

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 609/614 Rödön, gång- och cykelväg

Krokoms kommun, Jämtlands län

2015-11-20

Objekt 145075



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Väg 609/614 Rödön, gång- och cykelväg

Utgivare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2015-11-20

Ärendenummer: TRV 2014/85686

Projektnummer: 145075

Kontaktperson: Marie Svahn

Uppdragsansvarig konsult: Oskar Haggren Lundblad, Tyréns AB

Foton: Tyréns AB

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Beskrivning av projektet	5
2.1 Planlägningsprocessen	5
2.2 Bakgrund	5
2.3 Åtgärdsvalsstudie	8
2.4 Mål	8
2.5 Beskrivning av befintlig väganläggning	9
2.6 Angränsande planering	9
3 Avgränsningar	11
3.1 Geografisk avgränsning	11
3.2 Avgränsning i tid	11
3.3 Andra avgränsningar	11
4 Förutsättningar	12
4.1 Markanvändning	12
4.2 Byggnadstekniska förutsättningar	14
4.3 Förutsättningar för hälsa och miljö	14
4.4 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning	19
5 Effekter och deras tänkbara betydelse	20
5.1 Konsekvenser för hälsa och miljö	20
5.2 Konsekvenser under byggtiden	21
6 Fortsatt arbete	22
6.1 Planläggning	22
6.2 Viktiga frågeställningar	22
7 Källor	23

1 Sammanfattning

Projektet som samrådsunderlaget behandlar ligger på Rödön i Krokoms kommun, Jämtlands län.

Aktuell sträcka av väg 609/614 har brister i trafiksäkerhet gällande oskyddade trafikanter. För att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter planeras en gång- och cykelväg inom aktuellt utredningsområde, från avtagsvägen vid skylt Häste fram till avtagsväg Vike/By. Gång- och cykelvägens bredd bör vara minst 2,5 meter.

Åtgärderna utförs i väg 609/614 nuvarande läge, men ett större vägområde kommer att krävas.

Aktuellt utredningsområde ligger inom Storsjöbygdens kärnområde under järnålder. Riksintresse för kulturmiljö täcker hela utredningsområdet, men dess värdekärna bedöms inte påverkas negativt. För att fastställa förekomst av fornlämningar inom utredningsområdet har en arkeologisk utredning samt en förundersökning utförts hösten 2015. Resultaten har legat till grund arbetet med projektering av gång- och cykelvägen, med målsättningen att ta största möjliga hänsyn och undvika intrång i fornlämningar.

En naturinventering har utförts inom utredningsområdet. Längs sträckningen finns objekt som omfattas av det generella biotopskyddet.

Intrång kommer att ske i omgivande mark, men påverkan på miljön bedöms bli liten.

Projektet innebär en mindre om- och nybyggnation och byggtiden beräknas till att omfatta några månader. Enligt projektets nuvarande tidplan kommer vägen vara färdigbyggd vid 2020.

När åtgärderna är genomförda bedöms positiva konsekvenser uppstå både för närboende och de som färdas genom området.

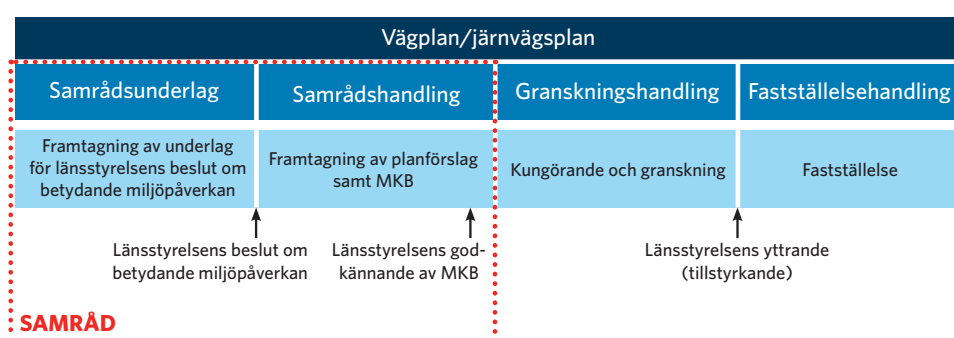
2 Beskrivning av projektet

2.1 Planläggningsprocessen

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

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

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



Figur 2.1 Trafikverkets planläggningsprocess. Projektet befinner sig nu i det första planeringsskedet där ett samrådsunderlag arbetas fram.

2.2 Bakgrund

2.2.1 Projektets omfattning

Utredningsområdet ligger i Krokoms kommun beläget väster om Östersund i Jämtlands län, se figur 2.2. Den sträcka som är aktuell startar vid Häste och avslutas vid infartsvägen till Vike/By, se figur 2.3. Sträcka är cirka 3700 meter lång.

2.2.2 Brister

Den aktuella vägsträckan är relativt smal och trafikeras dagligen av många fordon. Eftersom sträckan idag saknar gång- och cykelväg hänvisas de oskyddade trafikanterna idag till vägreken. Detta innebär att vägsträcka idag brister i trafiksäkerheten avseende fotgängare och cyklister.

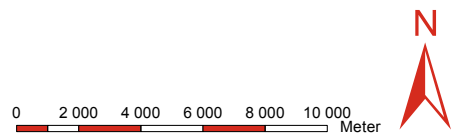
2.2.3 Behov av förbättringar

För att öka trafiksäkerheten finns behov av en gång- och cykelväg för att separera oskyddade trafikanter från övrig trafik. Bredden på gång- och cykelvägen ska enligt rådande riktlinjer inte underskrida 2,5 meter i bredd.



Teckenförklaring

- Utredningsområde
- Väg 611 planerad gång- och cykelväg
- Järnvägsstation



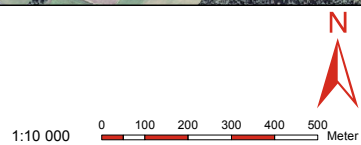
1:196 773 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 2.2 Översiktskarta med kringliggande vägnät och tätorter.



Teckenförklaring

Utredningsområde



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 2.3 Projektets utredningsområde.

2.3 Åtgärdsvalsstudie

Ingen åtgärdsvalsstudie har genomförts för projektet. För val av åtgärder har fyrstegsprincipen tillämpats.

2.3.1 Fyrstegsprincipen

Metoden för att välja rätt omfattning av åtgärd för att lösa ett problem sker enligt fyrstegsprincipen. Denna går ut på att alla åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

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

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

2.3.2 Val av lokalisering

Projektets utredningsområde redovisas i figur 2.3. Planerad gång- och cykelväg byggs längs befintlig väg. Åtgärderna kommer att ske inom utredningsområdet.

2.4 Mål

2.4.1 Projekt mål

Samrådsunderlaget ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, samt utgöra en kunskapsplattform inför det fortsatta projekteringsarbetet för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

Förutom nationella-, regionala- och kommunala miljömål är även målsättningen att uppfylla nedanstående projekt mål.

- Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för trafik till och från anslutande vägar samt för genomfartstrafik.

2.4.2 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. Målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet innebär att tillgänglighet ska skapas för människor och gods. En god kvalitet ska råda i transportsystemet och det ska även vara jämställt med avseende på mäns och kvinnors transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska vara hållbart med avseende på säkerhet, miljö och hälsa.

2.5 Beskrivning av befintlig väganläggning

Väg 609/614 är en sekundär länsväg. I norr sammanbinds den med E14 och i söder, via bro över till Frösön och med väg E45 i Östersund, se figur 2.2. E14 som ingår i den svenska delen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och är viktig för både regionala, nationella och internationella transporter.

Vägen har den högsta bärighetsklassen, klass 1. Aktuell vägsträcka trafikerar av 1375 fordon Ådt (årsdygnstrafik) varav tung trafik utgör 49 Ådt (28%). Hastigheten inom utredningsområdet är en kort sträcka före och efter infarten till skola skyltad 50 km/h, övrig sträcka har 70 km/h och ett kortare avsnitt längst i norr är skyltad till 80 km/h. Vägsträckan har ett körfält i båda riktningarna och vägbredden är 6 - 6,5 meter.

Belysning finns omväxlande på den ena respektive den andra sidan längs större delen av sträckan.

Gång- och cykelväg saknas och oskyddade trafikanter hänvisas till vägrenen.

Mellan åren 2001-14 inrapporterades två stycken trafikolyckor med personskador till STRADA för det område som projektet berör. STRADA är en nationell databas för registrering av personolyckor som rapporteras in till Polis eller akutsjukvård. I ingen av olyckorna var fotgängare/cykel/moped inblandade. Olyckorna innebar såväl svåra som lindriga personskador.

Kollektivtrafik trafikerar sträckan mellan Krokoms och Östersund med en linje morgon och kväll. På ömse sidor om vägen finns fem skyltade bussfickor varav några är försedda med busskurer.

Mittbanans järnvägsstation finns i centrala Krokoms samt i centrala Östersund. Inrikes flygtrafik trafikerar Östersunds flygplats, se figur 2.2.

Både Mittbanan och E14 är riksintressen för kommunikation.

2.6 Angränsande planering

2.6.1 Kommunala planer

Utredningsområdet ligger i Krokoms kommun och omfattas av *Framtidsplan, Översiktsplan för Krokoms kommun, samrådshandling 2014-01-29*. Projektet ligger i linje med avsikterna i framtagna samrådshandling då den anger att kommunen ska främja gång-/cykeltrafik i befolkningstäta områden.

Följande detaljplaner ligger inom utredningsområdet, se tabell 2.1.

Tabell 2.1 Följande Detaljplaner (Dp) berörs av aktuellt utredningsområde.

Id	
Detaljplan för del av Rödöns Prästbord 1:3 (2002)	Bollplan Rödön. Kommunens nr 209.
Detaljplan för del av Rödöns Prästbord 1:3 m.fl. (2011).	Kommunens nr 262

2.6.2 Parallella projekt

Väg 611 Sandnäset-Krokom, gång- och cykelväg. Trafikverket utreder förutsättningarna för att förlänga gång- och cykelvägen under E14 fram till korsningen Rödövägen i centrala Dvårsätt.

Mer information om dessa projekt finns på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Jamtland.

3 Avgränsningar

3.1 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för planerad gång- och cykelväg sträcker sig från Häste i norr till infartsväg till Vike/By i söder vilket innebär en ca 3,7 kilometer meter lång sträcka av väg 614/609. Utredningsområdet bredd uppgår till ca 25 meter på ömse sidor om vägen, se figur 2.3.

Gång- och cykelvägens sträckning har föreslagits utifrån förekomst av målpunkter och bostäder. Norr och söder om utredningsområdet omges väg 619 och 614 av obebyggd skogsmark. Bebyggelse finns dock längs en sträcka av väg 609 i Häste, som inte omfattas av projektet, vägsträckan har låg trafikering. De viktigaste målpunkterna längs sträckan är skola, förskola och kyrkan, som alla ligger samlade ungefär mitt på sträckan som utreds. Sträckningen har beslutats i samråd mellan kommunen och Trafikverket.

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, vilket inte skiljer sig avsevärt från utredningsområdet.

3.2 Avgränsning i tid

Miljö- och trafikkonsekvenser bedöms på 20 års sikt från det år väganläggningen öppnas. Preliminär byggstart beräknas ske under 2016 och vara avslutat 2017.

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 behandlas därmed inte vidare.

4 Förutsättningar

4.1 Markanvändning

4.1.1 Befolkning

Vid årsskiftet 2013 uppgick befolkningen i Krokoms kommun till cirka 14 600 invånare. Rödöns församling uppgick vid årsskiftet 2013/2014 till 3927 personer. Befolkningsutvecklingen i Krokoms kommun är positiv. Ett trettiotal fastigheter med bostadshus ligger i vägsträckans direkta närhet.

4.1.2 Bebyggelse och annan markanvändning

Spridd bostadsbebyggelse finns invid vägsträckningen inom hela utredningsområdet. Väg 614/609 gränsar förutom tomtmark även till odlingsmark och i kortare avsnitt till skogsbevuxen mark.

4.1.3 Näringsliv och sysselsättning

Vägsträckan utgör en viktig lokal trafikled genom Rödön. I området finns ett flertal aktiva jordbruk, samt en större jordgubbsodling. Invid vägen finns även ytterligare verksamheter, varav en verkstadsindustri. Många boende antas arbetspendla till centrala Krokoms och till Östersund.

4.1.4 Viktiga målpunkter

Mitt på aktuell sträcka och omedelbart söder om utredningsområdet ligger Rödöns f-6 skola med 60 elever. Skolan har även fritidshemsverksamhet. Inom skolområdet finns en förskola för barn från 1-6 år, samt i omedelbar närhet till Rödöns skola ett daghem som drivs som ett föräldrakooperativ. Strax söder om skolområdet ligger Rödöns kyrka. Rödöns Bygdegård ligger i den avslutande delen av utredningsområdet. Fotbollsplan och friluftsområde finns mitt emot skolan på den norra sidan om utredningsområdet. Se figur 4.2.



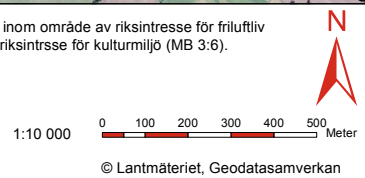
Figur 4.1. Rödöns f-6 skola ligger på den södra sidan om aktuellt utredningsområde och har ca 60 elever.



Teckenförklaring

- | | | | | | | | |
|--|----------------------|--|-------------|--|---------|--|---------------|
| | Utredningsområde | | MIFO | | Stenmur | | Busshållplats |
| | Fornlämning, område | | Bete | | Allé | | Koport |
| | Fornlämning, enstaka | | Odlingsröse | | | | |

Hela utredningsområdet ligger inom område av riksintresse för friluftliv (MB 3:6) och inom område av riksintresse för kulturmiljö (MB 3:6).



Figur 4.2. Aktuellt utredningsområde med förekommande miljöintressen och målpunkter.

4.2 Byggnadstekniska förutsättningar

4.2.1 Geologiska förutsättningar

Det omgivande landskapet sluttar mot Storsjön i sydväst. SGUs översiktliga jordartskarta visar att den dominerande jordarten utgörs av morän. Precis söder om utredningsområdet finns ett område med isälvsediment. Geotekniska undersökningar har utförts inför upprättande av vägplanens granskningshandling.

4.2.2 Broar

Inga brokonstruktioner berörs.

4.2.3 Brunnar

Inventering av brunnar kommer att ske innan byggstart.

4.2.4 Ledningar

El- och teleledningar finns inom utredningsområdet. Lägen för korsande och parallellgående ledningar som kan komma att beröras i projektet kommer att studeras närmare i nästa skede.

4.3 Förutsättningar för hälsa och miljö

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

Berörda miljöintressen redovisas i figur 4.2.

4.3.1 Riksintressen och Natura 2000-områden

Hela utredningsområdet ligger inom Riksintresse för kulturmiljövård enligt Miljöbalken (MB) 3:6, (Storsjöbygden, område Z25) samt inom riksintresse för Friluftsliv enligt MB 3:6. Inga ytterligare riksintressen berörs.

Inga Natura 2000-områden ligger inom utredningsområdet eller inom närområdet.

4.3.2 Boende och hälsa

Utredningsområdet ligger åtta kilometer söder om Krokoms kommun och tolv kilometer nordväst om Östersund. Spridd bostadsbebyggelse finns längs i princip hela vägsträckningen.

Väg 614/609 och den trafik som belastar vägen orsakar buller och vibrationsstörningar för de bostäder som finns i vägens närhet. Buller mäts i decibel och brukar anges som ekvivalenta eller maximala ljudnivåer. Ekvivalent ljud anger medelljudnivån under en given tidsperiod. Maximalt ljud anger den högsta förekommande ljudnivån som uppstår när ett fordon passerar. De bostadshus som ligger närmare vägen än 30 meter riskerar med dagens förutsättningar gällande trafikmängd och hastighet att få överskridna ekvivalenta ljudnivåer. Inom projektområdet har tre bostadshus identifierats inom detta avstånd.

Befintligt vägnät är av största vikt för transporter genom området och för boende att ta sig till och från arbete, skola och aktiviteter.



Figur 4.3. Det öppna landskapet medger till milslånga utblickar. Här mot Storsjön och fjällen i väster.

4.3.3 Landskapets karaktär

Rödön karakteriseras av ett vidsträckt och flackt landskap som sluttar svagt ner mot Storsjön i väster. Inom utredningsområdet dominerar öppna jordbruksmarker och endast ställvis finns skogsmark. Tack vare det öppna odlingslandskapet medges möjlighet till långa siktlinjer.

4.3.4 Kulturmiljö

Hela Rödön ingår i Storsjöbygdens riksintresseområde för kulturmiljö (Z25). Människorna blev tidigt bofasta och började odla markerna kring Storsjön. Området har en lång kontinuitet i bebyggelselägen vilket byarnas ortnamn även bekräftar. Planerad gång- och cykelväg anläggs inom en av Storsjöbygdens mest intensivt koloniserade järnåldersbygder. Många fina arkeologiska fynd har påträffats i omedelbar närhet till utredningsområdet. Som exempel kan nämnas fyndet av det så kallade Hästspannet som påträffades på 1920-talet i en grav från ca år 500 e.Kr. i byn Hyste samt fyndplatsen för Rödtingan från omkring 400 e.Kr. som påträffades på ett gravfält i Undrom, strax söder om utredningsområdet. Båda fynden förvaras på Jamtli i Östersund. Under medeltiden vandrade katolska pilgrimer genom området på sin väg till Olof den heliges grav i Trondheims domkyrka (dåvarande Nidaros). Vandringsleden St: Olovsleden följer väg 609 i passagen av Rödön.

Rödön är en utpräglad jordbruksbygd av fullåkerskaraktär. Områdets bördiga odlingsmarker innebar att begreppet "Rödöadeln" uppstod under 1800-talet, en beteckning som speglar den rikedom som åkermarkerna avkastade till bönderna.

Invid hela utredningsområdet för ny gång- och cykelväg finns ett flertal forn-lämningar. Inga boplatser är registrerade vilket kan tolkas som att de förhistoriska boplatslägena än idag fungerar som bebyggelselägen. Bortodlingsgraden av järnålderns gravhögar är mycket stor i området och utredningsområdet berör ett flertal lokaler med kända bortodlade gravar.

Tabell 4.1. Registrerade fornlämningar enligt FMIS inom eller omedelbart invid utredningsområdet, från norr till söder. *Övrig kulturhistorisk lämning.

Socken	Raä	Typ	Antikvarisk bedömning	Kommentar
Rödön	93:1	Hög	Ökl*	Mycket osäker pga skador
Rödön	282:1	By/gårdstomt	Ökl	Trusta gamla tomt. Idag bebyggd.
Rödön	84:2	Fyndplats	Ökl	Trustafyndet
Rödön	84:1	Hög	Uppgift om	Borttagen hög
Rödön	371	Husgrund	Ökl	Från historisk tid
Rödön	70:3	Fossil åker	Ökl	Område med odlingsrösen
Rödön	66:2	Hög	Ökl	Rest av hög
Rödön	68:1	Fornlämningsliknande bildning	Ökl	Rest av hög
Rödön	66:1	Hög	Ökl	Rest av hög
Rödön	67:1	Hög	Bevakningsobjekt	Höglignande men täckt av odlingssten
Rödön	39:1	Fornlämningsliknande bildning	Ökl	Borttagen

Fornlämningar omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen SFS 1988:950.

Länsstyrelsen fattade 2015-08-12 beslut om arkeologisk utredning etapp 1-2 inom tre områden i syfte att utreda om sträckningen av gång- och cykelväg kommer att påverka kända eller okända fornlämningar samt arkeologisk förundersökning av Raä 70:3 (Fossil åkermark).

4.3.5 Naturmiljö

Naturmiljön är både den av människan påverkade naturen och den natur som av olika anledningar har lämnats orörd under lång tid. Hur naturmiljön ska och kan skyddas finns beskrivet i miljöbalken.

Området för vägplanen har inventerats i fält i juli 2015 samt studerats i insamlat kunskapsunderlag avseende naturvärden.

Angränsande marker utgörs i hög utsträckning av åkermark och angränsande väglänter är beväxta med gräs och örter. Indikatorarter för artrika vägkanter observerades i samband med utförd fältinventering längs sträckan såsom fältgentiana, rödkämpar, kärringtand, harstarr, rölleka och ormrot. Inga bestånd av blomsterlupin observerades inom utredningsområdet.

Inga uppgifter förekommer i Artportalen om fynd i utredningsområdet. Utredningsområdet omfattas ej av strandskydd. Avståndet till Storsjön är cirka 1 kilometer och inga bäckar eller vattendrag finns inom utredningsområdet.

På den västra sidan om vägen, ungefär mitt på aktuell sträcka, finns en betesmark där en finare flora växer vid odlingsrösen och stenar. Betesmarken anges i länsstyrelsens GIS-underlag ha en bra hävd men har inte klassats.

Det generella biotopskyddet avser mark- och vattenområden som är skyddade enligt miljöbalken. Det är områden som är särskilt viktiga för hotade djur- och växtarter. Öppna diken omfattas av det generella biotopskyddet. Trots att jordbruksmarker långa sträckor kantar aktuell vägsträckan har inga biotopskyddade öppna diken observerats. Vid utförd fältinventering har nedanstående biotopskydd identifierats.

Allé

För att klassas som en allé enligt Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m, bilaga 1, ska allén bestå av minst fem lövträd som är planterade i en eller två rader. De ska vara placerade i anslutning till en väg eller där det tidigare funnits en väg, alternativt i ett öppet landskap. Längs sträckan finns tre alléer vilka bedömts omfattas av det generella biotopskyddet. Samtliga är björkalléer. Generellt har äldre träd i alléer en viktig funktion för insekter, fåglar och fladdermöss. Björkar uppnår inte särskilt hög ålder men kan trots detta uppvisa håligheter som skapar gynnsamma livsmiljöer.

Odlingsrösen och stenmurar i jordbruksmark

Ett odlingsröse definieras i miljöbalken (1998:1252), bilaga 1, som en ansamling av stenar som lagts upp på eller i anslutning till odlingsmark. Stenarna ska vara ett resultat av jordbruksdriften. Inom utredningsområdet ligger två odlings-



Figur 4.4. Allé av björkar som leder från en gård ner mot väg 614.

rösen och en stenmur. Aktuell stenvuren är mycket nedrasad och därigenom svårbedömd: Den skulle på grund av detta även kunna definieras som ett långsträckt odlingsröse. Odlingsrösen och stenmurar omfattas av det generella biotopskyddet och kan utgöra viktiga livsmiljöer för insekter, smådjur, grod- och kräldjur. Den torra vegetationen är även gynnsam för växter.

4.3.6 Rekreation och friluftsliv

Utredningsområdet ligger inom område av riksintresse för friluftsliv, MB 3:6.

Cykelleden Sverigeleden följer den aktuella vägsträckan.

Den lokala idrottsföreningen Rödöns SK bedriver ideell verksamhet med prioritering på barn och ungdomar. Verksamheten består av idrottsskola, bollsport, skidor samt övrig motion. Föreningen äger och sköter områdets fotbollsplan, isbana och skidspår.

4.3.7 Naturresurser

Hela utredningsområdet ligger inom Njaarke sameby. Samebyn har inga av riksintressen eller strategiska områden för rennärings inom utredningsområdet. Området används av samebyn som vårvinterland det vill säga tidsperioden mars-april.

Grundvattentillgången i berggrunden bedöms ha mindre goda är uttagsmöjligheter i det område som berörs av projektet. Mediankapaciteten beräknas uppgå till <600 l/h (< cirka 15 m³/d).

Ömse sidor av utredningsområdet kantas av långa sträckor av jordbruksmark. För att öka säkerheten för betesdjurens passage av vägen finns en koport i Trusta.

Skogsbevuxen mark finns endast i några kortare avsnitt.

4.3.8 Klimat och energi

Den miljöbelastning som finns i projektets närområde utgörs till störst del av utsläpp från vägtrafiken. Cirka 1375 fordon/dygn passerar området. Utsläpp från biltrafik är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser, partiklar samt andra för omgivningen skadliga ämnen.

4.3.9 Förorenad mark

Länsstyrelsen har i underlag för potentiellt förorenade områden redovisat två objekt vilka gränsar till utredningsområdet. Se tabell 4.2 nedan.

Tabell 4.2. Potentiellt förorenade markområden enligt Länsstyrelsen MIFO-databas. BKL avser riskklass enligt Naturvårdsverkets branchkartläggning.

Id	Objekt	Preliminär riskklass enl BKL *	Kommentar
176610	Riclan Verkstadsindustri	-	MIFO-blankett saknas. Verksamhet enligt Ist utan halogenererande lösningsmedel.
167041	Frösö Trädgård AB Silja	3	Jordgubbsodling i Silja

4.3.10 Miljökvalitetsnormer

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

Kommunen har mätningar för luftkvaliteten. Mätningarna visar att kommunen inte riskerar att överskrida gällande normer.

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller enligt ett av kriterierna i lag SFS 2004:675. Kriterierna omfattar bland annat kommunens invånarantal, där kommunen ska ha minst 100 000 invånare för att omfattas av normen. Krokoms kommun har ca 15 000 invånare. Ett annat kriterium är vägsträckans trafikmängd. Trafikverket ska för de vägar som belastas med mer än 3 miljoner fordon/år vart femte år kartlägga bullret från vägtrafiken. Aktuell sträcka belastas med ca 0,5 miljoner fordon/år.

4.4 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats i aktuellt projekt.

Åtgärderna som planeras bedöms dock som samhällsekonomiskt lönsamma i första hand sett till ej kvantifierbara effekter, som exempelvis den klart förbättrade tillgängligheten för oskyddade trafikanter vilket är en stor positiv effekt som dock är svår att fånga upp i en samhällsekonomisk kalkyl.

5 Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1 Konsekvenser för hälsa och miljö

5.1.1 Riksintressen och Natura 2000-områden

Positiva konsekvenser uppstår för riksintresse för friluftsliv, då vägen förbättras med avseende på tillgänglighet och säkerhet för det rörliga friluftslivet.

Ett av värdena inom riksintresseområdet för Storsjöbygden Z25 är dess bevarade gravar från järnålder. En arkeologisk utredning kommer att utföras hösten 2015 varefter projektets eventuella påverkan på riksintresseområdets värden kan bedömmas.

5.1.2 Boende och hälsa

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

En gång- och cykelväg längs sträckan innebär en stor förbättring för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägsträckan. Planerad gång- och cykelvägen innebär en ökad säkerhet och en förbättrad tillgänglighet till skola.

5.1.3 Landskapets karaktär

Mark tas i anspråk för anläggande av gång- och cykelväg, vilket innebär att infrastrukturen genom landskapet blir mer påtaglig. 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.

5.1.4 Kulturmiljö

Registrerade fornlämningar ligger inom utredningsområdet. Länsstyrelsen har fattat beslut om arkeologisk utredning etapp 1 och 2 inom tre områden med fornlämningar samt arkeologisk förundersökning av område med fossil åkermark inom utredningsområdet. Fältarbete kommer att utföras hösten 2015 och preliminära resultat kommer att redovisas till Länsstyrelsen som fattar beslut om eventuellt fortsatt arkeologiska undersökningar enligt KML.

Om projektet innebär påverkan på fornlämningar så att dessa måste tas bort innebär det negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Resultatet från den arkeologiska utredning och förundersökning kommer att ligga till grund för fortsatt projektering med målsättning att så långt som möjligt ta hänsyn till fornlämningar och att undvika intrång i dessa.

5.1.5 Naturmiljö

I samband med fältinventering av aktuell vägsträcka konstaterades att de vägrenar som gränsar till odlingsmarker är relativt artrika. Vägsträckningen gränsar även till en betesmark (betesmarken är inte klassad) som är medtagen i länsstyrelsens GIS-underlag. Inom utredningsområdet finns tre alléer samt några odlingsrösen vilka omfattas av det generella biotopskyddet. I det fortsatta arbetet kommer detta att beaktas så långt det är möjligt och projektet bedöms därmed endast i liten omfattning påverka naturmiljön negativt.

5.1.6 Rekreation och friluftsliv

Positiva konsekvenser uppstår då en gång- och cykelväg anläggs längs väg 614/609. Förutsättningarna för boende i området att ta sig till omgivande skog och mark förbättras.

5.1.7 Naturresurser

Projektets norra del 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.

Oavsett vilken sida om aktuell vägsträcka som gång- och cykelväg anläggs kommer odlingsmark att tas i anspråk. Enligt miljöbalken får inte odlingsmark tas i anspråk om inte särskilda skäl förekommer. Anläggandet av en gång- och cykelväg anses vara av den art att det finns motiv för intrång. I den kommande detaljprojekteringen kommer dock Trafikverket att sträva efter att göra intrånget så små som möjligt. Om intrånget innebär att hävden av odlingsmark upphör bedöms konsekvenserna av intrånget som stora.

5.1.8 Klimat och energi

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

5.1.9 Förorenad mark

Två MIFO-objekt finns registrerade inom utredningsområdet. En eventuell schaktning inom dessa områden föregås av miljöprovtagning för att säkerställa hantering av jordmassorna. De negativa konsekvenserna bedöms bli små.

5.1.10 Gällande planer

Kontakt med Krokoms kommun har tagit avseende påverkan på gällande planer.

5.1.11 Miljökvalitetsnormer

Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsnormerna. Normer för utomhusluft överskrider ej. Fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller omfattas inte av projektet enligt beskrivning i kapitel 4.3.10.

5.2 Konsekvenser under byggtiden

Byggtiden beräknas till några månader. Projektet beräknas enligt gällande tidplan att vara färdigbyggt 2020.

Under byggtiden uppstår störningar för närboende i form av buller, vibrationer och damning. Hur stor störning som uppstår beror på var gång- och cykelvägen förläggs.

Byggtiden innebär sämre framkomlighet på väg 614/609, både för bilister och oskyddade trafikanter. Delar av arbetet kan komma att ske utanför befintlig väg och under denna tid blir konsekvenserna mindre med avseende på framkomlighet.

6 Fortsatt arbete

6.1 Planläggning

Nästa skede i planlägningsprocessen är att samrådsunderlaget sänds till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan, därefter tas en samrådshandling fram, se figur 2.1.

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

Under vägplanens upprättande kommer samråd att ske med särskilt berörda fastighetsägare, kommun, länsstyrelse, samt andra berörda och med allmänheten. Utöver detta samråd tar Trafikverket löpande emot inkomna synpunkter, samtliga synpunkter kommer att redovisas i en samrådsredogörelse som biläggs vägplanen.

6.2 Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar för fortsatt arbete är:

- Finns andra åtgärdsbehov inom utredningsområdet, exempelvis ytterligare behov av åtgärder för oskyddade trafikanter än vad som föreslås i detta samrådsunderlag?
- Ytterligare åtgärdsbehov?
- Bör hastighetsbegränsningar och hastighetsskyltarnas placering ses över?

7 Källor

Artportalen, www.artportalen.se 2015-01-02

Brunnsarkivet, www.sgu.se

Geodataportalen, www.geodata.se

Krokoms kommun, 2014. Framtidsplan. Översiktsplan för Krokoms kommun. Samrådshandling 2014-01-29.

Länsstyrelsen Jämtland. Underlag från Länsstyrelsens MIFO-databas. 2015-01-13.

Länsstyrelsen Jämtland. www.lansstyrelsen.se/jamtland

Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur. www.naturvardsverket.se.

Riksantikvarieämbetet, Fornsök. www.raa.se

Skogsstyrelsen, www.skogsstyrelsen.se

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

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

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

Vägar och gators utformning VGU, 2012:179, Trafikverket



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

www.trafikverket.se