år vart femte år kartlägga bullret från vägen. Aktuell sträcka belastas med omkring 800 000 fordon/år på den del som har högst trafikmängd.

Projektområdet ligger över område med grundvattenförekomst, detta är en vattenförekomst med id Ulriksfors SE707927-149226. I projektets närhet finns även vattenförekomsterna Ströms Vattudal SE708032-149042 och Faxälven SE707932-149189.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geologiska förutsättningar

Den aktuella sträckan av väg 345 ligger på norra sidan av Russfjärden och följer strandlinjen. På några ställen är det endast ett tiotal meter mellan vägkanten och vattnet. Området är flackt och vägen ligger på hela sträckan bara några meter över vattennivån i Russfjärden. Det är endast i den västra delen, i närheten av industriområdet och idrottsplatsen, som vägen ligger lite högre. SGUs översiktliga jordartskarta visar att den dominerande jordarten utgörs av morän. I det lite högre området i väster utgörs den dominerande jordarten av isälvs-sediment. Diken från skogs- och åkermarker norr om vägen korsar vägen på några ställen längs med sträckan. Geotekniska undersökningar har utförts och grundläggningsförhållandena bedöms inte innebära något hinder för projektet.

4.6.2 Broar

Inga brokonstruktioner berörs.

4.6.3 Brunnar

Två brunnar finns i vägens närhet, enligt uppgifter från Brunnarsarkivet (SGU), båda är energibrunnar (fastighet Rissleås 1:23 och Rissleås 1:210). Inventering av brunnar kommer att ske innan byggstart.

4.6.4 Ledningar

En kraftledning, går en kort sträcka vid järnvägs korsningen, parallellt med vägen. Inlandsbanan är fri från kontaktledningar men vid järnvägs korsningarna finns andra ledningar och ett signalskåp på vägens norra sida. Luft- och markförlagda ledningar för el och tele finns på delar av sträckan. Ledningar korsar över vägen på några ställen. Ledningar för vatten- och avlopp finns också i vägens närhet. I bygghandlingsskedet och inför byggstart kommer ritningar över befintliga ledningar att tas fram och eventuella ledningsflyttar kommer att samrådats med ledningsägarna.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Gång- och cykelvägen förläggs där den ger minsta möjligt intrång i miljövärden och på kringliggande fastigheter. Vid val av lokalisering är även tillgänglighet avgörande.

Vid projektets start vid Strömvallens idrottsplats i Strömsund föreslås gång- och cykelvägen förläggas på vägens vänstra sida i färdriktning mot Ulriksfors. Gång- och cykelvägen fortsätter då på samma sida som befintlig gångbana från Strömsund. Strax innan gamla fängelset i Ulriksfors, km 2/750, byter gång- och cykelvägen sida, se figur 5.1. Ytterligare ett sidbyte sker strax efter gamla fängelset, km 3/300. Byten av sida motiveras med minskade intrång vid bostäder, samt bästa möjliga tillgänglighet till viktiga målpunkter.

Gång- och cykelvägens möjliga placering på vardera sidan av väg 345 har studerats i vägplaneprocessen. Vid projektstaten i Strömsund har alternativ med placering på vägens högra sida (i färdriktning mot Ulriksfors) valts bort på grund av platsbrist vid industrilokaler och järnvägsspår. Den högra sidan har, mellan Industricentragatan och fram till bebyggelsen i Ulriksfors, valts bort på grund av att det ligger fler bostadshus nära vägen på den högra sidan.

De alternativ som studeras jämförs med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att ingen gång- och cykelväg byggs och att befintlig väg behålls utan åtgärder. Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som beskriver den framtida situationen om inte vägplanens åtgärder har genomförts. Generellt innebär nollalternativet ringa skillnad mot nuläget. Som referensår är år 2040 satt.



Figur 5.1 Gång- och cykelvägen (blå linje) planeras passera över väg 345 på två ställen, det ena strax före gamla fängelset i Ulriksfors (km 2/750) och det andra vid fängelset (km 3/300).

Även om nollalternativet inte innebär någon vägombyggnad sker ändå med tiden ett antal förändringar, exempelvis trafikökning och trafikregleringar i takt med att regler och praxis förändras. Trafiksäkerhetsåtgärder av typen hinderfria sidoområden, mindre förbättringsåtgärder av vägen, hastighetsbegränsningar och liknande kan också komma att utföras.

5.2 Val av utformning

Där utrymme finns utformas gång- och cykelvägen separerad från väg 345 med ett dike, se exempel i figur 5.2. Vid bebyggelse, som exempelvis genom Ulriksfors, kommer gång- och cykelvägen läggas intill bilvägen avskild med kantsten, se exempel i figur 5.3. Belagd vägbredd blir 3,0 meter på huvuddelen av sträckan. De sista 250 meterna i Ulriksfors minskas bredden till 2,0 meter för att undvika intrång på tomtmark. Genom kurvan i Ulriksfors, km 3/340 – 3/500, kommer befintlig vägbredd att minskas från cirka 9,5 meter till drygt 8 meter för att minimera intrång på tomtmark.



Figur 5.2 Utformningen av gång- och cykelvägen kommer för större delen av sträckan att utformas frilliggande från väg 345. Ett gräsbevuxet dike skiljer vägarna åt.



Figur 5.3 Gång- och cykelvägen utformas intilliggande väg 345 där platsbrist råder. Gång- och cykelvägen avskiljs vägen med kantsten.

5.2.1 Avvattning

Avvattningen kommer i huvudsak att ske till öppna diken. Där utrymmet är begränsat, exempelvis vid tomtmark vid bostadsfastigheter, kommer avvattningen att ordnas med täckta diken med dränering. På sträckor med kantstensseparering kommer gallerbrunnar att anläggas och anslutande dagvattenledningar leds till närmaste öppna dike.

5.2.2 Korsningar med väg

Där gång- och cykelvägen passerar över väg 345 och över Industricentravägen anläggs kantstenssatta mittrefuger, 2,0 meter breda, för att underlätta trafiksäkra passager över vägen. Passagerna kommer att utföras som oreglerade passager, det vill säga utan skylt och målning för övergångsställe.

5.2.3 Korsningar med järnväg

Järnvägsspår korsas på två ställen längs sträckan. Vid km 1/360 korsas ett industrispår som går mellan Ulriksfors och Strömsund och vid 3/500 i Ulriksfors korsas Inlandsbanans huvudspår. Vid korsningen med industrispåret föreslås gång- och cykelvägen placeras intill vägen och att befintliga ljud- och ljussignaler flyttas ut för att bereda plats. Siktröjning görs längs spåret. Vid korsningen med Inlandsbanan föreslås att gångvägen upphör precis innan befintlig bomanläggning på vardera sidan av spåret. Passage över spåret sker på vägrenen. Inga åtgärder sker på bomanläggningen, men för att förhindra spring över spåret på andra ställen än vid bommarna anläggs staket längs spåret på båda sidor.

5.2.4 Belysning

Belysning uppförs längs hela gång- och cykelvägen. Där befintlig vägbelysning finns som måste flyttas eller rivas på grund av projektet uppförs belysning som belyser både väg och gång- och cykelväg. Vid passager och i korsningar uppförs extra belysning.

5.2.5 Räcken

Vid km 3/540 – 3/560 uppförs vägräcke mellan vägbanan och gång- och cykelvägen för att förhindra olyckor där motorfordon kör av vägen i den skarpa kurvan.

5.2.5 Skolbusshållplatser

Inga åtgärder i form av hållplatser eller liknande föreslås i projektet. Planerad byggstart är år 2020 och var skolbussen stannar kan komma att ändras. Istället bör temporära hållplatser anordnas i närtid inom befintligt vägområde.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder har identifierats för projektet.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Anläggandet av en gång- och cykelväg medför positiva konsekvenser för tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området mellan Strömsund och Ulriksfors.

6.2 Lokalsamhället och regional utveckling

Väggårdar för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet förbättrar transporterna både lokalt och regionalt. Den gång- och cykelväg som anläggs kommer att förbättra trafiksäkerheten längs väg 345 från idrottsplatsen i Strömsund fram till företagsområdet i Ulriksfors.

6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Boende och hälsa

Trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs vägen förbättras då gång- och cykelvägen anläggs. De boende i området får därmed ökade förutsättningar att på ett tryggt och säkert sätt röra sig i sitt närområde utan att var beroende av bil.

Andelen fordonstrafik bedöms endast marginellt minska och därmed kommer utsläpp till luft och bullerstörningar för boende längs sträckan att i princip förbli de samma som om gång- och cykelvägen inte anläggs.

6.3.2 Landskap

Mark tas i anspråk vilket innebär att infrastrukturkorridoren genom landskapet blir mer påtaglig. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå.

6.3.3 Kulturmiljö

Området som gång- och cykelvägen planeras genom bedöms inte hysa kulturhistoriska värden av den art att påverkan blir negativ. En övrig kulturhistorisk lämning finns inom utredningsområdet (Raä Ström 389:1). Denna bedöms inte påverkas av projektet då den är lokaliserad till strandremsan mellan vattnet och järnvägen och gång- och cykelvägen förläggs på norra sidan av vägen. Inga andra kända fornlämningar eller kulturlager riskerar att påverkas. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå till följd av projektet.

6.3.4 Naturmiljö

De djur som har noterats i området och rapporterats in till Artportalen bedöms inte påverkas av projektet. Platsen för fynden är inte i direkt närhet till vägen. Utter bedöms främst uppehålla sig kring Faxälven och i Russfjärdens vattenområde, vilka inte berörs av projektet. Fåglarna kan sannolikt ha vägens närhet som födosök men cykelvägens anläggande bedöms inte påverka deras möjlighet till detta.

Den friliggande gång- och cykelvägen ger fler diken och slänter, vilket, med rätt skötsel, gynnar lågväxande örter. Befintliga vägkanter bedöms ha ett påtagligt naturvärde. För att gynna återetablering av växter i vägdiken ska nya diken kläs med avbaningsmassor. Där stenkross finns ska den först täckas med mineraljord och sedan avbaningsmassor.

Den västligaste allén kommer behöva tas ner då den ligger på norra sidan av vägen och cykelvägen ska förläggas där. Allén bedöms ha vissa naturvärden, men då det finns mycket träd i närområdet, även fristående, bedöms nedtagandet ge små negativa konsekvenser. Allén planeras inte ersättas med ny allé. Även den östliga allén behöver tas ner för att ge plats för cykelvägen. Här planeras en återplantering av samma antal björkar (med stamomfång om minst 12 cm) utanför gång- och cykelvägens nya vägområde. Träden planteras längs hela grönsträckan där de befintliga träden finns. Tillfälligt uppstår små negativa konsekvenser, tills de nya träden är etablerade. Konsekvenserna bedöms bli små då befintliga träd är så pass unga och funktionen av biologiskt grönstråk ersätts.

De öppna diken som finns längs sträckan påverkas när gång- och cykelvägen anläggs på grund av att en trumma tillkommer eller befintlig trumma förlängs. Varje dike kommer att rörläggas på en sträcka om ytterligare cirka 15 meter. Detta bedöms ge små negativa konsekvenser för naturmiljön då 120 meter öppet dike försvinner från landskapet. Anläggandet av cykelvägen ger dock nya diken i större omfattning vilka bedöms, i alla fall på fuktigare ställen, kunna återskapa naturvärdet som förloras när de befintliga diken försvinner. Anläggandet av en cykelväg bedöms utgöra särskilda skäl vilket krävs för att dispens från det generella biotopskyddet ska ges. Det naturintressanta vägdiket på sektion 2/550-3/200 kommer att påverkas på sträckan 2/750-3/200 och flyttas i sidled fem till tio meter. Avbaningsmassor kommer att tas omhand och återanvändas i de nya slänterna. I och med att avbaningsmassorna återanvänds så bedöms de negativa konsekvenserna bli små.

Anläggandet av gång- och cykelväg bedöms inte påverka syftet med strandskyddet då de biologiska värdena kopplat till strandmiljön är få längs vägen.

6.3.5 Rekreation och friluftsliv

Positiva konsekvenser uppstår med avseende på att gående och cyklister med hjälp av en gång- och cykelväg ges bättre möjlighet att röra sig i landskapet på ett tryggt och lugnt sätt. Förutsättningarna för boende i området att ta sig till fritidsaktiviteter, samt omgivande skog och mark förbättras. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas med avseende på friluftslivet då möjligheterna för allmänheten att röra sig ökar. Skoterleden som passerar vägen kommer få bibehållen funktion.

6.3.6 Naturresurser

Projektet ligger inom betesmark för rennäringen, dock bedöms det område som projektet tar i anspråk inte vara av sådant intresse för rennäringen att den påverkas negativt.

Skogsmark och odlingsmark tas i anspråk vid anläggandet av en gång- och cykelväg, vilket medför negativa konsekvenser. Enligt miljöbalken får inte odlingsmark tas i anspråk om inte särskilda skäl föreligger. Anläggandet av en gång- och cykelväg anses vara av den art att det finns motiv till intrång i odlingsmark. I den kommande detaljprojekteringen kommer dock Trafikverket att sträva efter att göra intrången så små som möjligt.

Vid arbete ovan grundvattenförekomst ska åtgärder vidtas för att undvika kontaminering av grundvattnet. Vid vidtagna åtgärder bedöms ingen påverkan ske på den grundvattenförekomst som finns i Ulriksfors. Brunnar kommer att säkerställas från påverkan av anläggningen.

6.3.7 Klimat och energi

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

6.3.8 Förorenad mark

Markundersökningar utförda 2015 visar på att föroreningar som berör gång- och cykelvägenssträckning främst är koncentrerade till Ulriksfors och den före detta sulfitfabriken. Marken är så pass förorenad att bortforsling av massor kan krävas, samråd med kommunen kring detta krävs. Det kan bli aktuellt med kompletterande utredningar för att begränsa föroreningens utbredning innan byggstart. Bortforsling av förorenade massor kommer innebära positiva konsekvenser för området då marken blir mindre förorenad.

6.4 Samhällsekonomisk bedömning

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

6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta eller samverkande effekter eller konsekvenser har identifierats för projektet.

6.6 Påverkan under byggnadstiden

Byggtiden beräknas bli omkring sex månader lång. Projektet beräknas enligt gällande tidplan att vara färdigbyggt under 2017.

Under byggtiden uppstår störningar för närboende i form av buller, vibrationer och damning.

Byggtiden innebär sämre framkomlighet på väg 345, både för bilister och oskyddade trafikanter. Delar av arbetet kommer att kunna ske utanför befintlig väg och under denna tid blir konsekvenserna mindre med avseende på framkomlighet. Väg 797 kan användas under byggtiden.

Åtgärder under byggtiden:

- Information ska gå ut till närboende om att bullerstörningar kommer att uppstå under byggtiden. I Naturvårdsverkets författningssamling (NFS 2004:15) ges allmänna råd beträffande buller under byggtiden i anslutning till boendemiljöer.
- Markområden för upplag återställs efter byggandets färdigställande för att den naturliga floran ska kunna återetableras så fort som möjligt.
- Avbaningsmassor tas om hand om, märks upp och återanvänds som yttäckning i nya diken.
- Inga etablerings- eller upplagsytor ska anläggas i direkt närhet till ytvattenförekomst eller ovan grundvattenförekomst som finns inom projektet.

- Tankning och uppställning av fordon får inte ske ovan grundvattenförekomst.
- Om tidigare ej kända fornlämningar, kulturlager eller fynd påträffas i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet
- Vid påträffande av misstänkta föroreningar i mark ska marken undersökas innan arbetet kan fortgå.
- Entreprenören ska ha riskberedskap vid oförutsedda utsläpp till luft, mark eller vatten exempelvis med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar.
- Lagring, uppläggning och hantering ska ske på sådant sätt att spill och läckage fångas upp och inte orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Detta gäller alla kemiska produkter och allt material som hanteras i projektet, såväl insatsvaror som avfall.
- Inför byggstart utförs en inventering av brunnar, träd, planteringar, staket byggnader och annat som ligger nära vägen och kan komma att påverkas av projektet. Detta för att Trafikverket ska kunna åtgärda eller kompensera för eventuella skador som uppstår.

Under byggtiden uppstår risker både för människors hälsa och säkerhet. Buller, damning och vibrationer stör de närboende och verksamheter i närområdet. Säkerhetsrisker uppstår när arbetsfordon står uppställda och kör längs med vägen. Under byggtiden kan oskyddade trafikanter ha svårt att ta sig fram på ett säkert sätt.

I samband med arbetet görs schaktningar vilket kan innebära intrång och påverkan på sådant som tillhör boendemiljön. Inga bostadshus kommer att lösas in.

Trots att ovanstående åtgärder vidtas för att minimera påverkan under byggtiden kommer vissa negativa konsekvenser att uppstå. Byggtiden uppskattas pågå i cirka sex månader. Projektet bedöms ge små negativa konsekvenser under byggtiden.

7 Samlad bedömning

Inga negativa konsekvenser uppstår för riksintressen. Projektet bedöms inte heller motverka uppfyllelsen av några miljökvalitetsnormer eller miljökvalitetsmål.

Positiva konsekvenser uppstår för framkomlighet och trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter får ökad möjlighet att röra sig i området, detta gynnar både människors friluftsliv och pendling till arbetsplatser, skolor och andra målpunkter.

Markintrånget blir litet och marken som tas i anspråk har ur natur- och kultursynpunkt låga värden, konsekvenserna blir därmed små negativa.

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

8.1 Transportpolitiska mål

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

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

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

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

8.2 Allmänna hänsynsregler

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

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

entreprenader att kunskapskravet uppfylls.

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

8.3 Miljökvalitetsnormer

Inom projektets närhet finns tre vattenförekomster, dessa bedöms inte påverkas negativt av projektet. Inga fisk- och musselvatten berörs. Strömsunds kommun har små utsläpp till luft och bedöms därmed klara miljökvalitetsnormer för utsläpp till luft med god marginal. Projektet bedöms inte motverka framtida uppfyllelse av normen. Kommunen och aktuell väg omfattas inte av miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller.

8.4 Miljökvalitetsmål

De nationella, regionala och lokala miljökvalitetsmålen anges i bilaga 1. Utifrån de nationella målen samordnar Länsstyrelsen i Jämtland det arbete som tillsammans med kommuner, näringsliv, frivilliga organisationer och andra aktörer bedrivs för att uppfylla miljökvalitetsmålen.

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

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

Begränsad klimatpåverkan: Förbättrade möjligheter att gå och cykla skapas inom projektområdet. Ett bättre flöde i trafiken minskar utsläpp av växthusgaser.

Frisk luft: Samma bedömning som ovan. Fördel att även utsläpp av andra gaser och partiklar kommer att minska.

God bebyggd miljö: Anläggandet av gång- och cykelväg ger förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1 Vägområde för allmän väg

Mark för vägområde för allmän väg kommer att tas i anspråk längs den del av vägsträckan som gång- och cykelvägen anläggs. Markanspråket består av den nya vägen med tillhörande diken och slänter. Dessutom ingår i vägområdet utrymme för släntavrundning mot befintlig terräng samt en kantremsa på båda sidor av vägen. Släntavrundningen innebär att en mjuk avrundning av bankföt eller släntkrön görs mot befintlig terräng. Kantremsans bredd är 2,0 meter vid skogsmark, 0,5 meter vid jordbruksmark och 0,0 meter vid tomtmark. Kant-

remsan behövs för att kunna säkerställa behovet av drift och underhållsåtgärder i framtiden samt av trafiksäkerhetsmässiga skäl. Intrång på kringliggande fastigheter redovisas på plankarta 001To201-6 och i fastighetsförteckningen.

Längs väg 345 kommer främst skogsmark (cirka 8 700 m²), åkermark (cirka 9 300 m²) och annan öppen mark (cirka 15 000 m²) att påverkas med ett intrång på totalt cirka 33 000 m². Inga privatbostäder kommer att lösas in. En mindre lada vid km 1/200 och en liten bod vid km 1/800 kan komma att behöva lösas in. Brunnar i närhet av vägen kan påverkas genom att de flyttas, men dess funktion förblir den samma efter åtgärden.

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

9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

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

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdepunkten är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen då ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Vägrätt kan inte uppkomma inom detaljplanelagd mark där kommunen är huvudman för allmänna platser. Tillkommande vägområde med vägrätt är markerat med "V1" på plankartorna 001To201 – 001To206 och omfattar totalt cirka 32 100 m².

9.1.2 Vägområde inom detaljplan

Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark, se figur 4.2. För att vägplanen ska kunna fastställas och för att projektet ska kunna byggas måste kommunen ändra sina detaljplaner så att de överensstämmer med det planerade projektet. Arbetet med att ändra detaljplanerna så att de överensstämmer med Trafikverkets vägplan sker samordnat med vägplaneprocessen. Inom detaljplanelagt område uppkommer ingen vägrätt. Istället ska kommunen tillhandahålla det område som krävs för väganläggningen. Det innebär att det är kommunen som är ansvarig för markförhandling och ersättningsförhandlingar med fastighetsägare inom detaljplanelagt område. Nytt vägområde inom detaljplan finns på ett ställe i aktuell vägplan, vid korsningen med Industricentravägen vid ungefär km 1/300. Detta område är markerat med "V2" på plankarta 01To203 och omfattar cirka 900 m².

9.2 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inga områden med inskränkt vägrätt kommer att tas i anspråk.

9.3 Vägområde för allmän väg med tillfällig nyttjanderätt

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

Total yta för tillfällig nyttjanderätt är cirka 3 800 m².

9.4 Område för enskild väg

Inga områden med enskild väg finns i aktuell vägplan.

9.5 Indragning av allmän väg

Ingen indragning av allmän väg sker i aktuell vägplan.

10 Fortsatt arbete

Vägplanen har just nu status fastställelsehandling. Efter granskningen har inkomna yttranden och Trafikverkets svar sammanställas i ett granskningsutlåtande. Tidigare samråd i projektet finns dokumenterad i granskningshandlingens samrådsredogörelse. Fastställelsehandlingen lämnas till Trafikverkets avdelning för planprövning för fastställelse. När denna process är färdig och vägplanen vinner laga kraft kan marken för projektet tas i anspråk och byggprojektet påbörjas.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

11.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning och rättsverkan

Prövning och fastställande av planer görs av en central enhet inom Trafikverket, Juridik och Planprövning, som med hänsyn till krav på opartiskhet och objektivitet bland annat är skild från Trafikverkets verksamhet som ansvarar för investeringsprojekt. Fastställelsebeslut kan överklagas, ärendet prövas då av regeringen.

Fastställelsebeslutets huvudsakliga omfattning avser fastställelse av plankartornas uppgifter om gränser och markanspråk för vägen, vägens läge i plan och höjd, etableringsytor och eventuella skyddsåtgärder. Eventuella villkor som bedöms vara erforderliga kan tillkomma.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Trafikverket ges rätt att bygga vägbyggnadsprojektet i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- När en vägplan vunnit laga kraft får väghållaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt väglagen.
- Om det i en fastställd vägplan har avsatts mark eller annat utrymme som behövs för att bygga vägen, ska nyttjanderätt till marken eller utrymmet upplåtas till väghållaren för den tid som har angetts i planen. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller fastighetsägare ersättning.

- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

11.1.2 Väghållningsansvar

Trafikverket är väghållare för väg 345. Någon förändring i väghållningsområdet planeras ej.

11.1.3 Överensstämmelse med kommunala planer

Projektet strider inte mot gällande översiktsplan för Strömsunds kommun.

Kommunen arbetar parallellt med vägplanen för att ändra detaljplaner där gång- och cykelvägen ger sådana intrång som inte är av mindre avvikelse, se kapitel 4.3.

11.2 Genomförande

11.2.1 Organisatoriska frågor

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

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av vägplanen. Fastställelse av vägplanen prövas och beslutas av särskild enhet inom Trafikverket. Trafikverket kommer att handlägga marklösenfrågor.

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

Tidplanen för projektet innebär att vägen ska vara färdigbyggd 2020.

11.2.2 Tekniska frågor

I genomförandeskedet tas en bygghandling fram som visar den tekniska utformningen av anläggningen. Bygghandlingen ska stämma överens med vägplanen.

11.2.3 Tillstånd m.m. som kan erfordras för genomförandet

Trafiklagstiftning

Transporter till och från arbetsplatsen kommer att ske på kringliggande vägar. Transporterna regleras främst av vägtrafiklagstiftning.

Lag om kulturminnen m.m.

Om det i samband med anläggningsarbetena skulle påträffas fornlämningar kommer arbetet att avbrytas och kontakt att tas med länsstyrelsens kulturmiljöfunktion.

Miljöbalken

Förorenade massor är identifierade i området, dessa ska omhändertas på godkänd mottagningsanläggning. Anmälan ska ske till tillsynsmyndigheten om avhjälpande åtgärder för massorna, senast 6 veckor innan schaktarbetena påbörjas.

11.3 Finansiering

Den totala projektkostnaden enligt kalkyl bedöms bli 16 Mkr i 2015 års prisnivå. Finansiering sker med medel från länstransportplanen.

12 Underlagsmaterial och källor

Brunnsarkivet, www.sgu.se

Geodataportalen, www.geodata.se

Strömsunds kommun. Översiktsplan Strömsunds kommun, antagen 2014-06-11.

Strömsunds kommun, www.stromsund.se

Länsstyrelsen Jämtland, www.lansstyrelsen.se/jamtland

Länsstyrelsen Jämtland. Underlag från Länsstyrelsens MIFO-databas har inhämtats december 2014.

Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur, www.naturvardsverket.se.

Riksantikvarieämbetet, Fornsök, www.raa.se

Skogsstyrelsen, www.skogsstyrelsen.se

Sametinget, www.sametinget.se

SGU, <http://apps.sgu.se/kartvisare>

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

Vatteninformationssystem Sverige, www.viss.lst.se

Vägar och gators utformning VGU, 2012:179, Trafikverket

Bilaga 1 Miljökvalitetsmål

Nationella miljökvalitetsmål

Sveriges riksdag har fastställt ett generationsmål, fjorton etappmål och sexton nationella miljökvalitetsmål som anger det tillstånd i miljön som miljöarbetet i Sverige ska leda till.

De sexton nationella miljökvalitetsmålen (de markerade med fet stil har relevans för detta projekt):

- 1. Begränsad klimatpåverkan**
- 2. Frisk luft**
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
- 15. God bebyggd miljö**
16. Ett rikt växt- och djurliv

Förutsättningarna för att välja cykel eller gång istället för fordon som ger utsläpp till luft förbättras, vilket ger förbättrade möjligheter till att uppnå målen Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft. Projektet främjar dessutom målet God bebyggd miljö eftersom det kommer att bli bättre framkomlighet i området.

Regionala miljökvalitetsmål

Länsstyrelsen har en samordnande roll i det regionala arbetet med miljömålen. De arbetar tillsammans med kommuner, näringsliv, frivilliga organisationer och andra aktörer för att miljömålen ska få genomslag i länet och miljön ska bli bättre. De följer också upp hur miljöarbetet går.

Lokala miljömål

Strömsunds kommun har inte uttalat några lokala miljömål. Deras miljömålsarbete baseras på de nationella och regionala miljömålen. Till stöd i miljöarbetet antog kommunen 2001 en lokal miljöpolicy.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

www.trafikverket.se