

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 61, Framnäs – Högboda Etapp 1, Framnäs – Säldebråten

Kils kommun, Värmlands län

Projektnummer: 168027

Vägplan, 2021-07-05



Trafikverket

Postadress: Hamntorget, 652 26 Karlstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-07-05

Ärendenummer: TRV 2021/16727

Projektnummer: 168027

Version: 0.1

Kontaktperson: Mathias Leppik, Projektledare 010-123 45 39

Innehåll

1. Sammanfattning	6
2. Inledning.....	7
2.1. Bakgrund	7
2.2. Tidigare studier och utredningar.....	9
2.3. Ändamål och projektmål	9
2.4. Beskrivning av befintlig väganläggning	10
2.4.1. Vägstandard.....	10
2.4.2. Trafik.....	10
2.4.3. Kollektivtrafik.....	11
2.4.4. Trafiksäkerhet.....	11
3. Avgränsningar.....	12
3.1. Utrednings- och influensområde.....	12
3.2. Tid.....	12
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	13
4.1. Nationella mål	13
4.1.1. Transportpolitiska mål.....	13
4.1.2. Nationella miljö kvalitetsmålen.....	13
4.2. Markanvändning.....	14
4.2.1. Befolkning och bebyggelse	14
4.2.2. Kommunala planer	14
4.3. Byggnadstekniska förutsättningar.....	15
4.3.1. Geologi och geoteknik.....	15
4.3.2. Klimat och risker	16
4.3.3. Ledningar	16
4.3.4. Avvattning	17
4.3.5. Byggnadsverk.....	17
4.4. Miljöförutsättningar	17
4.4.1. Skyddade områden.....	17
4.4.2. Landskapets karaktär och funktion	17
4.4.3. Kulturmiljö	22
4.4.4. Natur- och vattenmiljö	24
4.4.5. Rekreation och friluftsliv	29
4.4.6. Boendemiljö och hälsa	29
4.4.7. Förorenade områden	30

4.4.8.	Naturresurser	31
4.4.9.	Miljö kvalitetsnormer	32
5.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	33
5.1.	Projektets lokalisering och utformning	33
5.1.1.	Lokalisering och utformning	33
5.1.2.	Gestaltningssavsikter	33
5.2.	Uppfyllelse av projektmål	33
5.3.	Nationella mål	34
5.3.1.	Transportpolitiska mål	34
5.3.2.	Nationella miljö kvalitetsmål	34
5.4.	Markanvändning	34
5.4.1.	Befolkning och bebyggelse	34
5.4.2.	Kommunala planer	34
5.5.	Byggnadstekniska förutsättningar	35
5.5.1.	Geoteknik	35
5.5.2.	Klimat och risker	35
5.5.3.	Ledningar	35
5.5.4.	Avvattning	35
5.5.5.	Byggnadsverk	35
5.6.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	36
5.6.1.	Skyddade områden	36
5.6.2.	Landskapets karaktär och funktion	36
5.6.3.	Kulturmiljö	36
5.6.4.	Natur- och vattenmiljö	36
5.6.5.	Rekreation och friluftsliv	37
5.6.6.	Boendemiljö och hälsa	37
5.6.7.	Förorenade områden	37
5.6.8.	Naturresurser	37
5.7.	Miljö kvalitetsnormer	38
5.8.	Allmänna hänsynsregler enligt miljöbalken	38
5.9.	Hushållningsbestämmelser	38
5.10.	Riksintressen	38
5.11.	Kumulativa effekter	38
5.12.	Påverkan under byggtiden	39
6.	Åtgärder	40
7.	Bedömning av åtgärdens miljö påverkan	41

8.	Fortsatt arbete.....	42
8.1.	Planläggning	42
8.2.	Viktiga frågeställningar.....	42
8.3.	Tillstånd och dispenser.....	42
9.	Källor.....	43

1. Sammanfattning

Trafikverket har påbörjat arbetet med att ta fram vägplaner för projektet Väg 61 Framnäs - Högboda. Projektet är uppdelat i två etapper, varav denna vägplan avser den första etappen mellan Framnäs och Säldebråten som är en sträcka på cirka 4,1 kilometer.

Vägplanen har nu status Samrådsunderlag i vilket projektets bakgrund, förutsättningar och principiella åtgärder redovisas tillsammans med preliminära effekter av föreslagna åtgärder. Syftet med handlingen är framförallt att den ska utgöra underlag inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

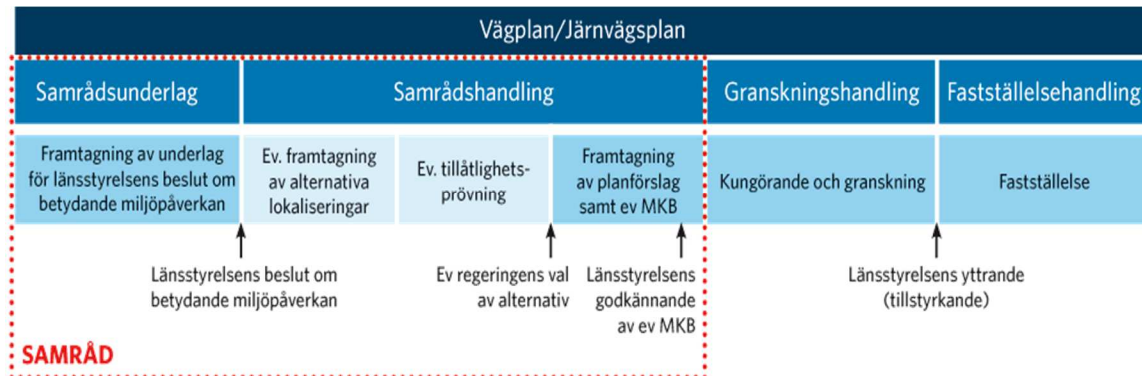
Väg 61 mellan Framnäs och Säldebråten går genom ett sprickdalslandskap med dalgångar, böljande odlingsmarker och bebyggelse omväxlande med skogsområden och berg. Ett par sjöar ligger i dalgångarna. Vägsträckan korsas av flera vattendrag. Längs sträckan finns flera större solitärträd.

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten på väg 61 med fokus på både person- och godstransporter. För att uppnå detta ska bland annat befintlig tvåfältsväg breddas och mittsepareras, fyrvägs korsningen i Säldebråten ska ersättas med två förskjutna trevägs korsningar och viltolycksreducerande åtgärder ska implementeras.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan då planerade åtgärder sker i direkt anslutning till befintlig väg som endast innebär en liten förändring av marknyttjandet och påverkan från föreslagna åtgärder uppstår endast lokalt. Genom anpassning i projekteringskedet kan påverkan på dessa värden minimeras.

2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Se Figur 1.



Figur 1. Planlägningsprocessen. Nuvarande skede är samrådsunderlag.

I början av planläggningen tas ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön fram. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.1. Bakgrund

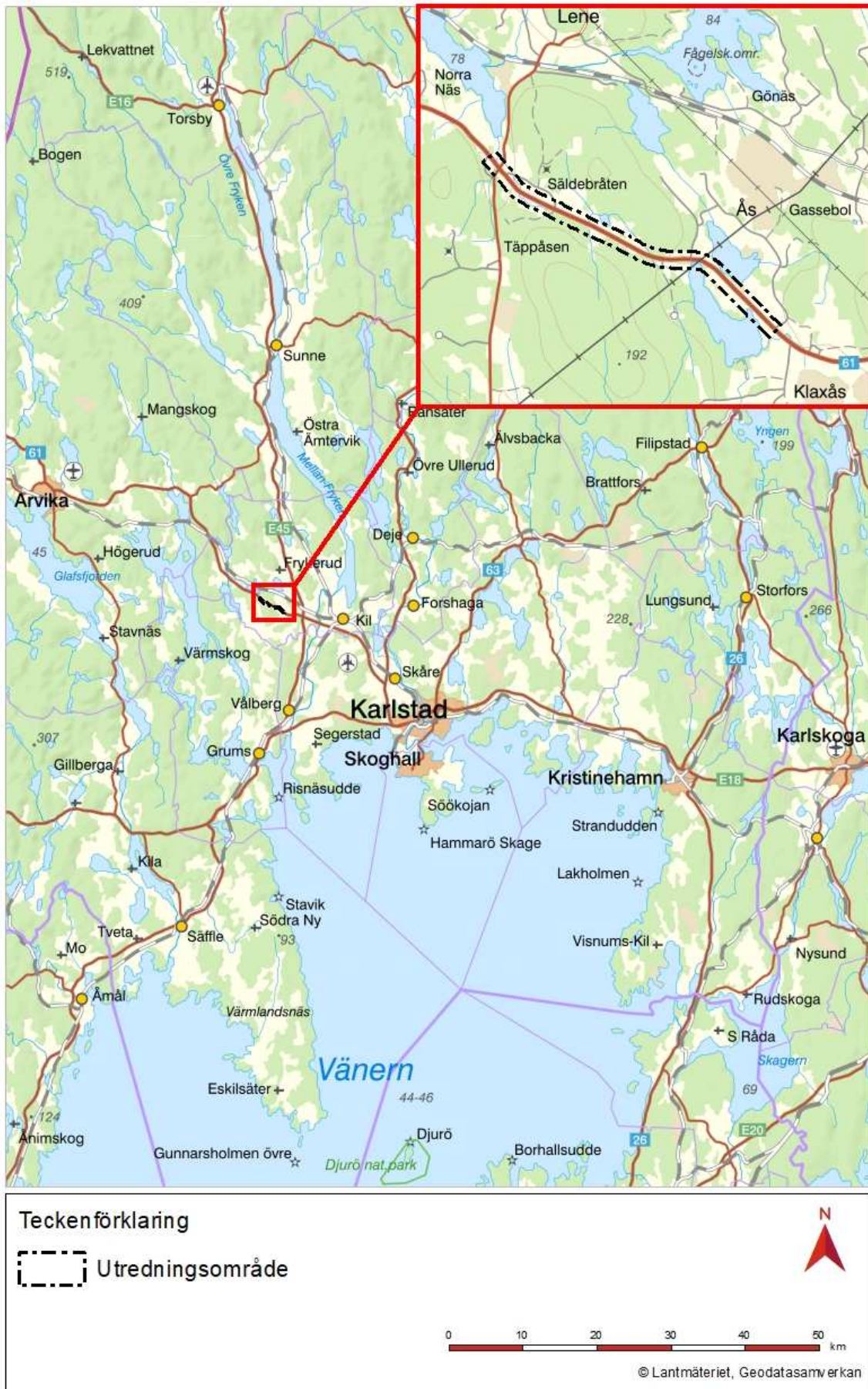
Väg 61 sträcker sig genom Värmland från Karlstad till Charlottenberg och vidare mot riksgränsen till Norge. Vägen förbinder kommunerna Karlstad, Kil, Arvika och Eda samt de nationella vägarna E18 och E45. Väg 61 ingår i funktionellt prioriterat vägnät (FPV) utifrån samtliga fyra funktioner, godstransporter, kollektivtrafik samt långväga respektive dagliga personresor och är rekommenderad transportväg för farligt gods.

Projektet Väg 61 Framnäs-Högboda omfattar utbyggnad av mötesfri landsväg. Projektet har delats upp i två etapper, varav aktuell del avser etapp 1, Framnäs-Säldebråten.

Aktuell etapp ligger inom Kils kommun och går mellan Framnäs och Säldebråten och är cirka 4,1 kilometer lång. Etappen sträcker sig från öster till väster mellan upphörandet av befintlig mötesseparering utanför Framnäs fram till cirka 200 meter nordväst om fyrvägs korsningen vid Säldebråten. Aktuell sträcka ligger utanför tätbebyggt område och har landsbygdskaraktär.

Sträckan har idag trafiksäkerhetsbrister som bland annat består av avsnitt med låg plan- och profilstandard, dålig sikt och otrygga omkörningsförhållanden. Befintlig vägbredd är cirka 8,0 meter med två motriktade körfält utan mittseparering. Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 80 km/tim.

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten på väg 61 med fokus på både person- och godstransporter. För att uppnå detta ska befintlig tvåfältsväg breddas och mittsepareras, fyrvägs korsningen i Säldebråten ska ersättas med två förskjutna trevägs korsningar och viltolycksreducerande åtgärder ska implementeras. Antalet korsningar ska saneras där mindre anslutningar/utfarter stängs och ansluts via parallellvägar till korsningar som återstår. De återstående anslutande vägarna/korsningarna ska utformas med separata körfält för vänstersvängande trafik eller väntfickor.



Figur 2. Översiktskarta Väg 61 Framnäs-Säldebråten.

2.2. Tidigare studier och utredningar

I *Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen* (2008) föreslogs en målstandard för väg 61 sträckan Fagerås-riksgränsen om mötesfri landsväg med 2+1 körfält och mittseparering med referenshastighet 100 km/tim. Handlingsplanen innehöll även förslag på etappindelning av sträckan. Handlingsplanen reviderades år 2011 och kompletterades då med en bärighetsutredning för att öka noggrannheten i kostnadsberäkningarna.

Åtgärdsvalsstudien *Större regionala stråk Värmland* (2016) togs fram av Trafikverket som ett underlag inför revideringen av regional transportplan 2018-2029. Studien omfattade 14 stråk i Värmland som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet, däribland väg 61. I åtgärdsvalsstudien togs det fram förslag på åtgärder för att öka kapaciteten på väg 61, bland dessa fanns bland annat förslag på ombyggnad av sträckan Framnäs-Högboda till 2+1 väg med cirka 24 % omkörningsbar längd per riktning.

Åtgärdsvalsstudien *Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm–Oslo* (2017) är en nationell trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudie för hela stråket Stockholm–Oslo som togs fram av Trafikverket som underlag inför revideringen av nationell transportplan 2018–2029. Studien syftade till att förbättra stråkets tillgänglighet och därigenom bidra till att skapa en mer sammanhängande funktionell region. I studien pekades väg 61 Klaxås-Riksgränsen ut som en vägsträcka som kan vara aktuell för åtgärder.

Åtgärdsvalsstudien *Viltolycksreducerande åtgärder väg 61 Karlstad – riksgränsen* (2017) studerade behov av viltolycksreducerade åtgärder längs väg 61. I samband med studien inventerades hela stråket utifrån ett viltolycksreducerande perspektiv i syfte att utreda möjliga åtgärder för att minska antalet viltolyckor. I åtgärdsvalsstudien föreslogs bland annat viltåtgärder på sträckan Framnäs-Högboda.

År 2019 togs *Fördjupad utredning Väg 61, Karlstad-riksgränsen* (2019) fram för väg 61 sträckan Karlstad-riksgränsen. Utredningen innehåller uppdaterade kostnader och vidareutveckling av de etapper och åtgärdsförslag som presenterades i *Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen* (2008). Utredningen föreslår att det genomförs mötesseparering och breddning av sträckan Framnäs-Högboda, vilket är ett namngivet objekt i *Regional transportplan för Värmlands län 2018–2029*.

2.3. Ändamål och projektmål

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten på väg 61 med fokus på både person- och godstransporter.

Övergripande målsättning:

- 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.

Vägprojektets projektmål:

- Projektet ska verka för att bevara framkomligheten trots mittseparering.
- Projektet ska verka för ökad trafiksäkerhet vid aktuell sträckning.

- Minskat antal viltolyckor med 30 % och samtidigt bibehålla möjligheter för faunan att röra sig i området.
- Projektet ska verka för att möjliggöra transporter för alla trafikanter.
- Projektet ska verka för att landskapsanpassa anläggningen så långt det är samhällsekonomiskt möjligt.
- Projektet ska verka för att minimera antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena.

2.4. Beskrivning av befintlig väganläggning

2.4.1. Vägstandard

Aktuell etapp ligger inom Kils kommun och går mellan Framnäs och Säldebråten och är cirka 4,1 kilometer lång. Etappen sträcker sig från öster till väster mellan upphörandet av befintlig mötteseparering utanför Framnäs fram till cirka 200 meter nordväst om fyrvägs korsningen vid Säldebråten. Aktuell sträcka ligger utanför tätbebyggt område och har landsbygdskaraktär.

Vägbredden på sträckan är cirka 8,0 meter med två motriktade körfält utan mittseparering och högsta tillåtna hastighet på sträckan är 80 km/tim.

Längs sträckan ansluter två statliga vägar samt fjorton enskilda vägar. Till detta kommer ett antal åkeranslutningar och direktanslutningar i plan till bostadshus.

De sidoanläggningar som finns längs sträckan består av fem parkeringsfickor, tre busshållplatser med två hållplatslägen vardera samt en driftficka för fartkamera (ATK). En busshållplats i Säldebråten har endast en stolpe som markerar för hållplats och saknar yta för bussen att komma av vägen. Resterande busshållplatser har separat bussficka.

2.4.2. Trafik

Väg 61 är högt trafikerad med cirka 5 000 fordon/dygn uppmätt 2018, så kallad årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Av dessa är cirka 18 procent av typen tunga fordon. Med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg uppskattas trafiken öka framöver. Prognosåret är satt till 2040 och mängden trafik redovisas i Tabell 1. För väg 61 mellan Framnäs-Säldebråten motsvarar det prognosticerade trafikflödet år 2040 en årlig ökning på 0,65% totalt respektive 2% för tung trafik mellan åren 2017-2040.

Tabell 1. Trafikmängder från den senaste mätningen samt prognosticerat trafikflöde år 2040.

Delen	ÅDT total (mätår)	ÅDT tung trafik (mätår)	ÅDT total (prognosår 2040)	ÅDT tung trafik (prognosår 2040)
Väg 61, Framnäs-Säldebråten	5 000 (mätår 2018)	900 (18%) (mätår 2018)	5 800	1 400 (24%)
Väg 689, Säldebråten – Östra Glänne	120 (mätår 2016)	15 (13%) (mätår 2016)	140	25 (18%)
Väg 697, Krakemyren – Säldebråten	280 (mätår 2009)	15 (5%) (mätår 2009)	360	25 (7%)

2.4.3. Kollektivtrafik

Inom utredningsområdet finns idag tre busshållplatser för linjetrafik med ett hållplatsläge på vardera sida av väg 61, dessa finns vid Klacksjön, Ekbacken och Säldebråten. Vid hållplatsläget A vid Klacksjön, på den västra sidan av väg 61, finns ett väderskydd. På övriga hållplatslägen längs sträckan saknas väderskydd. Samtliga busshållplatser längs sträckan har separat bussficka med undantag av hållplatsläge A vid Säldebråten, på den västra sidan av väg 61, som saknar bussficka och endast har en stolpe som markerar för hållplats. Ingen av busshållplatserna är tillgänglighetsanpassad.

Till hållplatsläge A vid Klacksjön, på den västra sidan av väg 61, tar sig resenärer via en skyltad gång- och cykelväg som fortsätter söderut längs väg 61 mot Framgården respektive Backen via en planskild passage under väg 61 cirka 150 meter söder om busshållplats Klacksjön. Till hållplatsläge B vid Klacksjön, på den östra sidan av väg 61, tar sig resenärer via en bredare vägren längs väg 61 som går mellan hållplatsen och en anslutande väg. Till samtliga hållplatslägen vid hållplats Ekbacken respektive Säldebråten behöver resenärer gå på vägrenen längs väg 61 för att nå hållplatserna från anslutande vägar.

I Lene, cirka 1,5 kilometer norr om fyrvägsvägs korsningen på väg 61 i Säldebråten, finns en station för regionaltågstrafik på Värmlandsbanan.

Sträckan trafikeras idag av Värmlandstrafik busslinje 100.

2.4.4. Trafiksäkerhet

Sträckan har idag trafiksäkerhetsbrister som bland annat består av avsnitt med låg plan- och profilstandard, dålig sikt och otrygga omkörningsförhållanden. Oskyddade trafikanter får idag röra sig längs med väg 61 då det saknas gång- och cykelväg. Det finns ingen gång- och cykelväg på sträckan. Det finns inga säkra passager vid busshållplatserna och busshållplatserna saknar tillgänglighetsanpassning. Vid busshållplatserna Ekbacken och Säldebråten behöver resenärerna gå på vägrenen längs väg 61 för att nå hållplatserna från anslutande vägar.

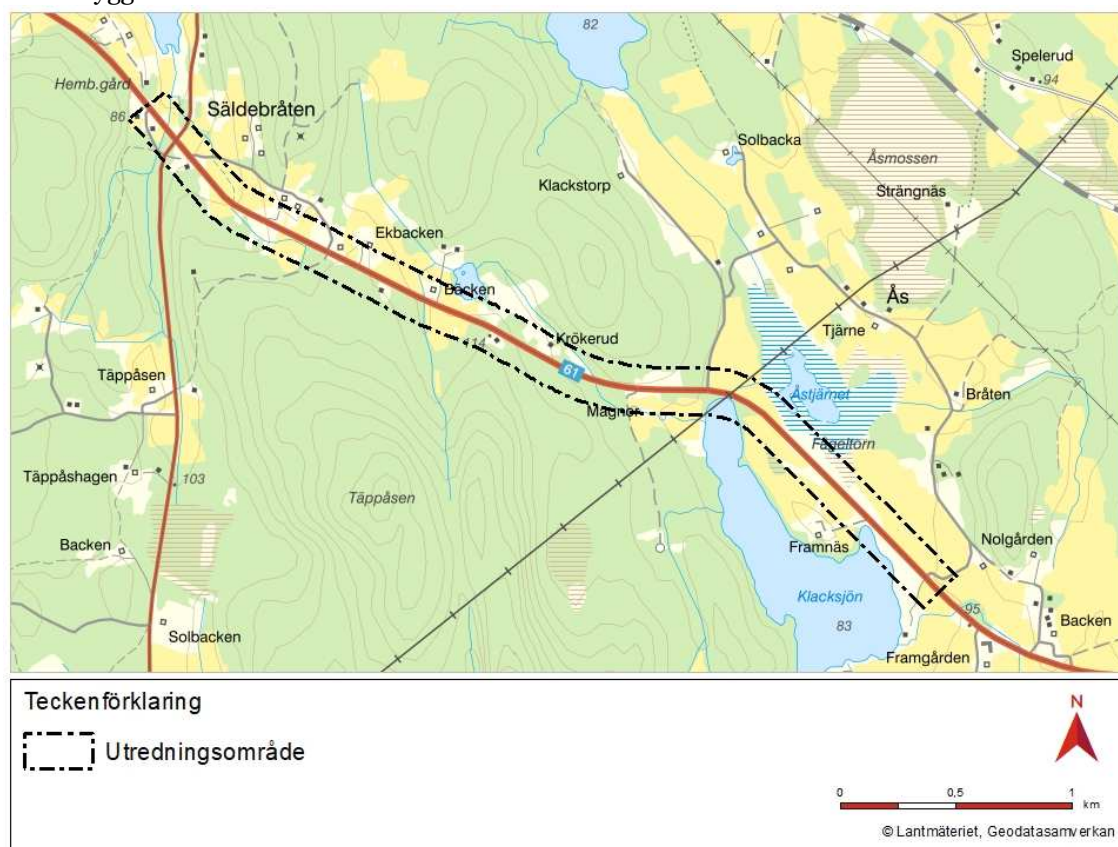
Då det är troligt att oskyddade trafikanter i form av barn rör sig i området kommer en barnkonsekvensanalys att genomföras i samband med projektet för att utreda om, hur och var viktiga målpunkter och stråk finns. Barnkonsekvensanalysen ska utgå från barnens perspektiv, vilket innebär att barn får dela med sig av information och erfarenheter kring sin egen situation samt bidra med synpunkter och förslag. I den fortsatta planläggningsprocessen ska sedan ett barnperspektiv tillämpas vid beslut om åtgärder.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet, se Figur 3, omfattar det område runt vägen som kan tänkas bli berört av byggnationen, exempelvis för breddning av vägområdet. Inom utredningsområdet bedöms förutom själva vägområdet även de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under bygget rymmas.

Influensområdet är större än vägens utredningsområde. I influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan, t.ex. genom att trafiken förändras på kringliggande vägar. Exempel på miljöaspekter som har ett större influensområde än projektets fysiska omfattning är landskapet, naturmiljö och vattenfrågor. Influensområdets storlek är olika beroende på vilken miljöaspekt som avses. För landskapet och naturmiljön kan en förändrad markanvändning inom utredningsområdet även påverka miljöer utanför, som exempelvis att vattenmiljöer nedströms kan påverkas av grumling under byggtiden.



Figur 3. Utredningsområde.

3.2. Tid

En beskrivning av ett projekts miljökonsekvenser behöver knytas till en situation som ligger ett antal år fram i tiden, då konsekvenser orsakade av vägplanen bedöms hunnit uppstå, i det här fallet har år 2040 valts som prognosår. Då förutsätts projektet vara genomfört och vägavsnittet varit i drift i närmare 15 år.

Den tidsmässiga avgränsningen för påverkan under byggtiden begränsas till den tid bygget pågår, samt tiden direkt efter bygget. Byggtiden bedöms till cirka två år. Planerad byggstart är år 2024.

Miljöeffekter för projektet som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills projektet är färdigbyggt.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Nationella mål

I kapitlet redovisas ett urval av lagar och regler, baserat på vad som är aktuellt för en vägplan.

4.1.1. Transportpolitiska mål

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

Funktionsmålet (tillgänglighet)

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. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa)

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

4.1.2. Nationella miljö kvalitetsmålen

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 17 etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet var att Sverige skulle ha uppnått dessa mål till 2020. Arbetet med att följa upp miljö målen fortgår nu även efter år 2020.

De 16 miljö kvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned till regionala och lokala mål. I Tabell 2 listas de 16 nationella miljö kvalitetsmålen.

Tabell 2. De nationella miljö kvalitetsmålen.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

4.2. Markanvändning

4.2.1. Befolkning och bebyggelse

Utredningsområdet är beläget mellan Framnäs och Säldebråten i Kils kommun, Värmlands län. Kils kommun har drygt 12 000 invånare. Det finns totalt fyra tätorter i kommunen: Kil, Stenåsen, Fagerås och Högboda. Kil är centralort i kommunen och ligger cirka 8 kilometer öster om utredningsområdet. Närmsta belägna tätorter från utredningsområdet är Högboda och Fagerås. Högboda ligger cirka 4,5 kilometer väster om utredningsområdet och har cirka 300 invånare. I Högboda finns skola, förskola, bibliotek, mataffär och idrottsplats. I Fagerås, cirka 3,5 kilometer öster om utredningsområdet, bor cirka 450 personer och i tätorten finns bland annat skola, förskola, bibliotek, mataffär, restaurang och idrottshall.

Längs utredningsområdet mellan Framnäs och Säldebråten finns spridd bostadsbebyggelse och gårdar.

4.2.2. Kommunala planer

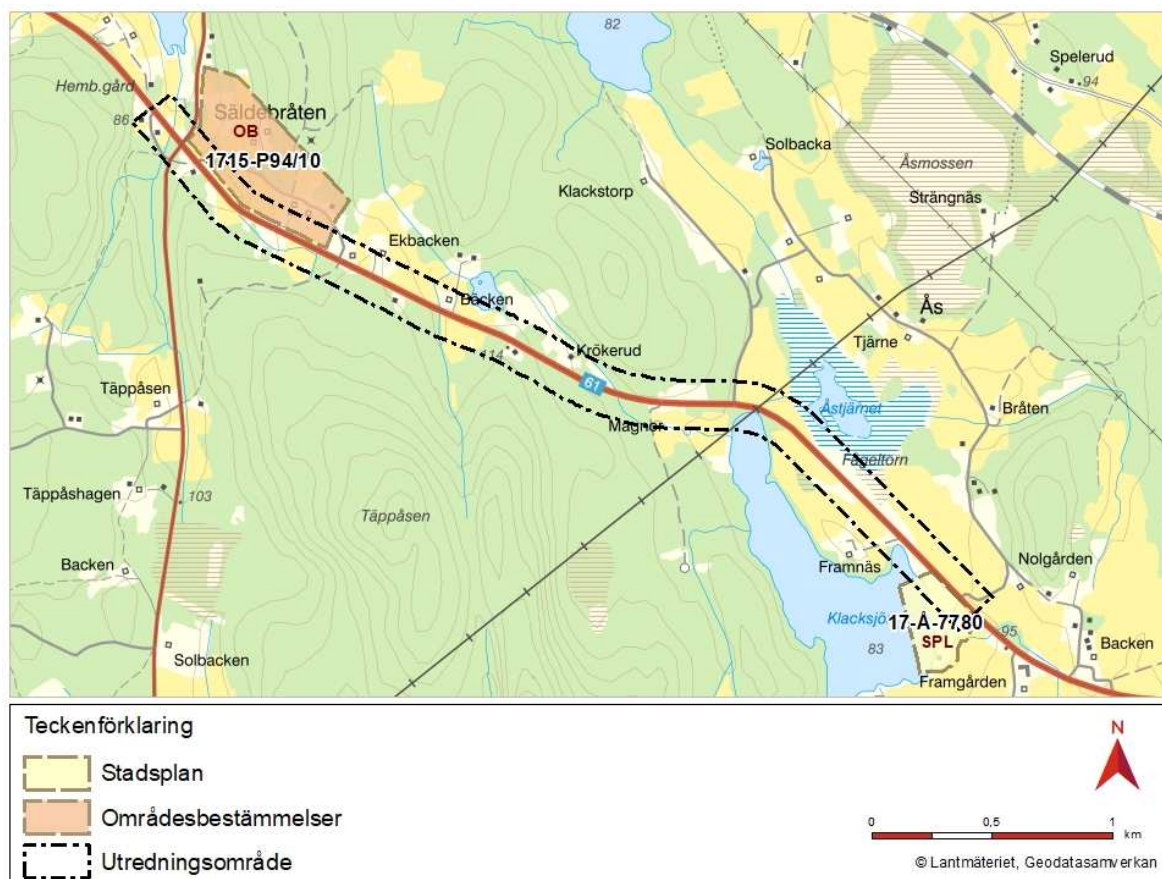
Kils kommuns gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2010-06-23 och vann laga kraft 2010-07-26. Aktuellt utredningsområde ligger beläget inom område som i översiktsplanens plankarta är markerat som väg. I översiktsplanen beskrivs att riksväg 61 är av riksintresse och har särskild betydelse för regional och interregional trafik, men att vägen inte uppfyller dagens krav på trafiksäkerhet och framkomlighet då den har fått en samhällsbetydelse och en trafikutveckling som den inte var avsedd för när den byggdes. Därmed anges det i översiktsplanen att det finns behov av att öka standarden för att anpassa väg 61 efter nuvarande regelverk och trafikmängd. I planförslaget anges att kommunen ska arbeta enligt *Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen (2008)*.

Följande kommunal plan kan komma att påverkas av projektet, se Figur 4 nedan.

- *Stadsplan för Klacksjöns badplats, 17-A-7780*
Stadsplanen vann laga kraft 1984-07-26. Stadsplanen omfattar Klacksjöns badplats samt området söder om denna. Planen syftar till att möjliggöra en utökning av badplatsen genom att utöka det strandnära badområdet samt skapa utrymme för en större bilparkering. Väg 61 är i plankartan planlagd som gata. Området närmast vägen är planlagt som park respektive friluftsbad försedd med prickad mark (mark som inte får bebyggas).

Följande områdesbestämmelse kan komma att påverkas av projektet, se Figur 4 nedan.

- *Områdesbestämmelser för Säldebråten Kulturhistorisk värdefull miljö, 1715-P94/10*
Områdesbestämmelsen vann laga kraft 1994-12-16. Säldebråten utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö och har därför försetts med områdesbestämmelser som anger att ändring av en byggnad inte får förvanska dess karaktär eller påverka dess anpassning till omgivningen. Ny bebyggelse skall utformas och placeras med särskild hänsyn till bebyggelsemiljön. Områdesbestämmelserna omfattar även utökad lovplikt för att bland annat sätta upp eller väsentligt ändra skyltar och ljusanordningar. För väg 61 gäller utökad tillståndsplikt enligt 47 § VL intill ett avstånd av 30 meter från vägområde.



Figur 4. Kommunala planer.

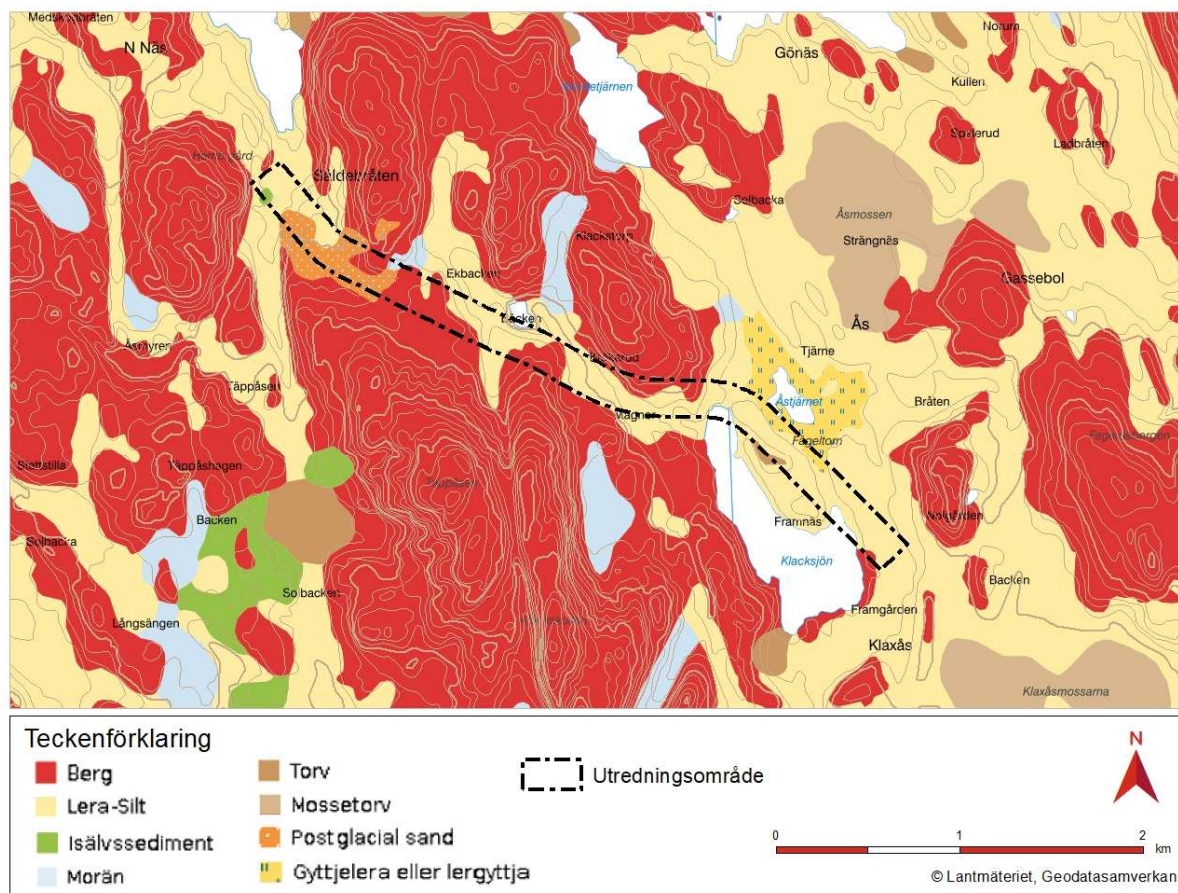
4.3. Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1. Geologi och geoteknik

Enligt jordartskarta från Sveriges geologiska undersökning (SGU) utgörs grundlagren i huvudsak av berg och lera/silt. Inom utredningsområdet förekommer även postglacial sand, isälvssediment, torv och gyttjelera (eller lergyttja). Där berg förekommer är vissa områden täckta av morän.

Enligt SGU:s jorddjupskarta varierar mäktigheten på jordlagren mellan 1 och 3 meter förutom på områdena med berg i dagen.

Terrängen varierar ganska mycket i nivå, vilket innebär både jord- och bergskärningar samt ställvis relativt höga bankar.



Figur 5. Utdrag från SGU:s jordartskarta.

Berggrunden i utredningsområdet består enligt SGU:s berggrundskarta av granitisk-granodioritisk gnejs. Längs vägen inom utredningsområdet finns det idag tre befintliga bergskärningar, varav en dubbelsidig, samt några mindre bergsklackar.

Skärningarna är relativt låga, lägre än fyra meter, med primär uppsprickning längs foliationen. Foliationen stryker ungefär parallellt med vägen och stupar svagt till medel åt nord/nordost. Skärningarna är inte förstärkta.

4.3.2. Klimat och risker

I nuläget finns inga kända risker för översvämning längs den aktuella sträckan. I vägplanearbetet behöver konsekvensbedömning göras kring de risker som kan uppkomma med anledning av pågående klimatförändringar som extrema regn och vädersituationer. Detta för att minska klimatpåverkan men också för att anpassa och dimensionera vägförslaget efter ett framtida klimatscenario.

Farligt gods

Trafiksäkerheten på den aktuella sträckan är bristfällig. Det saknas mötesseparering och sträckan har partier med flera väkanslutningar och utfarter som håller låg standard. Väg 61 är utpekad primärväg för farligt gods, är skyddsklassad väg och omledningsväg för väg E18 och E45. Sträckan kan därmed stundtals bli hårt belastad. Sammantaget kan vägens egenskaper leda till allvarliga konsekvenser vid olyckor.

4.3.3. Ledningar

De identifierade ledningarna inom utredningsområdet är elledningar, fiberledningar och teleledningar. Ledningar korsar väg 61 på ett flertal ställen. Det har inte framkommit några uppgifter

om att det förekommer markavvattningsföretag längs sträckan. Förekomst och typ av befintliga VA-ledningar samt åkerdräneringar undersöks i nästa skede.

4.3.4. Avvattning

Vägen avvattnas i dag till största del av infiltration i diken och slänter. Det finns tolv korsande samt ca 35 sidotrummor längs vägsträckan. I korsningen i Säldebråten har det tidigare funnits problem med bärigheten på grund av dålig avvattning. Detta har åtgärdats av driften genom att man dränerat av med hjälp av geotextilklädd makadamlåda samt dräneringsrör.

4.3.5. Byggnadsverk

Vid Klacksjöns norra ände finns en rörbro benämnd med nummer 17-1281-1, byggår 2007. Rörbron avses förlängas för att rymma den nya vägbredden.

4.4. Miljöförutsättningar

4.4.1. Skyddade områden

I 7 kap. miljöbalken (MB) redovisas de olika typer av lagligt skydd ett område kan ha för att förhindra att dess värden skadas.

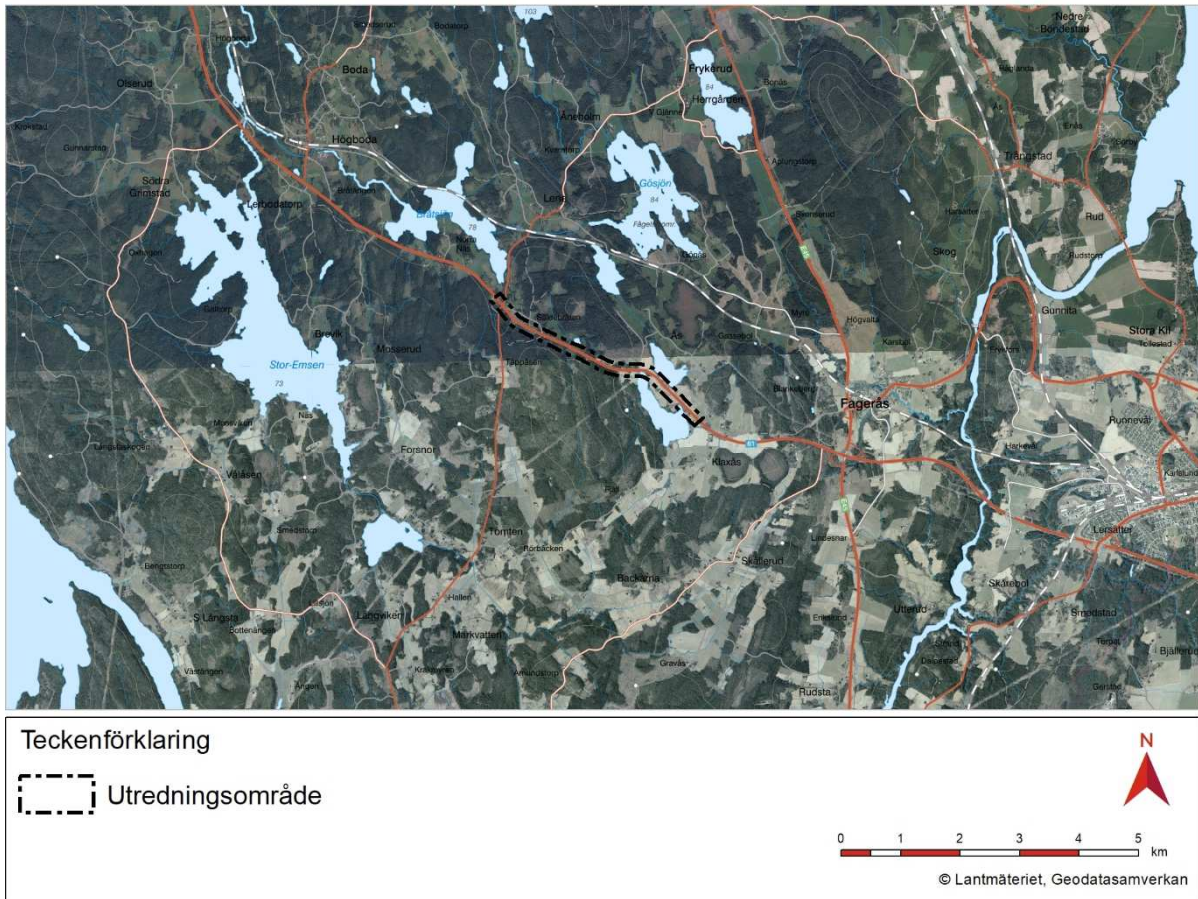
Biotopskyddsområden är en form av områdesskydd som används för att skydda små mark- och vattenområden som har särskilt stora värden för djur- och växtarter. Det generella biotopskyddet omfattar biotoper som genom beslut av regeringen är generellt skyddade i hela landet enligt förordningen om områdesskydd (1998:1252) enligt miljöbalken. Det generella biotopskyddet omfattar alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, pilevallar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark och åkerholmar. Naturvärdesinventering kommer att genomföras under 2021.

Strandskyddsbestämmelserna i miljöbalkens 7 kapitel 13 § syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområdet och bevara goda livsvillkor på djur- och växtliv på land och i vatten. Strandskyddet omfattar land- och vattenområden inom 100 meter från strandlinje, om inte utökat strandskydd (300 m) gäller. För de vatten som ligger inom fastställt vägområde krävs enligt miljöbalkens 7 kapitel 16 § ingen särskild dispens för åtgärder inom strandskyddsområdet.

Klacksjön, Åstjärnet och Bråtsjön omfattas av generellt strandskydd (100 m)

4.4.2. Landskapets karaktär och funktion

Området kring utredningsområdet av väg 61 utgörs av ett omväxlande slutet och öppet mosaiklandskap med skogsbeklädda bergskullar samt böljande åkrar och betesmarker, med inslag av mindre sjöar och tjärn, se Figur 6. Längs vägen finns utspridd, gles bebyggelse med ett fåtal villor, gårdar och lantbruksfastigheter, de flesta med egen anslutningsväg.



Figur 6. Mosaiklandskap.

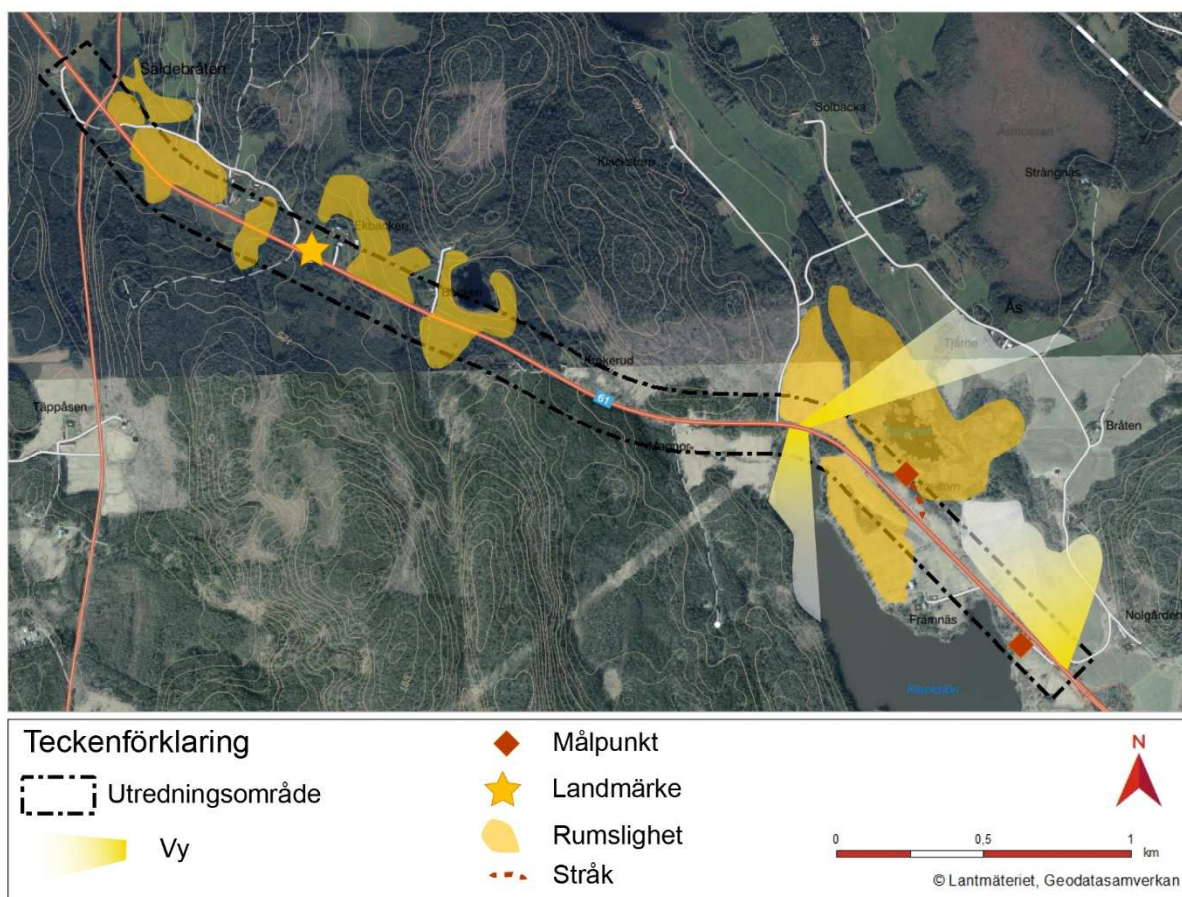
Landskapets uppbyggnad

Landskapet är kuperat och omväxlande slutet och öppet. Höjdskillnaderna är starkt påtagliga och lutningarna varierar mellan flackare, böljande former och skarpare branter.

När inlandsisen smälte, för cirka 10 000 år sedan, låg först hela området under vatten. Små partiklar sjönk till botten i sänkor, medan större material avsattes högre upp och när landhöjningen torrlade området bildade dessa sediment jordmånen tillsammans med den berggrund som kvarstod efter inlandsisens nötning. Ur jordartskartan går att utläsa att landskapstypen mosaiklandskap breder ut sig över skogsklädda höjder av berg och morän, och över sänkor med ler-silt där jordbruk och bete nyttjar den bördiga jorden. Det finns även enstaka inslag av sand, torv, gyttjelera och isälvs sediment.

I det kuperade landskapet längs väg 61 finns ett flertal bergshöjder, närmst i skogsområdet söder om vägen. Där reser sig både Tappåsen och Klackskullen i nära anslutning till Klacksjön, vilken är en av flertalet sjöar och tjärn som ligger spridda i mosaiklandskapet. Klacksjön ligger i nära anslutning till den östra delen av vägsträckan, söder om vägen. På motstående sida om vägen, från Klacksjön, ligger Åstjärnet och en bit västerut ligger en mindre tjärn.

Det finns ett fåtal mindre vattendrag i landskapet som förbinder sjöar och tjärn. De flesta av dem är till stor del igenvuxna med högt gräs, sly och träd. Vattendragen är så smala att de snarare uppfattas som diken mellan jordbruksmarker där dikessvackan och frodiga slypartier är det enda som avslöjar vattendragens närvaro bland de öppna fälten. I skogspartierna är vattendragen knappt urskiljbara från vägen sett.

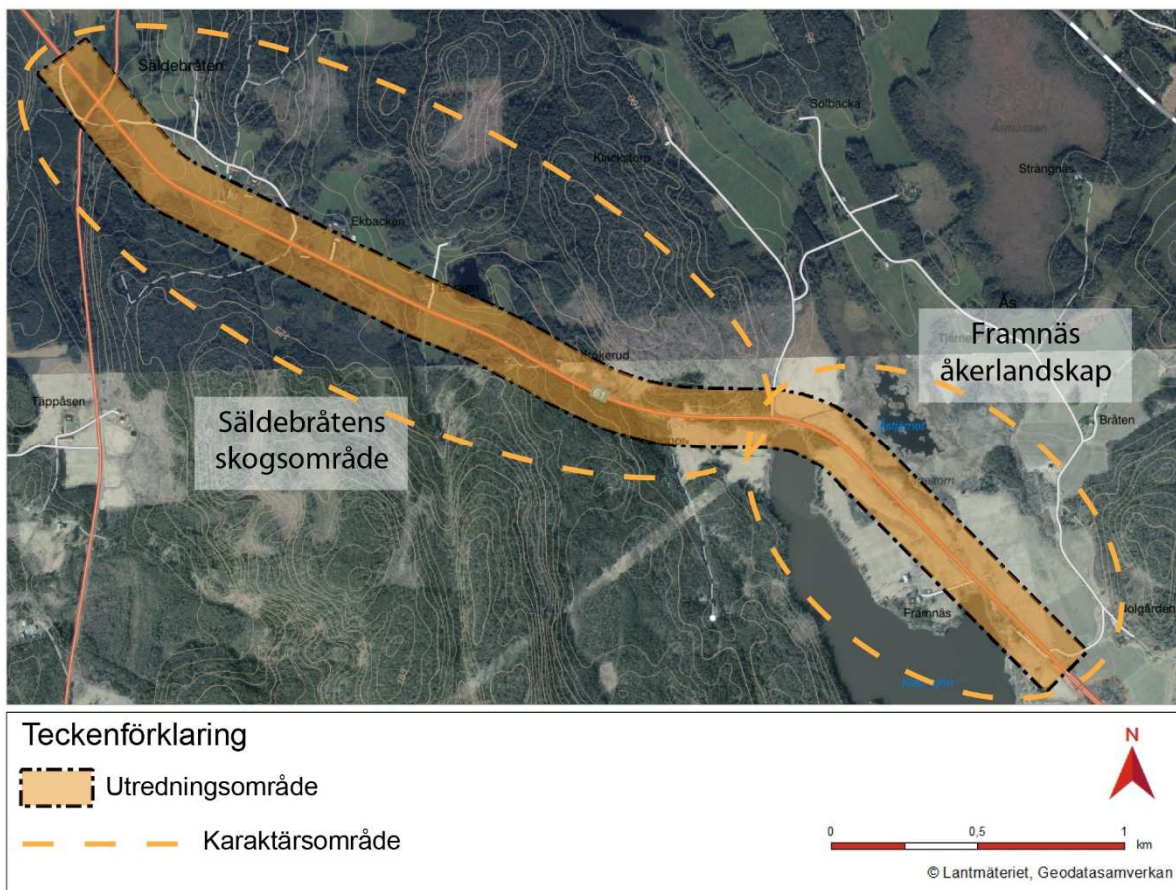


Figur 7. Analyiskarta över landskapets upplevelsevärden.

Upplevelsen av landskapet

Det omväxlande mosaiklandskapet som omger den aktuella sträckan längs väg 61 erbjuder ett fåtal, kortare utblickar över landskapet, se Figur 7. Dessa sammanfaller främst i de luckor som uppstår mellan större trädgångar samt där jordbruks- & betesmarker kommer i kontakt med vägen. Det finns även kortare partier längs vägen med utblickar över Klacksjön, framför allt i den östra änden av sjön. Generellt är utblickarna inom mosaiklandskapet korta eftersom siktlinjerna ofta bryts av skogspartier eller trädridåer. Det är ett övergripande småskaligt landskap med hög komplexitet och hyser inte några tydliga strukturer eller riktningar. De rumsliga avgränsningarna består i huvudsak av skog, trädgångar, större buskage och vatten. Även väg 61 utgör en form av rumslig avgränsning och barriär i landskapet.

Ur trafikantens perspektiv växlar rumsligheten i landskapet från att i öster vara öppet med slutna ridåer av vegetation, till att i väster övergå till ett slutet skogslandskap med luckor av öppna fält där skogen kommer närmre vägen. Dessa områden av mosaiklandskapet upplevs därför som två separata karaktärsområden – *Säldebråtens skogsområde* samt *Framnäs åkerlandskap*, se Figur 8.



Figur 8. Landskapets karaktärsområden.

Framnäs åkerlandskap utgörs av större fält med åkermark, uppbrutna av stråk och klungor av lövträd och buskar. I åkerlandskapet ligger tydligt avgränsade rumsligheter och det finns även en påtaglig närvaro av öppet vatten i form av Klacksjön och Åstjärnet. För resenären längs väg 61 synliggörs Klacksjön vid ett fåtal platser.

Nyckelkaraktärer för *Framnäs åkerlandskap*:

- Fält med åkermark
- Tydligt avgränsade rumsligheter
- Öppet vatten
- Klungor av lövträd och buskar

Säldebråtens skogsområde utgör ett sammanhållet skogslandskap av tät barrskog som längs väg 61 öppnar upp sig för att ge plats åt spridda gårdar, betesmarker och odlingsmarker. Vid några av gårdarna står stora exemplar av gamla lövträd. För resenären längs väg 61 får landskapet en levande rörelse genom att växelsvis öppna och sluta sig.

Nyckelkaraktärer för *Säldebråtens skogsområde*:

- Tät barrskog
- Spridd bebyggelse i nära anslutning till väg 61
- Stora, äldre lövträd

I det nordvästra vägområdet längs sträckan finns en allé i anslutning till en gårdsinfart. I samband med andra närliggande fastigheter, strax väster om allén, växer också två stora ekar precis intill vägen. Ekarnas breda kronor sträcker sig ut över vägen. De för resenärerna närmare växtligheten i landskapet och fungerar som landmärke på längre avstånd både öster- och västerifrån.

En stor del av dessa större skogsområden brukas som produktionsskog, vilket innebär att de till stor del är homogena sett till trädarter och ålder. Det finns även större hyggen som intygar om skogsbrukets närvaro. De mindre skogspartier och träddungar som står mer ljust och öppet mellan fälten, består främst av lövträd, såsom björk, asp och sälg, med enstaka inslag av barrträd. Vid Klacksjöns badplats finns även en gles trädriddå, som till viss del avskärmar mot vägen, med bland annat lärkträd.

Användningen av landskapet

Markanvändningen i närområdet av utredningsområdet representeras främst av jord- och skogsbruk vars öppna och slutna rum avlöser varandra om vartannat i landskapet. Även lantbruk med boskap förekommer. Väg 61 följer landskapets naturliga former och förutsättningar genom att mjukt bana sig fram mellan sjöar och i svackorna mellan höjderna. De flesta anslutande vägar är mindre grusvägar som leder in till närliggande fastigheter, övervägande i form av villor och gårdar i klassisk allmogestil med rödmålat trä och vita knutar samt tillhörande lantbruksbyggnader. Merparten av bostadshusen ligger inbäddade i landskapet, på gränsen mellan öppna fält och slutna skog, delvis skymda från vägen, vilket gör att de upplevs som ganska anonyma även om de ligger relativt nära. Bruksbyggnadernas större huskroppar framträder tydligare än bostadshusen, då de ofta är placerade närmre vägen, i öppna siktlinjer.

För de boende inom och i närheten av utredningsområdet, utgör väg 61 en viktig länk. Ungefär en mil österut ligger närmst Kil och ytterligare ett par mil österut Karlstad, vilka båda ger tillgång till handel, apotek, vård och större transportförbindelser till resten av Sverige. Lite längre västerut, cirka fem mil, ligger Arvika som också erbjuder service och utökade transportmöjligheter. En dryg kilometer norr om väg 61 löper järnvägsspår, nästintill parallellt med vägens riktning, som förbinder Karlstad och Kil med Arvika, Charlottenberg och vidare in i Norge.

Vid norra delen av Klacksjön korsar en stor kraftledning väg 61 i sydväst-nordöstlig riktning. Ledningarna ligger på hög höjd ovanför vägen och synliggörs främst på grund av de höga master som ledningarna hålls upp av, vilka står uppradade i en öppen gata som skarpt skär genom landskapet.



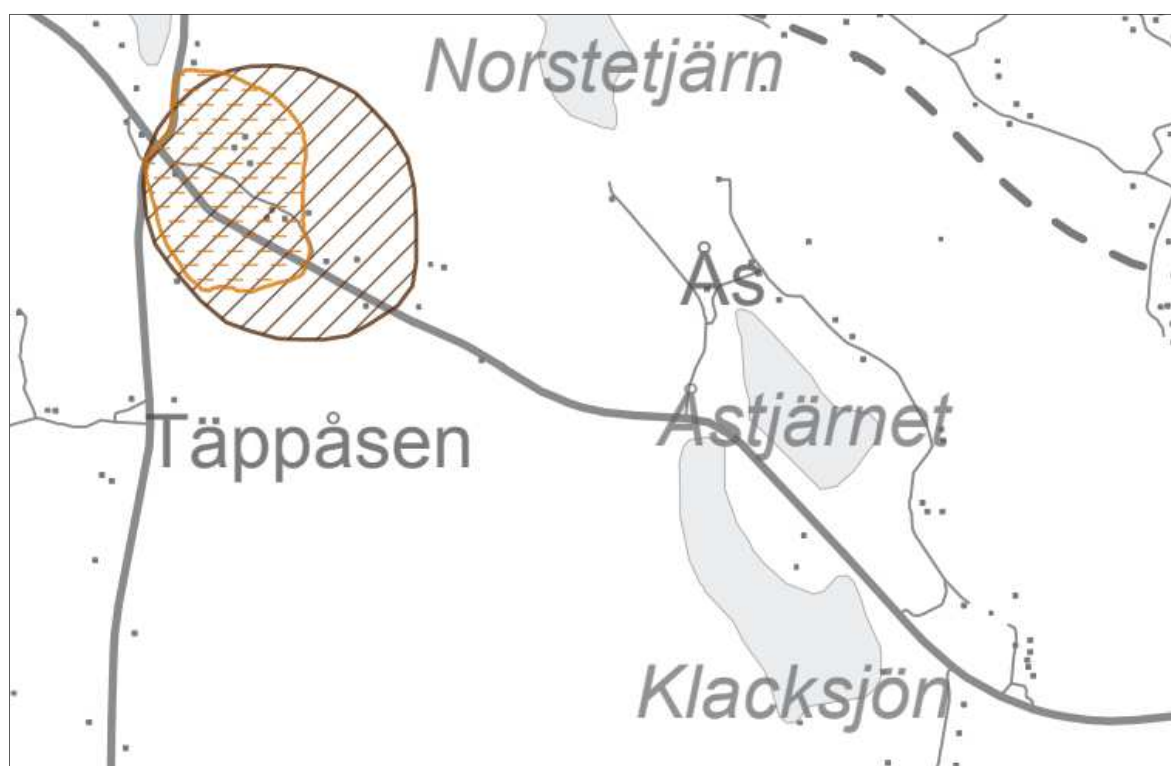
Figur 9. Åstjärnet.

I sydöstra delen av Klacksjön, i nära anslutning till väg 61, finns en tillgänglighetsanpassad badplats med omklädningshytt, brygga och sandstrand. Här hålls även simskola under sommaren. Klacksjön används även för fiske och mittemot, på andra sidan av väg 61, ligger Åstjärnet, se Figur 9, med fågeltorn och utsikt över det grunda och näringsrika vattnet som utgör livsmiljö för en stor samling fågelarter. Fågeltornet kan nås via en stig från en parkeringsficka längs väg 61 i västlig riktning. I övrigt finns inga större vandringsleder eller liknande friluftsspår i närheten, men stigarna i skogsområdet vid Klackskullen används både som rekreationsområde och till orientering.

Klacksjön och Bråtsjön, vilken ligger precis norr om den västra änden av utredningsområdet, omfattas av landskapsbildsskydd. Landskapsbildsskyddet innebär övergripande att befintliga byggnader inte får ändras eller nya byggnader uppföras utan tillstånd från länsstyrelsen, med undantag för byggnader till försvaret, jordbruk, fiske, skogsskötsel eller allmänna kommunikationer. Skyddet omfattar de båda sjöarna och närliggande områden inom 150 meter från strandkanten för Klacksjön och inom 200 meter från strandkanten för Bråtsjön.

4.4.3. Kulturmiljö

Det parti av väg 61 som berörs av vägplanen följer till stor del en äldre vägsträckning som återfinns i kartmaterial från åtminstone 1700-talets mitt. Vägen sträcker sig genom ett, delvis, utpräglat kulturlandskap och kantas i dess västra del av äldre agrar bebyggelse, där byn Säldebråten är placerad. Säldebråten omnämns i jordeboken redan 1503 och är utpekad av Kils kommun som ett särskilt kulturhistoriskt värdefullt bebyggelseområde, se Figur 10. Säldebråten omfattas även av områdesbestämmelser, se avsnitt 4.2.2.

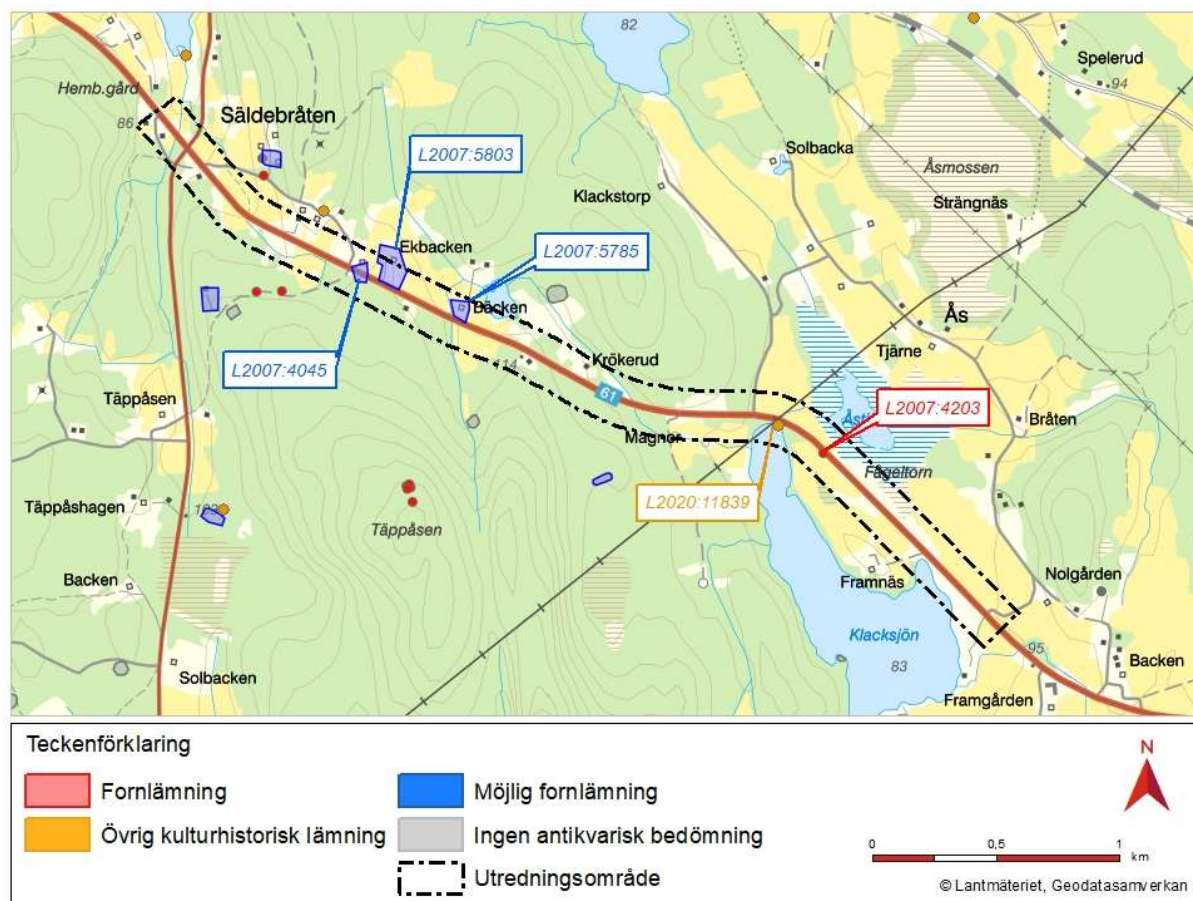


Figur 10. Skrafferad mörkbrun yta visar det särskilt kulturhistoriskt värdefulla bebyggelseområdet som finns med i Kils kommuns kulturmiljövårdsprogram. Skrafferad orange yta markerar del av samma bebyggelseområde som det är avgränsat i Länsstyrelsen Värmlands regionala kulturmiljöprogram Ditt Värmland från 1998. Bild: Kils Kommun, Översiktsplan 2010.

I anslutning till den aktuella sträckan finns totalt fem fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar registrerade hos Riksantikvarieämbetet. I Tabell 3 redovisas de lämningar som ligger inom utredningsområdet.

Tabell 3. Lämningar i anslutning till aktuell sträcka.

ID	Beskrivning	Status
L2007:4203	Milstolpe	Fornlämning
L2020:11839	Industri övrig. Husgrund, lämning efter garveri	Övrig kulturhistorisk lämning
L2007:5785	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L2007:5803	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L2007:4045	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning



Figur 11. Kända lämningar längs med sträckan.

En lokal kulturmiljö som är direkt berörd av vägplanen är en gård benämnd "Näbben" placerad cirka 900 meter öster om korsningen vid Säldebråten. Gården ingår i det särskilt kulturhistoriskt värdefulla bebyggelseområde som är utpekad av Kils kommun samt är registrerad som möjlig fornlämning (bytomt/gårdstomt L2007:4045), se Figur 11. Nuvarande väg 61 skär idag rätt igenom gårdsplanen med mangårdsbyggnad och ekonomibyggnader/uthus placerade på ömse sidor om vägen, se Figur 15. Ekonomibyggnaderna och uthusen är särskilt välbevarade och uppvisar ett ålderdomligt byggnadsskick med autentiska uttryck, se Figur 12. Gårdsplanen har två storväxta ekar som delvis hänger ut över vägen vilka tillsammans med de äldre byggnaderna skapar en sluten och välbevarad helhetsmiljö som besitter stora kulturhistoriska värden. Gården har lång kontinuitet på platsen och återfinns i kartmaterial från åtminstone 1838.



Figur 12. Ekonomibyggnad vid "Näbben".

Söder om väg 61, väster om "Näbben" noterades en stenmur vid platsbesök. Området var igenvuxet vid tidpunkten, längs med stenkonstruktionen finns ett dike det rinner även en bäck i murens direkta närområde. Stenmuren är inte registrerad hos riksantikvarieämbetet.

4.4.4. Natur- och vattenmiljö

Omgivande marker längs aktuell sträcka för riksväg 61 utgörs av ett kuperat, varierat landskap med omväxlande skogs- och jordbruksmarker. I sydvästra delen av området ligger Klacksjön, samt Åstjärnet. I övrigt finns inga större vattenområden inom utredningsområdet.

Inga kända naturvärden finns registrerade hos vare sig Skogsstyrelsen eller länsstyrelsen i direkt anslutning till vägen, De naturvärden som finns noterade utgörs av skogsområden och ligger som närmast cirka 170 meter från befintlig väg.

En förstudie enligt standard för naturvärdesinventering har genomförts på ett område omfattande det mark- och vattenområde som bedömts kunna påverkas av åtgärder under byggnation, både genom direkt och indirekt markpåverkan, se Figur 3 för utredningsområde.

Naturmiljö

Enligt Häradssekonomiska kartan för Frykerud från 1883-95, se Figur 13, har området i direkt anslutning till befintlig väg till stor del utgjorts av åkermarker, vilka även finns i äldre skifteskartor för Säldebråten. Delar av dessa jordbruksmarker finns kvar och brukas än idag. Inga naturvärden på dessa marker finns noterade i de ängs- och betesinventeringar som gjorts, men bedöms potentiellt kunna utgöra naturvärdesobjekt.



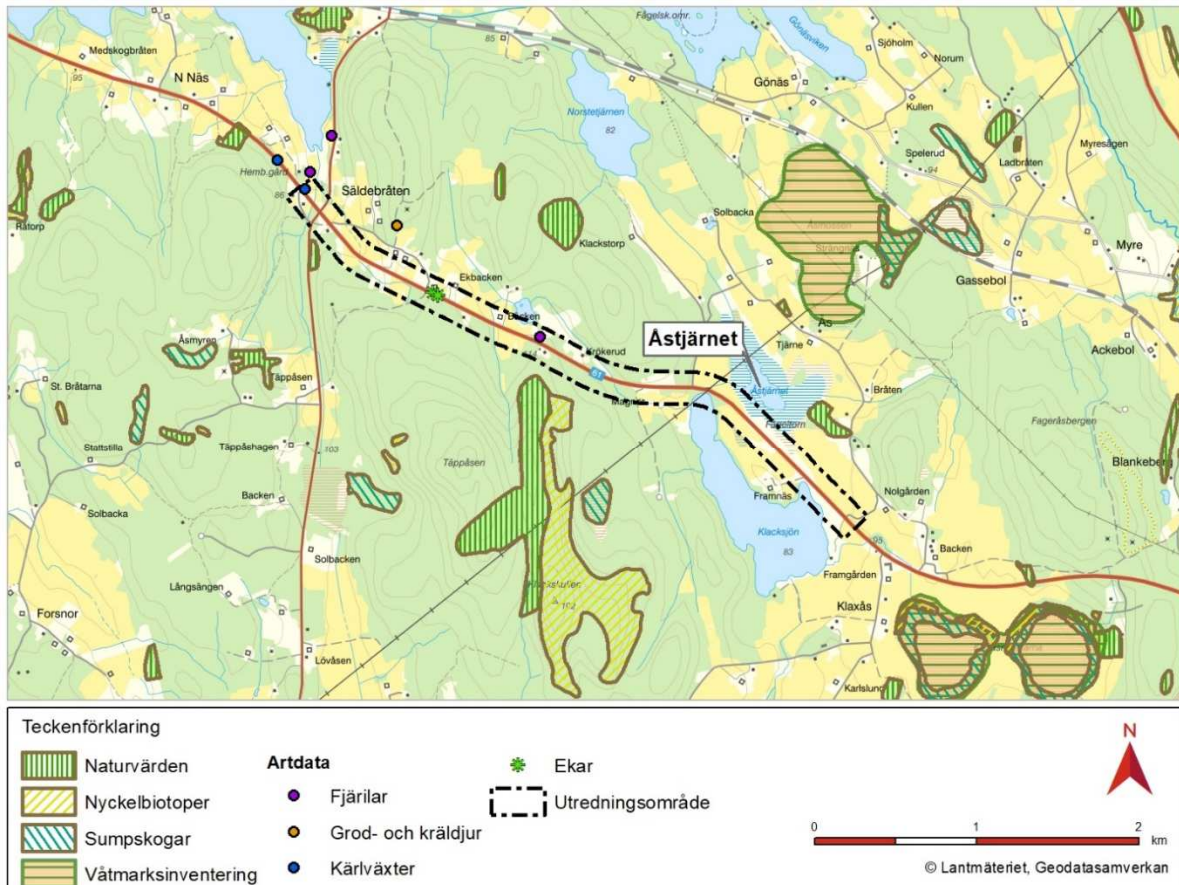
Figur 13. Utsnitt ur Häradsekonomska karta för Frykeryd 1883-95, Rak-id J112-71-6.

Nordöst om vägen i anslutning till södra delen av Åstjärnet ligger ett skogsområde bestående av en lövskogslund/hagmarksskog som av Skogsstyrelsens utpekats som ett naturvärde (N 1979-1998).

Söder om väg 61 och väst om Klacksjön ligger Klackskullen. Detta område har av Skogsstyrelsen bedömts utgöras av en nyckelbiotop (N 955-1997) samt naturvärde (N 954-1997). Skogsmarken utgörs av barrnaturskog med stort inslag av senvuxna träd och spärrgreniga grova träd. För detta område pågår reservatsbildning.

I den västra änden av vägplaneområdet vid Säldebråtenkorset ligger ett skogligt naturvärde (N1013-1997) i form av en lövskog på västra sidan av vägen.

Inga väganknutna naturvärden finns registrerade hos Trafikverket.



Figur 14. Naturvärden.

Vid Ekbacken löper vägen över gårdsplanen. På östra sidan av vägen växer två stora solitära ekar, se Figur 15. Stora träd är en bristvara i landskapet och har potential att hysa ett antal hotade och sällsynta arter.



Figur 15. Ekar nära befintlig väg på gårdsplan, Näbben.

Rådjur och älg finns i området. Längs aktuell sträcka finns inga befintliga viltstängsel. Trafikflödet motsvarar en stark barriärpåverkan och det saknas lämpliga planskilda passagemöjligheter på sträckan. Öster om Klacksjön, utanför vägplaneområdet finns en faunapassage för stora däggdjur. Söder om Högbona förtätas sannolikt klövviltet i landskapet utmed vägen orsakat av Klacksjön i syd och Åstjärnet i norr. Det förekommer skogsmark på båda sidor om vägen, eller ledlinjer i form av träd och buskvegetation i den öppna åkermarken.

Vattenmiljö

I sträckans södra del finns ett antal vattenförekomster som står i förbindelse med varandra. På södra sidan av sträckan ligger Klacksjön och norr om sträckan ligger Åstjärnet, båda kategoriserade som övrigt vatten. Klacksjön och Åstjärnet förbinds genom en trumma under väg 61 i norra delen av Klacksjön, se Figur 16. I Klacksjön finns, enligt uppgift från Länsstyrelsen i Värmland, signalkräfta.



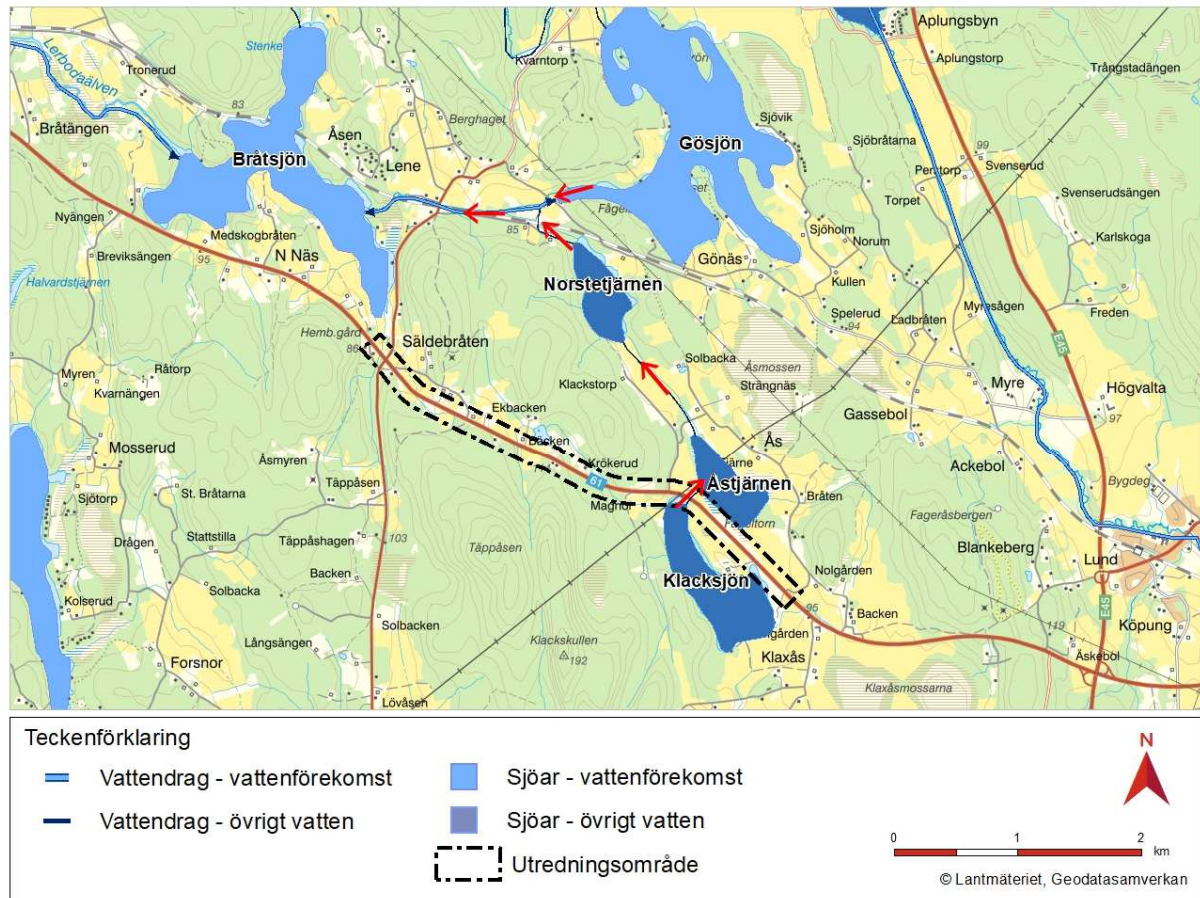
Figur 16. Trumma under väg 61 som förbinder Klacksjön och Åstjärnet.

Åstjärnet är enligt Kils kommuns naturvårdsprogram en grund, näringsrik fågelsjö som utgör en viktig livsmiljö och rastplats för många fågelarter. Åstjärnet omges till stor del av jordbruk- och betesmarker. Vissa delar av markerna runt tjärnet betas fortfarande men inte hela vägen ner till sjön. Nere vid sjökanten har buskskiktet av vide i stort sett tagit över och är relativt tät. Sjön är till stor del igenväxt med säv och bladvass men några få öppna vattenytor finns fortfarande kvar. Igenväxning beror främst på den sjösänkning som genomförts i tjärnet. Vattenytan har en rik flytbladsvegetation bestående av vit näckros och gäddnate. Mot vägen finns en ridå av aspar som skyddar tjärnet mot vägen. Genom att sjön har växt igen på senare år har antalet fågelarter minskat rejält. Då markerna gödslas ökar igenväxningen.

Norr om Åstjärnet ligger Norstetjärnen som kategoriseras som övrigt vatten. Nordöst om dessa ligger Gösjön som är en vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Gösjön har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Väster om Gösjön ligger samt Bråtsjön som utgör en vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Bråtsjön har måttlig ekologisk status och

uppnår ej god kemisk status. Klacksjön, Åstjärnet, Norstetjärnen och Gösjön avrinner samtliga till Bråtsjön, se Figur 17.

I övrigt korsas vägen av några mindre diken/bäckar längs sträckan. Samtliga dessa vattendrag mynnar slutligen i Klacksjön.



Figur 17. Ytvattenförekomster i området. De röda pilarna i kartan indikerar flödesriktning.

Skyddade och hotade arter

Längs aktuell sträcka finns inrapporterade fynd av rödlistade och skyddade arter (enligt 8 kap. MB och artskyddsförordningen). I anslutning till Klacksjön och Åstjärnet finns ett stort antal fåglar inrapporterade. Vid uttag från artdatabanken har över 100 olika fågelarter rapporterats därifrån. Många av dessa fåglar utgörs av sjö- eller vadarfåglar vilka antingen häckar eller rastar i området. Enligt Kils kommuns naturvårdsprogram utgör Åstjärnet en viktig livsmiljö och rastplats för, bland annat, brun kärrhök, rörsångare, enkelbeckasin, blåand, bivråk, storspov, knipa och rördrom. Genom att sjön har växt igen på senare år har antalet fågelarter minskat rejält. Troligen rör sig fåglarna mellan det öppna vattnet i Klacksjön och våtmarkerna i anslutning till Åstjärnet. Samtliga fåglar är skyddade enligt artskyddsförordningen. Buller är en allvarlig störningsfaktor i naturmiljöer. För många djur kan buller medföra drastiska effekter såsom ökad dödlighet och försämrad reproduktion.

I anslutning till Säldebråten finns fynd av den rödlistade skogssklockan (NT). Härifrån finns även rapporter om brun gräsfjäril, mindre bastardsvärmare och ängsmetallvinge, vilka alla är rödlistade som nära hotade (NT). Brun gräsfjäril är även fridlyst. Dessa tre insektsarter samt skogssklockan är samtliga knutna till ett öppet småskaligt brukat kulturlandskap och förekommer ofta i brynmiljöer.

4.4.5. Rekreation och friluftsliv

I direkt anslutning till väg 61 ligger Klacksjöns badplats. Här finns simskola, omklädningshytt, brygga och sandstrand. Badplatsen sköts av Kils kommun.

Norr om Klacksjön och sträckan ligger Åstjärnet med fågeltorn.

Det finns utpekade vandringsleder öster om sträckan, närmare Kil och även en vandringsled väster om sträckan vid Högboda. I Högboda finns också hembygdsgrd och hembygdsförening.

Norr om Högboda finns naturreservatet Rennstadsnipan. Naturreservatet bildades för att bevara den mångfald av naturtyper och arter som finns i området. Men reservatet ska även vara tillgängligt för det rörliga friluftslivet.

Väster om korsningen vid Säldebråten finns en träningsanläggning med gym.

4.4.6. Boendemiljö och hälsa

Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad på flera sätt. Det kan röra sig om vägtrafikbuller, luftföroreningar och barriärpåverkan. Längs den aktuella sträckan rör det sig främst om barriärpåverkan och vägtrafikbuller.

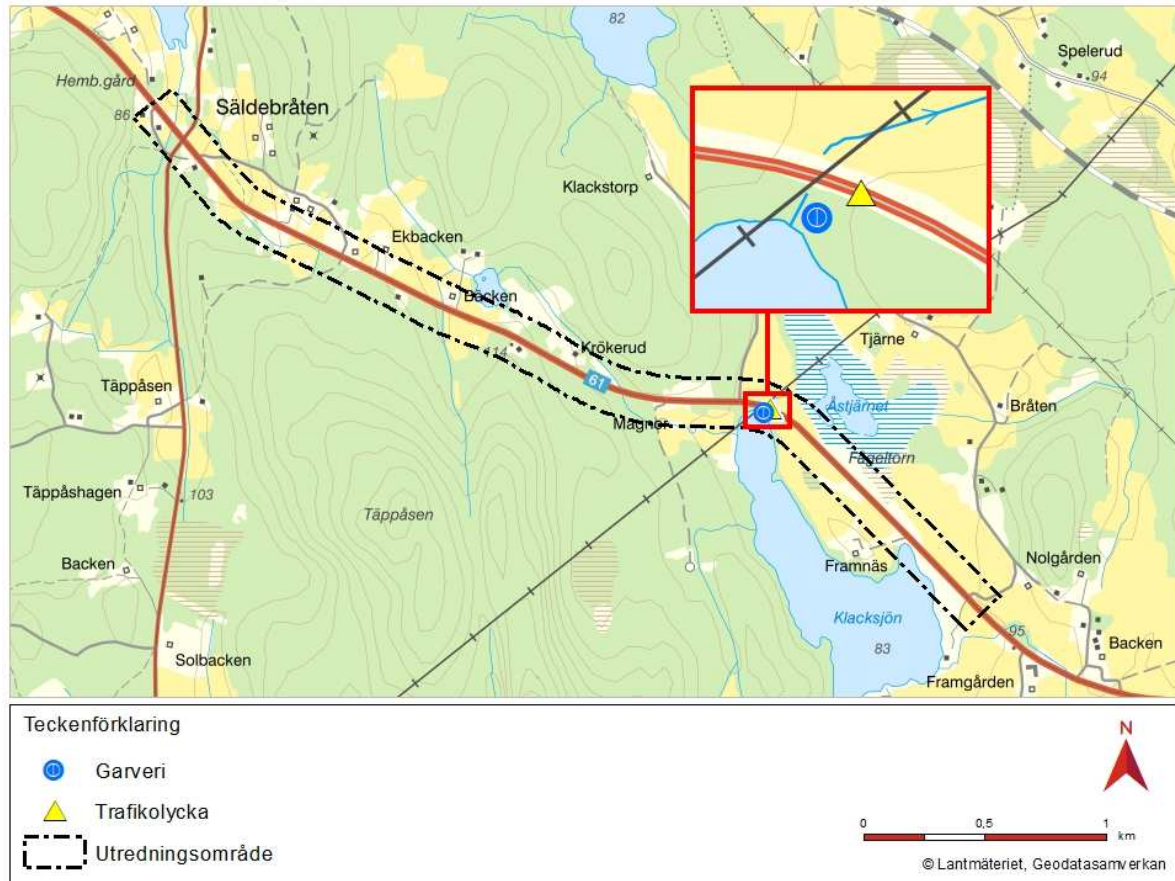
Väg 61 hade vid mätåret 2018 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 5 000 fordon/dygn, vilket beräknas öka. Av dessa är cirka 18 procent av typen tunga fordon. Några fastigheter ligger nära vägen och bullerutredning genomförs i det fortsatta arbetet för att se vilka fastigheter som är bullerberörda.

Vägen kan vara svår att korsa och trafiken gör att man undviker att färdas till fots eller cykel längs vägen då det inte finns tillräckligt utrymme för oskyddade trafikanter.

Längs väg 61, inom aktuell sträcka, förekommer enstaka gårdar och bostadshus. Andelen hus som ligger direkt intill vägen är få. Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Väg 61 är rekommenderad väg för farligt gods. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastighet och typ av farligt gods. Riskerna och störningen minskar med avståndet till vägen.

4.4.7. Förorenade områden

Potentiellt förorenade områden längs aktuell vägsträcka har inventerats genom webbaserade karttjänster från Länsstyrelsen, SGU, och Riksantikvarieämbetet (Fornsök) och kompletterats med information från Kils miljökontor och räddningstjänsten i Karlstadsregionen.



Figur 18. Karta över undersökningsområdet där garveriet och trafikolyckan är markerade.

Det finns inga potentiellt förorenade områden längs med vägsträckan Framnäs-Säldebråten inom 1000 meter enligt EBH-stödet.

Ett garveri från mitten av 1800-talet har identifierats via Riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök och är belägen cirka 20 meter från väg 61. Typiska föroreningar från garverier är krom och klorerade lösningsmedel. Kromgarvning började användas i Sverige i början på 1900-talet och var då främst de större garverierna som använde sig av detta ämne. Klorerade lösningsmedel började användas omkring 1930-talet. Det aktuella garveriet bedöms utgöra en låg risk för förorenad mark inom aktuellt vägområde eftersom garveriet startade långt innan förorenande kemikalier användes inom garveribranschen. Det går dock inte att utesluta helt eftersom ingen information har hittats angående när verksamheten upphörde.

Föroreningar från olyckor

Enligt Räddningstjänsten i Karlstadsregionen har totalt 11 olyckor skett längs aktuell vägsträcka sedan 2010, varav en av olyckorna är angivet att miljöskada eller fara för miljöskada skett. Läckage av bensin ska ha skett och runnit ner i marken. Det finns ingen uppgift om vilken sida av vägen som utsläppet skett. För olyckans ungefärliga placering se Figur 18. Vid större trafikolyckor kan drivmedel, farligt gods eller släckmedel spridas till omgivningen.

Föroreningar i vägkonstruktion och vägdikesmassor

De föroreningar som normalt förväntas förekomma inom trafikmiljö är framförallt PAH (polyaromatiska kolväten), tungmetaller och tyngre alifater och aromater. Trafikmängden är avgörande för hur förorenade vägdikesmassorna är.

Trafikrelaterat PAH i marken i anslutning till vägar orsakas dels av bensin- och dieselavgaser, dels av slitage av vägbanor och däck. Avgaserna är i första hand luftburna och deponeras i jord och sediment först efter en tid. Från vägbeläggningen kommer partiklar innehållande bitumen och från äldre bildäck, betydande mängder av högaromatiska oljor (HA-oljor). Denna typ av oljor har hög PAH-halt. Genom däckslitage frigörs gummipartiklar innehållande HA-oljor, som sedan hamnar i dagvatten och sedimenterar i diken. HA-oljor är sedan 2010 förbjudet i däck och antal däck med HA-oljor bör därför vara väldigt litet idag. Emissioner av metaller från fordon kommer bland annat från bränsle, däck, bromsar och korrosion.

I äldre vägbeläggningar kan det förekomma tjärasfalt eller PAH-asfalt som är en asfaltsbetong som innehåller stenkolstjära som bindemedel eller vidhäftningsmedel i beläggningar. Denna kan innehålla höga halter av PAH, vilket är cancerframkallande. Efter 1973 används istället bitumen som bindemedel. Väg 61 sydost om Säldebråtenskorset belades första gången 1959 med indränkta makadam och har sedan dess blivit ytbehandlad flertalet gånger vid behov. Det finns en stor risk för höga halter av PAH:er i asfalt längs aktuell vägsträcka.

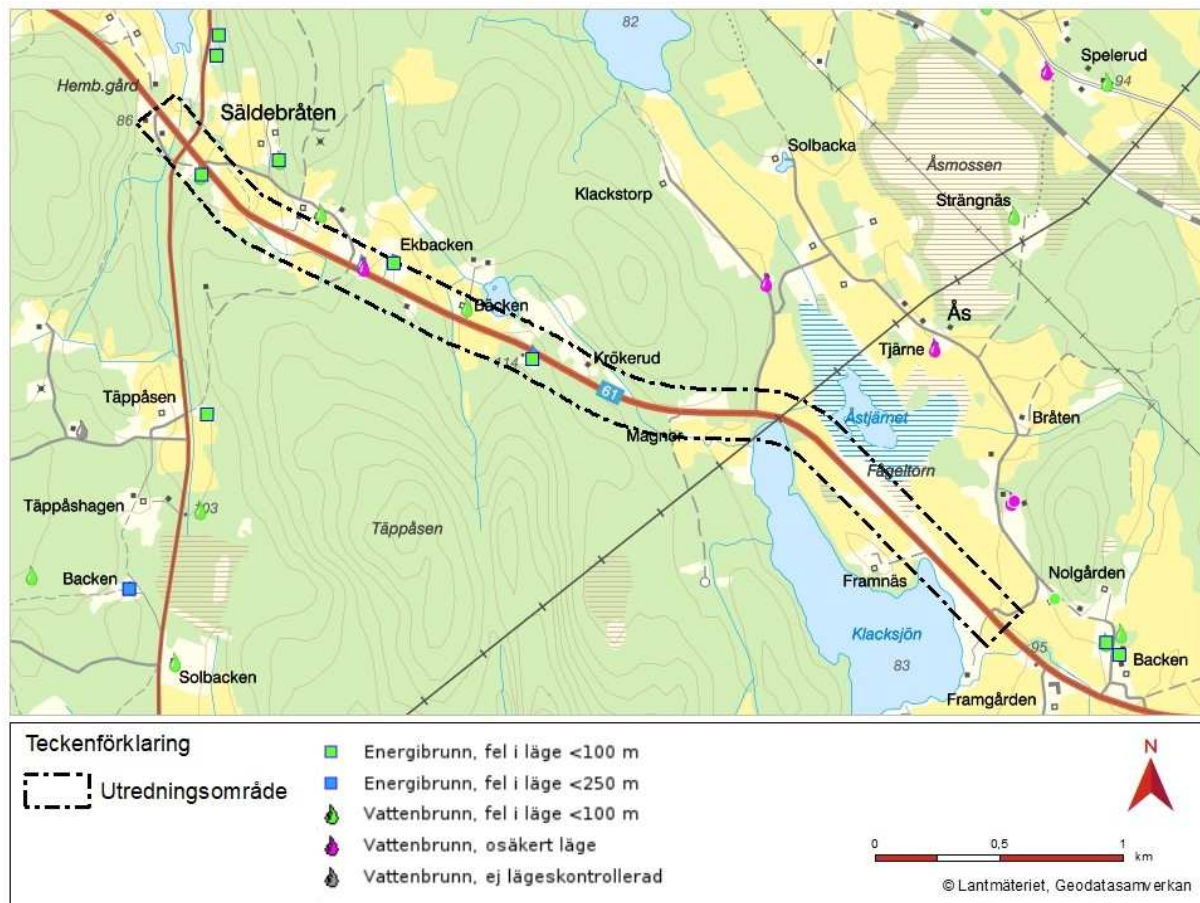
4.4.8. Naturresurser

Skogs- och jordbruksmark är av nationellt intresse, vilket regleras i miljöbalkens 3 kapitel. Där anges att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Likaså ska skogsmark av betydelse för skogsnäringen så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

Det aktuella området består av skogs-, jordbruks- och betesmark. Längs vägen ligger även ett antal hus med tillhörande tomtmark.

Inom utredningsområdet finns inga registrerade grundvattenförekomster.

Uppgifter om befintliga brunnar är hämtade från SGU:s brunnssdatabas, se Figur 19. Brunnarnas lägen anges som osäkra och andra oidentifierade brunnar kan finnas.



Figur 19. Registrerade brunnar i brunnsarkivet.

4.4.9. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljö kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att normen ska klaras. I dagsläget finns fastställda miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Inom utredningsområdet finns inga registrerade grundvattenförekomster.

Klacksjön, som ligger i direkt anslutning till vägen, omfattas inte av miljö kvalitetsnormer. Klacksjön står i förbindelse med Bråtsjön som omfattas av miljö kvalitetsnormer, se kapitel 4.4.4 Natur- och vattenmiljö.

Vägplanen bedöms inte omfattas av miljö kvalitetsnormerna för luft. Problem relaterade till luftkvalitet härrör främst till tätbebyggelse i större städer.

Miljö kvalitetsnormerna för buller anger att en bullerkartläggning för väg ska göras vid en trafikmängd på över tre miljoner fordon per år (cirka 8200 fordon/årsmedeldygn). Det innebär att aktuell sträcka inte omfattas av miljö kvalitetsnormerna.

Inga fisk- och musselvatten berörs av projektet.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Projektets lokalisering och utformning

5.1.1. Lokalisering och utformning

Projektet omfattar utbyggnad av mötesfri landsväg mellan Framnäs och Säldebråten i Kils kommun, se översiktskarta i Figur 2. Aktuell sträcka är cirka 4,1 kilometer lång och sträcker sig från öster till väster mellan upphörandet av befintlig mötesseparering utanför Framnäs fram till cirka 200 meter nordväst om fyrvägs korsningen vid Säldebråten.

Vägens utformning bestäms i nästa skede i arbetet med vägplanen. Enskilda vägar kommer att anpassas utifrån vägens nya utformning.

5.1.2. Gestaltungsavsikter

Det övergripande målet för gestaltningen är att anläggningen ska smälta in i det befintliga landskapet samt framhäva landskapets viktiga egenskaper och inslag. Anläggningen ska även vara säker, upplevas trygg och bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Grundprincipen för vägens sidoområden är att utforma dessa så att sidoräcken kan undvikas i största möjliga utsträckning. I odlings- samt betesmarker eftersträvas en flackare släntlutning än övrig vägstandard, med mjukt avrundad släntfot respektive släntkrön för att förstärka och möta landskapets öppna och böljande karaktär. Aktuella sträckor för flackare släntlutning utreds i nästa skede.

Slanter och sidoområden ska kläs med jordmassor med samma härkomst som intilliggande mark och vegetation. Massor från skogsområden ska påföras slanter mot skogsmark och massor från ängsmarker ska påföras slanter mot ängar osv. I den mån det är möjligt ska avbaningsmassor och dess fröbank användas, förutsatt att där inte påträffats några invasiva arter eller andra oönskade egenskaper hos jorden. Frösådd föreslås i fall där avbaningsmassor inte går att använda samt där fröbanken i avbaningsmassorna är otillräcklig eller oanvändbar. Befintlig vegetation ska ses som en resurs och sparas i största mån. De stora och karaktärsfulla gamla ekarna, intill vägens västra sträcka ska sparas och skyddas från ingrepp och skador så långt det är möjligt. Intrång i allén på fastigheten bredvid ska undvikas. Naturvårdshöjande åtgärder som går i linje med skapandet av artrika vägmiljöer bör göras i lämplig mån.

Mängden objekt, exempelvis vägmärken, räcken och andra element ska minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Behövda objekt ska ha en utformning som är enkel och tar liten visuell plats i miljön. Utrustning ska anläggas och placeras på ett sådant sätt som inte skymmer utblick mot sjö eller över fält. Objektens placering ska samordnas i den mån möjligt för att förenkla drift och för att undvika att miljön upplevs rörig. Vid val av objekt ska miljön och landskapet vid vägen tas i beaktande så att en bra helhet uppnås.

Sidovägnät och nya anslutningar bör i möjligaste mån utnyttja befintligt vägnät. Vid nyanläggning av väg bör denna dras i eller utanför kanten av öppen mark och rumsligheter.

5.2. Uppfyllelse av projektmål

Uppföljning av projektmålen kan göras först när planförslaget har konkretiserats.

5.3. Nationella mål

5.3.1. Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är övergripande mål som ligger till grund för infrastrukturplanering. I projektet arbetas det aktivt med denna målbild.

5.3.2. Nationella miljö kvalitetsmål

Föreslagna vägåtgärder påverkar miljö kvalitetsmålen olika. Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen har de i Tabell 4, markerade med färg, bedömts vara aktuella för detta projekt. Fortsatt arbete i projektet kommer att stämmas av mot dessa mål.

Tabell 4. Miljö kvalitetsmål som bedöms påverkas av detta projekt.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

5.4. Markanvändning

5.4.1. Befolkning och bebyggelse

Projektet innebär förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 61 mellan Framnäs och Säldebråten, vilket är positivt för fordonstrafiken längs sträckan och kan leda till ökad arbetspendling. Projektet kan samtidigt komma att medföra ökade barriäreffekter för korsande och anslutande trafik genom att boende får längre körvägar på grund av stängda anslutningar och hänvisningar till parallellvägar.

I samband med projektets genomförande planerar Värmlandstrafik att dra in busshållplatserna Klacksjön och Ekbacken. Busshållplatsen vid Säldebråten planeras vara kvar.

5.4.2. Kommunala planer

Projektet överensstämmer med intentionerna i Kils kommuns gällande översiktsplan.

Aktuell sträcka av väg 61 mellan Framnäs och Säldebråten ligger delvis belägen inom ett område med en gällande stadsplan samt ett område med områdesbestämmelser. I det fortsatta arbetet med vägplanen ska det bedömas om vägområdet strider mot aktuell stadsplan eller områdesbestämmelser.

5.5. Byggnadstekniska förutsättningar

5.5.1. Geoteknik

Vägsträckan går genom en böljande terräng med relativt stora nivåskillnader. Detta får till följd att vägen växlar mellan skärningar och bankar. På vissa delar är bankarna relativt höga och en breddning blir till ytan stor.

Om det behövs grundförstärkningar kan dessa utgöras av urgrävning av lös jord såsom torv, gyttja eller lera. Alternativ om det inte är möjligt att gräva ur kan lättfyllning som lastkompensation vara en möjlig metod. Avgörande för om det blir grundförstärkningar är jorddjup vid områdena med lös jord, samt jordens sättnings- och stabilitetsegenskaper. SGU:s jorddjupskarta indikerar små jorddjup men detta måste undersökas och verifieras genom geotekniska fältundersökningar.

5.5.2. Klimat och risker

Alla förändringar, såväl ny- som reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnadsperspektiv (LCC-perspektiv) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna, minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Målsättningen är att projektets klimatpåverkan ska minska med minst 30 procent under framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad samt byggfas. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad CO₂-utsläpp från trafik, utformning, projektering och byggande. Klimatkalkyl kommer att tas fram i projektet.

Uppdraget begränsas till att enbart omfatta val mellan olika teknikekonomiska aspekter, varav de viktigaste är placering av omkörningssträckor samt val av breddningssidor. Övriga exempel är underhåll av sidoområden och beläggning, vinterväghållning, utformning av korsningar samt viltpassage, nyttjande av befintligheter, masshantering, val av överbyggnad, dagvattenhantering, slänter och diken. Det förutsätts att de icke teknikekonomiska aspekterna i de alternativ som övervägs är godtagbara som lägst.

Riskhanteringsprocessen är en löpande process där risker identifieras, kvantifieras, värderas och reduceras.

5.5.3. Ledningar

I vilken omfattning flytt av ledningar behöver ske utreds vidare i den fortsatta planläggningsprocessen.

5.5.4. Avvattning

Vägen kommer fortsatt att avvattnas med infiltration i diken och vägslänter. De befintliga 12 korsande trummorna längs sträckan kommer i stor omfattning behöva bytas ut på grund av dåligt skick.

Nya dimensioner och längder på trummorna kommer att behövas på grund av att vägen breddas samt för att uppnå de krav som ställs inför förväntade klimatförändringar.

Trummorna ska placeras så att de inte utgör något vandringshinder.

5.5.5. Byggnadsverk

I uppdraget ingår att undersöka beskaftenheten hos rörbron med nummer 17-1281-1 vid Klacksjöns norra ände och därefter projektera förlängning av bron.

5.6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.6.1. Skyddade områden

Genom att vägplanen fastställs krävs enligt 7 kap. 11 a § MB ingen separat dispens för åtgärder på biotopskyddade objekt. Omfattningen av påverkan på dessa objekt och eventuella skydds- och kompensationsåtgärder kommer utredas i den fortsatta planlägningsprocessen.

Påverkan på strandskyddets syften bedöms i detta skede som liten, då åtgärder kommer utföras i direkt anslutning till befintlig väg.

Genom att vägplanen fastställs krävs enligt miljöbalkens 7 kap 16 § ingen separat dispens för åtgärder inom strandskyddsområden. Omfattningen av påverkan på dessa objekt och eventuella skydds- och kompensationsåtgärder kommer utredas i den fortsatta planläggningen.

5.6.2. Landskapets karaktär och funktion

Väg 61 följer till stor del landskapets naturliga former mellan sjöar och höjder, mellan öppna fält och skogslandskap. Den utgör en viktig transportlänk för boende i närområdet och är samtidigt en barriär i landskapet. Genom breddning stärks vägens funktion som transportled, men samtidigt ökar barriäreffekten, både upplevelsemässigt och fysiskt att kunna passera vägen.

Längs sträckan uppstår situationer där det kommer att vara ofrånkomligt att göra intrång i trädgårdar och mark som hör till de utspridda fastigheter som ligger längs vägen. Detta kommer att starkt påverka de boendes närmiljö. Stora och gamla träd nära vägen riskerar att påverkas, vilket i sin tur kan innebära förlust av ekologiska och kulturhistoriska värden samt förändrade upplevelsevärden i landskapet lokalt.

I karaktärsområdet *Säldebråtens skogsområde*, i den västra delen av sträckan, är landskapet mer tåligt för ingreppet eftersom den slutna karaktären och den böljande topografin tillåter vägen att smälta in i landskapet på ett naturligt sätt och underlättar landskapsanpassning. Det innebär också att den visuella påverkan kommer att upplevas som mindre. I karaktärsområdet *Framnäs åkerlandskap*, i den östra delen av sträckan, är landskapet flackare och mer känsligt för ingrepp, men med anpassning till det flacka landskapets svagt böljande topografi kan vägens visuella påverkan minskas. Den öppna karaktären lämnar vägen mer synlig i landskapet och den rumslighet som Åstjärnets vatten och våtmarker utgör kan komma att brytas upp. Det riskerar i sin tur att påverka både den biologiska mångfalden och upplevelsen av landskapets rumslighet negativt. Generellt är landskapet längs vägsträckan, trots ett fåtal känsligare situationer, relativt tåligt för ingrepp.

5.6.3. Kulturmiljö

Kända kultur- och fornlämningar ska tas i beaktning i den fortsatta planlägningsprocessen och intrång i dessa ska så långt som möjligt undvikas. Fortsatta utredningar för att lokalisera och identifiera eventuellt oupptäckta lämningar kommer genomföras.

5.6.4. Natur- och vattenmiljö

De naturvärden som bedöms komma att påverkas är träd samt naturmiljöer i direkt anslutning till vägen. Genom anpassning i projekteringsskedet kan påverkan på dessa värden minimeras.

Naturvärdesinventering genomförs under sommaren 2021 för att kontrollera vilka värden finns inom utredningsområdet. Även situationen för vilt, grod- och kräldjur samt fåglar utreds vidare.

Påverkan på naturmiljön väntas främst bli genom eventuella direkta markintrång. Då ingen väglinje är vald kan påverkan variera utifrån vilken sida eventuell breddning av vägen kommer ske. Det kan bli aktuellt med åtgärder i våtmarker, sumpskog och i anslutning till sjö. Detta innebär att både tillståndsplikt och/eller anmälningsplikt kan bli aktuellt.

Vid passagen av norra delen av Klacksjön kommer troligen befintlig rörbro behöva bytas ut, med arbeten i vatten som följd. Hur stora dessa arbeten i vatten blir går inte att avgöra i dagsläget, men troligen kommer inte tillståndsprövning för vattenverksamhet krävas, då flödet är under 1 m³/s. Vid denna passage kan även påverkan på fågellivet vid Åstjärnet ske, dels genom direkt markintrång samt genom bullerstörning i form av ökad trafik.

Längs sträckan kan intrång komma att ske i några av alla de öppna odlingsmarker som potentiellt kan hysa den fridlysta bruna gräsfjärilen, samt de hotade arterna mindre bastardsvärmare, ängmetallvinge och skogsklocka. Intrång i marker som dessa arter är beroende av kan få en direkt påverkan på dessa arters lokala beståndsstorlek.

5.6.5. Rekreation och friluftsliv

Området bedöms, i stort, inte användas för rekreationsändamål men är en sammankopplande väg mellan målpunkter och bostäder. Dock ligger Åstjärnet och fågeltorn i befintliga vägens närhet där bullernivå kan påverka. Att vägen byggs ut kan påverka tillgängligheten positivt.

5.6.6. Boendemiljö och hälsa

Flera olika faktorer kan påverka boendemiljön, till exempel bullernivå, säkerhet för oskyddade trafikanter, höjd hastighet och barriäreffekt. Vilka faktorer som blir aktuella utreds vidare i projektet.

5.6.7. Förorenade områden

Schaktarbeten i potentiellt förorenade områden kan innebära risker. Möjliga risker kan vara att förorenade massor inte hanteras på korrekt sätt samt risk för mobilisering av förorening vid schaktning i jord och vatten genom t.ex. damning och spridning via grundvattnet. För att säkerställa att massor hanteras och omhändertas på ett miljöriktigt sätt samt för att undvika förorenings-spridning kommer miljötekniska markundersökningar att utföras.

Risk för spridning av PAH finns vid rivning av gamla asfaltlager, provtagning kommer ske för att säkerställa eventuell förekomst.

5.6.8. Naturresurser

Projektet innebär breddning av väg 61 Framnäs - Säldebråten, vilket betyder att skogsbruks- och jordbruksmark kommer tas i anspråk. Detta ger negativ effekt på skogs- och jordbruket eftersom befintlig mark tas i anspråk och delvis ersätts av hårdgjord yta.

Inom projektet kommer massor hanteras och massbalans eftersträvas genomgående. De massor som uppstår i projektet kommer återanvändas i den mån de håller lämplig kvalitet.

Intrång i anslutande jord- och skogsbruksfastigheter ska samrådas med markägare och i möjlig mån anpassas för att minimera intrång. I den fortsatta planeringen utreds och föreslås lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder.

Inga grundvattenförekomster påverkas av projektet.

5.7. Miljökvalitetsnormer

Projektets genomförande bedöms inte utgöra en risk för att någon miljökvalitetsnorm ska överskridas. I fortsatt planläggning tas ytvattenförekomsterna i beaktning för att undvika att dessa påverkas.

5.8. Allmänna hänsynsregler enligt miljöbalken

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen ska öka. De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång. Trafikverket har genom sin planlägningsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljöarbete samt samrådsförfarandet beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt kravet på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

5.9. Hushållningsbestämmelser

Enligt 3 kap. 1 § MB ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. I projektet kommer eventuellt produktiv jordbruksmark att tas i anspråk. Intrånget kommer att ske till största delen i anslutning till befintlig väg. Byggnationen av vägen bedöms vara av sådant allmänt intresse att markintrånget är motiverat utifrån hushållningsbestämmelserna.

5.10. Riksintressen

I miljöbalkens kapitel 3 och 4 redovisas vilket skydd som gäller landets mest värdefulla miljöer. Detta är mark- och vattenområden som pekats ut som riksintressen och har betydelse för allmänheten på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet. Dessa skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem. Områden som är utpekade inom EU:s program för Natura 2000 omfattas också av dessa bestämmelser. Inga Natura 2000-områden finns i närheten.

Väg 61 är riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap. 8 § och ska, så långt möjligt, skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Ombyggnad av väg 61 utgör inte en sådan åtgärd.

5.11. Kumulativa effekter

Väg 61 byggs om i etapper vilket kan ge kumulativa effekter, exempelvis barriäreffekt, som tas hänsyn till i fortsatt arbete. I övrigt går utredningsområdet, till största delen, genom ett glesbebyggt område där i dagsläget inga större verksamheter planeras, detta innebär att det i detta läge inte bedöms vara några större kumulativa effekter.

5.12. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer arbete med tunga maskiner att pågå i arbetsområdet. Anläggningsarbeten och trafik med maskiner och fordon kan orsaka störningar i form av intrång, buller, vibrationer, damning och luftföroreningar och begränsad framkomlighet.

I byggskedet kommer krav att ställas på entreprenören avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera risken för påverkan på människors hälsa och miljö. Till exempel ska entreprenören upprätta en miljöplan som redovisar den miljöanpassning som genomförs och de skydds- och kontrollåtgärder som vidtas.

6. Åtgärder

I detta skede är ännu inget färdigt vägförslag framme. Likaså kvarstår flera utredningar, exempelvis arkeologiska utredningar, provtagning av potentiellt förorenade områden, naturvärdesinventering etc. Utifrån resultaten av dessa utredningar kommer projekteringen av vägen att optimeras. Fler eventuella skydds- och kompensationsåtgärder än nedan angivna kan komma att utredas. De åtgärder som i dagsläget bedöms kunna bli aktuella i projektet för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter är:

- Utifrån resultatet i markundersökningen och en masshanteringsanalys kommer erforderliga åtgärder för att säkerställa korrekt masshantering och undvika förorenings-spridning att vidtas.
- Fornlämningar i anslutning till arbetsområdet ska markeras och stänglas in i anslutning till arbetsområdets gräns.
- Eventuell anpassning av byggtid efter fåglars häckningsperiod. Vid anpassning måste arbetet startas innan häckningsperioden, alternativt efter.
- Eventuella kompensationsåtgärder för biotopskyddade objekt som eventuellt påverkas.
- Utformning och placering av viltpassage.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planerade åtgärder sker i direkt anslutning till befintlig väg. Detta innebär endast en liten förändring av marknyttjandet och påverkan från föreslagna åtgärder uppstår endast lokalt. De naturvärden som finns inom utredningsområdet utgörs av jordbruks- och betesmark, skyddsvärda träd, vilt samt vattenmiljöer. Genom anpassning i projekteringsskedet kan påverkan på dessa värden minimeras. Likaså finns här få kulturmiljöer som bedöms kunna påverkas.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar att ta med i fortsatt planläggning:

- Hur trafiken ska hanteras under byggtiden ska utredas vidare i den fortsatta planläggningsprocessen.
- I den fortsatta planeringen är det viktigt att väga in de kända värden och miljöintressen som finns i området. Intrång i skyddade områden liksom eventuell påverkan på skyddade arter måste beaktas och utredas vidare. Hantering av invasiva arter ska ske på sådant sätt att risk för spridning inte förekommer.
- Om byggnader behöver rivs kan dessa behöva inventeras både ur kultur- och miljösynpunkt.

8.3. Tillstånd och dispenser

Byggnationen av en väg kan komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. I det aktuella skedet har följande identifierats:

- Om fornlämningar påverkas av markintrång kan tillstånd enligt kulturmiljölagen (1988:950) bli aktuellt.
- Om skyddade arter påverkas av projektet kan särskild dispensprövning krävas.
- Tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. MB (1998:808) behövs för grävning, schaktning, muddring, sprängning eller annan åtgärd i vattenområde. Storlek på berörd bottenyta är styrande för huruvida tillstånd eller anmälan krävs. För väg 61 kan det bli aktuellt med åtgärder i våtmarker, sumpskog och i anslutning till sjö. Detta innebär att både tillståndsplikt och/eller anmälningsplikt kan bli aktuellt.
- Tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § MB (1998:808) behövs för byte av trumma i vattendrag. Storlek på flöde är styrande för huruvida tillstånd eller anmälan krävs. Enligt SMHI är flödet i Klacksjön 0,14 m³/s. samt i Åstjärnet 0,19 m³/s. vilket gör det mycket troligt att flödet i vattendraget som förbinder dessa understiger 1 m³/s, vilket innebär att anmälningsplikt blir aktuellt.

Eventuella ytterligare tillstånd, dispenser och anmälningar som kan komma att krävas utreds vidare i den fortsatta planeringen.

9. Källor

4you, <https://www.4you2.se/> 2021-02-17

Artfakta, <https://artfakta.se/artbestamning>

Halvar Nilsson och Kungl. Gustav Adolfs Akademien för svensk folkkultur, 1997. *De Värmländska medeltidsbrev.* <https://kqaa.bokorder.se/sv-SE/download/85d4ac3b-7da5-4b96-bc60-7bf82da13682>

Högboda gård, <https://www.hembygd.se/shf/plats/250819> 2021-02-17

Kils kommun, *Badplatser*, <https://www.kil.se/Se--gora/Fritid-och-idrott/Badplatser/> 2021-02-17

Kils kommun, *Fageråsskolan*, <https://www.kil.se/Skola--barnomsorg/Skola-6-16-ar/Fagerasskolan/> 2021-02-17

Kils kommun, *Fiske*, <https://www.kil.se/Se--gora/Fritid-och-idrott/Fiske/> 2021-04-12

Kils kommun, *Fågelsjöar*, <https://www.kil.se/Se--gora/Sevardheter/Fagelsjoar/> 2020-10-19

Kils kommun, *Förslag till stadsplan för Klaxsjöns badplats i Kils kommun*, Värmlands län, 1984-04-07

Kils kommun, *Naturvårdsprogram*, 2007

Kils kommun, *Sevärdheter, Övrigt*, <https://www.kil.se/Se--gora/Sevardheter/ovrigt/> 2020-11-23

Kils kommun, *Områdesbestämmelser för Säldebråten, Kils kommun*, Värmlands län, 1993

Kils kommun, *Översiktsplan 2010*, 2010

Kils kommun, *Översiktsplan 2010 - Kulturmiljö*, https://www.kil.se/globalassets/planer/op_2010/kapitel/06-kulturmiljo---op-2010.pdf

Kils kommun, *Vandringsleder i Kil*, https://www.kil.se/globalassets/forvaltning/mbf/vandringsleder/vandringsleder_kil_webb_uppslag.pdf 2021-02-17

Kils Orienteringsklubb, *Sommarteknik*, <https://www.kilsok.com/Nyheter/Egnanyheter/Nyhetsarkiv/sommarteknik2/> 2016-06-19

Lantmäteriet, *Häradsekonomisk karta för Frykeryd 1883-95*, Rak-id J112-71-6

Lantmäteriet, *Storskifte på inägor 1767*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Lantmäteriet, *Storskifte på utmark/utägor 1769*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Lantmäteriet, *Storskifte på skog/skogsmark 1796*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Lantmäteriet, *Storskifte på utmark/utägor 1796*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Lantmäteriet, *Storskifte 1798*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Lantmäteriet, *Storskifte på inägor 1813*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Lantmäteriet, *Laga skifte på inägor 1838*, Frykeryds socken Säldebråten nr 1

Länsstyrelsen i Värmland, *Rennstadsnipan* <https://www.lansstyrelsen.se/varmland/besoksmal/naturreservat-i-varmlands-lan/rennstadsnipan.html> 2021-02-17

Länsstyrelsen Värmlands län, Kil Nr 11 1969-10-29, *Förordnanden om strandskydd och landskapsskydd* (1969)

Länsstyrelserna, *EBH-kartan Sverige*, <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>

Naturvårdsverket, *Biotopskyddsområden*, <https://www.naturvardsverket.se/Var-natur/Skyddad-natur/Biotopskyddsomraden/> 2020-07-27

Naturvårdsverket, *Kartverktyg Skyddad natur*, <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> besökt [2021-05-07]

Naturvårdsverket, *Strandskydd för friluftsliv, växter och djur*, <https://www.naturvardsverket.se/Var-natur/Skyddad-natur/Strandskydd/> 2021-02-17

NVDB <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> 2021-03-11

Region Värmland, *Regional transportplan för Värmlands län 2018–2029*, 2017

Riksantikvarieämbetet, *Fornsök*, <https://app.raa.se/open/fornsok/>

SGU, *Från istid till nutid*, <https://www.sgu.se/om-geologi/jord/fran-istid-till-nutid/> 2020-11-12

SGU, *Kartvisare Berggrund 1:50 000 - 1:250 000*, <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-berg-50-250-tusen.html?zoom=-1990611.1609703228.5612342.454794909.3170359.160970323.8157547.545205091> besökt [2021-05-14]

SGU, *Kartvisar Brunnar*, <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>, besökt [2021-05-18]

SGU, *Kartvisare Jordarter 1:25 000 - 1:100 000*, <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html> besökt [2021-05-14]

SGU, *Kartvisare Jorddjup*, <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorddjup.html> besökt [2021-05-14]

Skogsstyrelsen, *Skogens pärlor*, <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/> 2021-05-14

Trafikverket, 2011. *Handlingsplan för väg 61 Fagerås – Riksgränsen – Revidering av handlingsplan från 2008*.

Trafikverket, 2016. *Åtgärdsvalsstudie Större regionala stråk Värmland*.

Trafikverket, 2017. *Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo. Delrapport*.

Trafikverket, 2017. *Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm – Oslo. Slutrapport*.

Trafikverket, 2017. *Åtgärdsvalsstudie Viltolycksreducerande åtgärder väg 61, Karlstad – riksgränsen*.

Trafikverket, 2019. *Fördjupad utredning Väg 61, Karlstad-riksgränsen*.

Vatteninformationssystem Sverige (VISS), *Vattenkartan*, <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399> 2021-03-11



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 652 26 Karlstad. Besöksadress: Hamntorget.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se