

SAMRÅDSHANDLING

GCM-väg genom Hallviken, E45

Strömsund, Jämtlands Län

Vägplan, datum 2022-12-19

Ärendenummer: TRV2022/4483

Objektnummer: 174551



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSHANDLING – GCM-väg genom Hallviken, E45

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2022-12-19

Ärendenummer: TRV 2022/4483

Version: 1.0

Foto: AFRY

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Malin Thuresson, Trafikverket

Henrik Johansson, AFRY

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Planprocessen	5
2.2.	Bakgrund.....	5
2.3.	Beskrivning av projektet	7
2.4.	Projektmål och ändamål	7
3	Miljöbeskrivning.....	10
3.1.	Avgränsning.....	10
4	Förutsättningar	11
4.1.	Vägens funktion och standard	11
4.2.	Trafik och användargrupper	11
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	13
4.4.	Landskapet och staden.....	14
4.5.	Miljö och hälsa	15
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.	22
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	25
5.1.	Val av lokalisering	25
5.2.	Alternativa lokaliseringar som har studerats	25
5.3.	Val av utformning	25
5.4.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	28
5.5.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som inte fastställs.....	28
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	29
6.1.	Trafik och användargrupper.....	29
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	30
6.3.	Landskapet och staden	30
6.4.	Miljö och hälsa	30
6.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	32
6.6.	Påverkan under byggnadstiden.....	32
7	Samlad bedömning	35
7.1.	Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	35
7.2.	Måluppfyllelse ändamål och projektmål	35

8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	36
8.1.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	36
8.2.	Miljökvalitetsmål	36
8.3.	Miljökvalitetsnormer	37
8.4.	Hushållningsbestämmelser	37
9	Markanspråk och pågående markanvändning	38
9.1.	Vägområde för allmän väg med vägrätt	39
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt.....	39
10	Fortsatt arbete	40
10.1.	Fortsatt process	40
10.2.	Anmälningar och prövningar.....	40
11	Genomförande och finansiering	41
11.1.	Formell hantering	41
11.2.	Genomförande	42
11.3.	Finansiering	42
12	Underlagsmaterial och källor.....	43

1 Sammanfattning

I Jämtlands län är väg E45 relativt lågtrafikerad med en hög andel tung trafik. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter. E45 är en del av funktionellt prioriterat vägnät, FPV, för godstransporter, långväga personresor och även för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik.

Alternativa vägar saknas för trafiken inom orten Hallviken vilket medför problem främst för oskyddade trafikanter då väg E45 fungerar som genomfartsled såväl som lokalgata med gång- och cykeltrafik. Oskyddade trafikanter är hänvisade till ett smalt utrymme i vägreolen vilket är särskilt problematiskt vintertid.

Trafikverket har beslutat att ta fram en vägplan för ny GCM-väg (gång-, cykel-, och mopedväg) genom Hallviken. Sträckan som berörs av vägplanen sträcker sig från anslutningen till Hallvikens tågstation och skjutbanan (väg 793), fram till anslutningen till den enskilda vägen mot Östra Hallviken. I vägplanen föreslås bland annat ny GCM-väg, en passage i plan samt anpassningar av in- och utfarter.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har beslutat att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inom vägplaneområdet finns ett riksintresse för kommunikationer och avser väg E45.

Vägplanen bedöms ge liten eller ingen negativ påverkan på kulturmiljön. Genom att vidta skyddsåtgärder kan negativ påverkan minimeras.

Projektet leder till både negativ och positiv påverkan för naturmiljön. För att möjliggöra anläggandet av GCM-vägen kommer träd längs befintliga alléer, som omfattas av det generella biotopskyddet, att behöva avverkas. Positiv påverkan uppstår när schaktarbeten genomförs i markområden med lokaler av invasiva arter, då dessa massor föreslås att inte återanvändas alternativt hanteras på ett sätt som inte möjliggör ytterligare spridning.

Trafiksäkerheten och tillgängligheten förbättras med de åtgärder som ingår i vägplanen. Planen bidrar även till att klimatpåverkan kan minska, eftersom den bidrar till en ökad möjlighet att välja andra transportalternativ utöver bilen.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

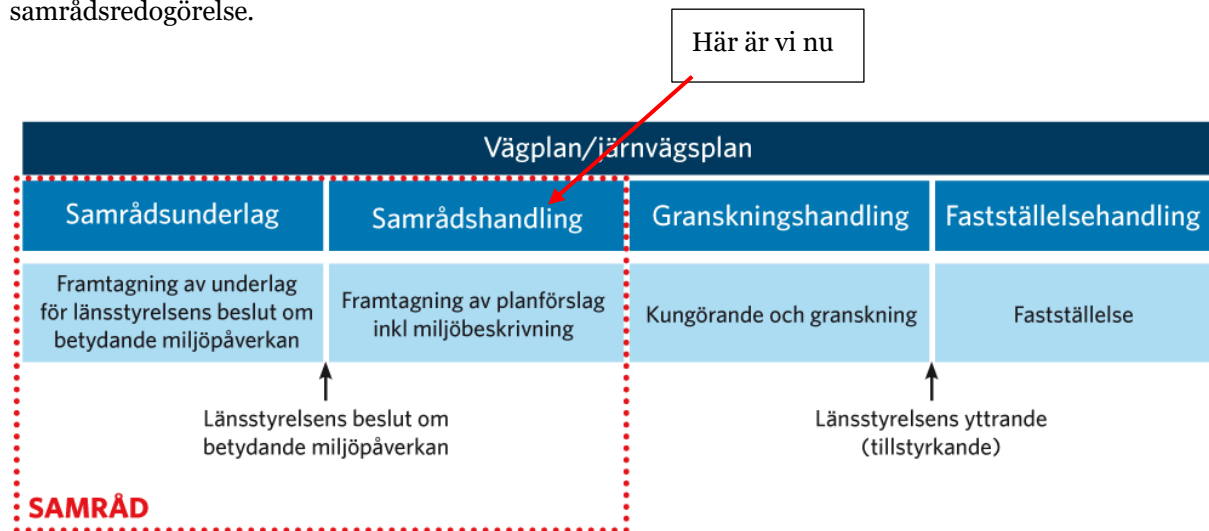
2.1. Planprocessen

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

I planlägningsprocessen 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, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

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

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

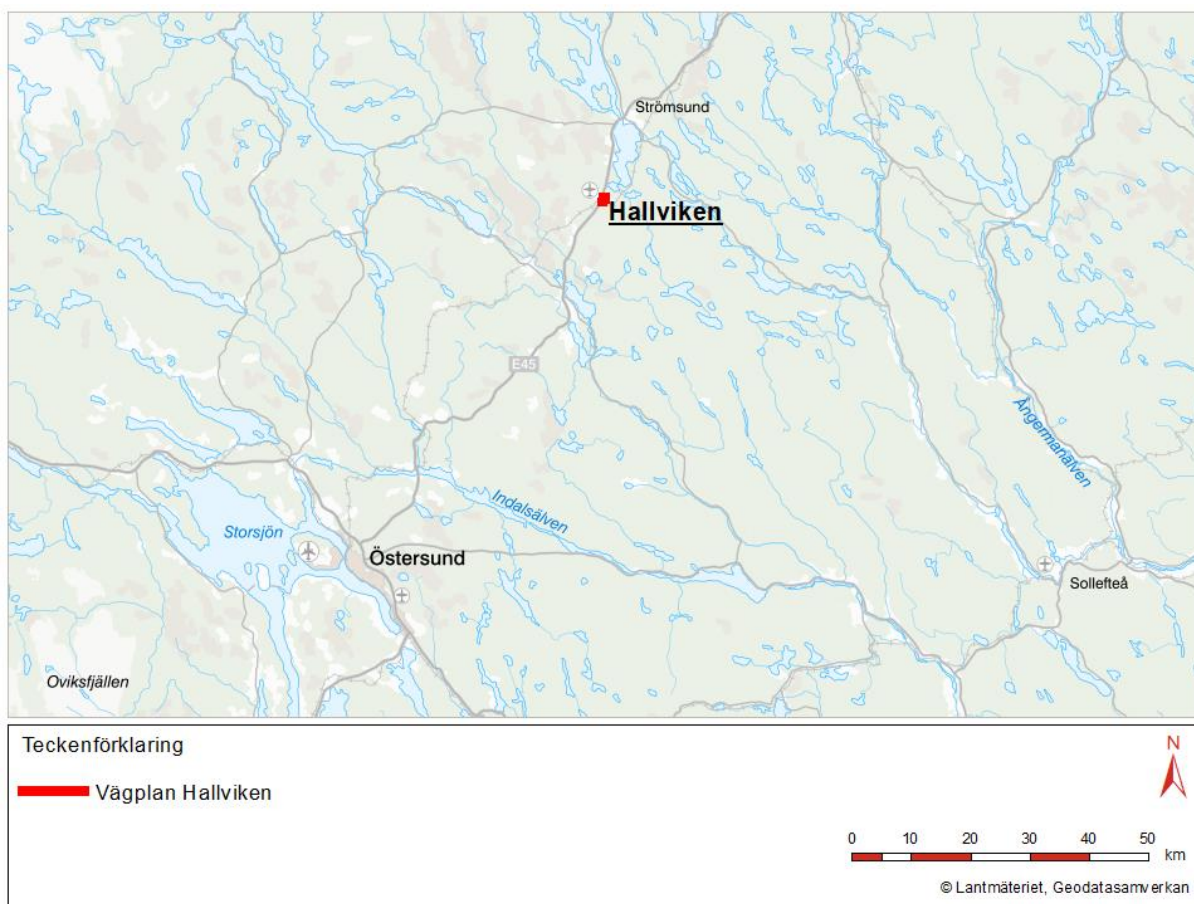


Figur 2.1:1. Planlägningsprocessen

2.2. Bakgrund

I Jämtlands län är väg E45 relativt lågtrafikerad med en hög andel tung trafik. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter. E45 är en del av funktionellt prioriterat vägnät, FPV, för godstransporter, långväga personresor och även för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik.

Alternativa vägar saknas för trafiken inom orten Hallviken vilket medför problem främst för oskyddade trafikanter då väg E45 fungerar som genomfartsled såväl som lokalgata med gång- och cykeltrafik. Oskyddade trafikanter är hänvisade till ett smalt utrymme i vägrenen vilket är särskilt problematiskt vintertid.



Figur 2.2:1 - Orienteringskarta

2.2.1. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie för Inlandsstråket Dalarna-Jämtland arbetades fram under 2016–2019.

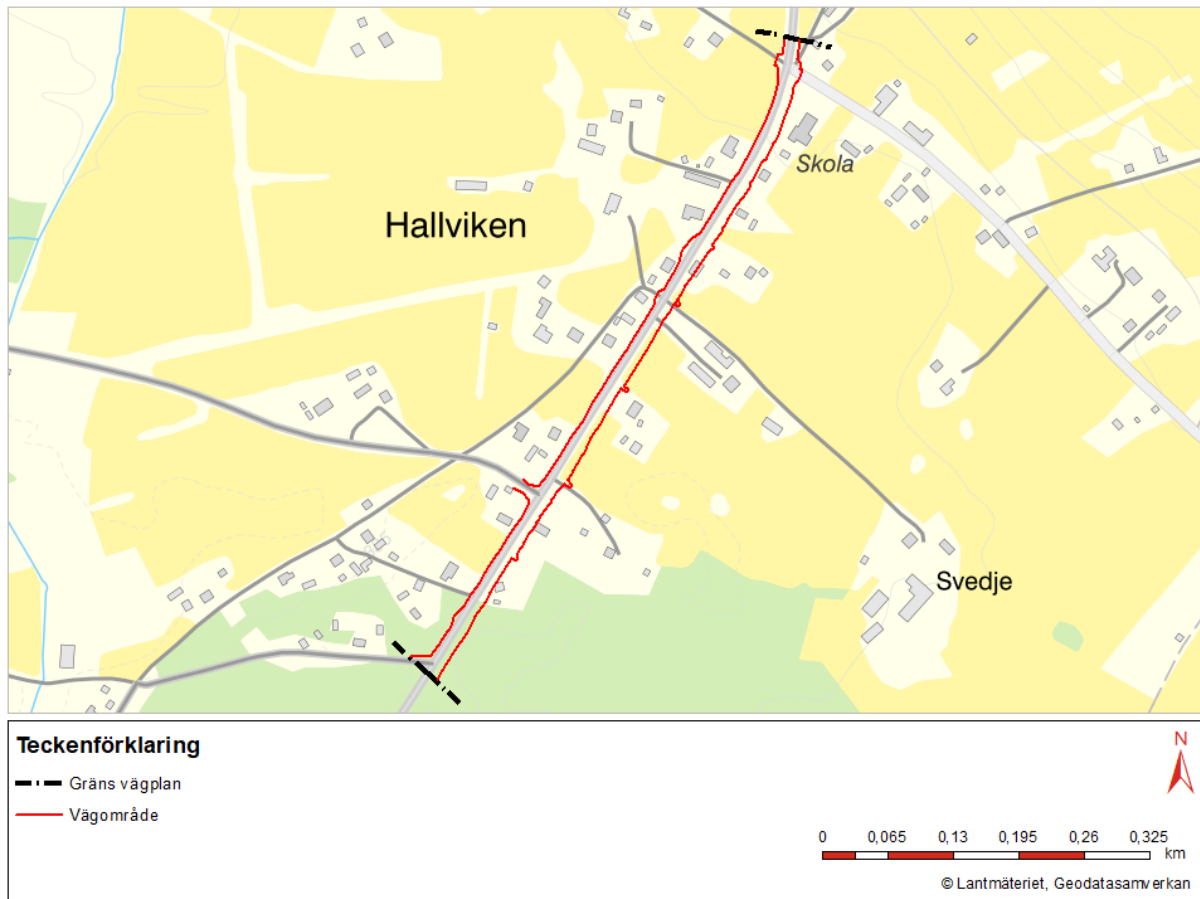
En åtgärdsvalsstudie är en förberedande studie där Trafikverket försöker förstå trafiksituationen i sin helhet med de brister, problem eller behov som finns. Alla Trafikverkets formella planeringsprocesser ska föregås av åtgärdsvalsstudier. Arbetet följer fyrstegsprincipen som innebär att alla åtgärder analyseras i fyra steg där Trafikverket undersöker hur transportsystemet kan användas bättre innan man föreslår att bygga om och bygga nytt.

Under våren 2022 togs ett samrådsunderlag fram för GCM-väg längs med E45 genom Hallviken.

Länsstyrelsen har därefter, 2022-09-28, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Projektet anläggs i anslutning till befintlig väg E45 och därmed innebär mindre förändringar av lokal karaktär. Projektet berör få utpekade värden och intressen.

2.3. Beskrivning av projektet

Trafikverket upprättar en vägplan för en cirka 800 meter lång gång-, cykel-, och mopedväg (GCM-väg) längs med E45, med start vid anslutning till Hallvikens tågstation och skjutbana (väg 793) och slut vid anslutning till enskild väg mot Östra Hallviken, se figur 2.3:1. GCM-vägen föreslås lokaliseras på östra sidan om väg E45 och ska, där så är möjligt, vara separerad med skiljeremsa. I projektet ingår även att anlägga två gång- och cykelpassage i plan.



Figur 2.3:1 – Aktuellt område för ny GCM-väg genom byn Hallviken

2.3.1. Angränsande planering

Inga angränsande projekt finns i närheten av denna vägplan.

2.4. Projekt mål och ändamål

Projektets ändamål:

- Projektet syfte är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter genom byn Hallviken.

Projektmålen för GCM-vägen (väg för gående, cyklister och mopedister) i Hallviken:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter genom byn Hallviken.
- Projektet ska göra det mer attraktivt att välja gång och cykel för korta dagliga transporter i Hallviken.

2.4.1. 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 funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planlägningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

2.4.2. Miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2030. De sexton miljö kvalitetsmålen anges i tabell 2.4:1 och de gröna bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 2.4:1 Miljö kvalitetsmålen som berörs av projektet.

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

2.4.3. Lokala mål

I Strömsund kommuns gällande översiktsplan från 2014 lyfts följande frågor fram som en del av kommunens vision för 2030:

- God och hållbar livsmiljö för människor och näringsliv
- Befolkningsutveckling
- Integration, mångfald och tillgänglighet
- Miljöarbete och miljömål

För att nå visionen har kommunen pekat ut ett antal aktiviteter. Bland annat:

- Att inom ramen för den kommunala kompetensen verka för en god lokal och regional infrastruktur.
- Genom att erbjuda bra kommunal service, goda kommunikationer, en bred arbetsmarknad, utveckling av besöksmål och verka för goda samhällstjänster i övrigt blir Strömsunds kommun ett ställe där man kan trivas och lyckas. Ett ställe som kvinnor och män vill flytta till, bo kvar på och besöka.

Strömsunds kommun arbetar för närvarande med en ny översiktsplan.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen meddelade 2022-09-28 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att det inte behöver arbetas fram en separat miljökonsekvensbeskrivning, istället kommer vägplanens konsekvenser för människors hälsa och för miljön redovisas i en miljöbeskrivning. Miljöbeskrivningen är integrerad i denna planbeskrivning och innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i området som kan komma att påverkas av den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och för miljön.

Miljöförutsättningarna redovisas i kapitel 4, konsekvenser i kapitel 6. I kapitel 7 redovisas en samlad bedömning av planen, inklusive hur de nationella miljömålen påverkas. Hur vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gällande miljö kvalitetsnormer samt hushållningen med naturresurser redovisas i kapitel 8. Det fortsatta arbetet beskrivs i kapitel 10.

3.1. Avgränsning

De miljöaspekter som identifierats och i olika grad bedöms beröras av vägprojektet är följande:

- Landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Markföroreningar
- Klimatpåverkan – projektets åtgärder bedöms inte förändra trafikmängden, däremot tillkommer det klimatutsläpp under byggtiden.
- Byggskedets störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning.

Projektet bedöms inte påverka följande aspekter, som därmed inte kommer utredas vidare:

- Luftkvalitet – projektet bidrar inte till ökad trafik.
- Boende och hälsa – projektet innebär anläggande av en ny gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg). Detta leder inte någon ökad fordonstrafik vilket inte genererar trafikbuller. Bullerskyddsåtgärder kommer inte erbjudas inom ramen för detta projekt. En ny GCM-väg är positivt för hälsa och säkerhet, då det skapar möjligheter att färdas längs E45 på ett trafiksäkrare sätt samt via andra transportalternativ än med bil. Åtgärderna är inte av den dignitet att den motsvarar väsentlig ombyggnad. Projektet innebär smärre förändringar av lokal karaktär. Det gäller åtgärder som kommer att vidtas i vägkorsningar är för att underlätta trafikflödet och förbättra säkerheten. Det aktuella projektet med gång-, cykel-, och mopedväg genom Hallviken ska inte omfattas av begreppet väsentlig ombyggnad utan klassas som befintlig miljö. Åtgärderna medför inte något tillkommande vägtrafikbuller och någon bullerutredning kommer därför inte göras.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg E45 sträcker sig från Göteborg till Karesuando och ingår i det nationella stamvägnätet samt är riksintresse för kommunikation. Väg E45 är en viktig väg för arbetspendling, näringslivets transporter inom Norrlands inland, fritids-/turismpendling till fjällen. Väg E45 är även utpekad som rekommenderad primär väg för farligt gods.

På aktuell sträcka är vägen cirka 7 meter bred med vägren på 0,25 meter. Högsta tillåtna hastighet är 70 km/h de första 100 meterna av sträckan söderifrån för att på övrig sträcka vara 50 km/h.

Vägen har BK 1 (en bärighetsklass där fordon på upp till 64 ton får trafikera vägen).

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Gång- och cykeltrafik

I dagsläget saknas gång- och cykelvägar och oskyddade trafikanter samsas med fordonstrafiken, se figur 4.2:1. Väg E45 fungerar som lokalgata och genomfartsled.



Figur 4.2:1 – I dagsläget saknas det gång- och cykelväg genom byn Hallviken och oskyddade trafikanter är hänvisade till smala vägrenar.

4.2.2. Trafik

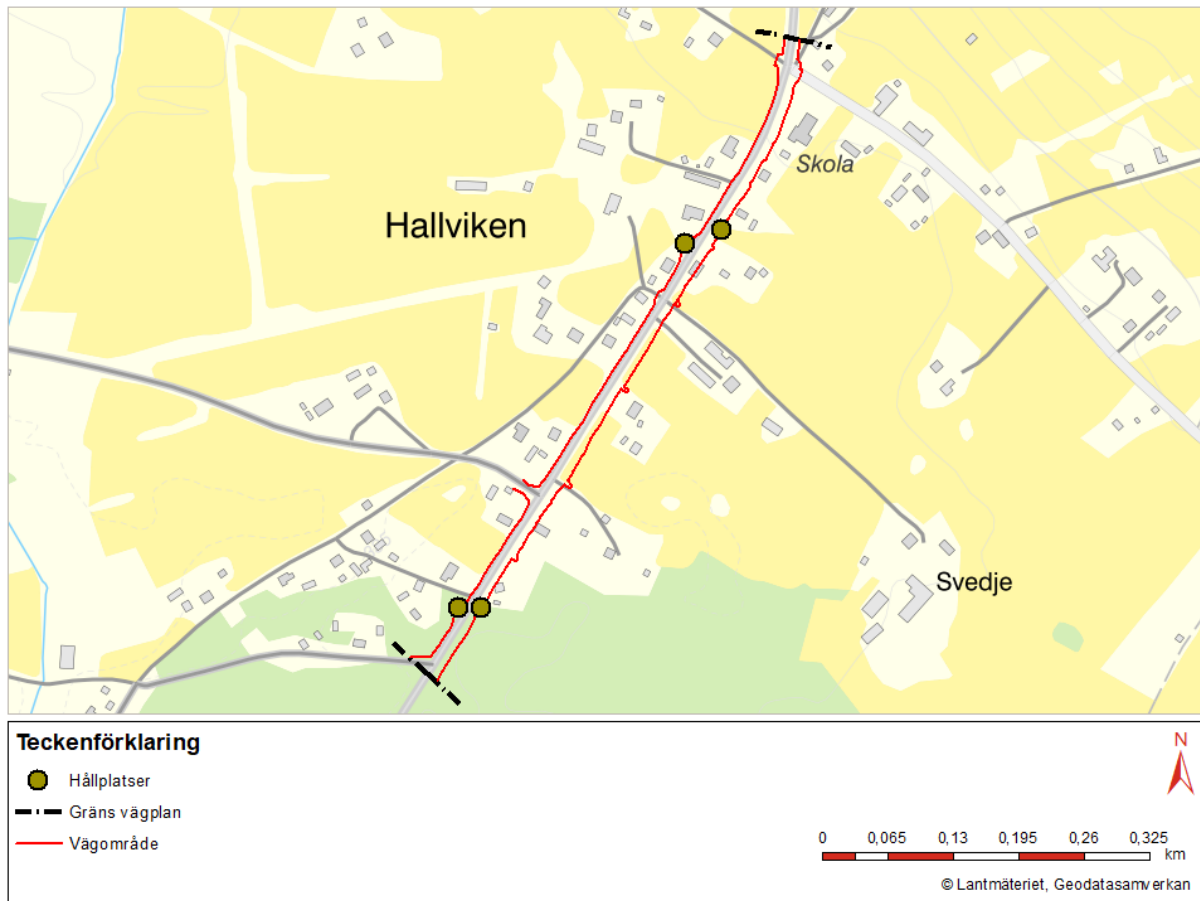
Årsmedeldygnstrafiken på aktuell sträcka är cirka 1 780 fordon per dygn, varav tung trafik motsvarar cirka 20 %, mätår 2019.

Trafikprognos

För att räkna upp trafikflödets nulägesiffror till prognosticerat flöde år 2040 används uppräkningsstal för EVA och Jämtland. Trafikflödet för prognosår 2040 beräknas till 2090 fordon per dygn (ÅDT) vilket motsvarar en ökning på cirka 17 % jämfört med nuläge 2022.

4.2.3. Kollektivtrafik

Länstrafiken Jämtland trafikerar Hallviken med busslinjerna 45 och 142. På aktuell sträcka finns det två busshållplatser på vardera sida om E45, se figur 4.2:2.



Figur 4.2:2 – Befintliga busshållplatser inom vägplaneområdet.

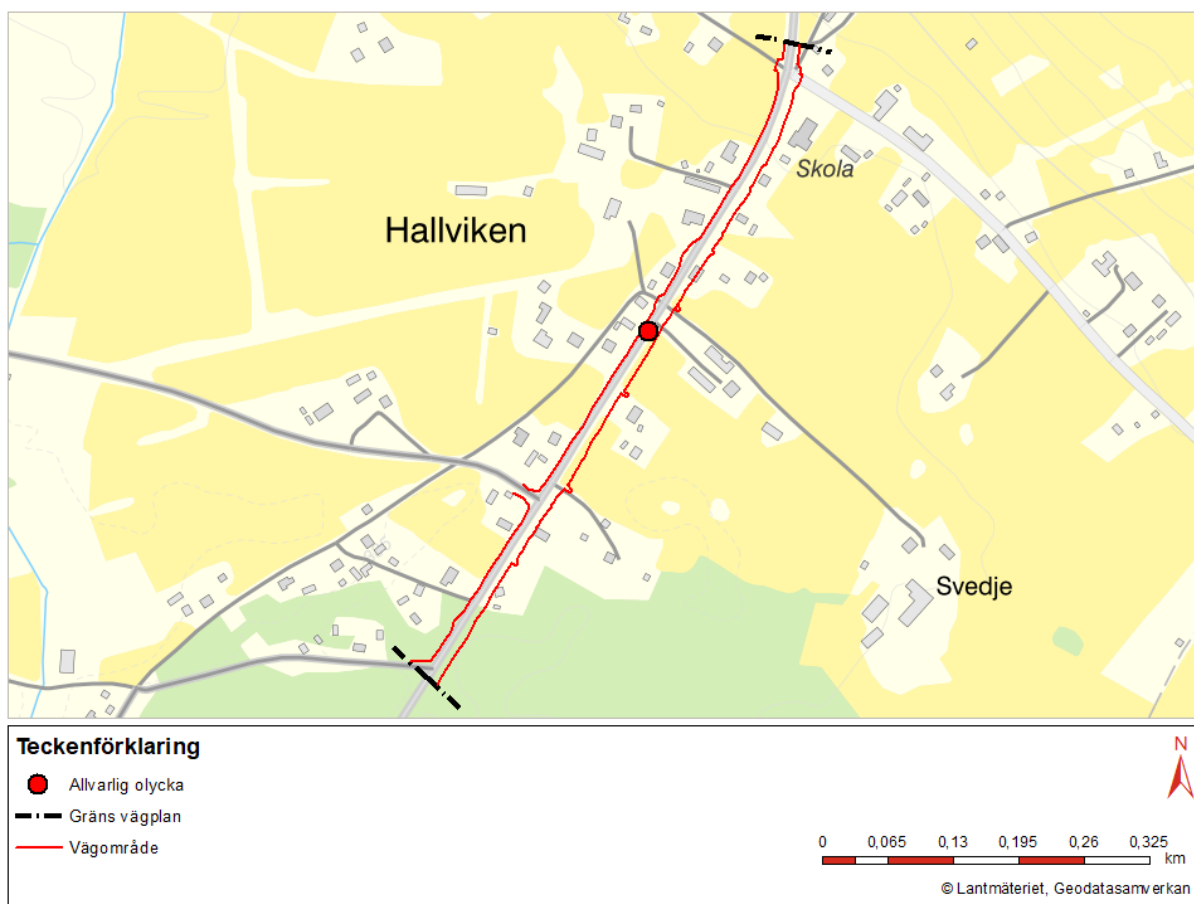
4.2.4. Trafiksäkerhet

På aktuell sträcka finns inga anordnade passager eller trafikljus. Avsaknaden av gång- och cykelvägar gör att oskyddade trafikanter är hänvisade till ett smalt utrymme i vägrenen.

Uppgifter om antal gång- och cykeltrafikanter längs med sträckan saknas.

4.2.4.1. STRADA olycksstatistik

Enligt STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet, har totalt 2 olyckor rapporterats mellan åren 2010 och 2020. Svårighetsgraden på de rapporterade olyckorna är 0 lindriga, 0 måttliga, 2 allvarliga samt 0 dödsolyckor, se figur 4.2:3.



Figur 4.2:3 – Visar geografisk spridning av olyckorna på E45 mellan åren 2010–2022. Den andra allvariga olyckan inträffade söderut om vägområdet, vid järnvägsövergången.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Befolkning och bebyggelse

Vägplaneområdet sträcker längs med E45 i Hallviken, en by som är belägen i Strömsunds kommun. Strömsund kommun har ca 11 500 invånare. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter. Markanvändningen som är angivet i projektområdet är tomtmark och skogs- och jordbruksmark samt övrig mark.

4.3.2. Näringsliv och sysselsättning

I Hallviken finns ett antal mindre företag. I Strömsunds kommun och angränsande kommuner finns flera företag i varierande branscher som är viktiga arbetsplatser för de som bor i Hallviken. I Strömsunds kommun finns främst branscher inom industri, turism och handel.

4.3.3. Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner

Inne i Hallviken finns en hållplats för sommartrafik på Inlandsbanan. I anslutning till byn finns jaktstyttebanan. Det saknas livsmedelsbutik på orten. Vid den planerade GCM-vägens slut vid enskilda vägen till Östra Hallviken finns en gammal skolbyggnad med pågående förskoleverksamhet.

Strömsund som är centralort i kommunen är en viktig målpunkt med service, skolor och arbetsplatser. Även tätorten Hammerdal som ligger ca 27 km söder om Hallviken är viktig då det finns

livsmedelsbutiker, restauranger och annan service där. Trots långa avstånd är ofta arbetspendling mellan närliggande kommuner omfattande.

Även Östersund ligger ca 95 km söder om Hallviken som är viktig för jobb och service.

4.3.4. Kommunala planer

Kommunala översiktsplaner

Strömsunds kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 11 juni 2014. Strömsunds kommun arbetar för närvarande med en ny översiktsplan.

Kommunala detaljplaner

Detaljplaner är ett juridiskt bindande dokument. Syftet med detaljplanering är att reglera och fastställa en lämplig användning av mark- och vattenområden. Detaljplaner tas fram i enlighet med plan- och bygglagen och det är kommunen som ansvarar för upprättandet. I Hallviken finns det ingen detaljplan som berörs av projektet.

4.4. Landskapet och staden

4.4.1. Landskap

På aktuell sträcka är väg E45 i stort sett rak och flack, men längst i norra delen av sträckan svänger vägen något åt väster. Området runt den aktuella sträckan är omväxlande och varierat men mestadels öppet. Öppenheten leder till att siktlinjer skapas från vägen, med höjder och barrskog i fonden. Längst i norr där vägen svänger av västerut finns en vacker utblick mot Hostsjön.

Det omgivande landskapets utmärkande karaktärsområden är skogslandskap, odlingslandskap och bebyggelse.

Skogslandskap

I södra delen av sträckan består landskapet av skog bestående av blandskog av gran, tall och inslag av lövträd främst björk och asp.

Odlingslandskap

Längs resten av sträckan är landskapet mer öppet och består främst av småskaligt odlingslandskap blandat med gles bebyggelse och trädgårdar. Åkrarna består av både betes- och jordbruksmark. Öppenheten bidrar till att siktlinjer skapas med höjder och barrskog i fonden. Mellan vägen och jordbruksmarken består vägkanterna av äng eller klippt gräs.

Bebyggelse

Bebyggelsen längs sträckan består av enstaka, utspridda villor och gårdar i trä med stora tomter. Här finns stora gräsmattor och många uppvuxna träd, främst björk och gran och större solitärbuskar av hägg och sälg. Längst i norr finns en före detta skola byggd på 1880-talet som nu används som förskola.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Riksintressen och skyddade områden

Riksintressen

Kommunikationer, MB 3 kap 8 §

E45 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kap 8 §.

Skyddade områden

Längs sträckan har det identifierats tre alléer, som omfattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalkens 7 kap 11 §. Se avsnitt 4.5.3 för mer ingående beskrivning.

De generella biotopskydden hanteras genom samråd i planläggningsprocessen och någon formell ansökan om dispens krävs ej.

4.5.2. Kulturmiljö

Kulturlandskapet som Hallviken omfattas av har en långtgående kontinuitet av mänsklig närvaro, då människor sökte sig in i området omgående efter inlandsisens tillbakagång. Härigenom finns lämningar från stenålder fram till modern tid. Hallviken som ort har medeltida belägg och omnämns i kyrkböcker, men benämns fram i modern tid för *Hallen*. Småorten tillhör Hammerdals socken, vilket under medeltid och tidig modern tid fungerade som ett kyrkligt centrum i Jämtland. Vägnätet genom Hallviken börjar etableras under det sena 1700-talet, då sockenvägen till orten anläggs. Under det tidiga 1900-talet då Inlandsbanan byggdes ut placerades en järnvägsstation i Hallviken, vilket genererade ökade kommunikationsmöjligheter med närliggande samhällen och regioner. 1900-talet blev härigenom småortens storhetstid med butiker, postkontor samt anläggandet av ett flygfält som uppfördes under krigsåren 1940–43.

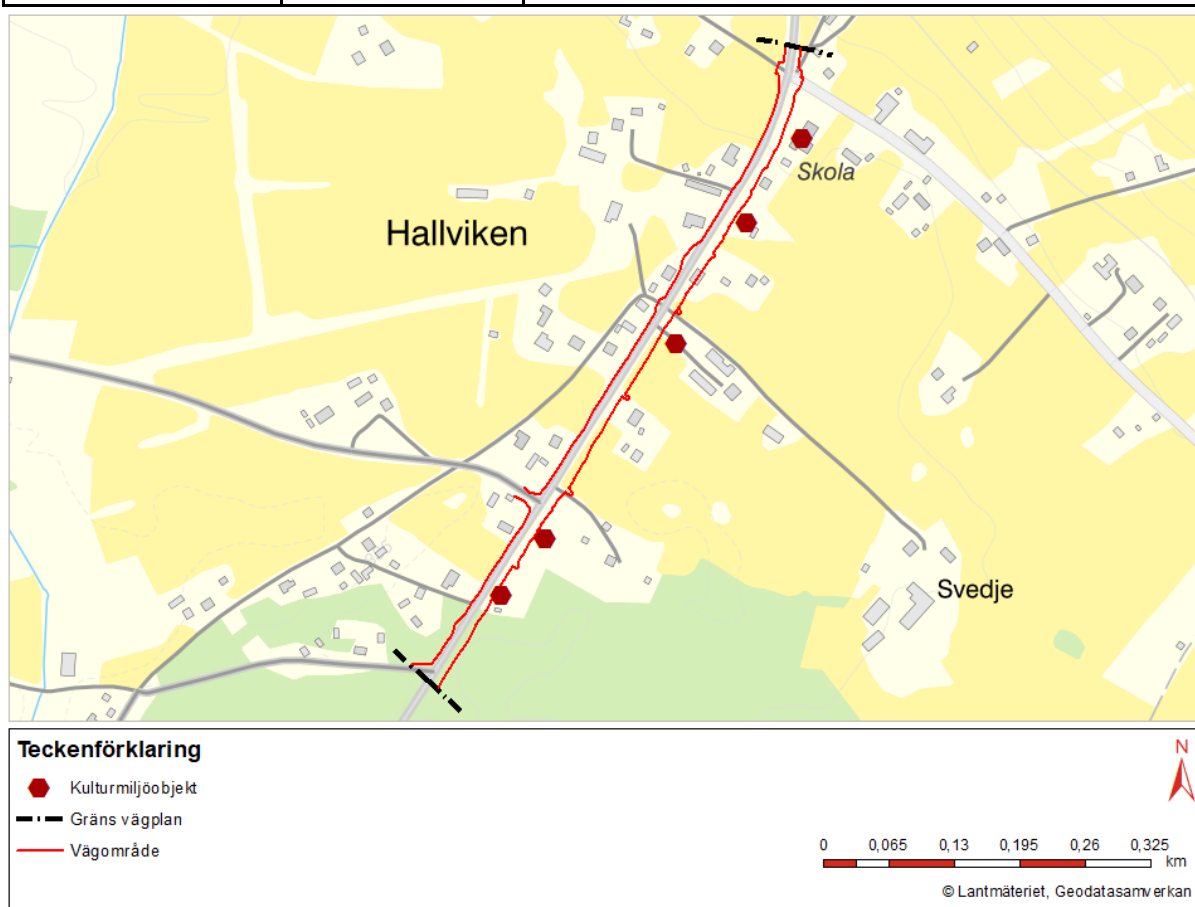
Hallviken omfattas inte av något riksintresse för kulturmiljövården och ingår inte som någon särskilt uppmärksammas kulturmiljö i Strömsunds kommun. Kommunen saknar kulturmiljöprogram, men påtalar vikten av samtliga kulturmiljöer som en tillgång och en faktor för identitetsskapande i bygden.

Längs den planerade sträckningen för GCM-vägen finns inga kända fornlämningar enligt Kulturmiljöregistret. Närmaste objekt registrerat i kulturmiljöregistret är L1947:459, fyndplats för stenyxa öster om vägplaneområdet. Närmaste fornlämningar är L1947:521 och 522, fångstgropar. Inga byggnader i Hallviken finns registrerade i Bebyggelseregistret, trots detta är bebyggelsen en värdebärande för Hallviken. Den historiska läsbarheten är hög för samhället genom hela 1900-talet där skolverksamhet, småindustrier och butiksverksamheter satt en tydlig prägel på orten. Generellt sett bedöms bebyggelsen ha bibehållit autentiska uttryck

Längs den östra sidan av E45 har fem kulturmiljöobjekt identifierats och värderats, se figur 4.5:1. Dessa kan komma att påverkas av planförslaget för GCM-vägen.

Tabell 4.5:1. Värdering av den östra vägsidans kulturmiljöobjekt.

Objekt	Värdering	Motivering
Hallviken 505	Högt värde	Skolbyggnad med hög historisk läsbarhet, autentiska uttryck i representativ miljö, bestående i samma funktion.
Hallviken 525	Måttligt värde	Till synes tidigare butikslokal, central placering vid väkant. Representativt exempel för verksamhetslokal på landsbygd under 1900-talets mitt.
Hallviken 695	Litet värde	Bostadshus, 1900-tal. Saknar större sammanhang. Fönster utbytta.
Hallviken södra	Litet värde	Garage/ekonomibyggnad av äldre karaktär utan större sammanhang.
Trädalléer	Måttligt värde	Bidragande till uppfattningen av kulturlandskapet. Ramar in vägar till avsides gårdsbebyggelse.



Figur 4.5:1. Punktmarkering av kulturmiljöobjekt längs östra sidan av E45 genom Hallviken. Skala 1: 5 000.

4.5.3. Naturmiljö

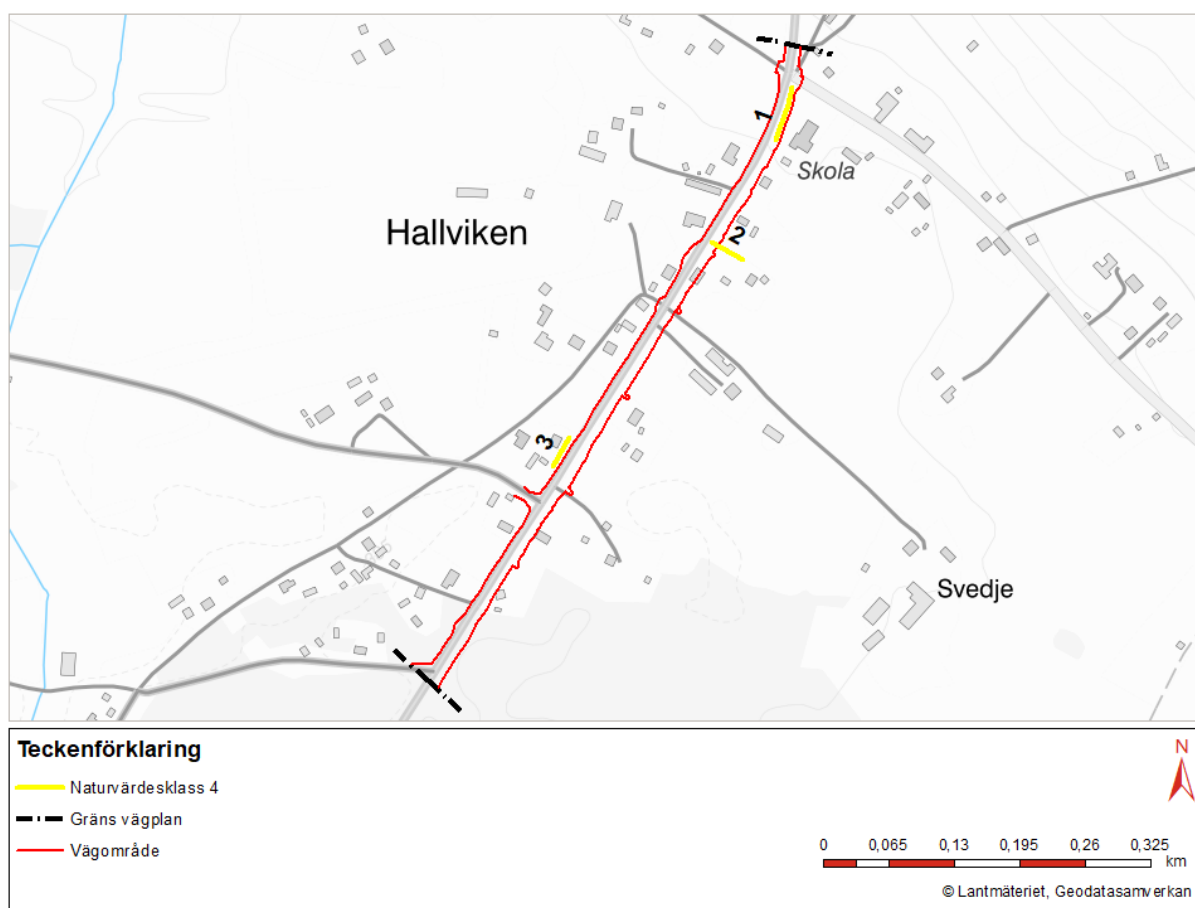
Längs den aktuella vägsträckan har en naturvärdesinventering enligt svensk standard utförts under sommaren 2022. Naturvärdesobjekten som påträffats under inventeringen har bedömts enligt en fyrskalig skala (klass 1–4). Klass 4 innebär att ett objekt har ett visst naturvärde, klass 3 innebär påtagligt naturvärde, klass 2 innebär högt naturvärde och klass 1 innebär högsta naturvärde.

Vid inventeringen i fält identifierades tre naturvärdesobjekt som anses kunna hysa värden för biologisk mångfald. Samtliga är generella biotopskydd i form av alléer bestående björkar.

Alla tre naturvärdesobjekt har klassats med naturvärdesklass 4, visst naturvärde. Tabell 4.5:2 nedan sammanställer information om naturvärdesobjekten och figur 4.5:2 visar dess lägen.

Tabell 4.5:2: Sammanställning naturvärdesobjekten

Objekt snr.	NV-klass	Naturtyp	Biotop	Kommentar
1	4	Skog och träd	Allé	4 träd och 5 stubbar av björk. Träden är i gott skick. Inga bohål eller tickor. Skyddat som generellt biotopskydd.
2	4	Skog och träd	Allé	12 björkar. Träden är i gott skick. Inga bohål eller tickor. Skyddat som generellt biotopskydd.
3	4	Skog och träd	Allé	5 björkar. Träden är i gott skick. Inga bohål eller tickor. Skyddat som generellt biotopskydd.



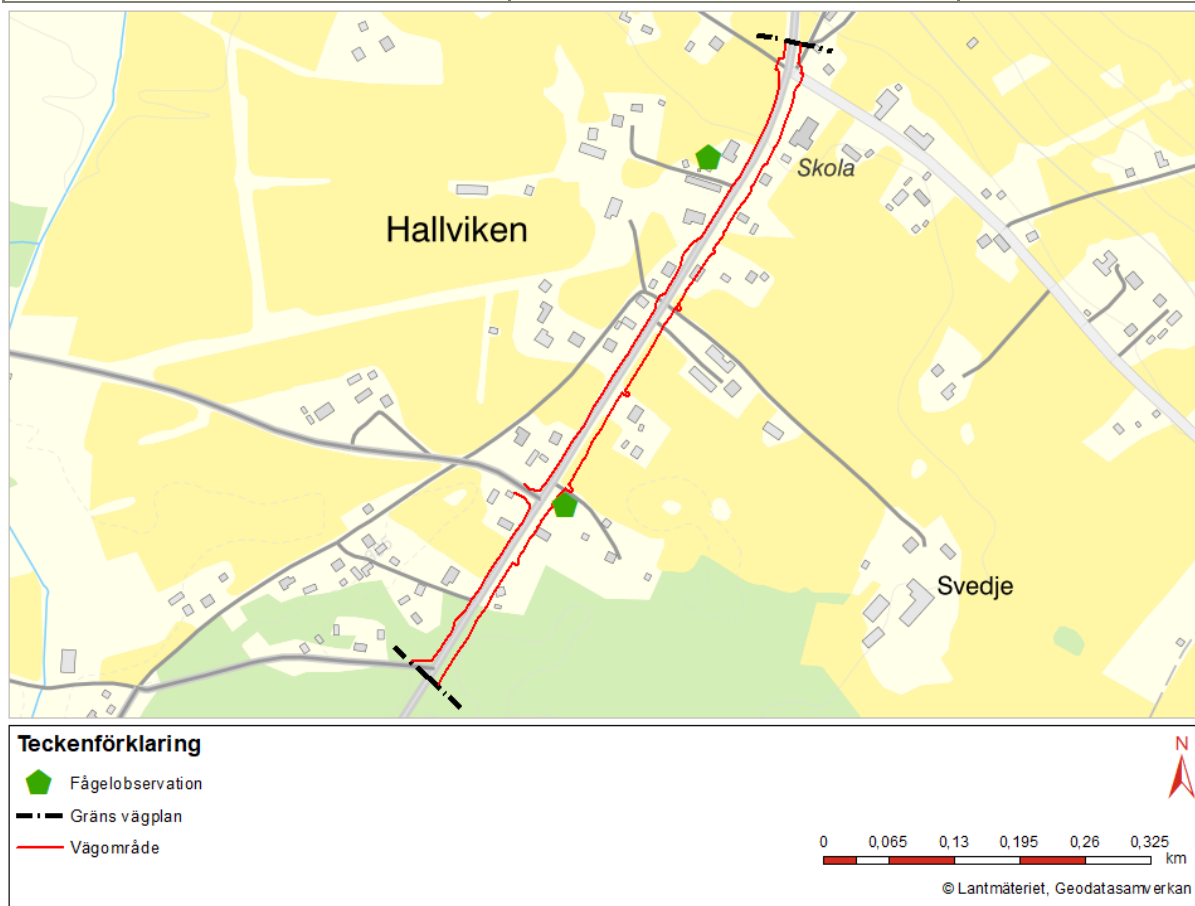
Figur 4.5:2: Lokalisering av naturvärdesobjekten

I förstudien som arbetades fram inför fältinventeringen gjordes ett artuttag från artdatabanken. Artutdraget omfattade fynd av rödlistade arter, Natura 2000 arter (arter i fågeldirektivets bilaga 1 och habitatdirektivets bilaga 2,4,5), fridlysta arter (exklusive fåglar) och skyddsklassade arter samt samtliga fågelfynd med häckningskriterium. Häckningskriterium beskriver varför häckande fågeln befann sig på platsen, till exempel kan det vara bo med ägg/ungar, misslyckad häckning, ruvande mm. Dessa presenteras i figur 4.5:3 och tabell 4.5:3. Under inventeringen i fält registrerades inga naturvårdsarter längs sträckan.

Tabell 4.5:3. Dokumenterade fåglar med häckningskriterium.

Artnamn	Artgrupp	Rödlistan
Björktrast	Fåglar	NT
Blå Kärrhök	Fåglar	NT
Brushane	Fåglar	VU
Buskskvätta	Fåglar	NT
Duvhök	Fåglar	NT
Fiskmås	Fåglar	NT
Fjällvråk	Fåglar	NT
Gråkråka	Fåglar	NT
Gråtrut	Fåglar	VU
Grönfink	Fåglar	EN
Grönsångare	Fåglar	NT
Gulsparv	Fåglar	NT
Havsörn	Fåglar	NT
Hornuggla	Fåglar	NT
Järpe	Fåglar	LC
Kornknarr	Fåglar	NT
Kråka	Fåglar	NT
Kungsörn	Fåglar	NT
Lappuggla	Fåglar	VU
Rosenfink	Fåglar	NT
Rödvingetrast	Fåglar	NT
Skrattmås	Fåglar	NT
Spillkråka	Fåglar	NT
Stare	Fåglar	VU
Storspov	Fåglar	EN
Svartvit flugsnappare	Fåglar	NT
Talltita	Fåglar	NT
Tofsvipa	Fåglar	VU

Tornseglare	Fåglar	EN
Vaktel	Fåglar	NT

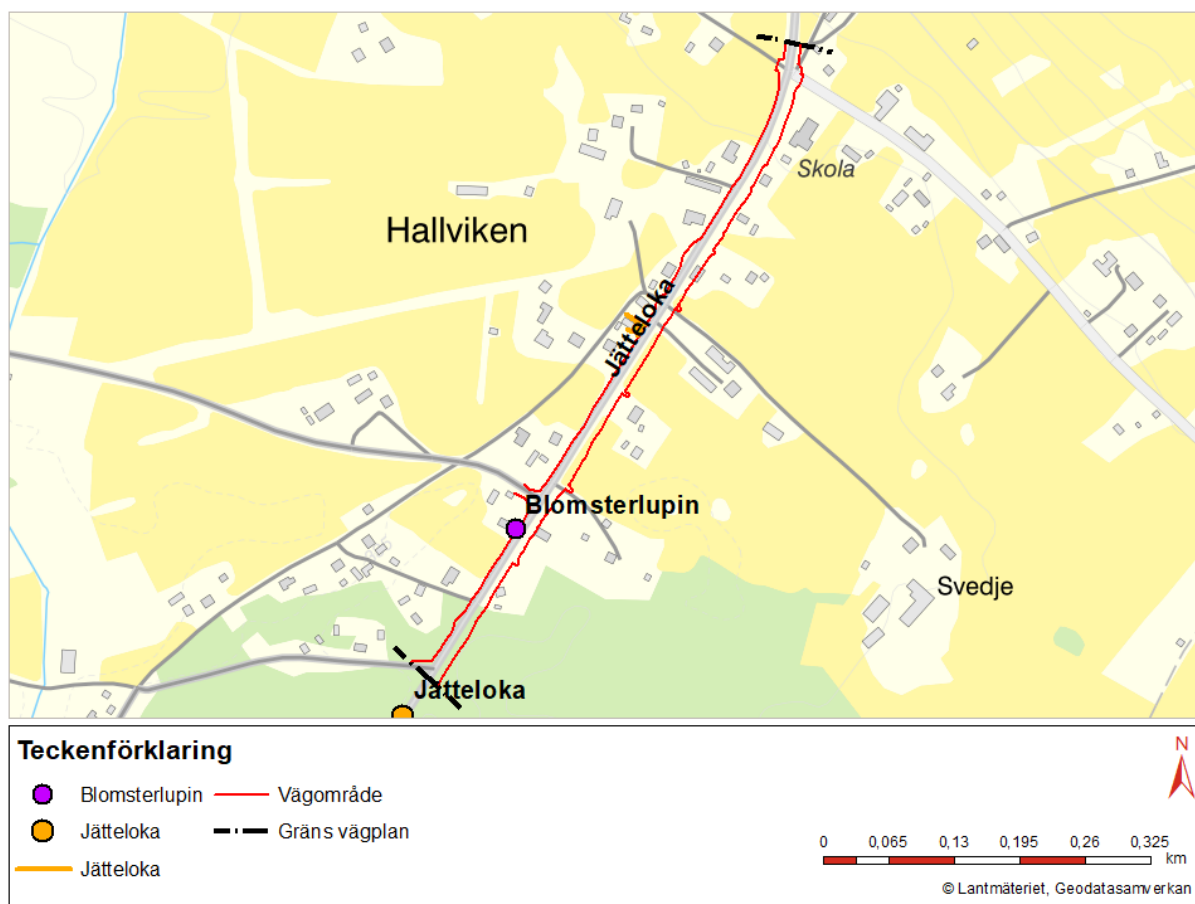


Figur 4.5:3. Inventeringsområdets utbredning och punkter för fågelobservation.

Längs den aktuella vägsträckan har lokaler med invasiva arter dokumenterats under fältinventeringen. De arter som identifierats är jätteloka och blomsterlupin. Tabell 4.5:4 nedan och figur 4.5:4 visar information och lokalisering av fynden.

Tabell 4.5:4 Invasiva arter

Nummer	Art	Kommentar
1	Jätteloka	Västra sidan om E45. Område längs husvägg. Kan ge brännskador vid hudkontakt.
2	Blomsterlupin	Västra sidan om E45. Område längs väg.
3	Jätteloka	Östra sidan om E45. Område längs väg. Kan ge brännskador vid hudkontakt.



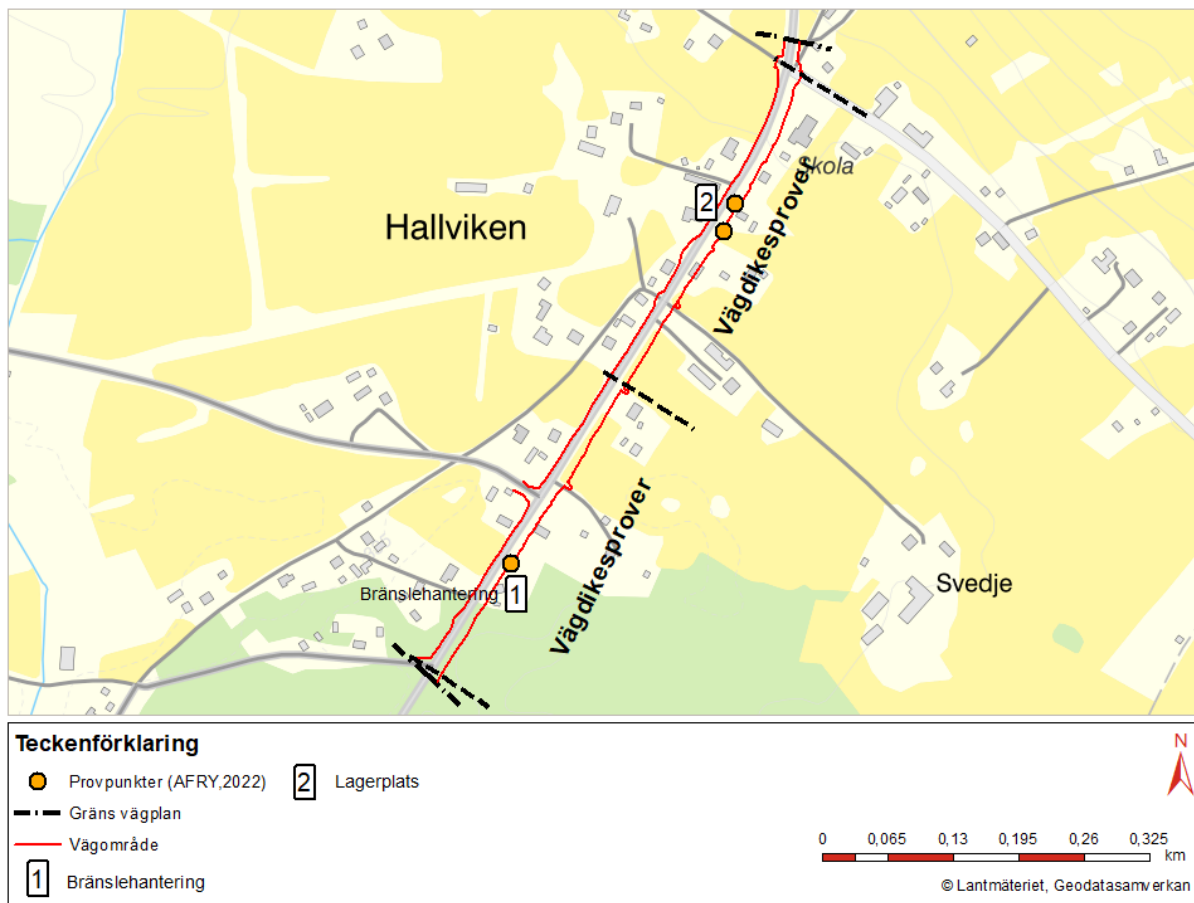
Figur 4.5:4. Lokalisering av invasiva arter.

4.5.4. Markföroreningar

Längs den aktuella vägsträcka har två verksamheter identifierats, både nuvarande och historiska, som kan ha gett upphov till markföroreningar. En av dessa verksamheter finns registrerad i länsstyrelsernas EBH-portal för förorenade områden och utgörs av en nedlagd drivmedelshantering som ännu inte är riskklassad (EBH-portal, 2022). Därutöver har ytterligare en verksamhet som potentiellt kan orsaka markföroreningar identifierats i form av en lageryta där oljefat, gamla bilar, metallskrot samt en cistern för närvarande lagras. En sammanställning över de potentiellt förorenande verksamheter längs aktuell vägsträcka presenteras i tabell 4.5:5 och figur 4.5:5.

Tabell 4.5:5: Sammanställning över potentiellt förorenande verksamheter längs aktuell vägsträcka.

Nr enligt figur 4.5:5	Typ av industri/område	Potentiella föroreningar	Ursprung av potentiella föroreningar
1	Drivmedelsanläggning	Alifater, aromater, PAH, BTEX, MTBE	Drivmedel
2	Lagerplats	Alifater, aromater, PAH, metaller	Drivmedel, oljor, metallskrot



Figur 4.5:5: Översiktlig karta över potentiella föroreningskällor längs aktuell vägsträcka. Se Tabell 1, för utförligare information om listade verksamheter. Lokalisering av provpunkter samt vägsträckor för vägdikesprover från miljötekniska markundersökning visas också.

Under sommaren 2022 genomfördes en miljöteknisk markundersökning längs med vägsträckan med syfte att undersöka om jorden inom området innehåller föroreningar. Resultaten från markundersökningen ingår som underlag till kommande masshantering inom projektet. Eftersom anläggandet av GCM-vägen planeras på den östra sidan om väg E45, fokuserades jordprovtagning längs denna sida om vägen.

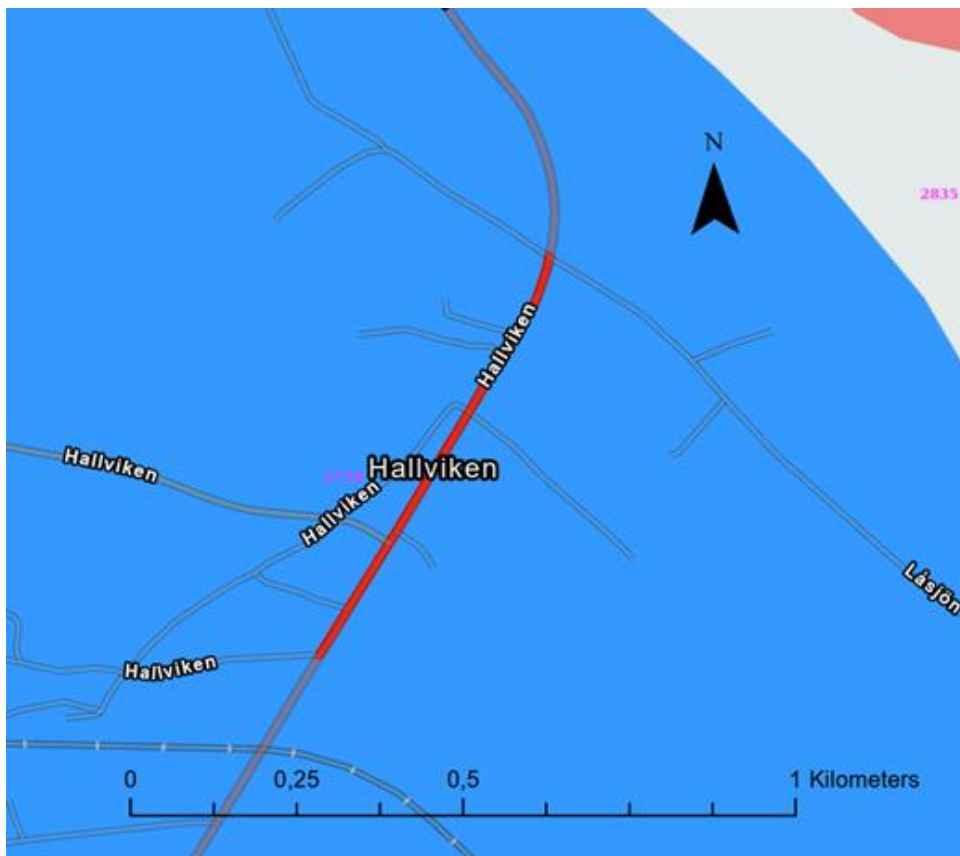
Provtagning av jord utfördes genom skruvborring med geoteknisk borrhandsvagn i totalt 3 provpunkter. Provpunkterna placerades på den östra sidan av väg E45 intill de verksamheter som tidigare identifierats som potentiellt förorenande (se tabell 4.5:5 och figur 4.5:5 ovan). Därutöver uttogs även 2 ytliga vägdikesprover längs det östliga vägdiket för att få en översiktlig bild av föroreningssituationen längs vägsträckan (figur 4.5:5). Proverna (både jordprover och vägdikesprover) analyserades med avseende petroleumämnen, PAH och metaller.

Resultaten från den utförda markundersökningen visade generellt på relativt låga halter av petroleumämnen, PAH och metaller i samtliga prover (jordprover och vägdikesprover). Samtliga halter låg under Naturvårdsverkets generella riktvärden för Mindre Känslig Markanvändning (MKM) (Naturvårdsverket, 2009). Arsenik uppmättes dock i något förhöjda halter i alla prover. Stora delar av Jämtland har naturligt förhöjda arsenikhalter i jord (SGU geokemiska atlas) och de påträffade arsenikhalterna bedöms därför med stor sannolikhet vara av naturligt ursprung.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

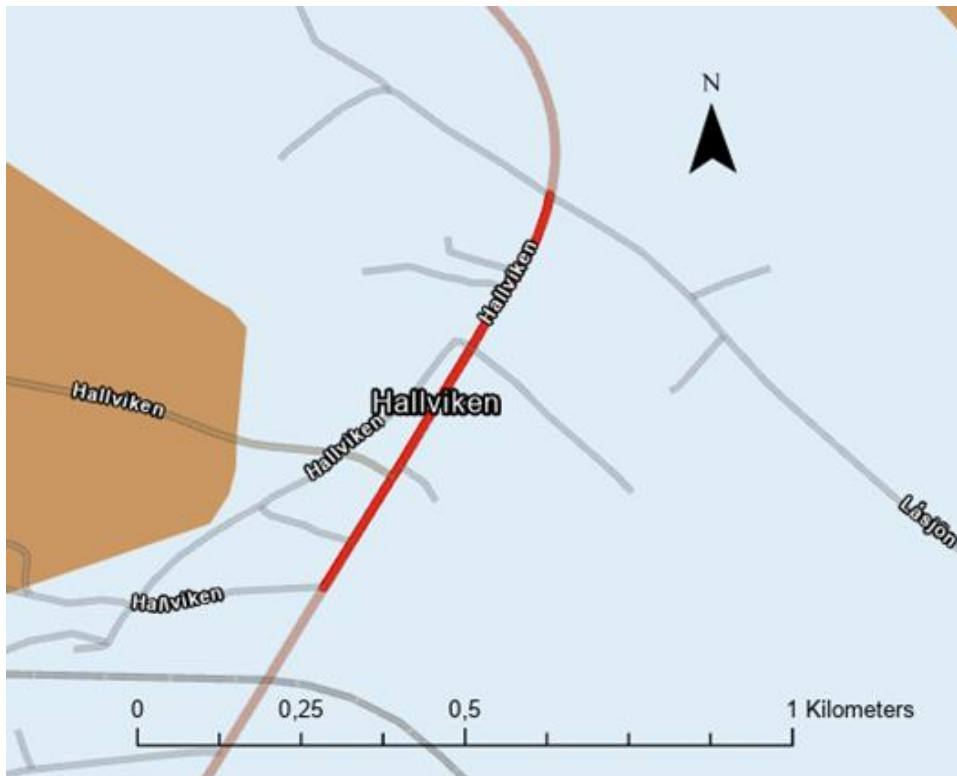
4.6.1. Markförhållanden

SGU:s berggrundskarta visar på att sträckan bedöms bestå av bergarter ifrån den kaledoniska orogenen där en kalkstensberggrund täcker hela sträckan.



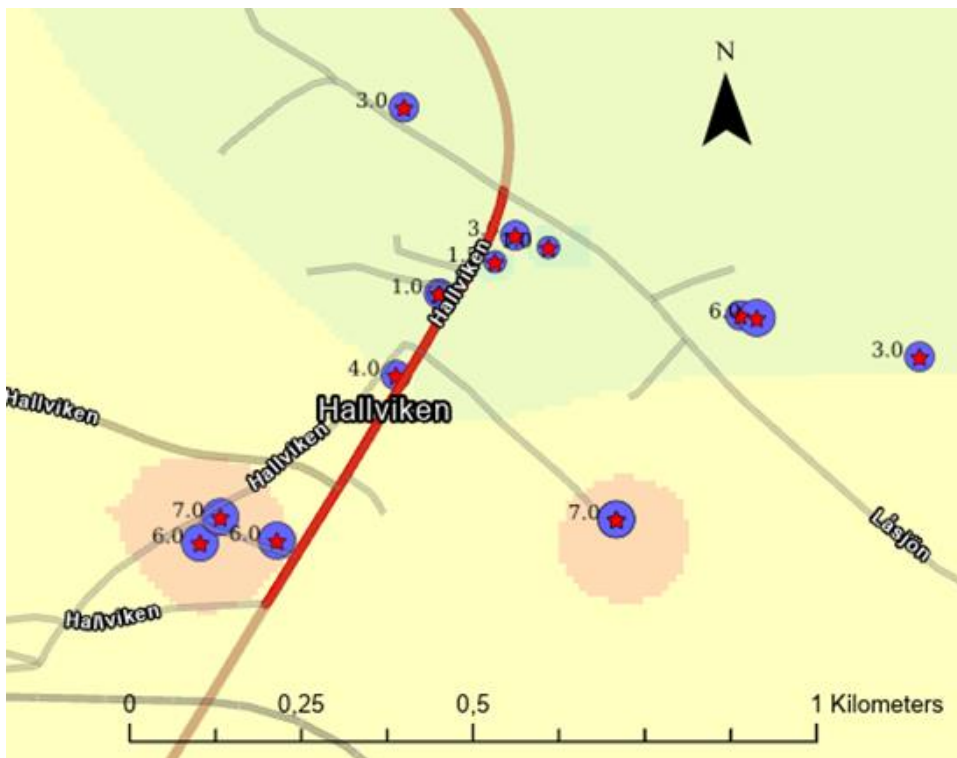
Figur 4.6:1 - Berggrundskarta över området, blå färg indikerar kalksten. Vitgrå indikerar skiffer.

SGU:s jordartskarta visar på att hela sträckan går i morän, strax väster om E45 finns ett område av torv. Då berggrunden är kalksten kan man förvänta sig en något mer finkornig morän som även är bekräftat med den geotekniska undersökningen. Enligt sonderingar består marken av ett tunt lager något sandig humus i markytan. Vid några provpunkter består marken av fyllning. Under fyllningen och humuslagret återfinns moränen.



Figur 4.6:2 - SGU:s Jordartskarta över Hallviken. Blå färg indikerar morän och brun torv.

SGU:s jorddjupsmodell visar på ett jorddjup på ca 5–10 m vid södra delen av sträcka, ca 3–5 m i mitten och 1–3 m i norra delen. Jorddjupsobservationer ifrån brunn-dataarkivet kan ses med avslut i berg och stämmer överens med jorddjupsmodellen.



Figur 4.6:3 - Utdrag från SGU:s jorddjupsmodell med Jorddjupsobservationer från brunn-dataarkivet. Röda färgen indikerar djup på 5–10 m, gul indikerar 3–5 m och det ljusgröna 1–3 m.

4.6.2. Hydrologi

Inga grundvattenrör har satts. Vatten har dock noterats i två borrhål på 1,2 m samt 0,8 m djup.

4.6.3. Ledningar

Inom den aktuella vägsträckningen finns VA-ledningar (längsgående och korsande), elkablar (hög- och lågspänning) samt tele- och optokablar i marken och i luften. Dessa ledningar ägs och förvaltas av Hallvikens VA-förening, E.ON, Skanova, Sundsvalls Energi, Teracom och Trafikverket.

4.6.4. Avvattning

I dag avvattnas väg E45 via öppna diken i grönytor samt trummor. Största delen av ytvattnet fördröjs och infiltrerar i vägdikena. Resterande ytvattnet leds till Hemflobäcken och Svedjebäcken och vidare till Hostsjön. Från Hostsjön leds vattnet vidare till Russfjärden i Ströms Vattudal.

Inom området för den nya GCM-vägen finns inga vattenskyddsobjekt, vattenskyddsområden eller grundvattenförekomster. Avvattningen från E45 leds dock till statusklassade vattenförekomster. Hostsjön, Hemflobäcken och Svedjebäcken är alla statusklassade som måttlig ekologisk status och de uppnår ej god kemisk status. Kvalitetskraven är god ekologisk status till 2033 och god kemisk status med undantag för kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter.

Topografiskt ligger Hallviken på en höjd vilket medför att det mellan förskolan och väg 793 är relativt platt, med en liten höjdpunkt strax söder om förskolan. Norr om förskolan lutar det kraftigt norrut.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Trafikverkets ställningstagande i detta skede och förslag är att GCM-vägen lokaliseras till östra sidan på majoriteten av sträckan (mellan km cirka 0/160–0/720). Lokaliseringen av GCM-vägen stämmer överens med projektets ändamål och bedöms uppfylla de uppsatta projektmålen:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter genom byn Hallviken.
- Projektet ska göra det mer attraktivt att välja gång och cykel för korta dagliga transporter i Hallviken.

Ett avgörande motiv att lokalisera GCM-vägen på den västra sidan i 150 meter för att sedan på resterande del övergå till östra sidan har varit att minska intrånget, skapa goda anslutningsmöjligheter till både kollektivtrafiken och till lokala målpunkter.

5.2. Alternativa lokaliseringar som har studerats

Följande alternativ har studerats och valts bort vid val av sida för anläggandet av GCM-vägen:

- *Dragning endast på östra sidan längs hela sträckan:* Detta alternativ skulle i södra delen av vägplaneområdet medföra svårigheter att angöra befintlig busshållplats med hänsyn till den befintliga fordonsverkstaden. Att flytta denna verkstad skulle medföra höga kostnader och omledning av GCM-vägen skulle innebära att angöringen till busshållplatsen försämras. Vidare skulle omledningen även innebära förlängd resväg för oskyddade trafikanter.
- *Dragning endast på västra sidan längs hela sträckan:* Alternativet skulle innebära stora intrång i trängre lägen, i närheten till befintliga byggnader. Alternativet skulle också innebära en sämre tillgänglighet till Torsängs förskola, som är den största målpunkten inom vägplaneområdet. På den västra sidan av E45 finns en parallell väg som kan nyttjas för gående, något sådant alternativ saknas på den östra sidan av E45.
- *Dragning med fler än ett sidbyte längs sträckan:* Flera sidbyten medför en ökad risk för olyckor, vilket motverkar projektmålet om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

5.3. Val av utformning

Vägutformningen är utförd enligt Trafikverkets riktlinjer avseende vägar och gators utformning, Vägar och gators utformning, VGU 2020 "Vägars och gators utformning-Krav" TRV publikation 2020:029.

Planerade åtgärder med nytt vägområde har markerats på plankartorna (101C0201-101C0202). På illustrationskartorna (101T0501-101T0502) finns även åtgärder som inte fastställs markerade.

5.3.1. Gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg)

Vägsträckningen följer befintlig väg E45 i plan och i huvudsak även befintlig väg i profil. Som en anpassning till befintliga busshållplatser dras ny GCM-väg längs västra sidan av E45 på sträckan km 0/000 – 0/150 för att därefter byta sida. Längs sträckan km 0/000–0/050 har sidoremsan gjorts något bredare eftersom hastigheten på E45 där är 70 km/h. En bredare sidoremsa ger en högre nivå av säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. GCM-vägen föreslås anläggas med en bredd om 2,5 meter. Föreslagna typsektioner redovisas på ritning 101T0401.

5.3.2. Passager

En ny passage för oskyddade trafikanter föreslås vid km cirka 0/150 för att underlätta angöring till befintliga busshållplatser. Detaljutformning av denna passage utförs i kommande skeden.

5.3.3. Övergripande gestaltning

Det övergripande målet för gestaltningen är att GCM-vägen ska gestaltas utifrån omgivande landskap och på ett sätt så att landskapets utmärkande karaktär upprätthålls. Den gång-, cykel-, och mopedvägen ska underordna sig landskapet.

Vägen ska även vara säker, upplevas trygg och bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Vid val av åtgärder ska hänsyn tas både till det inre och yttre rummet, det vill säga både till trafikanternas och betraktarnas perspektiv.

5.3.4. Gestaltungsprinciper

Plan och profil

- GCM-vägen ska anpassas till väg E45:ans linjeföring samt till det omkringliggande landskapet. Den ska liksom väg E45 följa det befintliga landskapets flacka terräng och struktur.
- GCM-vägar ska utformas med en jämn linjeföring utan skarpa knyckar i plan och i profil.
- Utblickar i landskapet är viktiga för upplevelsen. GCM-vägen förläggs så att utblickarna över landskapet tas tillvara för att förhöja färden.
- Det totala vägområdet ska ta så lite plats i anspråk som möjligt.

Sidoområde

- Släntlutningar ska utformas så att miljön upplevs trygg och slänterna ska kopplas samman med kringliggande landskap. Bankar ska göras så låga som möjligt för att underordnas det öppna landskapet.
- Slänter och sidoområden sås med arter som finns på platsen eller påförs ett tillvarataget markskikt med fröbank.

Utrustning

- Mängden skyltar ska minimeras och placeras så att utblickar kan behållas.

Vegetation och naturmiljö

- Befintlig vegetation ska ses som en resurs och sparas i den mån det är möjligt. Stora uppväxta träd, karaktärsfulla träd och alléerna är särskilt viktiga för den biologiska mångfalden och har stort värde för orienteringen i området.

5.3.5. Korsningar och anslutningar

Föreslagna åtgärder redovisas på illustrationskartor 101T0501-101T0502.

Tabell 5.2:2 – 1 Sammanställning över ut/infart som föreslås ändras.

Cirka km	Ut/infarter som ändras	Ny lösning
0/655	Väganslutning till allmän väg (in/utfart till förskolan)	Stängs – genom särskilt beslut. Ny utfart föreslås via enskild väg (Östra Hallviken) till väg E45, vid km cirka 0/720.
0/678	Väganslutning till allmän väg (in/utfart till förskolan)	Stängs – genom särskilt beslut. Ny utfart föreslås via enskild väg (Östra Hallviken) till väg E45, vid km cirka 0/720.

5.3.6. Kollektivtrafik

Inga nya busshållplatslägen föreslås inom ramen för vägplanen.

För att minimera intrånget föreslås att befintliga busskurer (vid km cirka 0/080 och 0/540) flyttas utanför den nya GCM-vägen som ska dras direkt intill befintliga busshållplatser.

5.3.7. Belysning

Inget krav på belysning enligt VGU finns för den aktuella sträckan. Befintlig belysning längs med sträckan ägs av Trafikverket och föreslås rivas. Strömsunds kommun äger centralen som Trafikverkets belysning matas från, vilket leder till att kommunägda delar av belysningen kommer att slockna vid en separering. Förslaget är att Strömsunds kommun drar en ny belysningskabel för att belysningen av kommunens sidovägar ska fortsatt vara belysta efter demonteringen av Trafikverkets belysning. Vill kommunen bekosta och drifva ny belysning längs denna sträcka så ska belysningsanläggningen uppfylla Trafikverkets VGU-krav på belysningskvalitet, bländning och utformning.

5.3.8. Räcken

Inga nya väg- eller gång- och cykelräcken föreslås i vägplanen

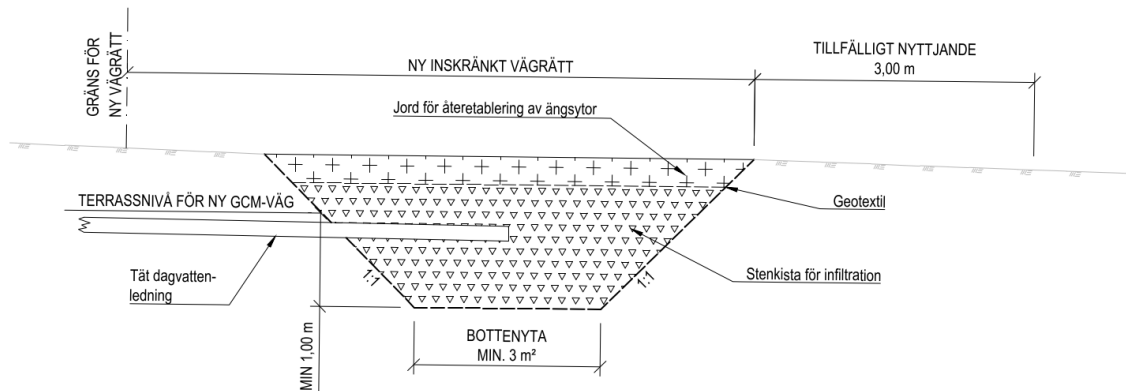
5.3.9. Avvattning och ledningar

Avvattning

Den nya GCM-vägen kommer byggas där det idag är grönytor. Avvattningen av GCM-vägens kommer att utföras med grunda skåldiken och dräneringsledning. Dräneringsledning kommer anläggas mellan E45 och GCM-väg samt mellan GCM-väg och ängs-/tomtmark där GCM-vägen ligger på antingen låg bank eller med skärning. Dräneringsledningarna kommer ligga under terrass och anslutas till sex olika stenkistor (km cirka 0/010, 0/160, 0/250, 0/360, 0/460, 0/625 och sista stenkistan som utsläppspunkt placeras vid gränsen för vägplanen) där vattnet får infiltrera ner i marken, se figur 5.2:1. I början av dräneringsledningarna samt innan stenkistorna kommer brunnar för spolning att sättas. Från brunnen och in i stenkistan förläggs en tät ledning.

Befintliga sidotrummor kommer att rivas.

PRINCIP STENKISTOR FÖR INFILTRATION AV DAGVATTEN



Figur 5.2:1 – Principskiss över stenkistor för infiltration av dagvatten.

Ledningar

VA – Hallvikens VA-förening

VA-ledningarna i Hallviken kommer vid anläggandet att hamna rakt under den nya GCM-vägen. Detta kan komma att medföra problem och eventuella åtgärder av ledningarna diskuteras mellan VA-föreningen och Trafikverket.

EI, Fiber och Tele

Kablar ska i största mån skyddas vid anläggandet av den nya GCM-vägen, men omläggningar av kablar kan komma att behövas i projektet vilket i sådant fall samrådas med ledningsägarna. Ledningsägare är E.ON, Skanova, Sundsvalls Energi och Teracom.

Belysning – Trafikverket

Se avsnitt 5.3.7 gällande belysning.

5.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder föreslås.

5.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som inte fastställs

Naturmiljö

Träd i allé som angränsar nära arbetsområdet föreslås markas upp med till exempel vimplor, för att minska risken för påverkan under byggskedet.

Massor av växtdelar av invasiva arter föreslås transporteras till godkänd mottagningsanläggning, alternativt placeras i samma område där de schaktas upp. I de fall ska massorna placeras på ett djup om 2 meter och täckas med andra massor.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Det skapas ny passage i plan utmed sträckan som ska öka trafiksäkerheten, framkomligheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Den nya passagen skapar en tryggare övergång för fotgängare och cyklister.

Utmed E45 skapas ett sammanhängande GCM-stråk genom byn Hallviken, där fotgängare och cyklister separeras från den motordrivna trafiken på E45.

6.1.1. Analys av hur projektet påverkar barn

I arbetet med vägplanen har det genomförts en analys av hur projektet påverkar barn. Det innebär inte att barn har deltagit i analysen, utan är genomförd av en person med kunskap inom barnrättsfrågor som analyserar hur projektet kan tänkas påverka området utifrån ett barns perspektiv.

Längs aktuell sträcka finns en förskola som är en viktig målpunkt i projektet, se figur 6.1:1. Antalet förskolebarn varierar mellan 10–15 stycken inom åldersspannet 0–6 år.

Förskolans in- och utgångar är placerade på den sidan om byggnader som är riktad mot väg E45. Förutom personalingång är alla entréer placerade inom ett område som är försett med staket. Inom förskoleområdet finns idag en grusad gårdsplan med två in- och utfarter som ansluter direkt mot väg E45. En del av grusplanen används som parkering, både av personal och besökare. Även leveranser och sophantering hanteras på denna yta.

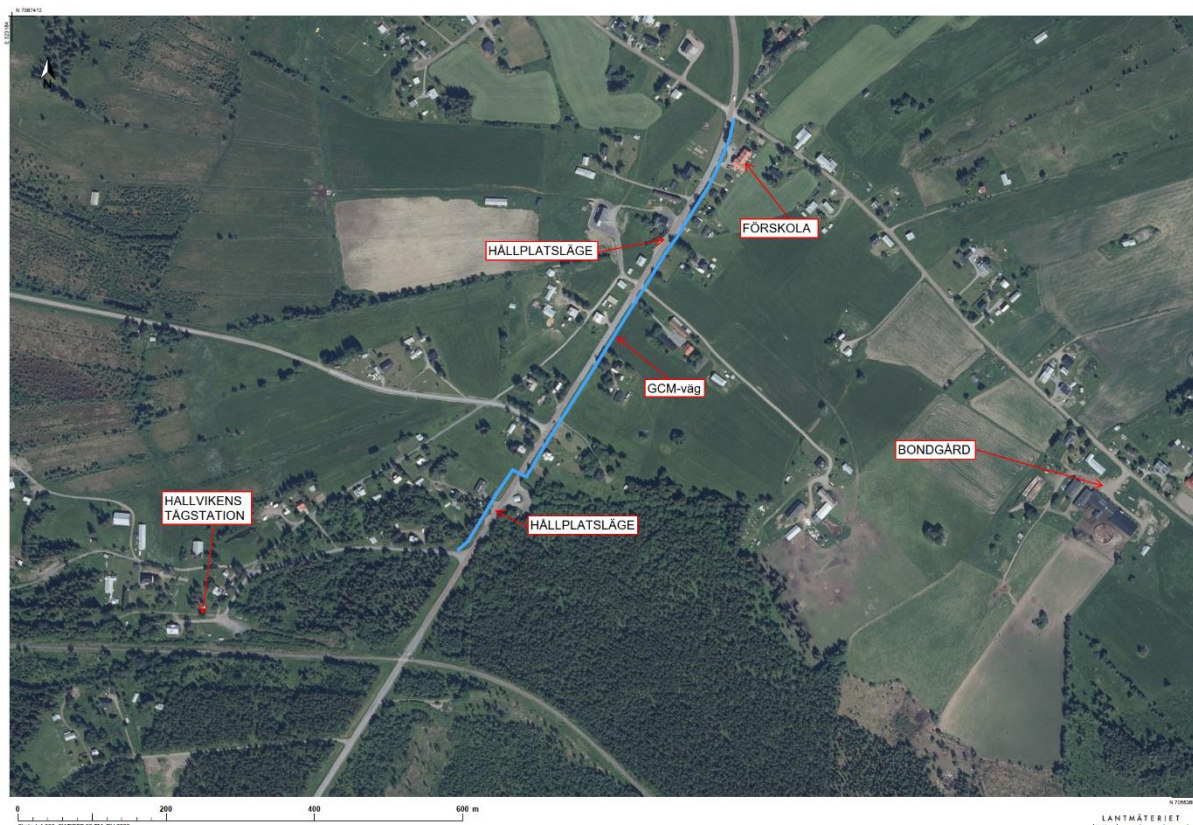
På förskolan utegård finns flera olika typer av ytor och utrustning för lek. Bland annat finns det gungor, rutschkana, en tråkåta och sandlåda. Hallviken är en glesbygd och det saknas andra allmänna lekplatser eller anordnade grönytor som kan ses som uttalande målpunkter för förskolan. Det som eventuellt skulle kunna betraktas som en målpunkt för förskolan är en bondgård som finns söderut efter den enskilda vägen mot östra Hallviken. Kartstudie av området visar att det idag inte verkar finnas några specifika målpunkter för förskolan som kräver passage av E45.

I dagsläget finns det inga alternativa vägar eller gång- och cykelstråk att färdas på för att nå förskolan. Det innebär att föräldrar skjutsar med bil alternativt cykel, eller går och lämnar/hämtar sina barn på förskolan. Att anlägga en ny GCM-väg som är separerad från väg E45 med en skiljeremsa eller med kantsten (vid trånga partier) bedöms som en positiv förändring ur barns och ungas perspektiv. Då GCM-vägen även ansluter mot busshållplatser och mot tågstationens anslutningsväg förbättras även säkerheten och möjligheten till att nyttja den befintliga kollektivtrafiken.

Befintlig belysning planeras att rivas. Detta kan leda till att den upplevda trygghetskänslan minskar, speciellt under vinterhalvåret.

Vidare utredning och samråd kommer att ske under planprocessen gällande utformning av trafiksäkra infarter och hämta/lämna zon vid förskolans område.

Barnperspektivet kommer att beaktas genom hela arbetet med planprocessen för GCM-vägen. Detta kommer ske bland annat genom samrådsmöten med förskoleverksamheten, samrådsmöte på orten där allmänheten innefattat barn och barnfamiljer har möjlighet att delta och komma med synpunkter. Barn och unga uppfattar saker annorlunda vilket gör det viktigt att hänsyn till barnperspektivet tas även i byggskedet, samt vid upprättande och planering av arbetsområdet och entreprenaden. Särskilt viktiga aspekter att fortsätta utreda är hantering av trafik, buller och luftmiljö i byggskedet. Då barn är extra känsliga för detta då de växer.



Figur 6.1:1. Målpunkter inom samhället Hallviken.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Anläggandet av en ny GCM-väg medför en ökad trafiksäkerhet vilket bidrar positivt till lokalsamhället. För den framtida samhällsutvecklingen är det således angeläget att åstadkomma en säkrare och attraktivare genomfart i samhället.

6.3. Landskapet och staden

GCM-vägen föreslås till största del förläggas inom befintligt vägområde, på ytor som redan präglas av infrastruktur. Med en genomtänkt gestaltning anpassad till de lokala förutsättningarna så kan projektet bidra till en förbättrad upplevelse både för de som bor och de som färdas genom Hallviken.

För att anläggningen ska kunna genomföras krävs att en allé längs väg E45 samt enstaka träd i en annan allé avverkas. Bedömningen är att en viss påverkan kommer ske på landskapsbilden eller stadsbilden på grund av dessa avverkningar.

6.4. Miljö och hälsa

Projektets planerade åtgärder ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten. Det bidrar positivt för oskyddade trafikanter och ökar möjligheten till att gå eller cykla längs med samt korsa E45 på ett säkrare sätt. Det bidrar även till ökad tillgänglighet till områden för rekreation och friluftsliv. Effekterna av detta kan bidra till minskade luftföroreningar och bullerstörningar.

Sammantaget bedöms påverkan på människor hälsa och miljö vara liten.

6.4.1. Riksintressen

E45 är utpekad riksintresse för kommunikationer. Väg E45 bedöms påverkas positivt av projektet då det leder till en ökad trafiksäkerhet jämfört med i dagsläget, vilket inte påtagligt försvårar utnyttjandet av anläggningen.

6.4.2. Kulturmiljö

Vid anläggning av GCM-vägen kommer omgivande kulturmiljöer påverkas. Hur stor påverkan som sker varierar utifrån lämningens känslighet. Eftersom planförslaget gör gällande att GCM-vägen ska förläggas till den östra sidan av E45, har kulturarvsanalysen fokuserat på detta område för att fördjupat utreda effekter som direkt kan komma att ge konsekvenser för känsliga värden. Den sammantagna effekt- och konsekvensbedömningen för planförslaget med GCM-vägen är dock att endast *små negativa* till *neutrala* konsekvenser kan genereras av effekterna. Utöver skolbyggnaden (*högt värde*) har övriga objekt tilldelats *måttliga* (Hallviken 525, trädalléer) till *låga* (Hallviken 695, Hallviken södra) kulturmiljövärden. Under anläggningen kommer trädalléer längs sträckan påverkas. Detta anses vara små negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Då inga fornlämningar berörs föreligger inget lagskydd genom Kulturmiljölagen (KML) eller Miljöbalken (MB). Att värna och visa aktsamhet mot vårt kulturarv är dock en skyldighet som delas av alla (KML 1 kap. 1 §). *Särskilt värdefull bebyggelse*, som uppkommit före 1920-talets bebyggelseexpansion omfattas av bestämmelser i PBL 8 kap. 14 §. Endast skolbyggnaden klassificeras som särskilt värdefull, men bedöms inte påverkas direkt av planförslaget.

6.4.3. Naturmiljö

Planförslaget för gällande att GCM-vägen ska förläggas på den östra sidan av E45. Detta göra att planen kommer påverka två alléer, naturvärdesobjekt 1 och 2, enligt naturvärdesinventeringen. Naturvärdesobjekt 1 är en björkallé innehållandes 4 fullvuxna träd och 5 stubbar av träd. Alla dessa kommer behöva tas bort/fällas. Naturvärdesobjekt två är en björkallé innehållandes 12 björkar. Av dessa kommer 2 björk behöva fällas. Allt borttagande av träd ger en negativ påverkan på naturmiljön.

Vid arbete på lokaler med invasiva arter kommer dessa tas bort. De invasiva arterna längs E45 är i stort sätt begränsade till vägens direkta närhet. Massorna ska hanteras på ett sådant sätt att arten inte får chans till ytterligare spridning. Då invasiva arter konkurrerar ut den lokala floran kommer detta ge en positiv påverkan på naturmiljön.

6.4.4. Friluftsliv

Den nya GCM-vägen gör det möjligt för fler människor att uppleva landskapet på ett tryggt, säkert och miljömedvetet sätt. Tillgängligheten till omkringliggande rekreationsområden och övriga målpunkter ökar för fotgängare och cyklister, vilket har en positiv inverkan på hälsan och en tryggare boendemiljö.

6.4.5. Naturresurser

Ytvatten

Projektet påverkar inga ytvatten- eller grundvattenförekomster.

Areella näringar

Längs sträckningen finns både jord- och skogsbruksmark. Anläggningen av GCM-vägen kommer göra en mindre negativ påverkan på omkringliggande jord- och skogsbruksmarker.

6.4.6. Markföroreningar

Resultaten från den miljötekniska markundersökningen visade att samtliga uppmätta halter av petroleumämnen, PAH och metaller låg under Naturvårdsverkets generella riktvärden för 'Mindre Känslig Markanvändning' (MKM) (Naturvårdsverket, 2009).

Detta innebär att återanvändning av vägdikesmassorna inom projektet är möjligt. Om vägdikesmassorna ska användas någon annanstans än inom det aktuella projektet måste dock en anmälan göras till tillsynsmyndigheten. Detta eftersom arsenik påträffades i något förhöjda halter.

6.4.7. Landskapsbild

Det varierande landskapet med dess rumsligheter och utblickar medför att trafikanter längs GCM-vägen kommer att få en intressant och händelserik sträcka att färdas på. Siktlinjerna, de öppna rummen och de få målpunkterna längs sträckan hjälper till med orientering och igenkänning.

Längs sträckan kommer det vara nödvändigt att göra intrång i några av trädgårdar vilket i högsta grad påverkar de boendes närmiljö men även landskapsbilden för trafikanterna. Trädgårdar nära vägen är även en av de faktorer som skapar en varierad och upplevelserik miljö.

Allén vid förskolan kommer att tas bort helt och även två träd i ytterligare en allé. Förutom förlust av ekologiska värden kommer även upplevelsevärdena att påverkas eftersom träden skapar karaktär, ger variation samt skydd för gående och cyklister. Landskapsbilden blir efter avverkningen mer öppen.

6.4.8. Miljöbalkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsyn ska öka.

De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång. Trafikverket har genom sin planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljöarbetet samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbördesregeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser har identifierats.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

6.6.1. Trafik under byggtid

Tillfälliga omlodningsvägar har utretts för att minimera störningar under byggskedet för trafikanter. Det saknas dock alternativ för denna typ av lösning under byggtiden, och att bygga omlodningsvägar

bedöms medföra stora intrång och höga kostnader vilket inte bedöms vara samhällsekonomiskt försvarbart.

Den nya GCM-vägen föreslås anläggas friliggande längs hela sträckan. Detta innebär att GCM-vägen kan byggas samtidigt som väg E45 är trafikerad. Det kan komma att behövas till exempel signalreglerade avstängningar vid vissa tidpunkter och sträckor. Detta kan medföra att GCM-vägen måste byggas etappvis eller med tidsstyrning, vilket kommer utredas vidare i kommande skede.

6.6.2. Kulturmiljö

Det är av stor vikt att projektet beaktar Hallvikens kulturmiljöer och dess känslighet för förändringar, såväl i projektering som entreprenad. Syftet med en medveten hantering av områdets kulturmiljöer är att värna kulturarvet samtidigt som intrång minimeras.

Skolbyggnad Hallviken 505

Skolbyggnaden på adressen Hallviken 505 är det objekt som i miljön har den högsta värderingen. För att eftersträva en *neutral konsekvens* kan byggnaden inhägnas under pågående entreprenad, om det föreligger risk för åverkan på fastigheten. Byggnadens placering cirka 20 meter från nuvarande E45 gör dock gällande att så inte *bör* vara fallet.

Butikslokal Hallviken 525

Hallviken 525, den tidigare butikslokalen som idag nyttjas som lokal för loppmarknad sommartid har en något närmare placering till E45 med cirka 8 meter. Objektet har ett måttligt kulturmiljövärde och bör eftersträva *neutrala konsekvenser*. Byggnaden bedöms kunna stå kvar på ursprunglig plats, men kan komma att kräva skyddsåtgärder i form av kännedom hos entreprenaden.

Bostadshus Hallviken 695

Bostadshuset på Hallviken 695 ger uttryck för 1900-talets bebyggelseexpansion, men saknar fullständigt autentiska uttryck. Värdet bedöms till litet, då husets karaktärsdrag inte är något unikt för Hallviken där flertalet exempel på liknande bebyggelse förekommer. Det rekommenderas ändå att byggnaden skyddas i fortsatt projektering och entreprenad.

Ekonomibyggnad och trädalléer

Intill Hallvikens södra busshållplats finns ett garage- eller ekonomibyggnad från 1900-talet. Byggnaden har ett litet kulturhistoriskt värde då den saknar större sammanhang genom exempelvis tydlig struktur gentemot intilliggande gårdsbebyggelse. Värdet uppstår utifrån den äldre karaktären, även om takplåten är tillsynes utbytt. I byggnadens närhet finns en grusad yta, exempelvis lämplig för etablering under byggtiden. För att inte riskera åverkan bör dock byggnaden visas hänsyn. Detsamma gäller för trädallén längs avtagsvägen upp mot Hallviken 575. Träden bidrar till karaktäriseringen av landsbygden och ramar in bebyggelsen.

Inga kända fornlämningar finns registrerade längs sträckningen för den nya GCM-vägen. I händelse av att schakt- och markarbeten ändå påträffar lämningar med misstanke om fornlämning, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen i Jämtlands län kontaktas.

6.6.3. Föreningar i mark

I kommande PM masshanteringsplan kommer förslag på masshantering beskrivas. Detta utifrån massornas tekniska egenskaper, föreningsinnehåll etc.

De överskottsmassor som inte kan återanvändas inom projektområdet eller annan plats skickas som icke farligt avfall (KM-MKM) till godkänd deponi utifrån erhållna resultat.

6.6.4. Energi och resurshållning

Massbalans ska så långt som det är möjligt eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter och för god hushållning med naturresurser. Energiförbrukningen och därmed klimatpåverkan i vägprojekt är i stor utsträckning kopplad till transportarbetet och därmed masshanteringen i projektet.

6.6.5. Anpassning och skadeförebyggande åtgärder under byggskedet

- Generella miljökrav vid entreprenadupphandling ska följas
- Information ska ges till närboende och övriga berörda om pågående arbeten och inför särskilt störande moment
- Anpassningar och skyddsåtgärder vidtas vad gäller störande buller och beaktande av Naturvårdsverkets allmänna råd 2004:15. Om det uppstår problem med damning från arbetsområdet till omgivningen, till exempel i samband med transporter, så ska lämpliga skyddsåtgärder vidtas. Exempel på åtgärd kan vara användning av dammbindning eller bevattning.
- Om okända markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.
- Ytor för upplag och etablering ska anordnas på sådant sätt att risken för störningar, skador och olägenheter minimeras.
- Förvaring av bränslen och kemikalier ska ske på ett säkert sätt
- Beredskap för hantering och läckage och utsläpp ska finnas

7 Samlad bedömning

7.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

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

Funktionsmålet

De planerade åtgärderna bidrar till att nå funktionsmålet genom att anlägga GCM-väg och passage över E45. Åtgärderna har en positiv effekt avseende tillgänglighet, trygghet och bekvämlighet för oskyddade trafikanter.

Hänsynsmålet

Åtgärderna bidrar positivt till hänsynsmålet genom ökade möjligheter till gång och cykel som kan leda till minskade koldioxidutsläpp. Negativ effekt på grund av byggande, drift och underhåll av ny GCM-väg.

7.2. Måluppfyllelse ändamål och projektmål

Måluppfyllelsen bedöms vara god. GCM-vägen har utformats enligt Trafikverkets krav och normer, med utgångspunkt i att minimera markintrång utanför befintligt vägområde. Behov av markintrång har i arbetet med vägplanen vägts mot trafiksäkerhet, tillgänglighet samt förutsättningarna på platsen. Eftersom åtgärden genomförs i direkt anslutning till befintlig väg bedöms dess påverkan på enskilda intressen som marginell.

Samlade åtgärder överensstämmer med det uppsatta projektändamålet och projektmål, då åtgärden leder till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då trafikslagen separeras genom anläggandet av en sammanhängande GCM-väg och passage i plan över E45.

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

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Nedan beskrivs en bedömning hur hänsynsreglerna tillämpas i projektet:

- **Bevisbördesregeln:** Genom att det i vägplan ingår en miljöbeskrivning som visar att verksamheten kan bedrivas i enlighet med hänsynsreglerna har kravet tillgodosetts.
- **Kunskapskravet:** Utöver den befintliga kunskap som inhämtats från Länsstyrelsen och berörd kommun med flera har även kunskap framkommit vid fältinventeringar, undersökningar och samråd.
- **Försiktighetsprincipen:** Vid risk för negativ påverkan på människors hälsa och miljön finns en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra störning.
- **Lokaliseringsprincipen:** Vid utredning om anläggande av GCM-vägen har konsekvenser för omgivande miljö beaktats.
- **Bästa möjliga teknik:** Tekniska lösningar har utretts avseende markintrång, omhändertagande av vägdagvatten med mera.
- **Produktvalsprincipen och hushållningsprincipen:** Produktval och hushållning säkerställs i byggskedet genom Trafikverkets styrande riktlinjer.

8.2. Miljö kvalitetsmål

Den samlade bedömningen är att de planerade åtgärderna inte medför någon försämring av måluppfyllelsen för de berörda miljö kvalitetsmålen.

Begränsad klimatpåverkan påverkas positivt i och med anläggandet av en GCM-väg vilket kan leda till att fler närboende blir motiverade till att ta cykel i stället för bil

Frisk luft påverkas positivt i och med anläggandet av GCM-vägen kan leda till minskad biltrafik genom Hallviken med minskade utsläpp som följd.

Giftfri miljö berör bland annat risk för spridning av miljöfarliga ämnen till vår boendemiljö och är ett hot mot biologisk mångfald. Genom att vidta skyddsåtgärder där det krävs ska spridning av miljöfarliga ämnen förhindras.

Levande sjöar och vattendrag bedöms inte påverkas negativt. Dagvatten från den planerade anläggningen ska utredas vidare och förutsättningen är att dagvattnet ska omhändertas så att föroreningar till recipient minimeras.

God bebyggd miljö bedöms inte påverkas negativt. Förslag på åtgärderna förbättrar situationen för oskyddade trafikanter i Hallviken.

Ett rikt växt- och djurliv bedöms marginal påverkas negativt på grund av nedtagandet av trädalléer. Vid borttagande av invasiva arter påverkas växtlivet positivt.

8.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens femte kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Om denna överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara normen. I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids.

Denna miljökvalitetsnorm bedöms inte beröras då projektet inte medför någon ökning av vägtrafik. Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter genom att bygga en GCM-väg, vilket även bidrar till möjligheten att välja andra transportmedel än bil vilket är positivt för luftkvalitén.

Yt- och grundvatten

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats.

Projektet bedöms inte påverka några yt- eller grundvattenförekomster inom vägplane- eller influensområdet.

Fisk- och musselvatten

Förordning (2001:1554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten.

Projektet bedöms inte påverka några fisk- eller musselvatten inom vägplane- eller influensområdet.

Omgivningsbuller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningarna.

För att en bullerkartläggning ska behöva göras krävs en trafikmängd på över tre miljoner fordon per år, vilket innebär att denna vägplan inte omfattas av denna miljökvalitetsnorm.

8.4. Hushållningsbestämmelser

Enligt miljöbalkens 3 kap 1 § ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest tillämplade med hänsyn till beskaffenhet och läge. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Brukningsvärd jord- och skogsbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark kan tas i anspråk. Intrång minimeras genom att byggnation sker i direkt avgränsning till befintlig väg. Val av placering och utformning av GCM-vägen har skett för att minimera ingrepp i bostadsfastigheter längs med sträckan. I miljöbalkens hushållningsbestämmelser (3 kap 3 §) anges att mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Vägplanen bedöms inte medföra påtaglig skada på naturmiljön i området, mer utförlig beskrivning finns under avsnitt 6.4 Miljö och hälsa.

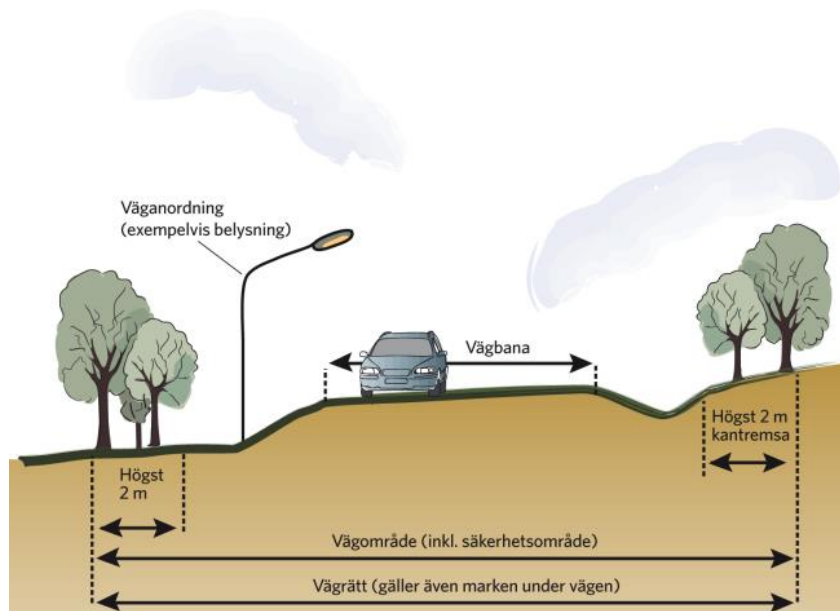
9 Markanspråk och pågående markanvändning

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. I detta projekt anläggs en ny GCM-väg längs med E45 och vägområdet breddas. I början av sträckan läggs GCM-vägen på den västra sidan om E45 för att sen övergå till den östra, då det bedöms vara mest kostnadseffektivt och samtidigt minimera intrånget för enskilda. GCM-vägen bidrar till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister och ökar möjligheten för att välja andra transportalternativ än bil.

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

Med stöd av 31 § Väglagen kan byggandet av vägen starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta enligt 5 § Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Ersättningen för den mark som tas i anspråk med vägrätt ska motsvara minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdebidraget. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränser ändras.

Marken som planeras tas i anspråk i denna vägplan består till största del av skogs- och jordbruksmark, även industri- och tomtmark kommer att beröras av markintrång.



Figur 9.1:1 Vägområde och vägrätt.

9.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

I väglagen (1971:948) definieras begreppet vägområde som mark som har tagits i anspråk för en väganordning och som väganordning räknas anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Förutom själva vägbanan räknas följande som väganordning i det här projektet: gång-, cykel och mopedväg (inklusive dike, slänt), vägbelysning och säkerhetszon (sidoområde).

För den nya väganläggningen kommer cirka 2000 m² att tas i anspråk med vägrätt, uppdelad på, cirka 400 m² åkermark, cirka 1600 m² tomtmark och övrig mark.

9.1.1. Vägområde med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte har full rätt att bestämma över markens användning eller att tillgodogöra sig material eller andra tillgångar ur marken. Fastighetsägaren kan fortsätta att bruka och nyttja område med inskränkt vägrätt men det får inte hindra vägens eller väganordningars funktion, drift och brukande.

Vägområde med inskränkt vägrätt redovisas på plankartor och behövs för följande ändamål:

Vi – Nytt vägområde med inskränkt vägrätt för underhåll av dränering, stenkistor och infiltration.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden behöver entreprenören få tillgång till mark även utanför vägrättsområdet för att kunna genomföra bygget. Mark med tillfällig nyttjanderätt kan behövas för tillfartsvägar för att kunna nå arbetsområdet med maskiner och transporter samt kan det behövas sammanhållna ytor för övrig etablering för till exempel byggbodar och upplag av massor. Markåtkomsten för dessa tillfälliga ytor sker med så kallad tillfällig nyttjanderätt.

För tillfällig nyttjanderätt kommer cirka 2000 m² att tas i anspråk, uppdelad på, cirka 1100 m² åkermark, cirka 900m² tomtmark och övrig mark.

Områden för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden och dess användning redovisas på plankarta och behövs för följande ändamål:

T₁ - Tillfällig nyttjanderätt för utförande och upplag av massor, 36 månader från byggstart dock som längst till 3 månader efter slutbesiktning.

T₂ - Tillfällig nyttjanderätt för etableringsområde och tillfälliga upplag, 36 månader från byggstart dock som längst till 3 månader efter slutbesiktning.

10 Fortsatt arbete

10.1. Fortsatt process

Denna vägplan, samrådshandling, kommer att samrådask. Den hålls då tillgänglig för berörda och allmänheten och synpunkter kan lämnas. Fastighetsägare som berörs av markinträång kommer att erbjudas enskilda samrådsmöten på orten. Trafikverket sammanställer och bearbetar inkomna synpunkter i samrådsredogörelsen. Därefter färdigställs vägplanen till granskningshandling och kommer då att kungöras för granskning och hållas tillgänglig för berörda och allmänhet att lämna synpunkter. Dessa synpunkter sammanställs i ett granskningsutlåtande. Därefter stämplas vägplanen om till fastställelsehandling som kan gå vidare till fastställelse. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandlingar tas fram.

10.2. Anmälningar och prövningar

Inga anmälningar eller prövningar bedöms inte vara aktuella.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

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

11.2. Genomförande

Anslutningar till allmän väg

En enskild väg får inte ansluta eller ändras till allmän väg utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Väghållningsmyndigheten prövar om den tilltänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet på den allmänna vägen. Väghållningsmyndigheten kan då förordna att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen skall spärras eller ändras. Trafikverket avser spärra ett antal befintliga fastighetsanslutningar längs denna sträcka, se avsnitt 5.2.5.

Överensstämmelse med kommunala planer

Trafikverket Region Mitt har utrett området för vägplanen och har inte funnit några berörda detaljplaner.

11.3. Finansiering

Gång-, cykel-, och mopedvägen finansieras via nationell plan. Totalkostnad i planen för finansiering ligger på ca 17 Mkr.

12 Underlagsmaterial och källor

EBH-Portalen, 2022. Kartor över potentiellt förorenade områden. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> (hämtad 2022-09-18)

Naturvårdsverket, 2009. Riktvärden för förorenade områden. Uppdaterad 2016. Rapport 5976

Källa: SGU, Geokemisk atlas över Sverige. <https://www.sgu.se/mineralnaring/geokemisk-kartlaggning/geokemisk-atlas/> (hämtad 2022-08-31)

Naturvårdsverket, 2009. Riktvärden för förorenade områden. Uppdaterad 2016. Rapport 5976.

Naturvårdsverket, 2012. Biotopskyddsområden. Vägledning om tillämpning av 7 kapitlet 11 § miljöbalken.

Naturvårdsverket (2022). Kartverktyg – Skyddad natur. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Svergies geologiska undersökning, SGU (2022). <http://apps.sgu.se/kartvisare/>

Strömsund Kommun (2022). www.stromsund.se

VISS (Vatteninformationssystem Sverige) (2022). Vattenkartan.

Underlagsmaterial framtagna i projektet

PM samordning ledningar. 2022.

Projekterings PM Avvattning. 2022.

PM Elteknik/belysning. 2022.

Markteknisk undersökningsrapport, geoteknik. 2022.

PM Markmiljöinventering. 2022.

Kulturarvsanalys – status samrådshandling. 2022.

Rapport Naturvärdesinventering – fält. 2022.

Tekniskt PM Trafik och vägutformning. 2022.



Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkogatan 43 B.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se