

Vägplan med miljöberättelse

Vägplan för byggande av trottoar och gång- och cykelväg och trottoar, parallellt med landsväg nr 1, på sträckan Frebbenby - Marsund, sektion 19 165 till sektion 21 841, i Hammarlands kommun.

1 Allmän orientering om projektet

Byggande av gång- och cykelväg, parallellt med landsväg nr 1, på sträckan Frebbenby Marsund, sektion 19 165 till sektion 21 841, i Hammarlands kommun.

Avsikten med denna nybyggnation är att förbättra säkerheten både gång- och cykeltrafik samt fordonstrafiken genom att bygga trottoar och separat gång- och cykelväg längs landsväg nr 1, Hammarlandsvägen, genom att den allmänna trafiken separeras från gång- och cykeltrafiken.

Samtliga busshållplatser byggs om och handikappanpassas.

Anläggande av gång- och cykelväg invid landsväg nr 1 är ett pågående projekt med att binda ihop gång- och cykelvägarna längs hela vägsträckningen mellan Mariehamn och Berghamn i Eckerö.

Vägplanens längd är 2676 m.

1.1 Planeringsförutsättningar

Svenska vägverkets publikation VGU 2015:086 har använts som planeringsdirektiv.

1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

Enligt kultur- och fornminnesinventeringen som gjorts finns inte några kända fornlämningar eller känsliga kulturmiljöer som berörs av vägplaneförslaget

1.3 Naturmiljö

Naturmiljön i området är omväxlande skogsmark och åkermark samt korta sträckor av havsstrandängar. Enstaka gårdsmiljöer berörs av vägplaneförslaget.

En vegetations- och biotopinventeringen har utförts gjorts 2017.

Inom berört område för väg utrymme kommer de sårbara arterna Jungfrulin och Loppstarr de nära hotade arterna Ängsnejlika och Solvända. Den omnämnda och fridlysta arten Oxel berörs inte av nybyggnationen.

En separat trumma för utterpassage anläggs vid sektion 20 997.

Två olika avsnitt av havstrandäng och ett avsnitt av hållmarkstorräng berörs av nybyggnationen.

2 Trafiksäkerheten

Målet med byggandet av separat gång- och cykelväg är att höja trafiksäkerheten för de boende i närområdet och för samtliga trafikslag på landsväg nr 1. Genom denna åtgärd förväntas trafiksäkerheten öka väsentligt.

3 Vägteknisk beskrivning

Förslaget till vägplan för byggande av trottoar och separat gång- och cykelväg, parallellt med landsväg 1 har planerats för att i bibehålla befintliga hastighetsbegränsningar.

Landsvägen förses med en trottoar och separat gång- och cykelväg för att höja säkerheten främst för den lätta trafiken på sträckan, men också för motorfordonstrafiken.

Avståndet mellan gång- och cykelvägens kant och nuvarande landsvägskant varierar generellt mellan 3,0 - 4,0 meter.

För att krympa ihop befintligt vägutrymme och för att förbättra säkerheten för lätt trafik vid passage över bron byggs refuger i bägge ändor strax före respektive landfäste till bron.

Bron förses med ett blåmålat fält för gång- och cykelutrymme. Ett motsvarande blåmålat fält för lätt trafik anläggs över information/rastplatsen på Öra.

Anslutningen för vägen till Kattnäs och Marsundsbyggväg byggs om och trottoaren förlängs in mot Kattnäs.

För att säkerställa en tryggare passage från ombyggd busshållplatsen till övergångsstället vid Mörbyvägen anläggs en separat GC väg viket medför att en belysningsstolpen i korsningsområdet måste flyttas till nyplacering.

Gång- och cykelvägen byggs 3,0 m bred varav 2,75 m beläggs med ABT 11.

3.1 Massor

Fyllnadsmassor för nybyggnaden av gång- och cykelvägen tas från skärningar i väglinjen och från sidotag. Projektet har ett massaunderskott.

3.2 Geoteknik

I detta skede har sticksonderingar delvis utförts för att kontrollera markåtgång och massabalanser. Det finns inga svåra grundläggningsförhållanden.

3.3 Trummor

Befintliga vägtrummor förnyas/förlängs och justeras efter utlåtande från landskapsregeringens vattenenhet för att beakta vägens och kringliggande områdens dräneringsbehov.

4 Miljöpåverkan under byggnadstid

Den ombyggda vägsträckan orsakar ingen kännbar belastning på miljön. Trafiken beräknas inte öka p.g.a. nybyggnaden, utan eventuell ökning i trafikmängden beror på andra faktorer. Under byggnadsskedet kommer miljöpåverkan främst att bestå av ökade utsläpp av avgaser från entreprenadmaskiner och transportfordon. Övrig trafik kommer tidvis att löpa ryckigt p.g.a. vägbyggnadsarbetet. Påverkan på naturmiljön bedöms bli marginell då gång- och cykelvägen anpassas till omgivningen.

5 Rekreation

Vägsträckans nybyggnad kommer att öka rekreationsmöjligheterna för de närboende i och med att en separat gång- och cykelväg byggs längs sträckan. Även ur turistisk synpunkt kommer gång- och cykelvägen att ha en positiv inverkan. Ur friluftssynpunkt påverkas inte angränsande markområden negativt av den färdigt ombyggda gång- och cykelvägen.

6 Landskapsbild

Landskapsbilden påverkas i viss mån då vägområdet breddas för att inrymma den separata gång- och cykelvägen längs landsväg nr 1. Landskapsbilden i byarna påverkas marginellt då vägen och gång- och cykelväg följer befintlig vägsträckning.

7 Kollektivtrafik

För kollektivtrafiken bibehålls befintliga busshållplatser. Dessa byggs om och handikappanpassas.

8 Gång- och cykelvägens underhåll

Hammarlands kommun handhar det framtida underhållet av trottoar och den separata gång- och cykelvägen. Ålands landskapsregering utför klippning och slyröjning av vägslänterna. Innerslänterna slås årligen och ytterslänterna vart tredje år. Vägunderhållet övertas av kommunen direkt efter det att slutsyn blivit verkställd och landskapsregeringen övertagit entreprenaden.

Reinvesteringar i GC banan bekostas av väghållaren.

9 Kostnads kalkyl

Nybyggnaden av gång- och cykelvägen beräknas kosta 450 000 euro.

Mariehamn den 15 december 2020

Björn Ekblom
Vägingenjör