

Vägplan med miljöberättelse

Vägplan för byggande av separat gång- och cykelväg, parallellt med landsväg nr 1, på sträckan Gottby södra korsningsområde till Östanträsk, sektion 5700 till sektion 9818

1 Allmän orientering om projektet

Byggande av separat gång- och cykelväg, parallellt med landsväg 1, på sträckan kommungränsen mellan Gottby södra korsningsområde (Jomala) till Östanträsk (Hammarland), sektion 5700 till sektion 9818.

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. Det södra korsningsområdet i kommer att hastighets begränsas till 50 km/h och förses med ett övergångsställe med refuger.

En ändring av hastighetsbegränsning tas som ett separat beslut med stöd 65 § vägtrafiklagen (1983:27).

Mellan sektion 9480 och 9818 får den lätta trafiken samsas med fordonstrafik till och från angränsande tomter.

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.

Årsmedeldygnstrafiken, för landsväg nr 1, mätt i juni 2017 i Gottby, är ca 4500 fordon och vid Långträsk, mätt vecka 8 i februari 2018, ca 2500 fordon.

Vägplanens längd är 4118 m.

1.1 Planeringsförutsättningar

Svenska vägverkets publikation VGU 2015:086 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 i huvudsak bibehålla befintliga hastighetsbegränsningar.

Korsningsområdet i södra Gottby korsningsområde är planerat för att hastigheten skall begränsas till 50 km/h för att möjliggöra anläggandet ett övergångsställe.

Landsvägen 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 m bred varav 2,75 m beläggs med ABT 11. Anläggandet sker i huvudsak på den östra sidan av huvudvägen.

Mellan sektion 9518 och 9852 får den lätta trafiken få samsas med fordonstrafik till och från angränsande tomter

Ett nytt övergångsställe med refuger anläggs i Gottby södra korsningsområde.

För att erhålla en hastighetsdämpande effekt i korsningsområdet anläggs chikaner för inkörs filer mot korsningsområdet för landsväg nr 1.

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 vägtrummor 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 och kompletteras med två nya handikappanpassade busshållplatser. Alla befintliga busshållplatser byggs om och handikappanpassas.

8 Gång- och cykelvägens underhåll

Jomala respektive 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 Kostnadskalkyl

Nybyggnaden av gång- och cykelvägen beräknas kosta 820 000 euro.

Mariehamn den 17 mars 2020

Björn Ekblom
Vägingenjör