

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 2183, Ed – Nössemark

Delen Ed - Mäfällingen

Dals-Eds kommun, Västra Götalands Län

Vägplan, 2018-04-12

Uppdragsnummer: 154881



Trafikverket

Postadress: Vassbottengatan 14, 462 38 Vänersborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Väg 2183 Ed-Nössemark, delen Ed-Mäfällingen

Författare: ÅF-Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2018-04-12

Ärendenummer: TRV 2018/22939

Uppdragsnummer: 154881

Version: 1.0

Kontaktperson: Richard Svennberg, Trafikverket

Foto: ÅF- Infrastructure AB om inte annat uppges

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
2.1. Planläggningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	5
2.3. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)	7
2.4. Ändamål och projektmål	7
2.5. Beskrivning av befintlig väg	7
2.6. Angränsande planering	8
3. AVGRÄNSNINGAR	9
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1. Nationella mål	11
4.2. Markanvändning	12
4.3. Byggnadstekniska förutsättningar	14
4.4. Hydrologi och hydroteknik	14
4.5. Miljöförutsättningar	15
4.6. Miljöbalkens hänsynsregler	33
5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	34
5.1. Uppfyllelse av projektmål	34
5.2. Nationella mål	34
5.3. Befolkning, bebyggelse och näringsliv	34
5.4. Kommunala planer	34
5.5. Geologi och geoteknik	34
5.6. Hydrologi och hydroteknik	34
5.7. Miljöeffekter	35
5.8. Miljöbalkens hänsynsregler	38
5.9. Påverkan under byggtiden	39
6. FORTSATT ARBETE	40
6.1. Planläggning	40
6.2. Viktiga frågeställningar	40
6.3. Tillstånd och dispenser	41
7. KÄLLOR	42

1. Sammanfattning

I Dalslands kommunen Dals-Ed finns väg 2183 som sträcker sig mellan tätorten Ed i söder och Nössemark i norr. Aktuell sträckning för denna vägplan börjar strax innan tätortsgränsen i Ed och slutar ca 15 kilometer längre norrut, vid sjön Mäfallingen. Vägen utgör den enda förbindelsen på västra sidan om sjön Stora Le och är viktig för näringslivet och då främst avseende virkestransporter till och från sågverket Vida Nössemark Trä AB. Den fyller även en viktig funktion för arbetspendlare mellan Ed och Nössemark.

Skyltad hastighet på aktuell sträcka är 70 km/tim. Trafiksäkerheten är låg på grund av de kurvor som finns och den dåliga sikt som förekommer på vissa delar av sträckan. Vägen har idag en bredd på mellan 5,5 m och 6 m och har på vissa sträckor mycket dålig bärighet. Genom att förstärka stora delar av sträckan och genomföra kurvbreddningar förväntas en homogen vägsträcka skapas, som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt vidmakthålla bärigheten för framtidens trafik.

Målet för projektet är därmed i huvudsak att förbättra vägens bärighet för att klara den tunga trafik som dagligen trafikerar vägen. Projektet ses som ett bärighetsprojekt i befintlig sträckning.

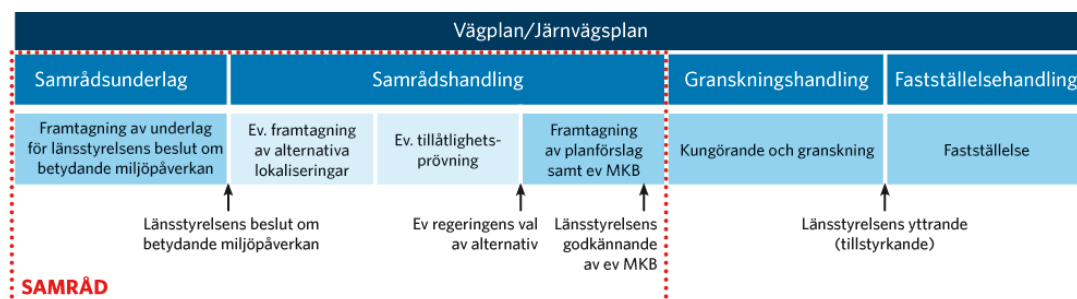
Längs med väg 2183 finns natur- och kulturvärden. Öster om vägen ligger sjön Stora Le och området runt sjön utgör riksintresse för naturvård och friluftsliv. Vägen korsar även flera vattendrag och ligger i nära angränsning till mindre sjöar. Värdefulla naturområden finns inom och i angränsning till utredningsområdet i form av våtmarker, sumpskogar och nyckelbiotoper. Kulturhistoriska lämningar finns i anslutning till vägen.

I det fortsatta arbetet kommer de värden som finns längs vägen att studeras och karteras. Utredning görs om vilken påverkan som kan uppkomma och vilka anpassningar, skydds- och kompensationsåtgärder som kan bli aktuella.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.



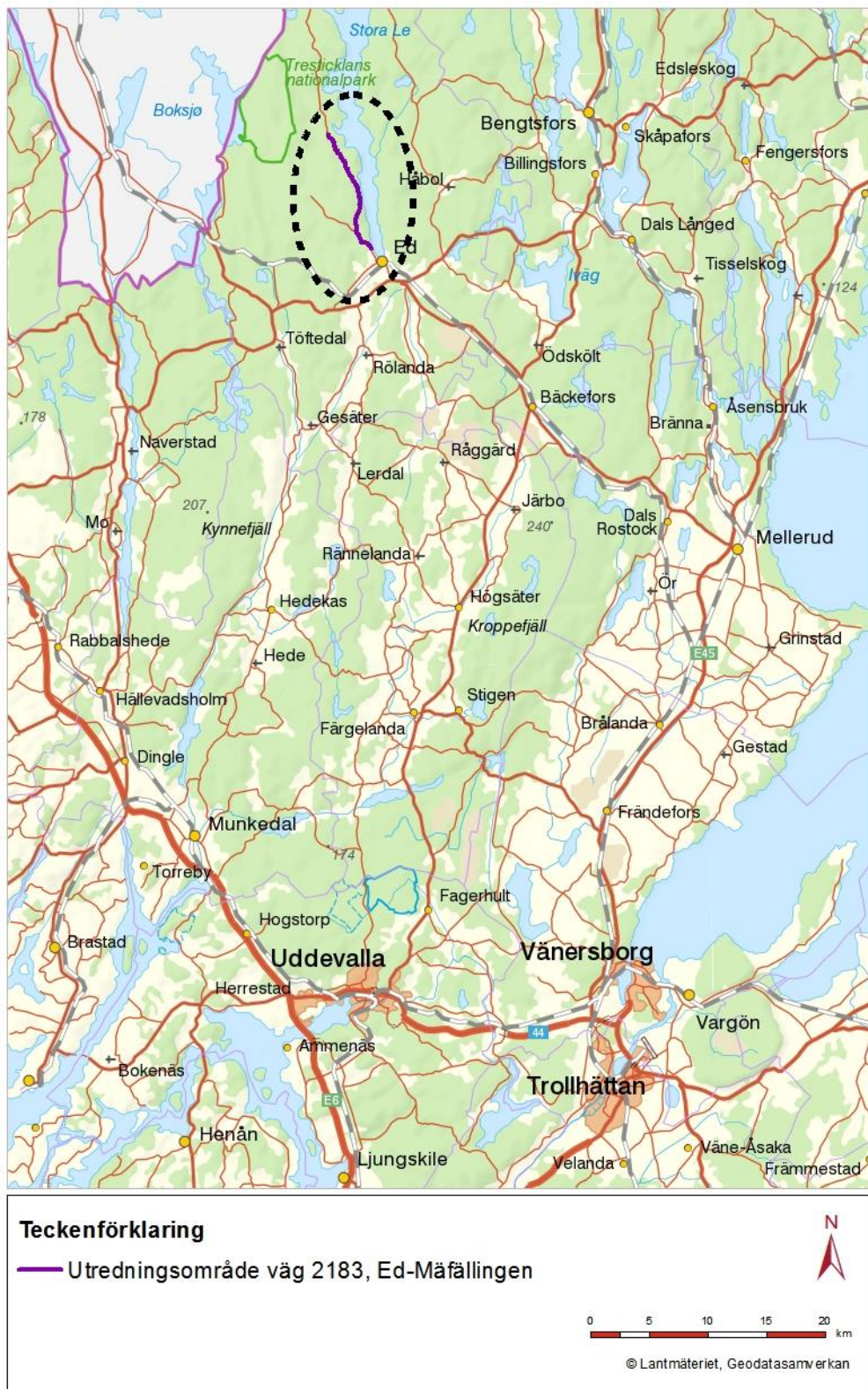
Figur 2.1 Planläggningsprocessen. Nuvarande skede är samrådsunderlag.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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.

2.2. Bakgrund

Denna vägplan syftar till att förbättra standarden på väg 2183 mellan Dals Ed och Nössemark, delen Ed-Mäfallingen. Väg 2183 ingår i det nationella vägnätet i Dals Eds kommun, Västra Götalands län. Väg 2183 utgör den enda förbindelsen på västra sidan om sjön Stora Le och är mycket viktig för såväl pendlare mellan de båda samhällena som för virkestransporter till och från sågverket Vida Nössemark Trä AB. Figur 2.2 visar en översiktskarta med vägsträckan Ed-Mäfallingen utmärkt.



Figur 2.2 Orienteringskarta med utredningsområde för väg 2183, Ed-Mäfallingen.

2.3. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)

Ingen åtgärdsvalsstudie eller motsvarande har gjorts för den aktuella delen av väg 2183. De norra delarna av väg 2183 har undersökts, projekterats och byggts om tidigare. De åtgärder som kommer att föreslås i aktuell vägplan ska harmonisera med dessa tidigare åtgärder på vägen.

2.4. Ändamål och projektmål

Vägprojektets projektmål:

- Bärighetshöjande åtgärder på väg 2183 för att uppnå full bärighet året runt och därmed skapa en säkrare och bekvämare trafikmiljö.
- Framkomlighet för näringslivets transporter och för boende.

Projektet ska också vara samhällsekonomiskt lönsamt, vilket gör relationen mellan bedömd nytta och kostnad viktigt.

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningen för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt ett kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och återinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnads-perspektiv (LCC) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättning 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.

2.5. Beskrivning av befintlig väg

Väg 2183 sträcker sig, inom Dals-Eds kommun, mellan Ed i söder och Nössemark i norr. En sträcka på totalt cirka 30 kilometer. Sträckningen för denna vägplan är mellan Ed och sjön Mäfallingen och är cirka 15 kilometer.

Aktuell del av väg 2183 har idag dålig bärighet utifrån den trafikering av både personbilar och tung trafik som dagligen sker. Vägen har i två tidigare etapper norr om denna del åtgärdats genom kurvrätningar och bärighetsåtgärder. Dagens skyltade hastighet är 70 km/tim. Trafiksäkerheten är låg på grund av kurvor som finns och den dåliga sikt som förekommer på vissa delar av sträckan. Vägens belagda bredd varierar mellan 5,5–6 meter.

Trafikeringen består till viss del av tung trafik då många transporter sker till och från sågverket Vida Nössemark AB i vägens norra ände. Kollektivtrafiken längs vägen består av linje 764 som bedriver kollektivtrafik med buss anpassad efter skoltider.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) är trafikflödet under ett genomsnittligt dygn under året. I tabell 2.a redovisas trafikmängder från den senaste mätningen (år 2007) för väg 2183 delen Ed-Mäfallingen. Södra delen av väg 2183 har något högre ÅDT eftersom vägen vid sektion 3/330 delar sig mot Klevmarken.

Tabell 2.a Trafikmängder för väg 2183 delen Ed-Mäfallingen.

Sektion (km)	2/200-5/600	5/600-15/500
ÅDT (mätår 2007)	760	260
Andelen tung trafik	Cirka 10 %	Cirka 20 %

2.6. Angränsande planering

Ingen angränsande planering finns i området som skulle kunna innebära någon konflikt med denna vägplan.

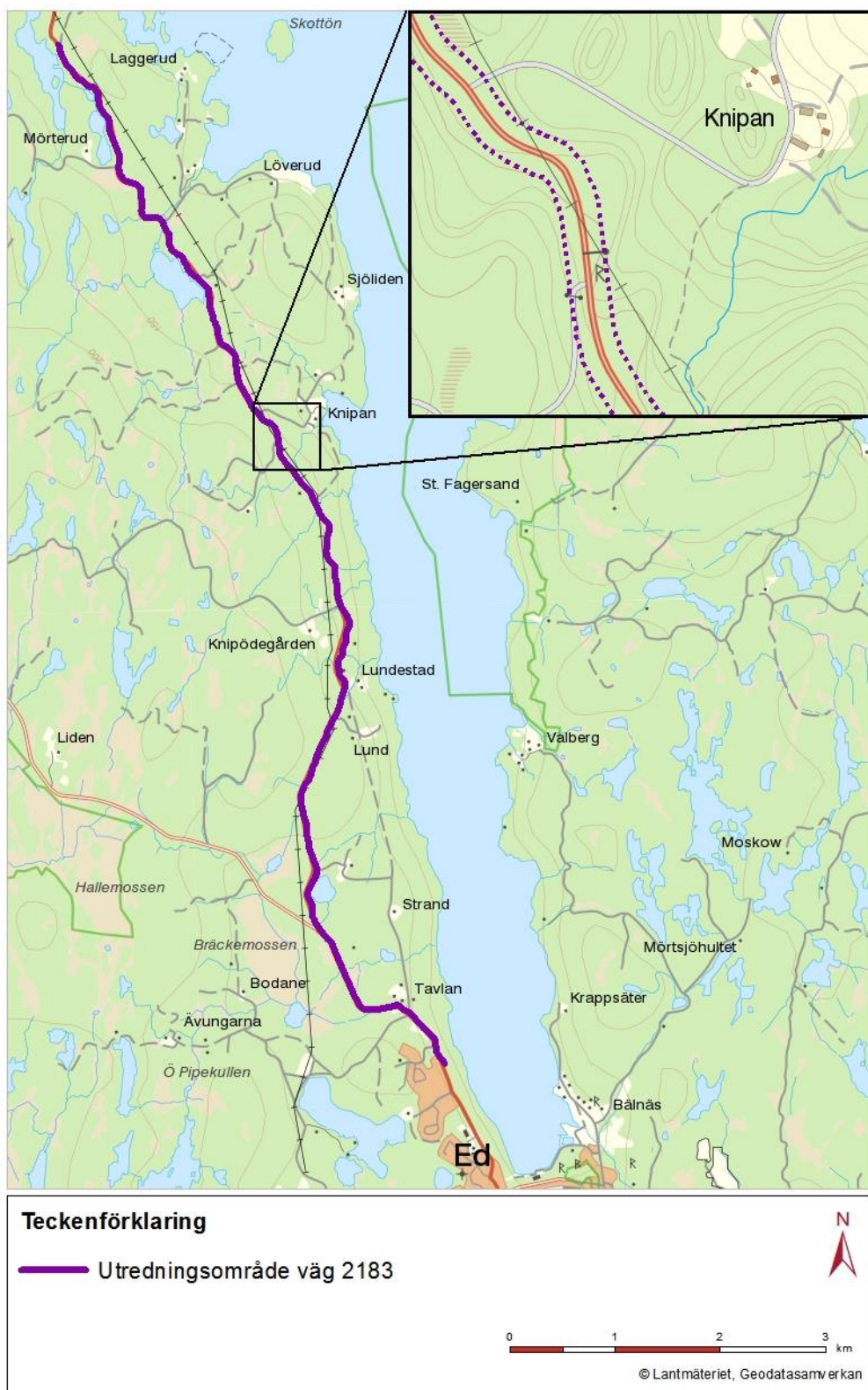
3. Avgränsningar

Med utredningsområde avses det område inom vilket åtgärder på väg 2183 studeras, inklusive områden där effekter kan uppstå. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med väg 2183 mellan Ed och Mäfallingen, en sträcka på cirka 15 kilometer. Utformningen av vägen är inte fastställd i detta skede, därför utgår utredningen utifrån en korridor på 30 meter på vardera sida av befintlig väg, se figur 3.1. Inom utredningsområdet analyseras olika områden som kan påverkas av projektet, både för människors hälsa och för miljön.

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 boendemiljö, naturmiljö och vattenfrågor. Influensområdets storlek är olika beroende på vilken miljöaspekt som avses. Buller och luftföroreningar kan sprida sig utanför utredningsområdet och då orsaka störningar i ett större område än utredningsområdet. För naturmiljön kan en förändrad markanvändning inom utredningsområdet även påverka miljöer utanför. Konsekvenserna inom influensområdet berörs endast på en översiktlig nivå i detta skede.

I projektet identifieras och beskrivs de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö. Vidare beskrivs vilka effekter som verksamheten eller åtgärden har på hushållningen med naturresurser i form av mark, vatten och den fysiska miljön samt på annan hushållning. Syftet ska också vara att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.

Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till år 2040 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills projektet är färdigbyggt.



Figur 3.1 Utredningsområde för väg 2183, Ed-Mäsfällingen. Förstorad bild åskådliggör hur utredningsområdet omfattar 30 meter om vardera sidan av befintlig väg.

4. Förutsättningar

4.1. Nationella mål

I kapitlet beskrivs ett urval av mål, lagar och regler som är relevanta och aktuella för en vägplan.

4.1.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik från 1998 är ”att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens 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, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

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

4.1.2. Nationella miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra 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 är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2020.

De 16 miljökvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned till regionala och lokala mål. Nedan listas de 16 nationella miljökvalitetsmålen.

Tabell 4.a De nationella miljökvalitetsmålen

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

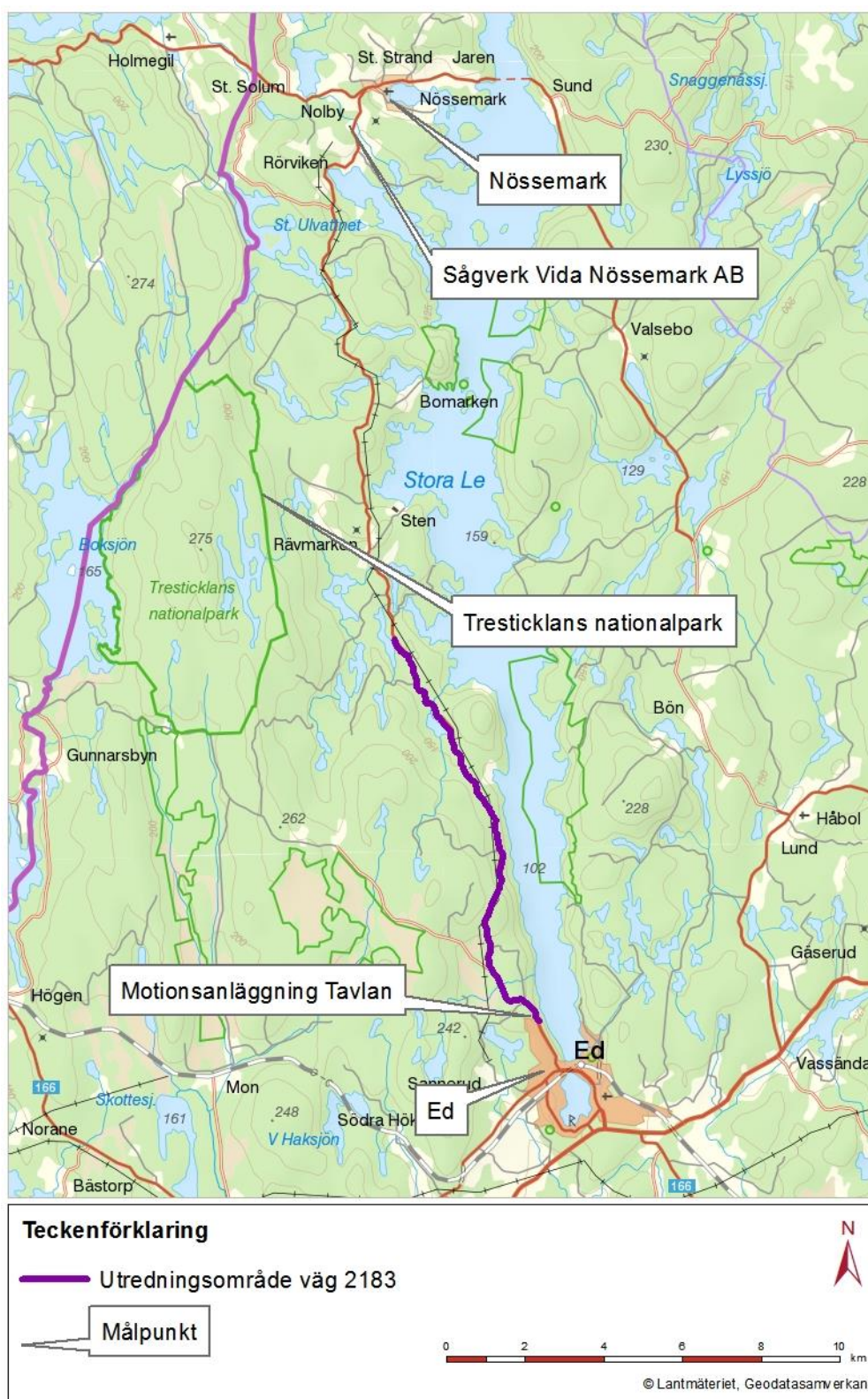
4.2. Markanvändning

4.2.1. Befolkning, bebyggelse och näringsliv

Sträckan är belägen i Dals-Eds kommun som har cirka 4 800 invånare. Skogsbruket och transporterna till och från sågverket är av stor vikt för kommunen med tanke på arbetsplatser och attraktivitet för dagsläget och framtiden.

Det är främst sågverket Vida Nössemark AB som påverkas av upprustningen av väg 2183. De har för avsikt att utveckla och öka sin produktion och behöver en bättre färdväg för sina transporter.

4.2.2. Målpunkter



Figur 4.1 Huvudsakliga målpunkter längs väg 2183.

I anslutning till väg 2183 delen Ed-Mäfallingen finns flera viktiga målpunkter såsom Nössemark, sågverket Vida Nössemark AB, Tresticklans nationalpark, motionsanläggningen i Tavlan och Ed. Figur 4.1 visar en karta över målpunkterna.

4.2.3. Kommunala planer

Några aktuella detaljplaner berör inte vägsträckningen.

I översiktsplanen för Dals-Eds kommun (ÖP 2003) nämns inte väg 2183 specifikt men vid avsnittet för infrastruktur står det att: *landsbygdsvägnätet ska vidmakthållas och förbättras. Särskilt skall bärigheten för virkestransporter beaktas.* Detta gäller i synnerhet väg 2183 då virkestransporter utgör en stor del av trafikeringen och sågverket är viktigt för näringslivet i kommunen.

4.3. Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1. Geotekniska förhållanden

Området utgörs av en för Dalsland typisk landskapsbild med relativt branta fastmarksområden och berg i dagen, omgivna av sjöar. I anslutning till sjöar finns ofta områden med organisk jord. De dominerande jordarterna är morän och torv. Ställvis i området bedöms torv kunna underlagras av lera. Låglänta områden utgörs ofta av sättningsbenägen torv och gytta.

Väg 2183 går på delar av sträckan Ed-Mäfallingen över områden med torvmark och ofta med en dåligt dränerad vägbank.

4.3.2. Ledningar

Det finns ett antal ledningar längs med och korsande väg 2183, både luftledningar och nedgrävda. SLL Energi & Infrastruktur har fiber nedgrävd som korsar vägen vid längdmätning 4/200, 4/700 samt 5/050.

Vattenfall har luftledning (låg- och mellanspänning) som korsar väg 2183 och går parallellt med vägen under stora delar av sträckan Ed-Mäfallingen. Luftledningen korsar väg 2183 vid längdmätning 6/900, 6/000, 9/900, 10/600 samt 10/800. Vid längdmätning 9/400 och 11/600 är luftledningen nära väg 2183 och vidare utredning ska visa på om ledningsstolpar behöver förflyttas när vägen breddas.

Skanova har nedgrävd fiberledning längs hela sträckan.

Samråd med ledningsägare kommer ske i nästa skede.

4.4. Hydrologi och hydroteknik

Avvattning och dränering av väg 2183, Ed-Mäfallingen, sker i dag via öppna diken som i sin tur leder dagvatten till trummor, utloppsdiken och vattendrag. Vägdagvatten hanteras genom avledning i längsgående diken som infiltrerar samt renar dagvattnet. Sannolikt infiltrerar merparten av vägdagvattnet innan det når vattendragen. Vägdagvatten från väg 2183 når till sist sjön Stora Le.

Det finns ett antal mindre sjöar och tjärn samt mossar längs väg 2183. Avrinning sker via vattendrag och diken som slutligen mynnar i Stora Le. Marken längs väg 2183 lutar österut mot Stora Le.

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) kartvisare finns det inga brunnar registrerade inom eller i angränsning till utredningsområdet.

4.5. Miljöförutsättningar

4.5.1. Riksintressen

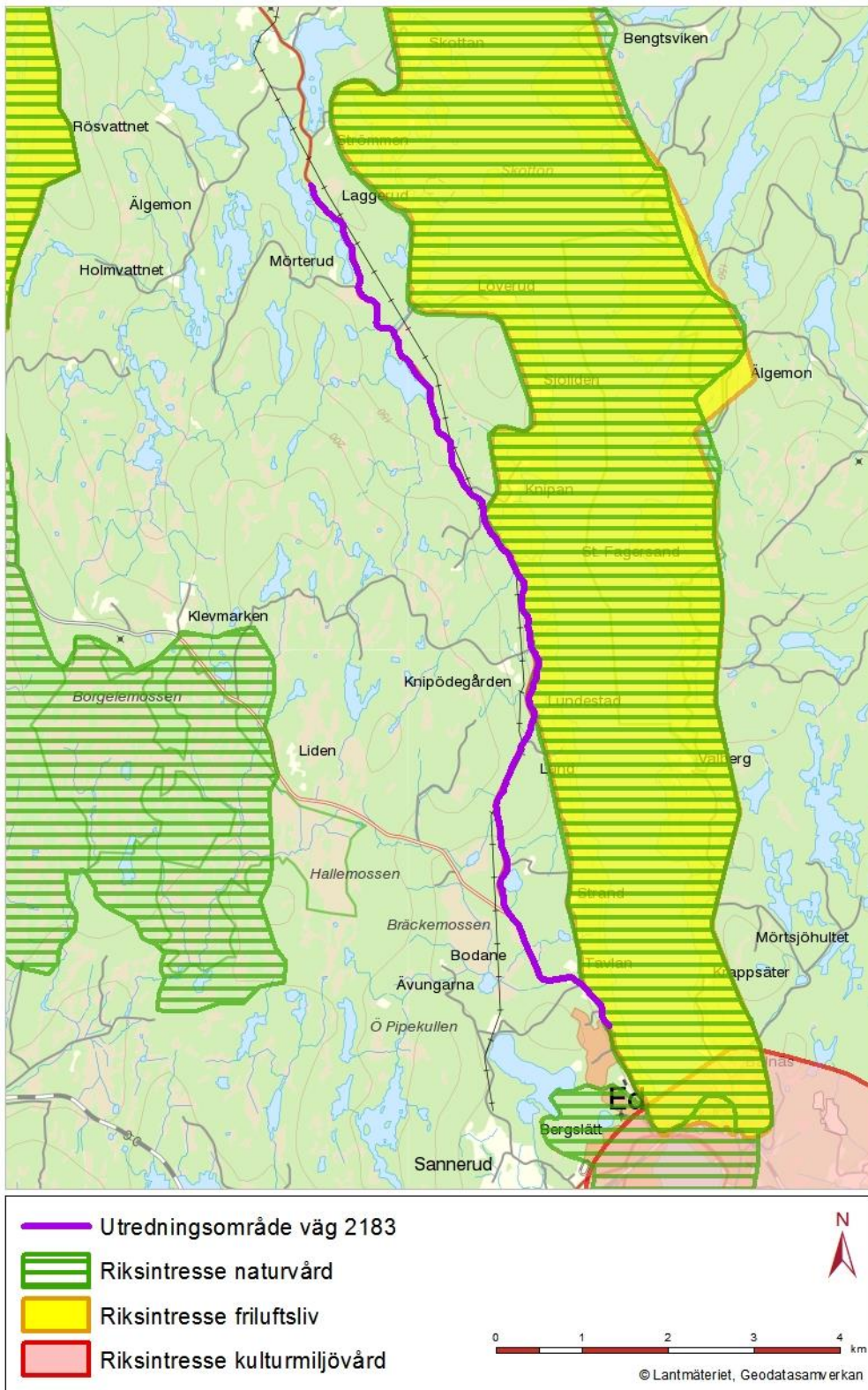
Enligt 3 kapitel 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som pekats ut som riksintressen och har betydelse för allmänheten på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem.

I miljöbalkens kapitel 3 och 4 redovisas vilket skydd som gäller landets mest värdefulla miljöer. I 3 kapitel behandlas de grundläggande bestämmelserna om hushållning med mark och vattenområden och beskriver bland annat vilka allmänna intressen som kan leda till att ett område ska skyddas mot skada. I 4 kapitel redovisas även särskilda hushållningsbestämmelser för utpekade områden. Områden som är utpekade inom EU:s program för Natura 2000 omfattas också av dessa bestämmelser.

De utpekade miljövärden som finns inom områden som är av riksintresse får enligt miljöbalken inte utsättas för påtaglig skada. Likväl som påtaglig skada kan komma att orsakas av åtgärder utanför det geografiskt avgränsade området så kan t.ex. vägutbyggnad tillåtas inom ett riksintresseområde, om den inte medför påtaglig skada. Om det finns motstridiga anspråk på ett område kan det bli nödvändigt att göra en avvägning mellan olika riksintressen.

Väg 2183 tangerar stränderna kring sjön Stora Le som är utpekad som riksintresse för naturvård. Området runt Stora Le är även utpekad som riksintresse för friluftsliv av Naturvårdsverket och länsstyrelsen. I figur 4.2 visas de angränsande riksintressen för väg 2183.

Området runt samhället Ed är också utpekad som riksintresse för naturvård och kulturmiljövård. Riksintressen runt Ed kommer inte påverkas av vägplanen då de ligger fler hundra meter söder om utredningsområdet.



Figur 4.2 Utpekade riksstämmeområden kring väg 2183 och sträckan Ed-Mäsfällingen.

4.5.2. Skyddade områden

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

Väg 2183 sträckan Ed-Mäfallingen passerar på flera ställen vatten och strandmiljöer som omfattas av strandskyddsbestämmelser enligt 7 kapitel miljöbalken. Strandskyddsområden är normalt 100 meter från stranden vid havet, sjöar och vattendrag, till skydd för friluftsliv och djur/växter. Vid sjön Stora Le är strandskyddet utvidgat till att gälla intill 200 meter från strandlinjen.

Söder om utredningsområdet i samhället Ed finns ett grundvattenmagasin som utgör ett vattenskyddsområde för dricksvattentäkterna Kasen och Edsbräckan. Vattenskyddsområdet ligger inte inom utredningsområdet och kommer inte att påverkas av projektet.

4.5.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvalitén 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 kunna klara normen.

Vattenkvalitet

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats. Vattendirektivet (200/60/EG) antogs år 2000 och infördes i miljöbalken år 2004. Vattendirektivet anger vad EU-länderna minst ska klara av vad gäller vattenkvalitet och tillgång på vatten. Arbetet bedrivs i förvaltningscykler om sex år där nästa cykel avslutas år 2021.

Inom eller i direkt anslutning till utredningsområdet förekommer ingen grundvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer som bedöms kunna påverkas av projektet.

Öster om utredningsområdet ligger sjön Stora Le (WA93171111) som omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Stora Le har fastställts med måttlig ekologisk status av vatteninformationssystem Sverige (VISS) 2016 på grund av att vattenförekomsten är försurad samt fysisk påverkan i form av dammar och andra hinder som hindrar fiskvandring. Den kemiska statusen för Stora Le uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Den kemiska statusen beror på mängden polybromerade difenyletrar (PBDE) och mängden kvicksilver i vattenförekomsten som är högre än gränsvärdet. Halterna av kvicksilver och PBDE bedöms överskrida gränsvärdet i fisk i samtliga vattenförekomster i Sverige. Miljökvalitetsnormerna är satt till god ekologisk status med tidsfrist till 2021 och god kemisk ytvattenstatus.

Fisk- och musselvatten

Förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten gäller kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Inga fisk- och musselvatten berörs av denna plan.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger de miljökvalitetsnormer som gäller för luftkvalitet och omfattar maximala tillåtna värden för skadliga ämnen och partiklar i utomhusluften. I denna vägplan är trafikmängderna relativt låga och väg 2183 ligger utanför tätbebyggt område varför föroreningshalterna i luft kommer att underskrida gällande miljökvalitetsnormer med god marginal.

Omgivningsbuller

Enligt förordningen (2004:675) om omgivningsbuller ska kartläggning ske och åtgärdsprogram upprättas och fastställas. Syftet är att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Förordningen anger att Trafikverket ska kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram gällande vägtrafikbuller vid vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år (cirka 8 200 fordon/årsmedeldygn). Väg 2183 har betydligt lägre trafiktäthet vilket betyder att den inte omfattas av denna miljökvalitetsnorm.

4.5.4. Landskap och naturmiljö

Landskap

Det uppbrutna landskapet i mellersta och norra Dalsland där väg 2183 ligger benämns även som sprickdalslandskap och karaktäriserar den mellansvenska sänkan. Terrängformen sprickdalslandskap utmärks av att berggrunden är sönderstyckad genom sänkor och dalar. Topografin har formats under lång tid av både inre och yttre krafter. Inre krafter i form av veckning, överskjutning och förkastning och yttre genom vittring och iserosion.

Dalsland är det landskap med störst sjörikedom av alla landskap i Sverige, närmare 11% av landytan består av sjöareal. Utöver den stora areal sjöar som finns är barrskogen dominerande. På de magraste markerna är det hållmarkstallskog och i övriga delar granskog och blandskog av gran och tall. Översiktliga kartstudier visar att naturen i inventeringsområdet är likartad den natur man finner i omgivande landskap.

Historisk markanvändning

Studier av den häradsekonomiska kartan daterad 1890–1897 (Lantmäteriet, 2017) visar att markanvändningen historiskt i större utsträckning har innehållit inslag av tomt- och åkermark längs väg 2183. Områdena runt Taxån, Knipan, Knipehaget, Ödegården, Lundestad och Tavlan har alla, i större utsträckning än idag, bestått av öppen eller halvöppen mark i form av tomt- eller åkermark enligt figur 4.3 och figur 4.4. Dessa ytor är idag i stor utsträckning igenplanterade med barrskog. Den tidigare markanvändningen medför dock att vissa arter som trivs i ängs- och betesmarker kan finnas kvar. Potentiellt kan dessa områden också hysa mer värdeelement som hålträd och stenmurar. Gamla gårdsmiljöer kan också innebära att bärande träd och buskar fortfarande finns kvar i området.

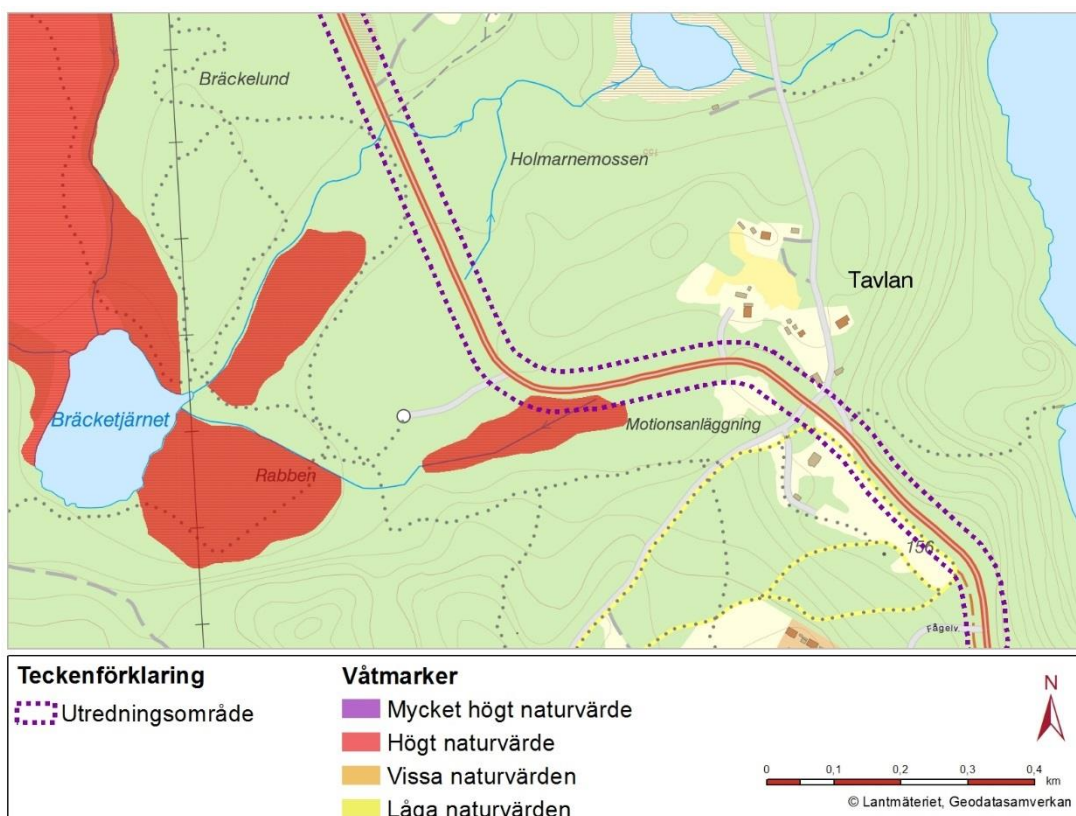




Figur 4.4 Häradsekonomska kartan daterad 1890–1897, södra delen av 2183 från Ed i söder till Ödegårdstjärnet i norr (Lantmäteriet, 2017). Ljusgrön = tomtmark, orange = åkermark, vit = skog, blå linje = väg 2183.

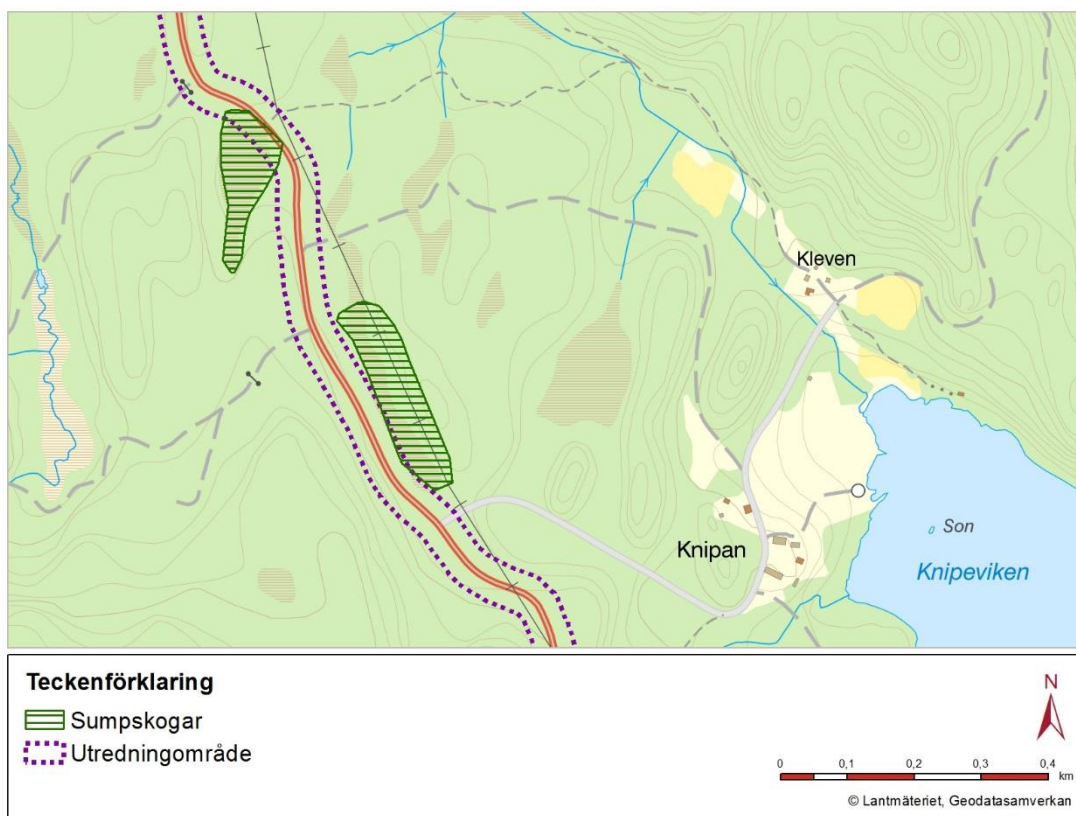
Våtmark och sumpskog

I anslutning till Bräcketjärnet finns flera mossar. En av mossarna ligger i direkt anslutning till väg 2183, på dess södra sida enligt figur 4.5. Naturvårdsverket klassar i sin våtmarksinventering (VMI) våtmarker som låga, vissa, höga respektive mycket höga naturvärden. Mossen som ligger i direkt anslutning till vägen är klassad som en våtmark med högt naturvärde.



Figur 4.5 Våtmark i direkt anslutning till väg 2183 väster om Tavlan.

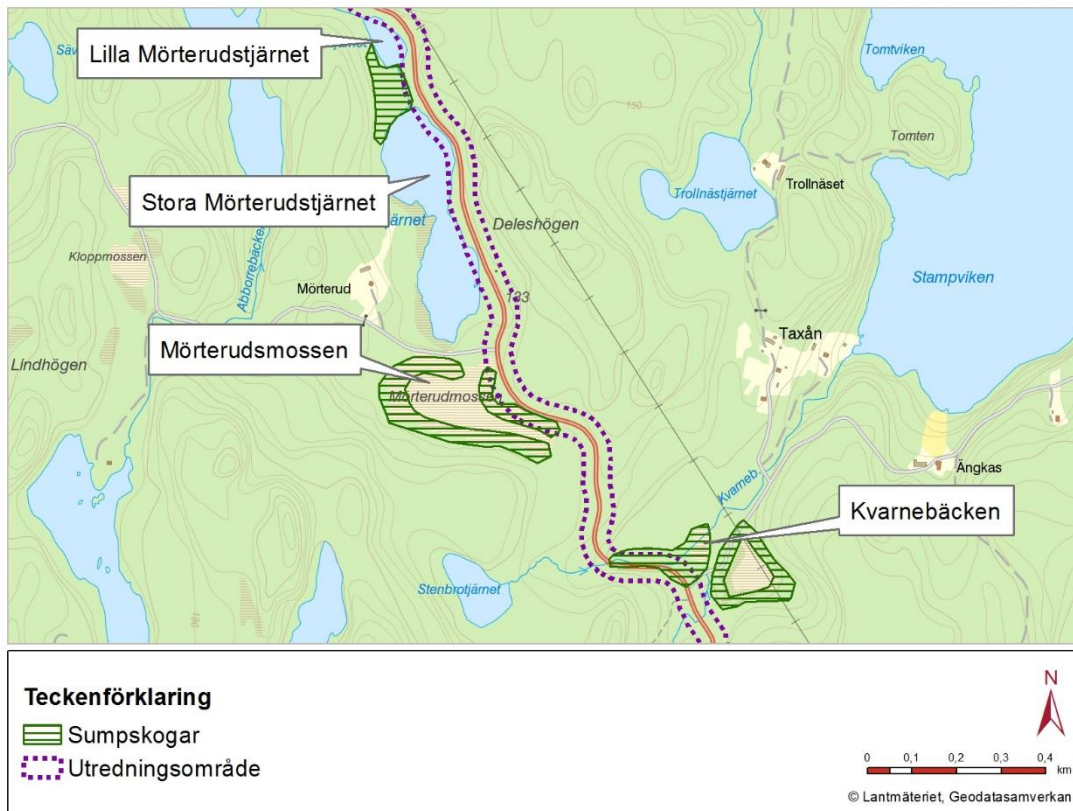
Väster om Knipan finns två sumpskogar i direkt anslutning till väg 2183, en på västra sidan och en på östra sidan vägen enligt figur 4.6.



Figur 4.6 Sumpskogar längs väg 2183, väster om Knipan.

Där Kvarnebäcken korsar väg 2183, återfinns två sumpskogar i direkt anslutning på norra och östra sidan av vägen enligt figur 4.7.

Söder om Stora Mörterudstjärnet återfinns Mörterudsmossen med värdefull sumpskog i direkt anslutning väster om väg 2183. Även i området mellan Lilla och Stora Mörterudstjärnet, väster om väg 2183, finns sumpskog. Se figur 4.7.



Figur 4.7 Sumpskogar och ängs- och hagmark längs norra delen av väg 2183.

Värdefulla ängs- och hagmarker

Inga värdefulla ängs- eller hagmarker finns med i de inventeringar som har utförts av Länsstyrelsen och Jordbruksverket.

Lövskog

Den 7 november 2017 gjordes en översiktlig fältsyn längs väg 2183. Den enda lövskogen som då observerades i direkt anslutning till väg 2183 låg öster om vägen i Lundestad enligt figur 4.8.



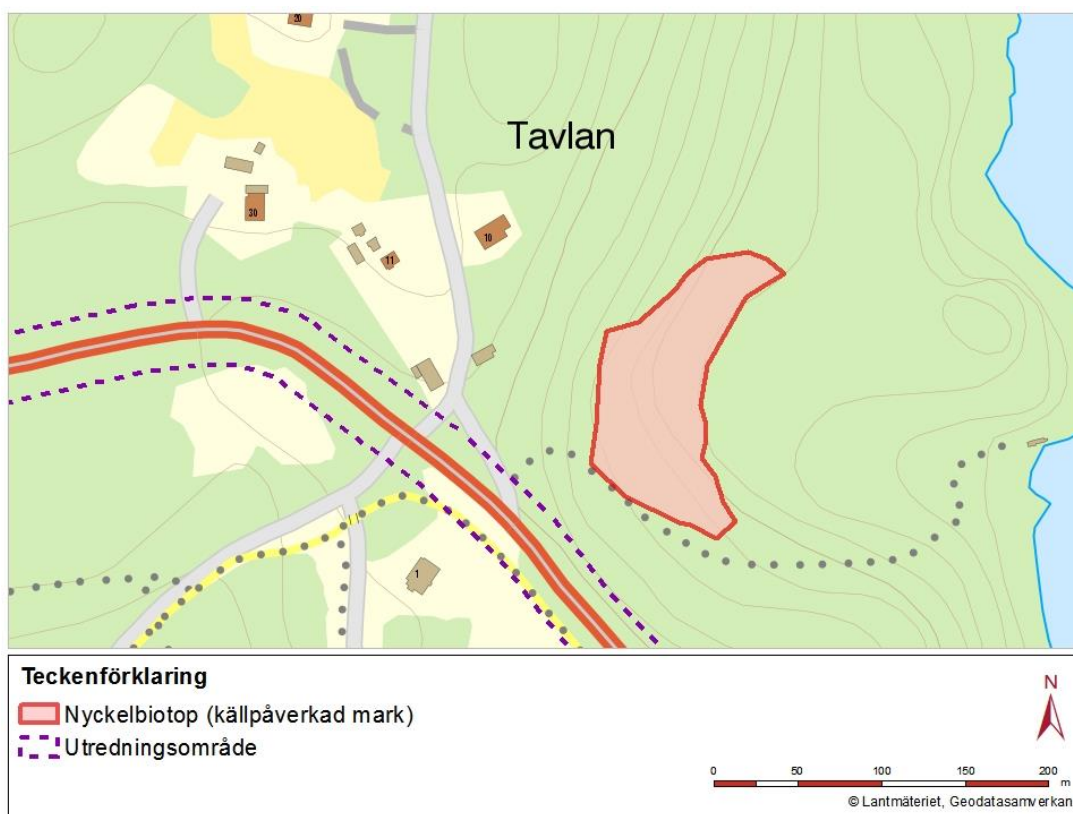
Figur 4.8 Lövskog på östra sidan av väg 2183 vid Lundestad/Lunnestad.

Generellt biotopskydd

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. Den 7 november 2017 gjordes en översiktlig fältsyn längs väg 2183. Inga områden som omfattas av generellt biotopskydd kunde då identifieras inom utredningsområdet.

Nyckelbiotoper

Skogsstyrelsen har identifierat en nyckelbiotop i nära anslutning till väg 2183 enligt figur 4.9. Skogsstyrelsen har inventerat området och funnit källpåverkad mark (järnockrakälla) med huvudsakliga bestånd av glasbjörk och klibbal. Nyckelbiotopen är lokaliserad cirka 75 meter från väg 2183 och är därmed utanför utredningsområdet. Dock bedöms nyckelbiotopen vara lokaliserad inom vägens influensområde.



Figur 4.9 Nyckelbiotop (källpåverkad mark) sydost om Tavlan.

Rödlistade och fridlysta arter

Flera rödlistade arter som är klassade som nära hotade har påträffats i området enligt Artdatabanken (SLU, 2017). En rödlistad art har inget automatiskt skydd. Rödlistning är en klassificering av arter efter en bedömning av deras utdöenderisk. Skalan löper från nära hotad (NT), sårbar (VU), starkt hotad (EN), akut hotad (CR) till nationellt utdöd (RE).

Det finnas arter inom utredningsområdet som är fridlysta enligt Artskyddsförordningen (SFS 2007:845). En fridlyst art får inte plockas, samlas in eller skadas. För många arter är det även förbjudet att skada deras livsmiljö vilket ger ett starkare skydd för den aktuella arten.

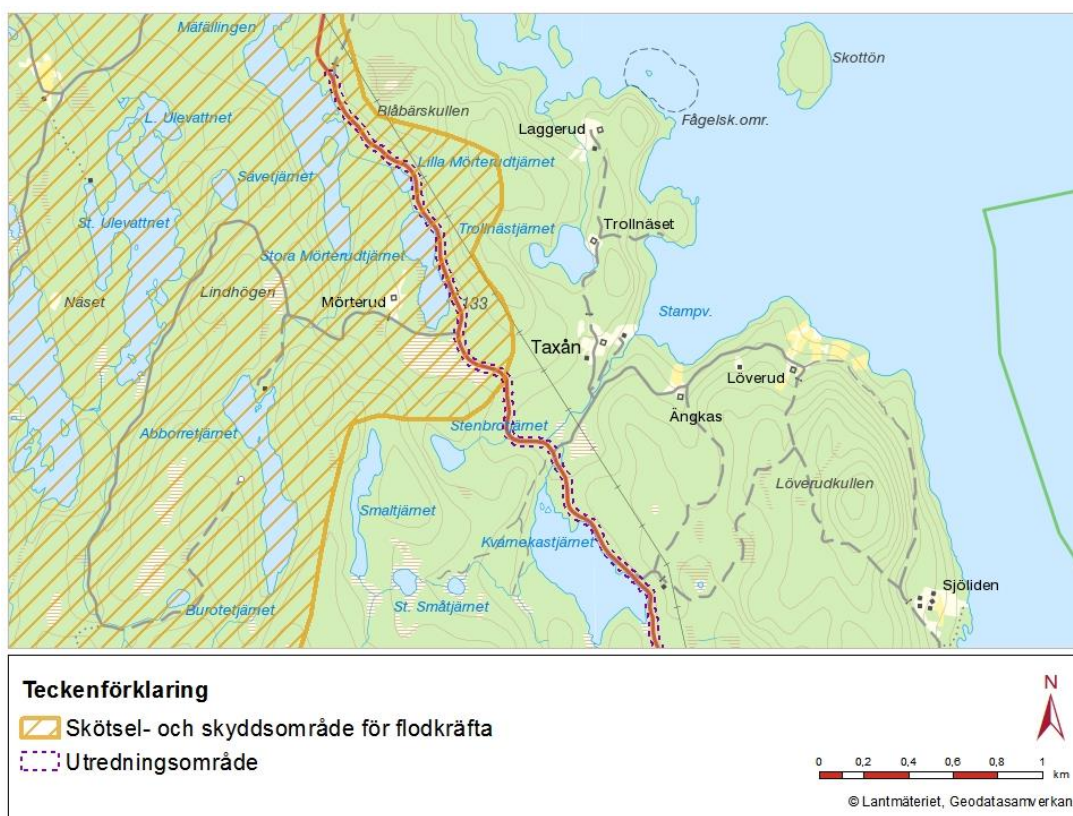
I tabell 4.b presenteras ett utdrag på rödlistade och fridlysta arter som finns upptagna i Artdatabanken databas (SLU, 2017) och som har påträffats inom 500 meter från väg 2183 under de senaste 25 åren. Anledningen till att ett område på 500 meter om vardera sidan av vägen har använts vid urvalet är dels att exakt position för observationen är osäker och dels att vissa arter är skyddsklassade och att de därigenom inte får presenteras med en alltför detaljerad geografisk noggrannhet.

Tabell 4.b Skyddade och rödlistade arter inom 500 meter från väg 2183. *Skyddad avser att arten är upptagen i artskyddsförordningen som fridlyst (SFS 2007:845).

Art	Rödliste-kategori	Fridlyst*
Spillkråka	NT	Ja
Bivråk	NT	Ja
Kantlök	EN	Nej
Grynig filtlav	NT	Nej
Grynlav	EN	Nej
Olivbrun gyttelav	NT	Nej
Vit vedfingersvamp	NT	Nej

Både spillkråkan och bivråken föredrar blandskog med en högre andel lövträd än genomsnittsskogen. Samtliga lavar liksom den vita vedfingersvampen trivs också i lövskog. Grynlav och vit vedfingersvamp är så kallade signalarter. Detta innebär att dess närvaro kan indikera att ett område har höga naturvärden.

Bestånd av flodkräfta finns på flera platser i området enligt Naturvårdsverkets och länsstyrelsernas kartläggning. Flodkräftan är fridlyst, rödlistad och klassad som akut hotad. Den är även listad i EU:s Art- och habitatdirektiv, vilket innebär att Sverige har ett nationellt ansvar att förvalta beståndet. I de norra delarna av utredningsområdet finns bestånd av flodkräfta i flera av sjöarna som ingår i Rävmarkens kräftskötselområde enligt figur 4.10. Väg 2183 passerar genom detta skötselområde. I Stora Le finns ett bestånd av signalkräfta och sjön är numera förklarad som kräftpestsmittad.



Figur 4.10 Skötsel- och skyddsområde för flodkräfta längs väg 2183.

Vilt

Nationella viltolycksrådet (2017) rapporterar att det under perioden 2010–2017 har skett två viltolyckor med rådjur på väg 2183 sträckan Ed-Mäfallingen. Den ena olyckan skedde vid Lundestad och den andra olyckan skedde vid Kvarnebacken. Utdrag från Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA (2017) visar att en viltolycka med personskada har rapporterats på aktuell sträcka av väg 2183 för tiden 2003–2017. Exakt position för denna olycka är osäker.

Det är svårt att peka ut uppenbara viltstråk längs sträckan Ed-Mäfallingen. Omgivningen präglas av relativt homogen skogsmark. Tänkta målpunkter för viltet i närhet av väg 2183 är tjärn, vattendrag och de mindre öppna ytor som finns i anslutning till Tavlan, Lundestad, Knipan och Taxån. Naturliga barriärer, till exempel större vattendrag, viltstängsel och större vägar som viltet inte har möjlighet att korsa, saknas i området.

4.5.5. Vattenmiljö

Öster om utredningsområdet ligger sjön Stora Le (WA93171111) som omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten, se avsnitt 4.5.3. Stora Le är en näringsfattig sprickdalssjö omgiven av branta bergslutningar med mest barrskog. Sjöns största djup är 106 m. Stora Le har en rik fiskfauna med 18 arter bland annat öring, sik, id, stensimpa, bergsimpa och hornsimpa.

Längs väg 2183 finns även fyra mindre sjöar som ligger inom utredningsområdet; Stora och Lilla Mörterudstjärnet, Kvarnekastjärnet och Ödegårdstjärnet. Strandzoner i anslutning till dessa vägar kan hysa potentiellt värdefulla naturmiljöer. Vägen korsas av drygt tio mindre vattendrag och diken. Till skillnad från diken i jordbrukslandskap åtnjuter inte diken i

skogsmark generellt biotopskydd men skogsdiken kan ändå vara potentiellt värdefulla naturmiljöer. Se figur 4.11.



Figur 4.11 Sjöar, korsande vattendrag och diken i anslutning till väg 2183.

Två av vattendragen, Kvarnebakken samt Strandebäcken, är något större och passerar i dubbla betongtrummor under väg 2183 enligt figur 4.12. Det är oklart var vattennivån hamnar i dessa trummor vid lågvattenföring. Som tumregel brukar anges att 1/3 av

trummnorna ska vara vattenfyllda för att dessa inte ska utgöra vandringshinder för fiskar, grod- och kräldjur.



Figur 4.12 Till vänster: Kvarnebäcken. Bild tagen väster om väg 2183 i östlig riktning. Till höger: Strandebäcken. Bild tagen väster om väg 2183 i östlig riktning.

Kvarnebäcken har en medelvattenföring (MQ) på 0,11 m³/s (SMHI, 2017). För Strandebäcken saknas exakta siffror för medelvattenföringen. Dock kan konstateras att medelvattenföringen för avrinningsområdet som omfattar Strandebäcken är 0,53 m³/s (SMHI, 2017). Då avrinningsområdet också omfattar andra vattendrag innebär det att medelvattenföringen i Strandebäcken understiger detta värde.

Vid övriga vattendrag passerar väg 2183 genom enkla betong-, plast- eller stentrummor. En del av dessa trummor mynnar ovan dikesnivån och kan antas utgöra effektiva vandringshinder för fisk, grod- och kräldjur enligt figur 4.13.



Figur 4.13 Trummor som kan antas utgöra vandringshinder för grod- och kräldjur. Bild till vänster: Trumma sydväst om Knipan/norr om Haget. Fotot taget på östra sidan av väg 2183 i västlig riktning. Bild till höger: Kvarnebäcken. Fotot taget på östra sidan av väg 2183 i västlig riktning.

4.5.6. Kulturmiljö

Under stenåldern levde olika fångst- och jägarfolk i Dalsland, främst i områden nära sjöar. Boplatssfynd från stenåldern är dock sällsynta i Dals-Eds kommun. Under bronsåldern blev åkerbruk och boskapsskötsel allt viktigare och nybebyggelse, både inom odlingsbygderna och i skogsbygden, växte fram. Under järnåldern fortsatte jordbruket att utvecklas och dagens fördelning av öppen och halvöppen mark och skogsmark uppstod i slutet av järnåldern. En stor mängd gravar från järnåldern visar att området tidigt var en centralbygd. Gårds- och bygravfälten i området tyder på en varaktig bosättning under lång tid. Ensamgårdar dominerade bebyggelsen i västra Dalsland undre medeltiden, bybildningar var få och små. En av de sannolikt äldsta gårdsanläggningarna i kommunen är Ed som är daterat till år 1305. Dagens tätort Ed är ett förhållandevis ungt samhälle som byggdes upp runt järnvägsstationen, virkeshantering och sågverksindustri på slutet av 1800-talet. Platsens läge vid Stora Le har gett bra förutsättningar för handel och omlastningsverksamhet då järnvägar, landsvägar och vattenvägar möts här. Dagens kulturlandskap utanför tätorten Ed är främst av präglad skogsbruk men inslag av jordbruk förekommer.

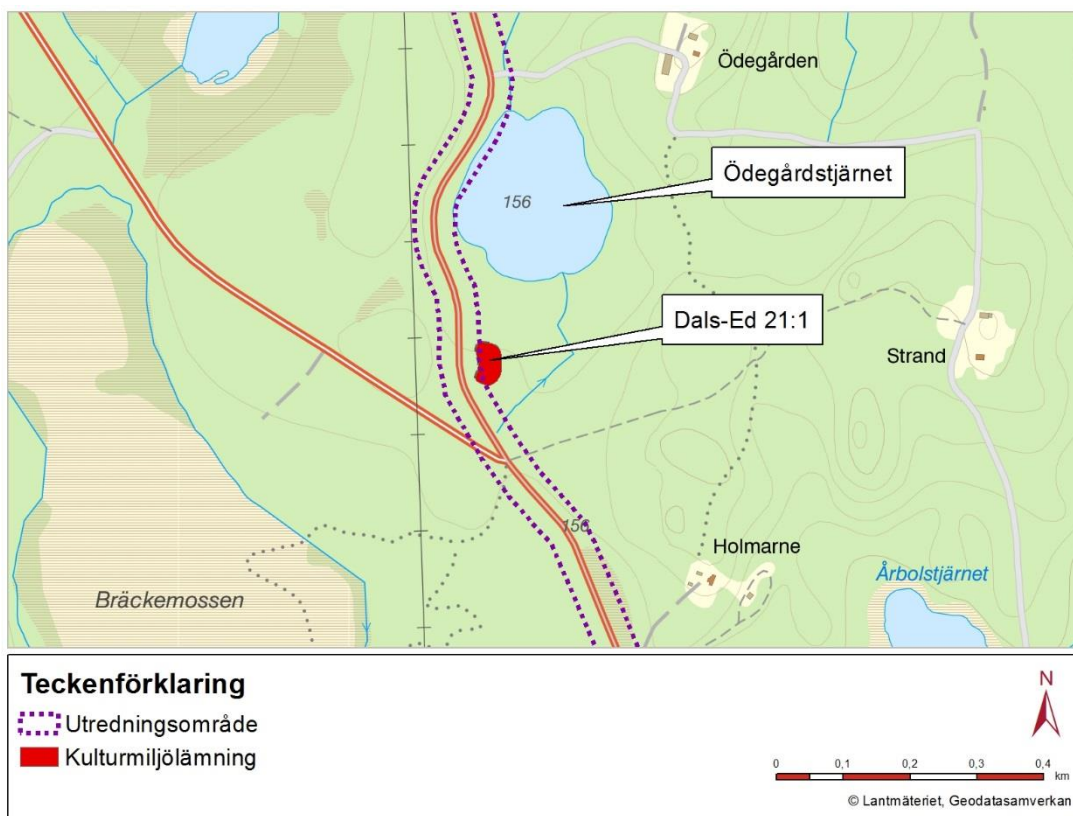
Områdets läge nära norska gränsen har påverkat bebyggelsen och historien. Det finns en lång krigshistoria med bl.a. Karl XII och händelser som utspelades i trakterna under andra världskriget. Under 1700- och 1800-talet byggdes skansar och befästningar som skydd och i samband med andra världskriget anlades stridsvagnshinder på strategiska platser.

Ett antal fornlämningar, inom eller i utredningsområdets närhet, finns registrerade av Riksantikvarieämbetet (RAÄ FMIS). Lämningarna utgörs bl.a. av förhistoriska lämningar i form av gravfält och stensättningar samt militära anläggningar och vägmärken från nyare tid.

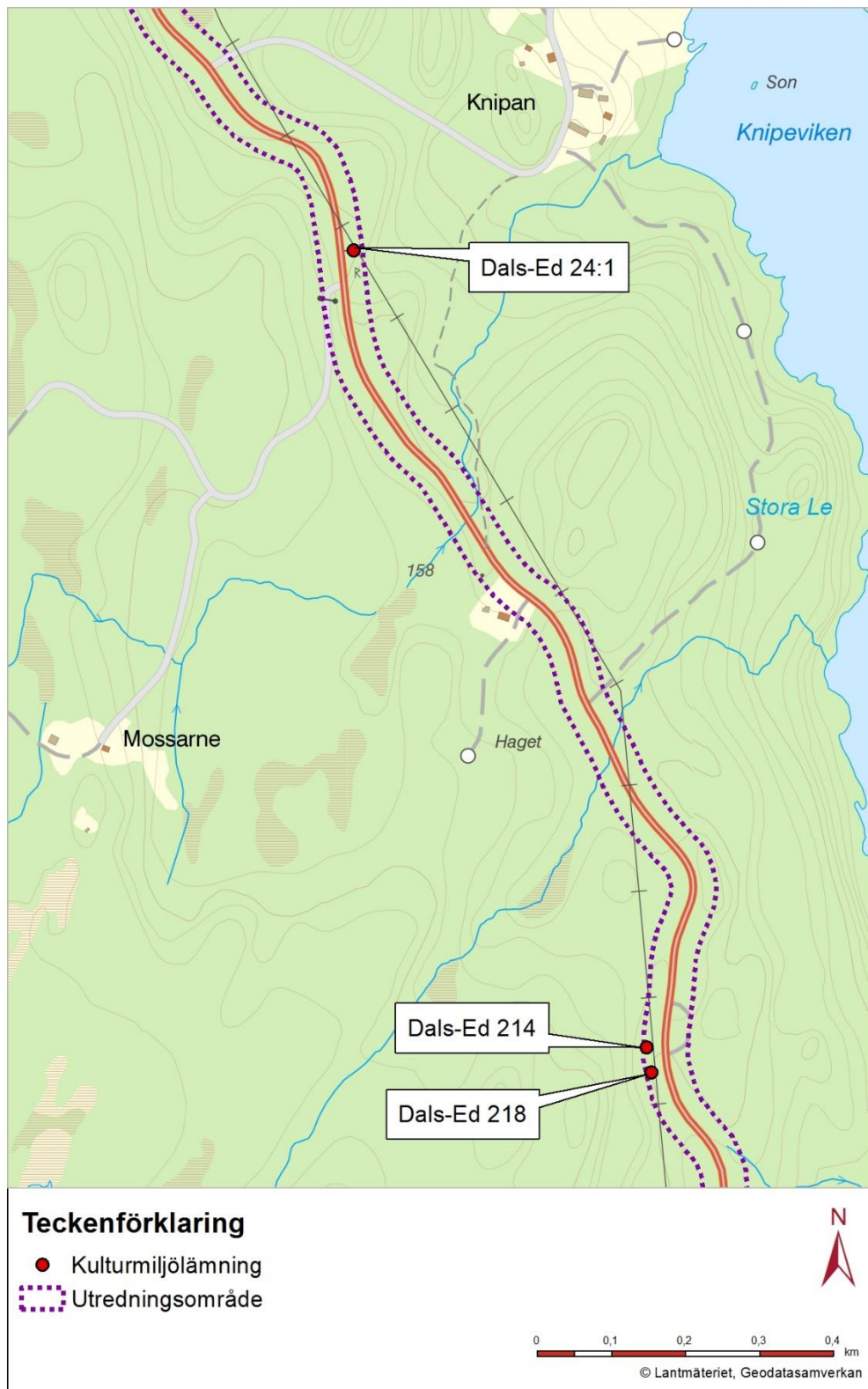
I tabell 4.c och i figur 4.14 och 4.15 redovisas kulturlämningar som ligger i eller i nära anslutning till utredningsområdet och som är upptagna i Länsstyrelsen i Västra Götalands län webb-GIS och Riksantikvarieämbetets databas Fornsök.

Tabell 4.c Kulturlämningar i nära anslutning (inom cirka 30 m) av väg 2183 Ed-Måfällingen (RAÄ FMIS).

RAÄ nr	Antikvarisk bedömning	Typ
Dals-Ed 21:1	Fornlämning	Gravfält
Dals-Ed 218	Övrig kulturhistorisk lämning	Militär anläggning övrig, stridsvagnshinder
Dals-Ed 214	Övrig kulturhistorisk lämning	Militär anläggning övrig
Dals-Ed 24:1	Fornlämning	Vägmärke, milstolpe



Figur 4.14 Kulturmiljövården kring väg 2183 längs den södra delen av vägsträckan.



Figur 4.15 Kulturmiljövärden kring väg 2183 längs norra delen av vägsträckan.

4.5.7. Rekreation och friluftsliv

Utredningsområdet bedöms ha särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljö samt särskilt goda förutsättningar för friluftsför aktiviteter både på land och vatten. Exempel på möjliga friluftsför aktiviteter är vandring, bad, båtliv, fritidsfiske, bär- och svampplockning, jakt, skridskoåkning, fågelskådning och tältning.

Stora Le och dess omgivning är klassat som riksintresse för friluftsliv. Det stora sammanhängande sjösystemet med de omgivande, vidsträckta skogarna avbrutna av små byar och enstaka gårdar gör området till ett mycket värdefullt rekreationsområde.

I Nössemark finns det en camping med café och gästhamn. Här finns också möjlighet att hyra stugor, båt och kanot.

Mellan Ed och Nössemark, cirka 3 kilometer väster om väg 2183, ligger Tresticklans nationalpark. Tresticklan är en av Sveriges 29 nationalparker och utgör med sina 29 kvadratkilometer den största väglösa och obebyggda skogstrakten i södra Sverige. Området ingår också i Europeiska Unionens nätverk av skyddade områden, Natura 2000. För att enklast nå nationalparken hänvisas besökarna till väg 2183, antingen från Ed eller Nössemark. Parken kan också nås via vandringsleder som utgår från Ed och Halden.

Strax norr om samhället Ed har Eds skidklubb uppfört en motionsanläggning vid gården Tavlan. Detta är en utmärkt utgångspunkt för vandring och under vintertid finns här välpreparerade skidspår. En kortare promenad tar dig också till vattenfallet Brudslöjan.

Dalslandsleden är en cykelled som startar och slutar i Vänersborg. Leden har en sträckning via Ed och väg 2183 upp till Nössemark och omfattar totalt 360 km naturupplevelse i det omväxlande landskapet runt Dalsland.

4.5.8. Boendemiljö och hälsa

Väg 2183 delen Ed- Mäfallingen passerar genom sparsamt bebyggda eller obebyggda områden. Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastighet och typ av farligt gods. Riskerna och störningen minskar med avståndet till vägen.

4.5.9. Förorenad mark

Enligt länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden (EBH-registret) förekommer inga objekt med risk för markföroreningar i anslutning till sträckan.

Eventuella trafikolyckor längs sträckan kan ha orsakat förorening av mark och vatten. Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA (2017) har tre olyckor inrapporterats på aktuell sträcka av 2183 under 2003-2017. Inga av olyckorna involverar tung trafik och det finns heller inga utsläpp dokumenterade. Enligt Dalslands miljö- och energikontor (2018) inträffade år 2009 en olycka med ett oljeläckage. Det saknas uppgift om läckagets storlek men PEAB har fraktat bort 35 kubikmeter oljeförorenad jord från platsen. Exakt position för utsläppet saknas, enbart fastighet Eds-Strand 3:1 finns avgiven.

Längs väg 2183 Ed-Mäfallingen kan det förekomma mörkare bergarter. Sulfidmineraler är vanligare i bergarter med högt innehåll av mörka mineraler jämfört med ljusa mineraler. De kan vid krossning ge upphov till surt och metallrikt lakvatten som påverkar den omgivande miljön. Bergarter som innehåller höga halter av sulfidmineral kallas ”surberg”. Översiktliga kartstudier av SGUs berggrundsgeologiska kartor visar att berggrunden mellan Knipan och Kvarnekatjärnet till viss del kan innehålla mörkt bergmaterial.

Vägdikesmassor kan vara påverkade av förorenat vägdagvatten. Äldre vägkonstruktioner kan innehålla förorenade tjärhaltiga beläggningar. Vidare utredning och eventuell provtagning görs i kommande skeden.

4.5.10. Naturresurser

Hushållning med mark och vatten regleras i 3 kapitel miljöbalken. Mark och vattenområden ska användas för det eller de ändamål de är med lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Jord- och skogsbruk är enligt 3 kapitel 4 § miljöbalken av nationell betydelse.

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Väg 2183 går genom skogsmark där skogsbruk bedrivs. Skogen i närområdet är också utpekad som värdeetrakt för skog av Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Skogsstyrelsen. Värdeetrakter innebär ett område med hög koncentration av värdekärnor i landskapet. Värdeetrakten Stora Le kännetecknas som ett område där barrskogen är dominerande och inslag av lövrika branter och lövsuccessioner.

4.6. Miljöbalkens hänsynsregler

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.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1. Uppfyllelse av projektmål

Uppföljning av projektmålen kan göras först när planförslaget har konkretiserats.

5.2. Nationella mål

5.2.1. Transportpolitiska mål

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

5.2.2. Nationella miljökvalitetsmål

Av de 16 nationella miljökvalitetsmålen har nedanstående nio, markerade med färg, bedömts vara aktuella för detta projekt. Vidare arbete i projektet kommer att stämmas av mot dessa mål.

Tabell 5.a Miljökvalitetsmål 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

5.3. Befolkning, bebyggelse och näringsliv

Skogsbruket, verksamheter och målpunkter längs med väg 2183 bedöms inte påverkas på annat sätt än den höjda trafiksäkerheten, förbättrade framkomligheten och ökade bärigheten av väg 2183 som gynnar dem.

5.4. Kommunala planer

Projektet kommer inte i konflikt med några kommunala översiktsplaner. Det uppstår heller inte någon konflikt med aktuella detaljplaner längs med väg 2183 sträckan Ed-Mäfallingen.

5.5. Geologi och geoteknik

Ytterligare geotekniska undersökningar kommer utföras för att få en mer detaljerad bild över de befintliga förhållandena och vilka eventuella åtgärder som krävs i byggskedet.

5.6. Hydrologi och hydroteknik

Generellt ska befintlig avvattningslösning bibehållas där vägdagvatten från hårdgjorda ytor leds till vegetationsklädda långsgående diken och lågpunkter där infiltration och rening sker. Ambitionen är att dikesbotten ska ligga på 30 cm under terrassnivå i enlighet med

Trafikverkets TK Avvattning (TDOK 2014:0045) och TR Avvattning (TDOK 2014:0046). Vägdagvatten leds därefter via trummor och vattendrag till recipient Stora Le.

Inga brunnar finns lokaliserade längs med väg 2183. Eventuella enskilda brunnar kommer inventeras via samråd.

5.7. Miljöeffekter

5.7.1. Riksintressen

Projektet innebär åtgärder inom område som är av riksintresse för natur och friluftsliv. Vidare utredning om vilken påverkan som kan uppkomma görs i det fortsatta arbetet. Konsekvenserna bedöms bli relativt små då projektet innebär åtgärdande av befintlig väg och nya markintrång därmed blir relativt små.

5.7.2. Skyddade och skyddsvärda miljöer

Utredningsområdet ligger inom strandskyddsområde för flera sjöar som ligger intill väg 2183 samt vattendrag som vägen passerar. Huruvida det slutgiltiga vägområdet kommer att påverka strandskyddsområdena kommer utredas i den fortsatta projekteringen. Påverkan på strandskyddets syften bedöms dock redan i detta skede som små, då samtliga åtgärder kommer att göras 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.

5.7.3. Miljökvalitetsnormer

Planens genomförande bedöms inte påverka möjligheten att klara några av de miljökvalitetsnormer som finns. Miljökvalitetsnormerna för buller och fisk- och musselvatten är inte aktuella för detta projekt.

Vägplanen bedöms inte omfattas av miljökvalitetsnormerna för luft. Problem med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda områden i större städer.

Risken för påverkan på närliggande ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer, Stora Le (WA93171111) bedöms minska. Väg 2183 blir trafiksäkrare och hanteringen av vägdagvatten ses över. Statusen på vattenförekomsten kommer inte att försämrats. Grundvattenförekomsten Ed (WA53358970) kommer inte påverkas av projektet.

5.7.4. Landskap och naturmiljö

I värdebeskrivningen av riksintresse för naturvård för Stora Le, fastslår Länsstyrelsen i Västra Götalands län (2008) att avverkning i löv- och barrskogar liksom skogsbilvägar och skogsdikning hotar naturvärdena runt Stora Le.

Våtmark och sumpskog

Den del av Bräckemosse som ligger i direkt anslutning till väg 2183 kan påverkas om vägen breddas på södra sidan. Övriga våtmarker runt Bräcketjärnet och Mossetjärnet är belägna längre från väg 2183 (mer än 100 meter) och kommer inte utsättas för direkt påverkan vid

vägåtgärder. Däremot kan indirekt påverkan som uppstår via förändrad avrinning och påverkan av grundvatten vid vägåtgärder inte uteslutas.

På norra delen av utredningsområdet finns det flera sumpskogar i direkt anslutning till väg 2183. Delar av dessa kan behöva avverkas om breddning av väg 2183 sker på dessa platser.

Lövskog

Lövskogen i Lundestad/Lunnestad kommer påverkas om väg 2183 breddas österut på denna sträcka.

Nyckelbiotoper

Det kan inte uteslutas att den nyckelbiotop som identifierats sydost om Tavlan (källpåverkad mark) inte kan påverkas av vägplanen. Denna nyckelbiotop är belägen cirka 75 meter öster om väg 2183. Åtgärder längs väg 2183 som påverkar grundvattnet i närområdet skulle kunna medföra effekter för det källpåverkade området.

Skyddade och rödlistade arter

Av Artdatabankens artportal framgår att hotade och sällsynta djur- och växtarter finns i väg 2183 närhet. Identifierade skyddade och rödlistade fåglar, lavar och svampar trivs framförallt i lövskog. Väg 2183 löper nästan uteslutande genom barrskog. Således bedöms skyddade och rödlistade fåglar, lavar och svampar inte nämnvärt påverkas av vägåtgärderna. I samband med naturvärdesinventeringen kommer naturvårdsarter att eftersökas. Om det vid inventeringen identifieras skyddsvärda arter som kan påverkas av vägplanen kommer särskild hänsyn att tas i största möjliga mån för att undvika påverkan på dessa.

Flodkräftan kan påverkas mycket negativt av vägåtgärder. Fordon, verktyg och annat material som tidigare har använts vid arbeten i vattenmiljö kan fungera som smittspridare av kräftpest. Det är av största vikt att fordon, verktyg och material desinficeras i enlighet med länsstyrelsens krav för att undvika smittspridning.

Vilt

Vägplanen bedöms inte få några långsiktiga effekter på viltbeståndet eller antalet viltolyckor.

Naturvärdesinventering (NVI)

För att identifiera biotopskyddsobjekt samt växt- och djurarter som är skyddade enligt artskyddsförordningen kommer en naturvärdesinventering (NVI) utföras under försommaren/sommaren 2018. Denna kommer göras enligt svensk standard SS 199000:2014 och med stöd av teknisk rapport SIS-TR 199001:2014. I tillägg kommer även naturvärdesklass 4, generellt biotopskydd och en detaljerad redovisning av artförekomst att ingå. Naturvärdesinventeringen kommer också ligga till grund för huruvida ansökan om artskyddsdispens kan bli aktuell eller ej.

Som en rekommendation bör fältinventeringen omfatta:

- Våtmark öster om Bräcketjärnet i direkt anslutning söder om väg 2183.
- Sumpskogar väster om Tavlan, i anslutning till Kvarnebäcken, Mörterudsmossen och mellan Lilla och Stora Mörterudstjärnet.
- Källpåverkad mark (nyckelbiotop) i Tavlan.

- Strandzoner som vetter mot vägen vid Lilla och Stora Mörterudstjärnet, Kvarnekastjärnet och Ödegårdstjärnet.
- Korsande vattendrag längs hela sträckan.
- Lövskog i Lundestad.
- Gamla gårds, tomt- och åkermarker i runt Taxån, Knipan, Knipehaget, Ödegården, Lundestad och Tavlan.

Fältinventeringen behöver inte omfatta:

- Produktionsskog
- Avverkade ytor

5.7.5. Vattenmiljö

Breddning av väg 2183 Ed-Mäfällingen kommer innebära att andelen hårdgjorda ytor ökar något, vilket i sin tur ökar mängden dagvatten som ska hanteras. Väg 2183 kommer bli trafiksäkrare vilket innebär minskad olycksrisk med läckage av ämnen som skulle kunna påverka ytvattenförekomster som finns längs med väg 2183. En översiktlig riskutredning ska tas fram i nästa skede av vägplanen som underlag för att avgöra vilka skyddsåtgärder som eventuellt krävs för att hantera dagvatten i bygg- och driftskede.

Korsande vattendrag kan komma att påverkas av projektet. Vidare utredning vilka vattendrag som kommer att påverkas kommer utredas i fortsatt planläggning. Genom att lämpliga skyddsåtgärder vidtas, som val av tidpunkt när åtgärder görs och hur trummor utformas kan påverkan minimeras och till största delen begränsas till byggfasen.

På de platser där väg 2183 ligger nära intill de mindre sjöarna kommer breddning av väg 2183 i första hand ske på motsatt sidan, bort från sjöarna. Om det inte är möjligt att bredda vägen bort från sjön på grund av tekniska eller fysiska svårigheter finns det risk för att sjöarna kan komma att påverkas. Vidare utredning behövs för att ta reda på om sjöarna kommer påverkas.

5.7.6. Kulturmiljö

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns kända forn- och kulturlämningar. Genomförandet av vägplanen kommer troligen innebära intrång på någon av dessa forn- och kulturlämningar. Hur stort detta intrång blir kommer att utredas i den fortsatta planlägningsprocessen.

Ett intrång i en forn- eller kulturlämning innebär att den kommer att tas bort, och tillstånd enligt kulturminneslagen kan komma att krävas för detta.

5.7.7. Rekreation och friluftsliv

Vägplanen kommer innebära ökad framkomlighet till friluftsområden och till Nössemark. En rakare och bredare väg kommer också innebära att framkomligheten för cykelstråket Dalslandsleden förbättras. Den förbättrade vägstandarden kommer ha positiva effekter på rekreation och friluftsliv, både med avseende på förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet.

5.7.8. Boendemiljö och hälsa

Bullersituationen för de boende i närområdet bedöms bli oförändrade då ingen förändring av hastighet eller trafikmängd bedöms ske till följd av genomförandet av vägplanen.

Mängden luftföroreningar bedöms inte förändras i någon större omfattning på grund av åtgärden. Detta då åtgärden inte innebär någon omfördelning mellan olika trafikslag och bedöms varken generera mer eller mindre vägtrafik till området.

Väg 2183 är ej rekommenderad för transport med farligt gods. Det kan dock förekomma transport av villaolja och diesel till bostäder och sågverket.

5.7.9. Förorenad mark

I det fall föroreningar identifieras kommer de att omhändertas i byggskedet.

Inga stora olyckor med tung trafik eller med farligt gods har rapporterats på sträckan. Således bedöms inte provtagning vara nödvändig med avseende på utsläpp från trafikolyckor.

Det finns risk för förekomst av tjärasfalt i befintlig beläggning. Således rekommenderas provtagning av beläggningen med avseende på tjärasfalt på befintlig vägsträcka inom projektet.

Trafik och väghållning kan ha gett upphov till föroreningar i vägdikesmassor. Baserat på Trafikverkets krav och råd, TDOK 2015:0491, rekommenderas provtagning på befintliga vägdikesmassor. Ämnen som är aktuella att provtas är petroleumprodukter, PAH och tungmetaller.

Om berg med ovanligt hög halt av sulfidmineral (så kallat "surberg") förekommer i området får materialet inte krossas och användas på sätt som medför att lakvatten med lågt pH (kemiskt surt) och högt metallinnehåll når vattendrag eller grundvatten. Eventuell provtagning av berg inom området som pekats ut med mörkt bergmaterial kan bli aktuellt. Behov av provtagning kommer utredas under ett senare skede.

5.7.10. Naturresurser

Projektet kommer innebära breddning av väg 2183, vilket betyder att skogsbruksmark kommer tas i anspråk. Detta ger negativ effekt på skogsbruket eftersom befintlig skogsbruksmark ersätts av hårdgjord yta.

5.8. Miljöbalkens hänsynsregler

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 planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljöarbete samt samrådsförfarandet beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbördesregeln, 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. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kan olägenheter och miljöpåverkan förekomma vilka kan ha negativa effekter och konsekvenser för miljön och boende i närheten. Dessa störningar gäller främst buller och vibrationer samt påverkan på ytvatten. Framkomligheten på väg 2183 Ed-Nössemark kommer påverkas. Mark kan komma att tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. I den fortsatta planeringen utreds och föreslås lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer att användas som underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram som ska godkännas av länsstyrelsen. I annat fall ska miljöaspekterna och vilken påverkan som bedöms uppkomma att redovisas i en miljöbeskrivning som integreras i planbeskrivningen.

Samråd med allmänhet, sakägare och övriga intressenter kommer att inledas. Om länsstyrelsen beslutar att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomförs samrådet i en utökad krets med bland annat organisationer och statliga myndigheter. Allmänhet och övriga kan vara med och påverka den fortsatta planeringen genom att närvara vid samråd och lämna synpunkter under den tid vägplanen finns tillgänglig för samråd och granskning.

Förslaget till vägplan kommer att hållas tillgängligt för granskning av allmänheten och berörda. Synpunkterna besvaras av Trafikverket och vägplanen skickas sedan till länsstyrelsen för tillstyrkan. Därefter kan den skickas till Trafikverkets enhet för planprövning för att bli fastställd. Först därefter, förutsatt att fastställelsebeslutet inte överklagas, vinner planen laga kraft och Trafikverket får rätt att ta mark i anspråk för den nya väganläggningen.

6.2. Viktiga frågeställningar

I den fortsatta planeringen är det viktigt att väga in de kända värden och miljöintressen som finns i området. Intrång i skyddade områden (strandskyddsområden, biotopskydd, riksintressen m.m.) liksom påverkan på skyddade arter måste beaktas och utredas vidare.

Naturvärdesinventering av de områden som bedöms bli berörda av kommande åtgärder på vägen kommer genomföras och underlaget kommer att ligga till grund för anpassningar av projektet.

Aktuell del av väg 2183 passerar platser med fornminnen. Möjligheten att bevara, tillvarata och utveckla kulturmiljövärdena i området ska utredas vidare. I första hand ska vägen utformas och byggas på ett sätt som inte skadar kulturvärden/kulturmiljön. Om detta inte bedöms som möjligt och om lagskyddade lämningar berörs, kan tillstånd enligt kulturmiljölagen komma att krävas. I det fortsatta arbetet kan ytterligare arkeologisk utredning behöva genomföras.

Vidare utredning behövs för att se om vägplanen kommer påverka de sjöar och våtmarker som ligger i nära angränsning till vägen

En översiktlig riskutredning som underlag för att avgöra vilka skyddsåtgärder som eventuellt krävs för att hantera dagvatten i bygg- och driftskede ska tas fram.

6.3. Tillstånd och dispenser

Ombyggnad av aktuell del av väg 2183 kan komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. I detta skede har följande identifierats:

- Om skyddade arter påverkas av projektet kan särskild dispensprövning krävas.
- Tillstånd enligt kulturmiljölagen kan komma att krävas för markintrång som berör fornlämningar.
- Beroende var väg 2183 delen Ed-Mäfallingen breddas kan påverkan ske i våtmarker och sumpskogar. Tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet kan krävas för enligt 11 kapitlet 9 § miljöbalken (1998:808). Storlek på berörd bottenyta är styrande för huruvida tillstånd eller anmälan krävs.
- Tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kapitlet 9 § miljöbalken (1998:808) kan behövas vid eventuell byte av trumma i vattendrag. Storlek på flöde är styrande för huruvida tillstånd eller anmälan krävs. För väg 2183 delen Ed-Mäfallingen kan det bli aktuellt med trumbyte i vattendrag där flödet understiger 1 m³/s. Detta innebär att anmälningsplikt blir aktuellt.

Åtgärder enligt vägplanen kommer troligen medföra intrång i strandskyddsområden som är skyddade enligt 7 kapitlet i miljöbalken. Genom att vägplanen fastställs krävs enligt miljöbalkens 7 kapitel 16§ ingen separat dispens för dessa åtgärder.

Vilka ytterligare tillstånd, dispenser och anmälningar som kan komma att krävas får utredas i den fortsatta planeringen.

7. Källor

Artportalen. 2017. Rapportsystem för växter, djur och svampar (<http://www.artportalen.se>)

Dals-Eds kommun. 2003. Översiktsplan ÖP 03 Dals-Eds kommun, Planeringsförutsättningar, Antagen december 2003.

Dals-Eds kommun. 2014. ED och framtiden, En fördjupad översiktsplan för tätorten Ed. Antagande handling Mars 2014. Plan- och Bygghuset Dals-Eds kommun.

Dals-Eds kommun. 2014. Kulturplan för Dals-Ed kommun 2014 - 2017.

Dalslands miljö- och energikontor. 2018. Britt-Marie Methner. E-post 2018-02-06: britt-marie.methner@dalsland.se

Lantmäteriet. 2017. Historiska kartor.

Länsstyrelsens karttjänst: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vastragotaland/Infokartan/>

Länsstyrelsen i Västra Götalands län i samverkan med Skogsstyrelsen Region Väst. 2006. Strategi för formellt skydd av skogsmark i Västra Götalands län. Länsstyrelsens rapportserie 2006:41.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län. 2008. Värdebeskrivning riksintresse för naturvård Västra Götalands län, beslut 2000-02-07, uppdaterat 2008-01-16. NRO 14001 Stora Le – Dals Eds kommun.

Nationella Viltolycksrådet. 2017. <https://www.viltolycka.se/statistik/har-hander-viltolyckorna/>

Riksantikvarieämbetet Fornsök. 2017. <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

SGU, Sveriges geologiska undersökning. 2017. <https://apps.sgu.se/kartvisare/>

SMHI. 2017. Vattenwebb: <https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>

Sveriges Riksdag. 2017. Artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

Trafikverket. 2017. EVA 3,1.

Trafikverket. 2017. Lastkajen – Sveriges väg- och järnvägsdata. (<http://lastkajen.trafikverket.se>)

Transportstyrelsen. 2017. STRADA - informationssystem för olyckor och skador i trafiken.

Vatteninformationssystem Sverige – VISS. 2017. <http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA93171111>

Vatteninformationssystem Sverige – VISS. 2017.

<http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA53358970>



Trafikverket, Box 1170, 462 28 Vänersborg. Besöksadress: Vassbottengatan 14.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se