

Vägplan med miljöberättelse

Vägplan för byggande av separat gång- och cykelväg, parallellt med landsväg nr 1, på sträckan Östanträsk - Näfsby, sektion 8544 till sektion 13 956

1 Allmän orientering om projektet

Byggande av separat gång- och cykelväg, parallellt med landsväg 1, på sträckan kommungränsen mellan Jomala (Ödanböle) och Hammarland (Östanträsk) till Näfsby, från sektion 8544 till sektion 13 956.

Avsikten med denna nybyggnation är att förbättra säkerheten både gång- och cykeltrafik samt fordonstrafiken genom att bygga en separat gång- och cykelväg längs landsväg nr 1, Hammarlandsvägen, genom att den allmänna trafiken separeras från gång- och cykeltrafiken. Ett avbrott sker i gång- och cykelbanan är mellan sektion 9518 och 9852 där den lätta trafiken får samsas med fordonstrafik till och från tomterna.

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 5412 m.

1.1 Planeringsförutsättningar

Svenska vägverkets publikation VGU 2012:181 har använts som planeringsdirektiv.

1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

Enligt kultur- och fornminnesinventeringen finns inga kända fornlämningar eller känsliga kulturmiljöer som berörs av vägplaneförslaget.

1.3 Naturmiljö

Naturmiljön i området är omväxlande skogsmark och åkermark. Enstaka gårdsmiljöer berörs av vägplaneförslaget.

Inga skyddsvärda eller fridlysta arter har påträffats vid den naturmiljöinventeringen som utförts.

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 separat gång- och cykelväg, parallellt med landsväg 1 har planerats för att bibehålla befintliga hastighetsbegränsningar.

Vägen förses med en 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.

Gång- och cykelvägen byggs 3,0 meter bred av vilket 2,75 meter beläggs.

Gång- och cykelvägen byggs på östra/norra sidan av huvudvägen.

Ett avbrott sker i gång- och cykelbanan är mellan sektion 9518 och 9852 där den lätta trafiken får samsas med fordonstrafik till och från tomterna.

Separerande vägräcke anläggs mellan sektionerna 9880 till 11 608 där gång- och cykelvägen byggs ihop med befintlig väg.

I det separerande vägräcket anläggs öppningar mitt emot både den södra och den norra anslutningen till rastplatsen vid Långträsk, för att även nyttjarna av gång- och cykelvägen skall ha tillgång till rastplatsen.

Inga nya övergångsställen anläggs.

Årsmedeldygnstrafiken mätt, vecka 8 i februari 2018 vid Långträsk, är för landsväg nr 1 är 2500 fordon.

3.1 Massor

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

3.2 Geoteknik

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

3.3 Trummor och djurtunnlar

Befintliga trummor och djurtunnlar förnyas/förlängs och justeras efter utlåtande från landskapsregeringens vattenenhet för att beakta vägens och kringliggande områdets 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 rekreativsmöjligheterna 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. Befintliga busshållplatser som är belägna på samma sida som gång- och cykelvägen byggs om och handikappanpassas.

8 Gång- och cykelvägens underhåll

Hammarlands kommun handhar det framtida underhållet av den separata gång- och cykelvägen. Ålands landskapsregering utför dock 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.

9 Kostnads kalkyl

Nybyggnaden av gång- och cykelvägen beräknas kosta 980 000 euro.

Mariehamn den 1 mars 2018

Björn Ekblom
Vägingenjör