

GRANSKNINGSHANDLING

Gång- och cykelväg längs väg 583 Iggesund-Hudiksvall

Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län

Vägplanbeskrivning, 2022-03-03



6.0

Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling – Gång- och cykelväg längs väg 583 Iggesund-Hudiksvall

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2022-03-03

Ärendenummer: TRV 2020/109286

Uppdragsnummer: 150250

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Attve Storm, Trafikverket

Planbeskrivning

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål. 6	
2.1.	Bakgrund	7
2.2.	Beskrivning av projektet	9
2.3.	Angränsande planering	9
2.4.	Ändamål, projektmål, transpolitiska mål, miljö kvalitetsmål samt regionala och lokala mål	9
3	Miljöbeskrivning	12
4	Förutsättningar.....	13
4.1.	Vägens funktion och standard.....	13
4.2.	Trafik och användargrupper	13
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	17
4.4.	Landskapet och staden	26
4.5.	Miljö och hälsa.....	28
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	33
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	35
5.1.	Val av lokalisering	35
5.2.	Val av utformning	39
5.3.	Viltstängsel	43
5.4.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	43
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	44
6.1.	Trafik och användargrupper	44
6.2.	Ledningar	44
6.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	44
6.4.	Miljö och hälsa.....	45
6.5.	Masshantering	46
6.6.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	47
6.7.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	47
6.8.	Påverkan under byggnadstiden.....	47
7	Samlad bedömning.....	48
7.1.	Måluppfyllelse	48
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	50
8.1.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	50
8.2.	Miljö kvalitetsnormer	50
8.3.	Hushållningsbestämmelser	50

8.4.	Påverkan på riksintressen	50
9	Markanspråk och pågående markanvändning.....	51
9.1.	Vägområde för allmän väg	52
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	52
9.3.	Fastighetsrättsliga åtgärder	52
10	Fortsatt arbete	53
10.1.	Fortsatt process	53
10.2.	Anmälningar och provningar.....	53
11	Genomförande och finansiering	54
11.1.	Formell hantering	54
11.2.	Genomförande.....	55
11.3.	Finansiering	55
12	Underlagsmaterial och källor.....	56

1 Sammanfattning

Väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall utgör en mycket viktig länk för näringslivet och de boende på orterna. Den är vältrafikerad men saknar en gång- och cykelväg. Gång- och cykeltrafiken är hänvisad till vägrenen. Hastighetsgränsen är 80 km/h förutom på en kort sträcka närmast Iggesund, där den är 60 km/h.

Trafikverket har beslutat att ta fram en vägplan för en ca 5,5 km lång belyst gång- och cykelväg längs väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall. Gång- och cykelvägen ska förläggas på den östra sidan om väg 583. Ändamålet är att skapa en attraktiv och trygg gång- och cykelväg som bidrar till att höja cykelpendlingen mellan Iggesund och Hudiksvall.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har beslutat att det inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan om gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan om väg 583.

Väg 583 går parallellt med samt korsar Delångersån som utgör riksintresse för naturvård.

Planförslaget ger liten eller ingen negativ påverkan på de kulturlämningar som finns längs med vägen. De naturmiljöer som kan påverkas negativt av planen är idag påverkade av befintlig infrastruktur och utgörs delvis av en äldre vägsträcka från Iggesund till Delångersån. Därifrån och norrut berörs främst produktionsskog med låga naturvärden. Att befintlig bro över Delångersån nyttjas bedöms som positivt för vattenmiljö inom riksintresset.

Endast små förändringar för boendemiljön förväntas av vägplanen. Ett något större vägrum i Iggesund med mer hårdgjorda/asfalterade ytor bedöms uppvägas av de positiva effekterna av möjligheten till cykling.

Åtgärden finansieras av den regional infrastrukturplanen för Gävleborgs län.

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till 67 miljoner kronor i prisnivå 2021-06. Denna kostnad inkluderar även kostnader för detaljprojektering och mark- och fastighetsinlösen

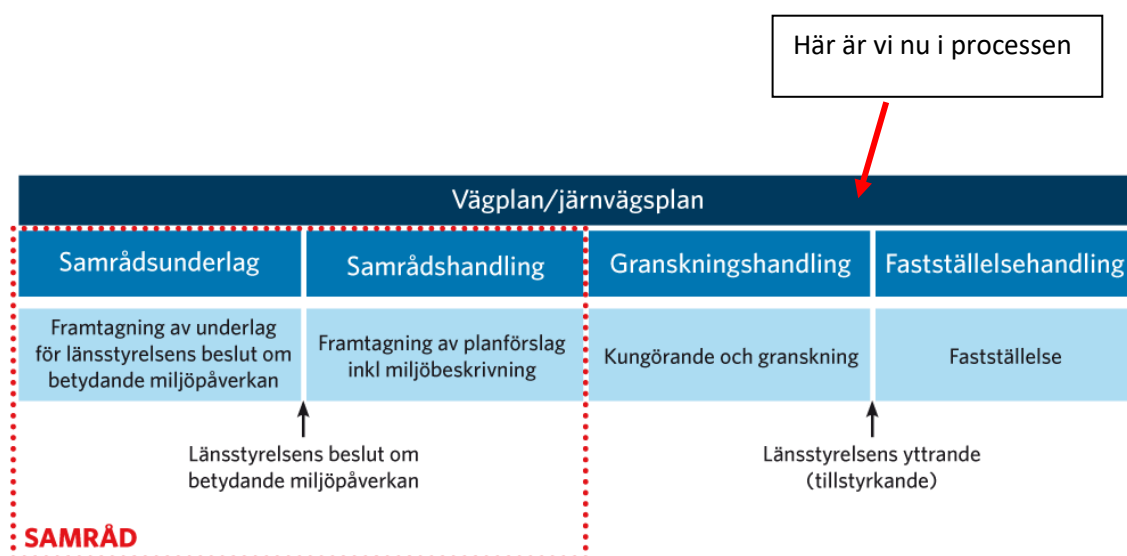
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

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

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

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

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



Figur 2-1. Planläggningsprocessen.

2.1. Bakgrund

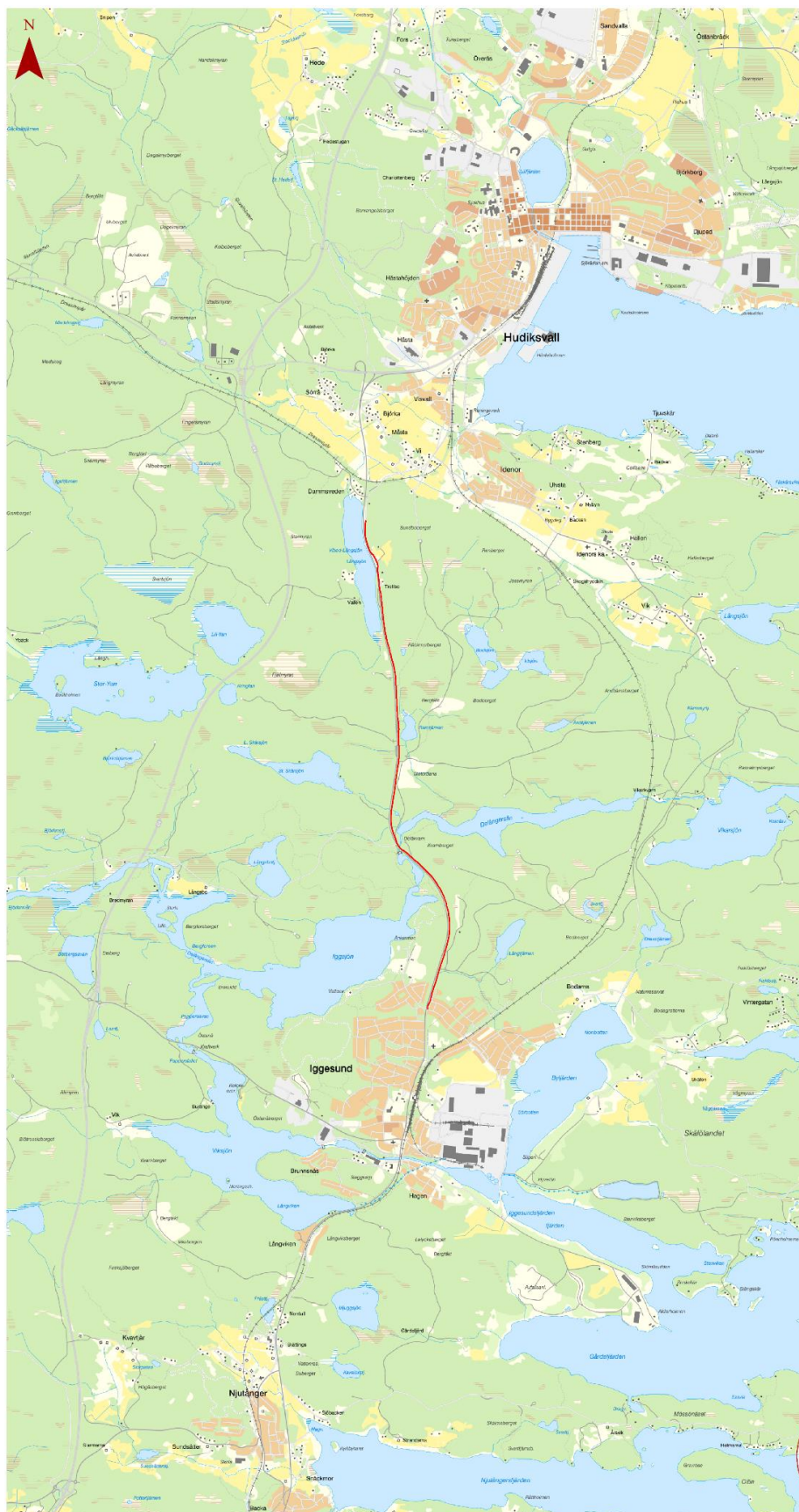
Väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall utgör en mycket viktig länk för näringslivet och de boende på orterna. Den är vältrafikerad men saknar en gång- och cykelväg. Gång- och cykeltrafiken är hänvisad till vägrenen. Hastighetsgränsen är 80 km/h förutom på en kort sträcka närmast Iggesund, där den är 60 km/h. Väg 583 har idag en bredd på mellan 10,3–13 meter.

På sträckan Iggesund - Hudiksvall slingrar sig väg 583 mestadels genom skogsområden men även vattendrag passeras. Framförallt vid Vibod-Långsjön, där vägen ligger intill sjön på en längre sträcka, ges trafikanterna en fin utsikt över vattnet. På andra sidan vägen finns också en rastplats för att vila och njuta av utsikten.

Hudiksvalls kommun har framfört önskemål om att skapa en attraktiv och säker gång- och cykelväg mellan orterna Iggesund och Hudiksvall, se figur 2.1-1. Ett attraktivt och trafiksäkert gång- och cykelstråk skulle kunna skapa goda förutsättningar för arbets- och studiependling med cykel istället för med bil. Åtgärden är utpekad i gällande länstransportplan.

Det är prioriterat att transportarbetet i större utsträckning möjliggörs med cykel i framtiden. En gång- och cykelväg skulle också fungera som ett komplement till kollektivtrafik.

Väg 583 ska även i framtiden kunna fungera som omledningsväg för trafiken på E4.



ÖVERSIKTSKARTA

Iggesund - Hudiksvall

Datum: 2022-02-08

Skala (A1): 1:20 000

0 0,4 0,8 1,2 1,6 2 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

— Gång- och cykelväg,
planerad

ÖVERSIKT



TRAFIKVERKET

Figur 2.1-1 Översiktsbild, vägplanens geografiska avgränsning

2.1.1. Tidigare utredningar och beslut

En förenklad åtgärdsvalsstudie har tagits fram under 2014, "Cykelväg mellan Iggesund och Hudiksvall på länsväg 583 i Gävleborg".

Under 2020 togs ett samrådsunderlag, daterat 2020-09-30, fram för gång- och cykelväg längs med väg 583.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har därefter, 2021-05-05, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, BMP, om den nya gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan om väg 583. Om den däremot förläggs på den västra sidan av väg 583 är länsstyrelsens beslut att åtgärden bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan.

2.2. Beskrivning av projektet

Trafikverket har beslutat att ta fram en vägplan för en ca 5,5 km lång belyst gång- och cykelväg längs väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall. Så långt som möjligt bör gång- och cykelvägen vara helt separerad från väg 583. Gång- och cykelvägen ska ansluta till den kommunala gång- och cykelvägen vid korsningen Simbadsvägen/Radhusgatan/väg 583 i Iggesund och avslutas vid Idenors-Vivägen i Hudiksvall. Gång- och cykelvägen ska förläggas på den östra sidan om väg 583.

2.3. Angränsande planering

Ingen angränsande planering är känd.

2.4. Ändamål, projektmål, transpolitiska mål, miljö kvalitetsmål samt regionala och lokala mål

2.4.1. Ändamål och projektmål

Ändamålet är att skapa en attraktiv och trygg gång- och cykelväg som bidrar till att höja cykelpendlingen mellan Iggesund och Hudiksvall.

Följande projektmål har definierats:

- Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska höjas längs med sträckan.
- Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Så mycket som möjligt av gång- och cykelvägen ska vara helt separerad från vägen.

2.4.2. Transportpolitiska mål

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

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

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

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

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

2.4.3. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2020.

De sexton miljökvalitetsmålen presenteras i tabell 2.4-1, de gröna bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 2.4-1 Miljökvalitetsmålen

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Miljömålet begränsad klimatpåverkan berörs så till vida att målet med projektet är att möjliggöra för en säkrare cykelpendling mellan Iggesund och Hudiksvall. Projekteringen kommer även ha som mål att begränsa projektets klimatpåverkan. På samma vis berörs

miljömålet frisk luft. Miljömålen levande sjöar och vattendrag och levande skogar berörs genom att den planerade gång och cykelvägen kommer ta naturmark i anspråk varpå ett intrång i en eller flera av dessa miljöer kommer att ske. Dessa aspekter ska även leda till miljömålet en god bebyggd miljö.

2.4.4. Regionala mål

Övergripande mål för den regionala utvecklingsstrategin för Gävleborg 2013–2020 är:

- Nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen

Ett av tre delmål berör denna vägplan:

- Tillgängliga miljöer: Tillgängliga miljöer handlar om strukturer som svarar upp mot våra behov av tillgänglighet och som kan stärka flöden av personer, varor, idéer och tjänster på ett hållbart sätt.

Region Gävleborg har 2018 tagit fram en regional cykelplan för Gävleborg. Region Gävleborg prioriterar utifrån cykelplan framför allt sträckor utmed statligt vägnät som utgör felande länkar när det gäller möjligheten att ta sig till regionala bytespunkter för kollektivtrafiken. Därefter prioriteras längre sträckor som bedömts ha hög potential till arbets- och studiependling.

2.4.5. Lokala mål

Hudiksvalls kommun har ett antal mål som rör infrastruktur varav följande kan sammankopplas med vägplanen.

- Bra infrastruktur: Det ska finnas en väl fungerande infrastruktur i form av vägar, järnvägar, kollektivtrafik, cykelbanor, bredband, mobiltäckning, elförsörjning, vatten- och avloppsnät, effektiv avfallshantering etc. för att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt och försörjning samt underlätta medborgarnas vardag.
- God folkhälsa: Kommunen ska arbeta medvetet och metodiskt med förebyggande arbete för att främja god hälsa som är jämlikt fördelad i befolkningen.

3 Miljöbeskrivning

Enligt vägplaneprocessen ska en vägplan som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan innehålla en miljöbeskrivning. Denna miljöbeskrivning har till syfte att visa förutsättningarna för projektet, den planerade utformningen, de effekter som projektet kommer att ha samt hur detta relaterar till projektets mål.

För att avgränsa arbetet geografiskt bestäms utrednings- och påverkansområde beroende på vilken miljöaspekt som utreds. I detta fall har en korridor med 50 meter från vägmitt på östra sidan om väg 583 valts då alternativ med lokalisering på vägens västra sida har valts bort efter samrådsunderlagsskede, se mer om valt läge och alternativt läge som utretts under kapitel 5.1.

De miljöaspekter som identifierats och bedöms påverkas av projektet är följande:

1. Landskapsbild
2. Kulturmiljö
3. Naturmiljö
4. Boendemiljö och hälsa
5. Klimatpåverkan
6. Naturresurser – vatten - eller grundvattenförekomster finns inom eller i direkt närhet av utredningsområdet samt så bedrivs ett aktivt skogsbruk inom korridoren
7. Byggskedets störningar och resursanvändning - tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning.

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

8. Luftkvalité - projektet bidrar inte till någon ökad mängd trafik.

Buller är oönskat ljud som ger upphov till störningar. Vad som upplevs som buller är individuellt, men trafikbuller är oftast oönskat och störande. Bullerproblemets omfattning bedöms med hjälp av riktvärden och vid all planläggning ska gällande riktvärden för trafikbuller eftersträvas. Åtgärden bedöms inte påverka bullersituationen.

Bullerberäkningar har inte genomförts då vägen inte byggs om eller flyttas och då åtgärderna inte bedöms förändra mängden fordonstrafiken från nuvarande förhållanden.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg 583 är en tvåfältig statlig väg som förbinder Iggesund med Hudiksvall. Väg 583 har en skyltad hastighet på 80 km/h förutom på en kort sträcka närmast Iggesund där den är 60 km/h. Vägen är idag utformad som landsväg utan vägseparering med ett körfält i vardera riktningen med en bredd på mellan 10,3-13 meter med i huvudsak en vägren på ca 1-2 meter. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms vara låg.

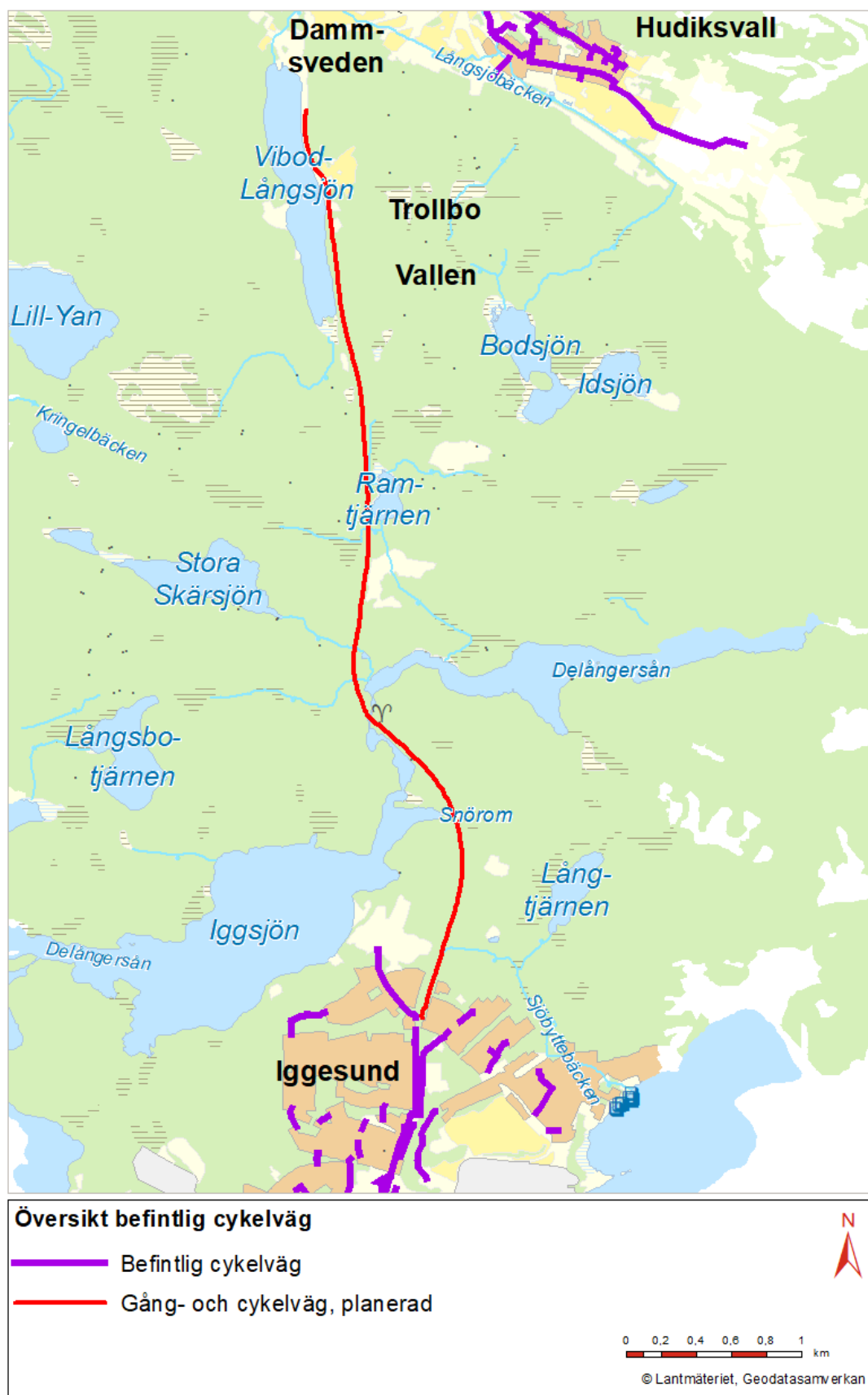
Vägen används som omledningsväg för E4.

På sträckan finns fem trafiksäkerhetskameror, så kallade ATK-kameror (ca km 1/770 höger sida i färdriktningen, 2/580 vänster sida, 3/270 höger sida, 4/510 höger sida, 4/700 vänster sida), en rastplats (ca km 5/000) och en vågplats (ca km 4/600).

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Gång- och cykeltrafik

Det saknas idag gång- och cykelväg längs med sträckan och oskyddade trafikanter är hänvisade till vägrenen. Uppgifter om antal gående och cyklister längs med sträckan finns inte. I figur 4.2-1 redovisas befintligt gång- och cykelnät i anslutning till hela vägplaneområdet.



Figur 4.2-1 Befintligt gång- och cykelnät i anslutning till vägplaneområdet. Källa Hudiksvalls kommuns cykelkarta

4.2.2. Fordonstrafik

Väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall har en årsmedelsdygnstrafik på ca 4 800 fordon varav tung trafik utgör ca 6% av total trafik, mätår 2013.

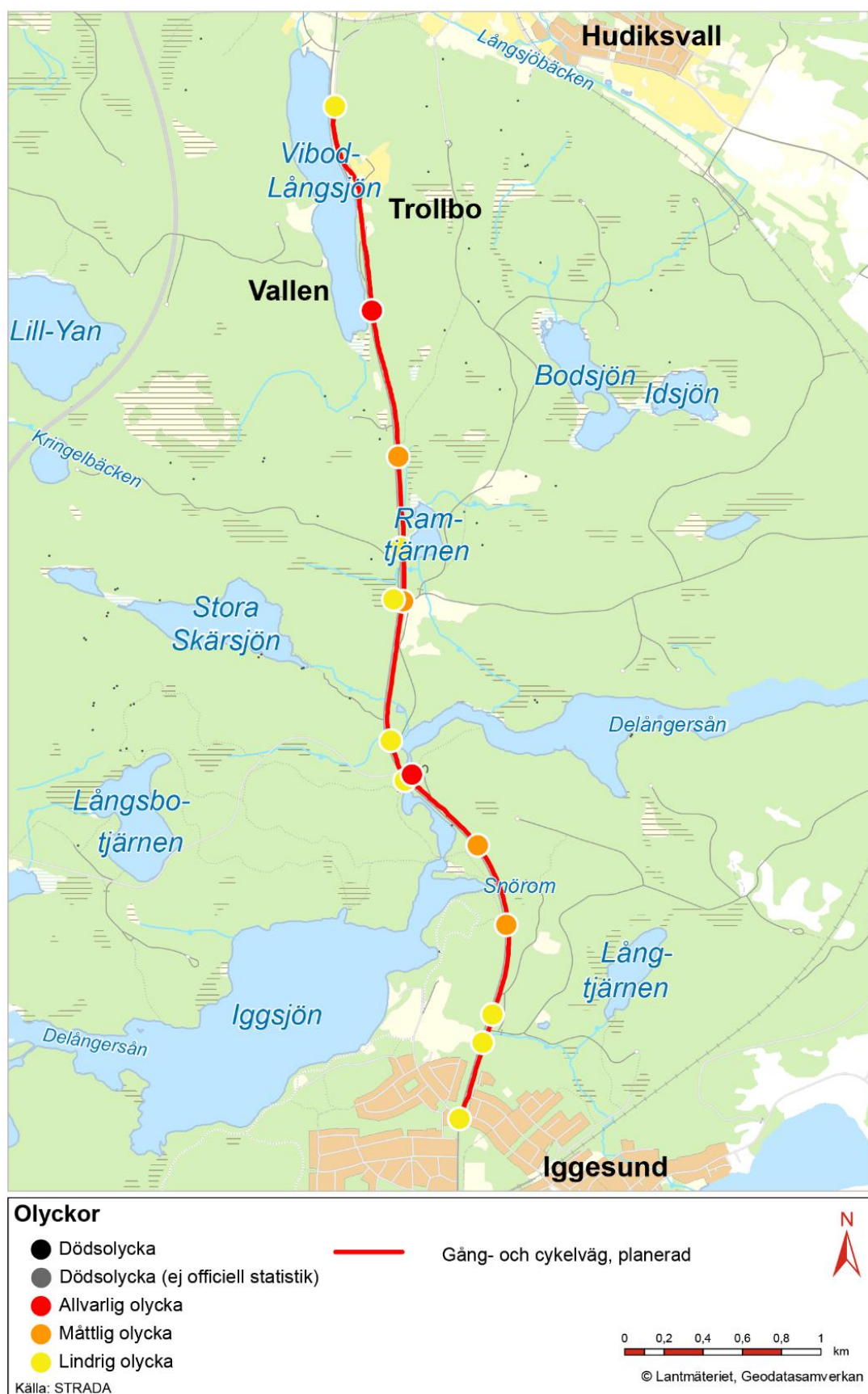
4.2.3. Kollektivtrafik

På aktuell sträcka trafikeras busslinjer av X-trafik. Det finns två busshållplatser längs vägen. En som ligger strax norr om Iggesund närmast Iggesund på höger sida om vägen vid Trekanten/Simbadsvägen vid ca km 0/100. Den andra busshållplatsen ligger strax norr om Idenors-Vivägen närmast Hudiksvall delvis utanför gräns för vägplan på den högra sidan om vägen vid ca km 5/470. Busshållplatserna trafikeras av linjerna 28, 150 och 172. Linje 28 trafikerar sträckan med 38 turer i vardera riktning måndag-fredag, linje 150 med en tur och linje 172 med en tur.

4.2.4. Trafiksäkerhet

På sträckan har det mellan år 2010 och 2019 inträffat 20 olyckor. Av dessa var 3 klassade som allvarliga, 8 som måttliga och 9 som lindriga, se figur 4.2-2.

I 2 av olyckorna var cykel/moped och motorfordon inblandade, medan 2 olyckor inträffade med fotgängare och motorfordon. På sträckan har även en singelolycka med fotgängare och en singelolycka med moped inträffat. Övriga olyckor har inträffat utan att oskyddade trafikanter varit inblandade.



Figur 4.2-2 Inrapporterade olyckor på väg 583 mellan 2010 och 2019.
Källa STRADA, Transportstyrelsen

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Befolkning och bebyggelse

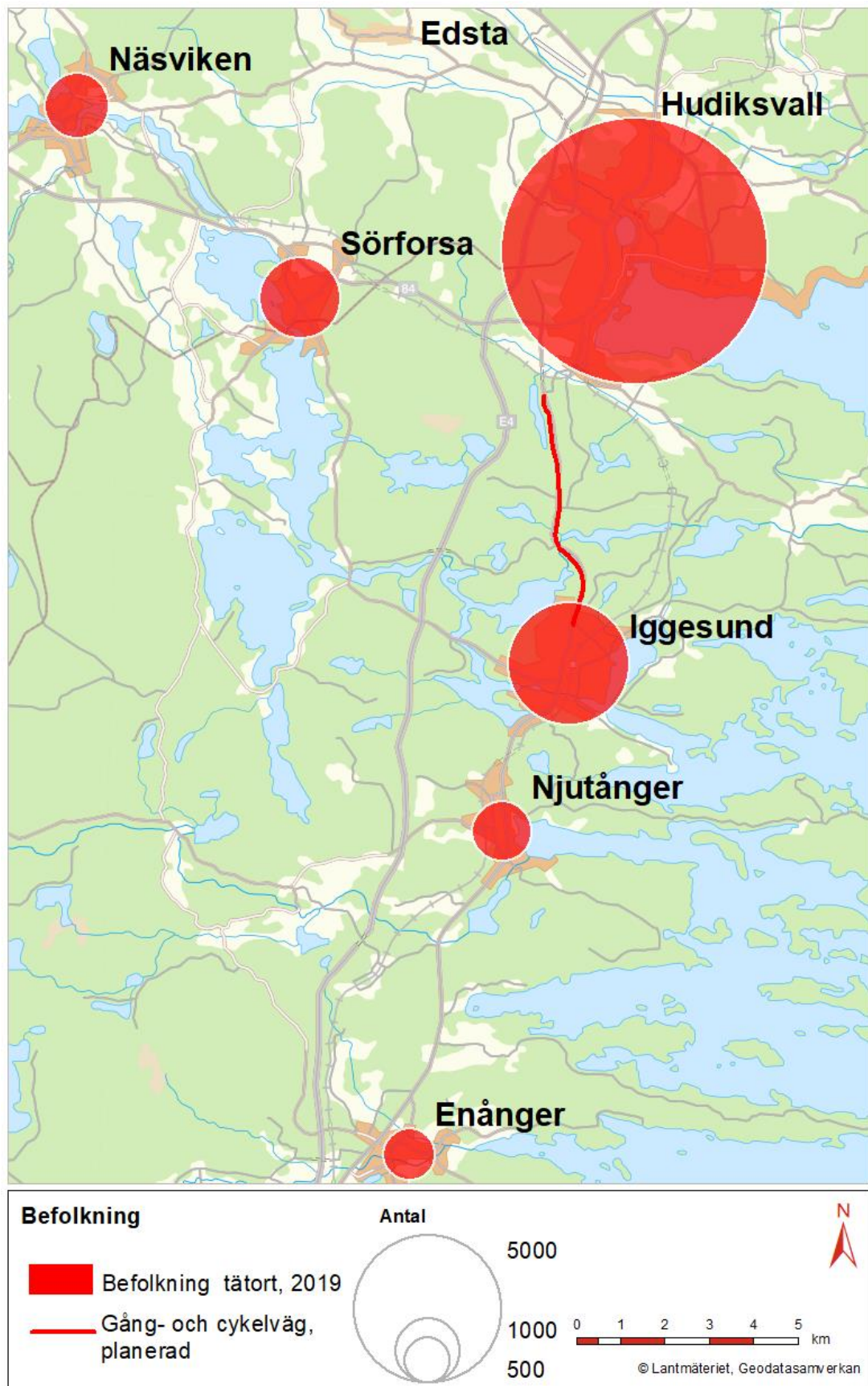
Hudiksvall och Iggesund ligger i Gävleborgs län. I hela Hudiksvalls kommun uppgick befolkningen till ca 37 600 personer.

Hudiksvall är en av Norrlands äldsta städer med en bevarad fiskarstad i centrum. I Hudiksvalls tätort bodde 2019 drygt 16 500 personer. Som centralort är Hudiksvall en viktig målpunkt för såväl arbete som service. I Hudiksvall finns akutsjukhus, skolor, butiker, restauranger och besöksmål.

Iggesund är en gammal bruksort ca 9 km söder om Hudiksvall (från centrum till centrum). I Iggesunds tätort bodde 2019 drygt 2 400 personer. Där finns även butiker, vårdcentral, skolor med mera.

Bebyggelsen längs sträckan utgörs främst av bostadsbebyggelse, i form av villor och radhus i anslutning till Iggesund. Bebyggelse förekommer annars mycket sparsamt längs sträckningen med något enstaka hus. I anslutning till den planerade gång- och cykelvägens startpunkt, i Iggesund, finns en bensinmack och in närheten av den idrottsanläggningar, camping och en förskola.

Längs med sträckan finns en idrottsplats med Camp Igge Arena och Movallen, en skyttebana och en motorcykelklubb med endurobana. Sjöarna längs med vägen är populära för fiske.



Figur 4.3-1 Befolkningsmängd per tätort 2019 (tätorter med minst 200 innevånare). Källa: SCB 2020

4.3.2. Näringsliv och sysselsättning

I Hudiksvalls kommun finns ett näringsliv med bredd, med allt från stora processindustrier till många småföretag. Pappersbruket Iggesund Paperboard i Iggesund är kommunens största privata arbetsgivare. I kommunen finns även flera företag inom informations- och kommunikationsteknik (ICT) som till exempel Hexatronic, SenseAir, Fiber Optic Valley och Motitor ERP System AB.

Det finns flera företag inom hydraulikindustrin, totalt uppges den branschen sysselsätta ca 1000 personer.

Besöksnäringen har blivit allt viktigare för kommunen. Idag sysselsätter den mer än 750 personer.

Hudiksvalls kommun har stor offentlig sektor, kommunen sysselsätter ca 3 300 personer. I Hudiksvall ligger även akutsjukhus.

Arbetspendlingen mellan Iggesund och Hudiksvall är relativt stor .

Hudiksvall är strategiskt placerad mellan Gävle och Sundsvall och har en relativt stor arbetspendling till båda dessa orter.

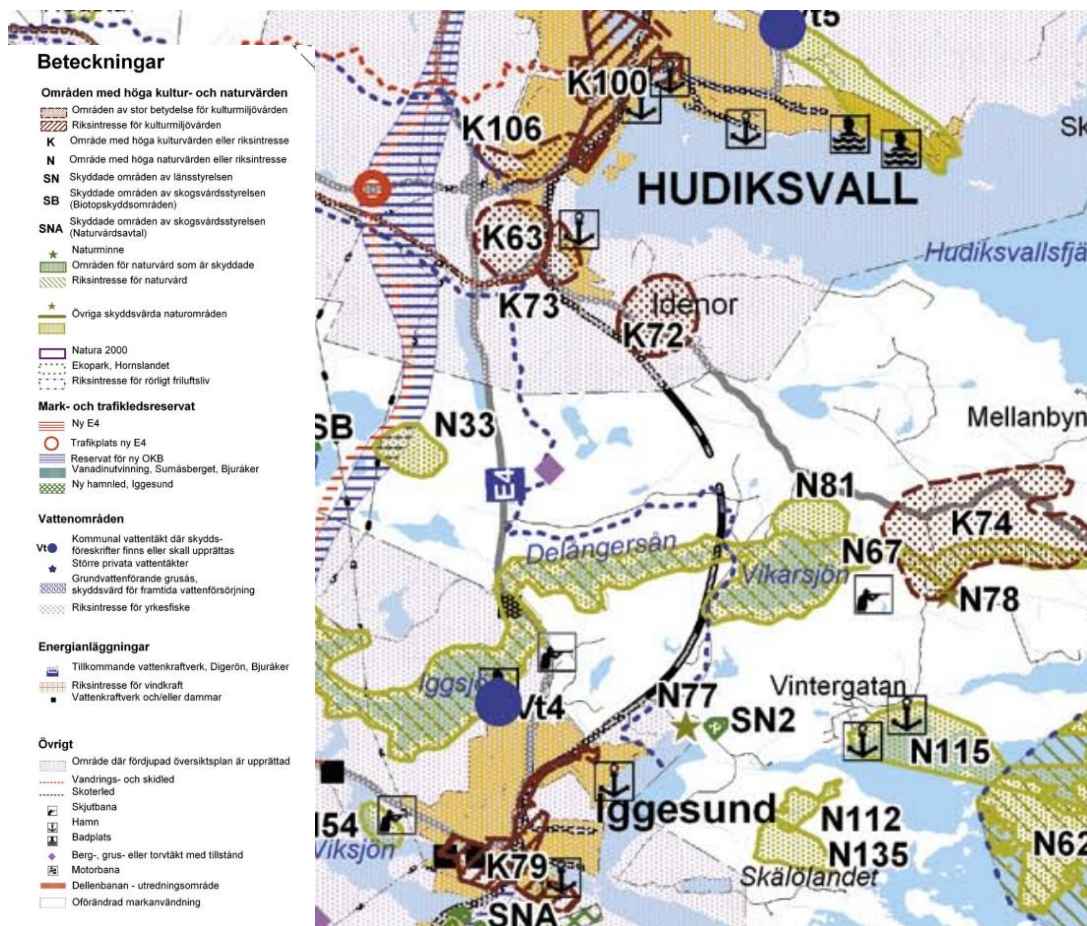


Figur 4.3-2 Sysselsättning per tätort 2015 (tätorter med minst 200 innevånare, 2015 är senast tillgänglig statistik). Källa: SCB 2020.

4.3.3. Kommunala planer

Kommunala översiktsplaner

Hudiksvall har en gällande översiktsplan lagakraftvunnen år 2008. I översiktsplanen lyfts bland annat vikten av gång- och cykelvägar fram för att främja folkhälsan. Se figur 4.3-3 för utdrag ur översiktsplanens plankarta.



Figur 4.3-3 Utdrag ur plankarta gällande översiktsplan för Hudiksvalls kommun från 2008

Kommunala detaljplaner

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

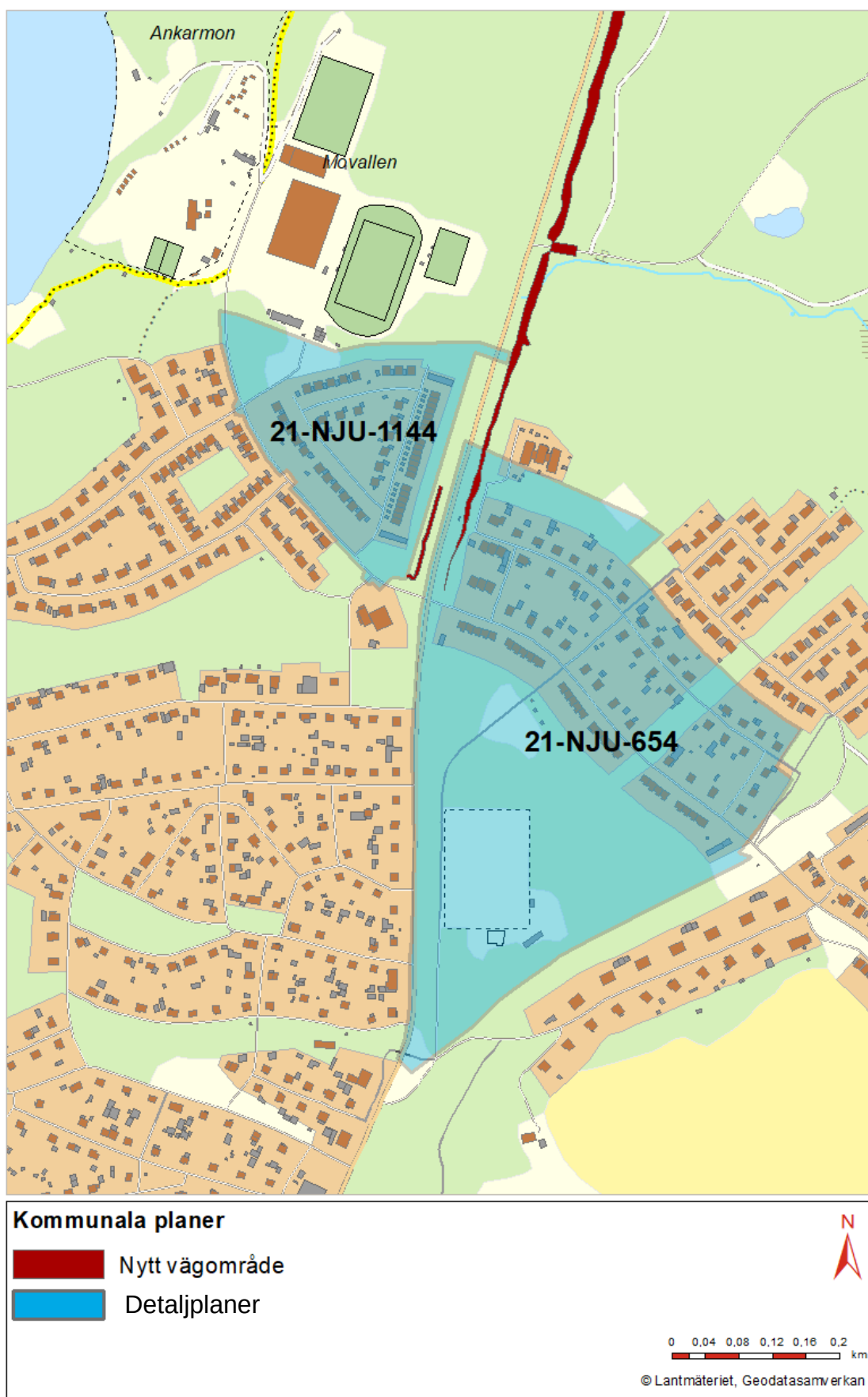
Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark. Två detaljplaner kommer att beröras av projektet:

- Avstyckningsplan, för delar av fastigheterna Iggesund 4:1, 5:2, 7:4 och 8:3 samt samfällad mark till Iggesund nr 4-8, akt 21-NJU-654
- Byggnadsplan, Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för område söder om Movallen i Iggesunds samhälle, akt 21-NJU-1144

Se figur 4.3-4 för detaljplaner som angränsar till projektet samt en inzoomad karta i figur 4.3-5.



Figur 4.3-4. Detaljplan som angränsar till projektet (21-NJU-1144) och detaljplan som berörs av projektet (21-NJU-654).



Figur 4.3-5 Detaljplan som angränsar till projektet (21-NJU-1144) och detaljplan som berörs av projektet (21-NJU-654), inzoomade.

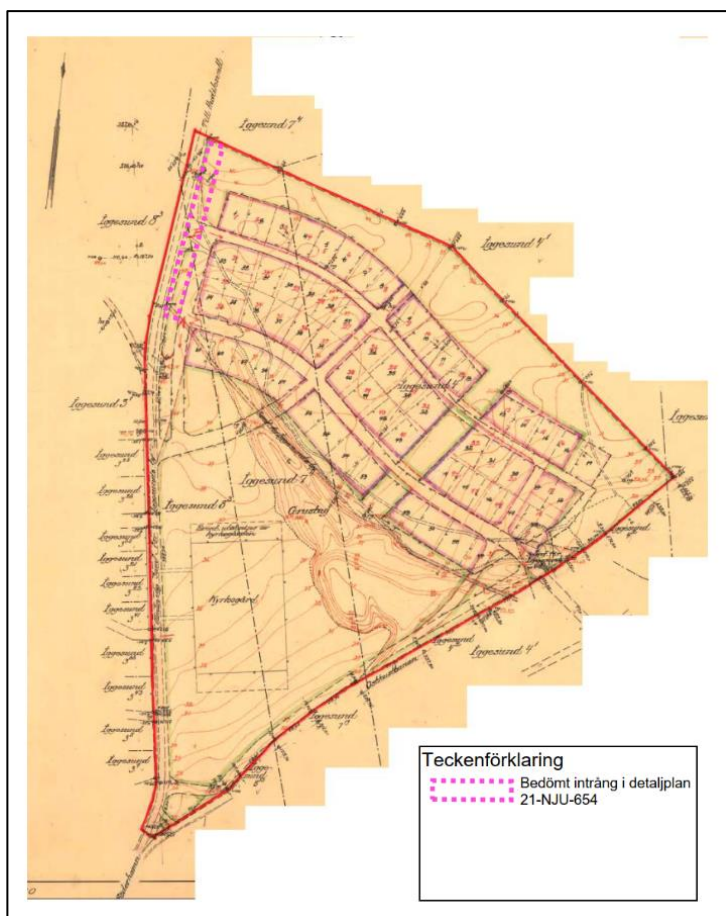
Överensstämmelse med kommunala planer

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

Se figur 4.3-5 för översiktsbild för detaljplaner samt beskrivning av påverkan nedan.

- Avstyckningsplan, för delar av fastigheterna Iggesund 4:1, 5:2, 7:4 och 8:3 samt samfälld mark till Iggesund nr 4-8, akt 21-NJU-654

En del av det nya vägområdet gör intrång i detaljplanelagt område för detaljplan 21-NJU-654. Detaljplanen upprättades med syftet att möjliggöra nybildning av bostadsfastigheter och markanvändningen som berörs av vägplanen inom detaljplaneområdet utgörs av öppen mark och trafikled, med enskild förvaltning. Föreningen för den enskilda förvaltningen, Hudiksvall Iggesund GA:4, bedöms som inaktiv. I huvudsak förvaltas vägar, parkeringar och grönområden idag av Hudiksvalls kommun (se akt 2184-2020/2). Storlek på vägområde för allmän väg med vägrätt inom detaljplanen uppgår till ca 681 m². Se figur 4.3-6 för bedömt intrång i detaljplan 21-NJU-654.



Figur 4.3-6 Bedömt intrång i detaljplan 21-NJU-654, se rosa streckat område.

Bedömningen görs att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte och att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Intrånget i berörd detaljplan har samråtts med Hudiksvalls kommun som instämmer med bedömningen att det är att en mindre avvikelse som inte motverkar detaljplanens syfte.

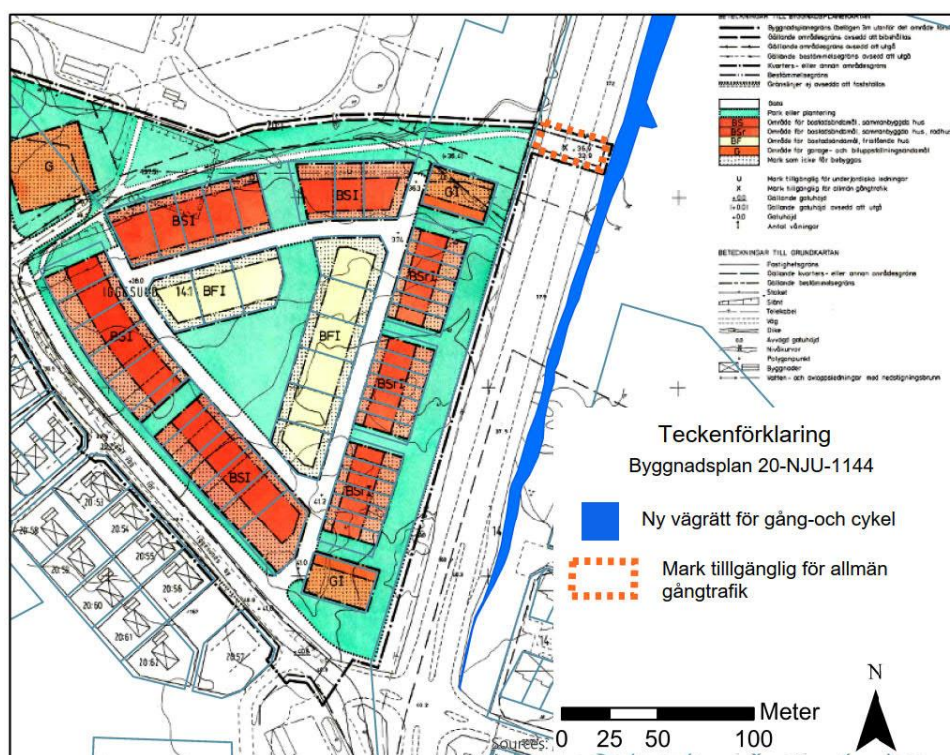
En detaljplan angränsar till projektet:

- Byggnadsplan, *Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för område söder om Movallen i Iggesunds samhälle*, akt 21-NJU-1144

Detaljplanen innefattar ändring och utvidgning av byggnadsplan för ett område söder om Movallen. Detaljplanen upprättades med syftet att möjliggöra nybildning av bostadsfastigheter samt reservera mark för en tunnel för gångtrafik under väg 583.

Detaljplanen angränsar till vägplanen och innefattar reservation för en tunnel för gångtrafik under väg 583. Vägplanen medför inget nytt markanspråk inom detaljplanen. Påverkan på den angränsande detaljplanen är samrátt med Hudiksvalls kommun.

Trafikverket region Mitt bedömer att vägplanen inte motverkar detaljplanens syfte. Se figur 4.3-7.



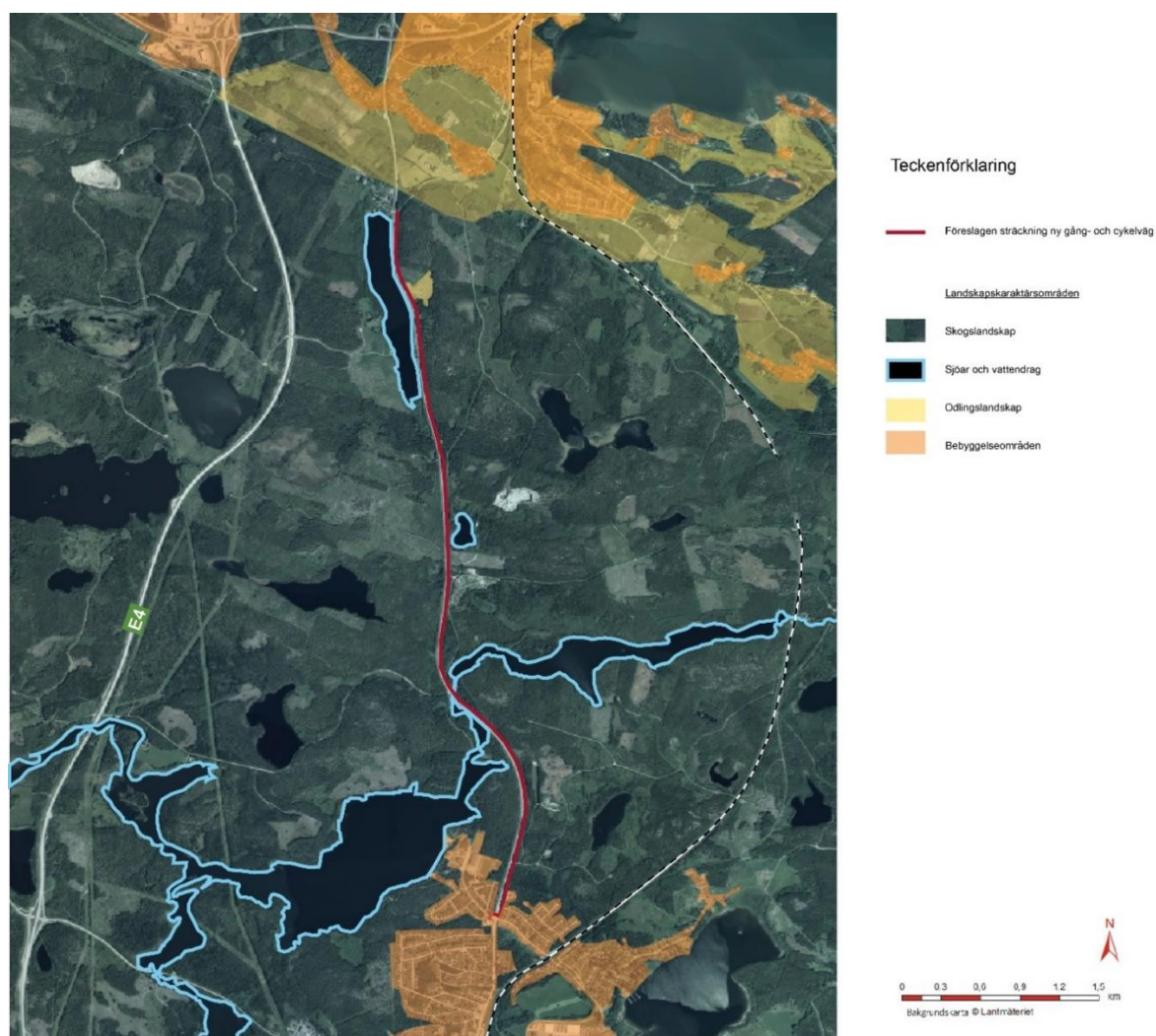
Figur 4.3-7 Byggnadsplan 20-NJU-1144. Angränsande detaljplan där orangestreckad linje redovisar mark tillgänglig för allmän gångtrafik i byggnadsplanen

4.4. Landskapet och staden

Området för vägplanen återfinns inom landskapskaraktären Kustlandet, som är en centralbygd, det vill säga ett område som präglats av lång bruknings- och bebyggelsekontinuitet och som genom ekonomiska och kommunikationsmässiga fördelar bistått sin omnejd med centralfunktioner, såsom; tingsplatser, kyrkor, handelsplatser mm. Topografin inom landskapskaraktären är, till skillnad från områden belägna över högsta kustlinjen, relativt flack. Flera vattendrag skär genom landskapet och jordbruket är i huvudsak orienterat till områdena längs de större vattendragen.

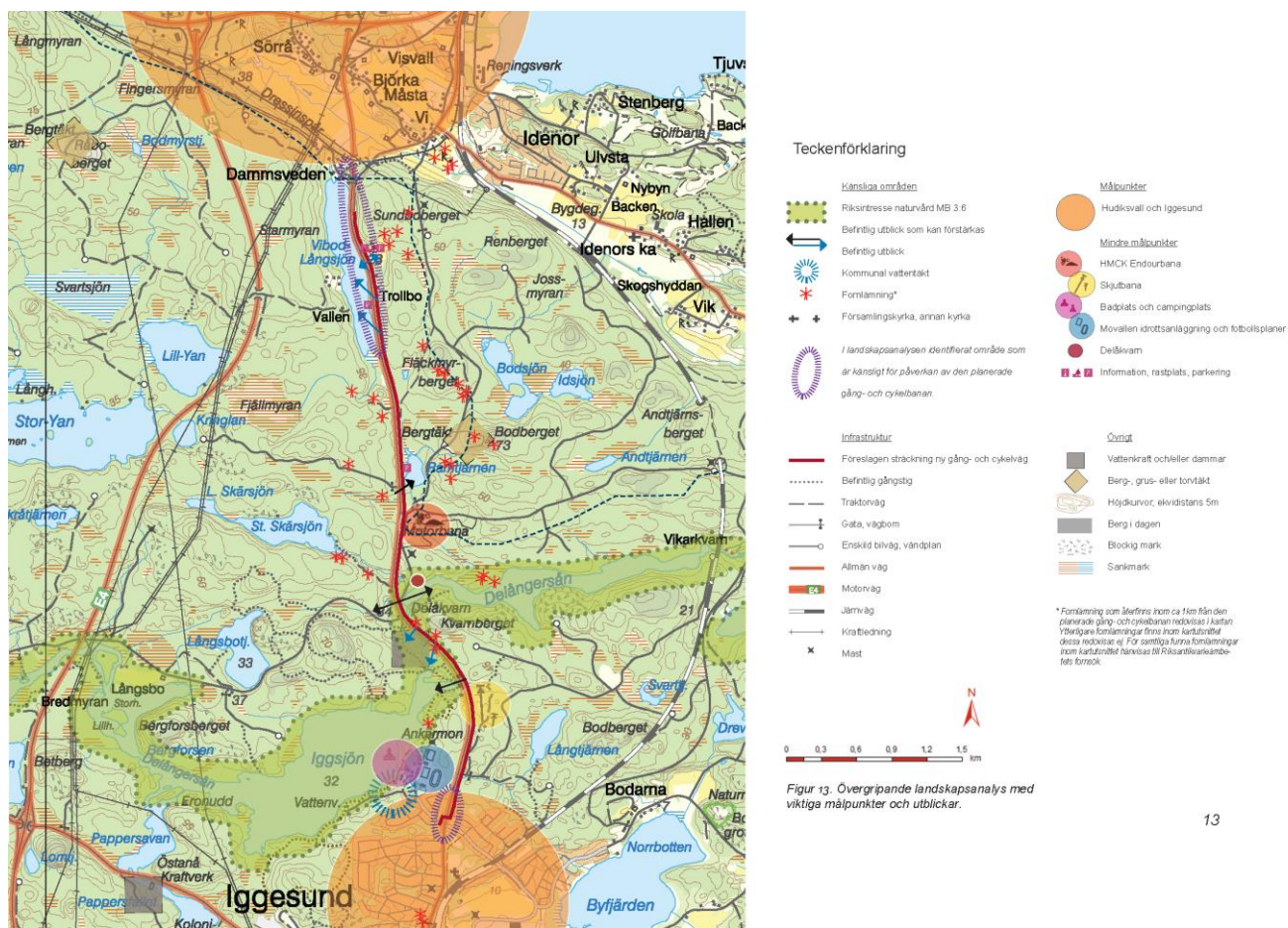
Väg 583 går, på sträckan mellan Iggesund och Hudiksvall, till övervägande del genom skogsmark med en stor andel produktionsskog med gran och tall. I brynzonerna mot vägrummet förekommer ett större lövinslag av framförallt björk. Längs stora delar av sträckan sluter vegetationen tätt mot vägrummet så att en korridorliknande känsla uppstår och det är sparsamt med både utblickar och orienteringspunkter.

Området är relativt flackt med undantag för ett antal moränhöjder, som skär genom landskapet, samt berg i dagen. Bergskärningar återfinns framför allt längs östra sidan av väg 583. Sträckan korsas av ett antal mindre bäckar och en mindre å, Delångersån. Vägen passerar sjöarna Iggsjön, Ramtjärnen och Vibod-Långsjön. Vid Vibod-Långsjön finns ett mindre område med jordbruksmark. Något längre norrut ansluter större odlingsmarker vid Hudiksvall.



Figur 4.4-1 Landskapsanalys landskapskaraktärsområden

Iggesund utgör tillsammans med Hudiksvall de viktigaste målpunkterna längs sträckan, se kapitel 4.3.



Figur 4.4-2 Landskapsanalys med viktiga målpunkter och utblickar

Kommunikationer finns med Länstrafikens linjer mellan Iggesund och Hudiksvall samt tågförbindelse till Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle via X-tåget från Iggesunds järnvägsstation.

Längs sträckan finns spår av landskapets kulturhistoria så som; gravhögar, historiska vägar samt gräns- och milstolpar/milstenar. Milstenarna utgör en viktig del av vägarnas kulturhistoriska värde och användes från mitten av 1600-talet för att mäta avståndet längs vägarna. Milsten finns vid ca km 1/685. Från vägen skymtas Delåkvärn, som för ca 100 år sedan var en central plats med kvarnstall, linskäkt och ett stort ullspinneri. Idag står bara kvarnen kvar.

Områdets naturvärden är till stor del kopplade till vattendragen som på flera ställen korsar väg 583. Vattenmiljöerna och kantzonerna i anslutning till dessa bidrar till diversiteten i landskapet. Delångersån som korsar vägsträckningen strax norr om Iggesund utgör ett riksintresseområde för naturvärden. Delångersån utgör ett viktigt lekområde för öring och har biflöden med värdefulla flodkraftbestånd. Iggsjön är en del av riksintresset längs Delångersån. Sjön är inte längre vattenskyddsområde. Strandområdena i anslutning till Vibod-Långsjön innehåller naturvärden och strandkanter är ofta viktiga biotoper för t ex fåglar och vattenlevande djur.

Norr om Iggesund öppnar sig landskapet med en kort utblick över Iggsjöns vatten innan vägen korsar Delångersån. På den sista delen av sträckan där vägen löper längs Vibod-Långsjön ändrar landskapet karaktär med öppna utblickar över sjön från vägrummet. Längs den södra delen av vägen finns en bred remsa med trädridåer mellan vägen och strandkanten. Bestånden växlar mellan slutna och mer öppna partier längs sträckan. Det innebär att utblickarna från vägrummet över sjön kommer i sekvenser. Dessa bidrar till att skapa en större variation längs sträckan. Även odlingslandskapet i anslutning till Vibod-Långsjön bidrar med utblickar och variation längs den i övrigt relativt händelsefattiga sträckan.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Vatten

Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Sveriges stränder är en naturtillgång av mycket stort värde och är av stor betydelse för allmänheten och för det växt- och djurliv som är beroende av vattenmiljöer. Vägplaneområdet korsas av fyra vattendrag som faller under det generella strandskyddet, Delångersån, Skärsjöbäcken, Ramtjärnsbäcken samt ett namnlöst vattendrag, se figur 4.5-1 och tabell 4.5-1.



Figur 4.5-1 Vattendrag som korsas av vägplanen, från söder Delångersån, Namnlöst vattendrag, Skärsjöbäcken, Ramtjärnsbäcken.

Tabell 4.5-1 Vattendrag som berörs av vägplanen

Vattendrag	Ca km
Delångersån	1/950
Namnlöst vattendrag	2/100
Skärsjöbäcken	2/350
Ramtjärnsbäcken	3/350

Allmänna vägar räknas som allmänt angeläget intresse enligt miljöbalken kap 7, 18 § varpå särskilt skäl för dispens föreligger. Gång- och cykelvägen främjar allmänhetens tillgång till dessa vattenområden och inga känsliga naturmiljöer kommer beröras. Denna fråga har samrådts med tillsynsmyndighet under planprocessen..

4.5.2. Skyddade områden

Inga skyddade naturområden såsom Natura2000, naturreservat eller skyddade biotoper finns längs med aktuell vägsträcka förutom riksintresset för naturvård, Delångersån.

4.5.3. Kulturmiljö

Längs med berörd vägsträckning har tre objekt med kulturhistoriskt värde registrerats, se tabell 4.5-2. Dessa utgörs av olika typer av gränsmarkeringar eller vägmärken.

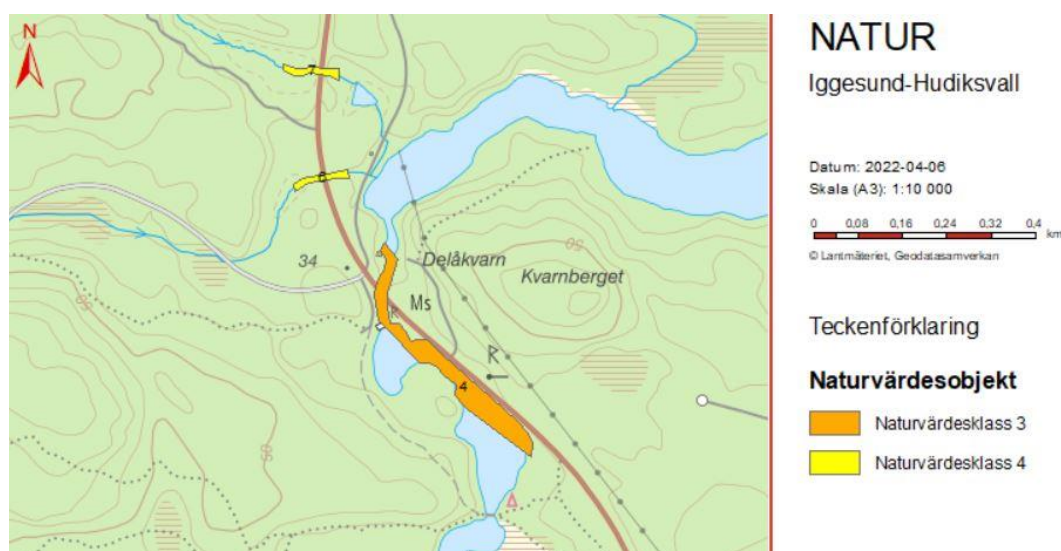
Tabell 4.5-2. Sammanfattande beskrivning av lämningar.

Lämnings-nummer/ RAÄ-nummer	Lämnings-typ	Beskrivning	Antikvarisk bedömning	Ca km
L1950:1821 Njutånger 66:1	Gränsmärke	Gränsmärke Enligt inventeringsbok: Gränssten, av svagt rödaktig granit, 1,6 m h, 1 m br och 0,2-0,4 m tj. Står i kallmurat postament, 2 x 1,5 m st och 0,8 m h. Text enligt skiss: Gräns Idenor Njutånger 1930.	Övrig kulturhistorisk lämning	1/940 östra sidan av vägen
L1950:1241 Njutånger 67:1	Vägmärke	Milstolpe Enligt inventeringsbok: Postament av kilad sten med cementsatt krön. Milstolpen är flyttad. Den står nu ca 100 m 366 gon om den förutvarande platsen.	Fornlämning	1/685 östra sidan av vägen
L1950:743 Njutånger 160:1	Övrigt	Övrigt Enligt inventeringsbok: Ursprunglig plats för milstolpe (L1950:743).	Övrig kulturhistorisk lämning	1/590 västra sidan av vägen.

En arkeologisk utredning har genomförts av länsmuseet i Gävleborg efter beslut av länsstyrelsen i Gävleborgs län. Förutom ovan beskrivna lämningar så har ytterligare åtta lämningar som samtliga utgör övriga kulturhistoriska lämningar identifierats. Lämningarna var röjningsrösen, färdvägar, gränsmärke, stenbrott och terrasser. Ingen av kulturlämningarna kommer att beröras av vägplanen då den planerade gång- och cykelvägen läggs runt de redan identifierade och berör inte de som identifierats i den arkeologiska utredningen.

4.5.4. Natur

Naturmiljö inventerades i fält före beslut om val av sida togs. Då konstaterades att de flesta områden med vikt för biologisk mångfald är belägna på den västra sidan eller korsande vattendrag. Därefter så har den östra sidan valts som lokalisering av gång- och cykelvägen varpå endast tre naturvärdesobjekt beräknas påverkas av vägplanen varav samtliga är korsande vattendrag och redovisas i Figur 4.5-2 och tabell 4.5-3.



Figur 4.5-2 Naturvärdesobjekt som berörs av vägplanen.

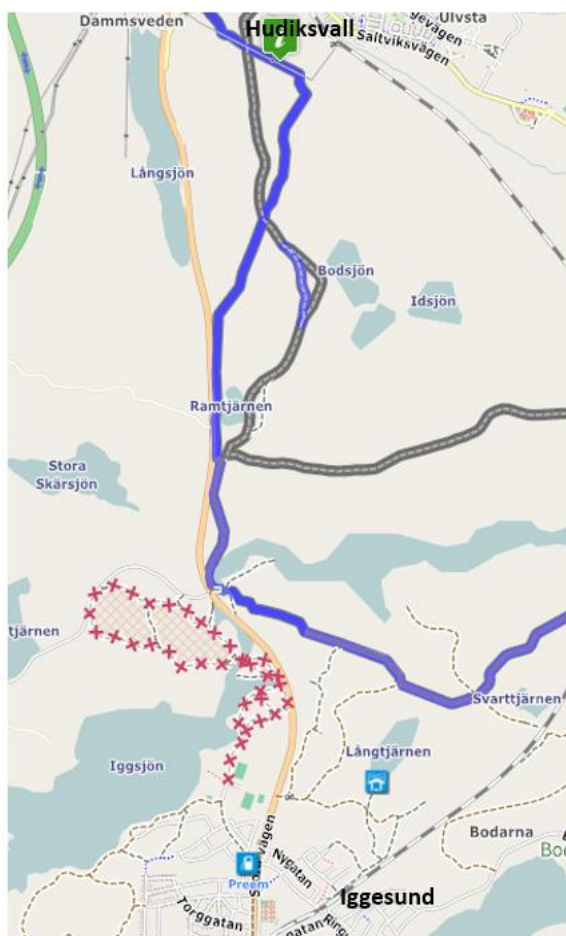
Tabell 4.5-3. Naturvärdesobjekt som berörs av vägplanen.

Naturvärdesobjekt	Naturvärdeklass	Motivering
Naturvärdesobjekt 4. Delångersån	3, påtagligt naturvärde	Riksintresse för naturvård men påverkad med höga artvärden. Ån är dämnd strax uppströms bron varpå biotopvärdet blir medel.
Naturvärdesobjekt 6. Skärsjöbäcken	4, visst naturvärde	Visst biotopvärde som vattendrag och spridningskorridor men lågt artvärde.
Naturvärdesobjekt 7. Ramtjärnsbäcken	4, visst naturvärde	Visst biotopvärde som vattendrag och spridningskorridor men lågt artvärde.

Vid inventeringen lades flera naturvärdesobjekt ihop till ett landskapsobjekt vilket utgör Delångersåns dalgång vilket också påverkas men i en ringa grad på grund av den valda lokaliseringen. Under inventeringen kontrollerades om förekomster av områden som är under generellt biotopskydd men inga sådana har kunnat identifieras.

4.5.5. Rekreation och friluftsliv

Målpunkter med avseende på rekreation och friluftsliv finns vid Iggesunds idrottsplats Movallen där löparslingor och skidspår går parallellt med väg 583 strax norr om Iggesund längs med Iggsjöns strand upp till Delå kvarn. På vägens östra sida i höjd med Iggsjön finns en skjutbana. Delångersån har en aktiv fiskevårdsförening och fritidsfiske förekommer. En skoterled löper parallellt med väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall på vägens östra sida, se figur 4.5-3.



Figur 4.5-3 Skoterleder på sträckan. Blå linje är officiell skoterled, grå linje är odefinierad led, röda kryss är skoterförbud. Källa: Skoterleder.org

4.5.6. Mark och vatten (hushållning med naturresurser)

Hushållning av naturresurser regleras i miljöbalken kapitel 3 där det beskrivs att mark-och vatten-användning nyttjas till det ändamål som det är mest lämpat för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

De naturresurser som berörs av projektet är främst skogsbruk.

Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten, enligt det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats, samt att alla vattenförekomster ska uppnå god status till år 2015.

Berörda ytvatten tillhör kustvattenområdena Gårdsfjärden och Hudiksvallfjärden eller däremellan liggande Delångersån. Iggsjön som Delångersån rinner igenom strax norr om Iggesund är ett tidigare vattenskyddsområde och under korsande väg 583 finns en sand- och grusförekomst vilket utgör ett grundvattenmagasin.

Areella näringar

Inom utredningsområdet bedrivs ett aktivt produktionsskogsbruk. Inom utredningsområdet finns även ett flertal områden med jordbruksmark. Jord- och skogsbruk är enligt miljöbalkens 3 kapitel 4 § av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

4.5.7. Markföroreningar

För att undersöka om några redan tidigare kända föroreningar finns inom planområdet så har en historisk inventering av förorenande verksamheter genomförts längs med sträckan. Utredningsområdet för denna inventering har varit 50 meter från väg mitt åt öst och väst. De förorenande verksamheter som finns och har funnits såsom bensinstation, skjutbana etcetera är samtliga utanför utredningsområdet.

Då väg 583 tidigare har utgjort E4 så har dikesprover tagits på vägens östra sida. Dessa har analyserats på för vägdikesmassor relevanta föroreningar. Resultatet visar på att dikesmassorna har mycket låga halter av tyngre alifater och PAH samt naturliga halter av metaller. Samtliga undersökta parametrar ligger tydligt under riktvärdet för känslig markanvändning och jordmassorna kan återanvändas inom projektet utan begränsningar.

4.5.8. Miljökvalitetsnormer

De för projektet relevanta miljökvalitetsnormerna bedöms vara de för ytvatten då andra miljökvalitetsnormer ej kommer att påverkas. Miljökvalitetsnormerna för ytvatten beskrivs i sammanfattning i tabell 4.5-4.

Tabell 4.5-4. Sammanfattande beskrivning av berörda vattendrag, lokalisering ses i figur 4.5-1.

Vattendrag	VISS	Miljökvalitetsnorm	Statusklassning
Delångersån	SE684009-156749	God ekologisk status 2027 God kemisk status med undantag för kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter	Måttlig ekologisk status med avseende på kvalitetsfaktorerna fisk, konnektivitet samt dålig med avseende på hydrologisk regim, död ved i vattendraget.
Namnlöst vattendrag	-	-	-
Skärsjöbäcken	SE684048-156723	God ekologisk status 2027 God kemisk status med undantag för kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter	God ekologisk status men kvalitetsfaktorn konnektivitet är bedömd till måttlig.
Ramtjärnsbäcken	-	-	-

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

4.6.1. Markförhållanden

Geotekniska och geologiska förhållanden

Jorden består i huvudsak av morän som på den första delen är blockrik och storblockig. Mindre områden med postglacial sand och isälvssediment av sand förekommer också, men även mindre områden med sediment av silt och lera. Dessa sediment är även sulfidhaltiga i vissa områden. Torv med mäktighet upp till ca 3 meter har påträffats på sedimenten.

Berggrunden i det aktuella området för sträckan mellan Iggesund och Hudiksvall utgörs framförallt av gnejs och granitiska bergarter. Synligt berg finns i form av befintliga bergskärningar och förekommer framförallt i vägsträckans norra del, i höjd med sjön Vibod-Långsjön mellan ca km 3/800-5/400. Analys av bergmaterial från de befintliga bergskärningarna visar på att berget har goda ballastmekaniska egenskaper, med lågt glimmerinnehåll och lågt sulfidinnehåll, vilket motsvarar bergmaterial med bra hållfasthet och beständighet som uppfyller Trafikverkets krav för förstärkningslager och bärlager.

Befintliga skärningar är relativt brant ställda. Öster om de befintliga bergskärningarna ligger berget ytnära och terrängen består av hållar och blockrik morän.

För fördjupad beskrivning av geotekniska och geologiska förhållanden hänvisas till TeknisktPM Geoteknik

Byggnadstekniska förhållanden

Generellt råder goda byggnadstekniska förhållanden på sträckan. Undantagen är mellan ca km 3/120-3/200 respektive 3/600-3/820 där mer omfattande geotekniska förstärkningsåtgärder krävs för att klara sättnings- och stabilitetskraven.

4.6.2. Avvattning

Väg 583 avvattnas idag via vägtrummor och öppna diken. Delar av ytvattnet fördröjs och infiltreras i vägdikena. Ytvattnets recipienter är Långtjärnen, Iggsjön, Delångersån och Vibod-Långsjön.

4.6.3. Tekniska anläggningar och ledningar

Fem ledningsägare utöver Trafikverket har identifierats inom sträckan. Hudiksvalls kommun, Tele 2, Fiberstaden, Skanova och Ellevio.

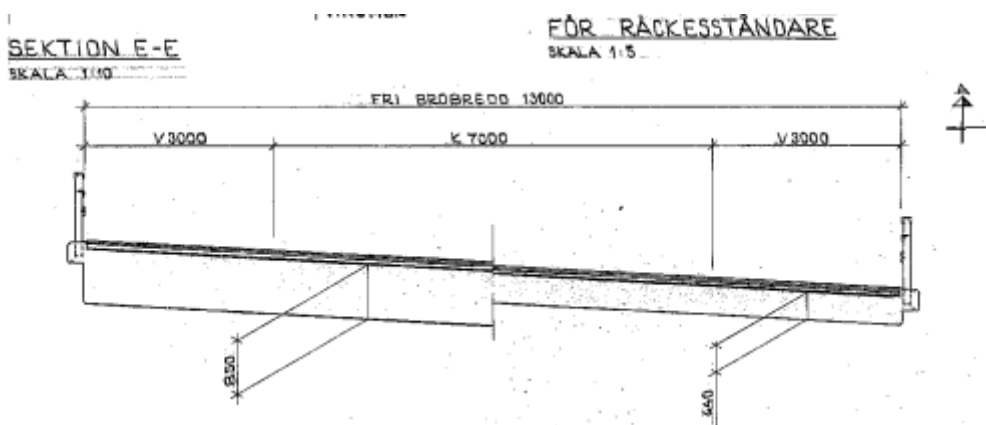
Hudiksvalls kommun har öster om väg 583 en tryckledning för spillvatten samt självfallsledning. Ledningarna korsar gång- och cykelvägen på flertalet ställen samt följer längsgående dragning. Vid två lägen korsar vattenledning gång- och cykelvägen samt korsar även en ny projekterad infartsväg.

Ellevio har lågspänningskablar i mark och en luftledning inom sträckan.

Fiberstaden, Tele 2 och Skanova har ledningar i en kanalisation vid sträckan, kanalisationen korsar gång- och cykelvägen vid två lägen. Skanova har utöver kanalisationen flera kablar i mark som korsar den planerade gång- och cykelvägen vid flera lägen, samt en luftledning.

4.6.4. Befintliga byggnadsverk

Det finns en befintlig bro över Delångersån längs med väg 583. Bron är utformad som en plattrambro. Befintlig bro har en fri brobredd på 13 meter med en köryta på 7 meter och vägren på 3 meter. Körfälten är 3,5 meter. Se figur 4.6-1 för typsektion på befintlig bro.



Figur 4.6-1 Sektion på befintlig bro över Delångersån

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

5.1.1. Studerade alternativ

Trafikverket har i samrådsunderlagsskede studerat förutsättningarna för att anlägga gång- och cykelvägen på den västra respektive östra sidan av väg 583. I figur 5.1-1 visas utredningsområdet i samrådsunderlagsskede.



Figur 5.1-1 Översiktsbild, vägplanens utredningsområde i samrådsunderlagsskede

Alternativ Öst

Större delen av sträckningen går igenom skogsmark. Närmast Hudiksvall består skogsmarken av berg i dagen.

Med alternativet blir gång- och cykelvägens totala längd ca 5 500 meter där ca 4 900 meter separeras från väg 583. Där gång- och cykelvägen separeras anläggs den mellan 8–9 m från vägkant till vägkant för att kunna säkerhetsställa god avvattning av gång- och cykelvägen och väg 583 med dike mellan.

Där vägen passerar befintlig bro över Delångersån anläggs gång- och cykelvägen i direkt anslutning mot väg 583 och separeras med kantsten eller vägräcke, totalt ca 1 000 meter.

Gång- och cykelvägen passerar 4 stycken mindre anslutningar som den anpassas mot.

Alternativ Väst

Större delen av sträckningen går genom skogsmark förutom när den passerar Iggsjön och Vibod-Långsjön.

Gång- och cykelvägens totala längd blir ca 5 500 meter där ca 3 800 meter bedöms kunna separeras från väg 583. Där gång- och cykelvägen separeras anläggs den mellan 8–9 m från vägkant till vägkant för att kunna säkerhetsställa god avvattning av gång- och cykelvägen och väg 583 med dike mellan.

Där vägen passerar Iggsjön, Vibod-Långsjön och befintlig bro över Delångersån anläggs gång- och cykelvägen i direkt anslutning mot väg 583 och separeras med kantsten eller vägräcke, totalt ca 1 600 meter.

Gång- och cykelvägen passerar 4 stycken mindre anslutningar som den anpassas mot.

Alternativet kräver utfyllnad i vatten.

5.1.2. Vald lokalisering med motiv

Trafikverket har tagit ställning för att gå vidare med det alternativ som benämns som ”öst”, dvs gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan av väg 583.

Motivet till att Trafikverket valde att gå vidare med alternativet var att det bäst uppfyllde de uppsatta projektmålen:

- Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska höjas längs med sträckan.
- Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Så mycket som möjligt av gång- och cykelvägen ska vara helt separerad från vägen.

Genom att anlägga gång- och cykelvägen på den östra sidan blir en längre sträcka separerad från väg 583 än med alternativ väst. Alternativet innebär därigenom en högre uppfyllelse av projektmålet att en så stor del som möjligt av gång- och cykelvägen ska vara helt separerad från väg 583.

Det östliga alternativet knyter samman gång- och cykelstråket med befintlig busshållplats som också ligger på den östra sidan om väg 583. På så vis uppfylls målet om ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter bättre än med ett västligt alternativ som i så fall skulle kräva en gång- och cykelpassage över vägen.

Ett östligt alternativ innebär ingen utfyllnad i vatten till skillnad från ett västligt alternativ. Sådana utfyllnader som ett västligt alternativ skulle medföra påverkar vattenkvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd negativt.

Färre bostadsfastigheter berörs med ett östligt alternativ då den nya gång- och cykelvägen i huvudsak går igenom skogsmark. Några fler hus i Trollbo berörs av ett östligt alternativ.

Ett östligt alternativ innebär mindre påverkan på naturmiljö än ett västligt alternativ. Ett östligt alternativ innebär ett visst intrång i produktionsskog. Samtidigt har inga fridlysta/rödlistade arter hittats på den östra sidan om väg 583 till skillnad från väster om vägen där fridlysta arter identifierats.

Med ett östligt alternativ kan berg, bergschakt och jordschakt nyttjas i produktionen, bergkvaliteten är en tillgång.



Figur 5.1-1 Översiktsskarta, vägplanens geografiska avgränsning, vald sträckning

5.1.3. Bortvald lokalisering med motiv

Trafikverket har tagit ställning för att inte gå vidare med alternativ "väst" – att anlägga gång- och cykelvägen på västra sidan om väg 583.

Med ett västligt alternativ kan en mindre sträcka separeras från väg 583. Det innebär att måluppfyllelsen avseende projektmålet att så mycket som möjligt av gång- och cykelvägen ska vara helt separerad från vägen är sämre med ett västligt alternativ.

Där vägen passerar Iggsjön, Vibod-Långsjön och befintlig bro över Delångersån anläggs gång- och cykelvägen i direkt anslutning mot väg 583 och separeras med vägräcke, totalt ca 1 600 meter. På västra sidan går större delen av sträckan genom skogsmark förutom vid passage förbi Iggsjön och Vibod-Långsjön. Några fler hus kan beröras vid ett västligt alternativ i Iggesund.

Det västliga alternativet innebär intrång i känslig naturmiljö som sjöar, vattendrag och våtmark. Fridlysta arter har även identifierats på den västra sidan om väg 583.

Ett västligt alternativ kan ge upphov till betydande utfyllnad i vatten. Gränsen för vad som är en anmälningspliktig eller tillståndspliktig vattenverksamhet skiljer sig beroende på om ytvattnet är en sjö eller ett vattendrag. Gränserna är 3000 respektive 500 kvadratmeter påverkad bottenarea. Där till följd kan utfyllnad i Vibod-Långsjön och Delångersån båda bli tillståndspliktiga vattenverksamheter med krav på miljödömdom vilket skulle påverka projektet. Samtidigt skulle sådana utfyllnader vara av den storleken att de skulle påverka vattenkvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd negativt vilket ej är tillåtet enligt prejudikat i EU-domstol, den så kallade Weserdomen. Massor behöver tillföras för fyllning i vatten samt för vägöverbyggnaden.

Ett västligt alternativ innebär svårare anläggningsarbete vid smala passager i närhet till sjöområde. Det innebär även mindre ytor för hantering av dagvatten. Tillkommande räcken mot vägen samt som skydd mot sjön innebär att den visuella karaktären i området förändras och ger en negativ påverkan på utblickarna mot sjön.

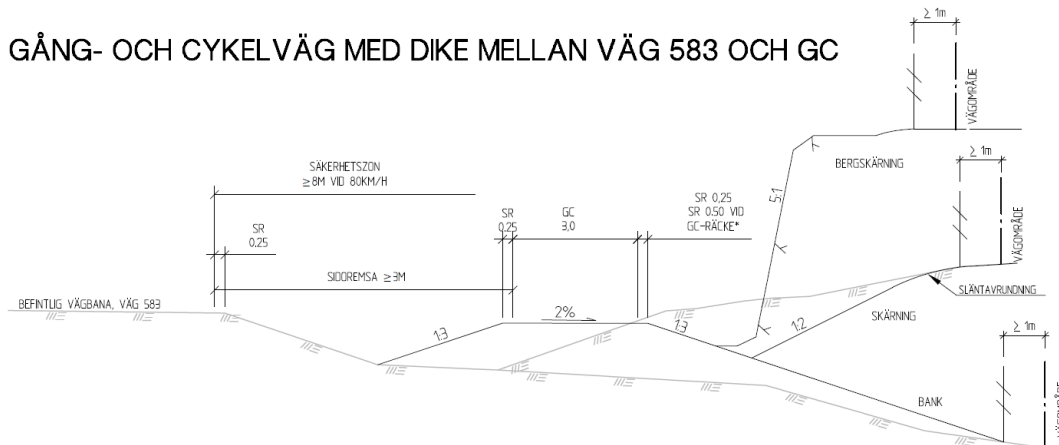
Sektion 0/720-1/865, 2/040-4/640 och 5/090-5/470

Där gång- och cykelvägen separeras med skiljeremsa varierar bredden på skiljeremsa mellan 5-9 meter för att kunna säkerhetsställa god avvattnings av gång- och cykelväg samt väg 583 med dike mellan.

Gång- och cykelvägen separeras med dike vid ca km 0/720-1/865, 2/040-4/640, 5/090-5/470.

Vägplanen ansluter i norr vid ca km 5/470 mot den enskilda vägen Idenors-Vivägen.

GÅNG- OCH CYKELVÄG MED DIKE MELLAN VÄG 583 OCH GC



Figur 5.3-2 Typsektion gång- och cykelväg med dike mellan väg 583

Vid ca km 0/720-1/000 samt 1/210-1/865, 2/040-2/340, 2/400-3/120, 3/820-4/640 samt 5/090-5/470 föreslås inga geotekniska förstärkningsåtgärder. Urgrävning av torv rekommenderas på sträckorna ca km 1/000-1/200 samt 3/200-3/820.

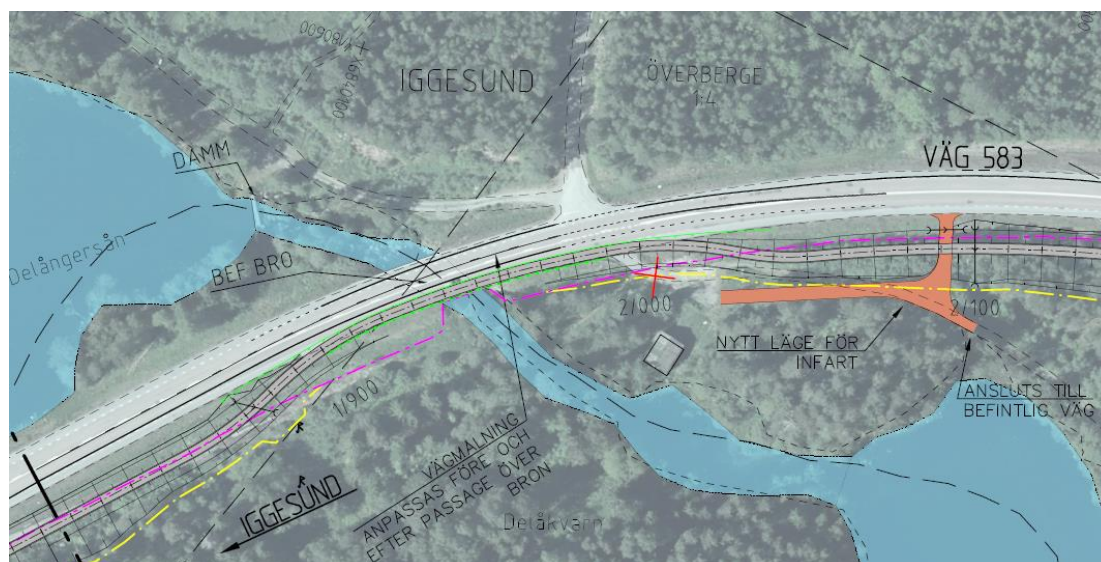
Geotekniska förstärkningsåtgärder i form av tryckbankar föreslås vid ca km 2/340-2/400 samt 3/725-3/805.

Bergskärningar planeras mellan ca km 3/800 - 4/700 och 5/100 - 5/400 med en projekterad släntlutning 5:1. Utformning av bergskärningarna bör anpassas så att slänters kontur i möjligaste mån följer bergets naturliga spricksystem och rådande geologiska förhållanden förutsatt att de geologiska förhållandena är gynnsamma. Bergschakt av skärning antas kunna bedrivas med konventionella metoder genom borrhning och sprängning i anpassad släntlutning. Bergförstärkningens omfattning anpassas efter rådande geologiska förhållanden, men antas som utgångspunkt utgöras av selektivt installerade bergbultar.

Sektion 1/865 – 2/040

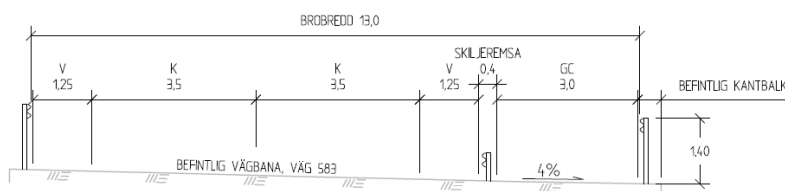
Där gång- och cykelvägen passerar befintlig bro över Delångersån, ca km 1/865 – 2/040, anläggs den i direkt anslutning till väg 583 och separeras från fordonstrafiken med vägräcke. Körfälten för biltrafiken förskjuts och smalnas av. Körytan planeras inte smalnas av utan kvarstå på 7 meter. Däremot minskar vägren till 1,25 meter. I figur 5.3-3 visas en illustration av förskjutning av vägbanan som krävs för att gång- och cykelvägen ska rymmas på bron. I figur 5.3-4 redovisas typsektion.

Förskjutningen av vägbanan kräver ingen ombyggnad eller förstärkning av befintlig väg.



Figur 5.3-3 Illustration av förskjutning av vägbanan som krävs för att inrymma ny gång- och cykelväg på befintlig bro över Delångersån.

GC PÅ BEFINTLIG BRO



Figur 5.3-4 Typsektion gång- och cykelväg på befintlig bro

Vid ca km 1/865 – 2/040 krävs inga geotekniska åtgärder.

Mellan ca km 4/640-4/930 läggs gång- och cykelvägen i direktanslutning mot väg 583 där den separeras med vägräcke

BEFINTLIG VÄGBANA, VÄG 583

2%

GC 3.0

SR 0.25
SR 0.50 VID
GC-RÄCKE*

BERGSKÄRNING

SLÄNTAVRUNDNING

SKÄRNING

BANK

VÄGGRÄDE

VÄGGRÄDE

VÄGGRÄDE

≥ 1m

≥ 1m

≥ 1m

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

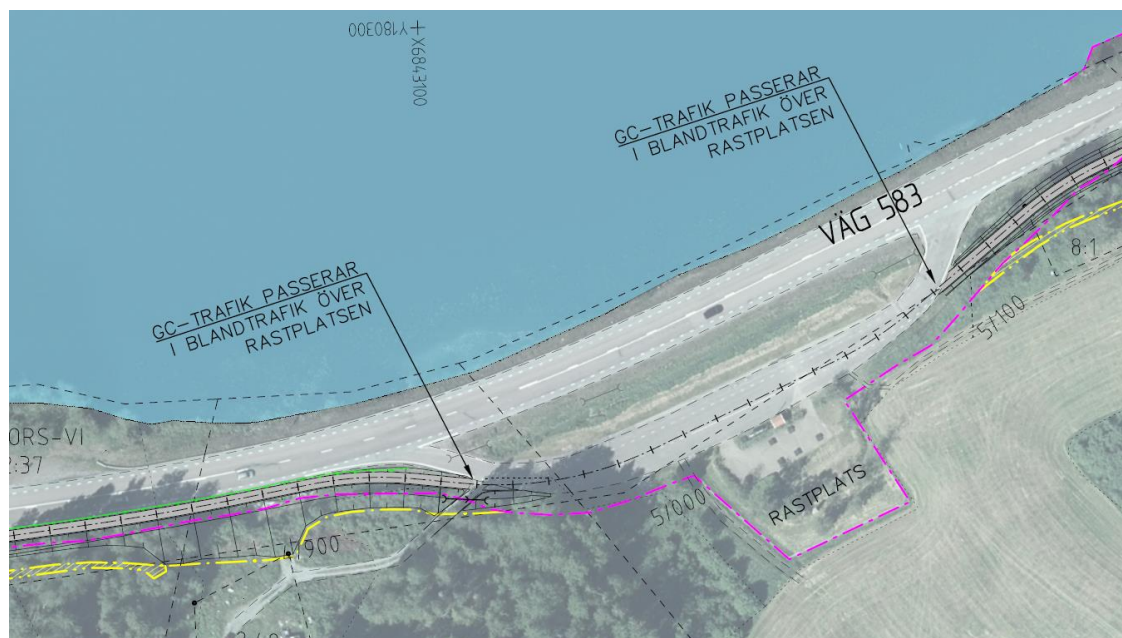
3

2

1

Vid ca km 4/640-4/930 föreslås inga geotekniska förstärkningsåtgärder än bergsskärning, se underrubrik Sektion 0/720-1/865, 2/040-4/640 och 5/090-5/470

Vid ca km 4/930 ansluter gång- och cykelvägen mot befintlig rastplats vid ca km 4/950 och fortsätta på andra sidan rastplatsen vid ca km 5/090.



Vid ca km 4/930-5/090 föreslås inga geotekniska förstärkningsåtgärder.

Placering av gång- och cykelräcken

Där vägbanken är över 4 meter sätts gång- och cykelräcken på höger sida (öster) om gång- och cykelvägen. Räcken för gång- och cykel placeras på sträckorna ca km 1/045 – 1/205, 1/900 – 1/990, 2/325 – 2/395.

5.2.2. Korsningar och anslutningar

Vid ca km 2/000, vid Delångersån, föreslås en befintlig anslutning flyttas, efter särskilt beslut (Väglagen § 40), ca 100 meter norrut. Anledningen är att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikantgrupper. Vid övriga anslutningar anpassas den nya gång- och cykelvägen mot de befintliga anslutningarna.

5.2.3. Belysning

Gång- och cykelvägen ska belysas. Även passagerna vid Iggesund, vid ca km 0/000 och 0/040 ska belysas. Stolpars placering och typ fastställs inte i planen.

5.2.4. Avvattning

Gång- och cykelvägen kommer att avvattnas via öppna diken och vägtrummor med utgångspunkten att inte försämra avvattningen för väg 583.

Vid anslutande vägar anpassas befintliga trummor till nya lägen. Ett antal korsande vägtrummor kommer att förlängas då in- eller utlopp flyttas till följd av gång- och cykelvägens läge.

Väg 583 kommer fortsättningsvis att avvattnas genom väg- och sidotrummor samt öppna diken.

5.3. Viltstängsel

Befintligt viltstängsel på den östra sidan av väg 583 parallellförflyttas till en mer östlig dragning i förhållande till dagens viltstängsel, ca km 0/320-1/760, 2/280-4/590. Stängsel på vägens västra sida lämnas utan förändring.

5.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått planeras.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Åtgärderna innebär att det blir trafiksäkrare och tillgängligare för gång- och cykeltrafikanter att färdas mellan Iggesund och Hudiksvall. Gång- och cykelvägen bedöms öka attraktiviteten för cykelpendling. Fordonstrafiken påverkas främst under byggtiden.

Befintliga trafiksäkerhetskameror, ATK-kameror, bedöms inte påverkas av åtgärderna.

Gång- och cykelvägen ansluter på ömse sidor mot befintlig rastplats. Rastplatsen bedöms marginellt påverkas av passerande gång- och cykeltrafik.

På sträckan finns en vågplats som inte längre används vid ca km 4/600. På illustrationskartor förslås ytan kunna användas för etableringsyta. I övrigt påverkas inte vågplatsen av vägplanen.

6.2. Ledningar

Gång- och cykelvägen kommer att påverka ett flertal ledningar längs sträckan. De ledningar som ej uppfyller kraven för Trafikverkets anläggningar kommer att läggas om eller flyttas i samråd med ledningsägare.

I sträckans initiala del finns ett dagvattenutlopp från Iggesund, det utloppet kommer att förlängas ut genom gång- och cykelvägen så att utloppet hamnar i ytterslänt. En vattenledning korsar gång- och cykelvägen vid två lägen, vid läget närmast Iggesund kommer skyddsroret att förlängas då den idag slutar mitt i gång- och cykelvägen. En äldre trycksatt spillvattenledning (PVC) kommer att bytas och läggas i nytt läge innan ny gång- och cykelväg anläggs.

På flertalet ställen efter sträckan hamnar VA-brunnar, ventiler och brandpost i gång- och cykelvägen, dessa kommer att behöva höjddjusteras alternativt bytas beroende på nivåskillnaderna samt brunnarnas skick.

Vid fem olika korsningar kommer omläggning av Ellevios lågspänningskablar utföras, vid ett läge följer kabeln i körbanan för ny gång- och cykelväg ca 400 meter.

Vid två lägen korsar en kanalisation gång- och cykelvägen, tre ledningsägare har sina ledningar i kanalisationen, Skanova, Tele 2 och Fiberstaden. Kanalisationen kan friläggas alternativt flyttas och anpassas till gång- och cykelvägen.

Skanova har tele-kopparkablar efter sträckan som är ur drift och kan rivas vid behov. Skanovas tele och fiberstråk kommer att nyläggas vid flertalet lägen efter sträckan.

6.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Ny gång- och cykelväg bedöms bidra till attraktivare arbetspendling och utbildningspendling, vilket bidrar till stärkt samspel mellan orterna Iggesund och Hudiksvall. Det kan bli mer attraktivt att bosätta sig utmed vägsträckan då förutsättningarna för pendling förbättras.

Åtgärderna sker i linje med gällande översiktsplan och regionala utvecklingsplaner.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Boende och hälsa

Boendemiljön till följd av buller bedöms ej ha några negativa effekter av projektet. En gång- och cykelväg har potential till att leda till mindre biltrafik och mer arbetspendling med cykel vilket är en positiv effekt både för folkhälsa, utsläpp till luft och buller.

6.4.2. Strandskydd

En effekt av vägplanen är en ökad tillgänglighet till de vattendrag och sjöar som finns längs med vägen men även ett visst intrång i strandskyddet. En vägplan ger rätt till avsteg från miljöbalkens bestämmelser om strandskydd med avseende på byggande av allmän väg. Detta då dessa aspekter uppfylls av vägplaneprocessen. Vägplanen strider inte med strandskyddets syfte utan snarare förbättrar allmänhetens tillgång till vattendragens stränder.

6.4.3. Kulturmiljö

Planförslaget ger liten eller ingen negativ påverkan på de kulturlämningar som finns längs med vägen. Då den nya gång- och cykelvägen planeras gå förbi kulturhistoriska lämningar som mil- och gränsstenar tillgängliggörs dessa på ett nytt sätt vilket ger ett visst positivt bidrag till kulturmiljön.

6.4.4. Natur- och vattenmiljö

De naturmiljöer som påverkas negativt av planen är idag påverkade av befintlig infrastruktur och utgörs delvis av en äldre vägsträcka från Iggesund till Delångersån. Därifrån och norrut berörs främst produktionsskog med låga naturvärden. Vägplan undantas för bestämmelser om samråd enligt 12 § 6 miljöbalken då denna process ingår i vägplaneprocessen.

Befintlig bro över Delångersån nyttjas bedöms som positivt för vattenmiljö inom riksintresset. Ett mindre vattendrag, Skärsjöbäcken, kommer påverkas negativt när trumman under befintlig väg förlängs för att även rymma gång- och cykelvägen. Bäckens är rätad och påverkad sedan tidigare och har låga naturvärden varpå detta inte ses som en betydande försämring.

Genom att befintligt viltstängsel parallellförflyttas bibehålls stängslets funktion för att minska risken för viltolyckor. Åtgärden innebär att barriäreffekten av stängslet kvarstår.

6.4.5. Rekreation och friluftsliv

Även om syftet med planen är att möjliggöra cykelpendling mellan Iggesund och Hudiksvall så förväntas en positiv effekt på både rekreation och friluftsliv då dessa förenklas.

Riksintresset Delångersån tillgängliggörs och med det förenklas för fiske och annat friluftsliv som vandring och paddling.

Skoterleden kan delvis behöva dras om i nytt läge. Påverkan bedöms som liten.

6.4.6. Boendemiljö

Endast små förändringar för boendemiljön förväntas av vägplanen. Något större vägrum i Iggesund med mer hårdgjorda/asfalterade ytor bedöms uppvägas av de positiva effekterna av möjligheten till cykling.

6.4.7. Naturresurser

Projektet medför ringa konsekvenser med avseende på naturresurser. Det jord- och stenmaterial som behövs för att anlägga vägen kan tas från linjen varpå inga eller ringa nya massor behöver tillföras. Vägplanen påverkar heller inte tillgången till skogs- eller jordbruksområden varpå den ej bedöms ha någon negativ effekt för dessa.

6.5. Masshantering

De massor som projektet genererar är:

- Bergschakt 14 000 m³
- Jordschakt 54 000 m³
- Fyllning 29 000 m³

Projektet kommer få ett överutskott på jordmassor för uppbyggnad av vägen (upp till terrass) samt ett överskott på jordmassor som inte kan användas inom projektet. Mängden bergschakten för krossning av material till överbyggnad är bedömd att räcka till både förstärkningslager och bärlager i projektet.

Således kommer projektet att medföra ett massöverskott på ca 24 000 m³.

6.6. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En samlad effektbedömning har tagits fram, dock utan samhällsekonomisk bedömning då det saknas av Trafikverket godkända verktyg för att beräkna samhällsekonomiska effekter. Effekterna är därmed enbart bedömda.

Ny gång- och cykelväg samt förbättrade passager innebär förbättrad framkomlighet för gående och cyklister samt kortare restid för gående och cyklister. En separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor och kan även ge ökad fysisk aktivitet. Dock ökar drift- och underhållskostnaderna samt åtgärden innebär bergsskärningar som påverkar landskapsbilden negativt.

6.7. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser har identifierats.

6.8. Påverkan under byggnadstiden

Påverkan på befintlig fordonstrafik längs väg 583 kommer kunna begränsas under byggtiden. Större delen av sträckan komma att kunna byggas delvis avskild från befintlig väg förutom där gång- och cykelvägen går i direkt anslutning mot väg 583. Ombyggnation av befintliga gång- och cykelpassager kommer under kortare period påverka fordonstrafiken.

Påverkan på ytvatten med avseende på grumling minimeras genom att befintlig bro över Delångersån nyttjas och att gång och cykelvägen svänger till och från denna med god marginal för att undvika arbete i vattenområdet. Vid byggande anläggs gång- och cykelvägsanslutningen till bron i ett tidigt stadium så att en invallning av diket sker vilket under resterande byggskede kan nyttjas som sedimentationsdamm för att skydda Delångersån från vägdagvatten och grumligt vatten från de nakna jordslänterna under entreprenaden.

Kulturmiljölämningar rundas av gång- och cykelvägen med god marginal och de bör skyddas vid entreprenaden så att ingen skada uppstår.

Bergschakt ska utföras så att omgivningspåverkan minimeras. I känsliga miljöer eller i bebyggda områden ska riskanalys avseende vibrationer och luftstötvtåg upprättas. Sprängningsarbeten ska baserat på riskanalysens rekommendationer utföras som försiktig sprängning, därigenom minimeras skadlig påverkan från markvibrationer, luftstötvtåg och kast.

Sprängningsarbeten utförs inom avspärrat område och vid behov utförs tillfällig avspärrning av trafik för att skydda allmänheten.

7 Samlad bedömning

7.1. Måluppfyllelse

7.1.1. Ändamål och projektmål

Ny gång- och cykelväg bedöms ge god måluppfyllelse till ändamålet som är att skapa en attraktiv och trygg gång- och cykelväg som bidrar till att höja cykelpendlingen mellan Iggesund och Hudiksvall.

Även projektmålen om höjd trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, ökad tillgänglig för oskyddade trafikanter samt att så mycket som möjligt av gång och cykelvägen ska vara helt separerad från vägen bedöms uppfyllas väl.

Gång- och cykeltrafiken separeras helt från fordonstrafiken på de flesta ställen. På kortare sträckor separeras gång- och cykelvägen från fordonstrafiken med räcke. Vid befintlig rastplats leds gång- och cykeltrafiken in på rastplatsen, där separeras inte oskyddade trafikanter från fordonstrafiken. Rastplatsen nyttjas dock sällan och hastigheten för fordon är låg på rastplatsen. Förutom ny gång- och cykelväg byggs två passager för gående och cyklister i plan över väg 583 om och tillgänglighetsanpassas.

7.1.2. Transportpolitiska mål

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

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods.

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

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Den planerade åtgärden med ny gång- och cykelväg bidrar till att nå funktionsmålet med förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister mellan Iggesund och Hudiksvall.

Åtgärderna bedöms även bidra till att nå hänsynsmålet med ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Det bedöms kunna öka arbetspendlingen med cykel mellan Iggesund och Hudiksvall och på så vis bidra positivt till något minskade utsläpp samt ökad hälsa.

7.1.3. Miljökvalitetsmål

Av de nationella miljökvalitetsmålen har de valts ut som bedömts ha betydelse för utvärderingen av planförslaget. Se redovisning i tabell 7.1-1. Projektet bidrar i huvudsak positivt till miljökvalitetsmålen.

Tabell 7.1-1. Överrensstämmelse med miljökvalitetsmål.

Miljömål	Vägplanen	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	-	Anläggningsarbetet med massor och material kommer att medföra utsläpp av klimatpåverkande gaser.
Frisk luft	+	Vägplanen har till mål att förenkla cykelpendling vilket ger möjlighet till renare luft lokalt.
Levande sjöar och vattendrag	+	Åtgärder för omhändertagande av vägdagvatten medför minskad risk för påverkan på sjöar och vattendrag.
Levande skogar	-	Planförslaget innebär att skogsmark med låga naturvärden tas i anspråk.
God bebyggd miljö	+	Återanvändning av massor och möjliggörande av cykelpendling leder till en bättre boendemiljö.

7.1.4. Regionala mål

Ny gång- och cykelväg bedöms bidra positivt till det övergripande målet i den regionala utvecklingsstrategin för Gävleborg om nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen. Det bedöms även bidra positivt till delmålet tillgängliga miljöer som handlar om att strukturer ska svara upp mot behoven av tillgänglighet och kan stärka flöden av personer, varor, idéer och tjänster på ett hållbart sätt.

Åtgärden bidrar positivt till målen i den regionala cykelplanen för Gävleborg som prioriterar utbyggnad av gång- och cykelvägar på sträckor utmed statligt vägnät och längre sträckor som bedöms ha hög potential till arbets- och studiependling. Utpekad sträcka bedöms ha goda förutsättningar till ökad arbetspendling med cykel.

7.1.5. Lokala mål

Ny gång- och cykelväg bidrar positivt till Hudiksvalls kommuns mål om att det ska finnas en väl fungerande infrastruktur i form av vägar, järnvägar, kollektivtrafik, cykelbanor, bredband, mobiltäckning, elförsörjning, vatten- och avloppsnät, effektiv avfallshantering etc. för att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt och försörjning samt underlätta medborgarnas vardag.

Det bidrar även positivt till målet om god folkhälsa.

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

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Nedan beskrivs en bedömning hur hänsynsreglerna tillämpas i projektet.

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

8.2. Miljökvalitetsnormer

Genom de anpassningar som vidtas i projektet bedöms de konsekvenser som uppkommer för berörda vattenförekomster under byggskedet vara tillfälliga och små eller obetydliga. Närliggande vattenförekomsternas status kommer inte att påverkas negativt. Miljökvalitetsnormer för luft, buller samt fisk- och musselvatten påverkas inte av projektet.

8.3. Hushållningsbestämmelser

Planen tar endast den mark i anspråk som behövs för projektet samt ger genom masshantering en god hushållning av naturresurser.

8.4. Påverkan på riksintressen

Mark och vatten skyddas genom bestämmelserna i 3 och 4 kap miljöbalken. Särskilt skydd gäller för områden som är av riksintresse. Vägplanen berör område som är av riksintresse för naturvården i och med korsande av Delångersån men då åtgärden förläggs till befintlig bro bedöms den ej medföra någon skada på områdets värden men tillgängliggöra området för allmänheten.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

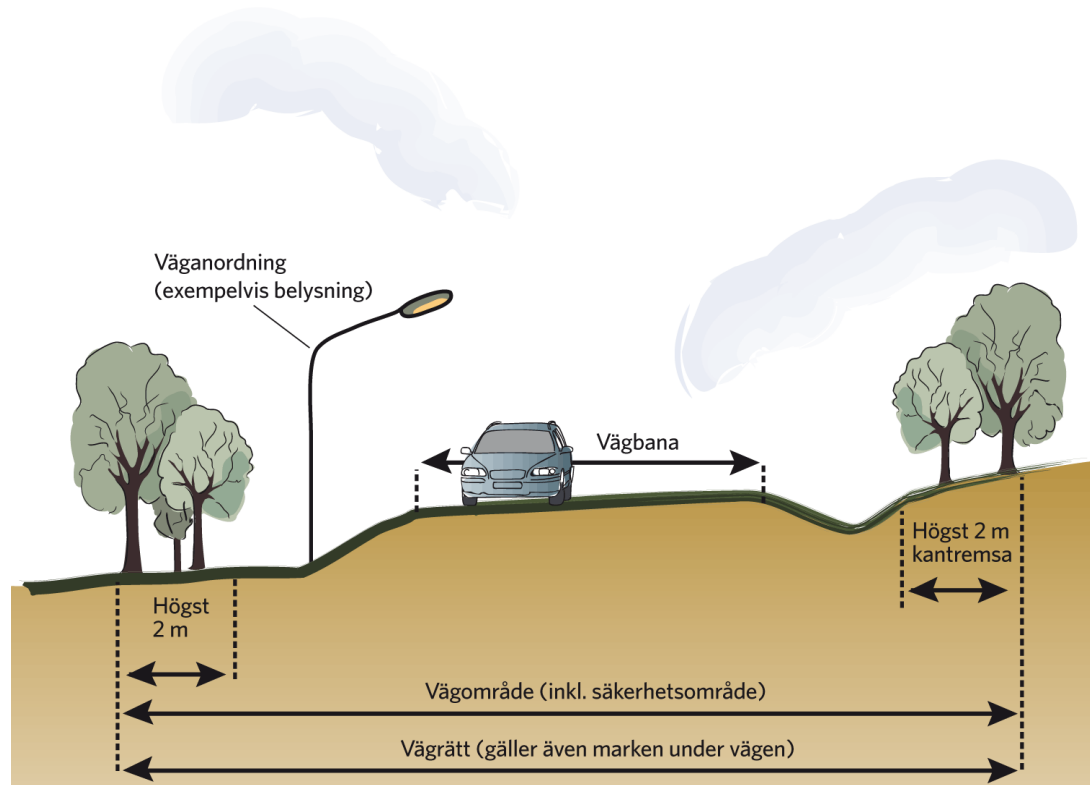
När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. För motiv till vald lokalisering se kapitel 5.1. Varför gång- och cykelvägen separeras på så lång sträcka som möjligt från väg 583 är för att det är en trafiksäkrare lösning än att lägga den i direkt anslutning till vägen. Det funktionella sambandet bibehålls då gång- och cykelvägen ligger parallellt med väg 583 och är synlig från vägen på hela sträckan.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark, eller annat utrymme för väg, i anspråk med stöd av fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får väghållaren tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in. Byggandet av vägen kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit lagakraft.

Vägrätten uppstår när vägens sträckning över fastigheten tydligt har märkts ut på marken och Trafikverket påbörjar det vägarbete som anges i vägplanen inom fastigheten. Värde tidpunkt för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den som äger och i förekommande fall brukar marken när ytan tas i anspråk har rätt till ersättning för intrånget som det medför. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet, med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

Vägrätten innebär inte att fastighetsgränser ändras.

Marken som planeras tas i anspråk i denna vägplan består av skogs-, tomt- och övrig mark.



9.1-1 Illustrationsbild över vägområde och vägrätt.

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg omfattar utrymmet för vägen och tillhörande väganordningar: gång- och cykelväg, dike, slänt, skyltar, belysning, tryckbank, viltstängsel (drift och underhåll). Drift och underhåll av viltstängsel innebär att väghållaren får genomföra åtgärder så att funktionen bibehålls och även säkerställa att växtlighet inte skadar stängslet. Vägområdet omfattar 1 meter på sida mot väg och 2 meter mot skogsmark. Ur driftsynpunkt tas motsvarande mark i anspråk där viltstängslet anläggs i anslutning till enskilda vägar.

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

Mark som kommer att tas med vägrätt redovisas på plankartor 101To201-09:

- V - Nytt vägområde med vägrätt

För den nya väganläggningen kommer ca 60 200 m² att tas i anspråk för vägrätt, uppdelad på ca 58 000 m² skogsmark och ca 2 200 m² övrig- och tomtmark.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att vägen ska kunna byggas. Tillfällig nyttjanderätt finns markerade på plankartor 101To201-09 och illustrationskartor 101To501-09 och omfattar massupplag och etableringsyta.

Tillfälliga nyttjanderätter gäller under byggtiden, dock längst 3 månader efter godkänd slutbesiktning. Markytorna ska återställas i den utsträckning det är möjligt innan de återlämnas. Områden för tillfällig nyttjanderätt dess användning redovisas på plankarta och behövs för följande ändamål:

- T1 - Tillfällig nyttjanderätt för urgrävning samt bergskärning
- T2 Tillfällig nyttjanderätt för anläggande av viltstängsel
- T3 Tillfällig nyttjanderätt för borrhning/tryckning av trumma

Tillfällig nyttjanderätt fördelar sig på ca 3 200 m² skogs-, tomt- och övrig mark. Område för etableringsyta är inom befintligt vägområde, vid befintlig vågplats (ca km 4/600) och befintlig rastplats (ca km 5/000), totalt en yta på ca 4 500 m².

9.3. Fastighetsrättsliga åtgärder

En anslutning föreslås stängas till allmän väg genom särskilt beslut (40 § Väglagen) och ersättas med en ny anslutning ca 100 meter norrut, vid ca km 4/100. Stängning av anslutningen tas i ett separat beslut av väghållningsmyndigheten. Omläggning av den enskilda vägen kommer att byggas i projektet och ersätter den stängda anslutningen till väg 583.

Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten. Trafikverket söker eventuellt förrättning för inrättande/omprövning av gemensamhetsanläggning eller rätt till utfart enligt anläggningslagen. Ansökan kan göras tidigast när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft. Förslag på ny enskild anslutning som stängs har markerats på illustrationskartan 101To504, se även beskrivning under rubrik 5.2.1. Berörda fastigheter/samfälligheter finns under flik 5-6 i fastighetsförteckningen.

10 Fortsatt arbete

10.1. Fortsatt process

Den färdigställda vägplanen, granskningshandling, kommer att kungöras för granskning och hållas tillgänglig för berörda och allmänhet att lämna synpunkter. Dessa synpunkter sammanställs i ett granskningsutlåtande. Därefter stämplas vägplanen om till fastställelsehandling som kan gå vidare till fastställelse. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandlingar tas fram.

10.2. Anmälningar och provningar

Följande provningar kan komma att krävas för att genomföra projektet:

- Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för åtgärder i korsande vattendrag.

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

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

För överensstämmelse med kommunala planer se kapitel 4.3.3.

11.2. Genomförande

Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Det är ännu inte klart i vilken form projektet kommer att genomföras, som totalentreprenad eller utförandeentreprenad. Byggtid beräknas till 2 år.

Inga tillstånd eller dispenser bedöms nödvändiga för genomförandet.

11.3. Finansiering

Åtgärden finansieras av den regionala infrastrukturplanen för Gävleborgs län.

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till 67 miljoner kronor i prisnivå 2021-06. Denna kostnad inkluderar även kostnader för detaljprojektering och mark- och fastighetsinlösen.

12 Underlagsmaterial och källor

Vägar och gators utformning, VGU 2015:086, VGU 2015:090, VGU 2017:25870

Riksantikvarieämbetet (2020). <http://raa.se/>

VISS – Vatteninformationssystem Sverige (2020), <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Vägrafikflödeskartan på Trafikverkets hemsida
(<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>).

Sveriges geologiska undersökning, SGU (2020), <https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Nationell vägdatabas, NVDB (2019), <http://www.nvdb.se/sv>

Naturvärdesinventering (NVI) (2021)

Trafikverkets bro och tunnelförvaltningssystem, BaTMan (2020),
<https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/forvaltning-och-underhall/BaTMan/>

Statistiska centralbyrån, SCB (2020), <https://www.scb.se/>

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), Transportstyrelsen (2020),
<https://www.transportstyrelsen.se/STRADA>

Övrigt underlagsmaterial och PM framtagna inom projektet:

PM Gestaltungsavsikter inkl. inledande landskapsanalys

Gestaltungsprogram

Rapport avvattnings tekniska förutsättningar

ProjekteringsPM Avvattnings

Geotekniskt undersökningsprogram

Borrprogram

Rapport Arkivstudie, geoteknik

ProjekteringsPM Vägteknik

ProjekteringsPM Geoteknik, Bergteknik, Miljöteknik

Samordningsmodell

PM Elteknik

PM Ledningssamordning

PM Naturvärdesinventering, förstudie

PM Naturvärdesinventering fält

PM Markmiljöinventering

Markteknisk undersökningsrapport (MUR), Geo/Berg/Miljö

Miljösäkring

Mätningstekniskt PM – Framställning av markmodell

Mätningstekniskt PM - Detaljmätning

PM Mätningstekniskt PM
Mätteknisk rapport (MätR)
PM mätningstekniskt underlag (MätU)
Underlagskalkyl i samrådsunderlagsskede
Underlagskalkyl i samrådshandlingsskede
PM Klimat
PM Reducerad klimatpåverkan
Multikriterieanalys
PM Fastighetsrättslig åtgärdsanalys
Rapport projekteringsskador
PM Förutsättningar och standardval
Beslutsunderlag för val av principutformning
Beslutsunderlag för val av detaljutformningsstandard
Trafik och vägutformning
Geometri samrådsnets



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 801 05 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se