

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 1024 Vasaloppsvägen delen

Fiskarheden - Tennäng

Malungs-Sälens och Älvdalens kommun, Dalarnas län

Vägplanbeskrivning, 2016-12-21



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 1024, Vasaloppsvägen delen Fiskarheden - Tennäng

DokumentID: 1C070001

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2016-12-21

Ärendenummer: TRV2016/41971

Kontaktperson: Maria Eriksson, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund.....	6
2.2. Planlägningsprocessen	6
2.3. Tidigare utredningar.....	7
2.4. Mål.....	8
3. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
3.1. Vägens funktion och standard	9
3.2. Trafik och användargrupper	9
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
3.4. Miljöförhållanden	10
3.5. Byggnadstekniska förutsättningar.....	15
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV.....	17
4.1. Val av lokalisering	17
4.2. Val av utformning	17
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	22
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	23
5.1. Trafik och användargrupper	23
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	23
5.3. Miljö och hälsa	23
5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	24
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	24
5.6. Påverkan under byggnadstiden	24

6. SAMLAD BEDÖMNING.....	25
6.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	25
6.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen	25
7. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	27
7.1. De allmänna hänsynsreglerna	27
7.2. Biotopskydd	27
7.3. Miljökvalitetsnormer	27
8. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	29
8.1. Vägområde för allmän väg	29
8.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt	29
8.3. Vägområde inom detaljplan.....	30
8.4. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	30
8.5. Område med tillfällig nyttjanderätt	30
8.6. Område för enskild väg och anslutningar av fastigheter	31
9. FORTSATT ARBETE	32
9.1. Allmänhetens granskning.....	32
9.2. Kontroll och uppföljning	32
10. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	32
10.1. Formell hantering	32
10.2. Genomförande.....	34
10.3. Finansiering	34
11. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	35
12. BILAGOR.....	35

1. Sammanfattning

Väg 1024 mellan Fiskarheden och Tennäng är viktig för turism och skogsindustri. Vägen har dålig bärighet med sprick- och spårbildningar samt tvära kurvor och dålig sikt över krön som ger begränsade omkörningsmöjligheter.

En förstudie har tidigare tagits fram för Länsstyrelsens beslut om miljöpåverkan. Länsstyrelsen tog beslut 2011 om att projektet inte medför en betydande miljöpåverkan. En ny bedömning har genomförts 2016-09-01, med PM Linjeföring som underlag, att projektet inte medför en betydande miljöpåverkan.

Förstudien som utfördes under 2011 redovisades med tre alternativ. Trafikverket beslutade att gå vidare med det alternativ som innebär mer omfattande vägförbättringar än övriga alternativ och 80 km/h. Trafikverket går vidare med framtagande av vägplan för projektering för att förstärka och bredda vägen till 7,0 meters vägbredd, kurvrätningar samt profiljusteringar så geometrin uppfyller dagens krav. Åtgärderna längs vägen ska även utföras med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns längs sträckan.

Målet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för samtliga trafikanter. Inga bärighetsrestriktioner ska finnas på sträckan. Värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas. Beakta Vasaloppsorganisationens behov för både vinter- och sommararrangemang.

Till följd av ovanstående brister behöver vägförbättringsåtgärder som förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon genomföras.

Genom att väg 1024 breddas och förstärks kommer framkomligheten förbättras för den genomgående trafiken. Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom kurvrätningar och profiljusteringar. Eftersom ändamålet är att öka bärighet och trafiksäkerhet på aktuell sträcka är funktionsmålet uppfyllt.

Anläggningskostnaden för väg 1024 delen Fiskarheden-Tennäng är 79 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Objekten finns med i Länsplanen med start år 2022-2025 och finansieras av Trafikverket.

medföra en betydande miljöpåverkan.. Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I detta projekt har Länsstyrelsen bedömt att åtgärderna inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Vägplanen planeras då enligt typfall 2 och en miljöbeskrivning tas fram, se bild 2. 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 påbörja vägbyggnadsåtgärderna.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att inhämta synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse, som är en viktig del av vägplanen.



Bild 2. Planläggningsprocessen.

2.3. Tidigare utredningar

I oktober år 2011 upprättades en förstudie "Väg 2024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, Vasaloppsvägen". I denna har åtgärder har analyserats enligt fyrstegsprincipen (se även kap 4.1). Åtgärder har beslutats genomföra enligt steg 3 vilket innebär vägförbättringsåtgärder, förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon.

Länsstyrelsen i Dalarnas län beslutade 2016-09-01 att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I ställningstagande daterad 2011-07-26 beslutade Trafikverket 2011-10-26 att upprätta en arbetsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning för förstudiens alternativ 2, mer omfattande vägförbättringar och hastigheten 80 km/h.

Följande utredningar har tidigare tagits fram och utgör grund för uppdraget:

- Tjälinventering, 2010-04-12.
- Bilburen laserskanning, maj 2012 (utfört av WSP).
- Samhällsekonomisk bedömning (SEB), daterad 2013-07-01.
- Jämnhetsmätningar utfördes i september 2015.
- Ett antal markprofiler från arbetsplaneskede för befintlig väg, erhållet från Trafikverket 2016-02-10.

2.4. Mål

2.4.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

2.4.2 Projekt mål

Ändamål

Väg 1024 från Fiskarheden till Tennäng är viktig för turism och skogsindustrin. Generellt är målet att öka bärighet och trafiksäkerhet på aktuell sträcka.

Projektmål

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.
- Målsättningen i projektet är att hitta så kostnadseffektiva åtgärder som möjligt för att uppfylla effektmålen.

3. Förutsättningar

3.1. Vägens funktion och standard

Väg 1024 sträcker sig, huvudsakligen i väst – östlig riktning, från korsningen med väg 66 i Fiskarheden till korsningen med väg 1041 i Tennäng. Sträckan benämns Vasaloppsvägen eftersom Vasaloppsspåret till stor del går längs denna vägsträcka.

Väg 1024 Fiskarheden – Tennäng, som är cirka 21,5 kilometer lång, är på större delen av sträckan 6,5 meter bred. Det finns ett antal kortare delsträckor på sammanlagt 5 kilometer som är mellan 5,8 och 6,4 meter breda. Två korta delsträckor, cirka två kilometer, är 6,8 och 7 meter breda.

Längs väg 1024 är hastigheten 80 km/h. Genom Fiskarheden och Mångsbodarna är hastigheten 60 km/h.

Det finns behov av förstärkningsåtgärder på delsträckan från Fiskarheden till Tennäng (enligt bärighetsundersökning 2001). En ny bärighetsundersökning har tagits fram i projektet som ligger till grund för val av rätt åtgärder på rätt delsträckor.

Sidoområdet längs nämnda vägar bedöms vara av låg standard och i säkerhetszonen finns många fasta hinder.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1 Trafik

Trafikmätning på väg 1024 vid Fiskarheden under år 2015 visar att årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) under året uppgick till 926 fordon varav 136 fordon (15 %) var tunga transporter. Antal fordon varierar från cirka 300 fordon som lägst till cirka 5 250 fordon som högst. Veckor då det är sportlov, påsklov, jullov, vasaloppet samt cykelvasan har högst antal fordon, under dessa veckor varierar antal fordon från cirka 2 300 till 5 250 fordon per dygn.

Följande veckor under 2015 hade lägst trafik:

- 18 – 26
- 36 – 49

Trafikmätningar på väg 1024 mellan Fiskarheden och Mångsbodarna utförda 2013 visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (ÅDT) uppgick till 700 fordon per dygn varav 120 fordon (17 %) var tunga transporter.

Trafikmätningar på väg 1024 Mångsbodarna - Evertsberg utförda 2007 visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (ÅDT) uppgick till 670 fordon per dygn varav 100 fordon (15 %) var tunga transporter.

Trafikflöden för väg 1024 beräknas år 2040 till 811 fordon varav 19 procent är tung trafik.

3.2.2 Kollektivtrafik

Aktuell sträcka trafikeras av Dalatrafiks linje 133 som sträcker sig mellan Mora och Sälenfjällen, samt linje 393 som trafikerar mellan Älvdalen och Evertsberg.

Hållplatserna Risberg och Evertsberg trafikeras av linje 133 med två turer per vardag i vardera riktning samt en tur per helgdag i vardera riktning. Evertsberg trafikeras även av linje 393 med tre turer per vardag och riktning, där ingen trafikering av linjen sker under lördagar och söndagar¹.

Skolskjuts förekommer till och från Risberg och Tennäng. Skolskjuts efterfrågas även av elever i Mångsbodarna².

3.2.3 Oskyddade trafikanter

Det aktuella området saknar gång- och cykelvägar. Oskyddade trafikanter återfinns främst i anslutning till Fiskarheden och skjutbanorna strax öster om samhället.

I och med de arrangemang som Vasaloppet ordnar är mängden oskyddade trafikanter många såsom funktionärer, tävlande och publik under vissa delar av året.

3.2.4 Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA, informationssystem för olyckor och skador, visar att det under åren 2006 – 2015 har inträffat 17 olyckor på väg 1024 mellan Fiskarheden och Tennäng. Av dessa olyckor var 3 måttliga olyckor och 14 lindriga olyckor.

Följande typer av olyckor har inträffat: 8 singelolyckor, 5 viltolyckor med älg, 2 mötesolyckor, 1 upphinnandelycka och 1 avsvängsolycka.

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Bebyggelsen är samlad i Fiskarheden, Evertsberg och Oxberg med cirka 150-250 invånare i respektive ort. Fritidsbebyggelse återfinns i Branäs, Mångsbodarna, Tennäng, Risberg, i området runt Skeppshussjön samt västra delen av Oxbergssjön. I nämnda områden återfinns även ett fåtal permanentbostäder.

Den stora arbetsgivaren i området är Fiskarhedens Trävaru AB med ett hundratal anställda. Arbetspendling sker främst till närliggande orter men förekommer även till Stockholmsområdet, Mälardalen och Norge. Stor del av arbetstillfällena i regionen är kopplade till turism och besöksnäring i Sälen och Idre.

3.4. Miljöförhållanden

Detta kapitel är en sammanfattning av miljöbeskrivningen, PM Miljöbeskrivning som finns i underlaget till vägplanen.

¹ Dalatrafik.se. Uppgifter om turtäthet gäller perioden 7/11-2016 tom 15/12-2016

² Älvdalens kommun, Lena Karelius 7/3-2016

3.4.1 Landskapet

Ur ett trafikantperspektiv kan resan längs vägen upplevas som varierande, trots det stora inslaget av omgivande barrskog. Med återkommande intervall öppnar sig skogen för vattendrag, sjöar och våtmarker. Detta bidrar till en levande och varierande upplevelse. Där skogen öppnar upp sig eller vägen passerar en bro har trafikanterna möjlighet till fina utblickar över skogsklädda berg längs horisonten.

3.4.2 Naturmiljö

Projektet berör två riksintressen för naturvård:

- *Görälven-Västerdalälven* med värden kring älven och dess strandzon som hyser en mycket värdefull flora och fauna. Projektet tangerar objektet vid starten i Fiskarheden.
- *Mattåsen-Drethölen* med stora värden kring det hydrologiskt opåverkade myrkomplex som det består av. Området har en dessutom en rik fågelfauna.

Västerdalälven ingår i Natura 2000 området SE0620026 Görälven - Västerdalälven (Sälen – Norränge). Området är beläget cirka 450 meter väster om gränsen för vägplanen. Natura 2000-området bedöms inte påverkas av åtgärderna inom projektet.

Skogsbruk står för den huvudsakliga markanvändningen inom området och är en mycket viktig naturresurs. Mindre jordbruksmarker, samt betes- och hagmarker förekommer i anslutning till Mångsbodarna och Tennäng.

I Mångsbodarna finns flera biotoper som omfattas av generellt biotopskydd, dessa redovisas i tabell 1 på nästa sida.

Tabell 1. Generella biotopskydd identifierade längs väg 1024.

Sektion	Biotop	Kommentar
17/710	Stenmur i jordbruksmark	50 meter norr om vägen, ingen påverkan bedöms uppstå under byggtiden.
17/930-17/970	Fyra stenmurar i jordbruksmark	20 meter norr om vägen, direkt vid Vasaloppsspårets naturreservat. Behöver märkas upp och skyddad under byggtiden.
17/940	Stenröse i jordbruksmark	30 meter norr om vägen, direkt vid Vasaloppsspårets naturreservat. Behöver märkas upp och skyddas under byggtiden.
17/960-18/010	Allé i jordbrukslandskap	Enkelsidig allé av 6 björkar, södra sidan av vägen. Behöver skyddad under byggtiden.
17/990	Stenröse i jordbruksmark	30 meter norr om vägen, inom Vasaloppsspårets naturreservat. Ingen påverkan bedöms uppstå under byggtiden.
18/020	Stenröse i jordbruksmark	45 norr om vägen, direkt vid Vasaloppsspårets naturreservat. Ingen påverkan bedöms uppstå under byggtiden.
18/030	Stenmur i jordbruksmark	10 meter söder om vägen, behöver märkas upp och skyddas under byggtiden.
19/090	Stenmur i jordbruksmark	30 meter norr om vägen, inom Vasaloppsspårets naturreservat. Ingen påverkan bedöms uppstå under byggtiden.

3.4.3 Kulturmiljö

Väg 1024 är belägen i en kulturbygd med en rik och mångsidig kulturhistoria. I Mångsbodarna finns en fåbodemiljö med bland annat fåbodar, gärdesgårdar, odlingsrösen, fågator, åkerbitar, husgrunder, rester av en smedja och brunn intill vägen. Den kulturhistoriska lämningen är inte antikvariskt bedömd utan kan behöva avgränsas.

Vid Risberg finns en värdefull fåbodemiljö. Viktiga inslag för helhetsmiljön är bland annat fåbodarna, gärdesgårdarna och rösen.

Längs vägen, mellan Mångsbodarna och Tennäng finns en ristning i sten *Älvdalen 301:1*, den är klassad som övrig kulturhistorisk lämning. Längs sträckan finns ett par stridsvärn och en kvarn som är upptagna i Skogsstyrelsens förteckning över skog- och historiska objekt.

3.4.4 Vattenmiljö

Ett riksintresse för vattendrag tangeras vid projektets start i Fiskarheden, Västerdalälven-Österdalälven.

Sjöarna Stor-Kallsjön och Smågarna passeras av vägen. Vägen korsar även ett flertal vattendrag. I sjöar och bäckar finns förekomst av fisk och uter har observerats i närområdet. Många av trummorna är skadade och behöver åtgärdas. Trummor vid km 18/116 och 18/362 utgör vandringshinder för vattenlevande organismer.

Strandskydd råder inom 100 meter från samtliga sjöar och bäckar. Strandskyddet syftar till att bevara goda livsvillkor för djur och växter på land och i vatten.

Området i sin helhet har en stor andel våtmarker. Våtmarken Dretkölen har ett mycket högt naturvärde (utgör riksintresse för naturvård). Våtmarksobjektet Dragtjärnfljot ligger strax öster om sjön Smågarna. Objektet korsar Vasaloppsvägen och har ett högt naturvärde. Våtmarkerna Skärsätufjot och Stormysten ligger strax öster om Mångsbodarna. Dessa marker har vissa naturvärden. Vid Tennäng finns en våtmark med okända värden.

Väg 1024 passerar sju vattenförekomster, vilka utgörs av två ytvattenförekomster och fem "vattendrag - övrigt vatten". För de två ytvattenförekomsterna finns miljö kvalitetsnormer fastställda.

Det finns inga fastställda vattenskyddsområden inom området.

Enligt SGU:s brunnsarkiv finns både dricksvattenbrunnar och energibrunnar längs vägsträckan. Enskilda dricksvattentäkter, i form av grävda brunnar, kan också finnas efter sträckan. En brunnsinventering bör genomföras i anslutning till byggstart.

I området finns en grundvattenförekomst enligt vattenförvaltningen, SE675401-137176, belägen i Fiskarheden. För grundvattenförekomsten finns miljö kvalitetsnormer fastställda. Grundvattenförekomsten i Fiskarheden är även skyddat område enligt vattenförvaltningsförordningen. Den är även utpekad som vattenförsörjningsintresse i den regionala vattenförsörjningsplanen.

Väg 1024 passerar vid Tennäng en isälvsavlagring. Den är inte klassad som en grundvattenförekomst enligt vattenförvaltningen. Av SGU redovisas dock lagringen som ett grundvattenmagasin.

3.4.5 Förorenad mark

Ett område är potentiellt förorenad mark i länsstyrelsens underlag inom 150 meter ifrån vägmitt. Området utgörs av en skjutbana i närheten av Fiskarheden. Området är inte inventerat utan endast identifierat.

3.4.6 Rekreation och friluftsliv

Vasaloppsspåret är ett naturreservat med syfte att tillgodose behovet av områden för friluftslivet. Spårets sträckning går parallellt med vägen. Här genomförs varje år Vasaloppet på längdskidor. Kontrollerna i Mångsbodarna, Risberg, Evertsberg och Oxberg utgör viktiga målpunkter under vasaloppsveckan. Längs med vägen finns dessutom ett spår för Cykelvasan.

Området är attraktivt för rekreation och friluftsliv på grund av dess närhet till stora naturområden. Vasaloppsvägen är en viktig transportled till Sälen. I området finns goda möjligheter för jakt, fiske och kanotning. I närheten av Transtrand finns en skjutbana.

Vägsträckningen är belägen inom riksintresse för rörligt friluftsliv i närheten av Västerdalälven och Österdalälven.

Vid km 0/150 och 6/070 (ungefärliga angivelser) korsar skoterleder väg 1024.

3.4.7 Hälsa och säkerhet

Större delen av sträckan är obebyggd. Den bebyggelsen som finns är samlad i Fiskarheden med ett hundratal invånare. Fritidsbebyggelse återfinns i Branäs och Mångsbodarna, där även enstaka permanentbostäder återfinns.

Planerade åtgärder syftar inte till att öka hastigheten eller kapaciteten på sträckan. Åtgärderna i sig kommer inte att medföra en väsentlig förändring av ljudnivåerna varför beslut tagits att hantera projektet som befintlig infrastruktur. Gällande åtgärdsnivåer för befintlig infrastruktur är:

- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad
- 40 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 55 dBA maximal ljudnivå inomhus

Sträckan har i dagsläget en årsdygnstrafik (ÅDT) på drygt 800 fordon, den tunga trafiken uppgår till 15 %. Främst i byarna går vägen i direkt anslutning till bostadsfastigheter. Längs aktuell sträcka på väg 1024 återfinns ett 10-tal bostadshus i anslutning till vägen. Den relativt låga trafikeringen i kombination med låg begränsad hastighet genom byarna innebär att åtgärdsnivåerna för befintlig infrastruktur för inte överskrids och att inga bullerdämpande åtgärder har utförts på sträckan.

Projektet hanteras som befintlig infrastruktur och eventuella åtgärder utförs inom ramen för nationella bullerprojektet. Inga åtgärder i anslutning till vägen är aktuella. Även med

förväntad trafikökning bedöms inga bostadsfastigheter överskrida åtgärdsnivåerna för befintlig infrastruktur fram till prognosåret.

Vägplaneförslaget innebär ingen förändring av bullersituationen i sig. Den ökning av ljudnivån som uppkommer beror av den naturliga trafikökningen med tiden. Inga fysiska ingrepp som påverkar ljudmiljön kommer att göras i anslutning till bostadsbebyggelse.

I PM Bullerutredning beskrivs beräkningsförutsättningar, riktvärden och åtgärdsnivåer samt avgränsningar och resultat mer ingående. Redovisning görs i fastighetstabell samt utbredningskartor i anslutning till tätare bebyggelse.

3.5. Byggnadstekniska förutsättningar.

3.5.1 Geologiska och geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från Sveriges geologiska undersökningar (SGU) består marken i området i huvudsak av morän samt områden med torv. Vägen, delen Fiskarheden-Tennäng, börjar och slutar på en kortare sträcka av isälvsmaterial, i huvudsak sand. Där emellan är det skogsbevuxen morän och myr med avbrott av kortare partier av berg.

Berget består av dalasandsten med avbrott av ett parti med Öjediabas mitt på sträckan. Drumliner förekommer på flera ställen och berget ligger ofta nära markytan. Mellan 2-5 km är jordtäcket mycket tunt, vägen ligger ofta direkt på berg. Moränen tillhör oftast materialtyp 3B men även klass 2 är vanligt förekommande, d.v.s. en morän med ganska litet finmaterialinnehåll tillhörande tjälfarlighetsklass 1 eller 2.

Inom området återfinns även moränbacklandskap med flertalet myrmarksområden. Partier med väg över myr är känsliga ur bärighetssynpunkt dels beroende på torvens dåliga bärighetsegenskaper där den finns kvar under vägen men även beroende på att berget ligger nära markytan.

3.5.2 Broar

På den aktuella sträckan finns tre broar, varav två är rörbroar.

Bron i sektion 4/200 är en högbyggd rörbro av stål som byggdes år 1964. Bron har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.5 meter och dess spännvidd/brolängd är 1.8 m med en höjd på 2.5 m

Bron i sektion 5/800 är en ellipsformad rörbro av stål som byggdes år 1964. Bron har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.5 meter och dess spännvidd/brolängd är 2 m med en höjd på 2.4 m.

Bron i sektion 10/100 (Branäs) är en plattrambro av betong som byggdes år 1995. Den inspekterades senast 2008-05-15 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.0 meter, dess spännvidd är 18.5 meter och den totala brolängden är 26.2 meter.

3.5.3 Vägavvattning

Idag sker vägavvattning huvudsakligen via öppna diken där det mesta av vägdagvattnet infiltrerar i innerslänt och dikesbotten. Dikena är relativt grunda längs stora delar av sträckan.

Där vattendrag korsar vägen sker genomledningen av vattnet i trummor, förutom i de lägen där broar finns. Många trummor måste åtgärdas då de är skadade eller inte har fullgod funktion. På sträckan finns även kulturhistoriskt värdefulla trummor.

3.5.4 Ledningar

El- och teleledningar

Längs norra sidan av väg 1024 på en delsträcka närmast Fiskarheden finns en luftburen kraftledning. En kraftledning korsar väg 1024 Öster om Stor-Kallsjön (vid km 5/000). En kraftledning 50 – 130 kV finns där väg 1024 passerar över Mattåsen och Dretkölen (vid km 5/100 – 5/200).

Väster om Mångsbodarna (vid km 15/700) intill korsningen med vägen mot Dysbodarna och Lövnäs korsar en kraftledning väg 1024. I Mångsbodarna finns en kraftledning och vägbelysning längs vägens norra sida. En teleledning korsar vägen i Mångsbodarna.

I Tennäng finns en teleledning längs vägens norra sida. I Risberg sträcker sig en kraftledning längs vägens norra sida. Vid korsningen med Sundetvägen finns en kraftledning på vägens södra sida som korsar länsvägen vid Sundetvägen.

VA-ledningar

VA-ledningar som ägs av Vamas AB finns i anslutning till väg 1024 i Fiskarheden. Dessa kommer att beröras av dikesåtgärderna. Samordning med ledningsägarna har skett i vägplanen och fortsätter i nästa skede inför framtagning av bygghandling/förfrågningsunderlag.

3.5.5 Kommunala planer

Den aktuella vägsträckan berör Malung-Sälens och Älvdalens kommun. För Malung- Sälens kommun finns en översiktsplan antagen 2009. I Älvdalens kommun finns en kommuntäckande översiktsplan från 1994.

Följande detaljplaner/byggnadsplaner finns längs väg 1024:

- Byggnadsplan för del av Fiskarheden, T3 (Bpl 20-TRA-1109)
- Detaljplan för Gråheden vid Branäs inom Transtrands besparingsskog 1:1, T79 (DP 2023-P119)

Detaljplanerna/byggnadsplanerna kommer att beröras i begränsad omfattning av dikesåtgärderna.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

I förstudien analyserades behoven av åtgärder enligt Fyrstegsprincipen, se bild 3.

Fyrstegsprincipen



Bild 3. Fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningsätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Trafikverket använder sig av principen vid planering av transportsystemet. Principen bör ses som ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser och inte som en modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter.

Förstudien som utfördes under 2011 redovisades med tre alternativ, alternativ 1 innefattade mindre omfattande vägförbättringar samt 80 km/h. Alternativ 2 föreslog mer omfattande vägförbättringar och 80 km/h och i alternativ 3 var det vägförbättringar och 90 km/h.

Trafikverket beslutade att gå vidare med alternativ 2. Det innebär att de går vidare med framtagande av vägplan för projektering för att förstärka och bredda vägen till 7,0 meters vägbredd, kurvrätningar samt profiljusteringar så geometrin uppfyller dagens krav. Åtgärderna längs vägen ska även utföras med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns längs sträckan.

4.2. Val av utformning

Projektet innebär att väg 1024 kommer att förstärkas, vägbredden kommer att öka till 7 meter på hela sträckan, väggeometrin förbättras och trafiksäkerhetsåtgärder genomförs i vägens säkerhetszon.

Vägens längd är cirka 21,5 km och utformningen av vägen följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU) Trafikverkets publikation 2015:086. Referenshastigheten är 80 km/h förutom i Fiskarheden och Mångsbodarna där hastigheten är 60 km/h.

För att inte hastigheterna ska öka med ökad vägbredd behålls befintlig vägbredd genom byarna. ”Trånga sektioner” med grunda diken och dränering istället för öppna diken anläggs så att vägområdet uppfattas som trängre.

Längs väg 1024 ska justering ske både i plan och profil. Dessa justeringar redovisas i tabell 2. Vägförslag presenteras på följande ritningar 101To201 – 101To216.

I bilaga finns en sammanfattande karta över planerade åtgärder längs aktuell sträcka.

Tabell 2. Beskrivning av planerade kurvrätningar och profiljusteringar.

Sektion	Geometri	Standard	Kommentar
0/560 - 0/940	Plan	R=400, VR80	Kurvrätning till min radie.
0/940 - 1/200	Profil		Profiljustering i samband med ovanstående kurvrätning.
7/570 - 7/770	Profil		Profiljustering i samband med nedanstående kurvrätning.
7/770 - 8/365	Plan	R=400, VR80	Kurvrätning till min radie.
8/365 - 8/680	Plan	R=400, VR80	Kurvrätning till min radie.
11/125 - 11/800	Profil		Justering av flera siktsvackor till en omkörningssträcka med god sikt (Siktlängd ca 600 m). Som mest 1,7 m skärning och 0,5 m bank
13/140 - 13/480	Profil		Justering av profil för omkörningssikt. Sänkning av profilen med ca 1,1 m. Skapar en 850 m lång omkörningssträcka med god sikt.
14/200 - 14/950	Profil		Justering av profil för omkörningssikt. Både sänkning och höjning av profilen med 1,4 m. Skapar en 850 m lång sträcka med god sikt.

4.2.1 Typsektion

Väg 1024 utformas som landsväg med två körfält, ett i vardera riktningen. Vägbredden blir 7,0 meter förutom genom byarna samt vid de befintliga broar som inte åtgärdas, där behålls befintlig vägbredd,

Kurvrätningar och profiljusteringar har gjorts på delar av sträckan för bättre omkörningsmöjligheter.

Vägförslaget utgår från följande typsektioner; genom samhälle och förstärkning breddning, se bild 4 och typsektioner på ritning 101To401.

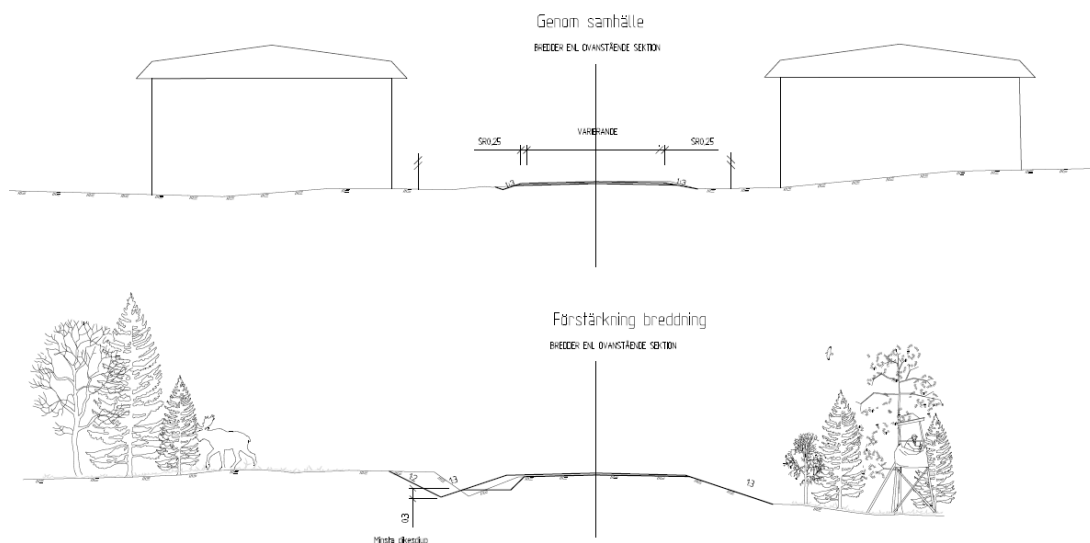


Bild 4. Typsektion för ny överbyggnad.

Innerslänter föreslås få en minsta lutning om 1:3. Ytterslänter föreslås få en minsta lutning om 1:2.

4.2.2 Korsningar och anslutningar

Inga nya korsningar eller anslutningar planeras. Befintliga korsningar och anslutningar som berörs av breddning och dikesåtgärder kommer att anpassas till ny föreslagen lösning.

4.2.3 Gång- och cykelvägnät samt busshållplatser

Åtgärder vad gäller gång- och cykelnät ingår inte i vägplanen.

Busshållplatser har placerats in enligt lägen på karta i bilaga.

4.2.3 Parkeringsfickor

En befintlig parkeringsficka tas bort längs sträckan. En befintlig parkeringsficka byggs om enligt Trafikverkets riktlinjer (VGU).

4.2.4 Ledningar

På de ställen befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet behöver de exakta lägena utredas och eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar ska genomföras i samråd med ledningsägarna i senare skede.

4.2.5 Vägavvattning och vattenmiljö

Längs många delar av sträckan har befintliga diken inte erforderligt djup, om möjligt kommer dessa diken att justeras och göras djupare. I trånga sektioner kommer grunda täckdiken med dränering att anläggas för att minska markintrånget.

Befintliga trummor längs sträckan har inventerats. I samband med detta inventerades även stillastående vatten och möjliga avrinningspunkter. Till följd av vägbreddningen och dikesfördjupningen kommer trummorna att förlängas eller bytas ut. För de trummor som är

förlagda i vattendrag kommer anmälan om vattenverksamhet att göras med anledning av de planerade åtgärderna.

Ingen påverkan på markavvattningsföretagen och dess syfte bedöms ske.

För mer information om avvattningsåtgärder se PM Avvattning och PM Truminventering i underlaget till vägplanen.

4.2.6 Geotekniska åtgärder

Vägplanen omfattar ett antal profiljusteringar, kurvrätningar och breddning längs i princip hela sträckan. De partier där det krävs geotekniska åtgärder är främst urgrävning av torv till fast botten under breddning eller där kurvrätning/profiljustering utförs.

Bärighetsproblem finns längs sträckan. Orsaken till dessa är ofta en dåligt dränerad överbyggnad, d.v.s. vatten i överbyggnaden och undermåligt material i densamma. En annan orsak till bärighetsproblem kan vara en tunn överbyggnad och att vägen ofta är byggd med torv kvar under vägkroppen på myrsträckor. Några sträckor där vägen är byggd på torv har inte fullgod säkerhet mot stabilitetsbrott. Tryckbankar projekteras på dessa partier för att komma till rätta med stabilitetsproblemen.

Utbyte av rörbroar projekteras vid ca km 4/270 och km 5/620. Grundläggning av rörbroar sker på fast botten av morän eller berg.

Urgrävningar i myrmark som återfylls med sprängsten medför att vatten lättare rinner i markprofilen i profilens lutningsriktning. Sådana sträckor ska identifieras och åtgärder vidtas för att förhindra detta. Speciellt känsligt är det där vägen går på skrå över myrmark. Många av myrarna lutar vilket innebär att det finns ett grundvattenflöde i lutningens riktning.

Vägen går över myr som är klassad som riksintresse naturvård mellan ca km 6/150-950. Urgrävning av torv under breddning är föreslagen som åtgärd mellan ca km 6/400-650. Viktigt här att vatten inte leds bort från myrområdet. Detta kan åstadkommas genom att tillse att det utförs en vattendelare i diken vid ca km 6/380.

4.2.7 Broar och andra byggnadsverk

Sträckan innefattar tre befintliga broar mellan sektion 4/200 – 10/100. Av dessa avses två stycken att bytas ut.

Rörbroarna 20-1193-1 (Sektion 4/200) och 20-1194-1 (Sektion 5/800) är byggda 1964 och är rostiga och i dåligt skick. Bro 20-1193-1 och 20-1194-1 föreslås rivas och ersättas med ny rörbro. För bro 20-1193-1 finns relativt ytligt berg, vilket gör att valvbro kan var ett alternativ. Fri brobredd för väg 1024 är 7 meter.

Utterpassager ska anläggas enligt VGU för de broar som åtgärdas.

20-1059-1 är byggd 1995 och är i gott skick och uppfyller kraven för fri brobredd. Konstruktionen påverkas inte av någon förändring i väglinjen. Bron ska kompletteras med räcken före och efter bron för att klara kraven enligt VGU.

4.2.8 Gestaltning

Planerade åtgärder ska utföras så att ingrepp minimeras och att fältskikt och brynvegetation kan återetableras så snart som möjligt. Avbaningsmassor från närliggande terrängavsnitt ska tillvaratas och läggas ut som ytskikt i vägområdet. Vägens omgivande diken utförs så att innerslännt närmast vägkroppen förses med ett ytskikt av bärlager 0-18 minst 50 mm från stödremsan till en nivå som ligger i linje med vägterrassens överkant. Ytterslännt kläs med avbaningsmassor. Vid kurvvrättning och profiljustering ska befintlig väganläggning terrängmodelleras så att den får ett utseende och en form som harmonierar med omgivande terräng. Området ska täckas med avbaningsmassor.

Vid åtgärder i bebyggelsemiljöer ska hänsyn tas till natur och kulturvärden och miljön ska bevaras så långt som möjligt. Avvattning av vägterrassen ska utformas med öppna diken och i förekommande fall med täckdiken där vägens sidoområden ges en svag skålning. Växtbädd för gräsytor ska utföras med magert och ej gödslat jordmaterial av motsvarande kvalitet och innehåll som finns på platsen. Gräsfrö ska anpassas till den enskilda platsen. Hägnader ska återställas och befintliga träd ska sparas så långt det är möjligt.

Vid åtgärder nära vattendrag bör utblickar prioriteras så att skymmande vegetation tas bort eller glesas ut. Röjningsåtgärder inom vägområdet kan anpassas på plats i byggskedet. I gränsfall till närliggande fastighet ska samråd ske med berörd markägare. Exempel på åtgärder:

- Sektion 0/700: Mickelbäcken, kurvvrättning och profiljustering.
- Sektion 4/000: Höviksnäsullen, utblickar nära vatten.
- Sektion 5/700: Stor-Kallsjön, utblickar nära vatten.
- Sektion 9/530-630: Öster om Gusjösätern, tryckbank i våtmark.
- Sektion 8/000: Väster om Gusjösätern, kurvvrättning och profiljustering.
- Sektion 10/000: Smågarna – Grundhån, utblickar nära vatten.
- Sektion 18/000: Mångsbodarna, väg i fäbodmiljö.

4.2.9 Övriga väganordningar

Belysning

Befintlig omfattning på belysning ska behållas. Inga åtgärder planeras.

Räcken

Vägräcken har inventerats inom projektet och visar på en variation utefter den tid då utrustningen kommit till. Utrustning som vägräcken och broräcken kan utföras individuellt och platsanpassat med gällande funktionskrav. Vid val av utrustningstyp ska dock hänsyn tas till befintlig vägutrustning så att enhetlig karaktär bibehålls.

Generellt så sätts vägräcken vid behov som till exempel vid branta och/eller höga slänter, broar, trummor och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen samt vid vattenskyddsområden. I första hand föreslås räcken med kapacitetsklass (N2) av typ balkräcken eller rörräcken. När det föreligger hög risk vid avkörning, som vid broar, väljs räcken med högre kapacitetsklass (H2).

4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Skyddsåtgärder avseende utterpassager och passage för småvilt ska fastställas och har markerats på plankartorna. Åtgärderna är markerade med SK 1 respektive SK 2.

Alla trummor i vattendrag ska konstrueras så de inte utgör vandringshinder.

Inga bulleråtgärder planeras.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

Åtgärderna i vägplanen medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Framkomlighet för väg 1024 kommer att bli bättre då kurvor rätas ut och vägstandarden förbättras. Trafiksäkerheten förbättras genom att kurvor rätas ut och krön justeras för ökad siktsträcka.

Samtliga busshållplatser kan förses med bussficka om möjligt.

Hållplatslägen saknas för de delsträckor där kurvrätningar och profiljusteringar föreslås genomföras, vilket innebär att det inte blir några konsekvenser för kollektivtrafiken.

Vägens sidoområden kommer att trafiksäkras. Det innebär att slänter görs flackare och att oeftergivliga föremål (träd, trumändar etc.) inom säkerhetszonen.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Den regionala utvecklingen av Dalarna norr om Mora förstärks av att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras.

5.3. Miljö och hälsa

Väg 1025 och dess sidoområden har utformats med utgångspunkt i det omgivande landskapets natur-, kultur- och visuella värden. Gestaltningsarbetet har varit en del av projekteringen.

Gestaltningsprogrammet, som finns in underlaget till vägplanen, presenterar vägförslagets anpassning till landskapsbilden, bebyggelsemiljö, byggnadsverk, sid oanläggningar, trafikantupplevelse, sidoområden, detaljer och utrustning samt drift och underhåll. Kritiska punkter när det gäller gestaltningen kan vara där gärdesgårdar står inom vägplaneområdet och eventuell breddning/kurvrätning ska utföras i småskalig bebyggelsemiljö..

De negativa konsekvenser som uppstår är främst kopplade till det markintrång som sker i skogsmarker och våtmarker då vägen breddas och diken åtgärdas. Då vägen inte kommer att breddas inom byarna undviks till stor del negativ påverkan på både natur- och kulturmiljö. Det är även inom byarna som de mest värdefulla odlingsmarkerna finns och därmed blir det i princip inget intrång i dessa. Projektet har utgått från att inga byggnader, gärdesgårdar eller annat som tillhör bymiljöerna ska påverkas, vilket har inneburit anpassningar av diken till täckdiken eller skåldiken istället för öppna diken.

Av identifierade riksintressen är det endast Mattåsen-Dretkölen, riksintresse naturvård, som berörs av projektet. För att undvika negativ påverkan är det mycket viktigt att våtmarken inte avvattnas och att markintrånget minimeras.

Projektet har även haft som utgångspunkt att göra de anpassningar som krävs för att inte motverka arrangemangen kring Vasaloppets skid-, löp- och cykelspår.

Positiva konsekvenser för naturmiljön kan leda till positiva effekter för närliggande vattendrag och sjöar då vandringen för vattenlevande organismer förbättras genom att trummor i vattendrag läggs om.

5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En samlad effektbedömning (SEB) kommer att genomföras enligt Trafikverkets metodik. I den sammanvägs beräkningsbara effekter med icke beräkningsbara effekter. Bedömningen kommer att sammanfattas i vägplanen inför fastställelseprövningen.

5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Det finns inga indirekta och samverkande konsekvenser av de åtgärder som föreslås.

5.6. Påverkan under byggnadstiden

De miljökonsekvenser som uppstår under byggtiden är kopplade till användning av fordon och maskiner samt hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier som innebär risk för läckage till omgivande mark och vatten. Drift av fordon och maskiner medför luftutsläpp och orsakar buller och vibrationer.

Temporära störningar kommer att vara ofrånkomliga under byggtiden, men minimeras genom krav på entreprenörens miljöarbete. Eventuellt kommer kompletterande skyddsåtgärder och restriktioner tas fram under byggtiden.

För byggskedet gäller Trafikverkets styrande miljökrav för entreprenörer, dessa krav finns formulerade i: Generella miljökrav vid entreprenadupphandlingar, TDOK 2012:93. I detta dokument finns krav på systematiskt miljöarbete, att miljöplan ska tas fram för entreprenaden samt utbildningskrav för personal, krav vid hantering av kemiska produkter, miljökrav för fordon och arbetsmaskiner samt riktvärden för buller under byggtiden.

Massbalans ska eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter och för god hushållning med naturresurser. I projektet kommer ett överskott av jord- och torvmassor att uppstå på 133 540 m³, men det kommer även att finnas ett behov av nya stenmassor på 101 720 m³. Överskottsmassor kan komma att användas i parallella projekt, alternativt köras på deponi.

Byggplatsen organiseras så att all mark och vegetation utanför arbetsområdet skyddas och inte används till etablering, upplag etc. Trafikverket anvisar endast vägområdet som arbetsområde. Ev. tillfällig nyttjanderätt under byggtiden kan komma att behövas, vilket kommer att framgå av vägplanen. Särskild vikt bör läggas vid skydd av tomtmark och vattendrag. Ytor för hantering av miljöfarliga ämnen ska inte anläggas i anslutning till vattenmiljöerna.

Vid vägarbete finns risk för att markföroreningar påträffas. Särskilda hanteringsrutiner för detta tas fram till byggskedet.

Vid arbete i och i närhet av vatten ska särskild hänsyn tas för att minimera grumling av vattendrag. Erosionsskydd kan komma att behövas och tiden för åtgärder i vatten planeras till perioder med låg vattenföring.

Om tidigare ej känd fornlämning eller annat kulturlager påträffas ska arbetet i området avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

6. Samlad bedömning

6.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Genom att väg 1024 breddas och bärigheten förbättras kommer framkomligheten förbättras för den genomgående trafiken. För trafik på de anslutande vägarna kommer tillgängligheten att vara lika som dagens förhållanden.

Vägförslaget omfattar kurvrätningar och profiljusteringar. Det innebär att trafiksäkerheten kommer att förbättras.

Eftersom ändamålet är att öka bärighet och trafiksäkerhet på aktuell sträcka är funktionsmålet uppfyllt.

Hänsynsmålet är uppfyllt genom att åtgärderna har anpassats till omgivande miljö.

6.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen

Nedan redovisas hur projektet överensstämmer med de nationella miljökvalitetsmålen.

Begränsad klimatpåverkan: Projektet bedöms inte leda till att fler transporter sker inom regionen. Inom projektet tas en klimatkalkyl fram med avsikt att lyfta frågor kring val av material samt annan optimering inom projektet som leder till en minskad påverkan på klimatet. Vid anpassningar enligt klimatkalkyl bedöms projektet inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Giftfri miljö: Inga kända eller misstänkta markföroreningar har påträffats inom projektet. Under byggtiden ställs krav på entreprenörens hantering av kemikalier, bränslen och annat som kan leda till föroreningar av mark och vatten. Ingen påverkan på miljökvalitetsmålet bedöms uppstå.

Levande sjöar och vattendrag: Trummor som utgör vandringshinder för vattenlevande organismer ska åtgärdas. Projektet bedöms ge positiva konsekvenser för uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Grundvatten av god kvalitet: Vid efterlevande av Trafikverkets krav på entreprenörer (TDOK 2012:93) samt övriga åtgärder för arbete i område för grundvattenförekomster bedöms inte projektet motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Myllrande våtmarker: Några mindre våtmarker berörs av projektet då vägen breddas. Hänsyn till våtmarkerna har tagits vid projektering av vägen för att undvika att de avvattnas. Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Levande skogar: Skogsmark tas i anspråk då vägen breddas, intrånget bedöms dock som marginellt och påverkar inte uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Ett rikt odlingslandskap: Markintrånget i odlingsmarker blir väldigt litet, projektet bedöms därmed inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

God bebyggd miljö: Projektet medför inga ökade bullerstörningar. Hänsyn till boendemiljöer har tagits vid projekteringen för minskade intrång. Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Ett rikt växt- och djurliv: En naturvärdesinventering har utförts för projektet. Vid efterlevande av uppsatta skadeförebyggande åtgärder bedöms projektet inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

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

7.1. De allmänna hänsynsreglerna

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet skall följa miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen i olika sammanhang ska öka. Verksamhetsutövaren är skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttagits. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, anläggande och drift av vägar samt om tänkbar påverkan på omgivningen. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser, se kapitel 5.3.

Projektet har utförts i överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Relevant information har införskaffats från tidigare utredningar och samråd har skett med myndigheter och personer med sakkunskap. Informationen och analyserna från material och samråd har bearbetats, sällats och arbetats om till denna planbeskrivning som är tillgänglig för allmänheten med flera.

Åtgärder har utretts med hänsyn till människors hälsa och miljön genom att skyddsåtgärder och försiktighetsmått inarbetats i vägplanen.

7.2. Biotopskydd

De generella biotopskydd som finns inom projektets närhet riskerar att påverkas under byggtiden. Allén i Mångsbodarna, samt närliggande stenrösen och stenmurar bör skyddas under byggtiden för att minimera risken för påkörning och att de på annat sätt skadas. De diken som ligger längs vägen kommer att påverkas under byggtiden, men bedöms kunna återskapas till sitt ursprung om avbaningsmassor återförs på slänterna.

Projektet bedöms inte leda till att några permanenta skador uppstår på områdets generella biotopskydd.

7.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Fastställda miljökvalitetsnormer finns i dagsläget för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller och för utpekade fisk- och musselvatten.

Projektets bidrag till luftutsläpp är litet på grund av låg trafikering längs vägen. Projektet bedöms inte leda till några ökningar av trafiken som skulle medföra att miljökvalitetsnormer för luft motverkas.

Projektet kommer inte leda till några ökade utsläpp till vatten. Där vandringshinder förekommer bidrar projektet till att förbättra uppfyllelsen av miljökvalitetsnormer för vatten när dessa åtgärdas.

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller på grund av lågt antal invånare längs sträckan och liten trafikmängd på vägen.

Inga fisk- eller musselvatten berörs av projektet.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg

Nytt vägområde för välgångar som föreslås vid allmän väg omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. För att möjliggöra drift och underhåll ingår i vägområdet en kantremsa som i skogsmark är två meter bred utanför bankfot eller slänkrön. På impediment och åkermark är kantremsan 0,5 meter bred. På tomtmark tas ingen kantremsa i anspråk. Längs sträckan finns även en säkerhetszon som varierar beroende på vägens hastighet. Där säkerhetszonen sträcker sig längre ut än två meter utanför bankfot eller slänkrön utgår behovet av kantremsa.

Plankartorna redovisar nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg.

Arealer för tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan är 160 475 m².

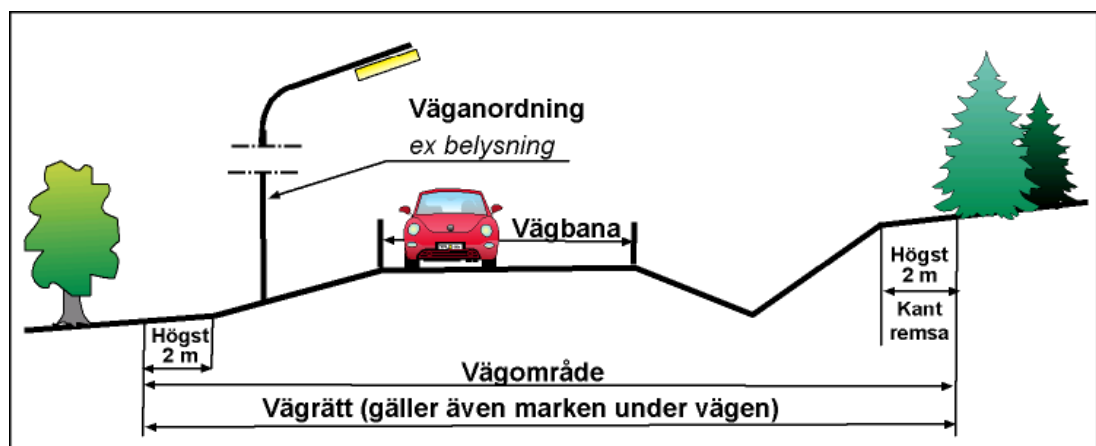


Bild 5. Vägområde och vägrätt.

8.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad, och när det behövs 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 myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta enligt 5§ Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Ersättningen för den mark som tas i

anspråk med vägrätt ska motivera minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdetidpunkten.

Arealer för nytt vägområde med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan är 80 208 m².

8.3. Vägområde inom detaljplan

Följande detaljplaner/byggnadsplaner finns längs väg 1024:

- Byggnadsplan för del av Fiskarheden, T3 (Bpl 20-TRA-1109)
- Detaljplan för Gråheden vid Branäs inom Transtrands besparingsskog 1:1, T79 (DP 2023-P119)

Detaljplanerna/byggnadsplanerna kommer att beröras i begränsad omfattning av dikesåtgärderna. Områden inom detaljplan är markerade med V1.

8.4. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt är en rättighet för väghållaren (Trafikverket) att nyttja området för det ändamål som anges i vägplanen. Markägaren har fortfarande rätt att använda området för ändamål som inte hindrar eller stör väghållarens användning av marken.

Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

I projektet kommer inskränkt vägrätt att förekomma bland annat där in- och utloppsdiken finns och där väghållaren kan behöva utföra dikesrensning för att behålla vägens fulla funktion. Omfattningen av inskränkt vägrätt framgår av planritningarna i vägplanen. Arealen som tas i anspråk med inskränkt vägrätt är 34 898 m².

8.5. Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade vägåtgärderna. Det kan vara uppställning av byggmaterial, etablering, upplag och tillfälliga förbifarter under byggandet av broar. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden och markytorna kommer att återställas innan de återlämnas.

I vägplanen förekommer mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Omfattningen redovisas på plankartorna. Arealen som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt är 45 369 m².

Följande områden har markerats på plankartorna:

- Områdena markerade med T1 avser tillfälligt nyttjande som krävs för etableringsyta.
- Områdena markerade med T2 avser tillfälligt nyttjande som krävs för omledning av trafik vid ombyggnad av broar.
- Områdena markerade med T3 avser tillfälligt nyttjande som krävs för uppläggning av urgrävningsmassor

8.6. Område för enskild väg och anslutningar av fastigheter

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Inga nya enskilda vägar anläggs i projektet. Anslutningar av befintliga enskilda vägar och fastighetsanslutningar kommer att anpassas utmed hela sträckan.

9. Fortsatt arbete

9.1. Allmänhetens granskning

Efter samrådstiden har inkomna synpunkter sammanfattats i en samrådsredogörelse och vägplaneförslaget har justerats. Vägplanen har nu sammanställts till en Granskningshandling som ställs ut i minst tre veckor för skriftliga synpunkter. Efter granskningen sammanställs synpunkterna i ett Granskningsutlåtande och hela vägplanen skickas till länsstyrelsen för ett slutligt yttrande.

9.2. Kontroll och uppföljning

Under byggskedet och efterföljande driftsskede utförs kontroller och åtgärder följs upp. Aktiviteter för detta har sammanfattats i en Miljöchecklista som följer med projektet genom de olika skedena.

10. Genomförande och finansiering

10.1. 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.

10.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på vägplanens plankartor samt de villkor som tas upp i beslutet.

10.1.2 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

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.

- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t.ex. tillfälliga upplagsplatser.
- För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

10.1.3 Sakägare

Avgränsning av sakägarkretsen har gjorts utifrån det syfte och den påverkan som vägplanen medför på omgivningen. Förutom de som berörs av markintrång har medtagits de som påverkas av förändrat väghållningsansvar, ändrade utfartsförhållanden och bullerstörningar. För påverkan i natur-, kultur-, och vattenmiljöer har medtagits de organisationer, lokala organ, sammanslutningar och andra som har ett väsentligt intresse i saken.

Fastighetsförteckningen är indelad i sex delar enligt Vägförordningen 3 kap 13 §:

- fastigheter där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt och kända ägare till dessa fastigheter,
- mark- och vattenområden som är samfälliga för flera fastigheter och inom vilka mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt och kända ägare till kända delägande fastigheter,
- nyttjanderätt eller annan särskild rätt, utom hyresrätt och bostadsrätt, till fastigheter där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt och kända innehavare av dessa rättigheter,
- fastigheter med bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder beräknas utsättas för buller som överskrider riktvärden för vägtrafikbuller och kända ägare till dessa fastigheter och bostadsbyggnader,
- fastigheter vars utfart till allmän väg planeras ändras med anledning av vägbygget och kända ägare till dessa fastigheter,
- gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen (1973:1149) och därmed jämställda vägsamfälligheter och vägföreningar, i den mån de berörs av vägplanen, samt kända ägare till de kända fastigheter som deltar i anläggningarna.

Om en samfällighetsförening enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter förvaltar en samfällighet, särskild rätt eller gemensamhetsanläggning, har föreningen ansetts i stället för ägare eller innehavare.

De sex första flikarna i fastighetsförteckning ska finnas i vägplanens underlag. Fliken "Adresser till övriga" ingår inte i förteckningen. Fliken "Indragning av väg" ingår inte heller i fastighetsförteckningen men bifogas planen separat när en indragning samordnas med ett planärende.

10.1.4 Samråd

Samråd har bedrivits under hela planprocessen i olika skeden med länsstyrelsen, kommuner, ledningsägare samt enskilda berörda sakägare. Samråden har dokumenterats i en separat samrådsredogörelse som bifogas underlaget till vägplanen.

10.2. Genomförande

10.2.1 Bygghandling

När vägplanen har vunnit laga kraft avser Trafikverket göra en upphandling av en totalentreprenad. Den upphandlade entreprenören upprättar sedan en bygghandling.

10.2.2 Dispenser och tillstånd

Följande separata prövningsförfaranden enligt gällande lagar krävs innan detta vägprojekt får genomföras:

- Vägprojekt som innebär att naturmiljön väsentligt kan förändras ska anmälas för 12:6 samråd till tillsynsmyndigheten. Exempel på sådana projekt är tillfälliga transportvägar och uppläggning av massor som inte hanteras i projektets MKB.
- För arbeten som innebär uppläggning av massor som kan förorena mark eller vatten krävs anmälan eller tillstånd. Anmälan sker till aktuell kommun.
- Om förorenad mark upptäcks skall det omedelbart anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap 9 §. Påträffas tärhaltig beläggningssmassa kommer rutiner för hantering av massorna att tas fram till byggskedet.

10.2.3 Produktion

Under anläggandet av väg 1024 kommer en viss störning av trafiken att vara oundviklig. Väg 1024 ska kunna trafikeras under byggtiden. Det kommer att ställas krav på entreprenören att ordna framkomlighet under byggtiden. Tillfälliga lokala trafikomläggningar kan komma att ske för att kunna utföra bro- och anläggningsarbeten.

Vägen kommer att under vissa tider att stängas av vid byte av vägtrummor och rörbroar. Krav på att dessa arbeten inte utförs under trafikintensiva perioder såsom Vasaloppets evenemangsveckor kommer att ställas på entreprenören. Information om alternativa vägar kommer att ske i de korsningar där vägval kan ske till alternativa vägar.

10.3. Finansiering

Anläggningskostnaden för åtgärderna för väg 1024 är 79 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Objekten finns med i Länsplanen med start år 2022-2025 och finansieras av Trafikverket.

11. Underlagsmaterial och källor

- Rapport Planläggning av vägar och Järnvägar, Trafikverket, Publ. 2014:09.
- Vägar- och gators utformning, VGU, Trafikverket.
- Förstudie Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, ”Vasaloppsvägen”
- Transportstyrelsen, STRADA.
- Trafikverket, Nationella vägdatabasen.
- Mora kommun, Översiktsplan och detaljplaner.
- Älvdalens kommun, Översiktsplan och detaljplaner.
- Malung- och Sälens kommun, Översiktsplan och detaljplaner.

12. Bilagor

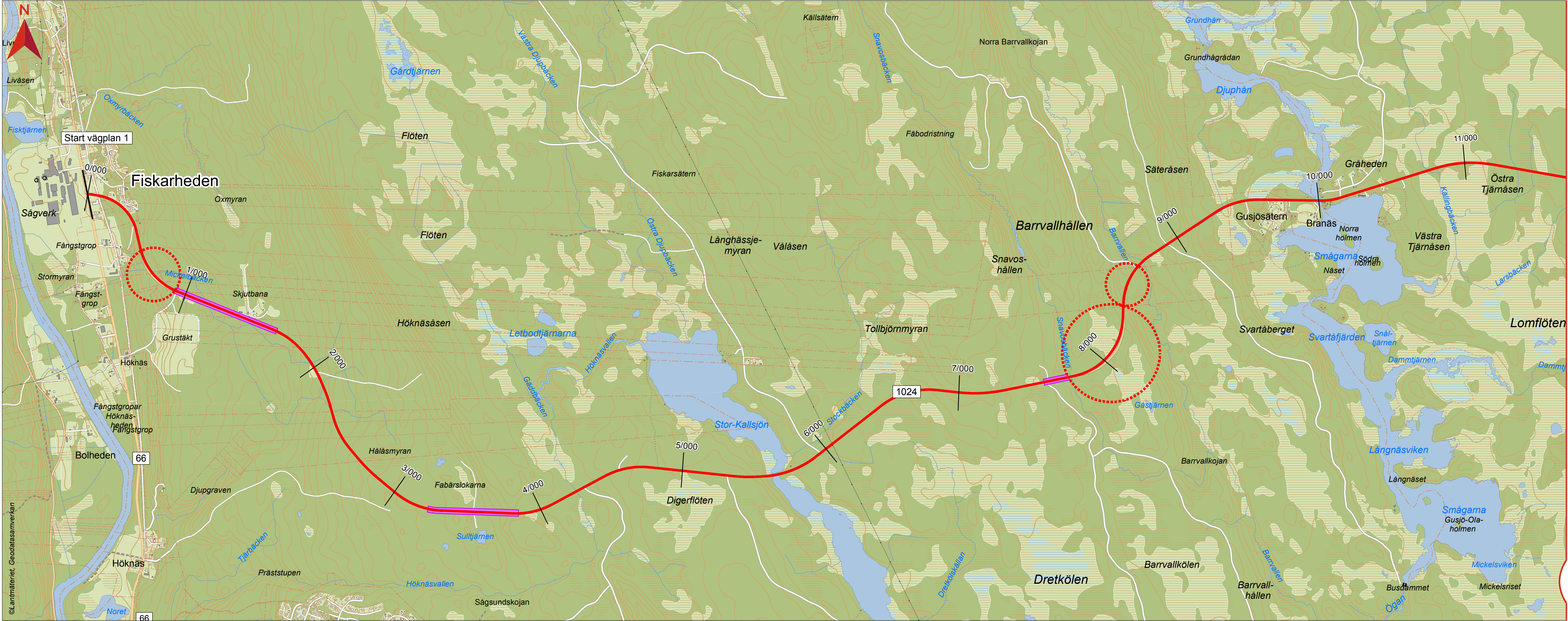
Sammanfattade karta över vägsträckan och planerade åtgärder (Karta 1-2).



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se



VÄG 1024 / VÄG 1025 VASALOPPSVÄGEN

VÄGPLAN 1 DEL 1(2)
SEKTION 0/000 - 21/ 450

Datum: 2016-12-21



TECKENFÖRKLARING:

- Planerad busshållplats
- Väglinje
- Planerad kurvrätning
- Område för profilsänkning
- CykelVasaleden

Översikt:

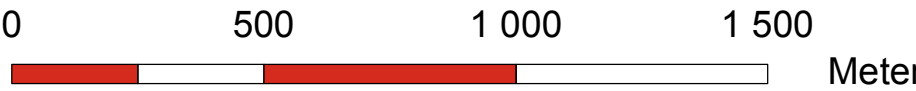




VÄG 1024 / VÄG 1025 VASALOPPSVÄGEN

VÄGPLAN 1 DEL 2(2)
SEKTION 0/000 - 21/ 450

Datum: 2016-12-21



TECKENFÖRKLARING:

- Planerad busshållplats
- Väglinje
- Planerad kurvrätning
- Område för profilsänkning
- CykelVasaleden

Översikt:

