

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 839, Bäckland, Ny bro över Kåstabäcken

Kramfors kommun, Västernorrlands län

Planbeskrivning inklusive miljöbeskrivning, 2024-08-20



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GRANSKNINGSHANDLING, Väg 839, Bäckland, Ny bro över Kåstabäcken

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2024-08-20

Ärendenummer: TÄHS-2024-000098

Uppdragsnummer: 30041866

Kontaktperson: Jimmy Dahlbom, Trafikverket

Figurer/foto: Sweco, om inget annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Bakgrund	5
3	Miljöbeskrivning.....	6
3.1.	Avgränsningar; utredningsområde och miljöaspekter	7
3.2.	Beslut om betydande miljöpåverkan.....	8
4	Förutsättningar	8
4.1.	Vägen, trafik och användargrupper.....	8
4.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	9
4.3	Omgivning, landskap och markförhållanden	9
4.4	Miljö.....	9
4.2.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	15
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	15
5.1.	Val av lokalisering och utformning	15
5.2.	Skyddsåtgärder.....	18
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	18
6.1.	Trafik och användargrupper, lokalsamhälle och regional utveckling.....	18
6.2.	Omgivning, landskap och markförhållanden	18
6.3.	Miljö.....	19
6.4.	Påverkan under byggtiden	21
6.5.	Nollalternativet	23
7	Samlad bedömning	24
7.1.	Måluppfyllelse miljö kvalitetsmål.....	24
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	25
9	Markanspråk och pågående markanvändning	25
10	Fortsatt arbete, genomförande och finansiering	27
10.1.	Fortsatt arbete	27
10.2.	Genomförande; den formella processen.....	27
10.3.	Genomförande; bygghandling och produktion	28
10.4.	Finansiering.....	28
11	Underlagsmaterial och källor	29

1 Sammanfattning

Trafikverket arbetar med att minimera risken för ras, skred och översvämning i anslutning till allmänna vägar. Som en del i detta arbete har Trafikverket för avsikt att åtgärda två befintliga vägtrummor som är placerade i Kåstabäcken utmed väg 839 i Bäckland och arbetar nu fram en vägplan för denna åtgärd. Projektet är nu inne i skede granskningshandling.

Ändamålet (syftet) med vägplanen är att öka trafiksäkerheten och robustheten i vägtransportsystemet genom att åtgärda en känd riskpunkt där väg 839 korsar Kåstabäcken och därigenom minska risken för ras och skred.

Ändamålet bedöms uppfyllas med de åtgärder som föreslås i vägplanen och som innebär att byta ut de båda trummorna mot en valvbåge av korrugerad, spiralfalsad plåt på prefabricerade betongfundament. Brotypen och materialvalen medför bra hållfasthet och beständighet. Intill valvbågen planeras en skyddsåtgärd i form av en faunapassage för medelstora däggdjur att anläggas. Detta för att minska risken att djuren tar sig upp på vägen och bli påkörda.

Åtgärden bidrar inte till någon större ny exploatering eller förändring av platsen. Detta då funktionen enbart förbättras genom att byta ut redan befintliga trummor samt att anläggningen medför ett marginellt behov av nytt vägområde.

Berört område angränsar till jordbruksmark och skogsmark. Kåstabäcken omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Anläggandet av den nya bron bedöms inte medföra en negativ påverkan på vattenförekomsten och projektet bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus. Planerad åtgärd innebär en förbättring för vattenmiljön och skyddsåtgärder för att begränsa negativ påverkan på fisk kommer att vidtas i byggskedet. Anmälan om vattenverksamhet kommer att tas fram och skickas in till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen fattade beslut 2024-04-30 att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vägplanens åtgärder planeras att kunna byggas under hösten år 2025 och bedöms pågå under tre veckor. Projektkostnaden bedöms uppgå till cirka 3 160 000 kr och finansiering sker via BAR (Bärighetsfinans, Bärighet och tjälsäkring av vägar).

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

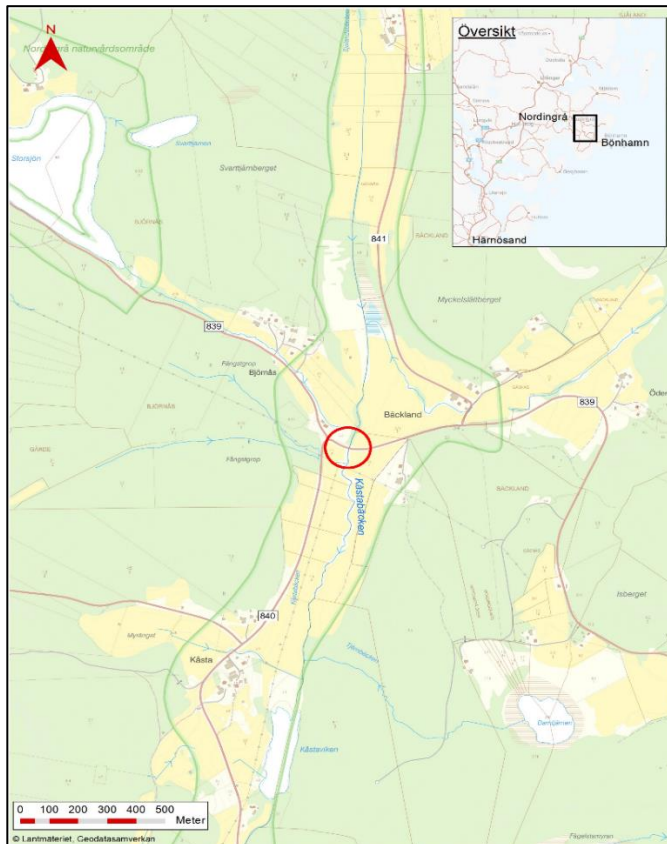
2.1. Bakgrund

För att minimera risken för ras, skred och översvämning i anslutning till allmänna vägar genomför Trafikverket riskreducerande åtgärder inom Norra regionen. Projektet resulterar i framtagande av konkreta ras-, skred- och översvänningsförebyggande åtgärder inom flertalet riskpunkter.

Som en del i detta arbete planerar Trafikverket att åtgärda två befintliga vägtrummor som är placerade i Kåstabäcken i byn Bäckland. Byn ligger cirka fyra kilometer sydost om Nordingrå i Kramfors kommun, Västernorrlands län, se översiktskarta i figur 1. De båda vägtrummorna som är placerade i bäcken och under väg 839 är en prioriterad riskpunkt och är i sådant skick att de riskerar att gå sönder och falla samman.

De båda befintliga vägtrummorna är betongtrummor med dimensionen 1500 mm. Genomförda platsbesök och inmätningar visar att sättningar och erosion är påbörjad utmed vägranterna och i vägslänten. Om inte trummorna åtgärdas finns risk för att större skador uppstår i närtid på både väg 839 men även på bäcken som sammanbinder havet med mindre sjöar och tjärnar uppströms i odlingslandskapet.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Arbetet med att ta fram en vägplan följer en planprocess där berörda erbjuds möjlighet att genom samråd påverka de åtgärder som föreslås i vägplanen. Planprocessens skeden och aktuella samråd beskrivs i kapitel 10.2.



Figur 1. Översiktskarta med projektområdet markerat i röd ring.

2.1.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt 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. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

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

2.1.2. Ändamål och projektmål

Ändamålet (syftet) med vägplanen är:

- Att öka trafiksäkerheten och robustheten i vägtransportsystemet genom att åtgärda riskpunkten där väg 839 korsar Kåstabäcken och därigenom minska risken för ras och skred.

3 Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen av projektet finns integrerad i denna planbeskrivning eftersom ingen separat miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram, se avsnitt 3.2. Enligt väglagen ska en miljöbeskrivning innehålla uppgifter om projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken och miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitel 3 § i miljöbalken. Skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kapitlet i miljöbalken och skyddade områden enligt kulturmiljölagen. Miljöbeskrivningen ska även identifiera, beskriva och bedöma berörda miljöeffekter enligt 6 kapitlet i miljöbalken.

Projektets förutsättningar redogörs för under kapitel 4. Beskrivning av utformning och skyddsåtgärder finns i kapitel 5. En bedömning av vägplanens påverkan finns under kapitel 6 tillsammans med en beskrivning av skyddsåtgärder under byggskedet. Under kapitel 7 redovisas en samlad bedömning av projektets måluppfyllelse av de 16 miljökvalitetsmålen och i kapitel 8 redogörs för projektets överensstämmelse med miljöbalken.

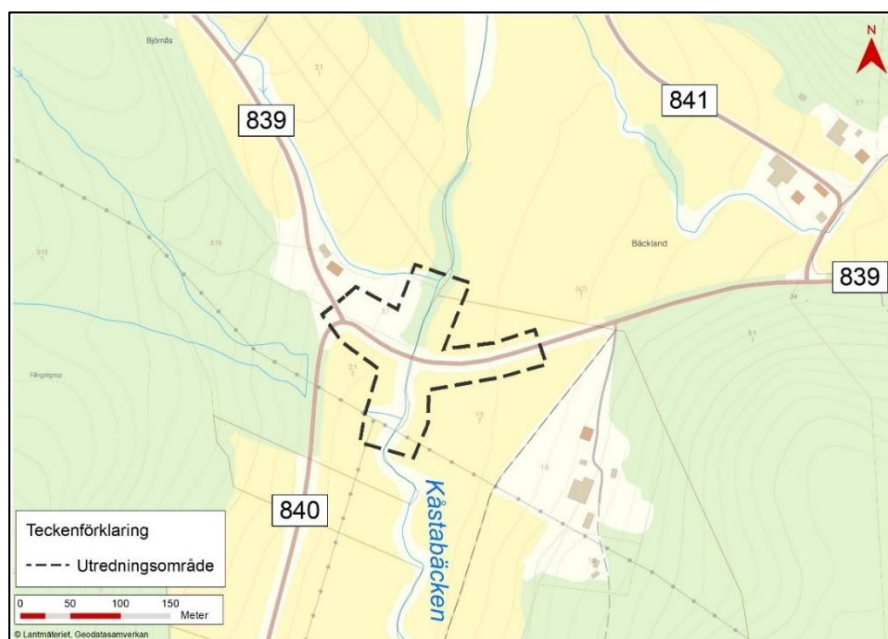
Arbetet med miljöbeskrivningen har genomförts genom insamling av underlag från karttjänster och myndigheter. Under projektet har kompletterande utredningar och inventeringar genomförts.

3.1. Avgränsningar; utredningsområde och miljöaspekter

Området där Kåstabäcken passerar väg 839 i de två existerande vägtrumorna samt dess närområde benämns som utredningsområde och kan ses i figur 2. Detta är det geografiska område där fysisk påverkan från projektet kan komma att ske och är avgränsningen för projektets direkta miljöpåverkan i form av fysiskt intrång. Projektet kan påverka ett område utanför utredningsområdet ett så kallat influensområde. Naturvärden beskrivs och bedöms i ett bredare område så som vattenmiljö där eventuella åtgärder kan medföra påverkan på ett större område. Även kulturmiljövärden, friluftsliv och rennäring beskrivs utanför utredningsområdet.

Vissa miljöaspekter har avgränsats bort. Vissa av dem bedöms inte beröras eftersom projektet inte kommer att generera mer trafik. Följande aspekter utreds inte:

- Luft. Projektet påverkar inte möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormen för utomhusluft på grund av att projektet inte innebär någon förändring för trafiken i området, annat än under byggskedet.
- Buller och vibrationer. Buller utreds inte på grund av att åtgärden inte anses utgöra en väsentlig ombyggnation. Bullerskyddsåtgärder kommer inte att erbjudas inom ramen för projektet. Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller berörs inte då dessa endast gäller för kommuner med fler än 100 000 invånare samt för större vägar med större trafikmängd än den aktuella.
- Landskapsbilden bedöms inte påverkas av aktuellt projekt då läge i plan eller profil på vare sig väg eller vattendrag förändras och aspekten utreds därför inte ytterligare.
- Vattendraget är inte en grundvattenförekomst eller mynnar till en sådan och därför bedöms miljö kvalitetsnormer för grundvatten inte påverkas av planerad åtgärd.
- Närmsta Natura-2000 område ligger cirka fyra kilometer nordost om planerad åtgärd och bedöms inte påverkas av projektet.
- Klimat. Projektet innebär ingen förändring för trafiken i området annat än under byggskedet. Projektets storlek innebär att det är för litet för att behandla påverkan på klimatet.



Figur 2. Visar projektets utredningsområde.

3.2. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har 2024-04-30 fattat beslut om att vägplanens förslag på åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljöbeskrivning tas fram i stället för en separat miljökonsekvensbeskrivning.

Enligt 10 § MBF (Miljöbedömningsförordningen) ska hänsyn tas till följande faktorer vid beslut om betydande miljöpåverkan:

- Verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper (11 § MBF)
- Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering (12 § MBF)
- De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper (13 § MBF)

I stycket nedan följer länsstyrelsens motivering med utgångspunkt i ovanstående faktorer.

Projektet består i att byta ut vägtrummmorna mot en valvbro. Intill valvbågen planeras en skyddsåtgärd i form av en faunapassage. Projektet bidrar inte till någon större ny exploatering eller förändring av platsen. Anläggningen medför ett marginellt behov av nytt vägområde. Projektet bedöms inte få stor påverkan på områdets kultur-, natur- eller friluftsvärden.

4 Förutsättningar

4.1. Vägen, trafik och användargrupper

Åtgärden planeras att utföras längs väg 839 i Bäckland, sydöst om Nordingrå, Kramfors kommun, Västernorrlands län.

Väg 839 är en statlig asfalterad länsväg med referenshastighet 70 km/h. ÅDT (Årsmedeldygnstrafiken) uppgår till cirka 260 fordon varav cirka 20 fordon är tung trafik (lastbilar). Busshållplatser finns utmed väg 839 intill korsningen mot väg 841 samt i korsningen mot väg 836 samt tre stycken hållplatslägen längre österut mot Bönhamn.

Vägbredden uppgår till sex meter med en stödremsa som bitvis försvunnit utmed delar av sträckan. Senaste vägåtgärden som utfördes utmed hela sträckan av väg 839 var beläggningsarbete som genomfördes under juni månad år 2020. Dessförinnan genomfördes beläggningsarbete i juni år 2008.

Vägräcken finns utmed båda sidor av vägen och sträcker sig cirka 20 meter före och efter Kästabäcken. Utmed den norra sidan ser vägräcket ut att ha sjunkit ned med tiden och blivit lägre. Vägräckena på båda sidor om vägen kommer behöva bytas ut i samband med trumbytet.

Inom aktuell vägsträcka har vägbeläggningsflertalet sprickor. Vägbanken har sjunkit ner före och efter trumläget. Väg 839 behöver stängas av under tiden som byggnationen pågår och det finns ett antal alternativa vägar i området som då kan komma att bli aktuella som omledningsvägar, se kapitel 6.4.1. och figur 9.

4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Området omfattas av Kramfors kommuns översiktsplan antagen 2013-04-29. I översiktsplanen är området för planerad åtgärd markerat som Landsbygdsområde (RI) samt ett kulturlandskap och andra större områden med särskilda kulturvärden (Rk). Planerad åtgärd befinner sig även inom Nordingrå naturreservat, ett områdesskydd som i översiktsplanen föreslås upphävas.

4.3 Omgivning, landskap och markförhållanden

Väg 839 sträcker sig mellan Nordingrå och Bönhamn som är en välbevarad fiskhamn och ett populärt turistmål.

Landskapet är kuperat och består av skogsklädda höjder och dalgångar samt ängsmark med omväxlande jordbruksmark. Mindre sjöar i landskapet förbinds av vattendrag i varierande storlek. Bebyggelse och vägar följer dalgångarna och i området där åtgärden planeras att utföras finns det en växtskyddszon med varierande bredd längs bäcken och den åkermark som ligger intill.

Närmaste bostadshus ligger cirka 100 meter från projektområdet.

4.4 Miljö

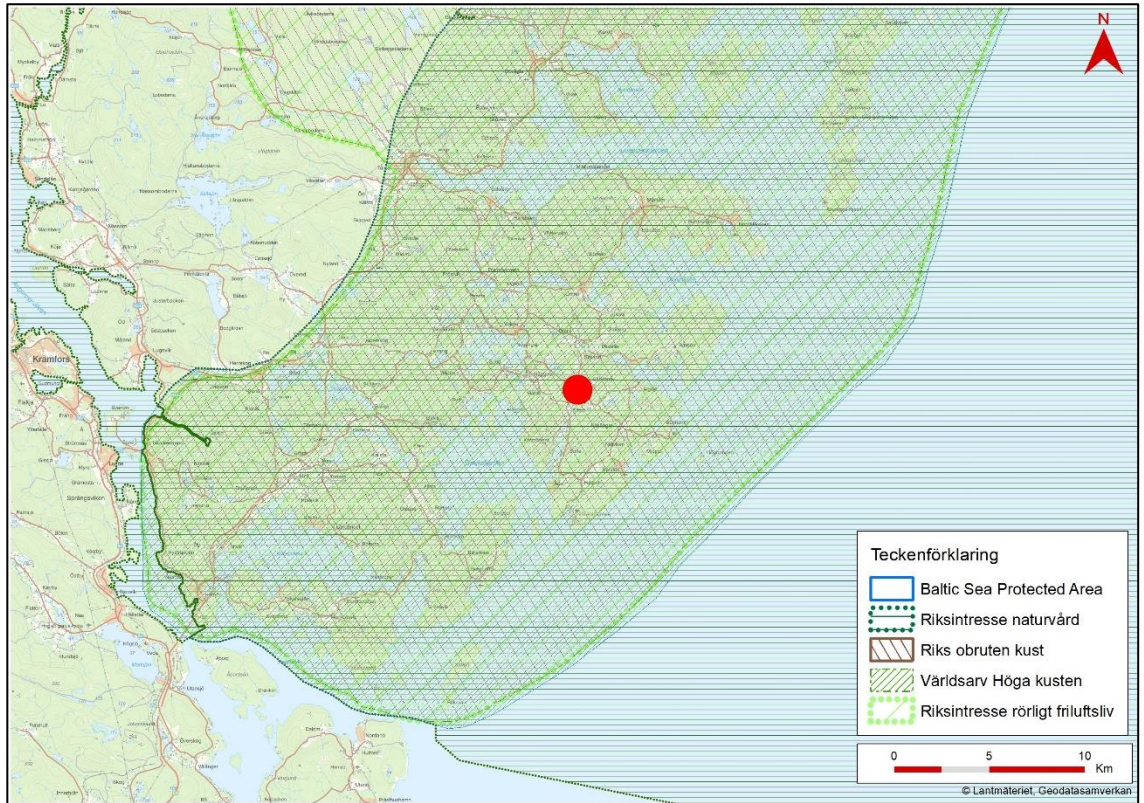
4.1.1. Skyddade områden

Kåstabäcken ligger inom ett område som är del av ett Baltic Sea Protected area (Helcom MPA) vilket är en internationell konvention med syfte att skydda värdefulla kust- och havsmiljöer (Länsstyrelsen Västernorrland, 2011). Området har inget strikt områdesskydd utan ges ett skydd genom en god förvaltning. Området överlappas också av riksintresse för obruten kust, naturvård och rörligt friluftsliv, se figur 3. Det är enligt miljöbalken förbjudet att utan tillstånd utföra en åtgärd som negativt påverka ett område av riksintresse.

Höga kusten är ett riksintresse för friluftsliv och obruten kust enligt 4 kapitlet 2-3§ miljöbalken vilket innebär att det geografiska området är inskrivet i lagtext. I lagtexten står det att inom detta område *skall turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön*. Syftet med riksintresset är att bevara ett värdefullt område för det rörliga friluftslivet (Länsstyrelsen Västernorrland, 2015).

Höga kusten är också ett område av riksintresse för naturvård och beskrivs som ett unikt referensområde för studier av geologiska processer som kan uppstå vid landhöjning, marin ekologi, variationer i sjöfågelspopulationen, klimat- och bergartsrelaterad växtekologi, kulturmarkens historia och vegetationsförändringar. Det finns också en mångfald av land- och havsbiotoper i området.

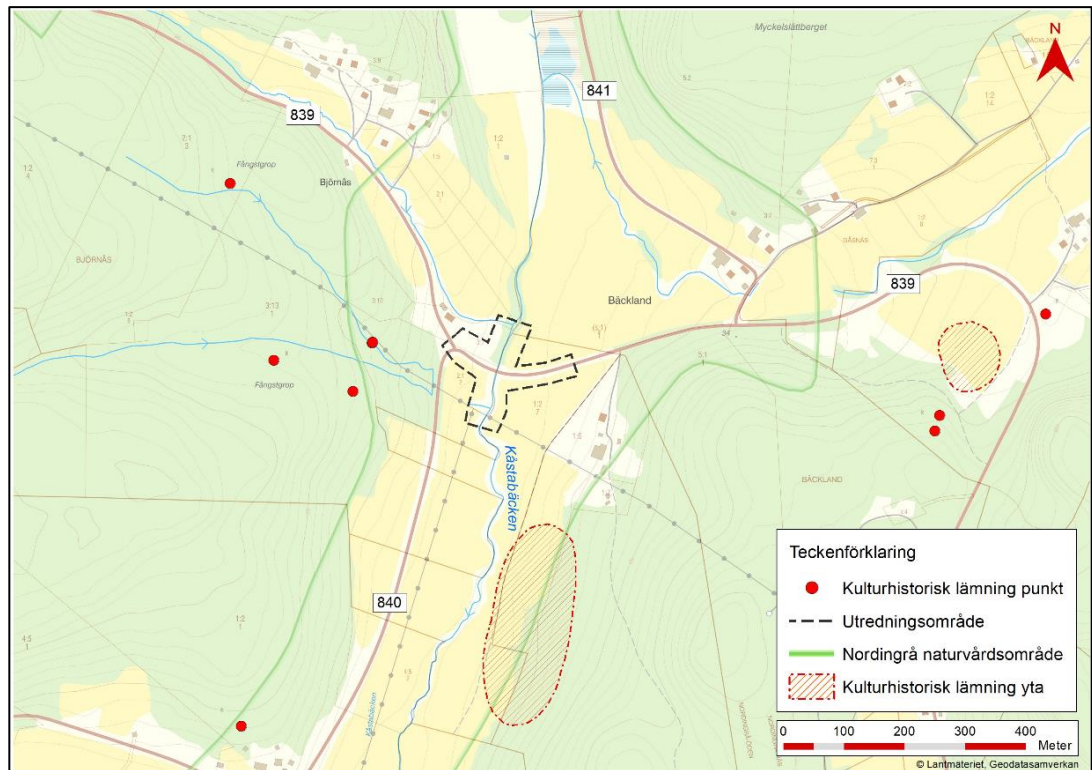
Området ligger också inom världsarvet Höga kusten som är upptagen på Unescos lista över världsarv, se figur 3. Höga Kusten är Sveriges enda naturvärldsarv och fick världsarvsstatus på grund av att området anses vara ett enastående exempel på viktiga steg i jordens historia. Världsarvslistan grundar sig på Unescos konvention om skydd för världens natur- och kulturarv som antogs år 1972 (Region Gotland, 2018).



Figur 3. Visar skyddade områden samt att projektområdet ingår i världsarvet Höga Kusten.

Kåstabäcken är även en del av Nordingrå naturreservat. Syftet med skyddet var ursprungligen att bevara landskapsbilden och tillhörande byggnader, skyddet finns alltså i första hand för att skydda landskapsbilden och inte naturmiljön (Länsstyrelsen, 2024). Det är idag reglerat vilken typ av byggnader som får uppföras och byggas om inom området.

Inom närområdet till planerad åtgärd finns ett fåtal kulturhistoriska lämningar, se karta i figur 4. Två fornlämningar, en övrig kulturhistorisk lämning och en lämning utan arkeologisk bedömning finns på västra sidan av väg 840. Cirka 300 meter nedströms Kåstabäcken finns ett gravfält (L1935:3417) utan arkeologisk bedömning.



Figur 4. Visar kulturhistoriska lämningar i närheten av planerad åtgärd.

Trafikverket utnämner vissa vägar till kulturvägar. En kulturväg är en väg som på ett tydligt sätt visar hur vägar byggdes och placerades i landskapet under en viss tidsperiod. Väg 839 ingår i en utvald kulturmiljö med bevarandevärd kulturlandskap. Vägen är enligt beskrivningar mycket smal, backig och krokig.

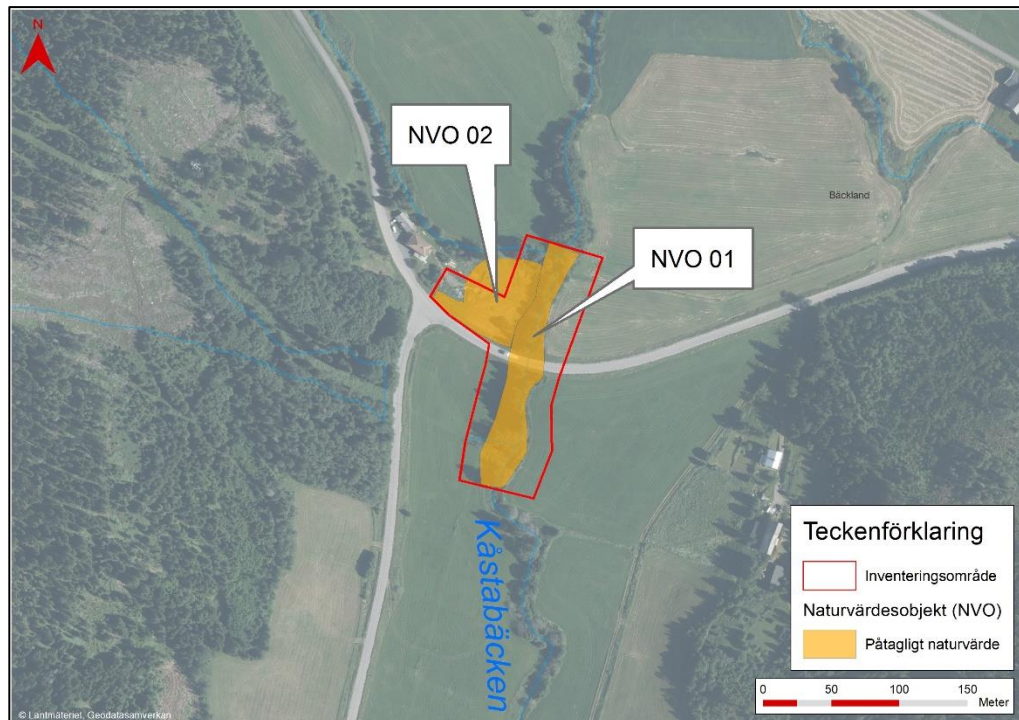
4.1.2. Rennäring

Planerad åtgärd ligger inom Voernese och Villhelmina södras samebyars vinterbetesland. Området är inte utpekad på kartor över extra viktiga områden, strategiska platser eller områden av riksintresse för rennäringen.

4.1.3. Natur- och vattenmiljö

Kåstabäcken är ett vattendrag som rinner från Själandsjön i norr ner till Kåstaviken, vidare till Sörleviken och slutligen ut i Gaviksfjärden, Östersjön. Bäckens omges till största del av ett jordbrukslandskap. Mellan bäck och åkermark finns en växtskyddszon med varierande bredd längs bäcken. Vid strandzonen för planerad åtgärd domineras marken av gräs och buskar samt barr och lövträd.

En naturvärdesinventering genomfördes år 2019 av konsultbolaget Greensway inom ett större område där Bäckland ingick som en del. Sweco gjorde år 2023 samt år 2024 uppföljande naturvärdesinventeringar där syftet var att hitta, värdera och beskriva naturmiljöer som har betydelse för den biologiska mångfalden inom det avgränsade inventeringsområdet. Fältinventeringarna resulterade i att sammanlagt två naturvärdesobjekt identifierades. Naturvärdesobjekten redovisas i figur 5.



Figur 5. Visar identifierade naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet.

Båda objekten har fått naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde på en fyrgradig skala där 1 innehar högsta naturvärde och 4 innehar visst naturvärde. NVO 01 utgörs av en bäck i jordbrukslandskap. Bäckens botten är påverkad i form av tidigare rätning samt rensning i partier som hyser större block och sten. Botten består främst av grus med inslag av sand och är i vissa partier svagt meandrande. Områden nedströms planerad åtgärd utnyttjas av vårlekande fiskarter bland annat gädda, mört, id, braxen och abborre. Den mest gynnsamma lekumiljön bedöms finnas vid våtmarksområdena vid Kåstaviken (ca 1200 meter nedströms aktuellt trumläge) där restaureringar av lekbottnar tidigare har skett för att gynna vårlekande fisk.

Gällande höstlekande fisk, så som öring, bedöms morfologiska biotopkvaliteter finnas i bäcken, dock råder större osäkerhet om de kemiska förutsättningarna i bäcken är de rätta för att kunna hysa förutsättningar för öringslek. Efter utförd naturvärdesinventering och i samtal med fiskerivårdskonsulent på Länsstyrelsen Västernorrlands län bedöms inte bäcken hysa förutsättningar för öringslek.

Nedströms aktuell åtgärd, i Sörleviken pågår ett projekt med att återskapa viktiga livsmiljöer för abborre och gädda (WWF, 2024). Projektet heter *Återskapa Östersjöns livskraft* och drivs av WWF. Sörleviken är ett av flera områden inom det projektet där fysiska åtgärder för att gynna dessa fiskarter har utförts. Under våren år 2022 sattes en fiskkamera upp för att registrera vilka fiskar som gick upp i vattendraget. Fiskarter som konstaterades då var gädda, id, braxen och abborre.

Flodpärlmussla är eftersökt med vattenkikare cirka 100 meter nedströms och uppströms de befintliga trummorna i Kåstabäcken. Ingen individ påträffades men lämplig strömhastighet och botten finns i merparten av det inventerade området. Gällande vattendragets övriga möjligheter för att hysa arten är dess kemiska förutsättningar inte utredda mer ingående. Vattendraget bedöms inte uppnå god kemisk status under senaste förvaltningscykeln (kartläggning/analys av vatten som görs var sjätte år, senast utförd år 2021). Genom att närområdet längs med bäcken utgörs av jordbruksmark finns det hög risk att bäcken bland

annat har hög näringspåverkan och kan eventuellt ha utsatts för hög grumling vid nederbörd. Hög grumling är inte fördelaktigt för att hysa lämpliga förhållanden för flodpärlmussla.

Under platsbesöket bedömdes även bäckens förutsättning för grod- och kräldjur. Aktuellt område bedöms inte vara en lämplig lekmiljö eller övervintringsområde för grod- och kräldjur på grund av att Kåstabäcken är djupt skuren med mycket liten till obefintlig svämzon inom inventeringsområdet. Detta medför att bäckfåran är för djup samt håller för hög strömhastighet för att hysa lämpliga lekområden.

Kantzonen mellan Kåstabäcken och kringliggande ängsmarker består av yngre lövskog, främst av gråal och inslag av björk, sälg, rönn och hägg. En genomgång av de träd och sly som finns inom vägområdet samt område med tillfällig nyttjanderätt är gjord år 2024. Området består till största delen av sly med en omkrets på mindre än 20 cm. Det är endast 4–5 stycken träd med omkrets över 1 meter. En kontroll av lavförekomst på träden utfördes under år 2024 och endast triviala lavar noterades.

NVO 02 består av inhägnad betesmark för får och bedöms ha en artsammansättning kopplade till mager ängsmark med historisk hävd.

År 2024 utfördes en kompletterande naturvärdesinventering med fokus på kärlväxter. Inventeringen utfördes under juni månad och ska ses som ett komplement till tidigare utförd inventering. Under inventering i fält noterades inga skyddade eller rödlistade kärlväxter. Ett antal arter som noterades utgör indikatorarter för igenväxningsmarker/ohävd och återfanns i dike samt i skogsbryn till Kåstabäcken. Sammantaget bedöms området hysa en variation av arter och livsmiljöer men bedöms inte uppnå visst naturvärde enligt svensk standard.

Rödlistade arter listade i artportalen som registrerats i närområdet är småfläckig sumphöna, buskskvätta, sävsparv, storspov, berguv och utter. Inga rödlistade växter finns registrerade. Det finns inga tidigare noteringar av fåglar i skogen längs bäcken. Miljön bedöms ha begränsade värden för fåglar, men man kan förvänta sig att en rad vanligare arter knutna till miljön förekommer. Inga invasiva arter noterades inom området.

4.1.4. Strandskydd och generellt biotopskydd

Sjöar och vattendrag omfattas av strandskydd, vilket är ett generellt skydd som gäller 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Planerad åtgärd i Kåstabäcken ligger inom strandskyddat område.

Biotopskyddsområden är små mark- och vattenområden med speciella och livsnödvändiga förutsättningar för växter och djur. Syftet med att skydda sådana områden är att bevara den biologiska mångfalden. En del områden är generellt skyddade i hela landet och regleras i miljöbalken, ett av dessa är småvatten i jordbruksmark, vilket Kåstabäcken bedömts utgöra. Hantering av vissa åtgärder inom fastställd vägplan är undantagna från krav på separat prövning enligt miljöbalken om de samråds under vägplaneprocessen. Det gäller både dispens från det generella strandskyddet och det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken. För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken (12:6-samråd) om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i vägplan. Undantaget gäller samtliga verksamheter och åtgärder som behövs för att anlägga valvbron och som fastställs och ingår

i vägområde eller område för tillfällig nyttjanderätt. Exempel på verksamheter och åtgärder som är aktuella är bland annat schakt- och fyllningsarbeten, anläggande av ny väg och räcken, avverkning, upplag och etableringsytor.

4.1.5. Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Miljökvalitetsnormer (MKN) meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på vatten, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Kåstabäcken utgör en vattenförekomst enligt VISS (vatteninformationssystem Sverige) och omfattas av MKN (VISS, 2024). Den ekologiska statusen för vattenförekomsten (WA51423543) är bedömd till måttlig med tillförlitlighetsklassning 0 (noll). Inga biologiska kvalitetsfaktorer är klassificerade. Av de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna (till exempel näringsämnen, syre och ljusförhållanden) är endast näringsämnen klassificerad och har fått statusen god utifrån data i Själandssjön (ca 2,2 km uppströms aktuellt trumläge). Kvalitetsfaktorernas konnektivitet (möjligheten till spridning och fria passager för djur, växter, sediment och organiskt material i uppströms och nedströms riktning, samt från vattenförekomsten till omgivande landområden) är klassificerad till god utifrån parametern konnektivitet i uppströms och nedströms riktning. Morfologiskt tillstånd (mänsklig påverkan på sjöars och vattendrags former och strukturer) är klassificerad till otillfredsställande utifrån parametrarna vattendragets närområde samt svämplanets strukturer och funktion i vattendrag. Kvalitetsfaktorn hydrologisk regim (den kvalitetsfaktor som beskriver vattenflödet och förändringar i vattenståndet i sjöar och vattendrag) är inte klassificerad.

Bäckens kemiska status är klassificerad till uppnår ej god då gränsvärdet för de prioriterade ämnena bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar överskrids. Gränsvärdet för dessa ämnen överskrids i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster. Detta är en nationell klassning som gjorts av Vattenmyndigheterna.

Miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten är god ekologisk status 2027 samt god kemisk ytvattenstatus, med undantag för de prioriterade ämnena bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. Vattendraget ingår inte i något fiskevårdsområde.

4.1.6. Föroreningar

Inom en fastighet cirka 100 meter uppströms planerad åtgärd har drivmedelshantering pågått. Området är identifierat i Länsstyrelsens inventering av potentiellt förorenade områden. Objektet är inte riskklassat enligt MIFO (Naturvårdsverkets metodik för inventering av förorenade områden).

I Sverige användes stenkolsjärna i asfaltbeläggningar fram till 1970-talet då användningen succesivt avtog, för att upphöra helt år 1973. Väg 839 asfalterades första gången år 1964 och det bedöms därför finnas risk för stenkolsjärna i de undre lagren av asfalt.

4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

4.2.1. Geoteknik, hydrologi och avvattning

Enligt Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) jordartskarta består naturlig jord av i huvudsak lera och silt. Jorddjupet uppgår till ca 10 – 20 meter enligt SGU:s jorddjupskarta.

Utförda geotekniska undersökningar verifierar SGU:s jordartskarta där de ytligaste jordlagren består i huvudsak av silt och lera. Befintlig vägbank består av blandat material av silt, sand och grus. Utförda grundvattenavläsningar visar en vattennivå på cirka 2,7 meter under markytan.

Enligt SGU:s brunnsarkiv finns inga energibrunnar i vägens närområde.

4.2.2. Ledningar

Underlag från Ledningskollen visar att det finns befintliga ledningar inom området.

Följande ledningsägare har ledningar som kan komma att påverkas av projektet:

- Fiber i Nordingrå, ekonomisk förening: Har "optokabel kund och stamnät" utmed den norra sidan av väg 839 och som passerar området för det planerade trumbytet.
- EON; Har luftledning som korsar väg 839 cirka 40 meter väster om bäcken.
- Skanova; Har teleledning i mark som korsar väg 839 cirka 40 meter öster om bäcken.

Ingen vägbelysning finns inom utredningsområdet.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering och utformning

Planerat trumbyte innebär att en identifierad riskpunkt för vägnätet åtgärdas. Detta innebär att det inte finns några alternativa lokaliseringar för åtgärden.

Planerade åtgärder med nytt vägområde har markerats på vägplanens plankarta 430C0201.

Åtgärden som föreslås är att byta ut befintliga vägtrummor mot en bro bestående av en valvbåge av stål på betongfundament, se figur 6 som visar ett exempel på en valvbro samt figur 7 som visar sektion över planerad utformning av aktuell valvbro. Fundamenten grundläggs på packad fyllning efter att urgrävning genomförts till frostfritt djup. Bron utformas med en betydlig större tvärsnittsarea jämfört med befintliga trummor för att öka kapaciteten för högre vattenflöden orsakade av klimatförändringar, vilket framtidssäkrar platsen. I utformningen av bron är en återkomsttid på 50 år dimensionerande. Återkomsttid på 50 år innebär att brons dimension är vald efter ett vattenflöde som uppgår maximalt en gång på 50 år. Den ökade tvärsnittsarean som erhålls med den nya bron innebär även en bättre möjlighet för fiskar att passera platsen då vattenhastigheten minskar. I botten av vattendraget kommer stenar som inte är skarpkantiga att läggas ut. Stenstorlek kommer att anpassas till strömningshastigheten i vattendraget för att kunna utgöra viloplats för vandrande fiskar.

Den nya bron minskar också risk för erosionsskador på platsen som kan uppkomma vid höga flöden företrädesvis under höst och vår. Lösningen med en större bro i stället för två trummor minskar också risken för att en dämning uppstår vid platsen som kan orsaka skador på vägbanken och marken uppströms broläget. Erosionsskydd i form av krossmaterial anläggs vid inlopp och utlopp till valvbågen. Erosionsskyddet kommer läggas i två lager där lagren läggs med olika tjocklekar och med olika storlekar på stenarna. Erosionsskyddet blir totalt 0,7 m tjockt med en storlek på stenarna upp till 150 mm. I trumman kommer erosionsskyddet täckas med moränstenar som inte är skarpkantiga. Slänterna föreslås bekläs med 0,2 m tjockt lager av avbaningsmassor som täcks med kokosmatta för att få en snabb återetablering av växtlighet. Vid behov kan avbaningsmassorna stödsås. Utbredning av erosionsskyddet visualiseras i figur 7 och 8.

En separat faunapassage i form av torrtrumma för utter och andra medelstora däggdjur planeras att anläggas intill valvbågen för att minska risken för påkörning av däggdjur vid passage över vägen. Faunapassagen kommer att vara minst 600 mm bred och markeringsstenar kommer att placeras ut för att locka djuren att gå igenom trumman, se figur 7.

En torrtrumma har valts i stället för en strandpassage i valvbågen. Valet motiveras med att en torrtrumma är mer skyddad än en strandpassage och att åtgärden medför att djuren kan passera även under perioder med högflöde. Valvbågen hade även behövt bli större för att inrymma en strandpassage, vilket ökar kostnaden för åtgärden.



Figur 6. Visar exempel på hur en valvbro kan se ut i verkligheten (i slänten i detta projekt planeras dock återetablering av växtlighet).

Nya vägräcken ersätter de befintliga vägräckena utmed platsen. De nya räckena anpassas efter kraven i VGU (Vägar och gators utformning) och kommer att anläggas utmed en längre sträcka än befintliga räcken både före och efter bäcken.

Vägslänterna kommer att få samma utformning som de har idag vilket innebär att det mesta av ytvattnet infiltrerar i marken intill vägen. Ingen permanent ökad ytavrinning till bäcken kommer att ske.

5.2. Skyddsåtgärder

5.2.1. Skyddsåtgärder som redovisas på plankarta och fastställs

Vid sidan av bron anläggs en skyddsåtgärd i form av en torrtrumma för att små och medelstora däggdjur ska kunna passera vägen. Passagen för små- och medelstora däggdjur redovisas med beteckning Sk1 i plankarta 430C0201.

5.2.2. Övriga skyddsåtgärder som ska genomföras men som inte fastställs

Icke skarpkantigt material placeras ut i botten av vattendraget, i valvbågen och i anslutning till in- och utlopp.

Markeringsstenar för att locka utter och andra revirmarkerande arter till torrtrumman kommer att placeras ut.

Avbaningsmassor innehållande fröer från inom området naturligt förekommande arter kommer att tillvaratas och återanvändas tillsammans med kokosmattor för att skynda på en återetablering av växtlighet i området.

Ett flertal skyddsåtgärder kommer även att vidtas under byggtiden för att undvika negativ påverkan på miljön, se kapitel 6.4.2.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper, lokalsamhälle och regional utveckling

Ingen påverkan på trafik eller användargrupper bedöms uppstå till följd av åtgärden. Den påverkan som uppstår sker under byggtiden och beskrivs under kapitel 6.4.

Åtgärden bedöms att positivt bidra till att säkra upp fortsatt tillgänglighet till natur- och kulturmiljöer och för människor att på ett säkert sätt kunna ta sig till platser av allmänintresse, vilket överensstämmer med den kommunala planeringen.

6.2. Omgivning, landskap och markförhållanden

Påverkan på markområdet bedöms i huvudsak vara av tillfällig karaktär under anläggningsfasen och en kort tid därefter. Inom schaktområdet kommer vegetationen att tas bort. Avbaningsmassor kommer att återanvändas för att påskynda återväxt.

De ytor som behövs för anläggandet kommer begränsas och kommer i första hand bestå av områden som redan är bebyggda med väg eller andra hårdgjorda ytor. Beroende på hur

arbetet utförs i byggskedet kan ett mindre område av ängs- och åkermark i direkt anslutning till vattendraget och vägen behöva nyttjas tillfälligt. Påverkan på åkermark bedöms i projektet bli obetydlig på grund av storleken på dessa ytor samt att påverkan endast är tillfällig då marken ska återställas efter byggnation.

6.3. Miljö

6.3.1. Påverkan på skyddade områden

Det planerade trumbytet kommer att utföras inom ett område som är klassat som ett värdefullt kustområde enligt Baltic Sea Protected area (Helcom MPA) samt världsarvet Höga kusten. Åtgärden är begränsad i tid och arbetet sker inom ett avgränsat område i direkt närhet till bäcken. När arbetet är utfört kommer funktionen på vattenpassagen att vara densamma som tidigare och risken för framtida vandringshinder har byggts bort. Åtgärden bedöms ge en obetydlig påverkan på de skyddade områdena. Påverkan på de berörda riksintressena rörligt friluftsliv, naturvård och obruten kust bedöms inte påtagligt skadas av planerad åtgärd.

Kåstabäcken är också en del av Nordingrå naturreservat vars syfte är att skydda landskapsbilden genom att kontrollera vilka byggnader som får byggas och ändras inom området. Eftersom planerat trumbyte inte kommer att medföra en förändring av landskapsbilden bedöms inte projektet påverka naturreservatet negativt.

De kulturhistoriska lämningarna som finns i närområdet bedöms inte påverkas av planerad åtgärd på grund av avståndet mellan åtgärden och lämningarna. Vägens kulturhistoriska värde bedöms inte påverkas eftersom varken dess läge eller utformning kommer att förändras. Upplevelsen av kulturmiljön längs vägen kommer därför inte att förändras efter att växtligheten har återetablerats.

6.3.2. Påverkan på rennäring

Åtgärden planeras att utföras under hösten 2025 under tre veckors tid. Eftersom åtgärden är begränsad både i tid och rum bedöms påverkan på rennäringen att bli obetydlig.

6.3.3. Påverkan på natur- och vattenmiljö

Planerade åtgärder bedöms inte påverka naturmiljön i området eller områdets fauna negativt. Vägslänterna kommer att få samma utformning som de har idag vilket innebär att det inte kommer uppstå någon ökad avrinning av ytvatten ner i bäcken. Erosionsskydden intill valvbågen kommer att förses med avbaningsmassor och kokosmatta för att gynna en snabb återetablering av växtlighet vilket även bidrar till en minskad risk för grumling från ytvatten. Påverkan på fiskar bedöms bli begränsad i och med att de skyddsåtgärder som beskrivs i kapitel 6.4.2. planeras att vidtas under byggskedet. Nedtagning av de träd och sly som finns inom arbetsområdet och område för tillfällig nyttjanderätt bedöms inte påverka fågelpopulationen negativt. Detta framförallt eftersom nedtagningen av träden planeras att ske utanför de generella häckningstiderna för fågel, vilket varar mellan mitten av april till slutet av juli.

Planerad faunapassage minskar risken för påkörning av medelstora däggdjur vid passage över vägen vilket har en positiv effekt för utterpopulationen på lokal nivå. Det kan även gynna mindre däggdjur som såsom sorkar, näbbmöss, vesslor, iller och ekorre som också kan använda passagen i stället för att gå upp på vägen.

En naturlig botten i valvbron bedöms även medföra en gynnsam miljö för fiskar.

6.3.4. Påverkan på strandskydd och generellt biotopskydd

Planerad åtgärd behöver göras inom strandskyddat område. Påverkan på strandskyddets syften avseende djur- och växtliv längs stranden bedöms bli positiv eftersom en faunapassage anläggs som kommer att underlätta passagen över bilvägen för små och medelstora däggdjur. Området närmast vägen är redan tagit i anspråk som vägområde och den planerade åtgärden är nödvändig för att säkra stabiliteten för väg 839.

Åtgärden kommer inte försämra framkomligheten för rörligt friluftsliv.

Påverkan på det biotopskyddade området bedöms som låg. Påverkan sker endast under byggtiden och därefter kommer växtlighet att återetableras och förutsättningarna i området kommer så småningom att återgå till nuvarande tillstånd. Åtgärden kommer inte väsentligt försämra förutsättningarna för växt- eller djurlivet i området.

6.3.5. Påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvatten

Påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvatten under anläggningsfasen är av tillfällig och övergående karaktär. Föroreningar i sediment kan riskera att öka föroreninghalten i ett vattendrag om sediment grumlas upp. Det finns dock ingen misstanke om att sediment i det aktuella området är förorenat.

Den nya valvbågen bedöms inte påverka någon "fysikalisk-kemisk kvalitetsfaktor" (till exempel näringsämnen, syre och ljusförhållanden) på ett betydande sätt. Valvbågen kommer att få en större tvärsnittsarea än dagens trummor. Bäckens naturliga flöde bedöms ej påverkas på ett betydande sätt av valvbågen och därmed ej heller kvalitetsfaktorn "hydrologisk regim" (den kvalitetsfaktor som beskriver vattenflödet och förändringar i vattenståndet i sjöar och vattendrag).

Valvbågen kommer att dimensioneras så att den naturliga vattenhastigheten i bäcken inte förändras på ett betydande sätt och därmed ej begränsar fiskars möjlighet att ta sig igenom passagen. Stenar och grus i vattendraget kommer att vara runda och anpassas i storlek som är lämpligt för fiskvandring. Åtgärden bedöms kunna medföra en förbättring med avseende på kvalitetsfaktorn konnektivitet.

I och med att valvbågen ersätter en redan befintligt anlagd passage är den aktuella sträckan av vattendraget redan påverkad. Valvbågen bedöms därmed ej medföra en betydande påverkan på kvalitetsfaktor "morfologiskt tillstånd" (mänsklig påverkan på sjöars och vattendrags former och strukturer).

Sammanfattningsvis bedöms anläggandet av valvbågen inte orsaka en otillåten påverkan på vattenförekomsten. Åtgärden bedöms inte heller äventyra möjligheten att uppnå beslutad miljökvalitetsnorm för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus.

6.3.6. Påverkan på föroreningar

Risken att sediment vid trummorna är förorenat av den uppströms liggande tidigare drivmedelshanteringen bedöms som låg. Trummorna ligger cirka 100 meter ifrån riskobjektet. Att en oljeförorening tillräckligt stor för att förorena sedimentet har transporterats den sträckan i mark eller grundvatten är inte sannolikt. Om olja har spridits med vatten är det troligt att den har transporterats med det strömmande vattnet ner till lugnare vatten nedströms trummorna.

De undre lagren av asfalt på väg 839 kan innehålla stenkolstjära eftersom vägen asfalterades innan år 1970. Asfalt innehållande stenkolstjära klassas som farligt avfall och ska hanteras enligt gällande lagstiftning.

6.3.7. Geoteknik, hydrologi, avvattnings och vägteknik

Trumbytet samt anläggandet av nytt erosionsskydd runt trumman anses förbättra de geotekniska riskerna mot skred, ras och erosion. Åtgärden bidrar till att säkra upp vattendragets rinnväg och flöde. Avvattningen från vägen kommer inte påverkas av åtgärden då befintliga vågdiken kommer kvarstå inom området.

De åtgärder som föreslås bedöms inte medföra negativ påverkan eller försämring inom området. Vägslänterna består som de är idag. Slänterna som uppstår för valvbågen kommer erosionsskyddas och bekläs med avbaningsmassor för snabb återväxt och oförändrad landskapsbild.

Grundvattnet antas inte påverkas av kommande byggnation då dess nivå är så pass djupt under marken.

Eftersom bärighetshöjande åtgärder utförs bedöms en förbättrad vägteknisk standard och hållbarhet över tid uppnås.

6.4. Påverkan under byggtiden

Bron anläggs förtillverkad och monteras ihop på plats. Anläggandet kan då ske under en relativt kort tid vilket minimerar påverkan på vattendraget under byggtiden och även störningar för trafiken. Platsen stängs av för trafik under tiden arbetena pågår och trafiken leds då om. Vattnet pumpas förbi arbetsplatsen under tiden bron byggs så att arbeten kan utföras i torrhet.

Arbete i vattendraget riskerar att ha en tillfällig påverkan på fisk under anläggningsfasen. Tillfällig påverkan på vattenmiljön är i huvudsak kopplat till grumling, sedimentation och resuspension (frigörandet av ämnen från sediment till ovanliggande vatten). Vilket bland annat leder till förändrade ljusförhållanden och risk för att fisken under anläggningsfasen flyr området.

Hur stort vattenområde som påverkas av grumling beror av en rad olika faktorer exempelvis vind- och strömhastighet och partiklarnas sjunkhastighet i vattenmassan innan de sedimenterar. Risken bedöms kunna minimeras genom att ett antal försiktighetsåtgärder vidtas, vilka redogörs för nedan.

När det gäller graden av påverkan på fisk är det framför allt de yngre livsstadierna (äggutveckling och larvstadium) som är mest känslig. Den vuxna fisken kan undfly området under anläggningsfasen.

Genom att reglera tidsperioden för när arbete i vatten utförs samt genom grumlingsförebyggande åtgärder kan störningen minimeras. Eftersom områden nedströms planerad åtgärd bedöms vara gynnsamma för vitfisk såsom gädda, mört, id, braxen och abborre kommer arbetstiden att anpassas och ske utanför dess generella lektider som infaller mellan mars – juni. Avverkning av träd kan ha en påverkan på fåglar som bor och lever i området. Genom att undvika avverkning under häckningstiden kan störningen minimeras.

Buller och vibrationer kommer att förekomma under anläggningsarbetet. Eventuell damning kan uppstå vid masshantering. Dock bedöms påverkan på närboende bli låg på

grund av åtgärdens storlek och tidsbegränsning. Genom att begränsa när på dygnet bullrande arbeten får utföras kan risken för störning minimeras.

Med de skyddsåtgärder som planeras bedöms projektet medföra små negativa konsekvenser för människors hälsa och miljö under byggtiden.

6.4.1. Trafik under byggtid

Väg 839 kommer att vara stängd vid trumläget under anläggningsarbetet. Stängningen föreslås förläggas mellan ett område väster om anslutningen mot väg 841 och öster om väg 840, se figur 9. Tillfälliga omläggningar för trafiken kommer att ske och medföra minskad framkomlighet under begränsad tid. Barriäreffekten bedöms dock inte bli så omfattande då trafiken redan i dag påverkas av stängningen av väg 839 genom Björnås. Då det finns flertalet busshållplatslägen utmed sträckan kan kollektivtrafiken komma att bli berörd under byggtiden.

En förbiledning är en temporär väg som anläggs bredvid anläggningsarbetet som möjliggör för trafiken att passera förbi i syfte att minska den barriäreffekt som uppstår av längre omledningsvägar. En sådan förbiledningsväg anses inte vara skäligen att anlägga för detta projekt. Detta då byggtiden planeras pågå under endast tre veckors tid och att trafikmängden inom aktuell vägsträcka är låg.



Figur 9. Visar föreslagna körvägar (som blåmarkerats i figuren) under byggtiden. Föreslagna avstängning av väg 839 under byggnation utgör området mellan de orangea markeringarna.

6.4.2. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid

Under anläggningsarbetet kommer miljökrav vid upphandling av entreprenad att ställas, dessa ska inarbetas i kontraktshandlingarna. Följande skyddsåtgärder föreslås under byggnadstiden:

- Arbete i vattendraget utförs under period med normalt låga vattenflöden för att minska spridning av grumling.
- Åtgärder i vattnet kommer att undvikas under tidsperiod mars till juni på grund av hänsyn till vitfisk.
- Grumlingsförebyggande åtgärder såsom siltskärm eller likvärdigt ska installeras och vara kvar under hela perioden som arbete i vatten pågår.
- För att minimera påverkan på fåglar i området kommer avverkning av träd och sly att ske utanför de generella häckningstiderna för fågel vilket inträffar mitten av april - slutet av juli.
- Uppställningsplats för fordon och maskiner kommer att regleras för att undvika att eventuella utsläpp från dessa ska nå vattendraget. Saneringsutrustning ska finnas tillgängligt på arbetsplatsen.
- Avbaningsmassor innehållande fröer ska tillvaratas och återanvändas och ska tillsammans med kokosmattor snabba på den naturliga återetableringen av växtlighet på platsen.
- Erosionsskydd ska täckas med avbaningsmassor och kokosmattor för att minska risken för grumling från nyanlagda schaktkanter i närheten av bäcken.
- Schaktmassor som grävs upp kommer att återanvändas i samband med anläggningsarbetet.
- Inga misstankar om föroreningar föreligger i det aktuella området. Om misstänkt förorenade massor påträffas ska arbetena omedelbart stoppas och tillsynsmyndigheten kontaktas.
- Asfalt från vägen kan innehålla stenkolstjära och ska hanteras enligt regler för farligt avfall.
- Bullrande arbete kommer endast att utföras under helgfria vardagar mellan 7:00-19:00.

Ytterligare villkor kan tillkomma efter att beslut om anmälan om vattenverksamhet erhållits.

6.5. Nollalternativet

Nollalternativet är en beskrivning av förhållandena om åtgärden inte byggs och är ett jämförelsealternativ till planerad åtgärd. Nollalternativet innebär att trummorna som ligger i Kåstabäcken inte byts ut utan blir kvar som de är. Den erosion av vägen som redan är påbörjad kommer att fortsätta och trummorna riskerar efter en tid att rasa ihop. Detta kommer att innebära negativa konsekvenser för vattendraget som kommer att få ett förändrat läge genom att den inte längre kommer att kunna rinna under vägen i samma omfattning som idag. Flödet kommer att stoppas upp och fiskar och andra djurarter

kommer inte att kunna vandra upp från Sörleviken. En dämning kommer att skapas ovanför trummorna där bäcken inte längre kan passera. Innan detta händer kommer även en ökad erosion av slänter och väg under en längre period att bidra med ökad grumling i bäcken. Väg 839 som passerar vattendraget kommer att skadas genom sättningar som riskerar att förstöra vägbanan. Om trummorna rasar ihop kommer det inte gå att passera området på vägen.

Nollalternativet innebär att den negativa miljöpåverkan under byggtiden uteblir. Den lokala naturmiljön med träd och växtlighet i anslutning till bäcken blir kvar.

7 Samlad bedömning

Sammantaget görs bedömningen att projektet överensstämmer med projektmålen och de transportpolitiska målen. Måluppfyllelse för miljö kvalitetsmålen bedöms inte motverkas.

Genom att ersätta de två trummorna mot en valvbro ökar hållbarheten och robustheten mot framtida klimatförändringar samt att trafiksäkerheten ökar i transportsystemet.

7.1. Måluppfyllelse miljö kvalitetsmål

Regering och riksdag har fastställt 16 nationella miljö kvalitetsmål som syftar till att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Målen är en kompass för allt miljöarbete, på alla nivåer. Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen bedöms nedanstående fyra mål beröras av planerat projekt. För respektive mål ges en motivering om planerat projekt motverkar målet eller medverkar till att uppnå målet.

- Levande sjöar och vattendrag – Byte av vägtrummor till en valvbro innebär att risken för framtida vandringshinder i vattendraget byggs bort. Åtgärder för att förhindra grumling under byggtiden kommer att vidtas. Planerat projekt bedöms därmed medverka till att uppnå målet.
- Ett rikt odlingslandskap – den åkermark som tillfälligt kan komma att påverkas av projektet under byggtiden ska begränsas till en så liten yta som möjligt och kommer att återställas efter byggtiden. Planerat projekt bedöms därmed medverka att uppnå målet.
- Giftfri miljö – Masshanteringen i projektet kommer att ske på ett sätt som begränsar spridning av föroreningar. Planerat projekt bedöms därmed medverka till att uppnå målet.
- Hav i balans samt levande kust och skärgård – Genom att bygga bort risken för framtida vandringshinder i Kåstabäcken som mynnar i Bottenviken bidrar projektet till fortsatta bra möjligheter för fiskvandring vilket gynnar den biologiska mångfalden i havet. Planerat projekt bedöms därmed medverka till att uppnå målet.

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

De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens 2 kap ska följas när åtgärder ska utföras eller verksamhet bedrivs som kan ha inverkan på miljön eller människors hälsa. Alla hänsynsregler ska tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Kraven som ställs ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga, där nyttan för miljön har företräde. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas.

Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, utredning, anläggande och drift av vägar och tillhörande trummor samt om hur omgivningen påverkas. Försiktighet ska iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier under byggskedet. Försiktighet ska också särskilt tillämpas vid trumbytet, för att undvika spill och grumlande partiklar i vattendrag.

Relevant information har införskaffats från tidigare utredningar. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser, se kapitel 5.2.

Åtgärder har utretts med hänsyn till människors hälsa och miljön genom att skyddsåtgärder och försiktighetsmått inarbetats i vägplanen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

På plankarta 430C0201 redovisas tillkommande vägområde, dvs det område som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg som behövs för att kunna genomföra åtgärden. Väg rätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Väg rätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren har rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid väg rätten består. Vidare får väghållare rätt att tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som till exempel kan utvinnas ur marken. Väg rätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Den planerade åtgärden ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med åtgärden uppnås med minsta intrång och olägenhet för både människa och miljö utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme tas i anspråk eller särskild rätt till mark eller annat utrymme begränsas ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. I denna vägplan tas ny mark i anspråk i direkt närhet till trum mynningen både upp- och nedströms. Markanspråket inrymmer en ny säker och robust konstruktion med valvbåge och erosions skydd samt faunapassage, vilket sammantaget uppfyller ändamålet med planen.

Byggandet av åtgärden kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidpunkten 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. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Ersättningen för den mark som tas i anspråk med vägrätt ska motivera minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdebidpunkten.

Inga allmänna eller särskilda intressen berörs av planerad verksamhet.

9.1.1. Nytt vägområde med vägrätt

Nytt vägområde med vägrätt redovisas på plankartan 430C0201 som V- NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT. Arealerna för vägrätt uppgår till 286 m² och marktyper som berörs består av barr-och blandskog, öppen mark och åkermark.

9.1.2. Vägområde med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade vägåtgärderna. Det kan vara uppställning av byggmaterial, etablering och upplag. Den tillfälliga nyttjanderätten ska gälla från byggstart till två månader efter godkänd slutbesiktning och markytorna kommer att återställas och besiktigas innan de återlämnas till markägare. Följande områden har markerats på plankartan:

TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT:

- T1- AVSER ARBETSOMRÅDE FÖR BYGGANDE AV VÄG, BRO OCH EROSIONSSKYDD.

Areal för tillfällig nyttjanderätt uppgår till 602 m² och marktyper som berörs består av barr- och blandskog, öppen mark och åkermark.

10 Fortsatt arbete, genomförande och finansiering

10.1. Fortsatt arbete

Här nedan beskrivs övriga frågor som ska ägnas särskild uppmärksamhet i den kommande planeringen samt frågor som kvarstår:

- I det fortsatta arbetet ska anmälan om vattenverksamhet tas fram då det krävs för planerad åtgärd.
- Om asfalts rivs upp ska den analyseras för att fastställa om den innehåller stenkolstjära eller ej.

10.2. Genomförande; den formella processen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Vägplaneprocessen framgår i figur 10.



Figur 10. Visar planprocessen för förenklad vägplan som inte medför betydande miljöpåverkan.

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

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.

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. Därefter 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.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. En planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt att genomföra planen.

10.3. Genomförande; bygghandling och produktion

När vägplanen vunnit laga kraft tas en bygghandling fram. Byggnationen som är planerad att utföras under hösten år 2025 kommer att genomföras som en drift- och underhållsåtgärd varvid en upphandling av entreprenör inte kommer bli aktuell.

Väg 839 kommer att vara stängd vid broläget under byggskedet. Bedömd tid för avstängningen är cirka 3 veckor. Trafiken kommer kunna nyttja alternativa vägar, enligt kapitel 6.4.1.

10.4. Finansiering

Kostnad för åtgärderna bedöms uppgå till cirka 3 160 000 kr och finansiering av projektet sker via BAR (Bärighetsfinans, Bärighet och tjälsäkring av vägar).

11 Underlagsmaterial och källor

Länsstyrelsen Västernorrland (2011) Samverkans plan för BSPA Höga Kusten, tillgänglig via: https://catalog.lansstyrelsen.se/store/21/resource/2011_15 (2024-02-15)

Länsstyrelsen Västernorrland (2015) Höga Kustens värden – Nulägesbeskrivning av Höga kusten som riksintresse, tillgänglig via: https://catalog.lansstyrelsen.se/store/21/resource/2015_10 (2024-02-15)

Länsstyrelserna (2024), Länskarta Västernorrland karttjänst (WebbGIS), tillgänglig via: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=bc7b78a8cdf04fedabada5ad1bc9b61b> (2024-02-15)

Länsstyrelsen Västernorrland (2024) Nordingrå, tillgänglig via: <https://www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/besoksmal/naturreservat/nordingra.html?sv.target=12.382c024b1800285d5863a8af&sv.12.382c024b1800285d5863a8af.route=/&searchString=&counties=&municipalities=&reserveTypes=&natureTypes=&accessibility=&facilities=&sort=none> (2024-02-15)

Naturvårdsverket (2024) Skyddad natur, karttjänst, tillgänglig via: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (2024-02-15)

Nyqvist P (2000) Historiska vägar - beskrivningar och exempel från Västernorrlands län, Murberget Läns museet Västernorrland

Region Gotland (2018) Vad är ett världsarv, tillgänglig via: <https://gotland.se/bygga-bo-och-miljo/varldsarvet-hansestaden-visby/vad-ar-ett-varldsarv> (2024-02-15)

Riksantikvarieämbetet (2024) Fornsök, tillgänglig via: <https://app.raa.se/open/fornsok/> (2024-02-15)

Sametinget (2024) Rennäring markanvändning, tillgänglig via: <https://www.sametinget.se/8382> (2024-02-15)

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), Brunnsarkivet, tillgänglig via: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html> (2024-02-07)

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), kartvisar jordarter Västernorrland, tillgängligt via: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-vasternorrland-200-tusen.html> (2024-02-07)

Vatteninformationssystem Sverige, Klingerfjärden, tillgänglig via: <https://viss.lansstyrelsen.se/> (2024-02-01)

VISS (2024) Vatteninformationssystem Sverige, tillgänglig via: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA51423543> (2024-02-15)

WWF Återskapa Östersjöns livskraft (2024), tillgänglig via <https://www.wwf.se/projekt/aterskapa-ostersjons-livskraft/#om-projektet> (besökt 2024-02-05)

Muntlig källa:

Jonsson, David; Fiskerivårdskonsulent, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, telefonsamtal 2024-03-12.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se