

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket, Region Mitt

Fastställelse av vägplan för anläggning av gång- och cykelväg vid väg 609/614 genom Rödön i Krokoms kommun, Jämtlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för anläggning av gång- och cykelväg längs väg 609/614.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101T0201, 101T0202, 101T0203, 101T0204, 101T0205 och 101T0206, samtliga daterade 2017-11-01.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Mitt.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Vägplanen omfattar anläggande av en 3,7 km lång gång- och cykelväg längs väg 609/614, mellan Häste och infartsväg till Vike/By på Rödön i Krokoms kommun.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 2,8 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. En liten del av vägområdet ligger inom område som regleras av två detaljplaner. Där kommunen är huvudman för allmän platsmark inom detaljplan ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg. Av arealen utgör cirka 2,1 hektar jordbruksmark, cirka 0,62 hektar skogsmark och cirka 0,20 hektar tomtmark.

Cirka 0,15 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av mark inom den kommunala detaljplanen där kommunen är huvudman för allmän platsmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller

Projektet bedöms inte påverka nivåerna av buller från vägtrafiken och det är därför inte aktuellt med några bullerskyddsåtgärder.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplan för Krokoms kommun år 2015.

Detaljplan för del av Rödöns Prästbord 1:3 (2002). Bollplan Rödön (2002). Kommunens nr 209. Inom denna detaljplan är kommunen inte huvudman för allmän platsmark. Detaljplanen reglerar utfartsförbud mot södra delen av allmän väg (bedömningsvis från fastighetsgränser). Den sökande har bedömt att gång- och cykelvägen kan genomföras med mindre avvikelse inom naturmarken/idrottsområde (Y på detaljplanens plankarta).

Detaljplan för del av Rödöns Prästbord 1:3 m.fl. (2011) Kommunens nr 262. Inom denna detaljplan är kommunen huvudman för allmän platsmark. Detaljplanen reglerar naturmark (skog) cirka 5 meter från väggkant mot söder. Den sökande har efter samråd med kommunen, bedömt att gång- och cykelväg kan genomföras med mindre avvikelse inom naturmarken.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Hela planområdet ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljövård, Storsjöbygden, samt inom område av riksintresse för friluftsliv.

Inget Natura 2000-område berörs.

Två alléer som omfattas av det generella biotopskyddet påverkas av vägplanen.

Hela planområdet ligger inom Njaarke sameby och används som vårvinterland under tidsperioden mars-april. Det finns dock inget område av riksintresse för rennäringen inom planområdet eller i dess närhet.

Planområdet ligger inom område med grundvattentillgång i berggrunden. Grundvattentillgången bedöms ha mindre goda är uttagsmöjligheter. Projektet bedöms inte påverka möjligheten till framtida uttag.

Projektet berör inga fisk- och musselvatten eller vattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Projektet bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 15 miljoner kronor i prisnivå 2017. Finansiering sker med medel ur regional plan för transportinfrastruktur, 2014-2025. Byggstart planeras ske 2020.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av att fyrstegsprincipen har tillämpats, vilken innebär att stegvis utreda om transportbehovet och resor går att påverka till att som sista steg komma fram till om nybyggnation krävs. För den nu aktuella sträckan har den sökande kommit fram till att det behövs en ombyggnation av befintlig väg av mindre omfattning (steg 3 i fyrstegsprincipen). Länsstyrelsen i Jämtlands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljö påverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljöbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 17 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- vilken sida om vägen gång- och cykelvägen placeras på
- påverkan på björkallé
- högsta tillåtna hastighet
- trafiksäkerhetsfrågor, bl.a. vid utfarter, korsningar och separeringen mellan vägen och gång- och cykelvägen
- markintrång på jordbruksmark
- påverkan på jordgubbsodling samt park- och caféverksamhet
- markmiljö- och geotekniska frågor.

Ingen ändring har gjorts efter granskningen av vägplanen.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Jämtlands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Längs väg 609/614 rör sig många trafikanter och idag finns ingen gång- och cykelväg från avtagsväg Vike/By fram till avtagsvägen vid skylt Häste. Syftet med vägplanen är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Frågan om gång- och cykelvägens lokalisering i förhållande till bl.a. målpunkter och vilken sida om vägen den placeras på, har varit kontroversiell, se vidare under rubriken "Kompletteringar under fastställelseprövningen".

Detaljplan

Trafikverket bedömer att påverkan på de detaljplanelagda områdena är begränsad och att avvikelserna utgör sådana mindre avvikelser som avses i 14 § väglagen och som heller inte motverkar syftena med detaljplanerna.

Påverkan på riksintressen

Trafikverket bedömer att någon påtaglig skada inte uppstår på berörda riksintressen.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

Projektet berör inga fisk- och musselvatten eller vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande.

Trafikverket har funnit att synpunkterna i flera fall är otillräckligt besvarade i granskningsutlåtandet och har begärt kompletteringar från den sökande.

Kommunicering och komplettering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se granskningsutlåtandet och det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in yttranden från ägare till tre fastigheter samt två myndigheter och Jämtkraft. Fastighetsägarna vidhöll i huvudsak det som tidigare anförts, det kom även in några nya synpunkter. Myndigheterna hade inget att erinra respektive inget mer att tillägga och Jämtkraft lämnade vissa uppgifter om anläggningsdelar och kontaktpersoner inför genomförandet av vägplanen.

Trafikverket anmodade den sökande att bemöta synpunkterna i de inkomna yttrandena, särskilt med avseende på att utveckla och förtydliga motiven till den valda lokaliseringen av gång- och cykelvägen och med beaktande av vad Länsstyrelsen tagit upp i sitt granskningsyttrande. Den sökandes svar finns i PM "Kompletterande svar från Trafikverket angående vägplan för anläggning av gång- och cykelväg vid väg 609/614 genom Rödön i Krokoms kommun", bilaga 1. (Trafikverket upplyser om att det är ett skrivfel i nämnda PM på sidan 3 där det står "Påverkan på biotopskydd (allé) på fastigheten 2:25". Fastighetsbeteckningen ska rätteligen vara Silje 2:5, inte Silje 2:25). Den sökandes svar har kommunicerats med dem som lämnat synpunkter samt med Länsstyrelsen.

Fastighetsägarna vidhåller sammanfattningsvis att gång- och cykelvägen borde placeras på den södra sidan om vägen. Länsstyrelsen har meddelat att den anser att Trafikverkets bedömningar och avvägningar såsom de beskrivs i PM:et i bilaga 1 är rimliga. Länsstyrelsen har därför inga ytterligare synpunkter att tillägga.

Trafikverket anser att den sökandes komplettering har besvarat fastighetsägarnas synpunkter på en tillräckligt detaljerad och godtagbar nivå.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen motverkar inte syftet med gällande detaljplaner. Trafikverket finner inte, efter genomgång av handlingarna i ärendet och de kompletterande svar som har kommit in under fastställelseprövningen, att den sökande har gjort en felaktig bedömning i val av lokalisering och utformning av den planerade vägen. Det föreligger därför inte skäl för Trafikverket att avstå från att fastställa vägplanen.

Den föreslagna ombyggnaden medför att tillgängligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna förbättras och att den valda lokaliseringen för gång- och cykelvägen på den norra sidan om väg 609/614 tillgodoser detta på ett rimligt sätt utifrån givna förutsättningar i området. Detta innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

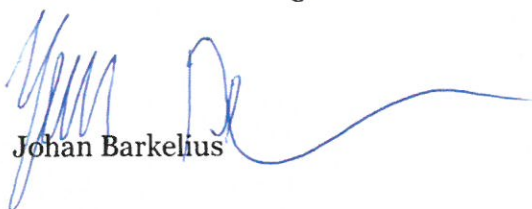
Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga 2.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med planprövaren Ingrid Hellman som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

1. Kompletterande svar från Trafikverket angående vägplan för anläggning av gång- och cykelväg vid väg 609/614 genom Rödön i Krokoms kommun. PM daterat 2018-05-18.
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Jämtlands län
Lantmäterimyndigheten, Jämtlands län (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län
Region Jämtland Härjedalen
Krokoms kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Ärendenummer
TRV 2017/114224

PM
Dokumentdatum
2018-05-18
Sidor
1(10)

Bilaga 1



TRAFIKVERKET

Planprovning

Kopia till:
Diariet

Kompletterande svar från Trafikverket angående vägplan för anläggning av gång- och cykelväg vid väg 609/614 genom Rödön i Krokoms kommun

Sammanställning synpunkter – Ny gång- och cykelväg (gc-väg) Rödön inskickade under kommunikationen

Målpunkter – i yttrandet anses merparten av alla målpunkter ligga på södra sidan om vägen, såsom skolan, kyrkan, sockenstugan, Storsjön, Rödöns sportklubbs hälsoslinga, Sverigeleden och St:Olavsleden. Det betonas även att det byggs nya bostäder på södra sidan om vägen. Med hänsyn till det bör gc-vägen placeras på södra sidan om väg 609/614.

TRV: Trafikverket håller med om att många målpunkter ligger på vägens södra sida. Merparten av ovan nämnda målpunkter ligger dock i den centrala delen av Rödön och är inte utplacerade längs den aktuella sträckan (undantaget Storsjö strand, Sverigeleden och St:Olavsleden som löper parallellt med väg 609/614 på dess södra sida).

Merparten av de som bor på södra sidan om väg 609/614 bor i de centrala delarna av Rödön och har möjlighet att nyttja andra mindre vägar till och från målpunkterna kring skolan. De behöver aldrig passera väg 609/614 för att nå ovan nämnda målpunkter. Vill de nå övriga målpunkter, på norra sidan om väg 609/614, kan de passera vägen via den gångpassage som kommer byggas inom den hastighetsänkta sträckan vid anslutningen mot skolan. Därifrån går/cyklar de på gång- och cykelvägen vidare mot sitt mål.

Personer, boende på norra sidan utanför centrum, som vill färdas till fots eller med cykel till de centrala målpunkterna kommer att kunna nyttja gc-vägen och därefter passera väg 609/614 vid det hastighetsnedsatta området med gångpassage som ska byggas vid infarten mot skolan och kyrkan.

De som bor på södra sidan (väster och öster om de centrala delarna av byn) måste dock passera väg 609/614 två gånger, först vid den egna fastighetens/vägens anslutning mot väg 609/614 därefter vid centrum för att nå målpunkter såsom skolan och kyrkan. Sommartid kan dock St:Olavsleden nyttjas som en alternativ färdväg mellan centrala delarna av byn och Rödösundet (för oskyddade trafikanter). Antalet anslutningar och boende på södra sidan är dock markant färre än på norra sidan.

Med hänsyn till att merparten av bebyggelsen och anslutningarna utanför centrum ligger norr om väg 609/614 medan merparten av målpunkterna ligger samlade söder om vägen i bygdens centrum anses en nordlig placering av gc-vägen vara bäst lämpad och få störst effekt på trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

VANDRA/SPRINGA



Figur 1: St. Olavsleden ligger mellan Storsjön och väg 609/614.

Anslutningar mot väg 609/614 – Enligt yttrandet finns 3 utfarter på södra sidan och 8 på norra sidan, varav två bedöms vara mycket trafikfarliga när olika fordon ska korsa gc-vägen (väg 615 mot Dvärsätt och infarten mot Sjöstedts entreprenad). Läggs gc-vägen på södra sidan undviks dessa farliga korsningar helt.

TRV: Vid en byggnation på norra sidan om väg 609/614 kommer två statliga vägar passeras, väg 609 och väg 615. De båda vägarna har ÅdT (årsmedeldygnstrafik) på 80 fordon/dygn (6% tung trafik) respektive 840 fordon/dygn (7% tung trafik). Övriga utfarter som passeras, som rör sig längs med väg 609/614, de aktuella korsningspunkterna och anslutande trafik måste anpassa hastigheten och ta hänsyn till både oskyddade trafikanter och fordonstrafik.

Att ha flera anslutningar mot gc-vägen kan ses som både positivt och negativt. Positivt i bemärkelsen att de oskyddade trafikanter som färdas längs anslutningsvägarna direkt kommer in på gc-vägen, utan att behöva korsa väg 609/614 längs sträckor där gällande hastighet är 80 km/tim. Negativt i den bemärkelsen att fordon från de anslutande vägarna kommer att korsa gc-vägen. Redan idag passerar oskyddade trafikanter, som rör sig längs med väg 609/614, de aktuella korsningspunkterna och anslutande trafik måste anpassa hastigheten och ta hänsyn till både oskyddade trafikanter och fordonstrafik.

När en gc-väg byggs kommer det bli tydligare för fordonstrafikanterna att det kan förekomma passager av oskyddade trafikanter i de aktuella korsningspunkterna. Belysningen kommer även att förstärkas vid passagerna vilket ytterligare ökar synbarheten och trafiksäkerheten.

I trafiken krävs uppmärksamhet från alla trafikanter. Risken för en konflikt mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafiken bedöms inte öka utan snarare minska vid en byggnation av gc-väg.

Utelämnande av synpunkter i granskningshandlingarna – Endast två av synpunkterna som inkommit sedan 2014 finns med i granskningshandlingarna enligt yttrandet.



TRV: I granskningsutlåtandet redovisas de synpunkter som inkommit under granskningsperioden, alltså 26 juni – 28 juli 2017. För aktuell fastighetsägare handlade det om två synpunkter. Övriga, tidigare inkomna, synpunkter och yttranden återfinns i samrådsredogörelsen. Efter en genomgång av samrådsredogörelse och granskningsutlåtande samt de i diariet inkomna yttrandena konstateras att huvuddragen av synpunkterna finns redovisade men att vissa detaljer kan ha utelämnats. Trafikverket har dock läst och hanterat samtliga inkomna yttranden och i samrådsredogörelsen ska inkomna synpunkter presenteras "anonymt" och därmed kan i vissa fall detaljer utelämnas om de inte har stor påverkan på yttrandet. Trafikverket har haft kännedom om de önskemål som beskrivits i de yttranden som inkommit och känner även till de argument som presenterats.

Trafikverket anser fortfarande, efter genomgång av samtliga yttranden, att gång- och cykelvägen ska byggas på norra sidan med hänsyn till trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Påverkan på biotopskydd (allé) på fastigheten Silje 2:25 - I yttrandet beskrivs oron för att hela allén kommer att dö till följd av gc-vägen och den nya belysningens påverkan på trädens rötter. Hänsynen till miljöpåverkan på fastigheten anses vara bristfällig. Björkarna skyddas idag mot buller och damm från vägen. Fastighetsägaren anser att björkarna inte kan klassas som unga då de är över 60-70 år. Nyplantering accepteras inte då ägarna till fastigheten är pensionärer och inte ser sig komma att hinna uppleva en så fin allé som finns idag.

I ett annat yttrande (från annan avsändare) beskrivs den allé som ligger på södra sidan om vägen, sektion 3/215. Avsändaren anser att dom björkarna bör gå bra att ersätta och att allén därför kan tas ner.

TRV: Trafikverket har tidigare i planprocessen tillmötesgått fastighetsägaren genom att ändra gc-vägens utformning från friliggande till kantstensbunden längs den aktuella sträckan. Detta för att minimera påverkan på befintlig allé och för att säkerställa åtkomsten till det garage som ligger i fastighetens sydöstra hörn.

Trafikverkets bedömning är att högst fem björkar på den aktuella fastigheten kommer att skadas/tas ner i samband med bygget av den nya gc-vägen. Dessa kommer att ersättas av nya björkar. Aktuella björkar ligger längst österut i den allé som löper längsmed väg 609/614 och därmed längst bort från bostadshuset. Bedömningen är att bostadshuset även fortsättningsvis är relativt väl skyddat från buller och damm i och med att övriga träd i alléerna kommer att finnas kvar. Trafikverket har ingen möjlighet att plantera fullhöga/färdigvuxna björkar varför de nya björkarna inte kommer att kunna fylla samma funktion som befintliga björkar. Samma förutsättningar gäller i alla projekt vid kompensationsåtgärder liknande dessa.

Vid en byggnation av gc-väg på södra sidan om väg 609/614 påverkas en annan allé där alla träd måste tas ner för att skapa utrymme för byggnationen. Längre västerut påverkas även en stenmur/utdraget odlingsröse. För att undvika samtliga biotopskydd längsmed sträckan krävs att gc-vägen byter sida av vägen. Detta är ej aktuellt då Trafikverket har beslutat att bygga gc-vägen på en och samma sida om väg 609/614 av trafiksäkerhets- och tillgänglighetsskäl.

Fördelning av bostadshus – Enligt yttrandet finns fler bostäder på södra sidan om vägen varför gc-vägen bör förläggas där.

TRV: Det kan stämma att det, totalt sett i anslutning till planområdet, finns fler bostadshus på södra sidan i jämförelse med norra sidan. I anslutning till, samt söder

om skolan/kyrkan finns även ett område som är under exploatering vilket ytterligare kommer öka antalet bostadshus. Merparten av dessa bostäder ligger dock innanför/nedanför skolan och sett till främst barnens trygghet vid färd till målpunkter såsom skola, gymnastiksal och hockeyrink så påverkas de ej av sidoval för gc-vägen. Boende i de centrala delarna på södra sidan korsar aldrig väg 609/614 på väg till/från skola, hockeyrink, gymnastiksal, skola mm. Vid behov att nå elljusspåret eller jordgubbscaféet, två målpunkter på norra sidan, har det möjlighet att nyttja passagen vid den hastighetssänkta sträckan och därefter gång- och cykelvägen.

Tittar man väster och öster om centrum så ligger merparten av bebyggelsen och anslutningarna från andra bostadsområden i bygden såsom exempelvis Vike by norr om väg 609/614 varför det bedömts vara lämpligast att lägga gc-vägen på norra sidan.

Boende på norra sidan kan då färdas längsmed gc-vägen fram till passagen vid skolan där refug byggs, belysningen förstärks och hastigheten sänks. Vid den nya passagen kan de tryggt passera väg 609/914 till skolan och andra målpunkter på södra sidan om vägen.

Se även ovan: "Målpunkter"

Önskan om sänkt hastighet längs sträckan/avsaknad av helhetssyn – I flera yttranden nämns önskan om sänkt hastighet längs sträckan och de risker som finns idag när hastigheten är 80 km/tim. Projektet bör utöver byggnation av gc-väg även se över gällande hastigheter längs sträckan. Kritik mot att både Länsstyrelsen och Trafikverket avslagit önskan om sänkt hastighet.

TRV: Nuvarande hastigheter är satta utifrån de förhållanden i trafikmiljön som råder. Det aktuella projektet omfattar planering, projektering och byggnation av gång- och cykelväg med syfte att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Nuvarande hastighet kan därför bibehållas.

I NVDB står det felaktigt att hastigheten längs sträckan är 70km/tim, gällande föreskrifter är dock korrekta.

Bristfällig dokumentation i samband med samrådsmöten – I yttrandet framförs kritik mot hur protokoll förts i samband med vissa samråd/möten som hållits med enskilda. Avsändaren anser att Trv:s minnesanteckningar ej kan ses som opartiska i och med att ingen justerare haft möjlighet att granska vad som skrivits ner efter genomförda möten.

TRV: Trafikverket har ingen skyldighet att föra anteckningar som sedan justeras. Samma förfarande, med minnesanteckningar och/eller tjänsteanteckningar används i samtliga projekt och bedöms vara ett fungerande system. Trafikverket anser inte att minnesanteckningar/tjänsteanteckningarna förda inom ramen för detta projekt på något vis är missvisande eller partiska.

Påverkan på jordbruksmark och tillhörande bevattningsanläggning – en fastighetsägare önskar få gc-vägen byggd på södra sidan om väg 609/614 då han anser sig ha den allra bästa marken på norra sidan om vägen (fastigheten omfattar mark på både södra och norra sidan av vägen).

Vidare ifrågasätter han sidoval utifrån att befintlig bevattningsanläggning måste ersättas. Han påpekar även att det blir billigare inlösen av jordbruksmarken på södra

sidan. För att kunna bygga gc-vägen på valfri sida om vägen föreslås en breddning av vägen på södra sidan med 2,5 meter.

Avsändaren ifrågasätter även bredden på gc-vägen (3 meter belagd yta) då en smalare lösning (2,5 meter belagd yta) valt på annan plats i länet där flödet av oskyddade trafikanter bedöms bli högre än på Rödön.

TRV: Trafikverket betalar ut kompensation för markintrång och kostnader som uppstår till följd därav. Att bredda vägen på södra sidan skulle innebära en större kostnad än vad som ryms inom projektet. För att garantera en säker trafikmiljö för cyklister och fotgängare skulle vägen sannolikt behöva breddas mer än de 2-2,5 meter som föreslås och för att ge bilister ett behagligt körspår kommer breddningen behöva göras på en betydligt längre sträcka än bara förbi fastigheten Häste 3:16. Trafikverket anser inte att en sådan åtgärd är samhällsekonomiskt försvarbar.

Trafikverket har diskuterat möjliga lösningar för den befintliga bevattningsanläggningen med aktuell fastighetsägare. Trafikverket kommer att stå för kostnaden av flytten i och med att anläggningen idag inte ligger inom vägområdet. Flytten av bevattningsanläggningen kommer, utifrån erhållen information vid tidigare samråd med fastighetsägaren, förläggas till en period då bevattningsanläggningen ej nyttjas.

Jordbruksmark är skyddad och markanspråk ska undvikas. Byggnation av gång- och cykelväg kan anses vara av allmänintresse och därför kan intrång på jordbruksmark accepteras. På Rödön, som är en jordbruksbygd, är det inte möjligt att bygga en gc-väg utan att påverka jordbruksmark. Markanspråk på jordbruksmark ingår som en parameter vid val av sida för anläggningen men ska sammanvägas med andra parametrar såsom trafiksäkerhet, tillgänglighet, byggbarhet mm.

Trafikverket strävar efter att bygga anläggningar med god standard och beslut har, inom ramen för detta projekt fattats, att gc-vägen ska byggas 3 meter bred (belagd bredd) där så är möjligt. Ett av skälen till detta är att underlätta för den framtida driften av gc-vägen. Ytterligare ett skäl är att trafiksäkerheten och tillgängligheten/framkomligheten för de oskyddade trafikanterna förbättras med en bredare gc-väg.

Löfte om kostnadsberäkning av lösning på södra sidan har ej hållits – Enligt yttrandet har första projektledaren hos Trafikverket lovat att båda sidor av vägen ska undersökas och jämföras genom projektering och kostnadsberäkningar. Detta har ej genomförts. En närmare studie av södra sidan efterfrågas.

TRV: Trafikverket har gjort en grov kalkyl för anläggande av gc-väg på respektive sida om väg 609/614 öster om infarten till skolan (då det är den del av sträckan som främst ifrågasatts avseende sidoval). I beräkningarna har alternativskiljande kostnader bedömts (såsom terrass, överbyggnad och tillkommande väganläggningar). Enligt genomförda beräkningar kostar anläggandet av en gc-väg:

Ca 1 735 000 kr på södra sidan

Ca 1 288 000 kr på norra sidan

Den ca 35 % högre kostnaden på södra sidan beror bland annat på att det krävs mer fyllnadsmassor längs hela sträckan samt att tre gc-passager bör byggas över väg 609/614 för att säkerställa att oskyddade trafikanter boende på norra sidan (i exempelvis Vike) tryggt ska kunna passera över vägen till gc-vägen samt att målpunkter på norra sidan (exempelvis Bygdegården) tryggt ska nås från gc-vägen på södra sidan. För byggnation av refug vid gångpassage krävs breddning av vägen.

En gc-passagge byggs endast i punkter där det kan förväntas ett större flöde av oskyddade trafikanter mellan norra och södra sidan. Exempelvis byggs inte en gc-passagge i anslutning till enskilda fastighetsanslutningar.

Aktuella siffror har ej kommunicerats externt och ska endast ses som grova beräkningar, några detaljstudier har ej genomförts för anläggande av gc-väg på södra sidan.

Förutsättningarna är likartade även väster om infarten till skolan. Terrängen sluttar ner mot Storsjön, vilket innebär att det krävs mer fyllnadsmassor för att bygga en gc-väg på södra sidan jämfört med en på norra sidan. Även väster om centrum finns ett antal anslutningar på norra sidan vägen till vilka en gångpassage bör byggas för trafiksäker passage över väg 609/614. Söder om vägen ligger även ett bostadshus extremt nära vägen och en byggnation av gc-väg förbi fastigheten kan komma att kräva kostsamma åtgärder. Bedömningen är därför att kostnadsskillnaden för västra delen är minst lika stor som för östra delen.

Elevenkäten kan inte styra valet av sida – majoriteten av barnen lämnas/hämtas av föräldrarna eller skolbuss. Var barnen bor kan inte få vara avgörande för sidovalet. Barn är ej heller mogna att cykla själva förrän 10 års ålder.

TRV: Byggnationen av en gc-väg och trygg passage i anslutning till skolområdet kommer med stor sannolikhet leda till att fler föräldrar vågar låta sina barn cykla till och från skolan. Som det är idag är det fullt förståeligt att merparten av föräldrarna skjutsar sina barn till skolan. Var barnen bor kan därför anses vara en viktig parameter inför val om lokalisering.

Ett flertal olika förutsättningar och parametrar har studerats inför val av sida, bland dessa ingick barnens väg och transportsätt till skolan och den enkät som yttrandet hänvisar till. Enkätsvaren har ingått som en av flera parametrar vid val av lokalisering men beslutet är inte fattat enbart utifrån den. Längs hela sträckan finns, på båda sidor om vägen, konfliktpunkter och objekt att ta hänsyn till (i form av naturvärden, dåliga terrängförutsättningar, trånga passager, kulturvärden mm). Trafikverket måste göra bedömningar för att besluta vilken sida som sammantaget blir den bäst lämpade utifrån rådande förutsättningar.

Trafikverket kan hålla med om att det, i granskningshandlingen, är otydligt beskrivet att fler parametrar än enkätundersökningen legat till grund för beslutet om lokalisering. Beskrivningen borde ha tagit upp fler parametrar än bara enkätundersökningen och hänvisningen till tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Inget demokratiskt beslut – Avsändaren anser att samrådsprocessen ej tagit hänsyn till de synpunkter som inkommit, att den demokratiska processen ej fungerat. Avsändaren anser att myndigheten ej lyssnat på den enskilde utan nyttjat sin ställning som myndighet på ett felaktigt sätt.

TRV: Vid upprättande av en vägplan hålls ett antal mer formella samråd samtidigt som berörda under hela vägplaneprocessen har rätt att komma med synpunkter och yttranden. Trafikverket bedömer för varje yttrande huruvida planen bör justeras/kompletteras eller ej. I de fall Trafikverket bedömer att befintligt planförslag inte förbättras vid en eventuell justering utifrån inkomna yttranden kommer hänsyn ej att tas till yttrandet. I dessa fall motiveras beslutet i samrådshandlingen eller senare i Granskningsutlåtandet (där endast synpunkter inkomna under granskningsperioden redovisas och bemöts).

Trafikverket har exempelvis gjort bedömningen att en placering på norra sidan om vägen är mer gynnsamt än en placering på södra sidan. Vissa yttranden förordar Trafikverkets beslut medan andra ifrågasätter placeringen. Trafikverket har, för de synpunkter som förordar en dragning på södra sidan, bemött yttrandena och redogjort för varför gc-vägen kommer att byggas på norra sidan.

Samrådsprocessen kräver av Trafikverket att de samråder, tar emot, bearbetar och bemöter yttranden och synpunkter. Den kräver dock inte att Trafikverket ska tillmötesgå alla yttranden.

Kritik mot beslut om BMP – Länsstyrelsen beslut om BMP ifrågasätts med utgångspunkt från att fem träd i befintlig allé kommer att tas bort vid byggnation av gc-vägen. Avsändaren anser inte att detta kan ses som icke betydande miljöpåverkan.

TRV: Även om projektet påverkar ovan nämnd allé och att just den påverkan kan anses som stor enligt yttrandet så bedöms projektet som helhet ha en mindre påverkan på miljön och därför har beslutet om ej betydande miljöpåverkan fattats. Beslutet byggs utifrån parametrar såsom projektets storlek, storlek på påverkansområde, behov av skyddsåtgärder, inverkan på regionala och lokala miljömål, föroreningar till luft, mark och vatten, störningar på kulturmiljö, påverkan på strandskydd osv. För merparten av parametrarna som bedöms blir konsekvenserna marginella till små.

Kritik mot vald tid för granskning – Planen ställdes ut för granskning under semesterperioden, något som ifrågasätts. Trafikverkets projektledare hade semester under delar av perioden.

TRV: Vägplanen fanns tillgänglig för granskning under fem veckor, vilket bör ha gett alla tillfälle att granska och komma med synpunkter.

Kritik mot Lst beslut om tillstyrkande av planen – Länsstyrelsens bedömning om god trafiksäkerhet ifrågasätts med utgångspunkt från passager mot Sjöstedts fastighet (Silje 6:6 och 6:7, 2/950-3/070) och anslutningen mot väg 615 (Dvärsättsvägen, 2/525). Bedömningen om naturliga besöksmål ifrågasätts också, i yttrandet bedöms fler målpunkter finnas på södra sidan.

Trv: Trafikverket kan inte kommentera Länsstyrelsens beslut. För vidare bemötande av yttrandet krävs ett uttalande från berörda handläggare på Länsstyrelsen.

Sammanställning av motiv, från inkomna yttranden, till varför södra sidan är bättre

– I flera yttranden redogörs för varför gc-vägen ska läggas på södra sidan, bland motiven som nämns finns:

- Det är fritt från hinder på södra sidan. (Yttrandet gäller först och främst mitt emot fastigheten Silje 2:5).

TRV: Trafikverket instämmer i att det inte finns några hinder på södra sidan om vägen vid läget för fastigheten Silje 2:5. Men det finns hinder på södra sidan, bland annat en stenmur vid 0/770-0/900 samt en allé vid 3/220-3/260. Utöver detta är terrängförutsättningarna sämre längs den södra sidan i och med att marken sluttar ner mot Storsjön vilket innebär att det krävs mer fyllnadsmassor för byggnation av gc-vägen. På södra sidan finns även ett

bostadshus som ligger så pass nära väg 609/614 att det bedömts bli tekniskt komplicerat och mycket kostsamt att passera med en gång- och cykelväg.

- På södra sidan ligger brevlådor och busshållplatser.

TRV: Busshållplatser/busstopp finns på båda sidor om vägen. Boende på norra sidan måste oavsett var gc-vägen placeras korsa vägen för att nå brevlådorna och busshållplatserna på motsatt sida bostaden. Med en ny gc-väg kan denna nyttjas för rörelser längsmed väg 609/614 fram till lämplig korsningspunkt, detta oavsett vilken sida gc-vägen placeras på.

- Pumpstationen för bevattning (jordgubbslanden) ligger på norra sidan och måste flyttas liksom delar av ledningssystemet. Lösningarna blir dock något enklare och mindre kostsamma om gc-vägen läggs med kantstenslösning.

TRV: Trafikverket betalar ut kompensation för markintrång och kostnader som uppstår till följd därav.

- Gående och cyklisterna behöver inte passera infarten mot Vike, väg 615 mot Dvärsätt, infarten mot Sjöstedts (tunga fordon).

TRV: Väg 615, som är den mest trafikerade av ovan nämnda tre vägar, har ett Ådt på ca 850 fordon/dygn (medeldygnstrafik). Av dessa utgörs ca 7% av tung trafik (mätår 2016). Detta kan anses vara ett relativt lågt trafikflöde. Med hänsyn till att det även råder stopplikt för fordonstrafiken från väg 615 som ska in på väg 609/614 kan hastigheten i anslutning till korsningspunkten bedömas vara låg. Likaså bör trafiken som ska svänga in på väg 615 hålla relativt låg hastighet för att klara av den 90-gradiga svängen. Trafikverket sammantagna bedömning är att passagera över dessa infarter inte brister i trafiksäkerhet.

Totaltrafiken längs väg 609/614 är mer än dubbelt så stor varför passage över denna väg skulle kunna ses som betydligt mycket farligare, vilket är ett av skälen till varför Trafikverket vill bygga gc-vägen på en och samma sida av vägen längs hela sträckan. Byggnation på norra sidan om väg 609/614 innebär att alla boende på norra sidan, som har skolan eller andra centrala målpunkter, kan följa gc-vägen till passagen vid den hastighetssänkta sträckan in mot skolområdet. Om gc-vägen byggs på södra sidan måste de korsa vägen där hastighetsbegränsningen är 80 km/tim och inga särskilda gångpassager finns.

- På södra sidan berörs mestadels jordbruksmark som inte brukats på 10-20 år. På norra sidan berörs, enligt yttrande, "absolut bästa jordbruksmarken".

TRV: Trafikverket ersätter fastighetsägare för den mark som tas i anspråk. Enligt de ersättningsregler som Trafikverket styrs av görs ingen skillnad på de olika jordbruksmarkernas kvalitet. En parameter som dock kan påverka ersättningen är huruvida jordbruksmarken fortsättningsvis är brukningsbar efter byggnationen. Exempelvis kan ersättningen bli högre om byggnationen av ett objekt resulterar i att en jordbruksmark delas så att delar av den totala arean blir obrukbar till följd av dess begränsade storlek. I detta projekt kommer alla jordbruksmarker att vara fortsatt brukningsbara efter byggnationen av gc-vägen.



- Enda hindret på södra sidan är en allé (som enligt yttrandet är svår att jämföra med allén på Silje 2:5 och som enligt ett annat yttrande bör kunna ersättas) samt en trädunge.

TRV: Alla alléer är biotopskyddade vilket innebär att allén på södra sidan om vägen har samma skydd som allén på norra sidan. I båda fallen är det möjligt med kompensationsåtgärder i form av nyplantering.

Utöver nämnda allée finns även ett antal ytterligare hinder på södra sidan såsom ett bostadshus mycket nära väg 609/614, ytterligare en allé samt en stenmur

- Befintliga belysningsstolpar är placerade på södra sidan om vägen.

Befintliga stolpar är inte eftergivliga och uppfyller inte de krav som ställs på belysningen idag. Detta innebär att befintlig belysning måste ersättas oavsett vilken sida gc-vägen placeras på.

Trafikverket har hållit ett samråd med belysningsföreningen och de är nöjda med den lösning som presenterats.

- Risken att cyklister kör på besökare på jordgubbscafét undviks.

TRV: Cyklister har samma skyldigheter, enligt lag, som andra trafikanter att ta hänsyn till övriga fordonstrafikanter och oskyddade trafikanter, med regler och lagar att följa. Likaså måste besökarna på jordgubbscafét se sig för vid passage av gc-vägen. Bedömningen är att risken för konflikter mellan cyklister och gående i anslutning till jordgubbscafét är mycket liten.

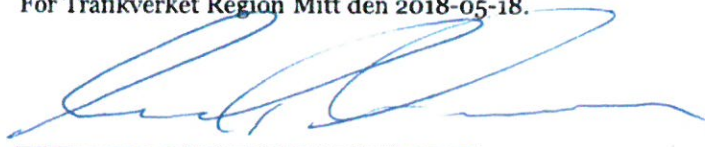
Cyklister som cyklar med hög hastighet, "tränings-/tävlingscyklister" väljer i första hand att cykla på vägbanan och vilken sida de då passerar på styrs av vilken riktning de är på väg i och påverkas således ej av sidoval för gång- och cykelvägen.

Länsstyrelsens granskningsutlåtande 2017-07-13

Trafikverket har kommenterat inkomna synpunkter från samrådet i en samrådsredogörelse daterad 2017-06-09. Många synpunkter har tillgodosetts men för större öppenhet gentemot sakägare och allmänhet borde det redovisas hur "den mest lämpliga lokaliseringen av gång- och cykelvägen har utretts med hänsyn till miljöintressen, boendemiljö samt barns rörelsemönster". Länsstyrelsen ser ingen anledning att ifrågasätta det ställningstagande som gjorts och Trafikverkets bedömningar i sak men anser att det finns brister i hur gång- och cykelvägens placering motiverats. Planbeskrivningen innehåller ett kortfattat ställningstagande som hänvisar till intrång på tomter och målpunkter, men ett samlat resonemang utifrån bl.a. trafiksäkerhet, intrång i jordbruksmark, kultur- och naturmiljö med mera, saknas. Länsstyrelsen har inte från samrådsunderlag till granskningshandling kunnat hitta och följa ett resonemang som leder fram till den valda placeringen och utformningen.

TRV: Se bemötande ovan för bland annat yttrandena: "Målpunkter", "Fördelning av bostadshus" och "Elevenkäten kan inte styra valet av sida"

För Trafikverket Region Mitt den 2018-05-18.



Samuel Nilsson, projektledare

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 17 december 2018**.

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Detaljplanelagda områden berörs av markanspråk för vägen. Där kommunen är huvudman för allmän platsmark inom detaljplan ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägdropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägsränner, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägdroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.