

VÄGPLAN

Samrådsunderlag - Väg 272, ny gång- och cykelväg mellan Ockelbo och Säbyggeby

Ockelbo kommun, Gävleborgs Län

2024-10-25



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 272, ny gång- och cykelväg mellan
Ockelbo och Säbyggeby

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-10-25

Handlingsnummer: 1C140001

Ärendenummer: TRV 2024/13256

Projektnummer: 169461

Kontaktperson: Jonas Blom

Foto: Sweco

Innehåll

1 Sammanfattning	6
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1 Transportpolitiska mål.....	8
2.2 Nationella miljökvalitetsmål.....	8
3 Avgränsningar	10
3.1 Utrednings- och influensområde	10
3.2 Tid	11
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	12
4.1 Översiktsplan.....	12
4.2 Cykelplan för Ockelbo kommun	12
4.3 Detaljplaner	13
4.4 Trafikflöden och vägstandard.....	15
4.5 Kollektivtrafik	16
4.6 Arkitektur/Landskapsarkitektur.....	16
4.7 Geoteknik	16
4.8 Naturmiljö	18
4.9 Vatten.....	22
4.10 Kulturmiljö.....	29
4.11 Förorenade områden	32
4.12 Riksintressen	34
4.13 Strandskydd	34
4.14 Boendemiljö och hälsa.....	34
4.15 Risker	34
4.16 Befintliga ledningar	35
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	36
5.1 Projektets lokalisering och utformning	36
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	37
6 Åtgärder	40

7 Bedömning av vägplanens miljöpåverkan	41
8 Fortsatt arbete	42
8.1 Planläggning.....	42
8.2 Viktiga frågeställningar	42
9 Källor	43

1 Sammanfattning

I Ockelbo planeras en ny cirka 800 meter lång gång-, cykel och mopedväg (GCM-väg) för att förbättra trafiksäkerheten genom tätorten. GCM-vägen planeras utmed väg 272 och tar sin början vid korsningen av väg 272, väg 303 och väg 546 och fortsätter norrut till Säbyggebyvägen. Vid korsningen väg 272, väg 303 och väg 546 planeras en cirkulationsplats med passage i plan över väg 546. Busshållplats längs berörd sträcka ses över för lämplig placering samt utformning utifrån funktion och resandebehov.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta baseras på att projektet är begränsat i utbredning och omfattning. Det finns få miljöaspekter som bedöms komma att bli negativt påverkade av vägplanen. Det handlar om påverkan på naturvärdesbiotoper, naturvärdesträd, särskilt skyddsvärda träd, trädallé, fornlämning samt jordbruksblock. Även landskapsbilden kommer att påverkas vid byggnation av planförslaget.

Det är länsstyrelsen som tar det slutgiltiga beslutet om vägplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

Utmed väg 272 i norra delen av Ockelbo tätort bedöms trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i dagsläget bristfällig. Söder om väg 303/546 finns parallellvägar som kan nyttjas för gång- och cykeltrafik, men norr om dessa vägar saknas alternativ till väg 272. Korsningen väg 272, väg 303 och väg 546 har idag brister gällande sikt samt att stopplikt och hastighetsbegränsning inte efterlevs. För att stärka trafiksäkerheten längs väg 272 planeras därför en gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) samt cirkulationsplats. GCM-vägen planeras passera väg 546 i plan. En översyn av hållplatsläge i sydlig riktning vid Lindåsvägen planeras. Ny belysning anpassad till vägens nya utformning ska projekteras.

Inga tidigare utredningar har genomförts för det aktuella projektet.

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

För projektet gäller följande ändamål och projektmål:

Ändamål

- Föreslagna åtgärder i vägplanen ska leda till ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt bidra till en hållbar anläggning.

Projektmål

- Gående och cyklisterna ska erbjudas sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter.
- Gång- och cykelstråken ska vara användbara året om.
- Barns gång- och cykelväg till skolan och andra fritidsaktiviteter ska vara säkra och trygga.
- Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån funktion.
- Utformningen längs hela sträckan ska understödja hastighetsefterlevnad.
- Framkomligheten på sträckan för motordrivna fordon ska inte avsevärt försämrats.
- Massbalans ska eftersträvas i projektet.

2.1 Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är indelade i ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att 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. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (Regeringen, 2024).

2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Sedan år 1999 finns miljö kvalitetsmål antagna av regeringen som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det svenska miljömålssystemet innehåller ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 18 etappmål inom områdena avfall, minskat matsvinn, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Definitioner och preciseringar av miljö kvalitetsmålen finns på <https://www.sverigesmiljomal.se>

Generationsmålet är tillsammans med de 16 miljömålen ett löfte till framtida generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika miljöupplevelser.

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

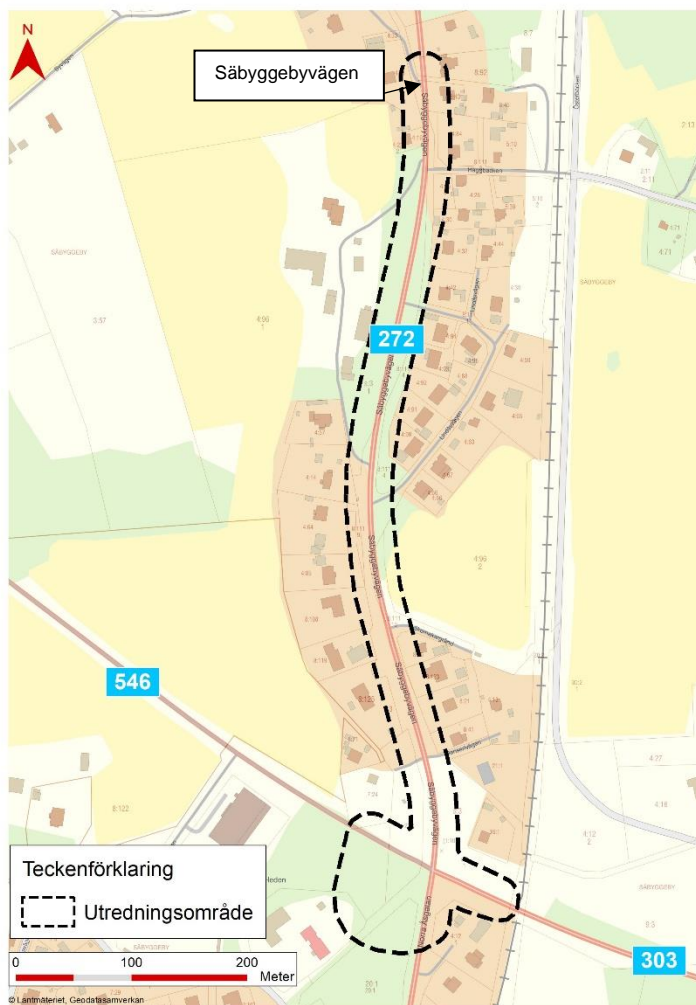
De miljömål där projektet bedöms kunna ha en påverkan är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Grundvatten av god kvalitet
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet sträcker sig från korsningen av väg 303, väg 272 och väg 546 i söder till Säbyggebyvägen i norr utmed väg 272, en sträcka på 800 meter (Figur 1). Området inkluderar korsningen väg 303, väg 546 och väg 272.



Figur 1 visar utredningsområdet.

Projektets influensområde är det område där miljöeffekter kan uppstå. I stort bedöms influensområdet följa utredningsområdet, med undantag för specifika miljöaspekter. När det gäller buller är influensområdet troligen större än utredningsområdet, då ett större område kan påverkas av buller under byggtiden. Även ur landskapsbildsperspektiv kan influensområdet vara större än utredningsområdet då åtgärderna kan ses utifrån utredningsområdet.

Ur naturmiljö- och kulturmiljöperspektiv bedöms influensområdet ha samma utbredning som utredningsområdet.

I dagsläget är inte alla miljöeffekter kända. Bedömning av influensområdets utbredning utifrån olika miljöeffekter kan komma att förändras i takt med att vi får fördjupad kunskap om området.

3.2 Tid

Vägplan med status fastställelsehandling planeras skickas in för fastställelse år 2026. Byggstart är planerad till år 2028. Bedömd byggtid är ett år.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Översiktsplan

Gällande översiktsplan blev antagen 2024-05-06 och vann Laga kraft 2024-06-01.

I Översiktsplanen uppges att ny bebyggelse ska uppföras i huvudsak i centrala Ockelbo eller i centrumnära lägen.

Vidare framhävs att nätverken av infrastruktur och närheten till omvärlden är en viktig del av kommunens attraktionskraft. En viktig del i kommunens framtidsstrategi är bland annat att verka för att utveckla och rusta upp kommunikationerna i kommunen, däribland kommunens gång- och cykelvägar. Ockelbo ska präglas av hållbara transportsystem, med bland annat ett sammanhängande system av gång- och cykelstråk. Översiktsplanen pekar på att åtgärder som föreslås i cykelplan för Ockelbo kommun från år 2018 ska fortsätta genomföras. I cykelplanen finns cykelväg till Säbyggeby med. Kommunen ska enligt översiktsplanen arbeta för en kollektivtrafik som är pålitlig, säker och tillgänglig.

Vägplanen bedöms följa översiktsplanens intentioner.

4.2 Cykelplan för Ockelbo kommun

Gång- och cykelplan för Ockelbo kommun antogs år 2018. I cykelplanen pekas cykelväg till Säbyggeby från Movägen till korsningen Hamrångevägen/Norra Åsgatan ut som en föreslagen åtgärd. Kommunen redovisar i cykelplanen två alternativ (Figur 2) när cykelvägen passerat i höjd med väg 546, Alternativ 1 följer väg 272 och det andra alternativet går genom ett bostadsområde väster om väg 272.



Figur 2 visar kommunens förslag till dragning av gång- och cykelväg i Cykelplan för Ockelbo kommun. Karta: Ockelbo kommun.

4.3 Detaljplaner

Inom utredningsområdet finns två detaljplaner. Dessa är:

- ”Förslag till byggnadsplan över del av fastigheten Säbyggeby 4:75 med flera, inom Ockelbo tätort, Ockelbo kommun, Gävleborgs län.” Akt nr 21-87:45. Fastställd 1987-01-20 (Figur 3).

Mark som kan komma att beröras av vägplanen är preliminärt allmän plats för vägmark samt park eller plantering. Även byggnadsmark för bostäder (B) och jordbruksmark (Lj) kan preliminärt komma att beröras av vägplanen.



Figur 3 visar detaljplan med akt nr 21-87:45.. Källa: Ockelbo kommun.

- Ockelbo brandstation, Säbyggeby 20:1 med flera. Förslag till utvidgning av stadsplan. Akt nr 21-87:203. Fastställd 1987-03-12 (Figur 4).

Mark som kan komma att beröras av vägplanen är preliminärt allmän plats för gata eller torg samt grönområde. Även byggnadsmark för bostäder (B) kan preliminärt komma att beröras av vägplanen.



Figur 4 visar detaljplan med akt nr 21-87:203. Källa: Ockelbo kommun.

Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras (Väglag 14 §). Vägplanens överensstämmelse med detaljplanerna behöver samrådats ytterligare med kommunen. Om vägplanen strider mot detaljplanerna och mindre avvikelse inte är möjlig, behöver dessa upphävas alternativt ändras.

Genomförandetiden har gått ut för båda detaljplanerna.

Genomförandetiden i detta sammanhang är den period inom vilken en detaljplan är planerad att genomföras. En detaljplan får inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång, om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det (Plan- och bygglagen 4 kap. 39 §).

4.4 Trafikflöden och vägstandard

Väg 272 har en årsdygnstrafik (samtliga fordon per körbana) som uppgår till cirka 2000 fordon. Söder om korsningen med väg 303, väg 546 och väg 272 är årsdygnstrafiken cirka 3200 fordon. Väg 303 trafikeras av cirka 1700 fordon och väg 546 av cirka 1000. Nuvarande skyltad hastighet är 60 km/h och vägbredd är sju meter.

4.5 Kollektivtrafik

Utmed väg 272 finns en busshållplats vid Lindåsvägen. Hållplatsen består idag av en bussficka med väderskydd i södergående riktning samt ett hållplatsläge vid vägkant i norrgående riktning. Sträckan trafikeras av linjebussar samt skolskjutsar. Linje 70 och 74 trafikerar sträckan. Vid södergående hållplatsläge är turantalet under skoldagar cirka åtta turer samt även vissa serviceturer. Det är X-trafik i samarbete med Kuxabussarna som trafikerar sträckan.

4.6 Arkitektur/Landskapsarkitektur

Aktuell sträcka går i nordsydlig riktning uppe på en mindre åshöjd, omgärdat av ett flackt jordbrukslandskap. Vägrummet skapas genom främst trädvegetation som mestadels utgörs av privata fastigheter med villor och tillhörande trädgårdar. Beroende på vegetationens utbredning öppnas och sluts vägrummet genom samhället. Utblickarna till det omgivande landskapet är få.

Ett landskapsobjekt har av avgränsats, vilken utgörs av det bebyggda område som angränsar till utredningsområdet i samtliga väderstreck. Detta område karaktäriseras av det bebyggda område som i stor utsträckning består av villor. Inga värdelandskap har identifierats i skrivbordsstudien. Ett jordbruksblock angränsar till utredningsområdet på östra sidan om väg 272.

4.7 Geoteknik

Sträckan är enligt SGU:s kartunderlag belägen på isälvsediment och går längs med ett krön på en isälvsavlagring. I området förekommer även lera/silt och morän (Figur 5). Jorddjup till berg är enligt SGU:s jorddjupskarta cirka 5–20 meter i området för den nya GCM-vägen (Sweco, 2024a).



Figur 5 visar jordartskarta med utredningsområdet markerat.

4.8 Naturmiljö

Utredningsområdet utgörs främst av triviala lövskogsdungar, villatomter och annan bebyggd mark, samt åkermark. Historiska kartor visar att omkringliggande åkrar har en lång brukningshistorik och att trädklädda områden nära väg 272 främst har exploaterats för bebyggelse.

En naturvärdesinventering utfördes under sommaren 2024. Resultaten presenteras nedan.

4.8.1 Naturvärdesbiotoper och värdearter

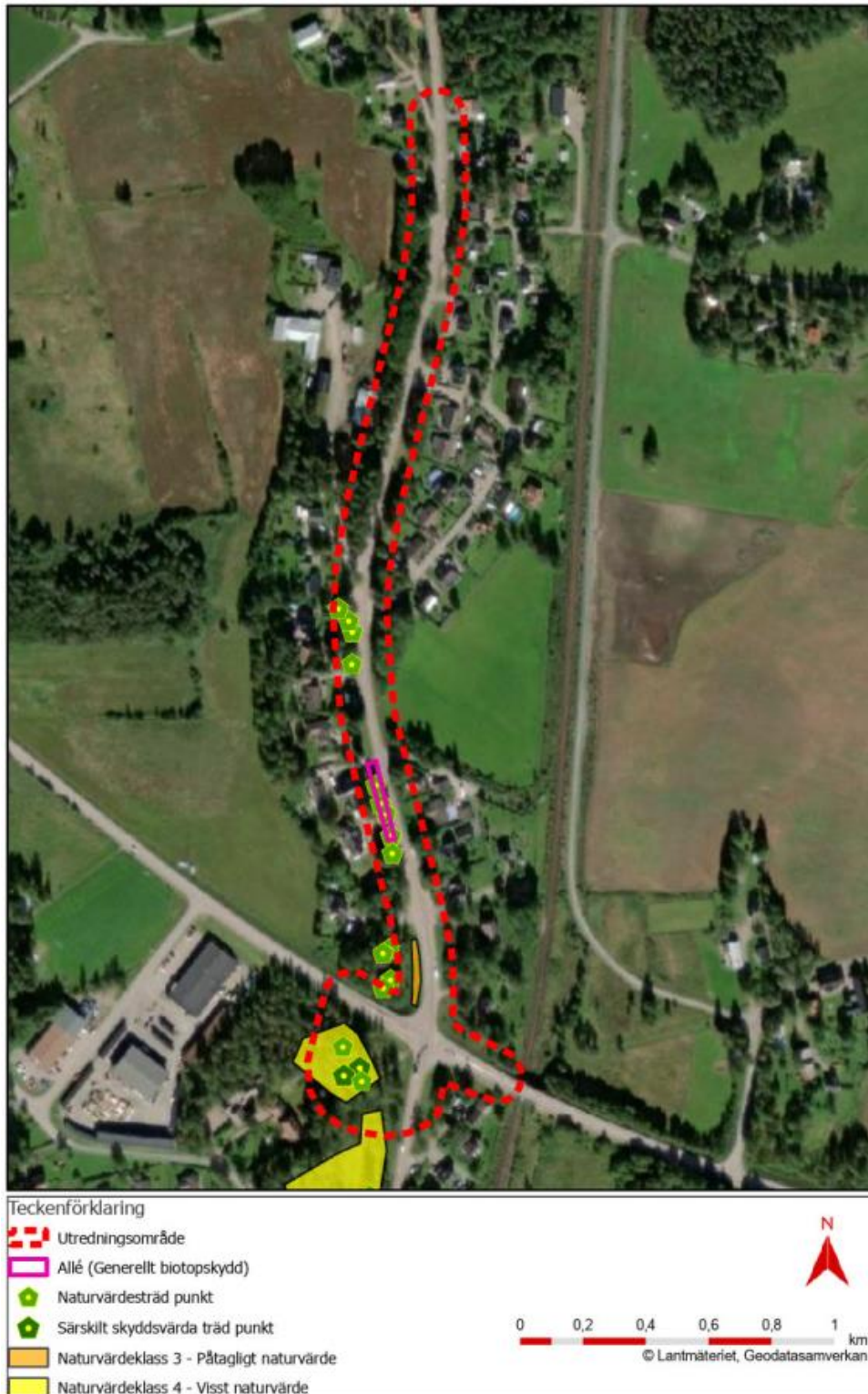
Tre naturvärdesbiotoper påträffades under inventeringen, varav två är klass 4 (visst naturvärde) och en klass 3 (påtagligt naturvärde) (Figur 6). Samtliga naturvärdesbiotoper återfinns på västra sidan av befintlig väg 272 kring den planerade cirkulationsplatsen. Klass 3-biotopen utgörs av torr mark med förekomst av värdearter som till exempel bockrot, prästkraige och liten blålocka (Figur 7). Dessa finare arter erbjuder även rikligt med blommor åt pollinatörer. Andra värdearter som återfunnits inom och strax utanför utredningsområdet är kvastfibblor, björksplintborre, grönknavel, ängsklocka och blåsippa (Figur 7).

4.8.2 Naturvärdesträd och särskilt skyddsvärda träd

Flera naturvärdesträd och ett fåtal särskilt skyddsvärda träd återfanns vid inventeringen. Dessa utgörs främst av olika lövträd och är alla belägna på västra sidan av väg 272. Två särskilt skyddsvärda träd (grövre aspar med bohål) står inom möjlig exploateringszon vid bygge av cirkulationsplatsen.

4.8.3 Generella biotopskydd

Ett generellt biotopskyddsområde påträffades, som består av en lönnallé med sju träd (Figur 6). Tidigare utpekad trädallé från platsbesöket (ses i Figur 6 som en trädrad norr om utpekad allé) bedömdes vid noggrannare granskning inte uppnå kriterierna för det generella biotopskyddet.



Figur 6 visar biotopskyddade områden, naturvärdesträd, skyddsvärda träd och områden med naturvärden.

4.8.4 Invasiva främmande arter

Ett artuttag från Artportalen visar att de invasiva främmande arterna jätteloka och jättebalsamin tidigare har rapporterats inom 500 meter från aktuell sträcka. De invasiva främmande arterna blomsterlupin och jätteslide återfinns inom undersökningsområdet vid inventeringstillfället. Bestånden av blomsterlupin är främst koncentrerade kring den planerade cirkulationsplatsen samt i inventeringsområdets norra delar. Jätteslide förekommer på vad som tolkades som privat tomtmark. Röda polygoner redovisar bestånd av lupin (Figur 7).

4.9 Vatten

4.9.1 Ytvatten och recipienter

Den utförda avvattnings tekniska utredningen har visat att det inte finns några stora diken som korsar vägen inom utredningsområdet. Dock har en vägtrumma i mitten av vägsträckan observerats. Recipienter för ytvattenavrinning från utredningsområdet är Spetsbäcken och Bysjön. De olika vattenförekomsterna redogörs för nedan.

Spetsbäcken (WA50529039)

Spetsbäcken rinner cirka 200 meter öster om utredningsområdet. Spetsbäcken är ett vattendrag av naturlig härkomst, cirka sju km långt, som mynnar ut i Testeboån. Väg 303 korsar vattendraget cirka 360 meter från vägsträckan. Bäckens ekologiska status är otillfredsställande med mål om att god ekologisk status ska råda till år 2027 (VISS, 2024). Ekologisk status är klassificerad till otillfredsställande baserat på biologiska kvalitetsfaktorer.

Kemisk status uppnår ej god med avseende på brominerad difenyleter samt kvicksilverföreningar. Påverkanskällor till dålig kemisk status utgörs av atmosfärisk deposition, vilket leder till långväga luftburen spridning och storskalig atmosfärisk deposition av dessa ämnen, samt förorenade områden som i sin tur leder till att vattenförekomsten inte når god ekologisk eller kemisk status.

Bysjön (WA31948680)

Bysjön ligger sydväst om utredningsområdet och dess vatten rinner ut i Testeboån, se Figur 8. Bysjön, som är av naturlig härkomst, har en area på cirka 2,15 km² och har avrinning till Testeboån. Sjöns ekologiska status uppnår God baserat på både biologisk och fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer som når upp till God status.

Kemisk status uppnår ej god med avseende på brominerad difenyleter samt kvicksilverföreningar. Påverkanskällor till dålig kemisk status utgörs av atmosfärisk deposition samt förorenade områden.

4.9.2 Karaktäristiska vattenföringar

För Spetsbäcken samt Bysjön har flödesstatistik inhämtats från SMHI:s vattenwebb. Flödesstatistik för Spetsbäcken framgår i Tabell 1 och för Bysjön i Tabell 2.

Tabell 1. Flödesstatistik för Spetsbäcken (år 1991 – 2020) enligt uppgift från SMHI:s vattenwebb.

	Total vattenföring [m ³ /s]
Högvattenföring under 50 år (HQ50)	1,77
Högvattenföring under 10 år (HQ10)	1,35
Högvattenföring under 2 år (HQ2)	0,88
Medelhögvattenföring (MHQ)	0,93
Medelvattenföring (MQ)	0,10
Medellågvattenföring (MLQ)	0,01

Tabell 2. Flödesstatistik för Bysjön (år 1991 – 2020) enligt uppgift från SMHI:s vattenwebb.

	Total vattenföring [m ³ /s]
Högvattenföring under 50 år (HQ50)	99,5
Högvattenföring under 10 år (HQ10)	72,0
Högvattenföring under 2 år (HQ2)	40,6
Medelhögvattenföring (MHQ)	44,1
Medelvattenföring (MQ)	9,51
Medellågvattenföring (MLQ)	1,92

4.9.3 Dräneringsförhållanden

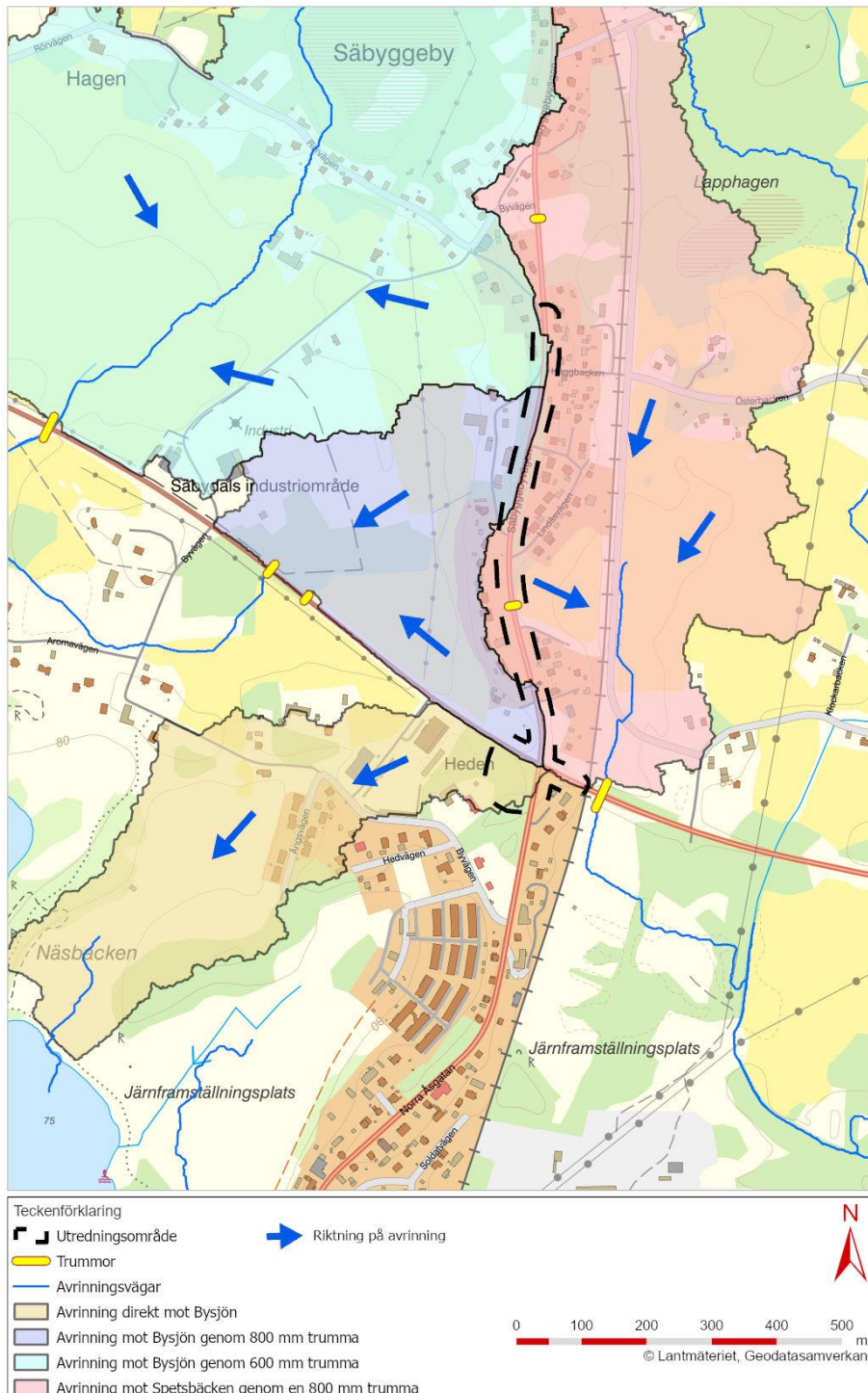
Inom utredningsområdet har det observerats att marken är mycket genomsläpplig på grund av förekomsten av isälvsediment.

Öster om utredningsområdet, där Spetsbäcken är belägen, består marken runt bäcken av både morän och lera, vilka har varierande genomsläpplighet. Medel genomsläpplighet observeras i området med morän, medan lera har låg genomsläpplighet. Vid korsningen av Väg 303 består marken av morän. I övriga delar av området är lera-silt den dominerande jordarten.

Vid Bysjön och dess utsläpp till Testeboån söder om utredningsområdet, består jorden av isälvsediment vilket bidrar till en hög genomsläpplighet, se Figur 5.

4.9.4 Befintligt avvattningsystem

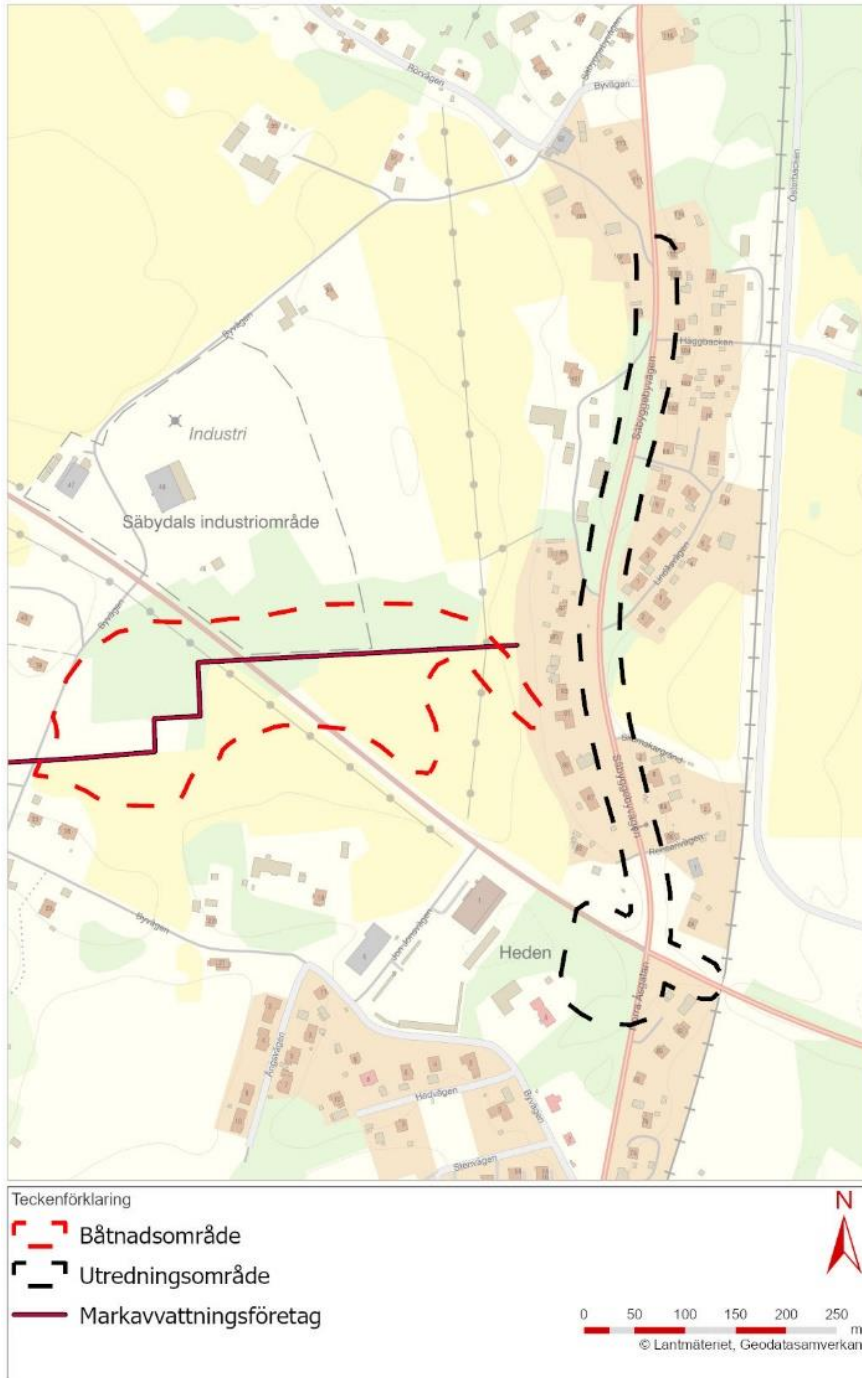
Vägen sträcker sig över ett mindre kuperat landskap och har avrinning mot Spetsbäcken och Bysjön, se Figur 8. En mindre avrinning från vägsträckan sker via ett markavvattningsföretag och till Bysjön. Vid låga flöden tillåts ytvattnet infiltreras i omgivande mark och diken.



Figur 8 visar utredningsområdets avrinningsvägar.

4.9.1 Markavvattningsföretag

Det förekommer ett antal markavvattningsföretag i närheten av utredningsområdet. Närmast vägsträckan återfinns Säbyggeby df 1921. Ytvatten från både norra och södra delen av utredningsområdet avrinner mot detta markavvattningsföretag. Markavvattningsföretaget och tillhörande båtnadsområde framgår i Figur 9.

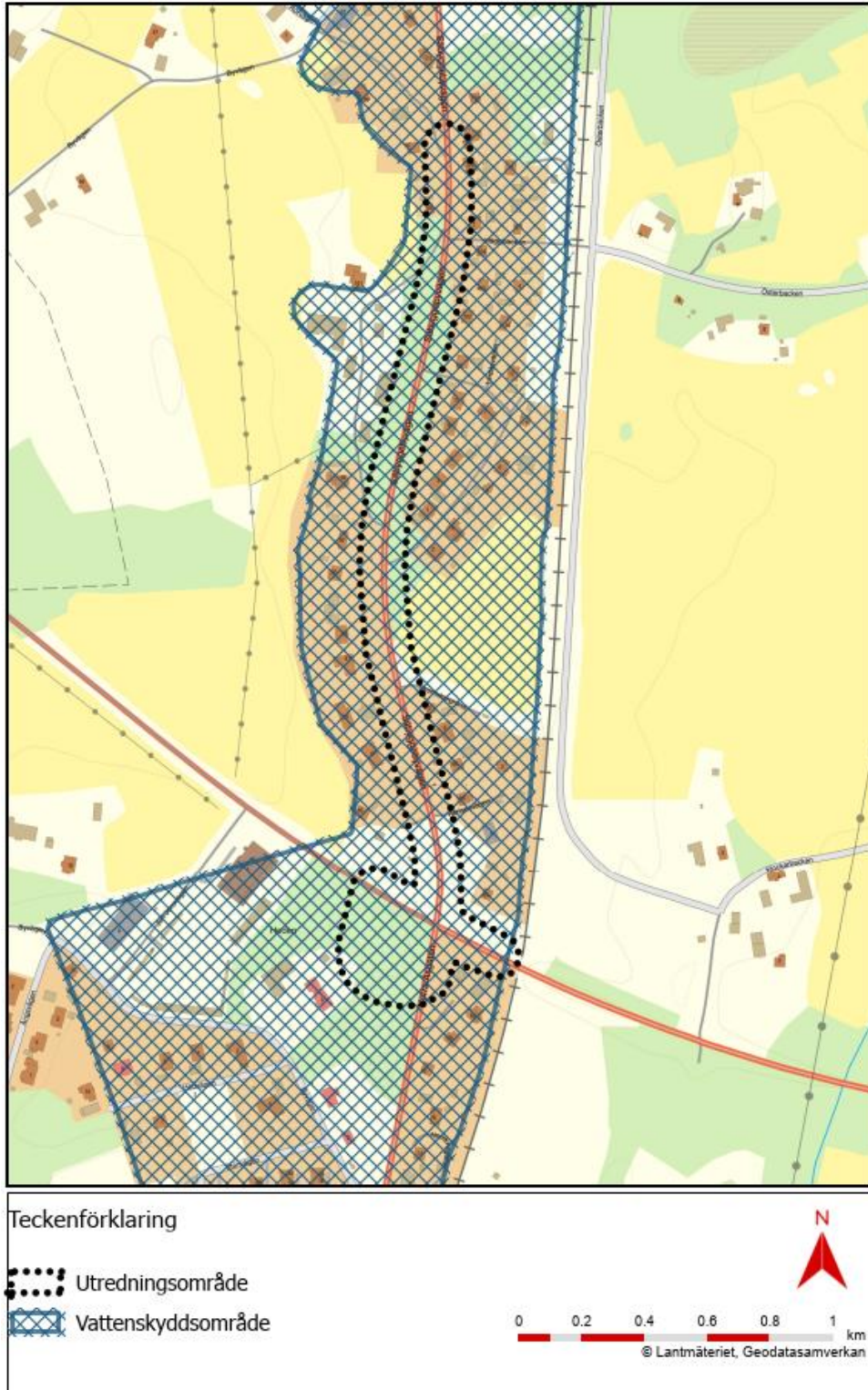


Figur 9 visar utredningsområdet samt närliggande markavvattningsföretag och dess båtnadsområde.

4.9.2 Grundvattenförekomst

Utredningsområdet ligger inom grundvattenförekomsten Enköpingsåsen-Ockelbo (SE675621-154 987). Grundvattenförekomsten har god kvantitativ status, men otillfredsställande kemisk status. Den otillfredsställande statusen beror främst på grund av förekomsten av 2,6-Diklorbensamid (BAM) som är en nedbrytningsprodukt av ett bekämpningsmedel som är förbjuden att användas idag (VISS, 2024). Källa till bekämpningsmedelsresten BAM kan vara nu förbjudna ogräsbekämpningsmedel som använts vid till exempel banvallar, vägar, kyrkogårdar eller andra områden som ogräsbekämpats (VISS, 2024).

Den del av grundvattenförekomsten som går genom Ockelbo omfattas av vattenskyddsområde med gällande skyddsföreskrifter (21FS 1985:2) (Figur 10).



Figur 10 visar karta över utbredning av vattenskyddsområdet i relation till utredningsområdet för vägplanen.

4.9.3 Brunnar

Enligt SGU:s brunnsarkiv finns två bergborrade brunnar inom 100 meter från planerad vägsträckning. Ett mindre antal enskilda dricksvattentäkter återfinns cirka 200–500 meter från planerad vägsträckning. Grundvattnet har uppmätts på ett djup av fem till sex meter under markytan i flertalet bergborrade brunnar runtomkring utredningsområdet och grundvattnets strömningsriktning bedöms vara mot sydväst och recipienten Bysjön (Sweco, 2024). Trafikverket kommer kontakta fastighetsägare för att få kännedom om eventuella ytterligare brunnar och andra undermarksanläggningar.

4.9.4 Klimatförändringar

Precis som i världen i stort kommer Gävleborgs läns klimat att påverkas av mängden växthusgaser i atmosfären. För Gävleborg län har SMHI tagit fram två scenarion, begränsade utsläpp (RCP4.5) och höga utsläpp (RCP8.5), baserat på observationer och beräkningar (SMHI, Gävleborgs län, 2015).

RCP4.5 - koldioxidutsläppen ökar fram till 2040, enligt SMHI

- Kraftfull klimatpolitik,
- Lägre energiintensitet,
- Omfattande skogsplanteringsprogram,
- Lägre arealbehov för jordbruksproduktion, bland annat till följd av större skördar och förändrade konsumtionsmönster,
- Jordens befolkning: något under 9 miljarder,
- Utsläppen av koldioxid ökar något och kulminerar omkring 2040.

RCP8.5 – fortsatt höga utsläpp av koldioxid, enligt SMHI

- Koldioxidutsläppen är tre gånger dagens vid år 2100,
- Metanutsläppen ökar kraftigt,
- Jordens befolkning ökar till 12 miljarder vilket leder till ökade anspråk på betes- och odlingsmark för jordbruksproduktion,

- Teknikutvecklingen mot ökad energieffektivitet fortsätter, men långsamt,
- Stort beroende av fossila bränslen,
- Hög energiintensitet,
- Ingen tillkommande klimatpolitik.

Enligt SMHI:s beräkningar förväntas årsmedelnederbörden öka med 20 – 30 % där den största ökningen sker under vinter. I västra delen av länet förväntas ökningen vara upp till 50 %, visar RCP8.5. Den maximala dygnsnederbörden kan öka med 15 – 20 %.

Enligt SMHI:s prognoser för länet förväntas en ökning av årstillrinningen med uppemot 10 % vid mitten av seklet. Denna ökning förväntas fortsätta mot slutet av seklet och kommer att vara jämnt fördelad över hela länet och den största procentuella ökningen förväntas ske under vintertid.

Eftersom regnstatistiken vid dimensionering och utformning av avvattningsanläggningar baseras på historiska nederbördsdata måste hänsyn tas till förväntad framtida ökning av nederbörden till följd av klimatförändringar. Detta föreslås hanteras genom att vid beräkning av dimensionerande dagvattenflöden lägga på en klimatfaktor på de dimensionerande regnen enligt rekommendationer i Svenskt Vattens publikation P110.

4.10 Kulturmiljö

Trafikverket har genomfört en kulturmiljöanalys under april år 2024, med uppdatering i september, i samband med aktuell vägplan. I arbetet ingick en redovisning av områdets kända kulturhistoriska värden samt lagskyddade värden som kan beröras av vägplanen (riksintressen, fornlämningar, byggnadsminnen med mera).

Ett riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB (Ockelbo - Vi) återfinns i de södra områdena av planerad vägsträckning. Detta område utgörs av ett järnvägs- och brukssamhälle med ursprung i förhistorisk centralbygd med rikt innehåll av fornlämningar (Länsstyrelsen, 2024).

Det finns en registrerad fornlämning i form av en milstolpe från år 1785 (L1950:1263) i anslutning till vägområdet (Figur 11). Milstolpen är belägen öster om väg 272, se placering (Figur 12).



Figur 11 visar milsten som utför fornlämning. Foto Google Earth Pro.

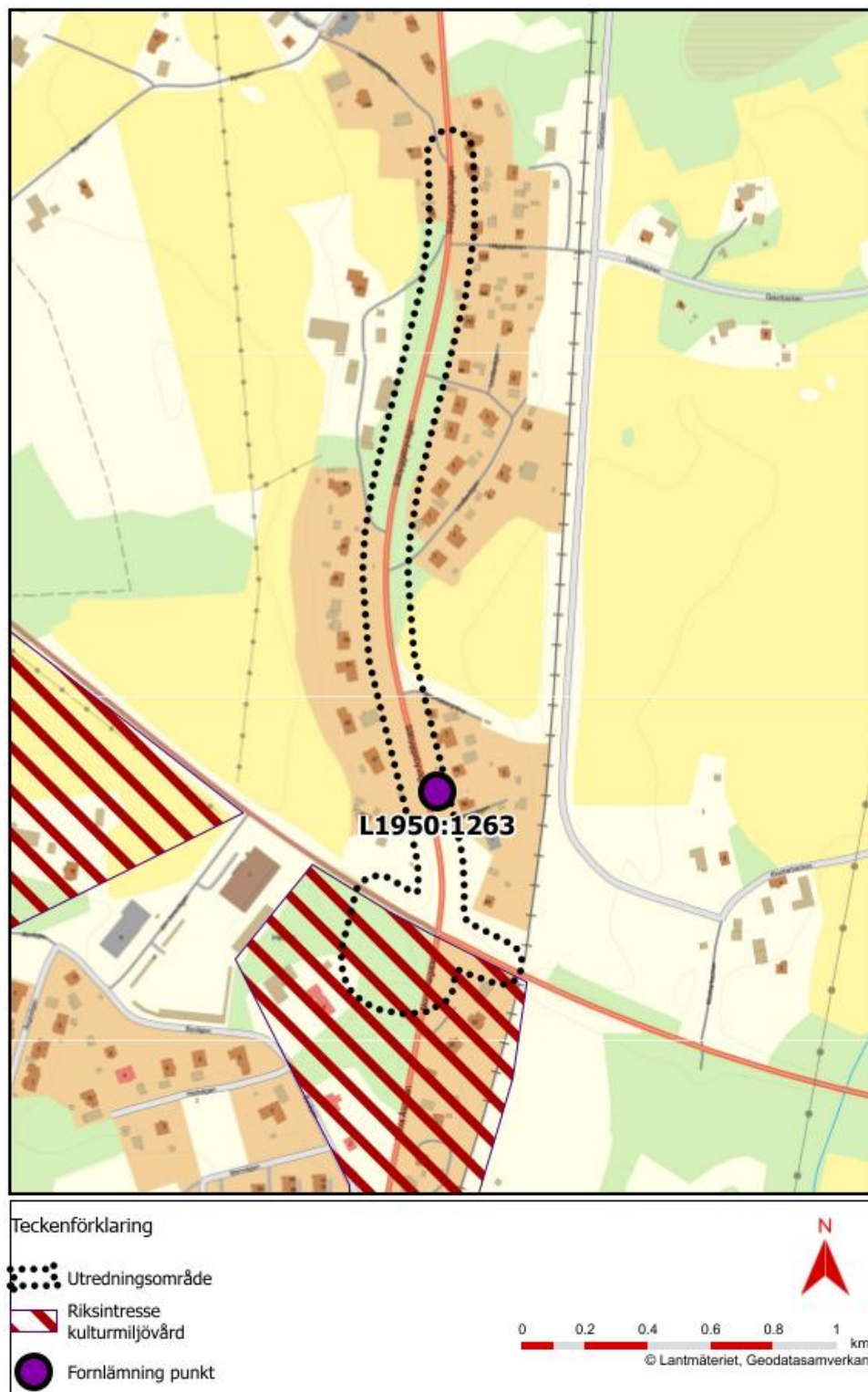
Inom cirka en kilometers radie från vägområdet finns fornlämningar i form av gravfält med stensättningar och högar, blästbrukslämningar, by och gårdstomter, ensamliggande stensättningar samt övriga kulturhistoriska lämningar i form av brott och täkter, fyndplats för skärvsten, hägnad, terrassering och tjärdalar. Möjliga fornlämningar finns i form av en hög och en slaggstensförekomst enligt pågående kulturarvsanalys (ej publicerad).

Väg 272 ingår i Gästriklands historiska vägar (mellan Österfärnebo och Lilltjärn), vilket belyser områdets kommunikativa funktion under historisk tid.

Väg 272 ingår i Tidernas väg, ett namn som givits för att marknadsföra vägen och bygden för turism. Tidernas väg kallas hela sträckan mellan Uppsala och Ånge eftersom det finns många fina natur- och kulturmiljöer samt besöksmål och aktiviteter längs sträckan. Det finns inga byggnadsminnen i närheten av vägområdet.

Från Skogsstyrelsens projekt Skog och historia finns några objekt väst-sydväst om vägområdet. Det närmsta objektet ligger omkring 500 meter sydväst om utredningsområdet.

Den långa platskontinuiteten för denna centralbygd gör det sannolikt att det inom vägområdet idag finns okända fornlämningar. Storskifteskartan från 1812 visar att det i direkt anslutning eller i närheten av vägområdet funnits flera gårdar som kan ha status som fornlämningar.



Figur 12 visar riksintresse för kulturmiljövård och fornlämningar i utredningsområdets närhet.

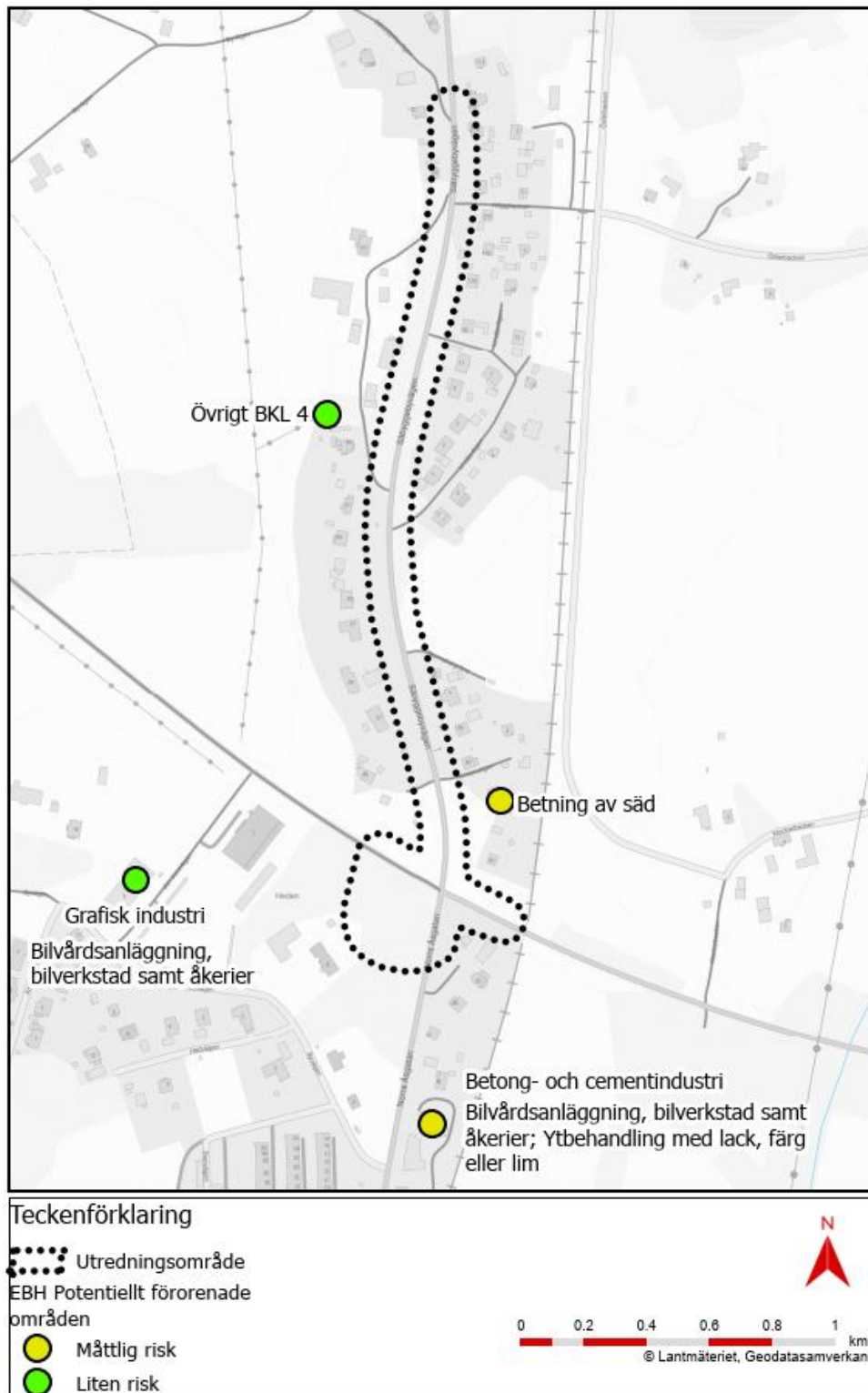
4.11 Förorenade områden

Enligt Länsstyrelsernas EBH-karta (utpekade efterbehandlingsobjekt) finns ett par potentiellt förorenade områden i närheten av utredningsområdet. I EBH-kartan redovisas verksamheter som riskklassats utifrån MIFO-metodik i en skala mellan 1 och 4 (klass 1: mycket stor risk för människa och miljö till klass 4: liten risk för människa och miljö).

Det finns två objekt av riskklass 3 (måttlig risk) vilken bedöms tillhöra branscher relaterade till betning av säd och cementindustri. Två objekt av riskklass 4 (liten risk) finns i närområdet som utgörs av grafisk industri samt övrig branschklass 4 (Figur 13). En potentiell påverkan och förorenings-spridning från ovan nämnda riskobjekt till berörd vägsträcka bedöms vara låg utifrån lokalisering och branschtyp (Sweco, 2024).

Utredningsområdet bedöms främst vara påverkat av förorening kopplat till historiskt läckage från bärlager och asfalt samt till följd av diffus spridning som uppkommer vid slitage av vägytor, däck och förbränning av oljekolväten (avgaser). Potentiella föroreningar i vägområdet bedöms främst utgöras av polycykliska aromatiska kolväten (PAH), oljekolväten och metaller (Sweco, 2024).

Bakgrundshalter av metaller bedöms vara låga i området, således görs bedömningen att om projektet påvisar förhöjda metallhalter vid exploatering och hantering av vägdikesmassor så härstammar dessa inte från naturliga bakgrundshalter. En miljöteknisk markundersökning är planerad senare i planlägningsprocessen.



Figur 13 visar potentiellt förorenade områden i närhet till utredningsområdet för vägplanen.

4.12 Riksintressen

Strax söder om utredningsområdet återfinns ett område som utgörs av riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB (Ockelbo - Vi). Detta område utgörs av ett järnvägs- och brukssamhälle med ursprung i förhistorisk centralbygd med rikt innehåll av fornlämningar (Länsstyrelsen, 2024). Järnvägen öster om utredningsområdet utgörs av riksintresse för kommunikationer, Norra stambanan enligt 3 kap 8 § MB. Järnvägen är en del av TEN-T stornätet (godstrafik) samt trafikeras av långväga persontrafik.

4.13 Strandskydd

Utredningsområdet berörs inte av strandskydd (Länsstyrelsen, 2024).

4.14 Boendemiljö och hälsa

Utredningsområdet är idag till stor del bebyggt med småhus. Trafiken längsmed den fintliga vägen 272 medför bullerstörningar för boende och övriga som vistas i närheten av vägen. Nuvarande bullersituation är inte kartlagd.

4.15 Risker

4.15.1 Översvämning

Utredningsområdet är inte beläget inom riskområde för översvämning från Testeboåns avrinningsområde, varken vid ett 100-årsflöde, 200-årsflöde eller beräknat högsta flöde (MSB, 2024). Om höga flöden uppstår kommer vatten att avrinna mot vägdiaken, närliggande vattendrag samt anslutande markavvattningsföretag.

4.15.2 Ras- och skred

Utredningsområdet är inte identifierat som ett riskområde för ras- och skred samt översvämning av myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och statens geotekniska institut (SGI) (MSB/SGI, 2021). Vägen har inom korsningsområdet delvis höga och branta vägbankar, vilket bör beaktas i fortsatt planering.

4.15.3 Farligt gods

Vägarna inom utredningsområdet, väg 303, väg 546 samt väg 272, har samtliga status primär rekommenderad färdväg för farligt gods.

4.16 Befintliga ledningar

De ledningar som finns inom utredningsområdet består av följande ledningar med respektive ledningsägare:

- Vatten och avlopp: Gästrike vatten ansvarar för vatten och avlopps nätet i Ockelbo.
- El- och tele/optoledning: Gävle Energi, Ellevio, Skanova samt Global connect har ledningar inom befintligt utredningsområde.

Eventuella ytterligare ledningsägare kan framkomma när utredning sker i senare skede.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Projektets lokalisering och utformning

Projektet är lokaliserat till Ockelbo, en tätort i Gävleborgs län cirka tre mil norr om Sandviken. Utredningsområdet är beläget i norra delen av Ockelbo tätort, utmed väg 272. En cirka 800 meter lång gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) planeras eftersom trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är bristande utmed sträckan i dagsläget. GCM-vägen tar sin början vid korsningen av väg 303, väg 272 och väg 546 i söder och leder utmed väg 272 norrut till utfart från Säbyggebyvägen. GCM-vägen föreslås få två och en halv meter belagd bredd med 0,25 meters stödremsa på båda sidor. En passage i plan kommer anläggas över väg 546. Utgångsläget är att GCM-vägen ska separeras med skiljeremsa från väg 272. Vid trånga passager, där det finns risk för stort intrång på intilliggande fastigheter, kan det komma bli aktuellt med kantstensseparering mellan ny GCM-väg och väg 272.

Gestaltningnivån på den nya anläggningen ska förhålla sig till platsens förutsättningar där materialval och skala ska harmonisera med den omgivande miljön. Befintlig vegetation sparas och skyddas där så är möjligt med eventuell återplantering som kompensationsåtgärd.

I befintlig fyrvägs-korsning för väg 303, väg 546 och väg 272 planeras för en cirkulationsplats för att förbättra trafiksäkerheten i korsningen eftersom den har brister kopplat till sikt samt att stopplikten inte efterlevs. Cirkulationsplatsen ska utformas med ett körfält i till- och frånfarter. Cirkulationsplatsen ges en gestaltning som hanterar kravet på överkörningsbarhet.

Hållplatsläget Lindåsvägen påverkas av projektet och kommer ses över för lämplig placering samt utformning utifrån funktion och resandebest. Befintlig belysning längs väg 272 avses rivas och ersättas med ny belysning som är anpassad till vägens nya utformning samt uppfyller belysningskrav i Trafikverkets publikation Väggar och gators utformning (VGU).

Hanteringen av ytvatten från vägkonstruktionen förväntas främst ske genom avrinning från vägbana och GCM-väg till öppna diken och slänter, där vattnet sedan kan infiltreras i den omgivande marken. Eventuellt behov av dränering eller andra lösningar för dagvatten kommer att

utredas inför vägplanens samrådshandling. Avrinningen bedöms, likt idag, komma att leda till recipienterna Spetsbäcken och Bysjön.

Flertalet befintliga ledningar finns inom området. På de ställen där befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet för planerad sträckning behöver deras exakta lägen utredas. Lösningar för eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar samråds med berörda ledningsägare. Eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar kommer att genomföras i samråd med ledningsägarna i senare skede.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Miljöeffekterna kommer att utredas vidare under projektets gång. Skyddsåtgärder kommer att vidtas vid behov för att undvika eller minimera en negativ miljöpåverkan. Byggnation av planerad GCM-väg innebär att mark kommer tas i anspråk. För att minimera negativ miljöpåverkan kommer GCM-väg och cirkulationsplats, i största möjliga mån placeras i redan påverkade miljöer.

5.2.1 Landskapsbild

Landskapsbilden kommer till viss del förändras vid byggnation av planerad GCM-väg. Den vegetation som skapar vägrummet idag, riskerar att behöva tas ner alternativt tappa vitalitet på grund av påverkan på befintliga rotsystem. Upplevelsen av det småskaliga vägrummet och som knyter an till den historiska vägen riskerar att förvanskas av vägbreddningen. Påverkan på landskapsbilden beror till stor del på antalet träd som behöver tas ner eller påverkas negativt av byggnationen.

5.2.2 Naturmiljö

Flertalet naturvärdesträd och ett fåtal särskilt skyddsvärda träd återfinns inom utredningsområdet, vilka kan komma att påverkas negativt av vägplanen. Inom utredningsområdet återfinns även ett antal naturvärdesbiotoper. Träd inom befintlig allé, som är skyddad av det generella biotopskyddet, kan behöva tas bort vid utbyggnad av GCM-vägen. Även ett jordbruksblock som ligger på östra sidan om befintlig väg kan komma att bli mindre på grund av att vägplanen tar jordbruksmark i anspråk.

I arbetet med vägplanen behöver anpassningar utredas för att undvika och minska intrånget eller annan skada på skyddade områden. Ifall det inte går att undvika intrång ska ersättningsåtgärder utredas och motiveras. På

båda sidor om befintlig väg 272 återfinns invasiva främmande arter. Vid schaktning inom område med invasiva främmande arter krävs speciell hantering av maskiner och massor då spridning av dessa är förbjudet.

5.2.3 Vatten

Eftersom planområdet ligger inom ett vattenskyddsområde med föreskrifter behöver dessa beaktas vid byggnationen. Ifall dessa inte kan beaktas så kan dispens eller tillstånd från skyddsföreskrifterna krävas. Eftersom befintlig avrinning av vägbanan tillåts infiltrera i omgivande mark finns det risk att vägföroreningar infiltrerar genom mark till vattenskyddsområdet. Det bedöms inte föreligga någon risk att de fastställda miljö kvalitetsnormerna för grundvatten försämras av planerad byggnation om befintliga föreskrifter efterföljs.

Ingen större påverkan på vattendrag och recipienter bedöms ske vid utbyggnad av vägplanen. Vid höga flöden kan ytvatten från delar av vägområdet avrinna mot närliggande markavvattningsföretag. Det observerades inga lågpunkter längs sträckan och inga känsliga områden bedöms påverkas av ytavrinningen efter exploateringen. Det bedöms inte föreligga någon risk att fastställda miljö kvalitetsnormer för ytvattenrecipienterna försämras av planerad byggnation.

5.2.4 Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns en fornlämning (milsten) som kan komma att flyttas vid byggnation av GCM-vägen. Utredningsområdet för vägplanen ligger delvis inom ett riksintresse för kulturmiljövård och det finns risk för påverkan på detta riksintresse på grund av det markanspråk vägplanen medför.

5.2.5 Förorenade områden

Utpekade potentiellt förorenade områden bedöms inte påverka vägplanen. Potentiella föroreningar i vägområdet bedöms främst utgöras av PAH, oljekolväten och metaller. En miljöteknisk markundersökning planeras under hösten 2024.

5.2.6 Buller

Vid anläggningsarbeten gäller Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller. Under driftskedet bedöms vägplanen inte medföra ökat buller. Projektet klassas inom Trafikverkets åtgärdskategori ” befintlig infrastruktur” där åtgärdsnivåer tillämpas för befintlig infrastruktur. Det

kommer därför inte att utföras någon bullerutredning inom ramen för projektet.

5.2.7 Luft

Luftkvaliteten i vägplanens influensområde bedöms främst påverkas under byggtiden. Under driftskedet bedöms vägplanen inte medföra ökat utsläpp till luft. Det finns inga indikationer på att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids vid byggnation av vägplanen.

5.2.8 Miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* bedöms få en positiv måluppfyllnad. Miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Grundvatten av god kvalitet*, *Ett rikt växt- och djurliv* och *Ett rikt odlingslandskap* riskerar att påverkas negativt av vägplanen. Påverkan på miljö kvalitetsmålen kommer att utredas vidare i processen.

6 Åtgärder

Genom att följa befintliga skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet minskas påverkan på grundvattnet.

Det kommer bli aktuellt att genomföra en provtagning av bland annat vägdikesmassor där GCM-vägen planeras. Om förorenade massor återfinns ska dessa hanteras utifrån föroreningsgrad.

På grund av förekomsten av invasiva främmande arter inom utredningsområdet krävs åtgärder för att undvika spridning av dessa.

Anpassningar av GCM-vägens lokalisering utreds vidare för att minska påverkan på naturvärdesbiotoper, naturvärdesträd, särskilt skyddsvärda träd, trädallé, fornlämning samt jordbruksblock.

Det kan finnas okända fornlämningar inom vägområdet. Behovet av en arkeologisk utredning utreds.

I den fortsatta planläggningsprocessen kommer vägutformning att studeras så att vägen smälter in i landskapet och samspelar med uttrycken för riksintresset för kulturmiljövård.

7 Bedömning av vägplanens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta baseras på att projektet är begränsat i utbredning och omfattning samt att föreslagna åtgärder sker inom redan bebyggt område. Det finns ett fåtal miljöaspekter som kan komma att bli negativt påverkade av vägplanen och dess byggnation. Det finns med dagens kunskap heller inga särskilda riskområden inom det aktuella utredningsområdet.

Länsstyrelsen tar det slutgiltiga beslutet om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

I det fall åtgärden bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska en separat miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Om åtgärden inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan beskrivs miljökonsekvenser i stället i en plan- och miljöbeskrivning.

Synpunkter som lämnas in under samrådet kommer att redovisas i en samrådsredogörelse. Det slutgiltiga beslutet om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan tas av länsstyrelsen.

8.2 Viktiga frågeställningar

Trafikverket behöver samråda vägplanens överensstämmelse med detaljplanerna ytterligare för att säkerställa att vägplanen går att fastställa.

9 Källor

Google street view, 2023. (maps.google.com)

Länsstyrelsen, 2024. Sveriges länskarta (lansstyrelsen.se)

MSB, 2024. Översvämningsportalen
(gisapp.msb.se/apps/oversvamningsportal/index.html)

Ockelbo kommun, 2024. Översiktsplan.

Ockelbo kommun, 2018. Cykelplan för Ockelbo kommun.

Regeringen, 2024. Mål för transportpolitiken (regeringen.se)

SIG och MSB, 2021. Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning, Redovisning av regeringsuppdrag enligt regeringsbeslut M2019/0124/K1, Statens geotekniska institut, SIG, Linköping och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, Karlstad.

Sweco 2024. PM Markmiljöinventering, väg 272 Ockelbo – Säbyggeby. Sweco.

Trafikverket, 2023. Uppdragsbeskrivning, UB Konsultuppdrag För upprättande av vägplan.

VISS, 2024. Vattenkartan (lansstyrelsen.se)

Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning, 2024. Kartportalen (sandviken.se/detaljplaner)

SMHI, Gävleborgs län, 2015. Rapport om framtidsklimat

SMHI, 2024. Vattenwebb (<https://www.smhi.se>)

Trafikverket, 803 02 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18.

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

trafikverket.se