

FASTSTÄLLELSEHANDLING

E45 Tullingsås – Strömsund, GCM-väg

Strömsunds kommun, Jämtlands län

Vägplanbeskrivning, 2024-05-27



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fastställelsehandling, E45 Tullingsås - Strömsund, GCM-väg

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2024-05-27

Ärendenummer: TRV 2022/68571

Objektsnummer: 174450

Version: 1.0

Kartor: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Foto: AFRY, om inget annat anges

Kontaktperson: Malin Thuresson, Trafikverket

Henrik Johansson, AFRY

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL.....	6
2.1.	Planläggningsprocessen	6
2.2.	Bakgrund	7
2.3.	Beskrivning av projektet.....	8
2.4.	Projektmål och ändamål	10
3	MILJÖBESKRIVNING.....	12
3.1.	Avgränsning	12
4	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	13
4.1.	Vägens funktion och standard	13
4.2.	Trafik och användargrupper	13
4.3.	Lokalsamhälle	16
4.4.	Landskapet och staden.....	17
4.5.	Miljö och hälsa	18
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	25
5	DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	30
5.1.	Val av lokalisering	30
5.2.	Alternativa lokaliseringar som studerats	30
5.3.	Val av utformning	30
5.4.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	33
6	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	35
6.1.	Trafik och användargrupper	35
6.2.	Lokalsamhälle	35
6.3.	Landskapet och staden.....	35
6.4.	Miljö och hälsa	35
6.5.	Påverkan under byggtiden	43
7	SAMLAD BEDÖMNING.....	45
7.1.	Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	45
7.2.	Måluppfyllelse ändamål och projektmål	45
8	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN.....	46
8.1.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	46
8.2.	Miljökvalitetsmål	46

8.3.	Miljö kvalitetsnormer	47
8.4.	Hushållningsbestämmelser	47
9	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	48
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	49
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt.....	49
9.3.	Vägområde inom detaljplan.....	49
10	FORTSATT ARBETE.....	50
10.1.	Fortsatt process	50
10.2.	Anmälningar och prövningar.....	50
11	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	51
11.1.	Formell hantering	51
11.2.	Genomförande.....	51
11.3.	Överensstämmelse med kommunala planer	52
11.4.	Finansiering.....	58
12	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	59

1 Sammanfattning

Väg E45 sträcker sig från Göteborg till Karesuando och ingår i det nationella stamvägnätet. E45 utgör ett riksintresse som kommunikationsled och är relativt lågtrafikerad i Jämtlands län med en hög andel tung trafik. Vägen är utpekad som Funktionellt Prioriterat Vägnät (FPV) för godstransporter, långväga personresor och på vissa delsträckor för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik. E45 ingår också i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som fyller en viktig funktion för arbetspendling, sjukvårdsresor, besöksnäring och godstransporter.

På den aktuella sträckan mellan orten Tullingsås och samhället Strömsund, i Jämtlands län, saknas alternativ väg för oskyddade trafikanter. Behovet av att förbättra trafiken för oskyddade trafikanter mellan Tullingsås och Strömsund är därför stort.

Trafikverket har beslutat att ta fram en vägplan för ny GCM-väg (gång-, cykel- och mopedväg) mellan Tullingsås och campingen i höjd med Näs Viken i Strömsund. Sträckan som berörs av vägplanen sträcker sig från Tullingsås i södra delen fram till campingen i norr, i höjd med Näs Viken. I vägplanen anläggs en ny GCM-väg med skiljeremsa och kantstensseparering samt två nya passager för GCM-vägen.

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

Vägplanen bedöms ge neutral påverkan på kulturmiljön. Genom att vidta skyddsåtgärder kan negativ påverkan minimeras under byggskedet.

Projektet leder till påverkan på naturmiljön. För att möjliggöra anläggandet av GCM-vägen kommer hela och delar av alléer, som omfattas av det generella biotopskyddet, att behöva avverkas. Kompensationsåtgärder kommer att vidtas.

Två odlingsrösen, som också omfattas av generella biotopskyddet, kommer att behöva flyttas till ny plats för att minimera påverkan på biotopen.

Vägplanens åtgärder ger även påverkan på skyddade orkidéer som växer längs sträckan. För att minska negativ påverkan vidtas skyddsåtgärder som innebär att bestånd flyttas till nya diken som tillkommer i och med anläggandet av GCM-vägen.

Artrika vägkanter påverkas av schaktarbeten och massorna kommer att läggas i nya slänter för GCM-vägen.

För att minska påverkan för fridlysta fåglar under byggtiden inarbetas tidsrestriktioner för avverkningen och röjning, så att de inte störs under häckningsperioderna.

Vägplanen ger även en positiv påverkan på naturmiljö eftersom åtgärder för att minska spridning av invasiva arter kommer vidtas under byggskedet, samt säkerställandet av en god masshantering för att minska spridning av föroreningar.

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 bil vid kortare resor.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

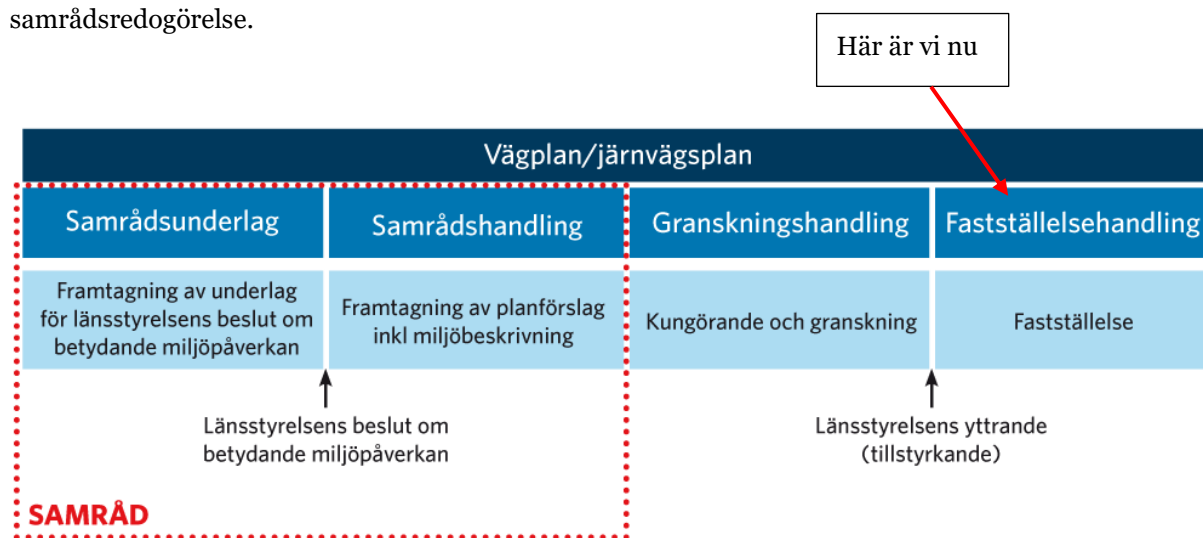
2.1. Planläggningsprocessen

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

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön, se figur 2.1:1. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. 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 – Planläggningsprocessen

2.2. Bakgrund

Väg E45 sträcker sig från Göteborg till Karesuando och ingår i det nationella stamvägnätet. I Jämtlands län är E45 relativt lågtrafikerad men har en hög andel tung trafik. Vägen är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter, långväga personresor och på vissa delsträckor för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik. E45 ingår i transeuropeiska transportnäten (TEN-T). Stråket fyller en viktig funktion för arbetspendling, sjukvårdsresor, besöksnäring och godstransporter.

På den aktuella sträckan mellan orten Tullingsås och samhället Strömsund (se figur 2.2:1) saknas alternativ väg för oskyddade trafikanter, vilket gör att det finns ett behov av att förbättra säkerheten för dessa. Trafikverket planerar därför att anlägga en ny gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs sträckan.



Figur 2.2:1 – Orienteringskarta

2.2.1. Tidigare utredningar och beslut

En åtgärdsvalsstudie har tidigare tagits fram, Åtgärdsvalsstudie – Inlandsstråket – Jämtland (2019-03-31).

En åtgärdsvalsstudie är en förberedande studie där Trafikverket utreder trafiksituationen i sin helhet med de brister, problem och behov som finns. 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.

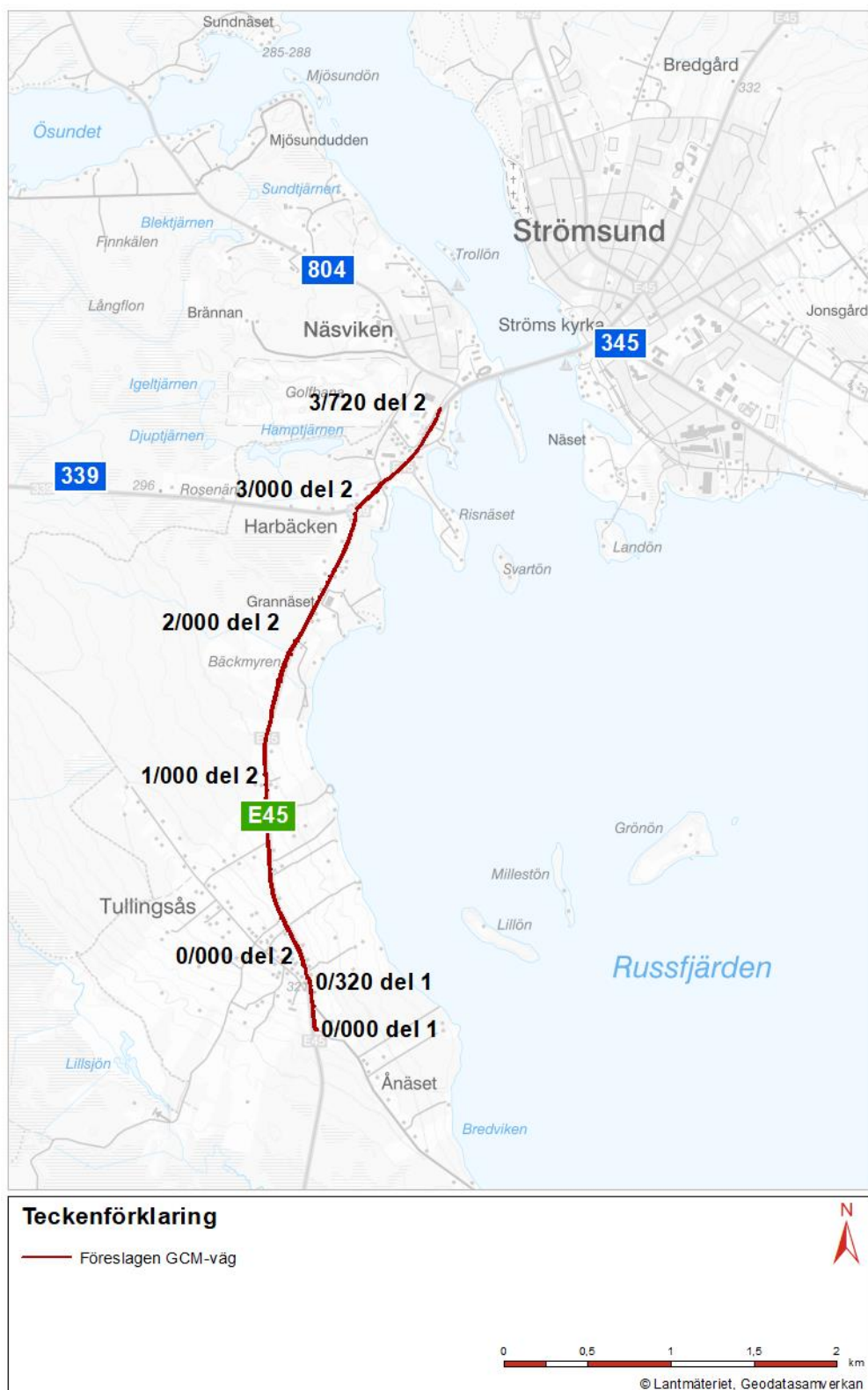
Under hösten 2022 togs ett samrådsunderlag fram för GCM-väg längs E45 mellan Tullingsås och Strömsund. Länsstyrelsen har därefter, 2022-12-14, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

2.3. Beskrivning av projektet

Trafikverket upprättar en vägplan för en cirka fyra kilometer lång gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs med E45. Från Tullingsås i söder fram till korsningen med väg 804 vid Näsviken, Strömsund, i norr, se figur 2.3:1.

GCM-vägens längdmätning är uppdelad i två delsträckor. Första delsträckan avser delen i vägplanens södra del, där GCM-vägen anläggs på östra sidan om E45. Efter övergång till västra sidan av E45 påbörjas delsträcka 2 som fortsätter fram till avslut mot befintlig GCM-väg i norr. GCM-vägen ska, där det är möjligt, vara separerad från E45 med skiljeremsa. Där det inte är möjligt sker separering med kantsten, se mer under avsnitt 5.3.1. Föreslagna åtgärder inkluderar anläggande av två passager i plan. Planerad byggstart är 2026 och beräknas pågå i 2 år.

I kommande delar av planbeskrivningen görs hänvisningar till sektioner med kilometer och delsträcka, exempelvis 0/320 (del 1), för att på ett tydligt sätt kunna orientera sig.



Figur 2.3:1 – Aktuellt område för ny GCM-väg mellan Tullingsås och Strömsund.

2.3.1. Angränsande planering

Trafikverket har inte några angränsande projekt i närheten av denna vägplan.

2.4. Projekt mål och ändamål

Projektets ändamål:

- Projektets syfte är att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs E45 mellan Tullingsås och Strömsund. GCM-vägen ska så långt som möjligt lokaliseras på en sida av E45 för att undvika många passager över vägen.

Projektmålen för GCM-vägen (väg för gående, cyklister och mopedister) längs sträckan:

- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som färdas längs med E45
- Ökad säkerhet vid hållplatser och tillgänglighet till hållplatser för oskyddade trafikanter
- Negativ påverkan på omgivningen och landskapskaraktären ska undvikas vilket innebär att GCM-vägen ska anpassas och harmonisera med landskapet

2.4.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig 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 behandlar säkerhet, miljö och hälsa. Det 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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

2.4.2. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljökvalitetsmålet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål 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 uppnå dessa mål till 2030. De sexton miljökvalitetsmålen anges i tabell 2.4:1 och de grönmarkerade bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 2.4:1 – Sveriges miljökvalitetsmål. De grönmarkerade miljökvalitetsmålen bedöms beröras av projektet.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. 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. Skyddade 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 Strömsunds kommuns gällande översiktsplan från 2022 lyfts följande frågor fram som en del av kommunens vision för 2040:

- Vår befolkning
- Hållbar utveckling
- Jämställdhet
- Barn och unga
- Trygghet och hälsa
- Ekonomisk och ekologisk hållbarhet

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 där kvinnor och män vill flytta till, bo kvar på och besöka.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen meddelade 2022-12-14 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att det inte behöver arbetas fram en separat miljökonsekvensbeskrivning, i stället kommer vägplanens konsekvenser för människors hälsa och för miljön redovisas i en miljöbeskrivning. Miljöbeskrivningen är integrerad i denna planbeskrivning som beskriver den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

Miljöförutsättningarna redovisas i avsnitt 4, konsekvenser i avsnitt 6. I avsnitt 7 redovisas en samlad bedömning av vägplanen, inklusive hur de nationella miljömålen påverkas. Hur vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gällande miljö kvalitetsnormer samt hushållningen med naturresurser redovisas i avsnitt 8. Det fortsatta arbetet beskrivs i avsnitt 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. Projektet kan leda till positiva effekter gällande luftkvalitén, då det ökar möjligheten till att välja andra transportalternativ än bil för korta resor.
- Boende och hälsa – projektet innebär anläggande av en ny gång-, cykel- och mopedväg. Detta leder inte till någon ökad fordonstrafik och därmed inte heller till ökat 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. Eftersom projektet innebär smärre förändringar av lokal karaktär.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Mellan Tullingsås och Strömsund är vägen cirka 7 meter bred med en smal vägren, och oskyddade trafikanter delar på vägutrymmet med fordonstrafiken. Högsta tillåtna hastighet är 50 km/h längs en kortare sträcka vid Tullingsås km cirka 0/130–0/220 (del 1), därefter är det 70 km/h resterande del av aktuell sträcka.

Vägen har bärighetsklass BK 1 vilket innebär att fordon på upp till 64 ton får trafikera vägen.



Figur 4.1:1 På en kortare del inom Tullingsås är den högsta tillåtna hastigheten 50 km/h, och därefter 70 km/h.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Gång- och cykeltrafik

I dagsläget saknas det GCM-vägar på större del av sträckan mellan Tullingsås och Strömsund. En befintlig GCM-väg finns vid campingen i norra delen av vägplaneområdet, km cirka 3/740 (del 2). Oskyddade trafikanter är hänvisade till smala vägrenar och delar på vägutrymmet med fordonstrafiken, se figur 4.2:1.



Figur 4.2:1 Oskyddade trafikanter är hänvisade till smala vägrenar längs med E45.

4.2.2. Trafik

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på aktuell sträcka är cirka 1 783 fordon per dygn, varav 352 tung trafik (mätår 2019) fram till korsningen med väg 339. Därefter uppgår ÅDT till 3 121 fordon per dygn, varav 499 tung trafik.

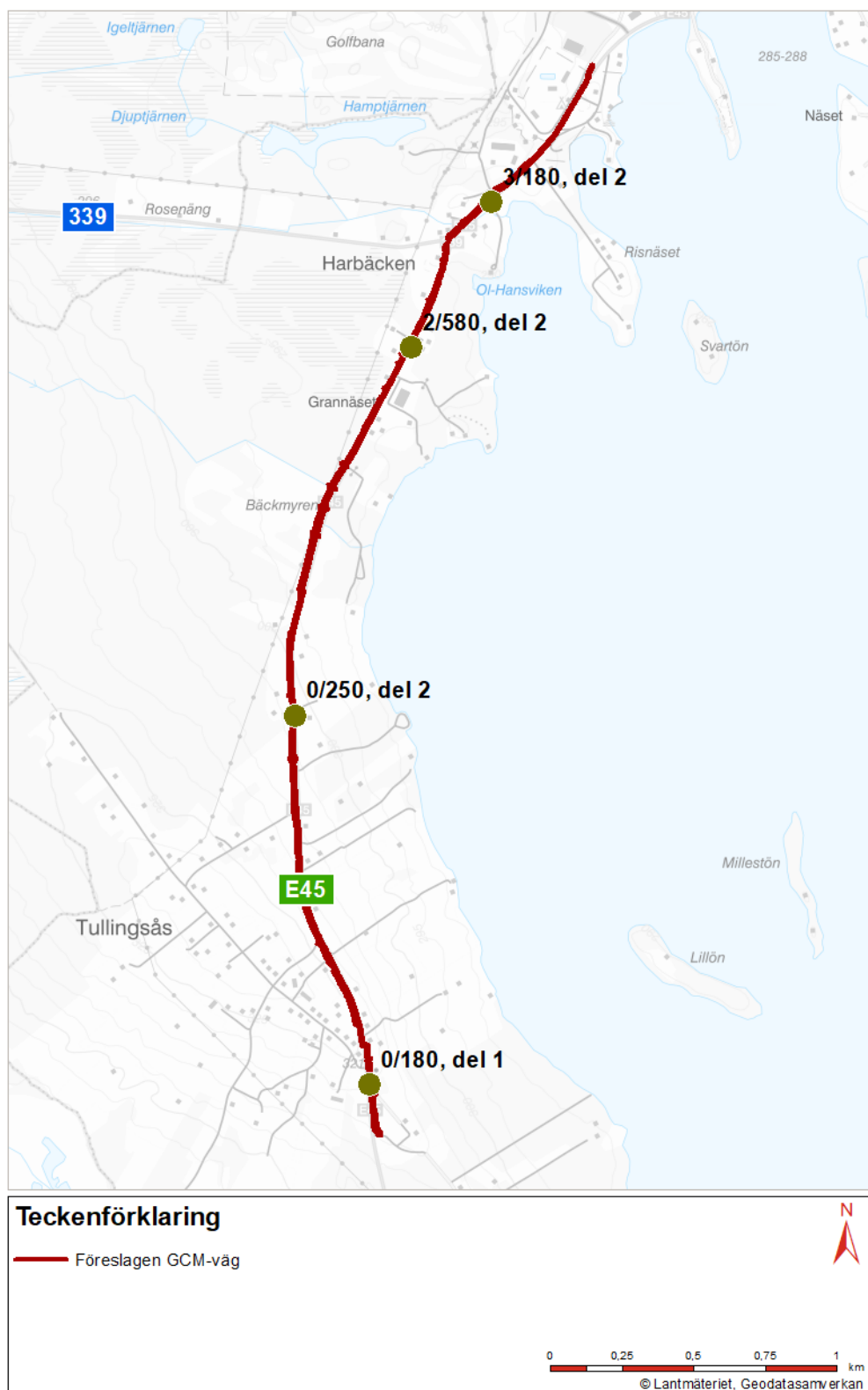
Trafikprognos

För att räkna upp trafikflödets nulägesiffror till prognosticerat flöde år 2040 används Trafikverkets uppräkningsstal för Jämtland. Trafikflödet för prognosår 2040 beräknas till 2090 fordon per dygn (ÅDT) på sträckan E45 Tullingsås fram till korsningen med väg 339. Det motsvarar en ökning på cirka 17 % jämfört med nuläge 2022.

Trafikflödet på sträckan korsningen E45/väg 339 fram till väg E45/väg 804 beräknas till 3650 fordon per dygn (ÅDT) prognosår 2040, vilket motsvarar en ökning på cirka 17 % med nuläge 2022.

4.2.3. Kollektivtrafik

Längs aktuell sträcka finns i dagsläget fyra busshållplatslägen. Vid km cirka 0/180 (del 1) återfinns en körbanehållplats medan de övriga tre är fickhållplatser, km cirka 0/250 (del 2), 2/580 (del 2) och 3/180 (del 2). Hållplatsen vid km cirka 0/250 (del 2) har väderskydd. Se figur 4.2:3 för befintliga busshållplatslägen.



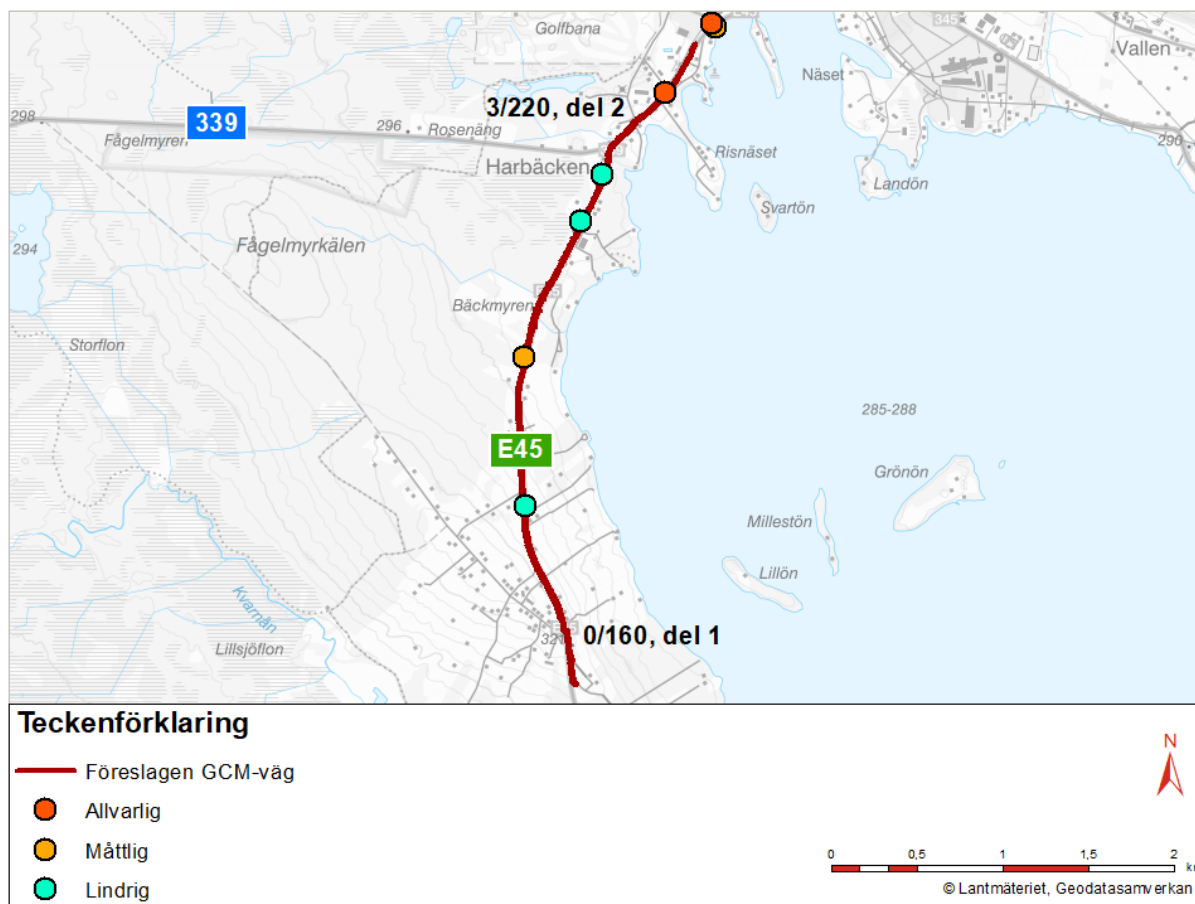
Figur 4.2:3 – Befintliga busshållplatser inom vägplaneområdet.

4.2.4. Trafiksäkerhet

På aktuell sträcka finns inga anordnade passager eller trafikljus. En dubbelriktad ATK-mätplats (med en kamera i vardera riktningen) finns vid E45 (km cirka 0/060 del 2). Uppgifter om antal gång- och cykeltrafikanter längs med sträckan saknas.

4.2.4.1. STRADA olycksstatistik

Enligt informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), har totalt 7 olyckor rapporterats mellan åren 2004–2023 på sträckan. Svårighetsgraden på de rapporterade olyckorna är 2 allvarlig olycka, 2 måttliga olyckor, 3 lindriga olyckor, se figur 4.2:4.



Figur 4.2:4 – Visar geografisk spridning av olyckorna på E45 mellan åren 2004-2023.

4.3. Lokalsamhälle

4.3.1. Befolkning och bebyggelse

Vägplaneområdet sträcker sig från byn Tullingsås i söder fram till samhället Strömsund i norr, orterna är belägna inom Strömsunds kommun. Strömsunds kommun har cirka 11 500 invånare. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter.

4.3.2. Näringsliv och sysselsättning

Längs sträckan 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 inom kommunen. I Strömsunds kommun finns främst branscher inom industri, turism och handel.

4.3.3. Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner

Längs sträckan finns flera målpunkter som utgörs av handel, camping, bensinstation med mera. Vid Grannäset (norr om Tullingsås) finns en byggvaruhandel.

I den nordligaste delen av vägplaneområdet finns majoriteten av målpunkterna, som till exempel camping, badplatser, bensinstation, bilhandel etcetera. I Strömsund finns även målpunkter som arbetsplatser, kommunkontor, hälsovårdscentral, skolor, polisstation, räddningstjänst med mera.

4.3.4. Kommunala planer

Kommunala översiktsplaner

Strömsunds kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 8 december 2022. I översiktsplanen framgår det att en gång-, cykel- och mopedväg i Tullingsås är en del i planeringen av den nationella transportplanen.

Vägplanen ligger i linje med översiktsplanen då den bland annat skapar bättre anslutningsmöjligheter för oskyddade trafikanter till kollektivtrafiken.

Berörda 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. För detta projekt berörs tre detaljplaner, se mer under avsnitt 11.3.

4.4. Landskapet och staden

4.4.1. Landskapet

På aktuell sträcka är E45 ganska flack och vägen sträcker sig något österut längs med Russfjärden. Landskapet runt den aktuella sträckan är mestadels öppet, omväxlande och varierat. Det omgivande landskapets utmärkande karaktärsområden är odlingslandskap, skogslandskap, sjölandskap och bebyggelse.

Odlingslandskap

Längs södra halvan 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.

Skogslandskap

Längs mellersta delen av vägplaneområdet finns områden med produktionsskog bestående av blandskog av gran, tall och inslag av lövträd främst björk och asp.

Sjölandskap

I norra delen av sträckan går E45 nära Russfjärden. Här domineras landskapet av utblickar mot sjön. Utblickarna över vattnet bidrar till variation längs vägen och en mer öppen karaktär med längre siktlinjer.

Bebyggelse

Bebyggelsen längs sträckan består av enstaka, utspridda villor och gårdar i trä med stora tomter. Här finns stora gräsmattor och många uppvuxna träd både som alléer och solitärträd, främst björk och gran. Det finns också många större solitärbuskar, främst hägg och sälg. Längst i norr finns en campingplats.

4.4.2. Riksintressen

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

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Befolkning och människors hälsa

Längs E45 på aktuell sträcka finns det ett flertal bostäder nära vägen. Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastighet och typ av farligt gods.

4.5.2. Kulturmiljö

Tullingsås är en mindre ort med medeltida ursprung, placerad i ett rikt kulturlandskap. Landskapet är omväxlande med äldre åkermark intill bebyggelsen som övergår till skog i områdets utkant.

Tullingsås (Tullingsåhs byen) omnämns med skriftliga belägg från 1400-talets början. Ortnamnets ursprung är inte känt men kan härledas till järnåldern. Samhället ingår i Ströms socken med Ströms kyrka, belägen i Strömsund som administrativt kyrkocentrum. Vagnätet, med nuvarande E45 har funnits sedan cirka 1700-talets andra hälft, då vägen är synlig på storskifteskartan från 1767, se figur 4.5:1. Vid utökade kartstudier i skede samrådshandling har det fastställts att E45 i samhällets södra del har en nyare sträckning, medan den i norr följer samma linje som den gamla byvägen. Trots ett etablerat vagnät och en relativ närhet till den större orten Strömsund etablerades i Tullingsås ett postkontor och snabbköp under 1940- och -50-talet. Folkhemmet och föreningslivets framväxt bidrog också till anläggandet av Åbacka dansbana, som invigdes 1957 och som kom att bli en samlingspunkt för människor i trakten. Idag saknar samhället verksamheter utöver det vandrarhem som bedrivs på Tullingsåsgården.

Vägplanens sträckning går inte genom något riksintresse för kulturmiljövården. Inom samhället finns ett större antal byggnader med kulturhistoriska värden som är registrerade i Bebyggelseregistret. Samtliga av dessa är dock utan lagskydd enligt KML eller PBL (plan- och bygglagen).



Figur 4.5:1 - Storskifteskarta år 1767 över Tullingsås by med ungefärlig sträckning för planerad GCM-väg längs med E45, markerad med blått. Rikets Allmänna Kartarkiv, RAK, ID 23-stj-11, bearbetad av AFRY.

Fornlämningar och arkeologi

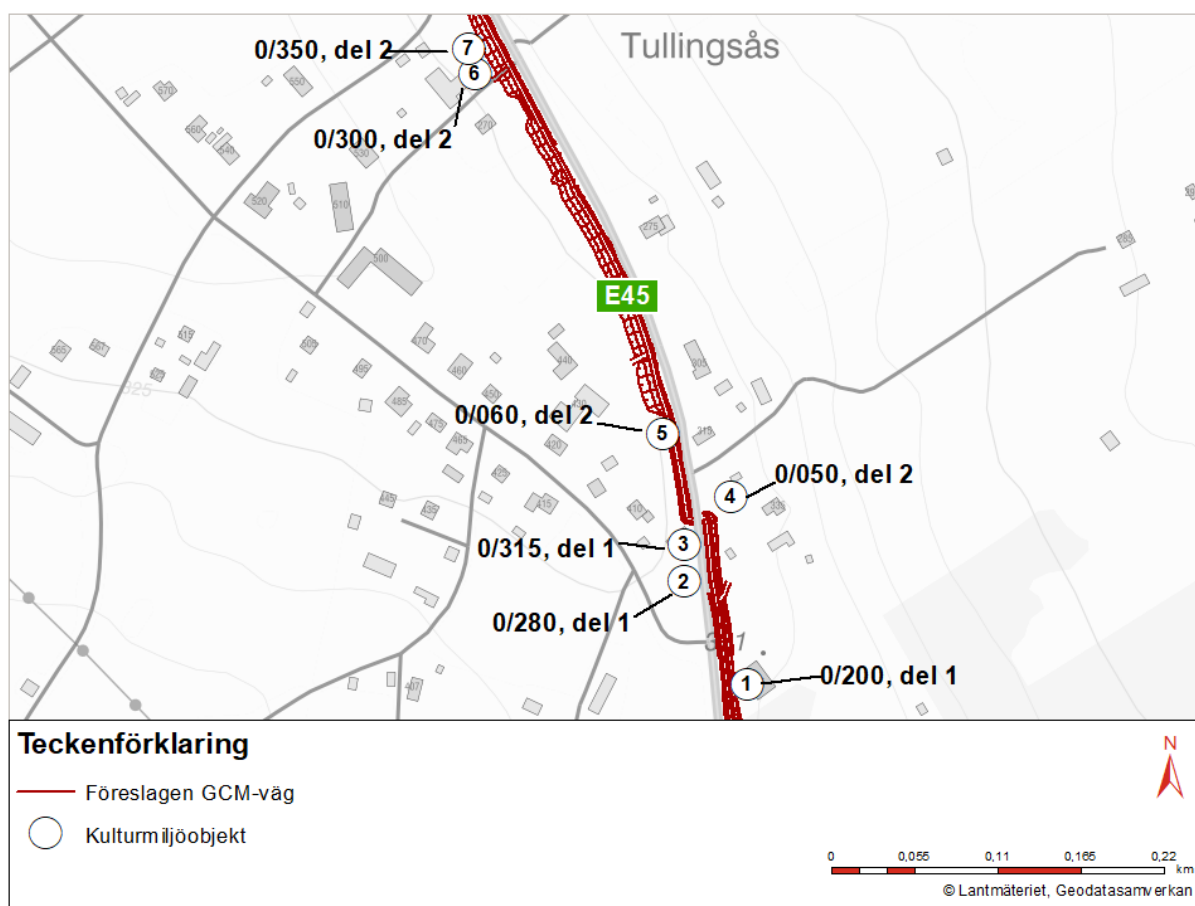
Det förekommer inga kända lämningar i Kulturmiljöregistret längs med sträckan för planförslaget.

Påverkan på kulturmiljövärden

De objekt som presenteras nedan, i tabell 4.5:1, har bedömts ligga så pass nära vägen att de bör behandlas som enskilda kulturmiljövärden, som dock ingår i områdets helhetsmiljö.

Tabell 4.5:1. Enskilda berörda objekt med kulturhistoriska värden längs med sträckan för planförslaget.

Objekt	Värdering	Beskrivning	Cirka km
1	Litet värde	Platsen för Åbacka dansbana. Byggnaden riven.	0/200, delsträcka 1
2	Högt värde	Torpbyggnad, knuttimrad och tillbyggd med träpanel, 1800-tal. Del av komplett gårdsmiljö i direkt anslutning till vägen.	0/280, delsträcka 1
3	Högt värde	Ekonomibyggnad med syllstensgrund, 1800-tal – 1920-tal. Nylagt plåttak. Del av komplett gårdsmiljö i direkt anslutning till vägen.	0/315, delsträcka 1
4	Måttligt värde	Bostadshus från 1940-talet med funktionalistiska uttryck. Fönster utbytta.	0/050 delsträcka 2
5	Litet värde	Garage/ekonomibyggnad från år 1969 utan större sammanhang.	0/060 delsträcka 2
6	Högt värde	Ladugård och loge från 1800-talet med hög historisk läsbarhet i gårdsmiljö. Del av Tullingsåsgården.	0/300 delsträcka 2
7	Måttligt värde	Förvaringsbod/uthus från mitten av 1900-talet. Ingår i gårdskontext. Placerad cirka 20 meter från E45. Del av Tullingsåsgården.	0/350 delsträcka 2



Figur 4.5:5 - Utpekade kulturmiljöobjekt längs med sträckningen för GCM-vägen. Skala 1: 3 000.

4.5.3. Naturmiljö

Inom vägplanen finns det två registrerade artrika vägkanter (Trafikverket AV2010 och AV5408), en i den södra delen och en i korsningen mellan väg 339 och E45, se figur 4.5:6.

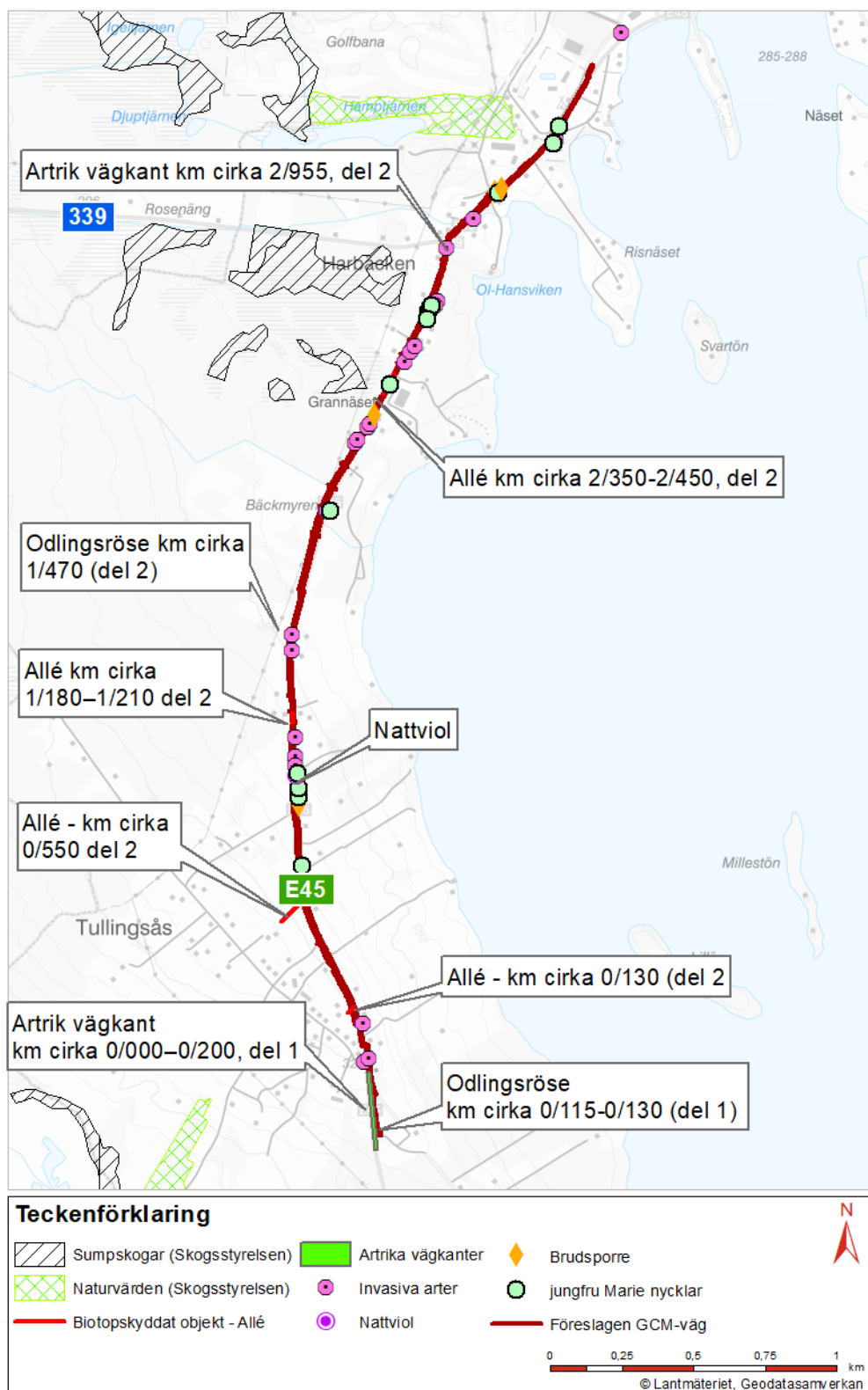
Det finns sumpskogar och områden med naturvärden utpekade av Skogsstyrelsen i närheten men utanför vägplaneområdet. Avstånden till områdena är mellan 80–120 meter.

Trafikverket har låtit genomföra en naturvärdesinventering inom området. Inom och i direkt närhet av vägplaneområdet finns det 8 alléer, 2 diken i jordbrukslandskap och 2 odlingsrösen som omfattas av biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken, se figur 4.5:6. Alléer och odlingsrösen beskrivs mer ingående i avsnitt 4.5.4.

Vid naturvärdesinventeringen avgränsades och klassades ett antal naturvärdesobjekt varav sex berörs direkt av vägplanen. Vid inventeringen påträffades även ett antal naturvårdsarter, samtliga är vanligt förekommande arter.

Vid naturvärdesinventeringen har jungfru Marie nycklar, brudsporre och nattviol påträffats på flera platser längs sträckan, se figur 4.5:6. Jungfru Marie nycklar (fläcknycklar), brudsporre och nattviol är fridlysta i hela landet enligt 8 § artskyddsförordningen.

Inom vägplaneområdet finns den invasiva arten blomsterlupin, se figur 4.5:6.



Figur 4.5:6 – Naturmiljövården inom och i närheten av vägplaneområdet.

Utdrag ur Artportalen visar främst på inrapporterade fynd av fåglar. Ett flertal rödlistade fåglar är inrapporterade, bland annat rödspov, mindre hackspett, hornuggla, rosenfink, gulspurv, duvhök med flera. Majoriteten av de inrapporterade fågelarterna bedöms vara arter kopplade till vatten- och strandmiljöer öster om vägplaneområdet vid Russfjärden. Många av de inrapporterade arterna bedöms vara rastande fåglar samt födosökande rovfåglar på de stora arealerna av åkermark i området.

I den södra delen av vägplaneområdet finns en björk med flera bohål och andra lämpliga äldre träd vid en dunge som utgör ett lämpligt habitat för mindre hackspett se figur 4.5:7. Enligt utdrag ur Artportalen har mindre hackspett noterats cirka 100 meter från detta område. I övrigt bedöms inga värdefulla häckningsbiotoper för fåglar finnas inom vägplaneområdet.

Inga Natura 2000-områden eller särskilt skyddade områden finns i närheten.



Figur 4.5:7 – Områden med föreslagna tidsrestriktioner för avverkning och röjning med hänsyn till häckande fåglar.

4.5.4. Skyddade områden – biotopskydd

Biotopskyddsområde enligt 7 kap 11 § miljöbalken gäller för små mark- och vattenområden som är särskilt värdefulla livsmiljöer för olika typer av arter och ger variation i landskapet. Vissa biotoper har ett generellt skydd i jordbrukslandskapet som till exempel odlingsröse. För alléer gäller skyddet oavsett om det ligger i jordbrukslandskap eller inte, så länge en allé står i ett övrigt öppet landskap. För odlingsrösen gäller skyddet bland annat om de ligger i anslutning till odlingsmarker.

Inom inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen finns 8 björkalléer varav 4 berörs av vägplanen. Alléerna är ensidiga och majoriteten står relativt öppet och består till övervägande del av vuxna träd. Samtliga alléer bedöms vara skyddade enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Ingen av alléerna beskrivs som särskilt skyddsvärda i naturvärdesinventeringen och inga naturvårdsarter har påträffats i alléträden.

De generella biotopskydden hanteras genom samråd i planläggningsprocessen.

4.5.5. Skyddade områden – strandskydd

Strandskydd gäller 100 meter från strandkanten på land och i vattenområden vid hav, sjöar och vattendrag i hela Sverige (7 kap. 13–14 § miljöbalken). Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga

förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap 13 § miljöbalken).

Inom strandskyddat område får man bland annat inte uppföra anläggningar som hindrar allmänheten att beträda ett område där de annars fått färdas fritt, grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten för anläggningar som avses samt vidta åtgärder som väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtarter.

Strandskyddat område berör flera delar av vägplanen då det finns flera vattendrag som korsar planerat läge för ny GCM-väg, samt strandskyddat område för Russfjärden i norra delen av vägplaneområdet.

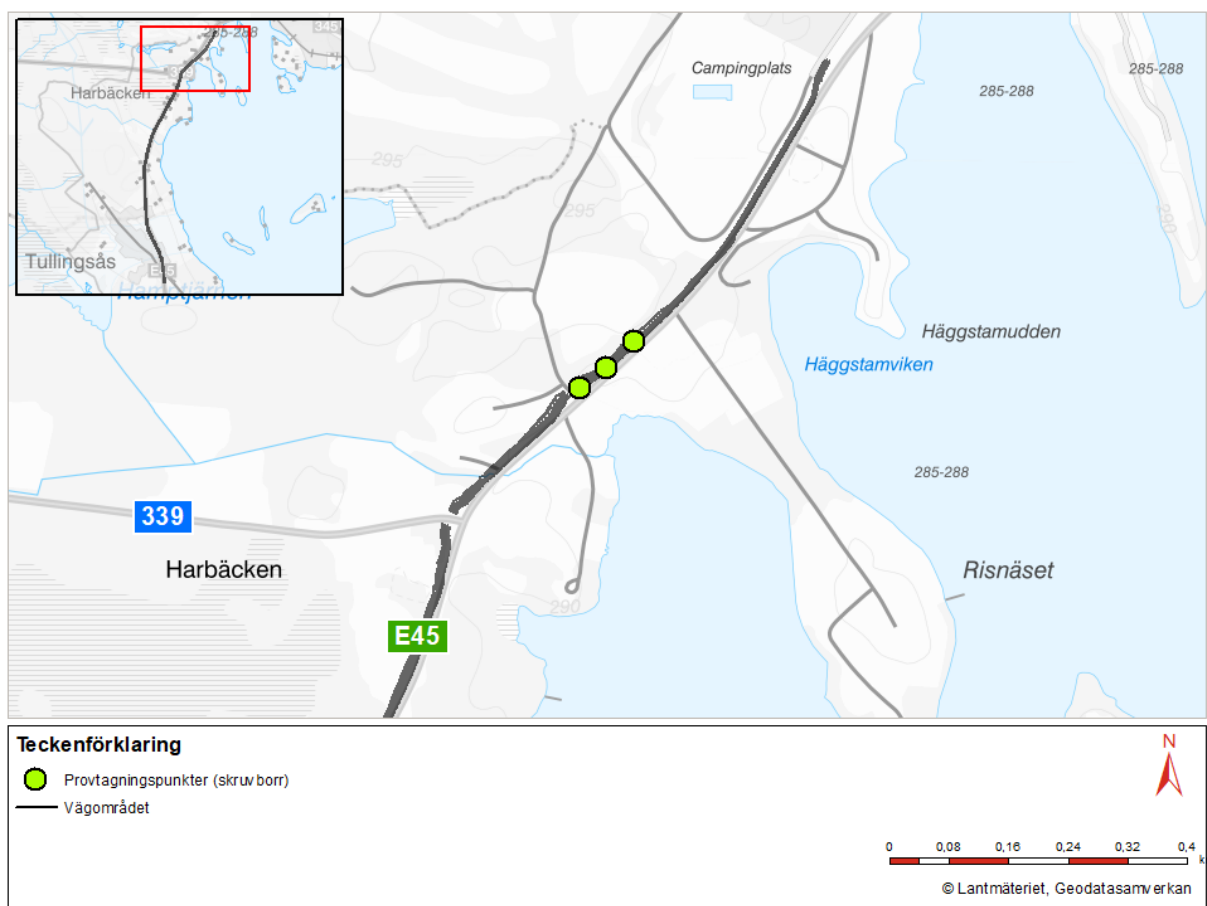
4.5.6. Markföroreningar

Längs vägsträckan finns ett antal verksamheter, både nuvarande och historiska, som kan ha gett upphov till markföroreningar. I länsstyrelsens EBH-portal för förorenade områden (EBH-portalerna 2022) finns sex verksamheter i nära anslutning till E45. Av dessa sex verksamheter har en varit aktuell för markmiljöundersökning.

Vid planeringen av markundersökningen var det inte fastställt vilken sida om E45 som GCM-vägen planerades anläggas på, med hänsyn till detta delades vägen in i delsträckor om 1 kilometer och det togs dikesprover på båda sidor om E45.

Sex jordprover med skruvborr togs ut i tre provpunkter vid den tidigare verksamheten som kunde gett upphov till föroreningar, se figur 4.5:8. Proverna uttogs på nivåerna 0,0–0,5 meter under markytan samt 0,5–1,0 meter. Samtliga jordprover analyserades med avseende på petroleumämnen, PAH och metaller. Resultatet från den utförda markundersökningen visade generellt på relativt låga halter av petroleumämnen, PAH och metaller i nästan alla jordprover.

Inga analyserade prover har påvisat förhöjda halter överskridande Mindre Känslig Markanvändning (MKM). Däremot har 10 prover (både prover från skruvborr och dikesprover) förhöjda halter överskridande Naturvårdsverkets föreslagna haltgräns för Mindre än Ringa Risk (MÄRR) avseende kadmium. Tre prover överskred Naturvårdsverkets generella riktvärde Känslig Markanvändning (KM) avseende arsenik, och ett prov avseende Alifater (summa >C5-C16).



Figur 4.5:8 – Sex jordprover uttogs ur tre provpunkter med skruvborr.

4.5.7. Naturresurser (Hushållning med mark- och vattenområden)

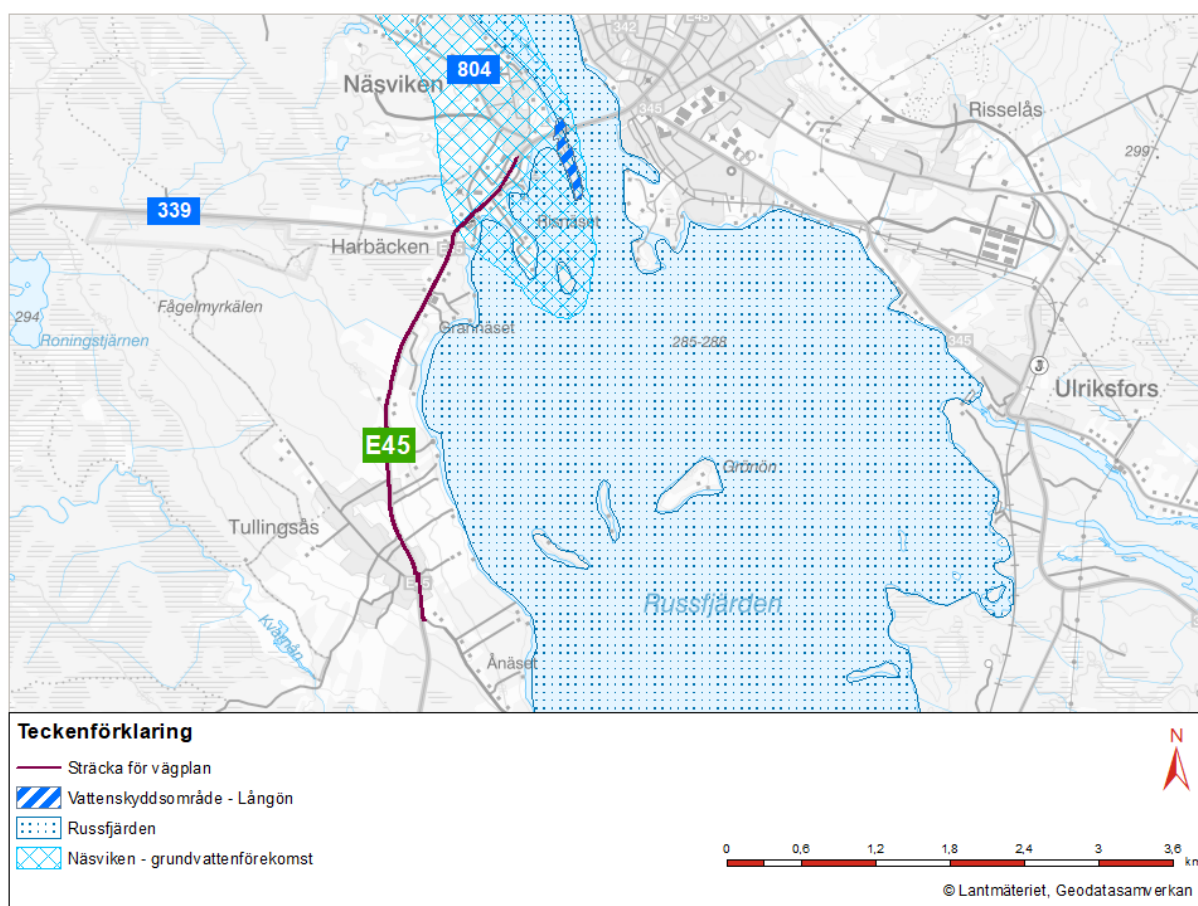
Öster om vägplaneområdet finns Russfjärden, som är en sjö och en ytvattenförekomst klassad med miljö kvalitetsnormer, se figur 4.5:9 (Ströms Vattudal, VISS EU_CD: SE708032-149042).

Vattenförekomsten är kraftigt modifierad av vattenkraft och har klassats med en otillfredsställande ekologisk potential på grund av påverkan av vattenkraft. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

Fyra mindre vattendrag korsar E45 inom vägplaneområdet. Vattendragen har inga namn och är inte heller klassade med miljö kvalitetsnormer. Samtliga rinner österut till recipienten som är Russfjärden.

En grundvattenförekomst finns inom vägplaneområdet (Näsviken SE708261-148638). Den är klassad med god kemisk och god kvantitativ status. Påverkanskällor härleds till diffusa källor (transport och infrastruktur) då väg som saltas vintertid passerar grundvattenförekomsten och utgör en risk för påverkan på grundvattnets kvalitet.

Norr om gång- och cykelvägens planerade slut vid Öhnavägen ligger Långöns vattenskyddsområde.



Figur 4.5:9 – Vattenskyddsområdet Långön, Russfjärden och Näsviken i förhållande till vägplanen.

Areella näringar

Inom vägplaneområdet finns både områden med jordbruksmark och produktionsskog. Jord- och skogsbruksmark är enligt 3 kapitel 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark 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 tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

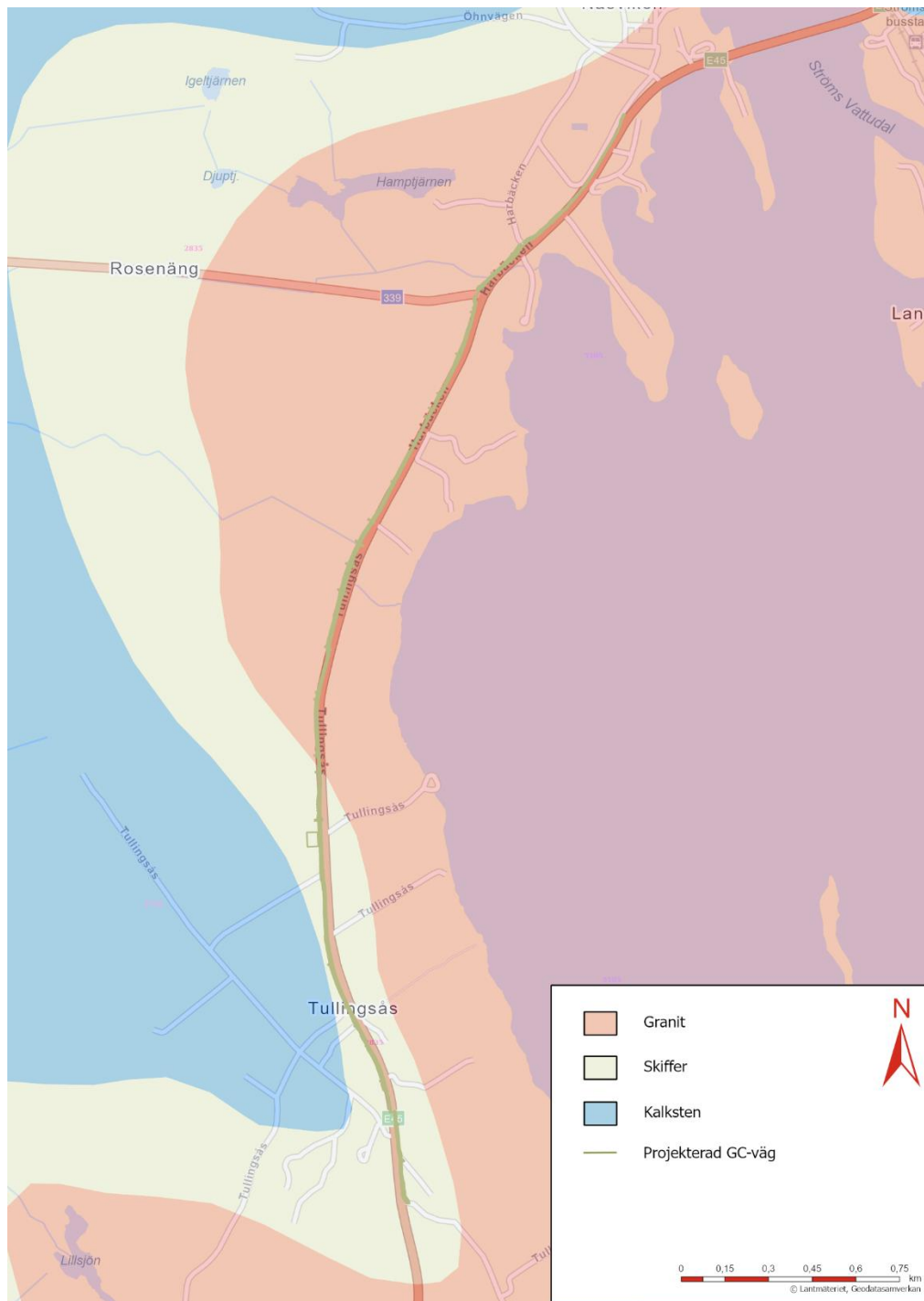
4.5.8. Rennäring

Inom vägplaneområdet ligger samebyarna Jijnjevaerie och Raedtievaerie. Jijnjevaerie har höst- och vinterlandområden i den södra delen av vägplaneområdet.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Markförhållanden

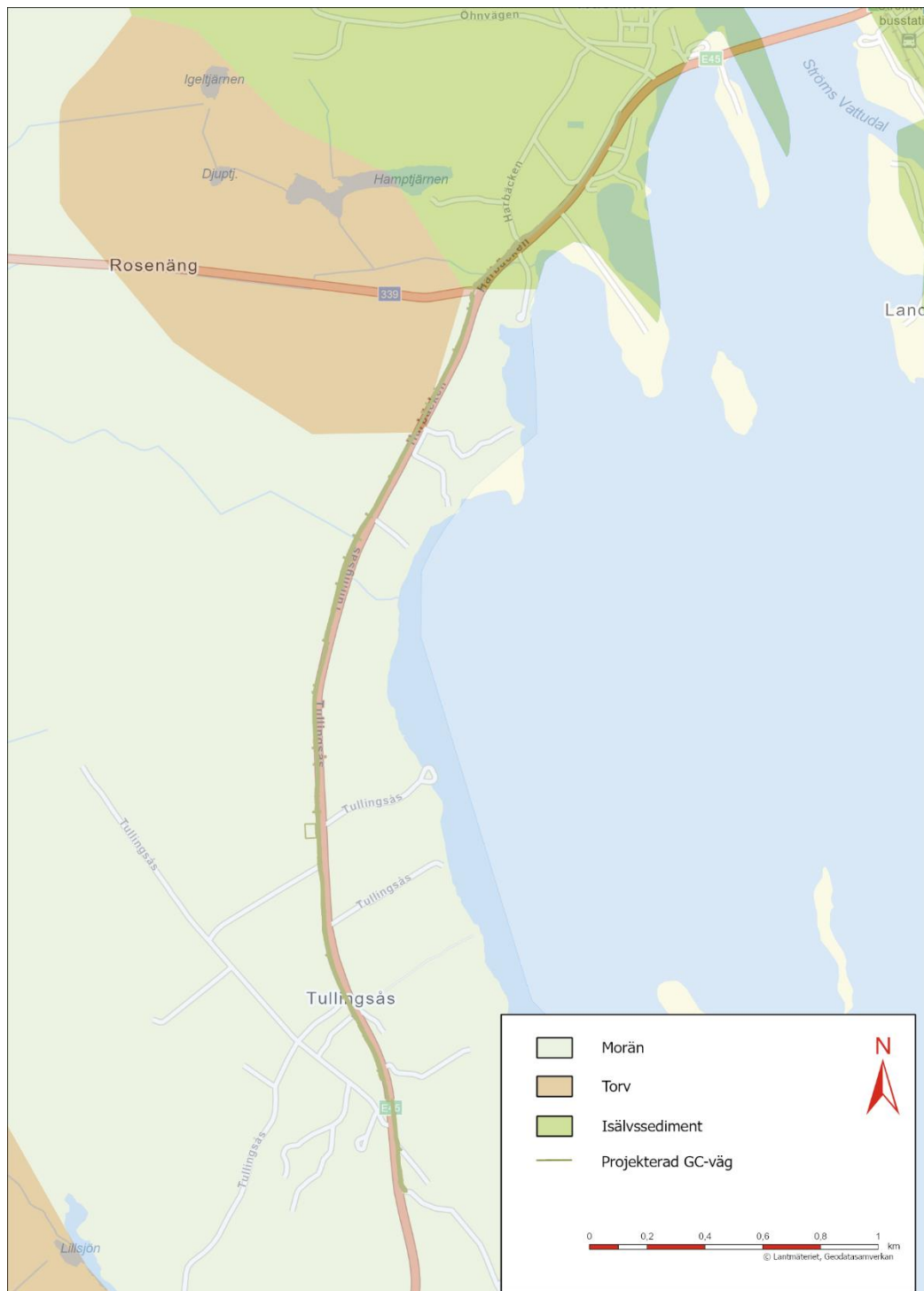
SGU:s berggrundskarta, se figur 4.6:1, visar att i den södra delen av den planerade GCM-vägen ligger på skiffer och den norra delen ligger på granit. Bergarterna kommer ifrån den kaledoniska orogenen.



Figur 4.6:1 Berggrundskarta över området.

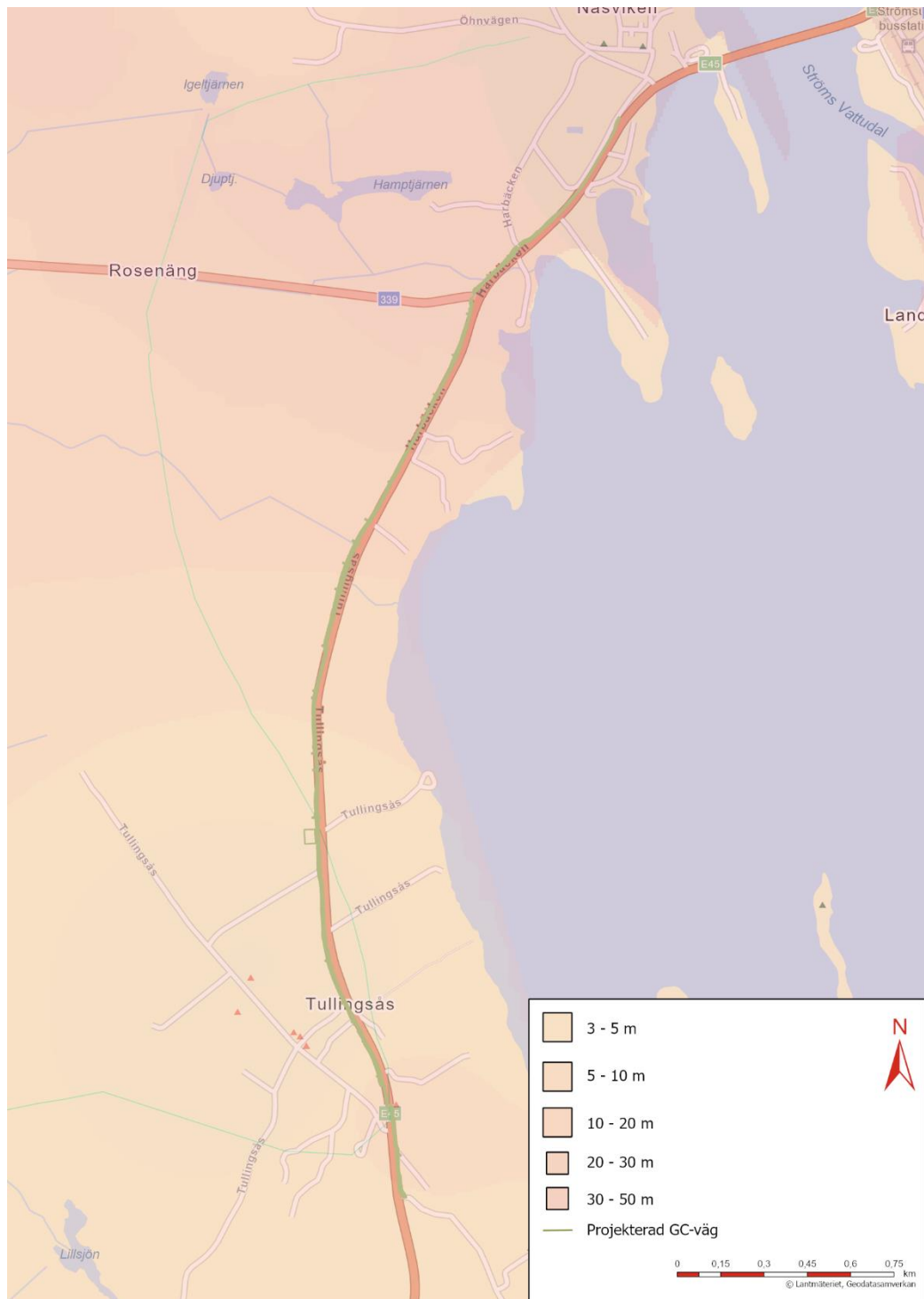
Området karaktäriseras främst av morän i söder som övergår till isälvsediment i form av främst grus och sand. Längs med sträckan har även torvområden påträffats på vägens västra sida i höjd med väg 339. Se figur 4.6:2 för SGU:s jordartskarta.

Från de geotekniska undersökningarna som utförts längs med sträckan innehåller moränen främst silt men ställvis förekommer även lera. Det torvområde som passeras visar på tunna lager, maximalt en meter, av torv som är mer gytig än fast. Direkt under torven har morän påträffats. I den norra delen har isälvsediment ifrån av sand och grus påträffats i ytan ner till tre meters djup under markytan.



Figur 4.6:2 - Jordartskarta över området från SGU.

Jorrdjupen längs med sträckan varierar från endast en till tre meter i söder till mer än 50 meter i norr längs med sträckan. Se figur 4.6:3 för jorrdjupskarta från SGU.



Figur 4.6:3 - Jorddjupskarta över området.

4.6.2. Hydrogeologi

En geoteknisk undersökning har genomförts och två grundvattenrör har installerats på sträckan. Vid undersökningen har vatten påträffats i sonderingarna. Grundvattenrören indikerar på en grundvattennivå cirka 0,6 – 0,8 respektive 1,3 – 1,6 meter under markytan vid observation i december 2022 och januari 2023. Noteringar i skruvborrhål visar på att vatten har påträffats mellan 0,5 och 1,7 meter under markytan.

4.6.3. Avvattning

I dagsläget avvattnas E45 mellan Tullingsås och Näsviken via öppna diken och trummor. Delar av ytvattnet fördröjs och infiltreras i vägdikena. De första 250 meter från enskild väg Ånäset mot Tullingsås rinner vattnet söderut mot Kvarnån och vidare ut i Åviken och Russfjärden i Ströms Vattudal. Resterande sträcka avvattnas direkt till Russfjärden och Ströms Vattudal. Längs sträckan för GCM-vägen finns fyra mindre vattendrag, men vägplanen berör tre.

Det första vattendraget finns vid Bäckmyren, den andra sektion 2/210, det tredje vid Harbäcken norr om avfarten till väg 339. Det finns mindre lågpunkter längs sträckan, vid Bäckmyren, Harbäcken och vägsäl 804 i Näsviken.

4.6.4. Ledningar

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

4.6.5. Brunnar

I närheten av den föreslagna GCM-vägen finns ett antal energibrunnar.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Trafikverkets ställningstagande är att lokalisera GCM-vägen på östra sidan om E45, de första 320 metrarna, för att sedan övergå till västra sidan om E45 resterande del av vägplanens sträckning. Lokaliseringen av GCM-vägen stämmer överens med projektets ändamål och bedöms uppfylla de uppsatta projektmålen:

- Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs med E45
- Ökad säkerhet vid hållplatser och tillgänglighet till hållplatser för oskyddade trafikanter
- Negativ påverkan på omgivningen och landskapskaraktären ska undvikas så GCM-vägen anpassas och harmoniserar med landskapet

Avgörande motiv till vald lokalisering har varit att minska intrången, öka trafiksäkerheten, skapa goda förutsättningar för underhåll samt minimera påverkan på miljön.

5.2. Alternativa lokaliseringar som studerats

- *Övergång från västra sidan till östra sidan om E45* - Alternativet innebar att GCM-vägen skiftade sida från västra sidan om E45 till östra sidan i höjd med byggvaruhandeln (K-bygg, km cirka 2/350 del 2). Alternativet har förkastats på grund av det medför ytterligare två passager över E45 varav en i anslutning till en kurva, alternativet medför trånga sektioner och där det delvis är sämre terrängförhållanden, avverkning av allé. Alternativet hade medfört sämre trafiksäkerhet jämfört med planförslaget.
- *Östra sidan genom Tullingsås* – Detta förkastade alternativ innebar att GCM-vägen skulle placeras på östra sidan om E45 genom hela byn Tullingsås. Alternativet förkastades på grund av att det skulle medföra större markintrång på fastigheter samt att GCM-vägen hade behövt anläggas på bank norr om byn och medfört mer påverkan på omgivningen.

5.3. Val av utformning

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

En GCM-väg anläggs på östra sidan av E45 de första 320 metrarna för att sedan övergå till västra sidan vid 0/320 (del 1) och 0/000 (del 2) och ansluta till befintlig GCM-väg vid campingen i norr, vid km cirka 3/780. Totalt är sträckan cirka fyra kilometer och utformningen har gjorts enligt kraven för en GCM-väg som är separerad med skiljeremsa och kantsten.

GCM-vägen utformas med en bredd på 2,5 meter. Föreslagna typsektioner redovisas på ritningar 101T0401-02.

GCM-vägen separeras från E45 huvudsakligen genom skiljeremsa med en bredd om 2,0 meter, vid vissa sektioner är skiljeremsa bredare. I sektionerna 0/280–0/320 (del 1), samt 2/850–2/920 (del 2) sker separeringen med kantstöd från befintlig körbanekant. Där kantstöd används vid korsande in- och utfarter till fastigheter och vägar anläggs ett lägre kantstöd. In- och utfarter anpassas till fastigheter och vägar som ansluter till GCM-vägen. Föreslagna åtgärder redovisas på illustrationskartor 101T0501-08.

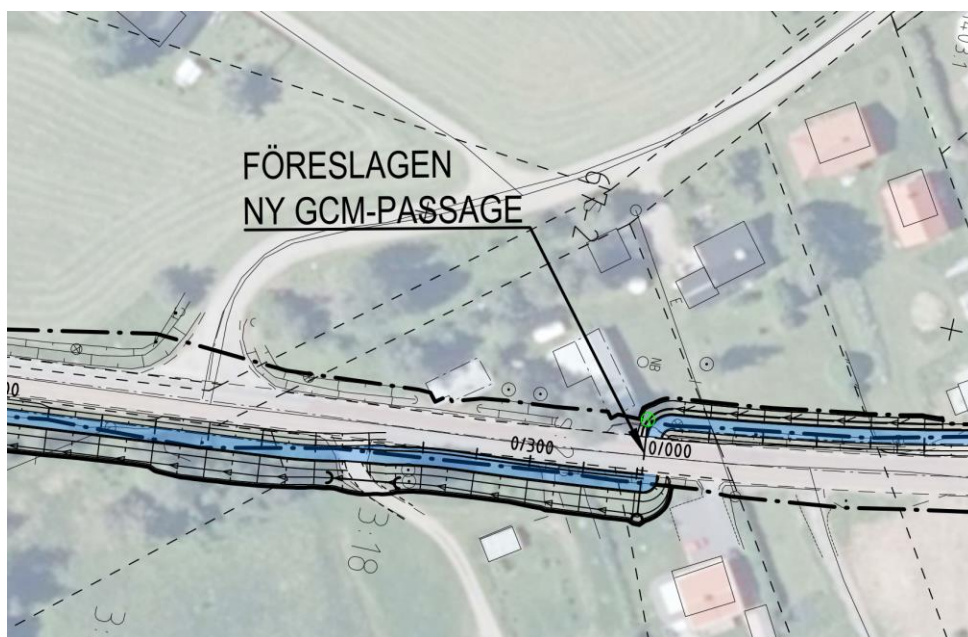
GCM-vägen kommer ha belysning mellan längdmätning 2/200–3/780 (delsträcka 2).

5.3.2. Passager

Vid km cirka 0/320-0/330 (del 1) och km cirka 2/960 – 2/980 (del 2) anläggs passager för fotgängare och cyklister, se illustrationskartor 101T0501-08. I syfte att värna och bevara områdets kulturhistoriska bebyggelse har val av placering av passager över E45 skett på ett sådant sätt att samtliga utpekade kulturmiljöobjekt kommer att kvarstå.

1. Passage i plan över E45, ca km 0/320-0/330 (delsträcka 1).

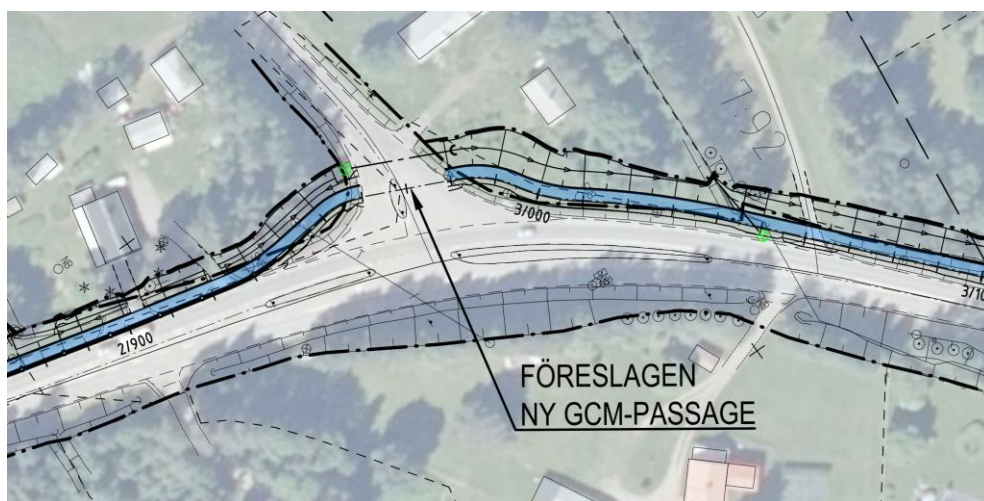
Passage i plan anläggs över E45 och passagen knyter samman planerad GCM-väg mellan östra och västra sidan om vägen. Passagen anläggs i detta läge för att minimera intrång på omgivningen, det är god sikt i passageläget och det ligger i närhet till befintliga busshållplatser. Valet av plats för passagen lämpar sig även väl då det finns ATK-kameror (fartkameror) cirka 100 meter norrut, vilket bidrar till lägre hastigheter och säkrare övergång. Detaljutformning kommer utföras i senare skede.



Figur 5.3.2:1 – Ny passage i plan vid cirka km 0/320 – 0/330 (delsträcka 1).

2. Passage i plan över väg 339/ E45, cirka km 2/960–2/980 (delsträcka 2).

Passage i plan anläggs över väg 339. Detaljutformning kommer utföras i senare skede.



Figur 5.3.2:2 – Ny passage i plan vid km cirka 2/960 – 2/980 (delsträcka 2).

5.3.3. Räcken

Räcken sätts upp på sträckor där GCM-vägen separeras med kantsten, samtidigt som hastighetsbegränsningen på E45 överstiger 60 km/h. Detta avser sektionen 2/850-2/940 delsträcka 2.

5.3.4. Övergripande gestaltning

Följande övergripande mål har varit viktiga i utformningen av GCM-vägen:

- Gestaltningen ska utgå från det omgivande landskapet och på ett sätt så att landskapets utmärkande karaktär upprätthålls. Den nya gång-och cykelvägen 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 trafikanternas och betraktarnas perspektiv.

5.3.5. Gestaltungsprinciper

Plan och profil

- GCM-vägen har anpassats till E45:ans linjeföring och det omkringliggande landskapet. Liksom E45 följer den det befintliga landskapets flacka terräng och struktur.
- Linjeföringen är jämn utan skarpa knyckar i plan och i profil.
- Utblickar i landskapet är viktiga för upplevelsen. GCM-vägen har förlagts så att utblickarna över landskapet tas tillvara för att förhöja färden.
- Det totala vägområdets bredd har tagits i anspråk med hänsyn till Trafikverkets krav på bredder. Skiljeremsan är som minst 2 m bred och längs vissa sträckor skiljs GCM-vägen och körbanan i stället åt med hjälp av kantstöd. Kantstöden utförs i granit.
- Passagera ska utföras utan mittrefug med bredd 2,5 m.

Sidoområde

- Sidoområden och slänter är anpassade till landskapets naturliga former och kopplas samman med omkringliggande landskap. Bankarna är utformade med flacka släntlutningar för att upplevas som trygga och underordnade det öppna landskapet.
- Slänter och sidoområden sås med arter som finns på platsen eller påförs ett tillvarataget markskikt med fröbank.

Utrustning

- Mängden skyltar och räcken ska minimeras och placeras så att utblickar kan behållas.
- Där räcke inte kan undvikas är det viktigt att välja en räckestyp som gör ett så litet visuellt intrång som möjligt. Förslagsvis bör typen vara rörräcke, galvaniserat med två följare och rundade avslut för att underlätta för siktlinjer.
- Belysningsstolpar ska smälta väl in i omgivningen, harmonisera med kulör på räcken och utformas med höjden 8-10 m körbana och GCM-väg.

Vegetation och naturmiljö

- Befintlig vegetation ses som en resurs och har sparats i den mån det är möjligt. Stora uppväxta träd och alléerna har tagits i särskild beaktning eftersom de är viktiga för den biologiska mångfalden och har stort värde för orienteringen i området.

5.3.6. Kollektivtrafik

Vid samtliga befintliga busshållplatser kommer GCM-vägen gå på hållplatsens plattform.

Inga övriga åtgärder genomförs på befintliga busshållplatser och inga nya busshållplatslägen planeras i vägplanen.

5.3.7. Korsningar och anslutningar

Längs med sträckan finns ett antal korsningspunkter och anslutningar med varierande standard, bredd och storlek. Med många in- och utfarter påverkas också trafiksäkerheten, exempelvis när fordon bromsar eller accelererar för att svänga ut och in från dessa. Två anslutningar kommer att stängas, se tabell 5.3:1. Föreslagna åtgärder redovisas på illustrationskartor 101T0501-08.

Tabell 5.3:1 – In- och utfarter som stängs och ny lösning.

Cirka km	Delsträcka	Ut/infarter som ändras	Ny lösning
0/010	2	En av två ut/infarter stängs inom fastigheten	Berörd fastighetsägare har åtkomst till fastighet via annan väg.
2/440	2	En av två ut/infarter stängs inom fastigheten	Berörd fastighetsägare har åtkomst till fastighet via annan väg.

5.3.8. Belysning

Mellan Tullingsås och Strömsund finns vägbelysning längs E45. Befintlig belysning kommer att rivas inom området för vägplanen då den inte uppnår Trafikverkets kriterier för att vara en belyst väg eller GCM-väg. Ny belysning kommer sättas upp vid km cirka 2/200–3/780.

5.3.9. Avvattnings och ledningar

5.3.9.1. Avvattnings

I dagsläget är det till största delen grönytor där GCM-vägen kommer anläggas. Avvattningen planeras att utföras med diken, trummor och dagvattenbrunnar som ansluts till det befintliga dagvattenledningsnätet och de befintliga vägtrumorna som korsar E45. Nya sidotrummor samt trummor som korsar den nya GCM-vägen behöver anläggas.

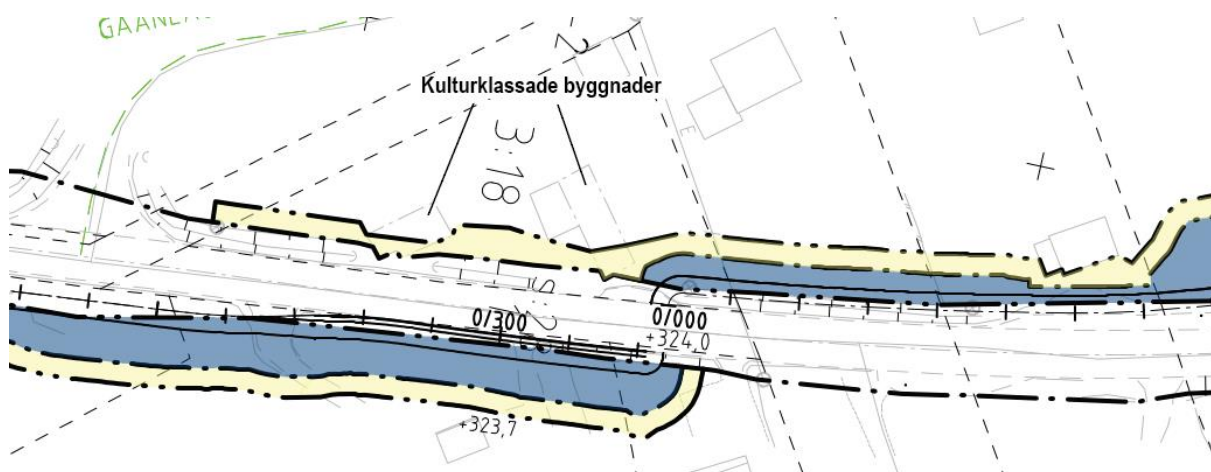
5.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder som föreslås fastställas har identifierats.

5.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås men inte fastställs

Förstärkningsåtgärder för byggnad

Vid anläggande av infiltrationsdike där spont- och schaktarbete förekommer ska kulturklassade byggnader skyddas. Byggnaderna ligger söder om sektion 0/000 för delsträcka 2.



Figur 5.5:1 – Kulturklassade byggnader som ska skyddas vid spont- och schaktarbeten.

Naturmiljö – Odlingsrösen

- Stenar bevuxna med mossor eller lavar ska behandlas med varsamhet under flytten. Vid återuppbyggnaden ska dessa stenar läggas överst/ytterst och med den bevuxna ytan i solbelyst läge för att ge mossan/lavarna goda förutsättningar att leva vidare.
- I samband med flytten ska eventuell jord och gammalt ris sorteras bort.
- Röset ska återuppbyggas på lämplig plats i anslutning till åkermarken. Den nya platsen ska vara solbelyst.
- Flytt av rösen får inte ske under den tid då kräddjur kan nyttja rösen för sin vinterdvala, det vill säga oktober-maj.
- Om grodor, salamandrar eller andra kräddjur upptäcks under arbetet ska arbetet pausas så att dessa ges möjlighet att ge sig i väg.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Utmed E45 skapas ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Tullingsås och Strömsund. Den nya GCM-vägen kopplas samman med befintlig GCM-väg i Näsviken vilket skapar ett mer lättillgängligt cykelstråk för boende, cyklister och fotgängare som använder sträckan. Projektet skapar även en bättre tillgänglighet till busshållplatserna vilket kan främja kollektivt resande. Nya passager, vid km cirka 0/320 (del 1) och km cirka 2/960 (del 2), gör det säkrare att korsa E45.

Trafiksäkerheten på E45 förbättras genom att två anslutningar mot E45 stängs av eller får ändrad utformning.

6.2. Lokalsamhälle

Anläggande av en ny GCM-väg medför ökad trafiksäkerhet vilket bidrar positivt till lokalsamhället. För den framtida samhällsutvecklingen i Tullingsås och Strömsund är det angeläget att åstadkomma ett säkrare och attraktivare stråk för oskyddade trafikanter längs sträckan.

6.3. Landskapet och staden

GCM-vägen kommer till största del anläggas 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 i och de som färdas genom Tullingsås.

Landskapsbilden kommer att påverkas till viss del på några platser i samband med anläggningen av GCM-vägen. Två hela alléer kommer behöva avverkas och enstaka träd behöver avverkas i ytterligare två alléer, samt även visst intrång i trädgårdar kommer att ske.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Kulturmiljö

Det framtagna planförslaget har tagit hänsyn till områdets natur- och kulturvärden för att finna en hållbar lösning i enlighet med nationella politiska miljömål. GCM-vägen utformas med två passager över E45 för att värna såväl natur- som kulturvärden i största mån. Anläggandet av GCM-vägen bedöms uppfylla målet om bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter.

Utifrån de anpassningar som gjorts förväntas vägplanen medföra neutrala konsekvenser för områdets kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse, se tabell 6.4:1.

Tabell 6.4:1 – Vägplanens effekter och konsekvenser för områdets kulturmiljö

Objekt	Typ	Effekt	Konsekvens
1	Åbacka dansbana	Vägen passerar förbi platsen där byggnaden för Åbacka dansbana tidigare fanns. Byggnaden finns inte kvar och orsakar således inget ingrepp i bebyggelse.	Neutral konsekvens
2	Torp, del av gårdsmiljö	GCM-vägen anpassas till att anläggas på motsatt sida om E45 från torpet sett.	Neutral konsekvens
3	Lada, del av gårdsmiljö	GCM-vägen anpassas till att anläggas på motsatt sida om E45 från ladan sett.	Neutral konsekvens
4	Bostadshus 1940-tal, funktionalism	GCM-vägen passerar framför huset och kan komma att ta en del av bostadens uppfart i anspråk. Under byggtiden kan upplevelsen av bostaden tillfälligt försämrats. Ingen föreliggande risk för åverkan på byggnaden.	Neutral konsekvens
5	Garage/Uthus	GCM-vägen passerar framför byggnaden. Skyddsåtgärder under byggskedet.	Neutral konsekvens
6	Lada, del av gårdsmiljö	GCM-vägen anläggs nedanför ladan i anslutning till E45. Ingen synlig risk för åverkan på byggnaden.	Neutral konsekvens
7	Uthus, del av gårdsmiljö	GCM-vägen anläggs nedanför uthuset i anslutning till E45. Liten risk för åverkan i samband med entreprenad. Skyddsåtgärd i byggskedet, i form av god kännedom hos entreprenören.	Neutral konsekvens
Tullingsås kulturmiljö	Helhetsmiljön	Utför vägplanens anpassningar till kulturmiljön kan majoriteten av områdets kulturmiljöobjekt bevaras. Historisk läsbarhet kvarstår i kulturlandskapet. Utfallet av arkeologiska insatser kan komma att bidra till ny kunskap om samhällets historia.	Neutral konsekvens

I arbetet med vägplanen har behovet av arkeologisk utredning undersökts. Efter samråd med Länsstyrelsen i Jämtland har det konstaterats att det inte föreligger något behov av sådana utredningar.

Kulturlandskapet genom Tullingsås bedöms behålla sitt höga mått av historisk läsbarhet. Det föreligger ingen negativ påverkan på siktlinjer inom området. Tillgängligheten bedöms öka då oskyddade trafikanter ges möjlighet att ta sig fram i landskapet på ett säkert sätt genom att separeras från biltrafiken.

6.4.2. Naturmiljö

Artrika vägkanter

I södra samt norra delen av vägplaneområdet finns artrika vägkanter (km cirka 0/000–0/200, delsträcka 1 och 3/005, delsträcka 2). De områden som påverkas av vägplanen utgör en liten del av respektive objekt. Inom de artrika vägkanterna finns bland annat de fridlysta arterna jungfru Marie nycklar. I arbetet med vägplanen har alternativa placeringar av GCM-vägen utretts för att undvika påverkan på fridlysta arter och biotopskyddade områden.

För att minska negativ påverkan på de artrika vägkanterna (km cirka 0/000–0/200, del 1 och 3/005, del 2) planeras skyddsåtgärder. Ytskiktet av jordmassorna från områdena planeras att återanvändas i GCM-vägens nya slänt så att fröbankerna kan bevaras och ge förutsättningar för att arterna kan etablera sig. Blottad jord underlättar fröetableringen för dessa arter. Alternativt kommer befintliga artrika vägkanter att slås under augusti, för att sedan låta materialet torka till hö och sprida ut det när nya GCM-vägkanter är färdigschaktade. Alternativt kan frömaterial från närliggande slåtterängar spridas ut, det bedöms kunna snabba på och underlätta etableringen av ängsflora av de konkurrenssvaga arterna.

Naturvärdesobjekt

Vid naturvärdesinventeringen har flera objekt med högre värden än omkringliggande landskap pekats ut. Av dessa har 14 naturvärdesobjekt med naturvärdesklass 4 identifierats. Naturvärdesobjekten består främst av alléer som är skyddade enligt det generella biotopskyddet. Av de åtta identifierade alléerna som förekommer inom vägplaneområdet berörs hela eller delar av fyra. Anläggandet av GCM-vägen innebär därför att delar av och hela alléer måste avverkas, se mer under 6.4.3 Skyddade områden.

Fyra objekt har klassats med naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde, där två av objekten är de artrika vägkanterna. Övriga två objekt består av ett vattendrag och en grund sjö (Russfjärden). Vattendraget berörs av projektet där det korsas av den planerade GCM-vägen. Den grunda sjön, Russfjärden, berörs inte av projektet.

En antropogen limnisk miljö med naturvärdesklass 4, visst naturvärde, har identifierats i de norra delarna av inventeringsområdet. Denna miljö ligger utanför vägplaneområdet och riskerar inte att påverkas av projektet. Övriga två identifierade naturvärdesobjekt med klass 4 består av vattendrag. Båda vattendrag korsar den planerade GCM-vägen.

För bedömning av påverkan av identifierade naturvärdesobjekt, se tabell 6.4:2.

Tabell 6.4:2 - Bedömning av påverkan på naturvärdesobjekt.

Objektnr. (Naturtyp)	Naturvärdesklass	Bedömd påverkan	Kommentar
1 Artrik vägkant. km cirka 0/000 – 0/200 del 1	Påtagligt naturvärde, klass 3	Liten påverkan	Påverkas av schaktarbeten. Avbaningsmassor läggs tillbaka i ny slänt för GCM-väg.
2 Allé km cirka 0/130 del 2	Visst naturvärde, klass 4	Liten påverkan	Påverkas av schaktarbeten. Enstaka träd, mellan 2–3 stycken, bedöms behöva tas ner. Bedömning, motivering och föreslagna åtgärder framgår av avsnitt 6.4.3 Skyddade områden.
6 Allé km cirka 0/550 del 2	Visst naturvärde, klass 4	Liten påverkan	Påverkas av schaktarbeten. Enstaka träd, mellan 2-3 stycken, bedöms behöva tas ner. Bedömning, motivering och föreslagna åtgärder framgår av avsnitt 6.4.3 Skyddade områden.
7 Allé km cirka 1/180–1/210 del 2	Visst naturvärde, klass 4	Hög påverkan	Påverkas av schaktarbeten och anläggandet av GCM-vägen. Björkallén kommer behöva avverkas, vilket innefattar cirka 15 träd. Bedömning, motivering och föreslagna åtgärder framgår av avsnitt 6.4.3 Skyddade områden.
11 Vattendrag km cirka 1/880 del 2	Visst naturvärde, klass 4	Liten påverkan	Påverkas av schaktarbeten som leder till en kortvarig lokal grumling under byggtiden. Vattendraget ligger kvar i befintligt läge, hamnar mellan GCM-väg och E45. Ny trumma behöver anläggas. Anmälan vattenverksamhet för åtgärden kommer upprättas.
13 Allé km cirka 2/350– 2/450	Visst naturvärde, klass 4	Hög påverkan	Påverkas av schaktarbeten och anläggandet av GCM-vägen. Björkallén kommer behöva avverkas, vilket innefattar cirka 33 träd. Bedömning, motivering och föreslagna åtgärder framgår av avsnitt 6.4.3 Skyddade åtgärder.
15 Artrik vägkant km cirka 3/005 del 2	Påtagligt naturvärde, klass 3	Liten påverkan	Påverkas av schaktarbeten. Avbaningsmassor läggs tillbaka i ny slänt för GCM-väg. Påverkan bedöms som liten då det är en liten del av den totala artrika vägkanten som påverkas.
17 Vattendrag km cirka 2/210 del 2	Visst naturvärde, klass 4	Liten påverkan	Påverkas i liten grad av schaktarbeten. Vid anläggande av ny trumma alt. förlänga befintlig trumma. Schaktarbeten leder till en kortvarig lokal grumling under byggtiden. Anmälan vattenverksamhet för åtgärden kommer upprättas.
21 Odlingsröse km cirka 1/470 del 2	Visst naturvärde, klass 4	Hög påverkan	Påverkas av schaktarbeten. Flyttas, se mer under avsnitt 6.4.3 Skyddade områden.
22 Vattendrag km cirka 3/054	Visst naturvärde, klass 4	Liten påverkan	Påverkas av schaktarbeten vid arbeten med förlängning av trumma under GCM-väg alternativt vid anläggande av separat trumma. Schaktarbeten leder till en kortvarig lokal grumling under byggtiden. Anmälan vattenverksamhet för åtgärden kommer upprättas.
23 Vattendrag km cirka 3/240	Visst naturvärde, klass 4	Ingen påverkan	Påverkas av inte av vägplanen.

Objektnr. (Naturtyp)	Naturvärdesklass	Bedömd påverkan	Kommentar
25 Odlingröse km cirka 0/115– 0/130 del 1	Visst naturvärde, klass 4	Hög påverkan	Påverkas av schaktarbeten. Flyttas, se mer under avsnitt 6.4.3 Skyddade områden.

Rödlistade och fridlysta arter

Exemplar av de fridlysta arterna jungfru Marie nycklar, brudsporre och nattviol som påträffats inom vägplaneområdet kommer påverkas vid anläggandet av GCM-vägen. Avbaningsmassor avses flyttas till närliggande områden så att arterna kan återetablera sig.

Vägplanens syfte är inte att ta bort eller skada fridlysta växter, utan att anlägga en GCM-väg för ökad trafiksäkerhet. Samtliga berörda arter (jungfru Marie nycklar, brudsporre och nattviol) är livskraftiga och har en gynnsam bevarandestatus. Vägplanen bedöms inte påverka arternas gynnsamma bevarandestatus lokalt, regionalt eller nationellt. Arternas kontinuerliga ekologiska funktion på lokal nivå bedöms ej påverkas av verksamheten. Dispens från förbuden i § 8 artskyddsförordningen bedöms därför inte vara aktuellt i detta projekt (se MÖD 2016:1 och MÖD mål nr 4669–22).

I arbetet med vägplanen har hänsyn tagits till fridlysta växter genom att utreda alternativ avseende GCM-vägens placering för att minimera påverkan på dessa. Då berörda fridlysta arter, förutom nattviol, förekommer på båda sidor om E45 har avvägningar gjorts mot projektets syfte som är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten samt övriga värden för naturmiljö samt kulturmiljö.

Fynd av violett guldvinge finns registrerad i Artportalen, cirka 800 meter från vägplaneområdet. Under naturvärdesinventeringen noterades inga fynd av ormrot, som är värdväxt för violett guldvinge. Då inga fynd av ormrot har påträffats inom vägplaneområdet samt att noteringen av violett guldvinge är registrerad på ett långt avstånd från vägplaneområdet bedöms inte projektet påverka arten varför ingen dispens från artskyddsförordningen behövs. Gullviva har inte kunnat återfunnits under naturvärdesinventeringen och bedöms inte påverkas av projektet.

Vägplanen innebär att en värdefull fågelhabitat i form av en träddunge, inom vilken det finns träd med bohål, kommer att avverkas. Träddungen utgör ett lämpligt habitat för mindre hackspett och andra hackspettarter. Vägplanen innebär en habitatförlust då arean på dungen är liten, men då det finns flera liknande habitat i närheten bedöms inte habitatförlusten påverka populationen av mindre hackspett gynnsamma bevarandestatus negativt. Det bedöms därför inte vara aktuellt med dispens från artskyddsförordningen.

Ingen övrig känd häckningsplats för fåglar ligger inom eller i direkt närhet av vägplaneområdet.

Invasiva arter

Vid arbete i lokaler med invasiva arter planeras massorna återanvändas på samma plats de schaktas upp ifrån. Massorna placeras sedan på ett djup om 0,5 meter under markytan och täcks sedan med rena massor och geotextil. Det gör att arten inte får chans till ytterligare spridning, vilket bidrar till en positiv påverkan på den lokala floran och naturmiljön.

I områden där det förekommer invasiva arter, fridlysta arter och artrika vägkanter ska massorna separeras och hanteras åtskilt så långt som möjligt.

Sammanfattande bedömning av konsekvenser

Sammantaget bedöms påverkan på naturmiljön vara liten då planerad GCM-väg ligger i anslutning till E45, där naturmiljön redan är påverkad. Med vidtagna skydds- och kompensationsåtgärder gällande fridlysta arter bedöms påverkan som liten.

6.4.3. Skyddade områden

Det generella biotopskyddet

Vid anläggandet av GCM-vägen kommer två björkalléer avverkas:

- 15 alléträd avverkas vid sektion 1/180–1/210 delsträcka 2.
- 33 alléträd avverkas vid km cirka 2/350–2/450 delsträcka 2.

Enstaka alléträd behöver avverkas vid följande sektioner:

- Tre alléträd avverkas vid km ca 0/130 delsträcka 2.
- Två träd avverkas vid km cirka 0/550. Allén är helt avverkad i dagsläget och utgörs endast av stubbar.

Odlingsrösen vid följande sektioner påverkas:

- Km cirka 0/115–0/130 delsträcka 1.
- Km cirka 1/470 delsträcka 2.

För att inte biotopen ska gå förlorad flyttas den till ett nytt läge, men i närheten av de ursprungliga platserna. De nya lägena framgår av figur 6.4:1 och 6.4:2.



Figur 6.4:1 – Odlingsröse vid sektion 0/115–0/130 del 1 behöver flyttas.



Figur 6.4:2 - Odlingsröse vid sektion 1/470 del 2 behöver flyttas. Figuren visar vart odlingsröset finns idag och den nya platsen efter flytt.

Diken i odlingslandskap finns på östra sidan av E45 i det läge där GCM-vägen anläggs på den västra sidan. Projektet bedöms inte påverka diket negativt, förutsatt att skyddsåtgärder under byggtiden vidtas (se 6.5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggskedet.)

Berörda alléer och odlingsrösen bedöms omfattas av biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap 11 § miljöbalken. Anläggandet av GCM-vägen får anses vara ett allmänt angeläget intresse med hänvisning till trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter. Alléerna innehåller björkar som är ett mycket vanligt trädslag och hör till gruppen triviallövnträd. Inget av träden har pekats ut som särskilt skyddsvärt. Alléerna bedöms inte hysa några högre naturvärden. Odlingsrösen bedöms inte hysa några höga naturvärden och inga naturvårdsarter noterades i naturvärdesinventeringen.

Om alléträd markant skadas eller tas ner i samband med byggnationen planeras nya träd att återplanteras som kompensationsåtgärd. Trafikverket har inte laglig rätt att ta mark i anspråk för att utföra kompensationsåtgärder i form av återplantering. Om återplantering ej är möjligt inom vägplaneområdet kommer val av placering av nya träd ske i samråd med Strömsunds kommun. Separata samråd med kommunen pågår.

Strandskydd

Enligt 7 kap 16 § miljöbalken gäller inte förbudet mot att vidta vissa åtgärder inom ett strandskyddsområde, för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. De frågorna hanteras i stället inom ramen för planprocessens samråd med länsstyrelsen. GCM-vägen syftar till att öka trafiksäkerheten längs med E45 och är inte en avhållande anläggning. Några naturmiljöer med höga naturvärden kommer inte tas i anspråk. Anläggandet av GCM-vägen bedöms vara förenligt med strandskyddets syften.

Sammantaget bedöms påverkan på skyddade områden bli liten med de föreslagna åtgärderna.

6.4.4. 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. Detta påverkar i högsta grad de boendes närmiljö men även landskapsbilden för trafikanterna. Trädgårdar nära vägen är även en av de faktorer som skapar en varierad och upplevelserik miljö.

Enstaka träd i två av alléerna kommer att behöva avverkas och i två alléer avverkas samtliga träd, vilket förutom förlust av ekologiska värden även påverkar upplevelsevärdena eftersom de skapar karaktär, ger variation samt skydd för gående och cyklister. Landskapsbilden kommer efter avverkningsen bli öppnare där hela alléer avverkas, och något öppnare där enstaka träd avverkas. Effekten blir mer betydande på de platser där alléerna försvinner, men liten där enstaka träd avverkas.

6.4.5. Markföroreningar

Resultaten från markmiljöundersökningen visar generellt på låga halter av petroleumämnen, PAH och metaller. Samtliga underskrider Naturvårdsverkets generella riktvärde för Mindre Känslig Markanvändning (MKM). Samtliga massor bedöms kunna återanvändas inom vägområdet, dock kommer massorna från proverna som överskrider riktvärdet för Känslig Markanvändning (KM) inte återanvändas i närheten av vattendrag.

Aktuellt området används för vägtrafik. Personer som vistas på fastigheten till följd av befintlig verksamhet gör det under sin yrkesverksamma tid. Övriga personer vistas endast tillfälligt på platsen. Därför tillämpas mindre känslig markanvändning (MKM) tillämpas på objektet.

6.4.6. Naturresurser (Hushållning med mark- och vatten)

Vägplanen bedöms inte ge negativa effekter för berörda ytvattenförekomster. Russfjärden uppnår inte miljö kvalitetsnormer på grund av den är kraftigt modifierad av vattenkraft.

Vägplanen bedöms inte heller medföra negativ påverkan på grundvattenförekomsten Näsvisen. Påverkanskällor är från diffusa källor (transport och infrastruktur) då väg E45 saltas vintertid, GCM-vägen kan i viss utsträckning avlasta vägen och bidra till en minskad mängd transporter med till exempel bil.

Vägplanens föreslagna åtgärder i vattendrag utgörs av att anlägga nya trummor och förlänga befintliga trummor. Det är nödvändiga åtgärder för att vattendragen ska kunna rinna under GCM-vägen och E45. Det finns inga åtgärder som innebär att vattendragen behöver grävas om.

Långöns vattenskyddsområde bedöms inte påverkas av vägplanen, då åtgärder är planerade utanför den primära och yttre skyddszonen med marginal. Ytor för upplag och etablering är planerade till sektion km cirka 1/000.

Areella näringar

Jordbruks- och skogsbruksmark kommer behöva tas i anspråk för anläggandet av GCM-vägen. GCM-vägen kommer anläggas på västra sidan av E45 längs majoriteten av sträckan, vilket bedöms medföra mindre intrång i brukningsvärd jordbruksmark. Möjligheten att anlägga GCM-vägen på östra sidan har utretts, men det bedöms medföra större intrång på jordbruksmarker som brukas i högre utsträckning jämfört med västra alternativet.

Trafikverket bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att bygga GCM-vägen i den föreslagna sträckningen och detta behov inte kan tillgodoses på något annat från allmän synpunkt

tillfredsställande sätt. Trafikverket anser därmed att det finns skäl för att ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk.

6.4.7. Rennäring

Den planerade GCM-vägen berör inget riksintresse för rennäringen. Projektet ligger inom höst- och vinterbetesland för Jijnjevaerie sameby. Projektet bedöms inte förhindra den fortsatta rennäringen för samebyarna.

6.5. Påverkan under byggtiden

Byggskedet i ett vägprojekt innebär en rad åtgärder och arbetsmoment som genererar störningar med olika påverkan för trafikgrupper och närboende, samt risk för att skador uppstår på miljön. Även om påverkan i många fall är begränsad i tid kan den ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade. Skyddsåtgärder under byggtiden kommer att vidtas under planering och byggandet för att minimera störningar.

6.5.1. Trafik under byggtiden

Den nya GCM-vägen kommer bli friliggande på stora delar av sträckan vilket innebär att den kommer att kunna byggas samtidigt som E45 är trafikerad.

På de sträckor där GCM-vägen anläggs med skiljeremsa kan trafiken växelvis passera arbetsområdet. Det innebär att hastigheten behöver sänkas förbi arbetsområdet och längsgående barriärer ställs upp mellan passerande trafik och arbetsområdet.

På de sektioner där GCM-vägen separeras med kantsten behöver intilliggande körfält tas i anspråk. Separering från passerande trafik görs med barriärer och hastigheten sänks. Trafiken kan växelvis passera förbi arbetsområdet.

Vid korsningen väg 339 och E45 planeras en GCM-passage och ny trumma under väg 339. I detta läge finns det gott om utrymme för arbetet och för trafiken.

6.5.2. Kulturmiljövärden

Skyddsåtgärder i form av god kännedom hos entreprenören vidtas för kulturmiljöobjekten inom vägplaneområdet.

Skyddsåtgärder ska vidtas vid kulturklassade byggnader söder om 0/000 delsträcka 2, vid spont- och schaktarbeten.

6.5.3. Naturmiljövärden

Alléer som ligger inom vägplaneområdet, men som inte berörs av planerade åtgärder, planeras att märkas ut med till exempel vimplar. Genom att vidta denna åtgärd minskar risken för påverkan under byggnationen.

Odlingsrösen vid längdmätning km cirka 0/115–0/130 (del 1) och 1/470 (delsträcka 2) kommer att flyttas för att inte biotopen ska gå förlorad.

Avverkning och röjning ska inte utföras under häckning för fåglar, i områdena km cirka 0/160 (delsträcka 1) och 3/115 (delsträcka 2). Häckningsperioderna är under mars-juni.

Massor från områden med invasiva arter ska i första hand återanvändas på samma plats som de schaktas upp ifrån. Om massorna är tekniskt lämpliga för återanvändning ska de återföras 0,5 meter under markytan och täckas med tätare massor eller med geotextil.

Tidsrestriktioner för grumlande arbeten vid mindre korsande vattendrag, specificeras i anmälan om vattenverksamhet.

6.5.4. 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 vägprojektet är i stor utsträckning kopplad till transportarbetet och masshanteringen.

6.5.5. 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 ska 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 inte placeras närmare än 100 meter från dricksvattenbrunn eller 50 meter från vattendrag samt diken i jordbrukslandskap, och 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 utsläppt ska finnas.
- Om det i anläggningsarbetet skulle påträffas något som misstänks vara fornlämning, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen i Jämtlands län kontaktas.
- Vid arbeten med massor som innehåller invasiva arter ska maskiner desinficeras före och efter schaktarbetet.

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 en 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 avseende ändamål och projektmål bedöms vara god. GCM-vägen har utformats enligt Trafikverkets krav och normer, med utgångspunkt i att minimera markintrång. Behov av markintrång har i arbetet med vägplanen vägts mot trafiksäkerhet, tillgänglighet samt förutsättningarna på platsen. Eftersom åtgärden genomförs i 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, miljökvalitetsnormer 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 berörda 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, minska spridning av förorenade massor med mera.
- Produktvalsprincipen: Produktval och hushållning säkerställs i byggskedet genom Trafikverkets styrande riktlinjer.

8.2. Miljökvalitetsmål

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

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 längs sträckan 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, till exempel att inte lägga tillbaka massor vid eller i anslutning till vattendrag, ska spridning av miljöfarliga ämnen förhindras.

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

Grundvatten av god kvalitet bedöms inte påverkas negativt. Den planerade GCM-vägen kan i viss utsträckning avlasta väg E45 och bidra till att antalet transporter med bil minskas.

Levande skogar påverkas i viss utsträckning i och med att intrång i skogsmarker görs i och med vägplanens åtgärder.

Ett rikt odlingslandskap påverkas negativt i liten utsträckning i och med att mark i odlingslandskap behöver tas i anspråk.

God bebyggd miljö bedöms inte påverkas negativt. Förslag på åtgärder förbättrar situationen för oskyddade trafikanter längs sträckan.

Ett rikt växt- och djurliv bedöms marginellt påverkas negativt på grund av nedtagandet av trädalléer. Odlingsrösen som berörs kommer att flyttas. Naturvårdsarter som berörs planeras återplanteras. Vid borttagande av invasiva arter påverkas övrigt växtliv 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 luftkvaliteten.

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 då det inte bidrar till ytterligare risk för påverkan på grundvattnets kvalitet. Då influensområdet är större än vägplaneområdet har skyddsåtgärder inarbetats i vägplanen för att minska påverkan under byggskedet, se avsnitt 6.5.4 Anpassning och skadeförebyggande åtgärder under byggskedet.

8.4. Hushållningsbestämmelser

Enligt miljöbalkens 3 kap 1 § ska mark- och vattenområdet användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest tillämpade 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 tas i anspråk. Intrång minimeras genom att byggnation sker i direkt angränsning till befintlig väg. Val av placering och utformning av GCM-vägen har skett för att minimera ingrepp i värden för naturmiljön och för att minska ingrepp på omkringliggande fastigheter samt jordbruks- och skogsmark. Avvägningar har gjorts löpande i arbetet med vägplanen mellan de olika intressena samt för hur vägplanens åtgärder ska bidra till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet på bästa möjliga sätt. 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 om som kan skada naturmiljön. Vägplanen bedöms inte medföra påtagliga skador på naturmiljön i området, mer utförlig beskrivning finns under avsnitt 6.4 Miljö och hälsa.

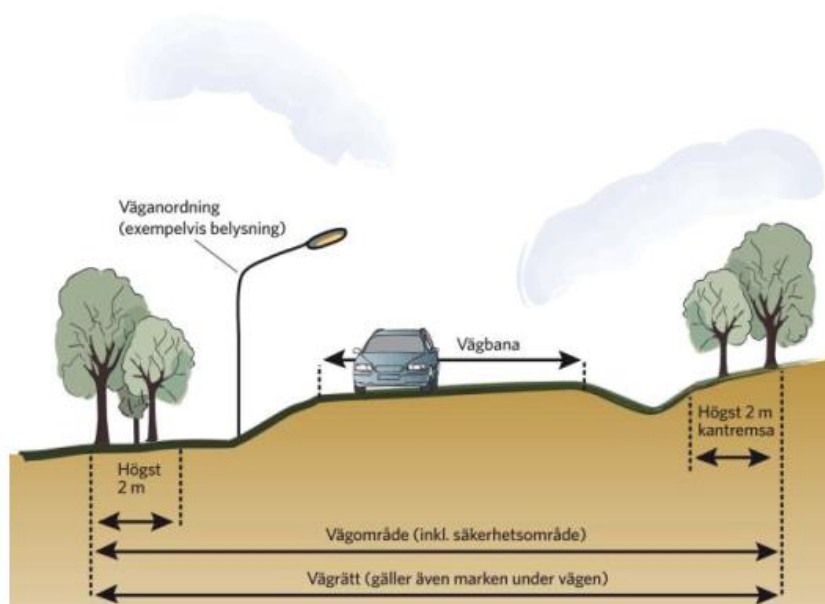
9 Markanspråk och pågående markanvändning

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen 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 anläggs GCM-vägen på den östra sidan om E45 för att sedan övergå till den västra, då det bedöms lämpligast för att uppnå ökad trafiksäkerhet och minimera intrången i natur- och kulturmiljövärden samt för enskilda. GCM-vägen bidrar till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter och ökar möjligheten till 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 i att 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 träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten 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 värdetidpunkten plus 25% av marknadsvärdeminskningen, enligt Expropriationslagen 4 kap 1§. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränser ändras.

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



Figur 9.1:1 Vägområde och vägrätt.

9.1. Vägområde för allmän väg

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 vägen bestånd, drift eller brukande. Förutom själva vägbanan räknas följande väganordning i det här projektet: gång-, och cykel och mopedväg (inklusive dike, slänt) vägbelysning och kantremsa.

På plankartorna framgår vad som är nytt vägområde markerat med blå färg och med beteckningen V.

På illustrationskartor framgår befintligt och nytt vägområde. Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar cirka 30 000 m² som tas i anspråk med vägrätt. Det är uppdelat på cirka 8 300 m² skogsmark, 11 400 m² åkermark, 10 300 m² tomtmark och övrig mark.

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. I vägplanen kommer cirka 14 700 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Marktypen består av cirka 3 600 m² skogsmark, 6 200 m² åkermark och cirka 4 900 m² 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 arbetsområde som gäller under byggtiden dock längst 3 månader efter slutbesiktning.

T2- Tillfällig nyttjanderätt/etableringsområde gäller under byggtiden, dock längst 3 månader efter slutbesiktning.

9.3. Vägområde inom detaljplan

För påverkan på detaljplaner och areal se under avsnitt 4.3.4 och avsnitt 11.3.

10 Fortsatt arbete

10.1. Fortsatt process

Vägplanen har samråtts i en samrådshandling och inkomna synpunkter har bemötts i en samrådsredogörelse och åtgärder har bearbetats in i vägplanen. Planen har kungjorts för granskning och hållits tillgänglig för berörda och allmänhet att lämna synpunkter, som sedan sammanställdes i ett granskningsutlåtande. Nu stämplas vägplanen om till fastställelsehandling för att gå vidare till fastställelse. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandlingar kan tas fram.

10.2. Anmälningar och provningar

Följande provningar kan komma att krävas för att genomföra projektet:

- Anmälan om vattenverksamhet för korsande vattendrag vid sektion 1/880, 2/210 och 3/054.

Ytterligare anmälningar/dispens/tillstånd kan komma att krävas under byggtiden gällande hantering av avfall, eventuella markföroreningar med mera.

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 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 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.

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

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

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

11.2. Genomförande

Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Projektet planeras genomföras som en utförandeentreprenad.

Byggtiden beräknas till 2 år från byggstart.

11.3. Överensstämmelse med kommunala planer

Enligt 14 § väglagen (1971:948) får en väg inte byggas i strid med detaljplanens bestämmelser. Om syftet med detaljplanen inte motverkas får dock mindre avvikelser göras. En detaljplan gäller tills den ändras, ersätts eller upphävs. Om en detaljplan ändras, ersätts eller upphävs innan detaljplanens genomförandetid har gått ut kan det medföra att fastighetsägaren har rätt till ekonomisk ersättning för förlorade rättigheter. Efter att genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla på samma sätt som innan med den skillnaden att planen då kan ersättas, ändras eller upphävas utan att berörda kan ställa ersättningsanspråk för förlorade rättigheter.

Nedan redovisas en sammanställning över de byggnads- och detaljplaner som berörs av vägplanen.



Figur 11.3:1 Översiktsskarta berörda detaljplaner

Tabell 11.3:1 – Översiktlig redovisning av berörda detaljplaner

Nr	Namn	Beteckning	Berörd sektion vägplan	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Typ av markanspråk	Överensstämmer med vägplan?	Mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte?	Ändra/upphäva detaljplan?
1	Ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Näsvisen	23-STJ-2349	1a 3/280-3/460	Område för allmänt ändamål, prickad	Vägrätt	Nej	Ja	Nej
			1b 3/280-3/460	Område för allmänt ändamål, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	-	-	-

			1c 3/730- 3/750	Kvartersmark, camping, prickad	Vägrätt	Nej	Ja	Nej
			1d 3/460- 3/750	Kvartersmark, camping, prickad	Tillfällig nyttjande- rätt	-	-	-
			1e 3/460- 3/780	Allmän plats- Väg	Vägrätt	Ja	-	-
			1f 3/750- 3/780	Allmän plats- Väg	Tillfällig nyttjande- rätt	-	-	-
2	Ersättning av detaljplan för Ströms-Näset 1:217	2313- Po7/48	2a 3/750- 3/770	Kvartersmark för allmänt ändamål- friluftsbad, prickad	Vägrätt	Nej	Ja	Nej
			2b 3/750- 3/760	Kvartersmark för allmänt ändamål- friluftsbad, prickad	Tillfällig nyttjande- rätt	-	-	-
			2c 3/770- 3/780	Allmän plats- lokalgata	Vägrätt	Ja	-	-
			2d 3/760- 3/780	Allmän plats- lokalgata	Tillfällig nyttjande- rätt	-	-	-
3	Detaljplan för Näsviken, Ströms-Näset 1:94 med flera	2313- P16/6	3a 3/760- 3/780	Allmän plats- gång-och cykelväg	Vägrätt	Ja	-	-
			3b 3/760- 3/780	Allmän plats- park	Vägrätt	Nej	Ja	Nej
			3c 3/760- 3/780	Allmän plats- park	Tillfällig nyttjande- rätt	-	-	-
			3d 3/760- 3/780	Allmän plats- lokalgata	Tillfällig nyttjande- rätt	-	-	-

Tabell 11.3:2 – Kompletterande uppgifter vid överensstämmelse

Nr	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Detaljplanens syfte (en redogörelse per detaljplan)	Motiv till överensstämmelse	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden (ja/nej)
1	1e 98 m²	Allmän plats-väg	Syftet med byggnadsplanen är att möjliggöra område för allmänt ändamål, mark för industriverksamhet, campingverksamhet, friluftsbad och bostäder. Även att bevara ytor med växtlighet mellan användningsområdena för avskärmning.	Utgörs av allmän plats för väg, förenligt med åtgärden.	Ja

2	2c 81 m ²	Allmän plats-lokalgata	Syfte att möjliggöra uppförande av butik samt anläggande av besöksparkeringar samt områden för friluftsbad och golfbana.	Utgörs av allmän plats-lokalgata, förenligt med åtgärden.	Ja
3	3a 53 m ²	Allmän plats-gång-och cykelväg	Syfte med planen är att utöka byggrätten för att tillgodose ett ökat byggbehov. Planen är en uppdatering av tidigare stadsplan för att mer överensstämmer med nuvarande markanvändning.	Utgörs av allmän plats för gång-och cykelväg vilket är förenligt med åtgärden.	Ja

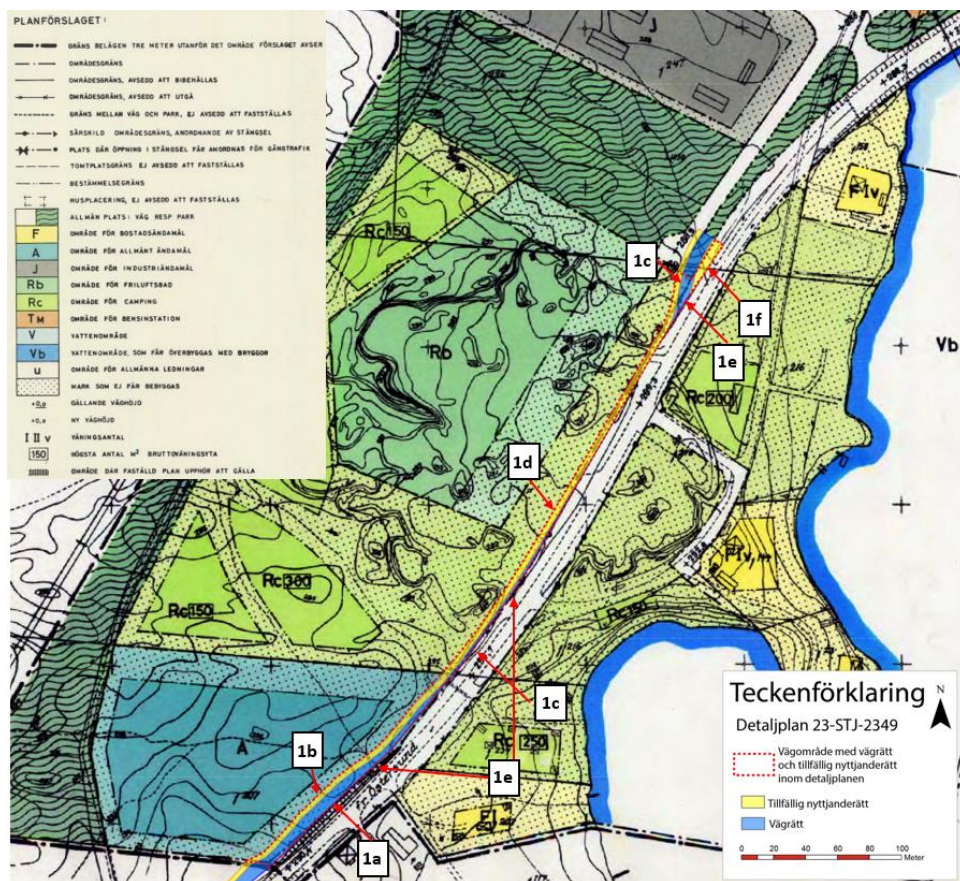
Tabell 11.3:3 – Kompletterande uppgifter vid mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte

Nr	Delområde och ianspråk-tagen areal	Tillåten mark-användning för berörd del av detaljplanen	Motiv för att avvikelse från detaljplanen bedöms vara mindre	Detaljplanens syfte	Motiv för att detaljplanens syfte inte motverkas	Yttrande inhämtat från byggnads-nämnden (ja/nej)
1	1a 848 m ²	Område för allmänt ändamål, prickad	Omfattar prickad mark som inte får bebyggas i anslutning till befintligt vägområde inom mark för allmänt ändamål. Medför inte någon negativ inverkan på fastighetens funktion eller byggrätt. Utgörs av vägsilv/vegetation idag.	Syftet med byggnadsplanen är att möjliggöra område för allmänt ändamål, i detta fall för uppförande av förråd och garage till vägförvaltningen, mark för industri-verksamhet, camping-verksamhet, friluftsbad och bostäder. Även att bevara ytor med växtlighet mellan användnings-områdena för avskärmning.	Områden som tas i anspråk är mindre till omfattning, är i anslutning till befintligt vägområde och utgörs till största delen av prickad mark som inte får bebyggas. Berörda fastigheters funktion påverkas inte och pågående markanvändning kan fortsätta. Syftet med planen bedöms därför inte motverkas.	Ja
	1c 358 m ²	Kvartersmark-camping, prickad	Utgörs främst av mindre hörnavskärning för att tekniskt kunna ansluta befintlig GC-väg och mindre utökning längs befintligt vägområde inom prickad mark. Medför inte någon negativ påverkan på campingfastighetens funktion.			Ja
2	2a 43 m ²	Kvartersmark för allmänt ändamål-friluftsbad, prickad	Begränsat område i anslutning till befintligt vägområde och lokalgata som inte får bebyggas och behövs för att ansluta till befintlig gc-väg. Området består av gräsyta och asfaltsyta mellan befintliga vägar och bedöms inte påverka fastighetens funktion för friluftsbad.	Syfte att möjliggöra uppförande av butik samt anläggande av besöksparkeringar samt områden för friluftsbad och golfbana.	Område som tas i anspråk är beläget i anslutning till befintligt vägområde och får inte bebyggas samt är av marginell karaktär. Fastigheten kan fortsatt nyttjas för friluftsbad då det ianspråktagna området inte nyttjas för ändamålet, funktionen påverkas inte och därmed inte syftet med planen.	Ja
3	3b 52 m ²	Allmän plats-park	Marginellt ianspråktagande av en smal remsa för park mellan gång-och cykelväg samt lokalgata. Svårt att nyttja för sitt ändamål och är av marginell karaktär. Nyttjas inte för park idag. Ingen	Syfte med planen är att utöka byggrätten för att tillgodose ett ökat byggbehov. Planen är en uppdatering av tidigare stadsplan för att mer överensstämmer	Området som tas i anspråk utgörs av allmän plats vilket tyder på att det ska nyttjas för allmänt ändamål, det ligger i direkt anslutning till lokalgata samt gång-cykelväg och utgör en smal remsa som	Ja

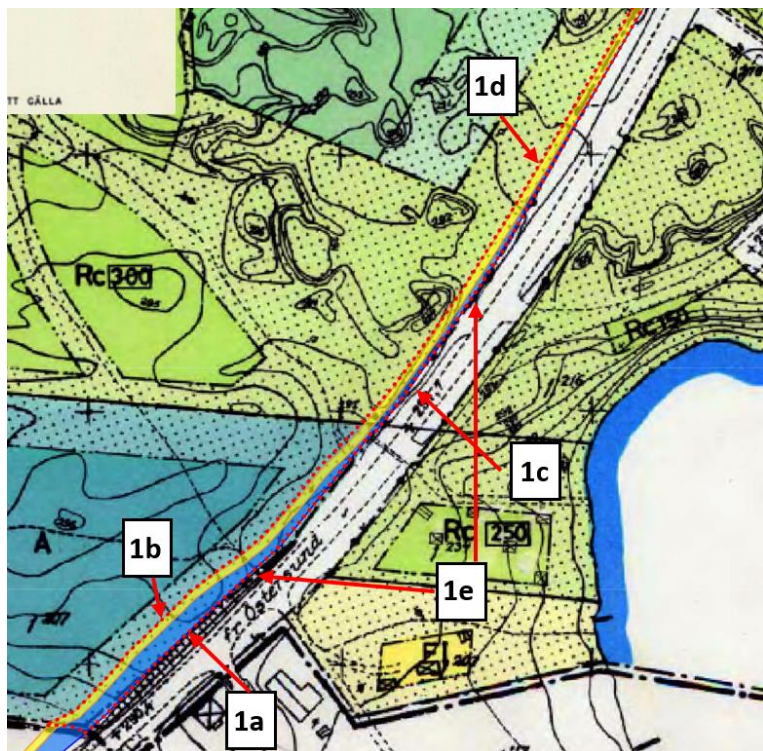
			negativ påverkan bedöms ske.	med nuvarande markanvändning.	idag inte nyttjas som park. Planens syfte påverkas inte av detta marginella intrång, kan i stället anses gå i linje med planens syfte som är allmän plats.	
--	--	--	------------------------------	-------------------------------	--	--

Tabell 11.3:4 – Kompletterande uppgifter vid tillfällig nyttjanderätt

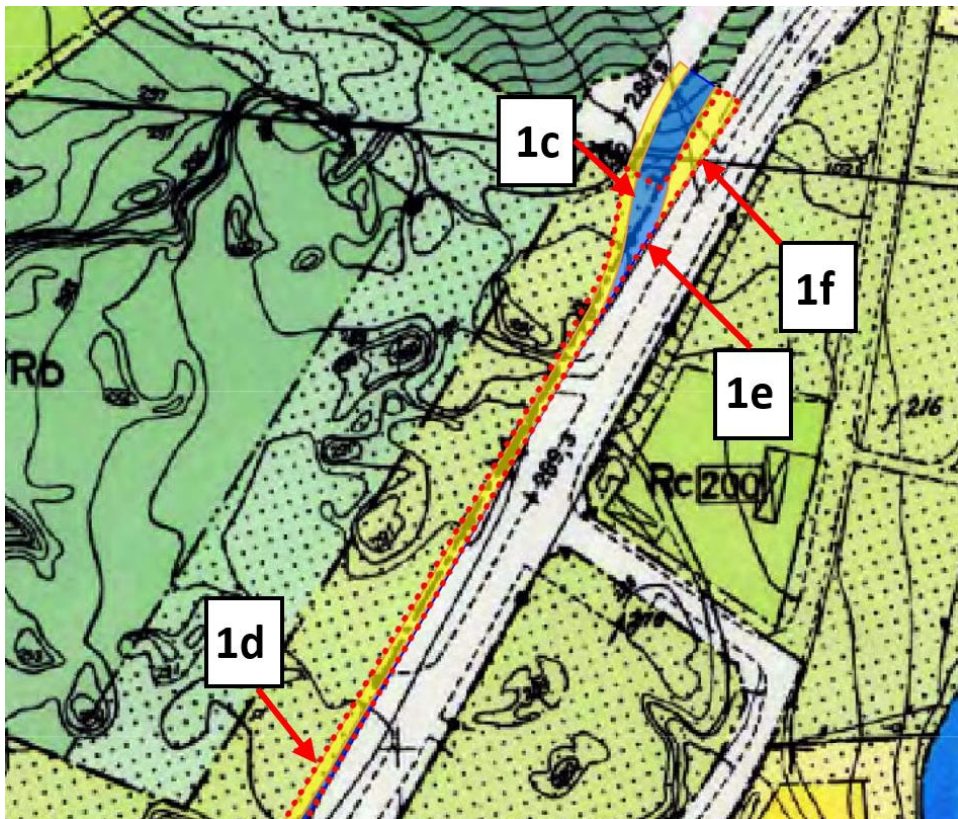
Nr	Datum laga kraft av detaljplanen	Genomförandetid	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Hur området används idag
1	1969-10-07	Gått ut	1b 509 m ²	Område för allmänt ändamål, prickad	Vägslynt och yta med vegetation
			1d 865 m ²	Kvartersmark-camping, prickad	Vägslynt/dike och gräsyta samt delvis befintlig väg
			1f 155 m ²	Allmän plats-väg	Väg
2	2006-09-29	Gått ut 2012-09-29	2b 6 m ²	Kvartersmark för allmänt ändamål-friluftsbad, prickad	Gräsyta mellan befintlig väg och gång-och cykelväg samt väg
			2d 32 m ²	Allmän plats-lokalgata	Väg
3	2016-04-13	Gått ut 2021-04-13	3c 16 m ²	Allmän plats-park	Gräsyta och asfalterad yta/väg
			3d 63 m ²	Allmän plats-lokalgata	Asfalterad yta/väg



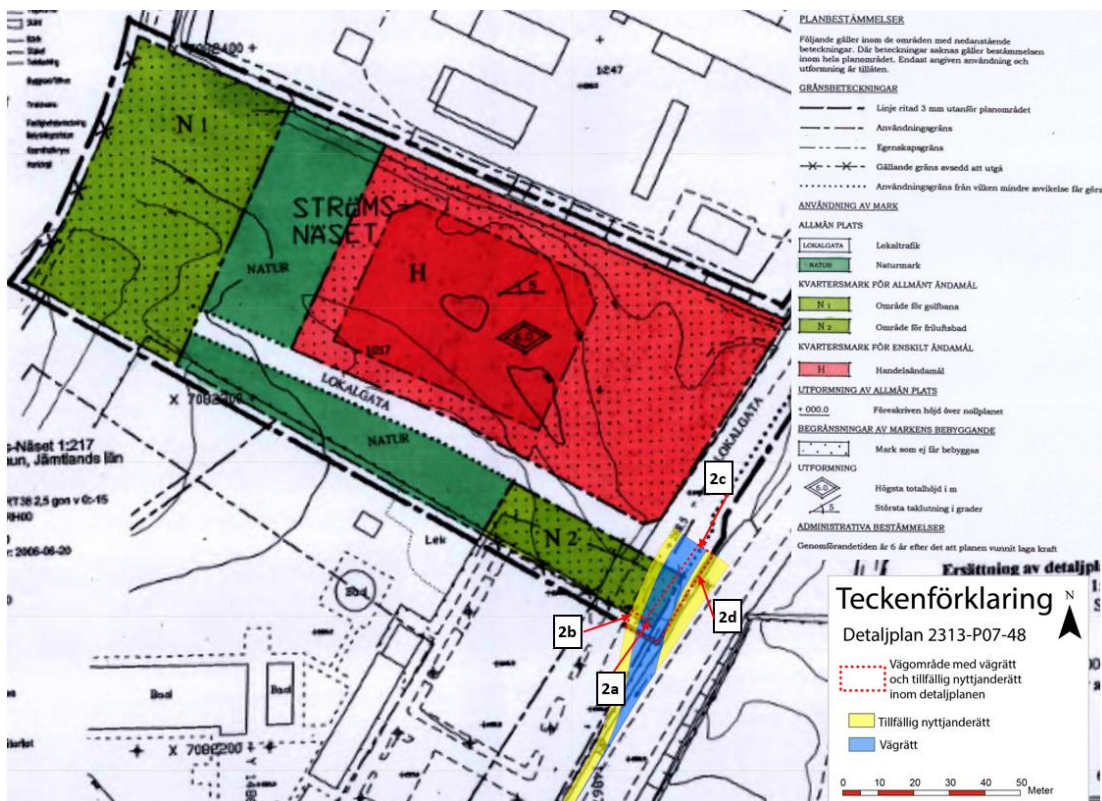
Figur 11.3:2 - Utdrag från detaljplan 1. Vägområde inom plan (rött prickat), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (blått område) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (gult område).



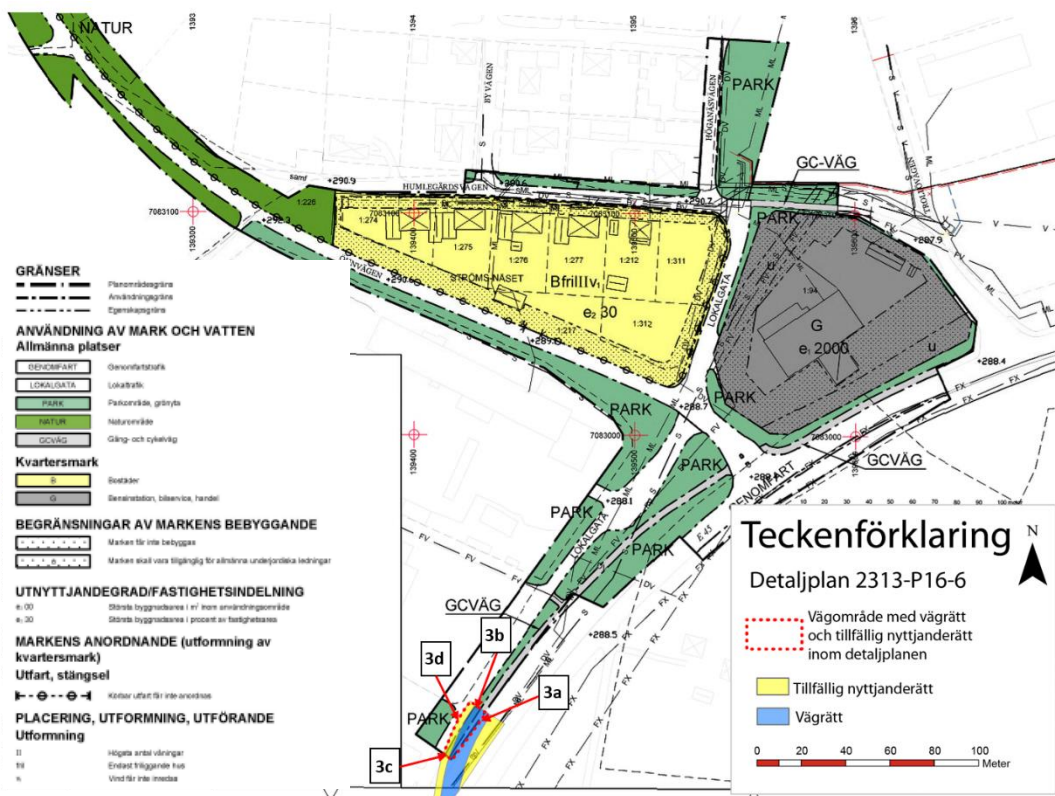
Figur 11.3:3 - Inzoomat utdrag från detaljplan 1, södra delen av planen. Vägområde inom plan (rött prickat), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (blått område) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (gult område).



Figur 11.3:4 - Inzoomat utdrag från detaljplan 1, norra delen av planen. Vägområde inom plan (rött prickat), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (blått område) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (gult område).



Figur 11.3:5 - Utdrag från detaljplan 2. Vägområde inom plan (rött prickat), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (blått område) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (gult område).



Figur 11.3:6 - Utdrag från detaljplan 3. Vägområde inom plan (rött prickat), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (blått område) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (gult område).

11.4. Finansiering

Projektet finansieras via nationell plan. Totalkostnad i planen för finansiering ligger på cirka 66 Mkr.

12 Underlagsmaterial och källor

Strömsunds kommun, www.stromsund.se

Länsstyrelsen i Jämtlands län WebbGIS och Planeringsunderlag, www.lansstyrelsen.se/jamtland

Länsstyrelsernas Geodatakatalog, <http://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/>

Miljömålsportalen, <https://www.sverigesmiljomal.se/>

Nationella vägdatabasen, www.nvdb2012.trafikverket.se

Riksantikvarieämbetet, ww.raa.se

VISS, Vatteninformationssystem Sverige, ww.viss.lansstyrelsen.se

SGU brunnarsarkiv kartvisare, <https://www.sgu.se/grundvatten/brunnar-och-dricksvatten/brunnarsarkivet/>

Trafikverket. (2022). Krav och Rådstexter, TRVINFRA-00231, version 2.0. Trafikverket.

Trafikverket Åtgärdsvalsstudie. Inlandsstråket Dalarna-Jämtland. 2019.

Underlagsmaterial framtagna i projektet

MätR – Mätningsteknisk Rapport, 2022.

MätU – Mätningstekniskt Underlag. 2022.

Projekterings PM avvattning. 2023.

PM ledningssamordning. 2023.

PM Markmiljöinventering. 2022.

PM Markmiljöundersökning. 2023.

MUR Geoteknik 2023.

PM Väg och utformning. 2023.

PM Naturvärdesinventering. 2022.

Kulturarvsanalys status samrådshandling. 2023.



Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43B

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

www.trafikverket.se