

SAMRÅDSHANDLING

Väg 172 Uddevalla – Bäckefors, delen vid Härsängen

Färgelanda kommun, Västra Götalands län

Vägplanbeskrivning, 2019-09-06



Trafikverket

Postadress: Trafikverket 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 172 Uddevalla – Bäckefors, delen vid Härsängen

Författare: Saitec

Dokumentdatum: 2019-09-06

Ärendenummer: TRV 2018/85610

Uppdragsnummer: 157366

Version: 2.0

Kontaktperson: Richard Svennberg

Versionshantering				
Version	Datum	Beskrivning	Författare	Sign. UL
0.1	2019-06-15	Upprättande av dokumentet	Patrik Wallman	LG
0.2	2019-06-28	Komplettering	Veronika Smisovska	LG
0.3	2019-07-19	Granskning	Karin Lönnberg	LG
1.0	2019-07-30	Godkännande av hela dokumentet	Luisa García	LG
1.1	2019-09-05	Revidering av hela dokumentet	Veronika Smisovska	PW
2.0	2019-09-06	Godkännande av hela dokumentet	Patrik Wallman	PW

Innehåll

1.	Sammanfattning	1
2.	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	2
2.1.	Bakgrund	2
2.2.	Tidigare studier	5
2.3.	Ändamål och projektmål	6
2.4.	Planlägningsprocessen	6
3.	Miljöbeskrivning	7
3.1.	Avgränsningar	7
4.	Förutsättningar	10
4.1.	Vägens funktion och standard	10
4.2.	Trafik och användargrupper	10
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.4.	Landskapet och samhället	10
4.5.	Miljö och hälsa	11
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	18
5.	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	21
5.1.	Val av lokalisering och utformning	21
5.2.	Landskap och gestaltning	22
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	23
6.	Effekter och konsekvenser av projektet	24
6.1.	Trafik och användargrupper	24
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	24
6.3.	Landskapet och samhället	24
6.4.	Miljö och hälsa	24
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	27
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	28
6.7.	Påverkan under byggnadstiden	28
7.	Samlad bedömning	29
8.	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	31
8.1.	Allmänna hänsynsregler och hushållning med naturresurser	31
8.2.	Miljökvalitetsnormer	31
9.	Markanspråk och pågående markanvändning	33
9.1.	Vägområde för allmän väg med vägrätt	33
9.2.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	33

9.3.	Område med tillfällig nyttjanderätt	33
9.4.	Område för enskild väg eller utfart	34
10.	Fortsatt arbete	34
10.1	Planlägningsprocessen	34
10.2	Samrådsunderlag	35
10.3	Samrådshandling	35
10.4	Granskningshandling	35
10.5	Fastställelsehandling	35
10.6	Viktiga frågeställningar	36
10.7	Tillstånd och dispenser	36
11.	Genomförande och finansiering	36
11.1.	Formell hantering	36
11.2.	Genomförande	37
11.3.	Finansiering	37
12.	Underlagsmaterial och källor	38
13.	Bilaga	39

1. Sammanfattning

En vägplan ska tas fram i projektet väg 172 Uddevalla – Bäcke-fors, delen vid Härsängen.

Väg 172 är en regional väg mellan Uddevalla och Arvika och är ett viktigt transportstråk för tung trafik och pendling. Vägstandarden för den knappt kilometerlånga sträckan förbi Härsängen är i dagsläget tvåfältsväg med cirka 6,5 meter vägbredd. Den har brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet orsakade av dåliga siktförhållanden över det back-krön som finns på sträckan där vägen dessutom svänger. Hastighetsbegränsningen på väg 172 generellt är 90 km/h men är sänkt till 70 km/h över backkrönet och förbi korsningen med väg 2122. Årsmedeldygnstrafiken under år 2017 uppmättes till totalt cirka 2 800 for-don varav cirka 12 procent var tung trafik. Vägavsnittet är olycksdrabbat och är otruggt för oskyddade trafikanter.

När sträckan norr om Härsängen breddades och byggdes om till nuvarande standard gjordes stora uttag av berg på höjden inom vägområdet, väster om vägen vid Härsängen utan att området återställdes. Detta medför att det idag finns ett stort dagbrott med höga och branta slänter nära vägen på en sträcka av cirka 200 meter ungefär mitt på sträckan. Här finns även ett stort upplag av krossat berg.

Ändamålet med projektet är att den nya utformningen av vägen ska bidra till att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten genom att bredda vägen och sänka dess profil samt rätta ut kurvan som finns ungefär mitt på sträckan något. Det omgivande landskapet ska återställas i den utsträckning det är möjligt genom att bergtäkten fylls igen, det befintliga upplaget krossat berg används som fyllnadsmaterial och den gamla vägen rivs.

Länsstyrelsen har i ett beslut den 5 april 2019 meddelat att projektet inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) redovisas, istället tas en miljöbeskrivning fram, vilken presenteras i kapitel 3 i denna samrådshandling. Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

I avsnitt 4.5 redogörs de aktuella miljöförutsättningarna i projektet, uppdelat i underrubrikerna: befolkning och människohälsa, naturmiljö, luftföroreningar, rekreation och friluftsliv, förorenade områden samt kulturmiljö.

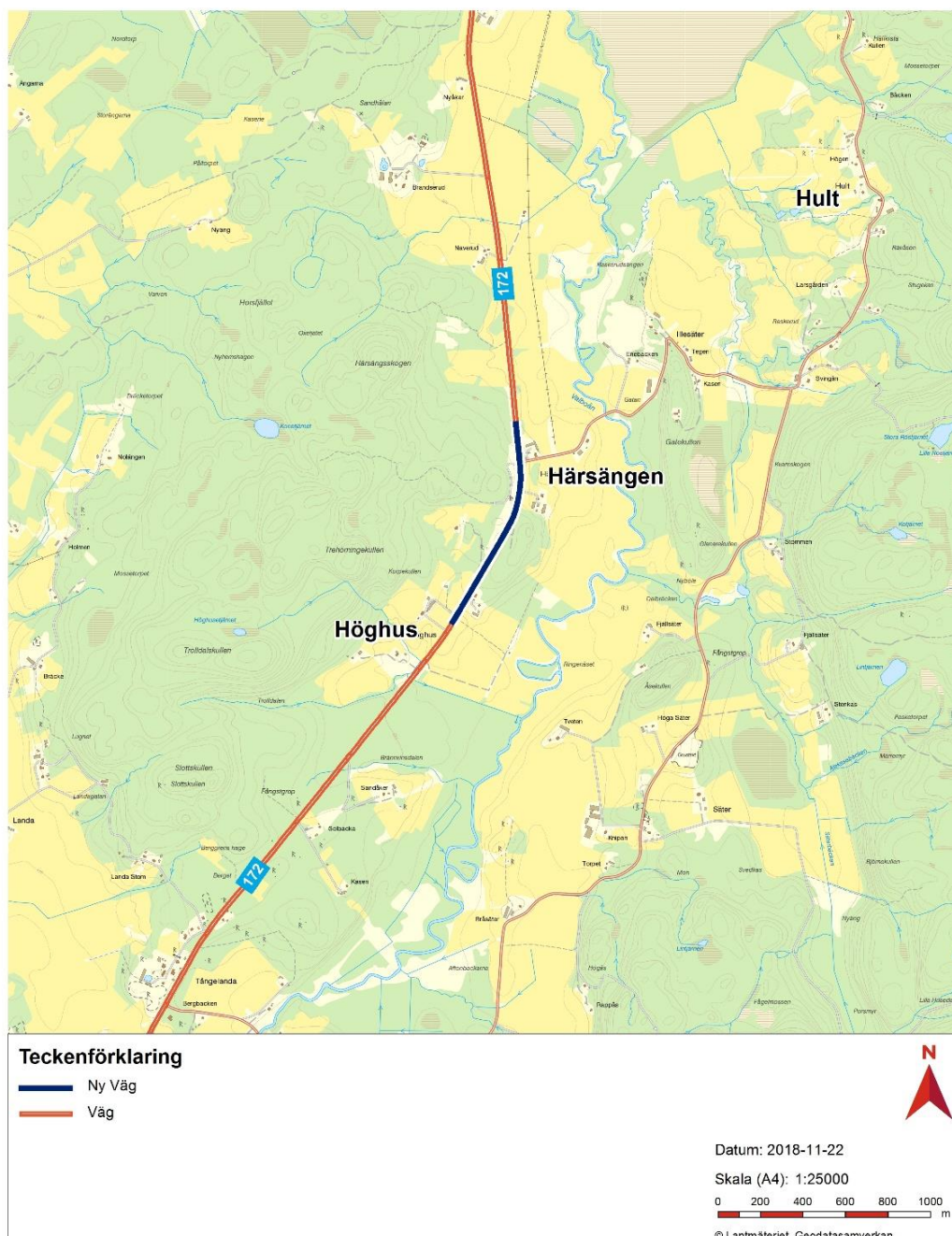
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

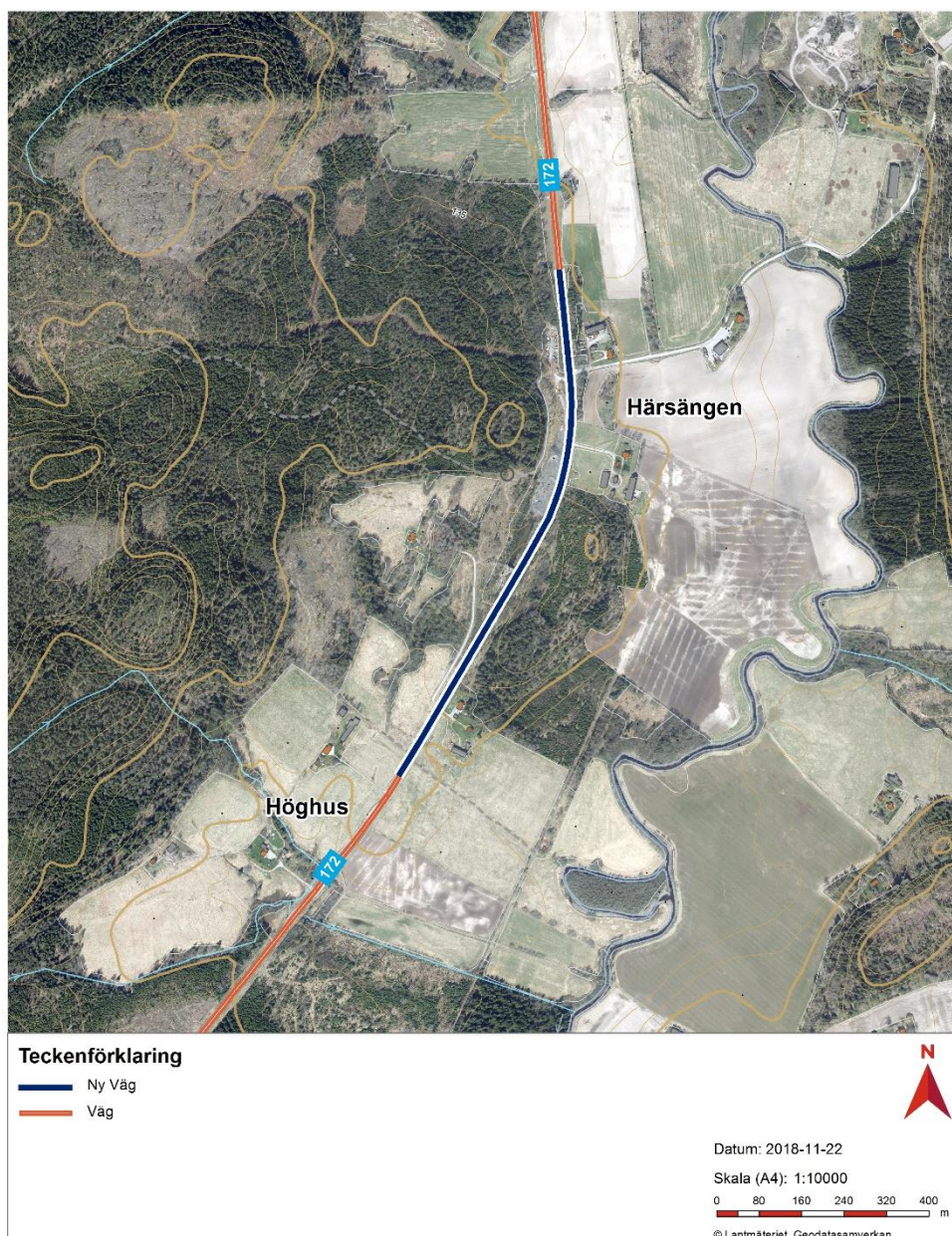
Den regionala väg 172 sträcker sig mellan Uddevalla och Arvika och är ett viktigt transportstråk för såväl pendling som transporter med tung trafik. En arbetsplan upprättades år 1998 för en ombyggnad av väg 172 på delen Naverud-Skällsäter, en sträcka på cirka 6,2 km, till tvåfältsväg med 8,0 m vägbredd och för högsta tillåtna hastighet 90 km/h. Den sträcka som detta projekt omfattar är den södra delen av arbetsplanen som av finansieringsskäl aldrig färdigställdes. Dock utnyttjades vägrätten som erhållits sedan planen vunnit laga kraft till att göra omfattande uttag av bergmassor utan att arbetena i övrigt färdigställdes på den nu aktuella sträckan vid Härsängen. Inom detta projekt ska sträckan projekteras om och byggas färdig för högsta tillåtna hastighet 80 km/h samt att det intilliggande landskapet som utnyttjats som bergtäkt och upplagsplats ska återställas. Det återstående dagbrottet har höga och branta slänter nära vägen på en sträcka av cirka 200 meter, i huvudsak inom fastigheten Härsängen 1:35 mitt på sträckan, se bild på rapportens framsida. Vägstandarderna för den knappt kilometerlånga sträckan förbi Härsängen är i dagsläget tvåfältsväg med cirka 6,5 meter vägbredd. Den har brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet orsakade av dåliga siktförhållanden över det backkrön som finns på sträckan där vägen dessutom svänger. Hastighetsbegränsningen på väg 172 generellt är 90 km/h men är sänkt till 70 km/h över backkrönet och förbi korsningen med väg 2122. Årsdygnstrafiken under år 2017 uppmättes till totalt cirka 2 800 fordon varav cirka 12 procent var tung trafik. Vägavsnittet är olycksdrabbat och är otryggt för oskyddade trafikanter.



Figur 2.1-1. Översiktskarta över området kring väg 172 mellan Uddevalla i söder och Arvika i norr. Den aktuella vägsträckan är markerad med en röd prick.



Figur 2.1–2. Topografisk karta över den aktuella sträckan av väg 172 vid Härsängen som planeras att breddas, sänkas och rätas inom ramen för detta projekt. Sträckan är cirka 1 kilometer lång och passerar Höghus och Härsängen.



Figur 2.1–3. Ortofoto över den aktuella sträckan av väg 172 vid Härsängen som planeras att breddas och förstärkas inom ramen för detta projekt. Sträckan är cirka 1 kilometer lång och passerar Höghus och Härsängen.

2.2. Tidigare studier

Arbetet med projektering för ombyggnad av vägsträckan har pågått länge i olika omgångar. I den förstudie som upprättades år 2001 lades ett förslag som stort sett följer dagens vägsträckning och sålunda bedömdes att någon ny vägutredning inte behövde göras. Projektet lades dock återigen i malpåse av ekonomiska skäl och genomfördes därför aldrig.

När projektet åter väcktes till liv år 2017 beslutades att det ska genomföras som ett typfall 2, det vill säga att en vägplan ska tas fram och att projektet inte torde medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens i Västra Götaland beslut per den 5 april år 2019 innebär att man mycket riktigt gjort bedömningen att projektet inte medför betydande miljöpåverkan.

Ett samrådsunderlag arbetades fram under höst och vinter 2018–2019. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt för myndigheter och allmänheten för att inkomma med synpunkter på under perioden

2019-01-24 till 2019-02-08. Därefter sammanställdes inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse som skickades till Länsstyrelsen tillsammans med samrådsunderlaget för beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen inkom till Trafikverket med beslutet att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ett planförslag ska tas fram med en tillhörande miljöbeskrivning (se kapitel 3).

2.3. Ändamål och projektmål

Ändamålet med Trafikverkets investeringsprojekt är att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt vägsystem. För detta projekt innebär det att underhåll och felavhjälpning ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Dessa nås med de projektspecifika målen: ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet genom profiljustering, kurvrätning och breddning av vägen. Dessa åtgärder resulterar i höjd vägstandard och trafiksäkerhet på sträckan vid Härsängen så att största tillåtna hastighet kan höjas till 80 km/h och så att trafiksäkerheten blir tillfredställande för oskyddade trafikanter. Ett annat projektmål är att området som påverkats av tidigare berguttag ska infogas i det omgivande landskapet och vara anpassat till den nya vägen samt att omgivningen återställs till dess ursprung.

2.4. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen 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 väg- eller järnvägsplanen, 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 berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2.4–1. Beskrivning av planläggningsprocessen. Just nu befinner sig detta projekt i skedet Samrådshandling.

3. Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen har i ett beslut den 5 april 2019 meddelat att projektet inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Istället ingår en miljöbeskrivning i denna samrådshandling.

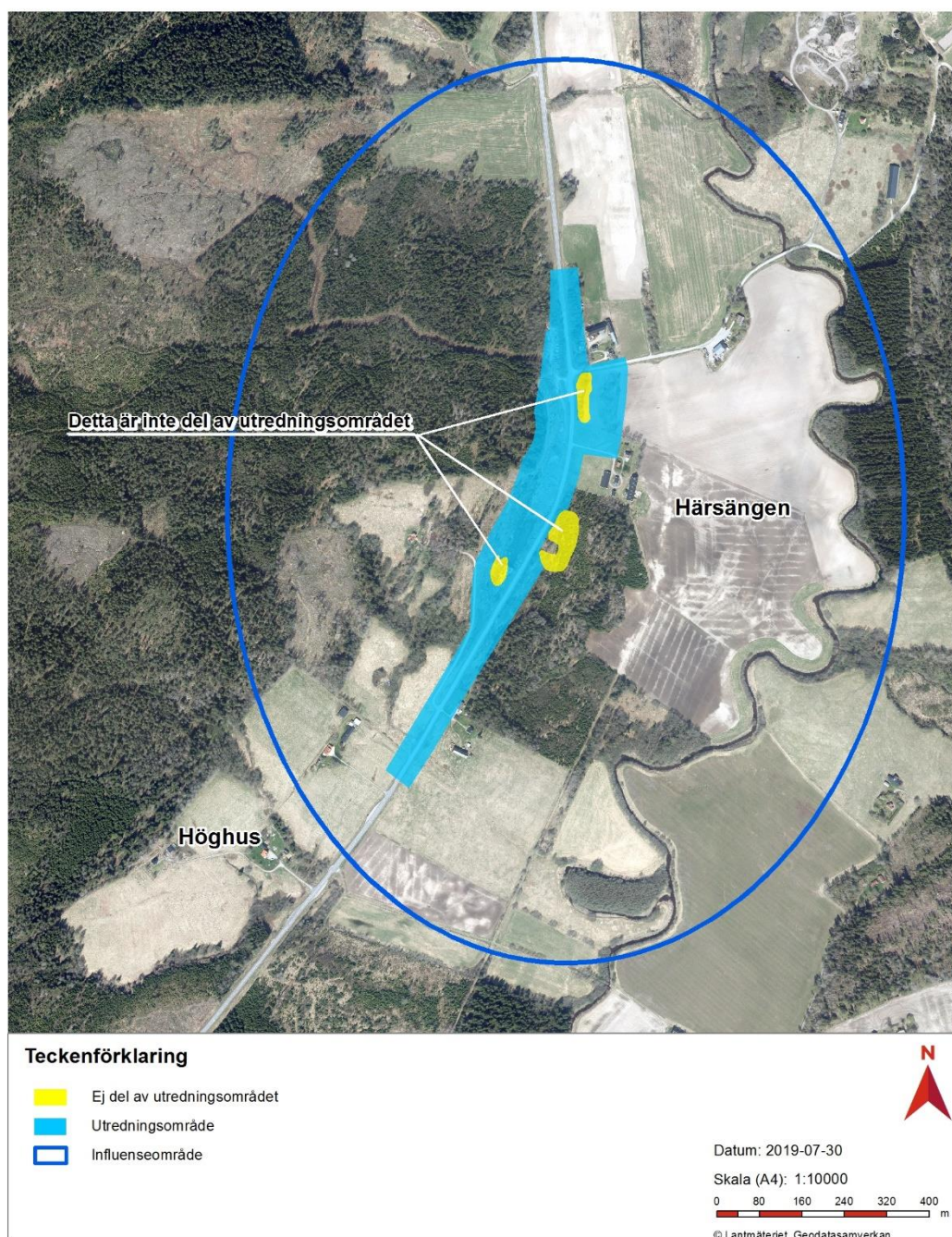
Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och livsmiljö. Med hänsyn till Länsstyrelsens beslut lägger denna miljöbeskrivning särskild vikt på utredning av förorening av vatten med hänsyn till närliggande Valboån, Valboåns miljö kvalitetsnormer, vattensamling med funna groddjur samt de frågeställningar som redovisades i Samrådsunderlaget daterat till den 22 januari 2019 vilka redogörs nedan.

3.1. Avgränsningar

I miljöbeskrivningen görs avgränsningar inom det geografiska utrednings- och influensområdet, tidsavgränsningar samt i analysen av miljöeffekterna på avgränsade miljöaspekter.

3.1.1 Geografisk avgränsning

Sträckan för de planerade åtgärderna börjar vid Höghus i söder och slutar i norr där ombyggnaden en gång slutade, se figur 3.1-1. Influensområdet bedöms omfatta anslutningsvägarna som ska anpassas på östra sidan, naturmiljön på västra sidan samt omkringliggande bebyggelse. Även Valboån som rinner på ett varierande avstånd på vägens östra sida inkluderas inom influensområdet. I samband med att det har gjorts kulturmiljömässiga utredningar har fornlämningar inom utredningsområdet identifierats och därför har dessa lokaliseringer uteslutits från utredningsområdet.



Figur 3.1-1. Projektets utrednings- och influensområde.

3.1.2 Tidsmässig avgränsning

Den tidsmässiga avgränsningen av detta projekt och dess miljöpåverkan sätts till byggstarten som beräknas pågå under sex månaders tid och påbörjas under 2021. Tidsavgränsningen för miljöpåverkan är 20 horisontår från vägens färdigställande, vilket beräknas bli år 2041.

3.1.3 Miljöaspekter

I arbetet med att beskriva och bedöma miljökonsekvenser av vägprojektet har miljöförutsättningarna och intressen inom influensområdet klarlagts och utvärderats. Alla miljöaspekter som har studerats har valts utifrån projektets omfattning. Eftersom åtgärderna som vidtas i projektet anses vara enkla och de lösningar som föreslås är beprövade, utreds endast de miljöaspekter som medför direkta

miljöeffekter av projektets åtgärder inom den tidsmässiga avgränsningen. Utifrån detta har utredda aspekter avgränsats till följande:

- Påverkan på landskapsbilden
- Påverkan på befolkning och människohälsa
- Påverkan på naturmiljö
- Förorening av vatten
- Luftföroreningar
- Störningar i rekreation och friluftsliv
- Förorenade områden
- Påverkan på kulturmiljö

3.2 Metoder och underlag

För framtagning av miljöförutsättningarna och de miljöeffekter som vägprojektet kan medföra i området har ett flertal utredningar, fältundersökningar och provtagningar utförts. Dessa har fungerat som underlag för denna miljöbeskrivning. För fullständig redovisning av rapporterna och deras resultat hänvisas till separata PM som har utarbetats under vår/sommar år 2019 av respektive ämnesspecialister såsom ingenjörer, geovetare, miljövetare, vägtekniker, landskapsanalytiker och kulturarvsvetare. Rapporterna listas nedan:

- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) i Markmiljö
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) i Bergteknik
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) i Geoteknik
- Tekniskt/Projekterings PM Bergteknik
- Tekniskt/Projekterings PM Geoteknik
- Projekterings PM Vägteknik
- PM Trafik- och vägutformning
- PM Planer för trafik under byggtiden
- PM Avvattning
- PM Masshanteringsanalys
- PM Bullerutredning
- PM Brunnsinventering
- PM Artskyddssamråd
- Landskapsanalys
- Gestaltningprogram
- PM Kulturarvsanalys

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg 172 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götalands län. Den är en viktig länk för den interregionala infrastrukturen mellan regioncentret Göteborg och de kommuner och tätorter som ligger utmed vägens sträckning mellan Uddevalla och Arvika.

Den aktuella sträckan är cirka en kilometer lång och har en bredd av 6,5 meter, Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Vägen är belagd med ett bituminöst slitlager taget i bruk år 1996. Provtagningar har visat att befintlig överbyggnadskonstruktion har en beläggningstjocklek på strax under 20 cm. Laboratorieanalyser visade att de understa centimetrarna av asfalten i fem av åtta provtagningspunkter innehåller höga halter av PAH. Under asfalten ligger ett bärlager av knappa 10 cm tjocklek, därefter följer olika fraktioner av sandigt grus vilket kan antas motsvara ett förstärkningslager. Även terrassen, som börjar på omkring 60 cm djup, har bekräftats bestå av sandigt grus.

Enligt Trafikverkets nationella vägdatabas tillhör vägen ”funktionellt prioriterat vägnät”, FPV-klass ”regionalt viktiga vägar” och ”rekommenderad primär väg för farligt gods”.

4.2. Trafik och användargrupper

Enligt Trafikverkets trafikinformation i en stickprovspunkt som representerar den aktuella sträckan från 2017 är årsmedeldygnstrafiken cirka 2 400 fordon per dygn varav cirka 14 procent utgörs av tung trafik.

Västtrafik trafikerar sträckan Uddevalla – Bengtsfors med busslinje 730 som passerar Härsängen. Turen körs 14 gånger per dag på vardagar, sju respektive 5 gånger per dag på lördagar och söndagar. Även Färgelanda kommuns skolbussar trafikerar sträckan under skoltid och hämtar då upp 5 – 6 barn.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektets utredningsområde ligger inte inom detaljplanelagt område. I Färgelanda kommuns översiktsplan från år 2014 anges att förväntad nyproduktion av bostäder på landsbygden endast marginellt kommer att påverka trafikmängderna utöver den generella ökning på 20 procent som Trafikverket räknat med fram till år 2030. De nya beräkningar som gjorts inom detta projekt visar på en ungefär lika stor ökning från 2 400 fordon per dygn år 2017 till 2 900 fordon per dygn år 2041.

4.4. Landskapet och samhället

Landskapsavsnittet där den aktuella vägsträckan är belägen är en del av det dalsländska backlandskapet. Bebyggelsen består av mindre samhällen, till exempel Högsäter, men framförallt är det de ensamliggande gårdarna och mindre byar som präglar bygden.

Inom vägsträckans område har två betydande landskapstyper identifierats, öppet odlings-landskap och skogbeklätt bergslandskap med spridd gårdsbebyggelse. Den södra delen av vägsträckan är belägen i ett öppet odlingslandskap men övergår strax i skogsmark. Den här delen av landskapet intill vägsträckan är framförallt präglad av bergtäkten, den skarpa bergskärningen och hårdgjorda ytor

väster om vägen. Den norra delen av vägsträckan är återigen belägen i ett öppet odlingslandskap. I figur 4.4-1 visas en terrängmodell över landskapet och den nuvarande sträckan av väg 172 vid Härsängen, från söder, öster och norr.

Området med bergtäkten precis invid vägen är idag som ett öppet sår med branta bergs-skärningar och slänter. Det överblivna bergmaterialet ligger i ett stort upplag och i nordvästlig riktning om den befintliga vägen har marken nyttjats som uppställningsyta och upplag för skrot och avfall.

I bergsområdet har vegetation som klarar av tunnare jordlager i kombination med dränerande material som sand etablerat sig. Skogen som bekläder bergen består av blandskog med bland annat gran, björk och asp. I och omkring bergtäkten har tall etablerat sig med framgång, antagligen på grund av den karga miljön som lämnats i form av krossat berg-material.

En stor del av sträckan består av ytor där berguttag gjorts men på några ställen återfinns naturligt bevarat berg i dagen, dessa rundade hållar skiljer sig stort från det håll som är lämnat i landskapet i form av bergtäkten. I bergtäkten skapas tillfälliga vattensamlingar som dock nästan helt försvinner vid torr väderlek.



Figur 4.4-1. En terrängmodell över landskapet och den nuvarande sträckan av väg 172 vid Härsängen sedd ifrån sydost.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1 Befolkning och människohälsa

Den befintliga bebyggelsen längs den aktuella sträckan av väg 172 utgörs av glest utspridd gårdsbebyggelse. De utgörs huvudsakligen av jordbruksfastigheter. Trafiken på nuvarande väg 172 påverkar boendemiljön utmed vägen negativt framförallt genom bullerstörningar, säkerhetsrisker och barriäreffekter och därför redogörs dessa separat.

Bullerstörningar

Behovet av bullerskyddåtgärder i anläggningsprojekt bedöms utifrån tre olika planeringsfall; befintlig miljö, väsentlig ombyggnad eller nybyggnad. Ombyggnationen av väg 172 hanteras som planeringsfall väsentlig ombyggnad. Målet för boendemiljön är att buller- och vibrationsnivåerna för de boende längs väg 172 ska anpassas till Trafikverkets riktlinjer enligt TDOK 2014:1021 v.2.0. De riktvärden som inte bör överskridas är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus i bostäder, vårdlokaler, skolor och hotell

- 45 dBA maximalnivå inomhus, nattetid kl. 22-06 för bostäder, vårdlokaler och hotell samt dagtid för skolor (får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikmedelårsnatt eller en gång per timme dagtid i skolor)
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) för bostäder och skolor
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostäder och skolor
- 40 dBA ekvivalentnivå utomhus i friluftsområden.

Eftersom den nya sträckningen av vägen till största delen antas följa den befintliga vägens sträckning blir skillnaderna vad gäller bullerstörningar små. I dagsläget är hastighetsbegränsningen 90 km/h på väg 172 men över backkrönet och förbi korsningen med väg 2122 är hastigheten idag begränsad till 70 km/h. Den nya sträckningen kommer att tillåta 80 km/h.

En bullerutredning har gjorts i syfte att studera bullerstörningar i området i dagsläget och efter ombyggnation. Se PM Bullerutredning för fullständig redogörelse och resultat.

Solfjädersmodellen har använts för avgränsning av vilka fastigheter som berörs av buller från den aktuella delen av vägen som ligger inom utredningsområdet.

I bullerutredningen för nuläget är det en fastighet, HÄRSÄNGEN 1:36, som överskrider riktvärden för ekvivalent ljudnivå utomhus och maximal nivå vid uteplats, se figur 4.5-1.



Figur 4.5-1. Visualisering av bullerstörda fastigheter enligt studie.

Barriäreffekter och säkerhetsrisker

Trafiksäkerhetsbrister i närmiljön skapar barriäreffekter som påverkar människors rörlighet och möjligheterna att nå skola, arbete, service och rekreationsområden på ett säkert och bekvämt sätt. En mycket viktig aspekt relaterad till barriärpåverkan är tillgängligheten till busshållplatsen Härsängen i både södergående och norrgående riktning. De oskyddade trafikanterna som använder dessa hållplatser är bland annat skolbarn som bor öster om den befintliga vägen. Skolbussen går i sydlig riktning så för att komma till skolbussen behöver de korsa väg 172. Det kan antas att boende utmed vägen upplever trafiken som ett hinder för förflyttningar längs vägen. Säkerhetsrisker avser dels risken

för det sker avåkningsolyckor med farligt gods som direkt påverkar boende, dels trafiksäkerhetssituationen i anslutning till bostäder.

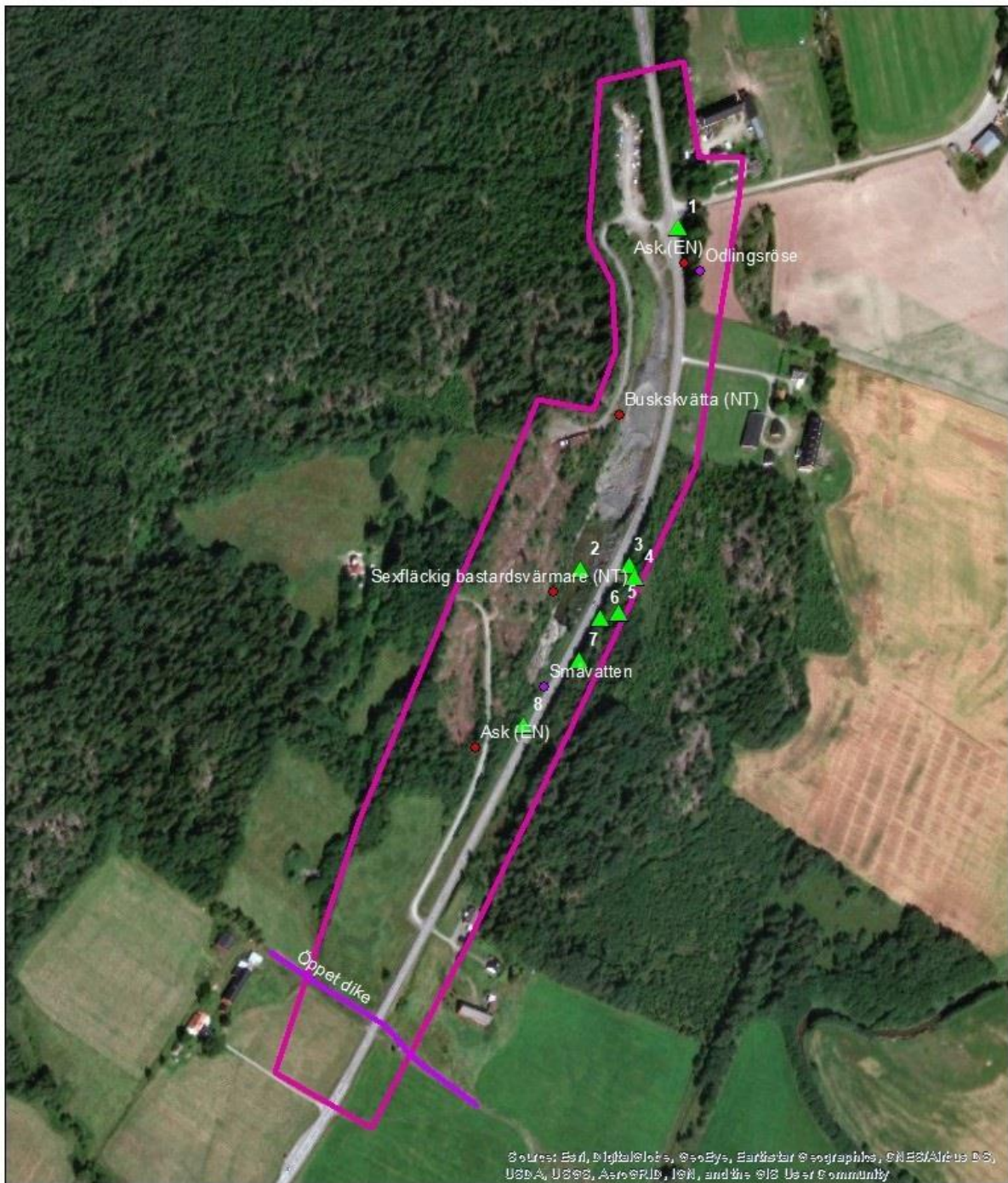
Det finns även en viss barriäreffekt för djurlivet av vägen. Enligt statistik över viltolyckor i området förekommer både rådjur och älg. Totalt har på den en kilometer långa sträckan skett 14 viltolyckor från år 2014 och till och med halvårsskiftet år 2019.

4.5.2 Naturmiljö

Inventeringsområdet består till största delen av jordbruksmark och en föryngringsyta. Det finns även ett mindre grustag och ett berguttag i nära anslutning till vägen. Planområdet omfattas varken av några riksintressen eller Natura 2000-områden längs den aktuella sträckan. Det finns heller inga naturvärdesobjekt som uppfyller lägsta krav för naturvärdesklassning enligt standarden för naturvärdesinventeringar. Öster om vägsträckan går Valbodalen och omfattas av ett riksintresse för kulturmiljövård (mer om detta i avsnittet 4.5.6 Kulturmiljö). Hela sträckan ingår i ett skyddsområde för kräftor.

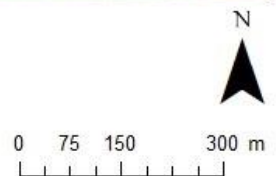
Tre rödlistade arter observerades vid naturvärdesinventering år 2018: ask, buskskvätta och sexfläckig bastardsvärmare. I området finns även ett flertal sälgar som pekats ut som värdeelement. Några mindre vattensamlingar finns i området, ett fåtal arter av kransalger påträffades i vattensamlingarna. I den vattensamling som bildats på bergtäktens botten gjordes en fördjupad groddjursinventering under våren år 2019. Vid denna inventering påträffades groddjur: vanlig groda, vanlig padda och mindre vattensalamander. Groddjuren omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen. Samtliga naturvärdesobjekt som återfanns vid inventeringen år 2018 visas i figur 4.5.1-1. Av de naturvärdesobjekt som identifierades återfinns åtta värdeelement. Det värdeelement som har objektnummer 1 är en stenmur vars värde består i att den är en möjlig spridningskorridor och livsmiljö för en mängd organismer. Värdeelementet med objektnummer 2 är det småvatten som inventerades år 2019 med avseende på groddjur då dess funktion är potentiell livsmiljö för groddjur. Värdeelementen med objektnummer 3 till och med 8 utgörs av sälgar, vars funktion är att de är potentiella födoresurser för pollinerande insekter och vårfåglar.

Ett öppet dike, ett odlingsröse och ett småvatten identifierades i jordbrukslandskapet inom inventeringsområdet. Alla objekten är biotopskyddade, vilket innebär att de ingår i det generella biotopskyddet enligt MB 7 kapitel 11 §. Om objekten kommer att påverkas eller tas bort krävs dispens enligt MB 7 kapitel 11 b §.



Teckenförklaring

- Inventeringsområde
- ◆ Biotopskydd
- ▲ Värdeelement
- Biotopskyddat dike
- Rödlistad art



Figur 4.5.2-1. Resultatet av den naturvärdesinventering som utfördes 2018. Den lila linjen markerar inventeringsområdets gränser. EN = endagerad (utrotningshotad), NT= near threatened (nära hotad).

Vatten

Valboån rinner på östra sidan om vägen med ett varierande avstånd av ungefär 250–400 m. Valboån omfattas av strandskyddslagen och är klassificerad som en vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Dess ekologiska status är klassad som måttlig. Den kemiska statusen är inte klassad undantaget halterna av de överallt överskridande ämnena kvicksilver och bromerade difenyletrar. Kvalitetsfaktorerna ”näringsämnen” och ”försurning” är båda bedömda som goda. Det som drar ner den ekologiska statusen till måttlig är att det längre ner i vattensystemet finns vandringshinder så att fiskar och andra vattenlevande djur bara delvis kan vandra naturligt i upp- och nedströms riktning i vattensystem.

4.5.3 Luftföroreningar

Ett av Sveriges miljömål är ”Frisk Luft” som enligt riksdagens definition innefattar att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. För att fastställa ”Frisk luft” i ett område används miljö kvalitetsnormerna som gränsvärden.

Luftvårdsförbundet Luft i Väst har utfört kommunvisa sammanfattningar av luftföroreningmätningar i Västra Götalands län. I Färgelanda kommun finns det inga punktkällor som rapporterar utsläpp till Naturvårdsverket enligt luftvårdsförbundets uppgifter. Samtliga uppmätta värden inom kommunen är under gränsvärdena för uppfyllande av miljö kvalitetsnormerna med undantag av partiklar. Dock konstateras att bakgrundskontrollstationen också uppmätt förhöjda partikelkoncentrationer varför man dragit slutsatsen att det är föroreningar som transporterats med luften in i området. Sammanställningen pekar på att gränsvärden för miljö kvalitetsnormer inte överskrids på projektets vägsträcka, som är på landsbygden där koncentrationen av luftföroreningar i flesta fall är lägre än i urbana miljöer där kontrollstationerna är placerade.

4.5.4 Rekreation och friluftsliv

Inga särskilda frilufts- eller rekreationsområden i närheten av vägen har pekats ut av Länsstyrelsen eller kommunen. Det innebär dock inte att området skulle ha låga värden för friluftslivet. Valbodalen vackra landskapsbild är en värdefull tillgång för friluftslivet.

Det är möjligt att Valboån har ett värde som fiskevatten men det finns inga resultat från elfiske i vattenförekomsten i VISS databas. Däremot finns data från elfiskelokalen Korsbäcken precis norr om Valboån som påvisar en god status. Valboån hyser också signalkräfter.

Då det är gott om vilt i trakten jagas det flitigt i de omgivande markerna. Inom utredningsområdet finns etablerade vandringsstråk för vilt, främst älg, som korsar väg 172 i projektets norra del.

4.5.5 Förorenade områden

En provtagning av det obundna materialet i väggroppen har utförts längs med väg 172. Syftet med provtagningen var att skapa en överblick över materialet i väggroppen samt hur konstruktionen är uppbyggd vid provtagningsplatsen. Vid analys av PAH-halt i asfalt analyserades endast asfalt från punkter där spraytestet redan givit positivt utslag i fält vilket var fem av åtta punkter. Ett undantag från detta gjordes, i punkt 6 utfördes en analys på både den övre delen (som ej indikerat för PAH) och den undre delen (som hade indikerat för PAH) av asfaltspucken. Denna analys av punkt 6 utfördes för att visa om den övre delen av asfalten som ej indikerat för PAH, faktiskt var fri från höga PAH-halter, vilket den var.

Även marken inom den uppställnings-/upplagsplats som är belägen strax norr om bergtåkten samt vägdikesmassorna på båda sidor av vägen har provtagits och analyserats. De uttagna proverna, tio

punkter på två olika djup på upplagsytan och ett samlingsprov på vardera sidan av vägen av dikesmassorna, analyserades med avseende på metaller, PAH, BTEX, alifater och aromater.

Analys svaren från proverna tagna på uppställningsytan visar på en föroreningsgrad av kobolt som överstiger Naturvårdsverkets generella riktlinjer för Känslig Markanvändning (KM) i en punkt. I övrigt understiger de KM i samtliga parametrar.

Analys svaren för vägdikesproverna påvisar halt av PAH-H (endast vägriktning från söder mot norr) samt alifater C16-C35 (båda vägriktningarna) som överstiger Naturvårdsverkets generella riktlinjer för Känslig Markanvändning (KM). Samtliga prover har dock halter som understiger miljökriterier för vägdikesmassor. Samtliga dessa föroreningar är normala för den här typen av massor och kan hänföras till trafiken.

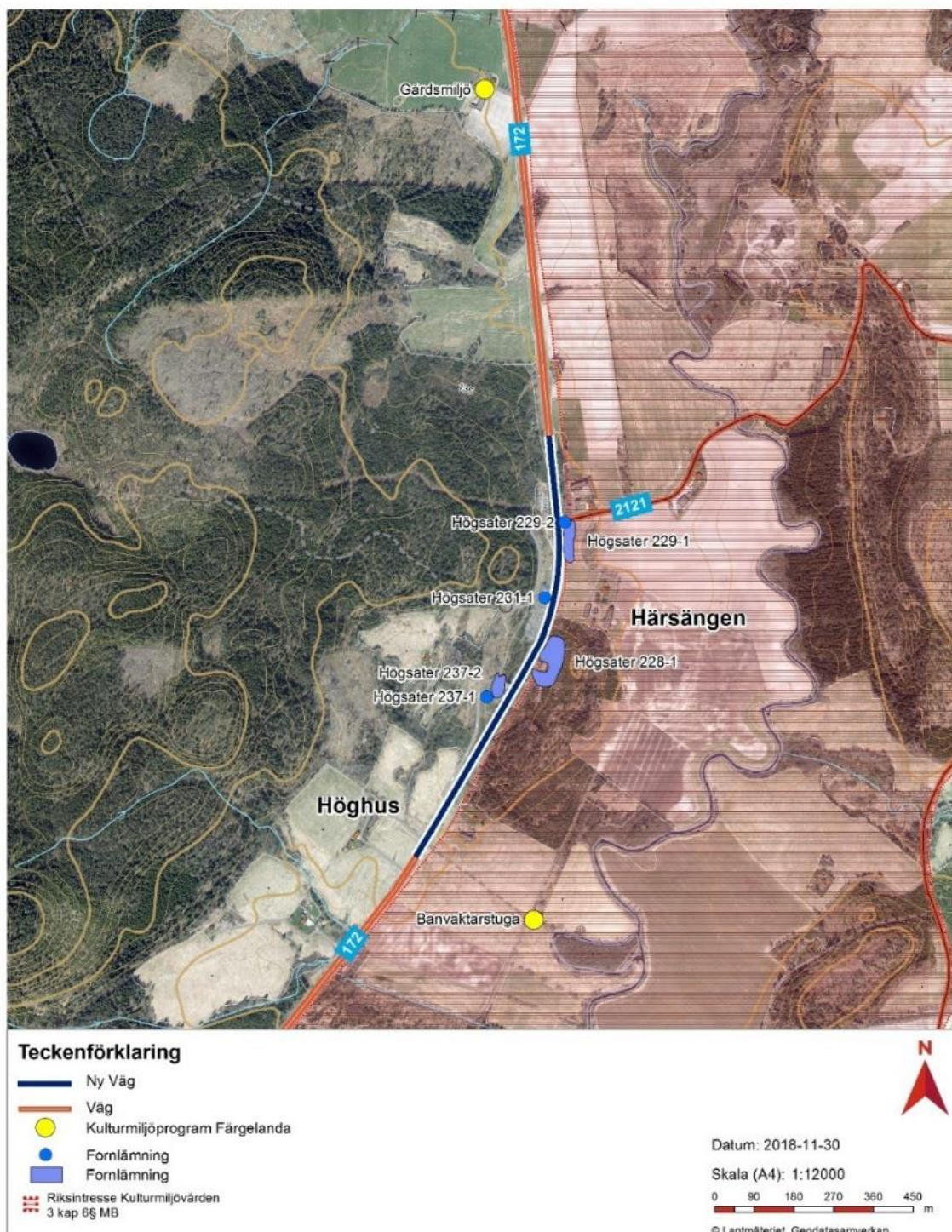
4.5.6 Kulturmiljö

I kulturarvsanalysen har den geografiska avgränsningen breddats ut till att omfatta de äldre ägorna till Härsängen medan enskilda objekt har studerats inom en korridor på 100 meter från vägens mitt.

Landskapsavsnittet där den aktuella vägsträckan är belägen är en del av det "Dalsländska backlandskapet". Bebyggelsen består av mindre samhällen, till exempel Högsäter, men framförallt är det de ensamliggande gårdarnas eller mindre byarnas kulturlandskap. Det kulturlandskap vi ser idag är tydligt präglat av naturen och människan i samklang men har framförallt en prägel av 1800-talets och 1900-talets jordbrukssamhälle. Det finns dock tydliga spår från istiden, förhistorisk tid och genom historien fram till idag.

I PM Kulturarvsanalys behandlas alla funna kulturmiljövärden inom det avgränsade området, samt samråd som har förts gällande vidare utredningar. I denna miljöbeskrivning redogörs endast de som direkt kan komma att påverkas av vägprojektet enligt denna miljöbeskrivnings avgränsning. Se figur 4.5.6-1 för kulturvärdesobjektens placeringar inom influensområde.

Fornlämningarna Högsäter 228:1 och 229:1-2 har mycket låga pedagogiska och vetenskapliga värden. Högsäter 229:1 är undersökt och borttagen, delar av Högsäter (RAÄ) 228:1 finns troligen kvar men fornlämningen är starkt påverkad av den nuvarande vägen, tidigare arkeologiska undersökningar och andra markarbeten. Härsängens gårdsbebyggelse, men även den äldre vägsträcka som föregått nuvarande väg 172, kan ses som en del av riksintresset. Den äldre vägsträckan har dock inte en tydlig koppling till någon stenvalvsbro och gårdsmiljön är inte utpekad för några höga kulturhistoriska värden.



Figur 4.5.6-1. Utpekade kulturmiljövården i området kring Hårsängen. Lilamarkerade områden utgår från projektets utredningsområde.

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Värdet av fornlämningarna i och intill vägområdet är lågt. De lämningar som har funnits är starkt påverkade av tidigare vägarbeten och har blivit helt eller delvis undersökta.

På 400 meter in på sträckan har ett område på västra sidan om befintlig väg uteslutits från projektets utredningsområde då det vid undersökningar framkom gravar och boplatlämningar som vagt daterats till brons- eller järnåldern (Högsäter (RAÅ 237:2)).

Ungefär vid den projekterade sträckans mitt på östra sidan finns ett så kallat flatmarksgravfält beläget (Högsäter (RAÄ) 228:1). Detta område har uteslutits från projektets utredningsområde.

En bit norr om gravfältet, på västra sidan av den befintliga vägen, har en milsten varit belägen (Högsäter (RAÄ) 231:1). Milstenen höll på att förstöras i samband med de arbeten som skedde på platsen under 1990-talet. Grannen tog hand om stenen för att den inte skulle förstöras, och milstenen finns numera liggande på marken på fastigheten Härsängen 1:23. Milstenen var, och är registrerad i Kulturmiljöregistret som fornlämning. Sedan 2014 ska fornlämningar uppfylla rekvisitet att ha tillkommit före 1850. Eftersom milstenen har årtal 1854, bör den enligt dagens lagstiftning bedömas som övrig kulturhistorisk lämning.

På den befintliga vägens sträcka norra del finns det uppgifter om att det ska ha funnits en gravhög och ett gravfält, Högsäter (RAÄ) 229:1, men kunde inte noteras vid fältbesök. Området utgår från projektets utredningsområde.

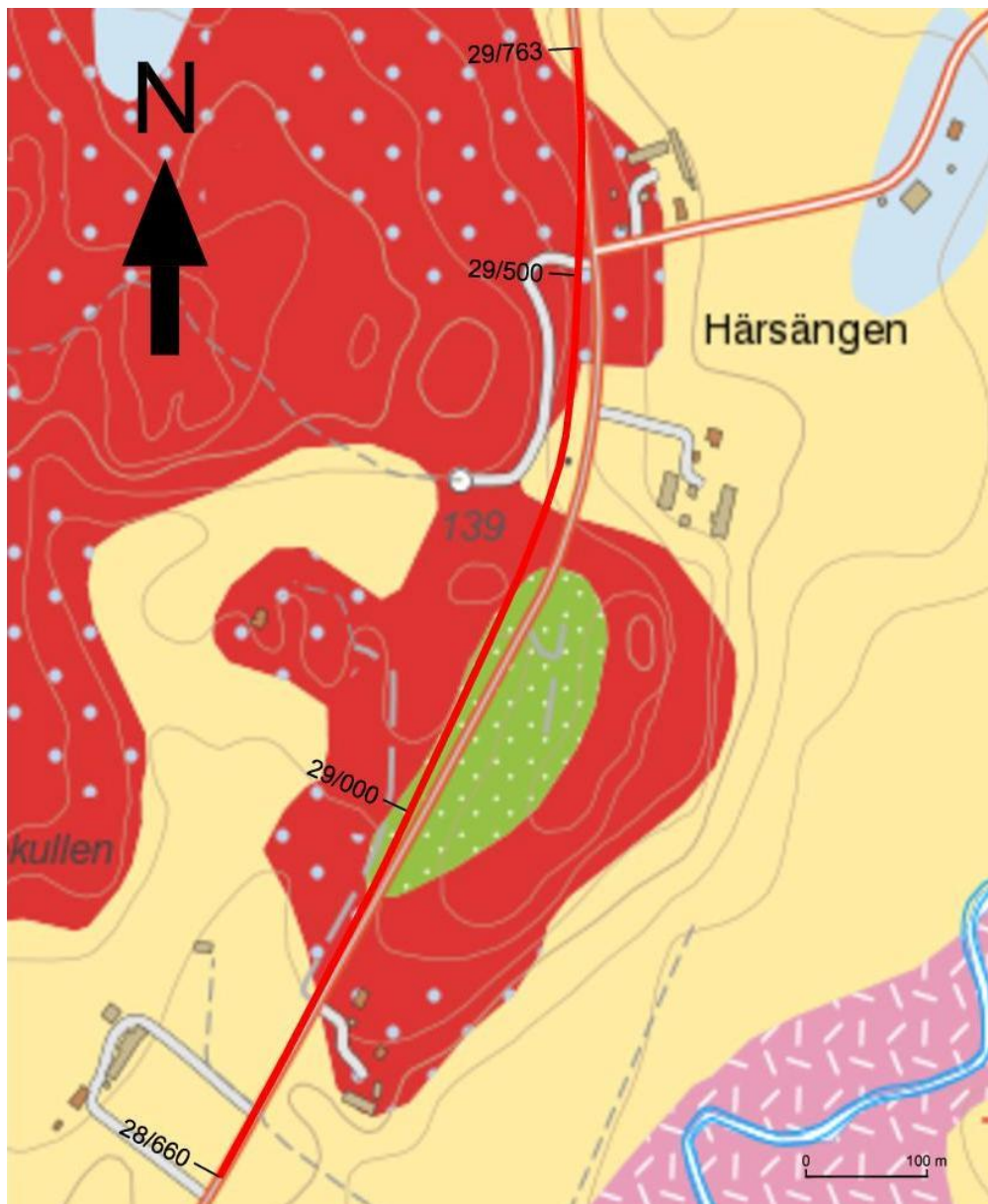
Riksintresse för kulturmiljövården Valboåns dalgång

Riksintresset utgörs av kulturlandskapet i Valboåns dalgång och uttrycks av fornlämningar såsom boplatser, hållristningar, gravfält, fossil åkermark, äldre vägsträckningar med stenvalvsbroar, kyrkor, tingsplatser, gårdsbebyggelse från 1800-talet, ängs- och hagmarker samt bruksmiljön i Ödetorp. Inom utredningsområdet finns några av de uttrycken.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geologiska och bergtekniska förhållanden

Enligt SGU:s karttjänst för jordarter samt fält- och laboratorieundersökningar utgörs de naturliga jordarterna inom projektområdet framförallt av lera och berg och lokalt av isälvssediment (sandig silt) se figur 4.6-1. Generellt finnes torrskorpelera ner till 4-5 meters djup. Dessa jordarter visar gynnsamma egenskaper för vägbyggnad.



Figur 4.6-1 Jordarter i områden, från SGU:s kartvisare. Lera-silt (i gult) är den dominerande jordtypen, även om förekomsten av berg också är påtaglig (i rött). Isälvs sediment (i grönt) avlägsnades delvis på 1990-talet.

Röd till gråröd granit till granodiorit (cirka 1,6 miljarder år gammal) täcker helt projektområdet. Bergartens struktur är massiv med medel till grovkornig textur, men även finkorniga gångbergarter finns. Ställvis uppvisar berget en ögonförande karaktär med grovkornig kalifältspat samt kross-/svaghetszoner.

Efter att ha passerat en sänka söderifrån, går vägen genom ett område av berghällar i sydväst-nordost riktning. I SGU:s kartografi observeras några deformationszoner med samma orientering. Detta skulle indikera att den observerade topografiska sänkan kan vara relaterad till dessa skjuvzoner och därmed omfatta svaghetszoner i berget.

Notera att liknande sprickorienteringar finns representerade i sprickanalysen som spricket.

På västra sidan av vägen, mellan km 29/140 och 29/330, finns en bergtäkt (utgrävd på 90-talet) och därefter, fram till ca km 29/400, en berguppläggningsplats. Området runt vägen ligger på nivåer mellan ca +120 och +140 m ö.h.

4.6.2 Masshantering

Vägdikesmassor innehåller normalt förhöjda halter av föroreningar och då framförallt i form av metaller och oljor. Av denna anledning har prov på materialet i diken tagits längs med vägen, läs mer under avsnitt 4.5.5 Förorenade områden.

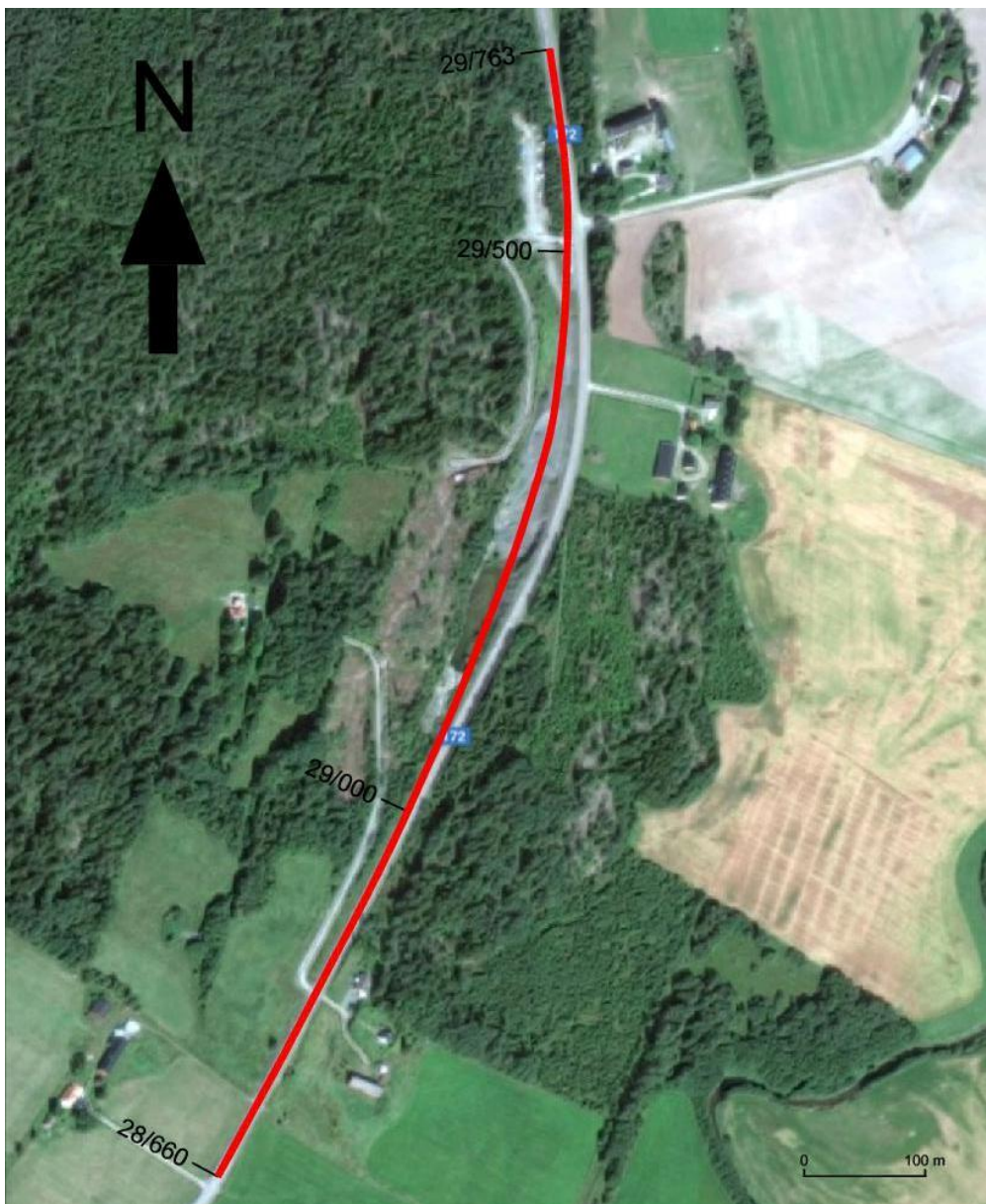
Bergmassor från sprängningsarbeten ska i största möjliga mån återanvändas inom projektet. Om jordmassorna innehåller föroreningar kommer de att omhändertas på lämpligt sätt. En god massbalans eftersträvas i projektet.

En masshanteringsplan har utarbetats för två olika faser (fas 1 och 1.2 och fas 2 och 3). All massa som bedöms uppfylla kvalitetsklassen med avseende på innehåll av föroreningar och tekniska egenskaper kommer att återanvändas inom projektet. Massa innehållande PAH i asfaltsskiktet kommer att hanteras på lämpligt sätt på identifierade externa mottagningsanläggningar. Drygt 2000 kubikmeter massa till vägfyllning kommer behöva tillföras externt, medan ca 1670 kubikmeter massa uppfyller inte kraven för kvalitetsklassen för att återanvändas i vägprojektet. Dessa massor kommer omhändertas på identifierade externa mottagningsanläggningar. Se mer i miljösäkringen för skyddsåtgärder vid masshanteringen.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering och utformning

I det valda alternativet är den nya vägen skild från den befintliga längs hela sträckan förutom i anslutningsavsnitten. Den nya vägen går längs den befintliga vägens västra sida. Krökningsradierna avrundas, både i nivå och i höjd. Vägutformningsparametrarna både i plan och profil samt stoppsikt för personbil är de önskvärda minimigränserna, inte de lägsta kravställda, både längs väg 172 och i korsningen med anslutande väg 2122. Siktsträckan för stoppsikt för detta alternativ bedöms vara bättre ur säkerhetssynpunkt än vad som kravställs i VGU. Den nya sträckningen enligt planförslag illustreras i figur 5.1-1.



Figur 5.1-1. Den nya vägens sträckning.

5.2. Landskap och gestaltning

Gestaltningen av väg 172 ska utgå från landskapets former och struktur. Det är viktigt att hela sträckan upplevs som en helhet. Målen med gestaltningen är att så lite mark som möjligt ska tas i anspråk och att området som påverkats av tidigare bergguttar ska vara infogat i det omgivande landskapet och anpassat till ny väg. Anläggningen ska studeras hur den kommer upplevas från längre håll i Valboåns dalgångs öppna landskap.

Med utgångspunkt från gestaltungsavsikterna och respektive karaktärs potential har tre sektioner tagits fram i olika lägen. Nedan beskrivs dessa från den mest sydliga sektionen i utformningsförslaget till den nordligaste.

I Höghus öppna jordbrukslandskap finns potential att etablera artrik vägkant, med hänsyn till solljus är slänterna i sydostlig riktning mest lämpade. I detta område kommer den nya vägkroppen ligga högre än befintlig vägkropp vilket ger större slänter, se bild 1 i bilaga. Med tiden skulle denna flora också kunna etablera sig i ängsmarken som angränsar till slänten. Syftet med artrik vägkant är att gynna den biologiska mångfalden i området som på grund av tidigare vägbyggnation klassas som låg.

I sektionen som omsluts av Härsängsskogen finner man bergtäkten från tidigare vägbyggnation, bergtäkten är lämnad som ett hål i landskapet och bryter upp det slutna landskapet på ett önskat vis. Med hjälp av massor föreslås bergtäkten fyllas igen och integreras i landskapet med mjuka slänter, se bild 2 i bilaga, vilka bedöms komma att bli bevuxna genom naturlig växtetablering, för att sluta landskapet på nytt. Eventuellt kan någon lättetablerad och snabbväxande art komma ifråga att så för att binda jorden i slänten och därmed minska risken för erosion. Som förslag ges årliga ängsväxter eller "åkergräs" för att få till en snabb etablering och rik blomning.

En återplantering kräver eftertanke eftersom sträckan inte är försedd med viltstängsel så ett visst avstånd mellan vägbana och ny vegetationslinje bör hållas. Bedömningen är att den växtjord som krävs för att etablera ny vegetation inte finns på platsen. Det öppna området mellan vägbana och ny vegetationslinje kan eventuellt förses med befintlig skogsjord och befintlig avtagen vegetation. Befintlig vegetation och markskikt ska i största möjliga mån bevaras och skyddas.

I sektionen längst norrut finns Härsängens jordbrukslandskap som är halvöppet. Landskapet öppnar upp sig och en vacker vy över Kroppefjäll framträder. Denna utblick är karaktärsskapande och värd att bevara. Den befintliga väg som här ligger till öster om ny väg rivs och integreras i landskapet, se bild 3 i bilaga.

Förslagsvis utformas vägslänten i öster som ett vegetationsklätt dike för omhändertagande av föroreningar och befintlig vägkropp rivs och marken sammanfogas med befintlig ängsmark/betesmark. I väster föreslås blivande slänt anläggas med avtaget vegetationsskikt samt integreras med Härsängsskogen som idag har sin gräns i den skogsväg som löper parallellt med befintlig väg.

Lite längre norr ut längs sträckan finns en vegetationsridå på den östra sidan, denna avses bevaras eftersom den tangerar ett odlingsröse samt verkar som en avskärmning mellan vägen och omkringliggande bebyggelse. I området finns också värdefulla träd som ask och sälg. Förslagsvis breddas denna ridå västerut mot ny väg för att knyta ihop med Härsängsskogen i väster. Plantering bör ske med hänsyn till sikt vid befintlig utfart i öster.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

För beskrivning av skyddsåtgärder och försiktighetsmått hänvisas till respektive underavsnitt i kapitel 6 samt miljösäkringen. För översikt av skyddsåtgärder, se bifogade plankartor.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Ingen förändring avseende trafikmängd eller användargrupper bedöms uppkomma av projektet. Enligt projektets mål bedöms trafiksäkerheten och framkomligheten öka på grund av den ökade vägbredden och den förändrade utformningen.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet bedöms medföra en positiv påverkan på lokalsamhället, främst för de boende vid väg 172 på sträckan som byggs om. Bättre sikt vid fastigheternas utfarter samt de förbättrade vägförhållandena bidrar till ökad säkerhet för de boende. Vägens nya utformning kommer minska på risken för olyckor och förbättra framkomligheten för fordon vilket är betydande då vägen är rekommenderad för transport av farligt gods och är en viktig aspekt för den regionala utvecklingen

6.3. Landskapet och samhället

Generellt sett bedöms den nya utformningen av vägen ha en positiv påverkan på landskapsbilden eftersom den bidrar till att återställa landskapet kring bergtäkten och bergupplaget.

Se under avsnitt 5.2 Landskap och gestaltning och i PM Gestaltningprogram för detaljerade beskrivningar på utformningsförslaget och dess påverkan på landskapsbilden.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1 Befolkning och människohälsa

Bullerstörningar

Beräkningar av buller orsakade av trafik på projektets sträcka har gjorts för bullersituation i nuläget, för nollalternativet år 2041 och vid ombyggnation av väg 172 enligt projekterat förslag utan bullerskyddsåtgärder år 2041. Resultaten visar att antalet fastigheter som kommer påverkas av buller överskridande Trafikverkets riktlinjer ökar från en till två fastigheter oavsett framtidsscenario.

För fastigheterna som exponeras för ljudnivåer överskridande riktvärden bör förslag på bullerskydd ges om detta anses vara samhällsekonomiskt försvarbart.

Då fasaderna för husen kategoriseras som "Enkel trävägg" som ger tillräcklig trafikbullerisolering, bedöms det inte nödvändigt att vidta åtgärder för bullerskydd för att minska på fastigheternas påverkan av bullerljudnivåerna i inomhusmiljö.

Mot bullret i husens utomhusmiljöer har en avvägning mellan olika bullerskyddsåtgärder gjorts för den samhällsekonomiska nyttan. Med bakgrund till att riktvärdena överskrids relativt lite anses samhällsnyttan vara låg och därmed bedöms inte bullerskyddsåtgärder vara lönsamma kostnadsmissigt.

Barriäreffekter och säkerhetsrisker

Gällande barriär och säkerhet kommer dessa aspekter att förbättras, i linje med projektets mål. Detta eftersom den ökade vägbredden och en förbättrad sikt ökar trafiksäkerheten. Risken för olyckor minskar. Eftersom väg 172 är rekommenderad väg för transport av farligt gods är detta mycket viktigt

både för mänskliga värden och miljövärden. Tillgängligheten för att gå till och från busshållplatsen kommer även den att förbättras och därmed ökar säkerheten för gångtrafikanterna. Denna aspekt är synnerligen viktig då skolbarn passerar vägen dagligen för att åka med skolbuss som stannar på projektets sträcka.

Enligt TDOK 2014:0115 och TDOK 2015:0323 övervägs endast viltstängsel om trafikmängden överstiger 4 000 ÅDT och hastighetsbegränsningen är 80 km/h. För den aktuella sträckan planeras förvisso hastigheten vara 80 km/h men ÅDT uppgår endast till cirka 2 400 fordon per dag. Detta medför att inget viltstängsel som kan medföra en barriäreffekt krävs längs den nya sträckan.

6.4.2 Naturmiljö

Eftersom området är kraftigt exploaterat är naturvärdet lågt. Mycket få livsmiljöer finns i planområdet och de rödlistade arter som återfinns i området är mer knutna till den omkringliggande jordbruks- och hagmarken. Området bedöms inte vara särskilt känsligt ur naturvårdssynpunkt.

De rödlistade arter som hittades i området är knutna till öppna landskap. De askar som noterades är relativt klena. Buskskvättan är en art som lever i öppna miljöer och som på senare år har minskat kraftigt på grund av minskande jordbruksareal på många håll. Den är känslig för igenväxning och markarbeten under häckningstiden.

Sexfläckig bastardsvärmare gynnas av öppna områden med örtrika marker, något som det finns gott om i närområdet. Vägkanter som sköts med målet att nå statusen artrik vägkant gynnar denna art, då käringtand är en av de vanligaste växterna i välskötta vägkanter i Västsverige, på vilken larverna av den sexfläckiga bastardsvärmaren lever. Arten är känslig av för tidig slåtter som påverkar tillgången till nektarrik flora under flygtiden.

De sälgar som noterades är alla relativt unga men ändå viktiga för pollinerande insekter tidigt på våren, men de fungerar även som värdväxt för ett flertal insektsarter under hela sommarsäsongen, vilket gör dem till en viktig födosöksresurs för fåglar.

Vid bergtäkten har det bildats en grund damm som vid fältbesök var vattenfylld med en del bladvass och kaveldun. Dammen intill massupplaget ligger inom vägområdet och har oavsiktligt skapats av Trafikverket på grund av bristande underhåll. Eftersom bergtäkten kommer att flyttas försvinner groddjurens habitat då den nya vägsträckningen går över dammen. Då alla Sveriges groddjursarter är fridlysta enligt artskyddsförordningen (2007:845) ska de påträffade groddjuren i vattensamlingen intill bergtäkten skyddas. Trafikverket har bedömt att det bästa alternativet är att håva in groddjuren och flytta dem till en annan lokal i närområdet sommaren innan byggstart. Därför kommer en inventering för potentiella lokaler i närområdet att genomföras. Den slutliga lokalen eller lokalerna som groddjuren flyttas till, beslutas i ett senare skede efter godkännande av markägare. Den lämpligaste lokalen bedöms utifrån rådande fukt- och markvattenförhållanden som måste gynna groddjuren.

Vatten

Vattendrag och sjöar som passerar eller ligger inom det område som påverkas av vägen eller vägbygget riskerar att förorenas eller fysiskt påverkas. I detta fall bedöms Valboån vara den enda vattenförekomsten i området som riskeras att drabbas. I byggskedet är det främst grumling av vattnet som är en risk då avrinnande vatten från byggplatser ofta innehåller höga koncentrationer av suspenderat material. Detsamma gäller länshållningsvatten från till exempel schaktgropar och övrigt byggproduktionsvatten som avleds från arbetsplatsen. I detta projekt bedöms flera av diken längs vägen bli påverkade av vägtagvattnet med låga nivåer av föroreningar.

I driftsfasen, det vill säga när vägen är i bruk, är vägtagvattnet en källa till föroreningar. Föroreningar från trafiken i form av partiklar, metaller och petroleumprodukter från fordon, men också andra luftburna föroreningar från exempelvis närliggande industrier, ansamlas på vägbanan. Vid nederbörd sköljs dessa föroreningar med det avrinnande dagvattnet vidare via väganläggningens avvattningssystem till en recipient.

Då vägen ligger nära eller då vägtagvattnet avleds till bäckar som mynnar i Valboån skall reningsanläggningar anläggas så att föroreningar inte når vattendraget. Vägtagvattnet ska renas med utgångspunkten att ingen försämring av miljön i de berörda recipienterna uppkommer. Vägtagvattnet ska fördröjas så att inte angivna vattenflöden i dikningsföretagen överskrids. För att minimera miljöpåverkan på Valboån kommer rening av vägtagvattnet främst att ske i vegetationsbeklädda diken

som leder vattnet i första hand till översilningsytor på bevuxna vägslänter eller lämpliga infiltrationsområden i landskapet vilka kommer att utredas i senare skede. På så sätt kan såväl volymen av som föroreningskoncentrationerna i dagvattnet som släpps till Valboån minskas.

Valboån omfattas av ett tillståndsprövat markavvattningsföretag men vattenföringen bedöms inte påverkas av vägprojektet.

Som nämnts ovan är väg 172 rekommenderad för transporter med farligt gods. Sannolikheten för olyckor som medför läckage av kemikalier till vattenmiljön är begränsad och i driftskedet kommer vägen få en säkrare utformning enligt projektmålet som därmed minskar risken för olyckor.

Ansökan om strandskyddsdispens bedöms inte vara nödvändig eftersom ombyggnationen kommer ske på ett stort avstånd (mer än 100 m) från strandskyddets utbredning och således påverkas inte dess område fysiskt av vägarbetena.

6.4.3 Rekreation och friluftsliv

Projektet innebär inga stora förändringar längs sträckan som berör rekreation eller det lokala friluftslivet. En ombyggnation av anslutningsvägen kan ge positiva effekter för friluftslivet då vägen kommer att bli säkrare med förbättrad sikt om vägen används av friluftslivet. Dessutom bedöms vägens breddning leda till att det blir säkrare för eventuell gång- och cykeltrafik att färdas längs vägen vilket främjar friluftslivet.

6.4.4 Luftföroreningar

Projektet förväntas efter anläggningsskedet att inte bidra till några konsekvenser för haltnivån av luftföroreningar eller ökade utsläppsmängder eftersom det inte bedöms ändra trafikmängden på vägen.

6.4.5 Förorenade områden

Uppställningsplatsen användningsområde kräver inte att området saneras i dagsläget. Om nya fordon eller maskiner som läcker tillförs området bör risken för punktförorening beaktas. Möjligheten att återanvända massorna bedöms idag som goda till projekt där Mindre Känslig markanvändning (MKM) är applicerbart, exempelvis bullervallar eller uppställningsytor.

Slitlagret som innehåller PAH i asfalten kan utgöra en risk för att förorena marken om massorna inte omhändertas korrekt i byggskedet. Åtgärdsplaner för detta kommer utarbetas.

6.4.6 Kulturmiljö

Generellt ger den nya utformningen en mycket liten, eller ingen påverkan på kulturmiljövärden, med obetydliga eller positiva konsekvenser för kulturmiljön. De fornlämningar som finns i vägområdet kommer att hanteras genom anpassningar. Efter projektets verkställande föreslås att milstenen placeras intill infartsvägen till Härsängen 1:23 vänd mot väg 172.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Vägen behöver förstärkas och breddas för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. I projektet planeras vägen att breddas till 8 meter och målning av mittlinje ska utföras. I projektet planeras även en enskild väg som ansluter till väg 172 anpassas vid anslutningen för att förbättra sikten och trafiksäkerheten.

Samtliga åtgärder bedöms öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det därför positivt att vägen breddas och förstärks både för att minska antalet olyckor samt för att minska behovet av drift och underhåll.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Att vägen breddas och framkomligheten ökar ses som en positiv effekt då vägen blir mer trafiksäker, både för fordon som färdas på endast väg 172 samt trafikanter som ansluter till väg 172 via utfarterna. Den ökade säkerheten för gångtrafikanter kommer ha en positiv effekt för skolbarn. Möjligtvis kommer fler välja att åka med skolbussen efter verkställande av eftersom tillgängligheten till busshållplatsen på väg 172 förbättras. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser kommer att utredas vidare i senare skeden.

6.7. Påverkan under byggnadstiden

När vägen ska byggas kommer det att kräva sprängningsarbeten, masshantering och transporter. Detta kommer att medföra buller och vibrationer, avgasutsläpp, stoft och damm.

Föreslagna åtgärder i vägprojektet resulterar i ett massunderskott, vilket medför att massor kommer tillföras. En plan för transporter av massor kommer att upprättas i funktion av olika byggfaser för att undvika långa tider av lagring av massor kring på upplagsytor.

Utanför det permanenta vägområdet utmed vägsträckan kommer det även att behövas ytor för upplag, maskiner med mera under byggtiden. Dessa områden kommer att fastställas som områden med tillfällig nyttjanderätt i vägplanen. Områdena kommer att läggas på den befintliga vägens västra sida för att skydda Valbodalen i öst.

I vägplanen kommer det inte redovisas exakt hur arbetet ska bedrivas men restriktioner för att skydda väderfulla miljöer har säkerställts under projektets gång i en miljösäkring.

Gällande buller finns det tidsrestriktioner för att begränsa bullertiden för arbetsmoment med höga bullernivåer.

Särskilda skyddsåtgärder behövs för att säkerställa att föroreningar i form av oljeprodukter eller drivmedel från arbetsfordon inte når mark- och vattenområden. Massor som kan förorena yt- och grundvatten får inte användas i projektet.

Under största delen av byggnationen av sträckan kan trafiken fortsätta längs den nuvarande vägen. Därför är det inte nödvändigt att bygga en tillfällig väg. Det kommer bara att vara nödvändigt vid byggnationen av anslutningarna med den befintliga vägen.

För anslutningarna norr och söder om den befintliga vägen definieras två olika alternativ. Anslutningen i söder kommer att byggas i två etapper, ena halvan först och sedan resterande. Detta möjliggör att trafiken kan köra där vägen inte byggs om med hjälp av trafikljus. I norra anslutningen planeras en mindre omledningsväg.

7. Samlad bedömning

En samlad bedömning har gjorts gällande de olika miljöaspekterna i projektet. Bedömningen innefattar huruvida de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen uppnås i projektet. Dessutom har en samlad bedömning gjorts av de konsekvenser som projektet medför. I tabell 8-1 redovisas den bedömningsskala som har använts.

Tabell 8-1. Bedömningsskala för bedömning av projektets påverkan.

Positiva konsekvenser	Inga konsekvenser/bedömning saknas	Små negativa konsekvenser	Måttliga negativa konsekvenser	Stora negativa konsekvenser
-----------------------	------------------------------------	---------------------------	--------------------------------	-----------------------------

Positiva konsekvenser innebär att projektet bidrar till att den bedömda aspekten blir bättre än i dagsläget, exempelvis bättre framkomlighet och ökad säkerhet.

Inga konsekvenser/bedömning saknas innebär att den nya vägen varken är positiv eller negativ för den bedömda aspekten. Ett exempel på detta är luftföroreningar eftersom trafikmängden inte bedöms ändras av att vägen breddas och därmed uppstår ingen förändring i nivån av luftföroreningar. Bedömning saknas har samma färg som inga konsekvenser eftersom det inte går att säga om det blir positiva eller negativa konsekvenser innan all information är bearbetad. Ett exempel på detta är provsvaren från markmiljöundersökningarna som kommer att bidra till bedömningen av aspekten förorenade områden.

Små negativa konsekvenser motsvarar de aspekter där det blir en förändring men dess allvarlighet bedöms som låg, eller att dess effekter avtar med tid. Ett exempel på detta är landskapsbild som blir förändrad tillfälligt i och med nya sprängytor. Detta kan bidra till att området inte ser lika ”naturligt” ut eftersom sprängytorna vittnar om mänskliga ingrepp. Dock är denna påverkan begränsad både till utbredning och till att det finns någorlunda liknande förutsättningar i området redan idag. Tidsmässigt anses inte påverkan vara bestående eftersom ytorna efterhand kommer att bli be vuxna och smälta in i det omgivande landskapet igen.

Måttliga negativa konsekvenser är aspekter som antingen har en större påverkan ur allvarlighetsgrad, som påverkar ett större område eller är bestående under längre tid.

Stora negativa konsekvenser är aspekter som är mycket allvarliga, har en bestående eller väldigt långtidsverkande påverkan och som kan få effekter även utanför projektområdet.

Den samlade bedömningen gällande konsekvenser på olika miljöaspekter redovisas i tabell 8-2. Bedömningarna i detta kapitel baseras på den information som finns tillgänglig i dagsläget om projektet.

- Påverkan på landskapsbilden
- Påverkan på befolkning och människohälsa
- Påverkan på naturmiljö
- Förorening av vatten
- Luftföroreningar

- Störningar i rekreation och friluftsliv
- Förorenade områden
- Påverkan på kulturmiljö

Miljöaspekt	Bedömning med motivering
Landskapsbild	Landskapsbilden bedöms förbättras efter verkställandet av projektet. Detta eftersom bergtäkten kommer fyllas och en slänt byggs upp därvid. Därmed smälter området in med den omgivande växtligheten och anpassas till ny väg vilket ger en mer harmonisk landskapsbild.
Befolkning och människohälsa	Antal fastigheter som beräknas störas av buller ökar från en till två, men eftersom orsaken är den prognosticerade ökade trafiken och inte på grund av utbyggnadsförslaget, tas inte denna miljöaspekt med i den samlade bedömningen. Eftersom säkerheten och framkomligheten på den projekterade sträckan ökar som resultat av den ökade vägbredden, profilsänkningen och kurvutjämningen bedöms utbyggnadsförslaget ha en positiv påverkan på befolkning och människohälsa.
Naturmiljö	Naturvärdet är i dagsläget lågt med några få rödlistade arter som är knutna till det öppna landskapet eller belägna på östra sidan av den befintliga vägen som inte påverkas nämnvärt av projektet. De funna groddjuren i småvattnet i bergtäkten kommer flyttas till ett habitat med liknande eller bättre livsvillkor. Sammantaget bedöms naturmiljön inte påverkas varken negativt eller positivt på lång sikt på grund av projektets verkställande
Vatten	Avvattningssystemet som kommer att anordnas längs med den nya vägen skyddar närliggande vattendrag från föroreningar från vägtrafiken. Den påverkan som eventuellt kan ske är grumling under byggtiden men dess påverkan på miljöaspekten bedöms avta med tiden och skyddsåtgärder mot grumling i byggskedet kommer att vidtas för att minimera uppkomsten.
Rekreation och friluftsliv	Projektet bedöms leda till att det blir säkrare för gång- och cykeltrafik att färdas längs vägen vilket främjar friluftslivet.
Buller	Fastigheter som störs av buller på grund av trafiken på vägen ökar från en till två långsiktigt oavsett om projektet verkställs eller inte och därför bedöms projektet inte medföra någon konsekvens för denna miljöaspekt.
Luftföroreningar	Prognosen för trafikmängden är att den ökar något, men den bedöms inte medföra en betydande ökning av luftföroreningar.
Förorenade områden	De massor i asfalten som innehåller föroreningar kommer att omhändertas enligt åtgärdsplan och bedöms inte påverka området. Uppställningsytan behövs inte saneras. Samlad bedömning för denna miljöaspekt är att den inte påverkas av projektets verkställande.
Kulturmiljö	Generellt medför projektet en mycket liten, eller ingen påverkan på kulturmiljövärden, med obetydliga eller positiva konsekvenser för kulturmiljön.

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

8.1. Allmänna hänsynsregler och hushållning med naturresurser

Hänsynsregeln: Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av balkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Detta uppnås genom en kartläggning av områdets miljöförutsättningar genom till exempel en naturvärdesinventering och att projekteringen sedan tar hänsyn till de särskilda förutsättningar eller identifierade värden som finns i området. Kraven som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms därmed vara uppfyllda i detta projekt.

Kunskapskravet: Den som är ansvarig för en verksamhet eller åtgärd är skyldig att ha tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada och olägenhet. Detta krav uppnås genom att säkerställa att de som utformar vägen har tillräcklig kunskap från utbildning eller arbetslivserfarenhet, för att ta fram de erforderliga försiktighetsmått med mera som krävs. För att säkerställa att kunskapen följer med genom hela projektet samlas de miljökrav som har arbetats fram i projektets miljösäkring, som följer med genom hela byggskedet.

Försiktighetsprincipen: Den som bedriver eller avser bedriva verksamhet eller åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga och hindra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska yrkesmässig verksamhet använda bästa möjliga teknik. Detta mål uppnås genom att i den fortsatta projekteringen ställa krav på att exempelvis inga arbetsmaskiner får köra utanför de gränser som märkts ut med tillfällig nyttjanderätt på plankartan samt att skyddsåtgärder mot grumling av vattendraget ska arbetas fram.

Hushållningsprincipen: Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheten till återanvändning och återvinning. Detta mål appliceras framför allt inom masshanteringen. För att uppnå hushållningsprincipens mål har provtagning utförts på både den befintliga beläggningen och på dikesmassorna. Baserat på provresultaten ska en masshanteringsplan arbetas fram. En god massbalans eftersträvas i projektet.

Lokaliseringsprincipen: För en verksamhet eller åtgärd som tar mark- och vattenområde i anspråk ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Denna princip tillämpas endast delvis eftersom projektet innefattar byggnation av en ny väg längs en befintlig väg. Lokaliseringen av vägen är på så vis redan bestämd. Det som kan optimeras är valet av sida av den nya vägen. Detta val görs utifrån lokaliseringsprincipen där en sammanvägd bedömning resulterar i rekommendationen att bygga den nya vägen på västra sidan om den befintliga för att skydda Valbodalen på östra sidan om den befintliga vägen.

Då syftet med projektet är förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet bidrar projektet till minskad olägenhet eller skada för människors hälsa. Miljön och omgivningen bedöms i dagsläget inte påverkas eller förändras på något betydande sätt.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer finns för de förekomster där det under riskbedömningen har visat sig att mänsklig verksamhet kan påverka miljövärden så att det orsakar skador på människa eller miljö.

Miljö kvalitetsnormerna anger den lägsta godtagbara miljö kvaliteten för mark, vatten och luft i följande förordningar:

- SFS 2010:1341 Havsmiljöförordning
- SFS 2010:477 Luftkvalitetsförordning
- SFS 2008:218 Badvattenförordning
- SFS 2004:675 Förordning om omgivningsbuller
- SFS 2004:660 Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön
- SFS 2001:554 Förordning om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Projektet ”Väg 172 Uddevalla – Bäcke-fors, delen vid Härsängen” i Färgelanda kommun omfattas av luftkvalitetsförordningen, förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljö samt förordning om omgivningsbuller. Eftersom Trafikverkets riktvärden är striktare än de i förordningen har därför Trafikverkets riktvärden använts i projektets bullerutredning.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) avseende luftkvalitet i utomhusluft har fastställts inom svensk lagstiftning med avsikten att skydda människors hälsa. För närvarande finns miljö kvalitetsnormer införda för svaveldioxid, kvävedioxid, bly, partiklar av PM₁₀ och PM_{2.5}, bensen, kolmonoxid, ozon, polycykliska aromatiska kolväten med benso(a)pyren som indikator samt för metallerna kadmium, arsenik och nickel. För översyn av luftkvaliteten i utredningsområdet har en rapport med mätningar utförda i Färgelanda kommuns använts som underlag. Luften i utredningsområdet omfattas inte av högre krav på luftkvaliteten än de som fastställs i miljö kvalitetsnormerna. Inga gränsvärden överskrids enligt MKN i dagsläget och bedöms inte att överskridas efter projektets verkställande.

Miljö kvalitetsnormer för vatten anger den vattenkvalitet en vattenförekomst ska ha vid en given tidpunkt. För närvarande gäller de normer som beslutats för perioden 2016–2021. Målet är att alla vattenförekomster ska ha god status eller god ekologisk potential och att statusen inte får försämrats. Valboån omfattas av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten Valboån-Julan till Svingån. I VISS databas framgår att kvalitetskravet för gällande förvaltningscykel är ”God ekologisk status”. Projektet bedöms inte medföra att kvalitetskravet inte uppnås.

I förordningen om omgivningsbuller ställs krav på att Trafikverket och kommuner med mer än 100 000 invånare ska kartlägga bullernivåer vid större vägar, järnvägar och flygplatser samt inom kommunerna enligt förordningen om omgivningsbuller (och EU:s bullerdirektiv). Med förordningen har en miljö kvalitetsnorm införts för buller vars mål är att eftersträva att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Målsättningsnormen ska uppfyllas genom att Trafikverket och kommuner tar fram åtgärdsprogram för att minska störningar av omgivningsbuller. För projektet har därför en bullerutredning utförts. Resultaten visar att antalet fastigheter som kommer påverkas av buller överskridande Trafikverkets riktlinjer ökar från en till två fastigheter oavsett framtidsscenario. Således görs bedömningen att det inte är projektet som orsakar de gränsvärdesöverskridande bullernivåerna. Skyddsåtgärder för fastigheten bör dock behandlas inom kommunens och Trafikverkets åtgärdsprogram för att minska störningarna av buller på fastigheter längs väg 172.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom vägen utrymme för väganordningar som till exempel slänter och diken. På planritningarna framgår nytt vägområde.

9.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för den nya vägen. Anspråket görs med stöd av en upprättad vägplan. Vägrätten ger sedan väghållaren rätt att nyttja den mark eller annat utrymme som definierats i planen som behövs för vägen. Väghållaren har rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid som vägrätten består. Väghållaren har även rätt att tillgodogöra sig jord- och bergmassor eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Tidpunkten då värdet för marken bestäms är den dag då marken tas i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

I tabellen nedan redogörs de fastigheter vars mark tas i anspråk på för projektets verkställande.

Tabell 9.1-1 Fastigheter vars mark tas i anspråk för vägrätt.

Fastighet	Vägrätt [m ²]	Användningsområde
Höghus 3:1	400	Äng/Öppet fält
Härsängen 1:35	17200	Äng/Öppet fält
Härsängen 1:36	100	Bostadstomt
Härsängen 1:5	7200	Skog/Bergtäkt
Härsängen 1:23	800	Skog/Åkermark
Härsängen 1:10	3	Jordbruksåker
Härsängen 1:3	1300	Skog

9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren bestämmer över markens användning så länge som vägrätten består, med undantag för skogsbruk och jordbruksändamål. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion eller drift. Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

I detta projekt föreslås inskränkt vägrätt längs den öppna diken samt på fastighet Härsängen 1:35, ca 400 kvadratmeter.

9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen behövs mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna bygga vägen längs med sträckan. Dessa områden har markerats med gult på planritningarna. Områdena kommer att användas som bland annat uppställningsytor, transportvägar och upplag. Nyttjanderätten gäller under byggtiden,

dock längst 48 månader från byggstart. Ytterligare mark kommer att behövas för upplagsplatser vilket håller på att utredas var det bäst lämpar sig.

I tabellen nedan redogörs de fastigheter vars mark tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt under projektets byggtid.

Tabell 9.3-1 Fastigheter vars mark tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt.

Fastighet	Tillfällig nyttjanderätt [m ²]	Användningsområde
Höghus 3:1	300	Äng/Öppet fält
Härsängen 1:35	10200	Äng/Öppet fält
Härsängen 1:36	200	Bostadstomt
Härsängen 1:5	3200	Skog/Bergtäkt
Härsängen 1:23	400	Skog/Åkermark
Härsängen 1:10	40	Jordbruksåker
Härsängen 1:3	1300	Skog

9.4. Område för enskild väg eller utfart

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förrättning enligt anläggningslagen.

I tabellen nedan redogörs de fastigheter vars utfart till väg 172 som påverkas av projektet.

Tabell 9.4-1 Fastigheters utfart som påverkas av projektet.

Sektion km	Fastighet
28/850	Härsängen 1:35
28/900	Härsängen 1:36
29/400	Härsängen 1:5
29/500	Härsängen 1:23

10. Fortsatt arbete

10.1 Planläggningsprocessen

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen. Samråden ger projektet viktig information för att kunna göra de justeringar som behövs för att få en så bra anläggning som möjligt i jämförelse med ställda mål.

Beroende på var i processen projektet befinner sig ser samråden olika ut. Samråd planeras med Länsstyrelsen, kommunen, direkt berörda markägare och allmänhet. Vilka samråd som genomförs och vad som har framkommit beskrivs i en samrådsredogörelse som uppdateras under projektets gång.

10.2 Samrådsunderlag

Projektet har nu passerat det första skedet i samrådsprocessen, en första version av samrådsunderlaget arbetades fram under höst och vinter 2018–2019. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt för myndigheter och allmänheten för att inkomma med synpunkter på under perioden 2019-01-29 till 2019-02-12. Alla yttranden som kom in har arbetats in i en första version av samrådsredogörelsen som skickades till Länsstyrelsen tillsammans med samrådsunderlaget för beslut om betydande miljöpåverkan.

10.3 Samrådshandling

Nu befinner sig detta projekt i slutskedet av fasen samrådshandling. Länsstyrelsen inkom till Trafikverket 2019-04-05 med beslutet att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ett planförslag ska tas fram med en tillhörande miljöbeskrivning. Dessa två dokument utgör tillsammans en samrådshandling. I skedet samrådshandling hölls samråd på orten den 2019-05-06. Allmänheten informerades genom att publicera en annons om samrådet i lokaltidningen Dalslänningen den 2019-04-26 och inbjudan skickades via brev till tänkbara berörda markägare, ägare av ledningar i området, samfällighetsföreningar och andra intressenter. Under samrådet lämnade de deltagande inga invändningar på utformningsförslaget och var i helhet nöjda. Innan samrådshandlingen blir till en granskningshandling genomförs ett sista samråd där sakägare och allmänhet kan komma med synpunkter på planförslaget. Samrådshandlingen finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida och i Färgelandas bibliotek. Samrådstiden är mellan 20 september och 10 oktober och synpunkter går att lämna via e-post, brev eller på projektets hemsida: www.trafikverket.se/vag172-harsangen.

10.4 Granskningshandling

Efter genomförda samråd kommer samrådsredogörelsen uppdateras och eventuella ändringar inarbetas i vägplanen. Planen byter då status till granskningshandling, vilket kommer att kungöras. Efter granskning sammanställs inkomna yttranden i ett granskningsutlåtande där alla frågeställningar besvaras och eventuella ändringar kommuniceras med berörda.

10.5 Fastställelsehandling

Reviderad granskningshandling samt granskningsutlåtandet uppdateras till fastställelsehandling och lämnas sedan till Länsstyrelsen för tillstyrkan.

Därefter skickas fastställelsehandlingen till planprövning hos Trafikverket i Borlänge som tar ställning till om planen kan fastställas. Under prövningen av planen ges de som yttrat sig under granskningen möjlighet att se Trafikverkets bemötande av inkomna yttranden och lämna synpunkter på dessa.

Efter att vägplanen har vunnit laga kraft kan byggande av vägen påbörjas.

10.6 Viktiga frågeställningar

Följande frågor kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med vägplanen:

- Utredda masshanteringen och planering av transport för tillförda massor.
- Utredda hantering av förorenade massor från den befintliga vägen.
- Ta fram förslag på åtgärder för att minimera påverkan på vägsträckans omgivning under byggtiden med avseende på identifierade värdeelement och Valboån.
- Hantering av groddjur vid bergtäkt.

10.7 Tillstånd och dispenser

Följande anmälningar och ansökan är redan skickade:

- Anmälan för vattenverksamhet i samband med utbyte av trummor.
- Ansökan av ingrepp i fornlämning är inlämnad till Länsstyrelsen enligt 2 kap 12§ KML.

Följande dispens fås i samband med fastställande av vägplan:

- Dispens för biotopsskyddade objekt
- Strandskyddsdispens

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 järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 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:

- Vägghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vägghållaren 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 järnvägsplanen 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.

11.2. Genomförande

Fastställelse av vägplanen beräknas ske under 2020. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är byggstart planerad att ske sommaren år 2020. Arbetet med bygghandlingen beräknas utföras under 2020.

11.3. Finansiering

Plan och projektering samt produktionen finansieras via regional plan. Regionen investerar för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på sträckan. Totalkostnad för alla skeden för projektet är beräknad till cirka 21,25 miljoner kr. Projektet har ingen medfinansiering utan Trafikverket finansierar hela åtgärden.

12. Underlagsmaterial och källor

Rapporter listade i kapitel 3 finns hos Trafikverkets kontaktperson.

Källor

Fotografier i vägplanen har tagits av Saitec.

Artportalen (2019). *Rapportsystemet för växter, djur och svampar.*

Ledningskollen (2019). <https://www.ledningskollen.se/> hämtad 2019-03-15.

Luft i väst (2018). *Färgelanda kommun.*

<https://www.luftivast.se/var/uploads/M%C3%A4tningar/hemsfargelanda2019.pdf> hämtad 2019-06-23.

Länsstyrelsen (2018). *VISS – Valboån – Julan till Svingån.* hämtad 2019-06-28.

Länsstyrelsen (2019). *Kulturmiljö.* <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed> hämtad 2019-03-20.

Länsstyrelsen (2019). *Strandskydd.* <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed> hämtad 2019-03-15.

Nationella vägdatatabasen (2016). *Funktionellt prioriterat vägnät.*

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> hämtad 2019-05-01.

Naturvårdsverket (2018). *Skyddad natur*

<http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> hämtad 2018-12-21.

Naturvårdsverket (2019). *Frisk luft.* <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Frisk-luft/> hämtad 2019-05-23.

Naturvårdsverket (2019). *Gränsvärden, målvärden och utvärderingströsklar för luft.*

<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Luft-och-klimat/Miljokvalitetsnormer-for-utomhusluft/Gransvarden-malvarden-utvarderingstrosklar/> hämtad 2019-05-23.

Sveriges Geologiska Undersökning (2019). <http://www.sgu.se/> hämtad 2019-03-15.

Trafikverket (2011). *Växtlighet i vägmiljö, praktiska råd.*

Trafikverket (2014). *Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt.* Helena Niordson, Trafikverket, 2014-10-17.

Trafikverket (2014). *Trafikverkets riktlinje för buller från trafik på väg och järnväg.* TDOK 2014:1021.

13. Bilaga

Landskaps- och gestaltningsbilder



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se