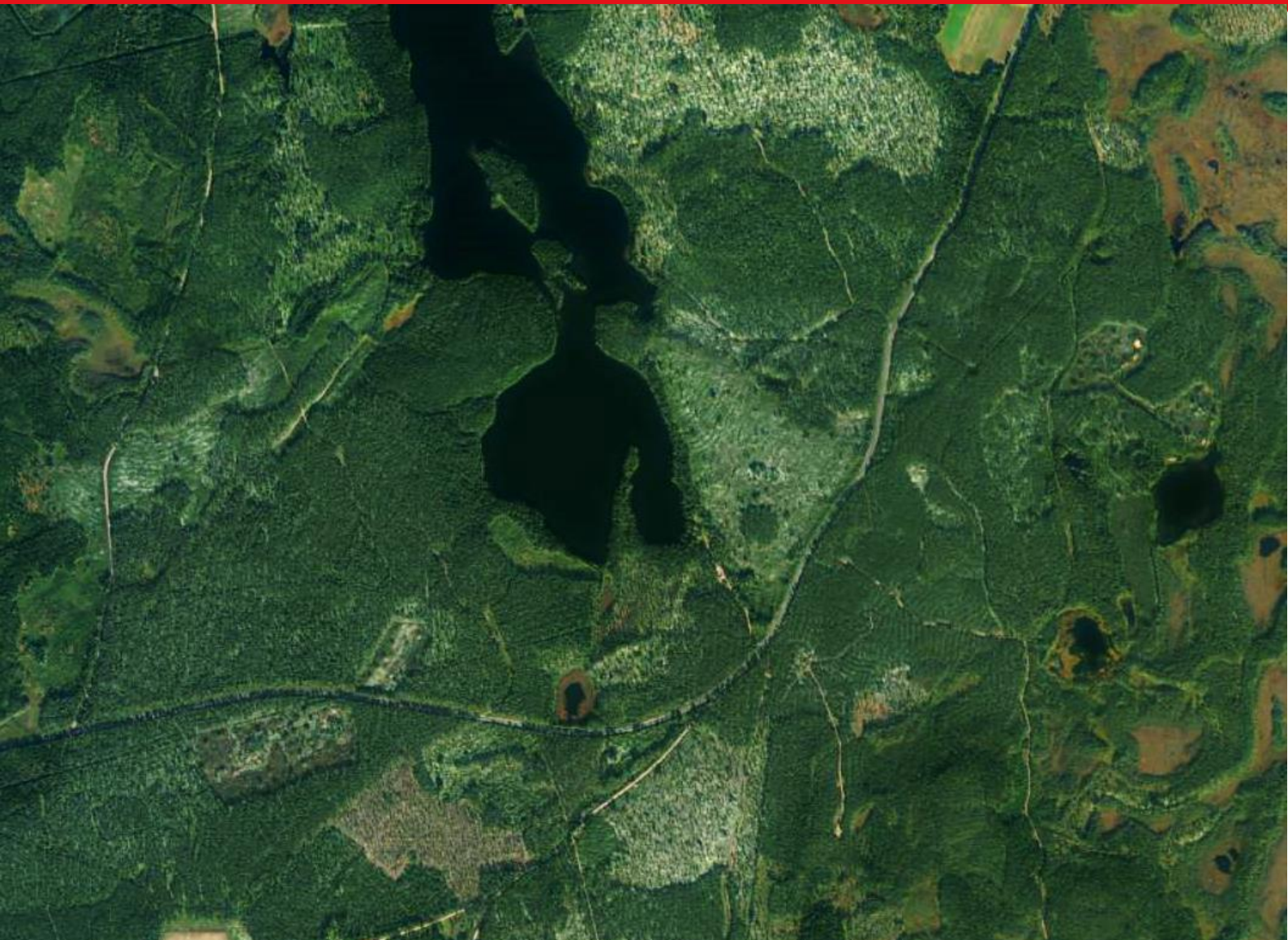


GRANSKNINGSHANDLING

Väg 63 – Brattforsheden, kurvrätning och korsningsåtgärder

Filipstad kommun, Värmlands län
Ärendenummer: TRV 2020/97755

Vägplanbeskrivning 2022-01-07



Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
1.0	2022-01-07		

Dokumenttitel: Granskningshandling, Vägplanbeskrivning

Skapat av: Ebba Ågren

Dokumentdatum: 2022-01-07

Granskat av: Fredrik Göransson

Version: 1.0

Utgivare: Pontarius AB

Uppdragsansvarig: Linda Flydén

Beställare: Trafikverket

Projektledare: Kenth Henriksson

Ärendenummer: TRV 2020/97755

Projektnummer: 168297

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Bakgrund.....	5
2.1.1.	Planerade åtgärder	6
2.1.2.	Projektets mål.....	7
2.2.	Vägplaneprocessen.....	8
2.3.	Fyrstegsprincipen.....	8
3	Miljökonsekvensbeskrivning	9
4	Förutsättningar.....	10
4.1.	Vägens funktion och standard	10
4.2.	Trafik och användargrupper	10
4.2.1.	Årsdygnstrafik	10
4.2.2.	Kollektivtrafik.....	10
4.2.3.	Trafiksäkerhet	10
4.2.4.	Tekniska anläggningar.....	10
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.3.1.	Allmänt	10
4.3.2.	Planer	11
4.3.3.	Markanvändning.....	12
4.3.4.	Landskap	12
4.4.	Miljö och hälsa.....	13
4.4.1.	Naturmiljö och Natura 2000	13
4.4.2.	Rekreation och friluftsliv	18
4.4.3.	Vattenmiljö.....	18
4.4.4.	Kulturmiljö	19
4.4.5.	Förorenad mark	20
4.5.	Byggnadstekniska förutsättningar	21
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	22
5.1.	Val av lokalisering	22
5.2.	Val av utformning.....	22

5.2.1.	Planområde 1 – Korsningsåtgärder	22
5.2.2.	Planområde 2 – Kurvrätning.....	23
5.2.3.	Gestaltning	24
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	25
6	Effekter och konsekvenser av projektet	25
6.1.	Trafik och användargrupper	25
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	25
6.3.	Miljö och hälsa.....	25
6.3.1.	Samlad bedömning Vägplan.....	25
6.3.2.	Samlad bedömning Natura 2000.....	26
6.4.	Avvattning.....	26
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning.....	26
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	27
6.7.	Påverkan under byggtid	27
7	Samlad bedömning.....	27
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	29
8.1.	Påverkan på hänsynsregler	30
8.2.	Påverkan på hushållningsbestämmelser.....	31
8.3.	Påverkan på riksintressen.....	31
8.4.	Påverkan på miljökvalitetsnormer	31
9	Markanspråk och pågående markanvändning	32
10	Genomförande och finansiering	33
10.1.	Formell hantering.....	33
10.2.	Genomförande.....	35
10.3.	Finansiering.....	35
11	Källor.....	36

1 Sammanfattning

Detta underlag beskriver förutsättningar, effekter och konsekvenser samt åtgärder för kurvrätning och korsningsåtgärder utmed väg 63 inom området Brattforsheden i Filipstads kommun. Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten på väg 63 för att minimera olycksfrekvensen, då den aktuella sträckan är särskilt olycksdrabbad.

Vägplanen omfattar åtgärder i två planområden. Inom planområde 1, vid anslutning till Krigsflygfält 16 samt vid anslutning Ångsågen, planeras en korsningslösning med vänstersvängfält, i syfte att minska risken för upphinnandeolyckor. En sådan åtgärd ökar vägbredden med ungefär ett körfält. Inom planområde 2 planeras en kurvrätning och justering av vägprofilen eftersom platsen har en särskilt ogynnsam linjeföring vilket medför mycket dålig sikt för passerande trafik.

Utredningsområdet för åtgärderna ligger inom området Brattforsheden, som är av riksintresse för naturvården till följd av dess höga geovetenskapliga värden. I området finns även ett antal andra riksintressen; riksintresse för friluftsliv, riksintresse för totalförsvaret och riksintresse för kommunikation. Brattforsheden är också ett Natura 2000-område med skyddsvärda naturtyper och arter. Hela planområdet ligger inom gränserna för Natura 2000-området.

Det finns en värdefull grundvattenförekomst i utredningsområdet som är av regionalt intresse för vattenförsörjning. Närmaste ytvatten är sjön Alstern, som ligger norr om väg 63.

Vid Brattforsheden finns värdefulla kulturmiljöer och lämningar, bland annat Brattforshedens krigsflygfält och fornminnen i form av fångstgropar, vägmärken och hålvägar.

Landskapet domineras av ett av Sveriges mest välbevarade isälvsdeltan, med väg 63 som skär igenom deltat. Området är generellt kuperat med hedtallskog, vattendrag, åsar, raviner och sanddyner.

En förutsättning för projektets genomförande är minimalt markintrång i skyddsvärda naturmiljöer samtidigt som förbättrad trafiksäkerhet kan uppnås.

Länsstyrelsen har beslutat att föreslagna åtgärder kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för vägplanen har tagits fram. Vidare har Länsstyrelsen beslutat att ett Natura 2000-tillstånd kommer att krävas för planerade åtgärder. MKB för Natura 2000 har därför inarbetats i MKB:n för vägplanen, men Natura 2000-aspekten bedöms separat.

En förutsättning för att vägplanen ska kunna fastställas är ett erhållet Natura 2000-tillstånd samt övriga tillstånd och dispenser som kommer sökas inom projektet.

Planerad byggstart för projektet är vår/sommar 2023. Projektet finansieras av Region Värmland genom Regional transportplan för Värmlands län. Totalkostnaden är prognostiserad till 22,9 miljoner.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Riksväg 63 är en del av det regionala vägnätet och förbinder Filipstad med Karlstad och de nationella vägarna E18 och E45. Vägen har stor betydelse för regional trafik mellan Karlstad och länets östra delar vad gäller både arbetspendling och godstransporter. Se Figur 1 nedan. Väg 63 är rekommenderad som primär transportväg för farligt gods och ingår i funktionellt prioriterat vägnät. Undersökningar visar att olycksfrekvensen för riksväg 63 är högre än genomsnittet i Värmland. Det har även konstaterats att andelen avsvängande-, korsnings- och mötesolyckor är hög. Under 2017 utfördes en åtgärdsvalsstudie avseende trafiksäkerhet inom området Brattforsheden. Detta dokument ligger till grund för den vägplan som nu tas fram. Under oktober 2019 genomfördes även en översiktlig naturvärdesinventering.

Vägplanen omfattar två planområden, vilket båda ligger inom ett Natura 2000 område. Inom planområde 1, vid anslutning till Krigsflygfält 16 samt vid anslutning till Ångsågen, planeras en korsningslösning med vänstersvängfält i syfte att minska risken för upphinnandeolyckor. En sådan åtgärd ökar vägbredden med ungefär en körbana. Inom planområde 2 planeras en kurvrätning då platsen har en särskilt ogynnsam linjeföring med för snäva radier i plan och profil och brister avseende sikt.



Figur 1. Orienteringskarta

2.1.1. Planerade åtgärder

Planområdena för åtgärderna framgår av Figur 2. Planområde 1 längst söder i bild, och planområde 2 ligger norrut. Planområdena behandlas i en och samma vägplan även om planområdet inte är en sammanhängande sträcka.

I planområde 1 föreslås två kompletterande vänstersvängfält mot anslutningarna till Krigsflygfält 16 och mot Ångsågen. I åtgärden undersöks även möjligheten att förbättra sikten från respektive anslutning. Åtgärderna bedöms leda till markintrång på södra/östra sidan om väg 63.

I planområde 2 har väg 63 allvarliga trafiksäkerhetsbrister avseende linjeföring och stoppsikt. Problemet föreslås åtgärdas med ny linjeföring (i både plan och profil) genom att ett kortare parti flyttas till ett nytt läge strax öster om befintlig sträckning.

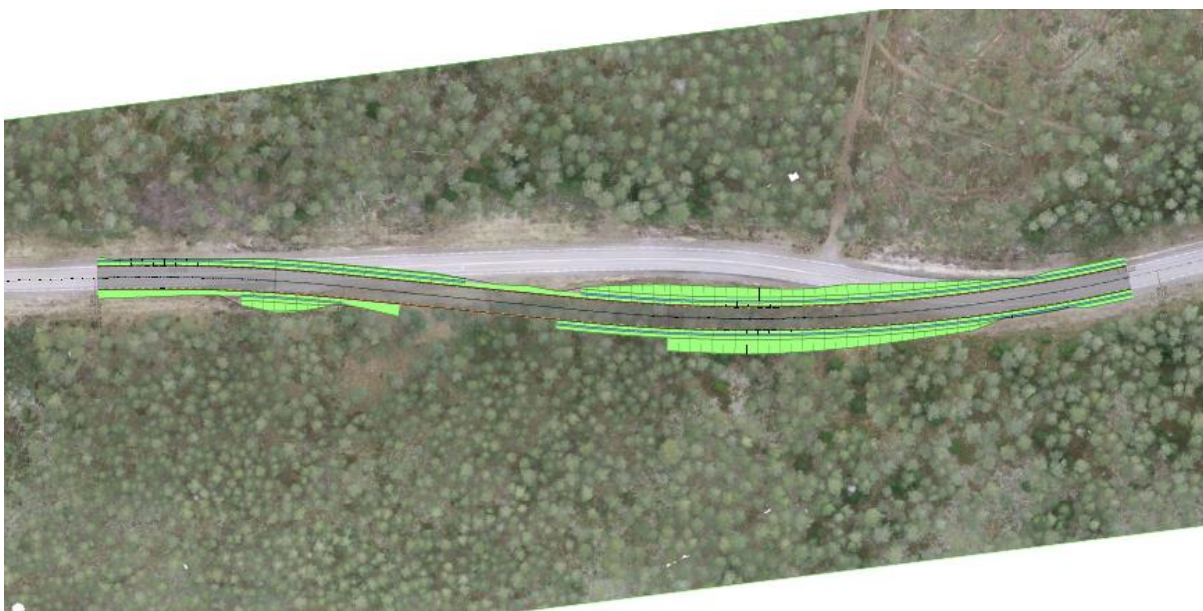
Figur 3 och Figur 4 nedan visar översiktliga skisser som illustrerar åtgärdernas omfattning.



Figur 2. Planområde/utredningsområde 1 och 2.



Figur 3. Illustration planområde 1 – korsningsåtgärder.



Figur 4. Illustration planområde 2 – kurvrätning.

2.1.2. Projektets mål

Trafikverkets ändamål med projektet är att uppnå en högre trafiksäkerhet på väg 63, sträckan mellan Molkom och Filipstad, för att minimera olycksfrekvensen.

För att uppnå en högre trafiksäkerhet har följande projektmål fastställts:

- Minskad risk för olyckor (särskilt avsvängande-, korsnings- och mötesolyckor) på sträckan genom två korsningsåtgärder
- Ökad sikt på sträckan genom rätning av en kurva med särskilt dålig sikt
- Genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder med minimalt markanspråk och minimal påverkan på skyddade naturområden

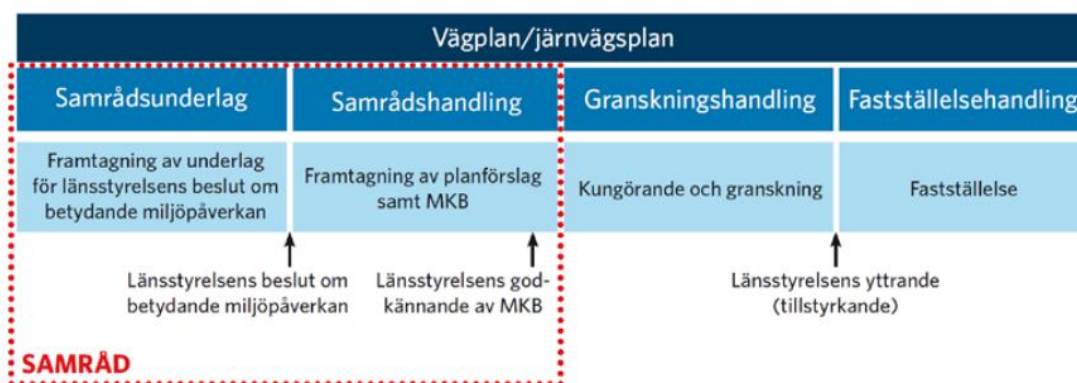
2.2. Vägplaneprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*, se Figur 5 nedan.

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

I de fall då Länsstyrelsen beslutar att projektet kan medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer vägplanen. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket 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*.



Figur 5. Vägplaneprocessen vid betydande miljöpåverkan.

2.3. Fyrstegsprincipen

Den 1 januari 2013 införde Trafikverket en ny planläggningsprocess som innebär att vägplanen skall föregås av en åtgärdsvalsstudie. Det är en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen, se Figur 6 nedan. Studien bör föregå den formella planeringsprocessen. Syftet med studien är att ge underlag för prioritering av effektiva lösningar, inom ramen för tillgängliga resurser, samt bidra till en fortsatt utveckling av hela transportsystemets funktion.

För projektet har en åtgärdsvalsstudie utförts daterad 2017-10-10. Samrådsunderlagets åtgärder för att uppnå projektmålen har analyserats enligt fyrstegsprincipen. Steg 3 (korsningsåtgärder planområde 1 och kurvrätning planområde 2) anses uppfylla projektmålen för detta projekt och ligger till grund för det fortsatta arbetet.

Fyrstegsprincipen



Figur 6. Fyrstegsprincipen.

3 Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen har den 3 februari 2021 beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats separat från denna planbeskrivning.

Motiveringen till beslutet var att samtliga planerade åtgärder, utöver de som genomförs inom befintligt vägområde, berör Brattforshedens Natura 2000-område.

Miljökonsekvensbeskrivningen hör såväl till vägplan som till ansökan om Natura 2000-tillstånd.

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår det hur miljökonsekvenserna för varje berört ämnesområde bedömts och vad nollalternativet innebär. Miljöeffekter och konsekvenser för samtliga berörda ämnesområden redovisas under kapitel 6 i MKB:n medan en samlad bedömning av projektets miljökonsekvenser för Vägplanen respektive Natura 2000 presenteras under kapitel 7. Delar av MKB:n redovisas även i denna handling under kapitel 4.4, där en sammanfattad bedömning av projektets miljökonsekvenser återfinns.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg 63 är en tvåfältsväg med smala vägrenar, vägbredd ca 6,5 – 7 meter. Vägen är rekommenderad som primär transportväg för farligt gods och ingår i funktionellt prioriterat vägnät (FPV). Vägen är skyddsklassad och klassad som en regionalt viktig väg. Den bedöms vara ett mycket viktigt pendlingsstråk för arbetspendling och godstransporter samt av särskild betydelse för näringslivet.

Skyltad hastighetsbegränsning på väg 63 är 80 km/h.

Anslutningarna till väg 63 som kommer beröras i projektet är enskilda.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Årsdygnstrafik

Enligt vägtrafikflödeskartan (Trafikverket) uppgick årsdygnstrafiken (ÅDT) år 2019 i den närmsta mätpunkten till 2 320 f/d (fordon per dygn). Tung trafik uppgår till ca 16 % av den totala trafikmängden.

4.2.2. Kollektivtrafik

Inom utredningsområdet finns inga hållplatser för kollektivtrafik. Värmlandstrafiks linje 400 (Karlstad-Kristinehamn) trafikerar sträckan med 15 turer vardag och riktning, respektive ca 5 turer/helgdag och riktning. Utöver det passerar även en linje med anropsstyrd trafik.

4.2.3. Trafiksäkerhet

Under åren 2002 – 2019 har det enligt utdrag från STRADA inom planområde 1 rapporterats 3 olyckor varav 2 av olyckorna var singelolyckor och en var en upphinnande-motorfordonsolycka där framförvarande bil bromsat på grund av utkörande fordon.

Inom planområde 2 har en singelolycka rapporterats.

4.2.4. Tekniska anläggningar

Inga kända ledningar eller andra tekniska anläggningar finns inom utredningsområdet.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

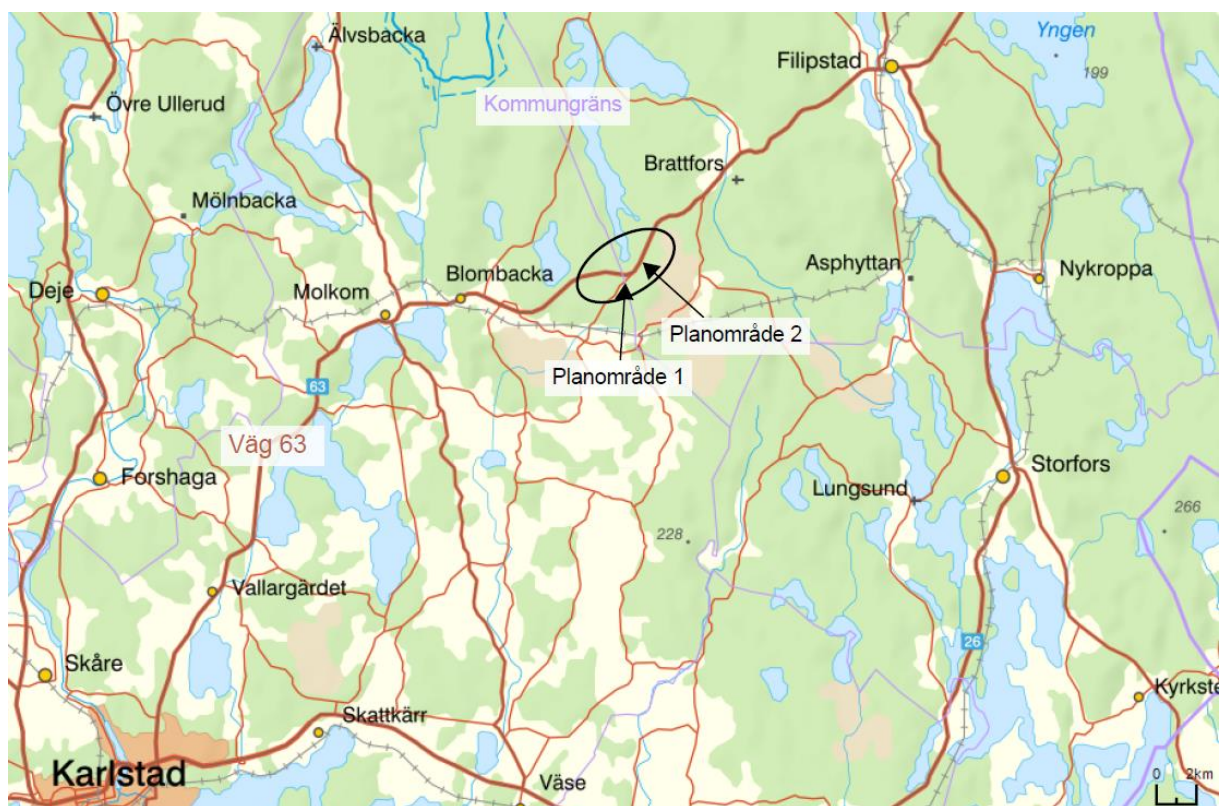
4.3.1. Allmänt

Utredningsområdet är beläget mellan Filipstad och Karlstad, i Filipstad kommun, se Figur 7 nedan. Kommunen är en av 16 i Värmlands län och ligger i de östra delarna av länet. Filipstad kommun har ca 10 800 invånare och kommunens största tätort är Filipstad med drygt 6 000 invånare. Befolkning av området skedde på 1300-talet på grund av gruvhanteringen. Gruvindustrin har sedan dess haft en historiskt central roll i kommunen.

Brattfors är det närmsta samhället norrut längs väg 63, från åtgärdsområdena. Det är ett litet samhälle som ingår i Filipstads kommun och är lokaliserat ungefär 7 km från åtgärdsområdena, mot Filipstad. Från Brattfors är det ca 10 km till Filipstad tätort. Brattforshyttan som ligger i Brattfors, var tidigare ett aktivt järnbruk, från åtminstone 1500-talet fram till 1920 då verksamheten blivit utkonkurrerad av större företag.

Lindfors tätort ingår i Karlstad kommun och är det närmsta samhället söderut, ca 7 km, längs vägen från planområdena.

Väg 63 har stor betydelse avseende flera aspekter – för arbetspendling bl.a. mellan Karlstad och Filipstad, som transportled för godstransporter och för tillgängligheten till friluftsområden och rekreation.



Figur 7. Översiktskarta.

Projektets två planområden är lokaliserade inom området Brattforsheden, längs riksväg 63. Inom planområde 1 utgörs korsningen av väg 63 som förbinder Filipstad och Molkom, och anslutande enskilda vägar till Ångsågen och Krigsflygfält 16. Korsningen omges huvudsakligen av skogsmark. Inom planområde 2 finns inga anslutande vägar och området kring kurvan består av skogsmark.

I området finns lokala intresseföreningar som till exempel Stiftelsen Krigsflygfält 16. Stiftelsen arbetar med att bevara det kulturlandskap som präglats av den militära mobiliseringen under andra världskriget år 1939–45.

4.3.2. Planer

Utredningsområdet vid Brattforsheden är ej detaljplanelagt.

4.3.3. Markanvändning

Befintlig mark intill väg 63 längs med planområdena 1 och 2 består i huvudsak av skogsmark som brukats kraftigt och rationellt, undantaget en öppen zon med bredd om ca. 10 meter mellan väggkant och skogskant. Jorden är sandblandad och relativt näringsfattig vilket dock ger goda förutsättningar för tillväxt hos tallen. Skogen är ung och består i huvudsak av mycket ung återplanterad tallskog till ung till medelålders kraftigt gallrad tallskog. Marken är enligt Nationella marktäckedata (NMD) produktiv skogsmark bestående av tallskog.

En mindre yta i nordvästra delen av planområde 2 består dock av äldre skog dominerad av tall där inget skogsbruk bedrivs. Ytan är utpekad som nyckelbiotop och dessutom som så kallat fullgott Natura 2000-habitat, västlig taiga, 9010.

Närmaste bostadshus är beläget ca 1 km norr om planområde 2. Således är boendemiljö inte aktuellt att hantera inom vägplanen.

4.3.4. Landskap

Väg 63 går genom ett av Sveriges mest välbevarade isälvsdeltan, Fornklarans israndsdelta, som skapades genom issmältningen för ca 10 000 år sedan. Jorden inom utredningsområdet består till största del av isälvs sediment, med inslag av flygsand.

Människor som vistas i anslutning till aktuell sträcka upplever ett kuperat landskap dominerat av uppvuxen tallskog med varierande undervegetation. Stora delar av intilliggande skog är hedtallskog med låg risartad undervegetation och stort inslag av lavar. Skogen är av pelarsalstyp, och den låga undervegetationen ger god sikt in i skogen. I fuktigare partier finns ett större inslag av gran och björk, vilket ger skogen en mer sluten karaktär. På ett par sträckor förekommer gamla hyggen, som nu är i tillväxtfas. Dessa bildar en tät ridå av främst björk, som ger en markant vägg av vegetation och därmed inga utblickar i omkringliggande skog. Den aktuella vägsträckan passerar inga bostäder eller annan byggnation, och har få korsningar. I området finns flera populära målpunkter för friluftslivet, och i två punkter korsar vandringsleder väg 63.

En öppen sektion med avverkade sidoområden är karaktäristiskt för vägavsnitten. Vägkanterna är sandiga och torra med rikblommande ljung och en hög andel sandblottor. Trots den breda vägsektionen ges få långa siktlinjer i korriktionen då vägen slingrar sig fram i det kuperade landskapet.

Befintlig väg ligger mestadels nära omgivande marknivåer, omväxlande på låg bank eller i låg skärning.

4.4. Miljö och hälsa

4.4.1. Naturmiljö och Natura 2000

Brattforsheden ligger i Fornklarans israndsdelta, en föregångare till Klarälven. Hedens uppbyggnad utgörs av formationer av isälvsgrus och isälvssand som avlagrats av mäktiga älvar under inlandsisens avsmältning. Viktiga och vanligt förekommande formationer är dödisgropar, rullstensåsar och fält med flygsanddyner. Andra är raviner, meandrande vattendrag och flertalet våtmarker. Även våtmarker förekommer där högmossar har störst utbredning i Brattforsheden. Inom Heden förekommer också större sjöar som Alstern och ett sextiotial mindre sjöar och tjärnar. Viktigast och enda större vattendraget är Svartån. Områdets unika formationer och höga geovetenskapliga värden har medfört att området utpekats som riksintresse för naturvård.

Brattforsheden är även utsett som Natura 2000-område och omfattar 10 538,5 ha. Natura 2000-området är utpekade för följande naturtyper och arter:

Natura naturtyper:

Kod	Namn	Areal
2320	Rissandhedar	71,1 ha
3110	Näringsfattiga slättsjöar	1 141,1 ha
3160	Myrsjöar	76,6 ha
3260	Mindre vattendrag	34,0 ha
7110	Högmossar	532,7 ha
7140	Öppna mossar och kärr	217,7 ha
7160	Källor och källkärr	0,1 ha
9010	Taiga	315,2 ha
9080	Lövsumpskog	1,9 ha
91Do	Skogsbevuxen myr	134,8 ha
91E0	Svämlövskog	1,0 ha

Utöver dessa naturtyper så finns även inom Natura 2000-området ytor som klassificerats som så kallade utvecklingsmarker, marker som med tiden och/eller olika restaureringsåtgärder skulle kunna utvecklas till olika Natura 2000-habitat. I detta sammanhang är det av särskilt intresse att titta på rissandhedar 2320 (se vidare nedan, under avsnittet som berör bedömning av effekter på naturvärden för motivering till detta). Här har 13 ytor om sammanlagt 27,5 hektar identifierats som idag är olika typer av yngre skogar men som har sådana karaktärer att det bedöms rimligt att kunna omföra dem till

rissandhedar. Om detta genomförs skulle den totala arealen av rissandhedar uppgå till nästan 100 hektar

Inom området finns också ett antal arter som särskilt tagits upp i Art- och habitatdirektivets artbilagor. Dessa är enligt bevarandeplanen:

Bred paljettdykare *Graphoderus bilineatus*

Bredkantad dykare *Dytiscus latissimus*

Flodpärlmussla *Margaritifera margaritifera*

Stensimpa *Cottus gobio*

Grön sköldmossa *Buxbaumia viridis*

Planområde 1

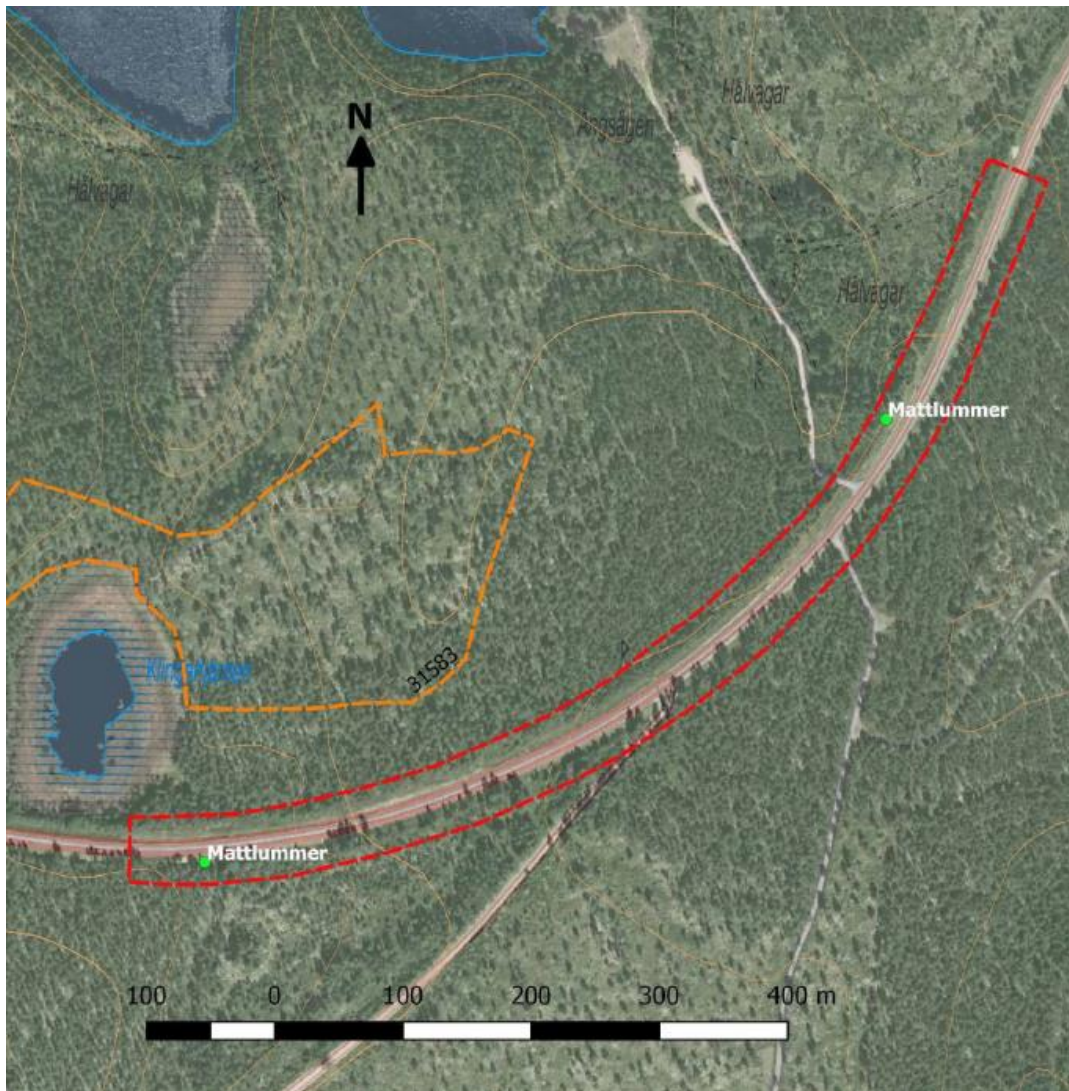
Markerna utanför vägområdet utgörs övervägande av ung-medelåldrig tallskog med inslag av björk och gran. Det öppna vägområdet utgörs av risartad vegetation på torra och sandiga marker där renlavar ställvis är vanligt förekommande. Ljung och kråkbär är de vanligaste risen. Små och mindre sandblottor är ett tydligt inslag i vägkanterna.

Inom planområde 1 finns två förekomster av mattlummer, *Lycopodium clavatum*, noterade. Samtliga lummerväxter, *Lycopodiaceae*, är fridlysta enligt 9 § artskyddsförordningen.

Naturvärdesinventering genomförd i oktober 2019 utfördes med tillägget *Kartering av Natura 2000-naturtyp*. Inga områden i planområde 1 uppnådde kriterierna för naturtypen 2320 – rissandhed.

Inom planområde 1 noterades under Naturvärdesinventering utförd i oktober 2019 tre utmärkande ytor med sandblottor; så kallade värdeelement. Delar av sträckan är ett utpekat Hänsynsobjekt, motsvararande naturvärdesklass 4, enligt Trafikverkets inventering av artrika vägkanter 2017-06-29, med motiveringen ”Lång rikblommade sträcka med mycket sandblottor”. Förekomsten värdeelement – sandblottor - längs vägkanterna i planområde 1 styrker denna bedömning. Sandblottor är av särskild betydelse inom Brattforshedens Natura 2000-område då de kan utgöra habitat för naturvårdsintressanta insekter och andra steklar.

Små sandblottor alldeles intill vägbanan, vilka eventuellt berörs av projektet, är dock som regel av lite lägre kvalitet.



Figur 8. Karta över naturvårdsarter vid planområde 1, inga naturvårdsobjekt identifierades. Från tidigare genomförd naturvärdesinventering.

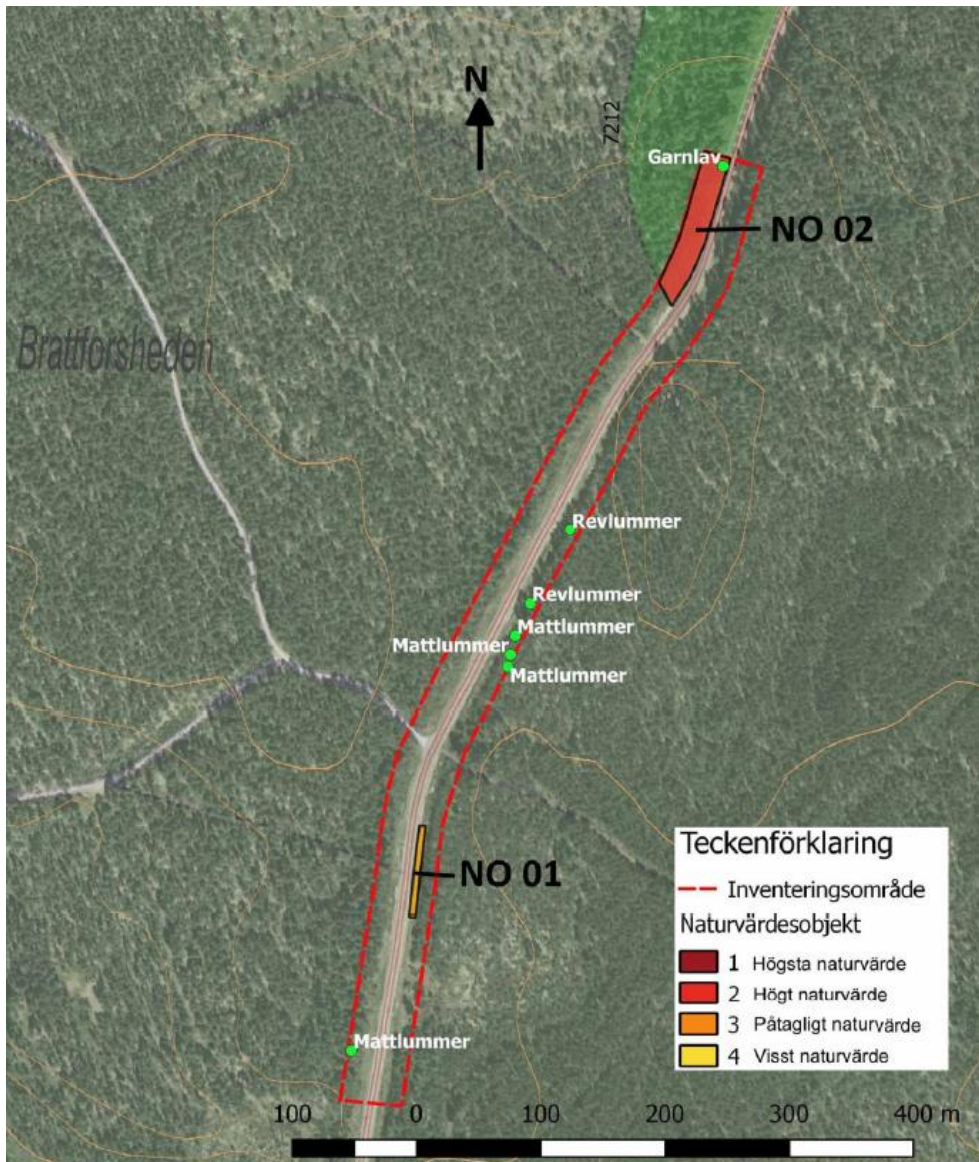
Planområde 2

De öppna markerna i vägområdet utgörs övervägande av låg risartad vegetation med stort inslag av renlavar. Skogen i väst och öst är övervägande en medelåldrig brukad tallskog. En mindre del av planområdet gränsar i nordväst till en betydligt äldre tallskog med ett par mycket gamla träd. Den äldre tallskogen kommer inte beröras av åtgärderna.

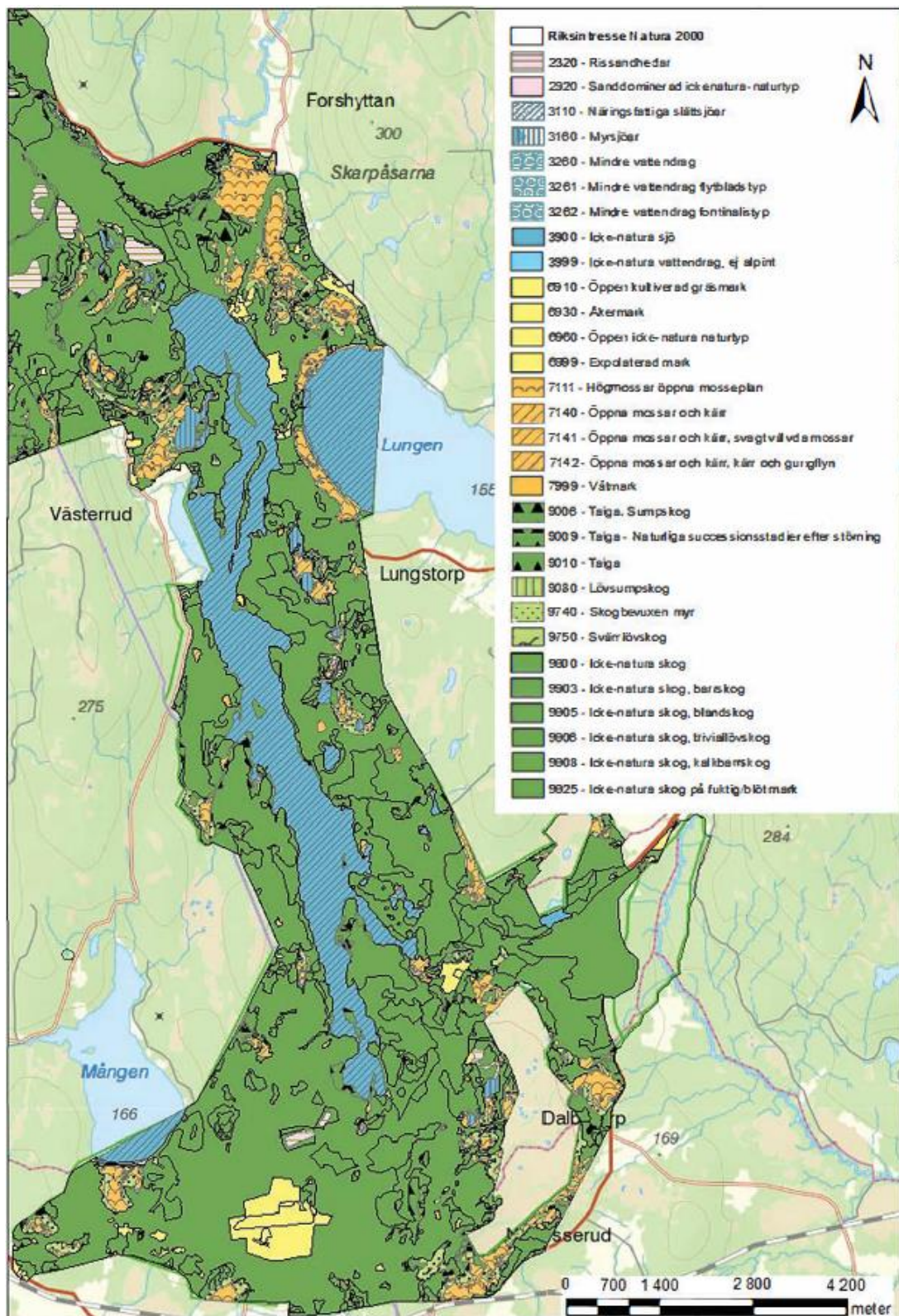
Inom planområde 2 finns flera förekomster av mattlummer, *Lycopodium clavatum*, och revlummer, *Lycopodium annotinum*. Samtliga lummerväxter, *Lycopodiaceae*, är fridlysta enligt 9 § artskyddsförordningen.

Enligt genomförd naturvärdesinventering uppnådde inga områden i planområde 2 kriterierna för naturtypen 2320 – rissandhed. Ett äldre skogsparti i nordväst är utpekad som nyckelbiotop, biotopskydd samt fullgod Natura 2000-naturtyp 9010 – västlig taiga. Denna yta kommer dock inte att beröras av eventuell kurvrätning eller korsningsåtgärder.

Inom planområde 2 noterades under naturvärdesinventering oktober 2019 fyra utmärkande ytor med sandblottor; så kallade värdeelement. På grund av vägens nästan nord-sydliga riktning gör att sandblottor i vägkanterna antingen är riktade åt väster eller öster vilket inte är det mest optimala ur ett ekologiskt funktionellt perspektiv. De slänter eller vägskarvingar med sandblottor som förekommer ges exempelvis inte ett optimalt gynnsamt solinsläpp.



Figur 9. Karta över naturvärdesobjekt vid planområde 2 från tidigare utförd naturvärdesinventering.



Figur 10. Naturtypskarta för Natura 2000-området Brattforsheden, södra delen (Bevarandeplan för Brattforshedens Natura 2000-område).

Inom planområde 1 och 2 berörs enbart arter knutna till sandiga miljöer då de skogliga områdena som berörs av eventuella åtgärder bedöms sakna naturvärden. De naturtyper som berörs är i huvudsak brukad skog samt sandblottor av lägre kvalitet. Följande arter är av särskild vikt för de naturtyper som enligt ovan berörs av vägplanen:

Sandödla *Lacerta agilis* (VU)

Ljungkornlöpare *Amara infima* (NT)

Dynskulderlöpare *Cymindis macularis* (NT)

Stäppvägstekel *Priocnemis confusor* (EN)

Gulhornad rovflug *Cyrtopogon luteicornis* (NT)

Mindre åsjordfly *Spaelotis suecica* (EN)

Grönt hedmarksfly *Calamia tridens* (NT)

Mosippa *Pulsatilla vernalis* (EN)

Mellanlumner *Lycopodium zeileri* (VU)

Rotfingersvamp *Ramaria boreimaxima* (VU)

Lakritsmusseron *Tricholoma apium* (VU)

Rissandhedarna vid Brattforsheden är generellt mycket artrika och innehåller även en lång rad andra arter än de som nämns ovan.

4.4.2. Rekreation och friluftsliv

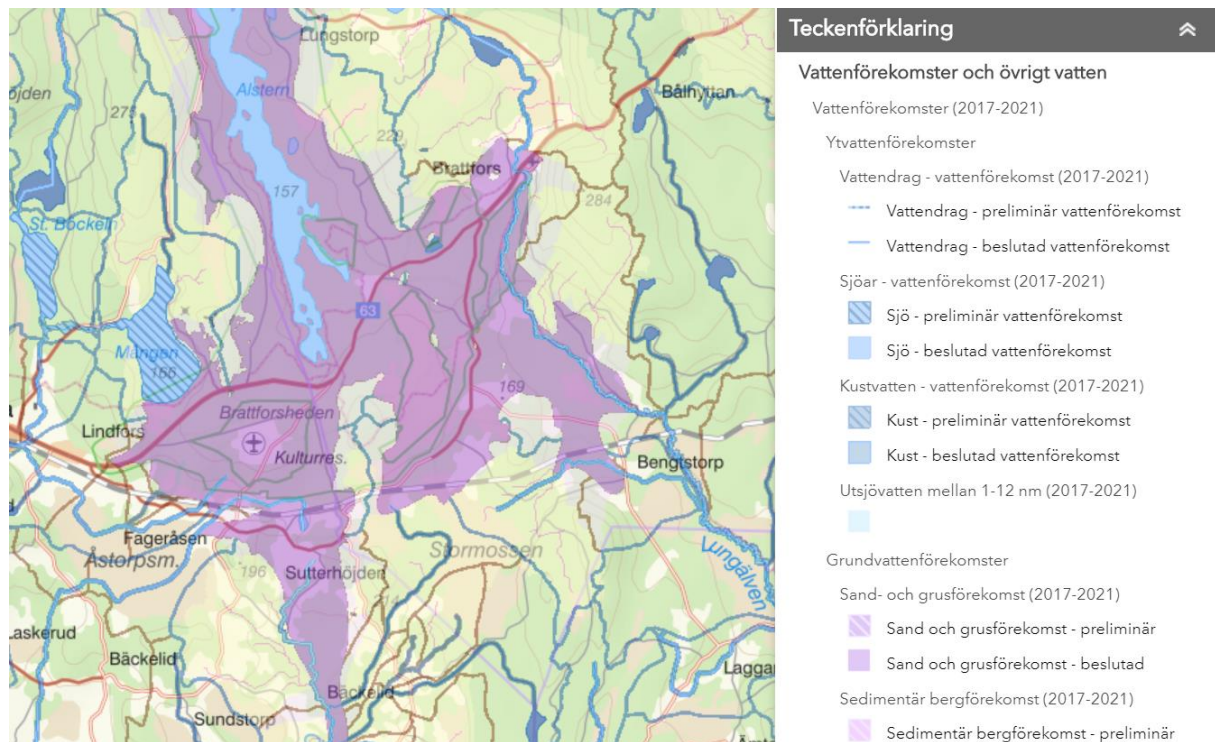
Brattforshedens naturvårdsområde är av riksintresse för friluftsliv. Alla reservat inom området anses ha potential för berikande upplevelser. Inom området finns ett flertal vandringsleder och naturstig, av en sammanlagd sträcka på ca 7,5 mil. Via vandringslederna och naturstigarna kan man uppleva den varierande naturen i området, bland annat dödisgröpar, åsar, raviner, sanddyner och meandrande vattendrag, med dess respektive olika typer av växtlighet och djurliv. Sanddynfälten är bland de största i landet.

Vid södra änden av sjön Mången finns en camping med sandstrand, ungefär 4 km söderut längs väg 63, från åtgärdsområdena. Campingplatsen är skyltad och nås från väg 63. Flera av vandringslederna i området utgår från campingen. Längs lederna finns rastplatser och badmöjligheter. Det finns också möjligheter till andra friluftaktiviteter, inklusive fågelskådning. Några vandringsleder korsar väg 63. Det är i dagsläget ovisst hur synliga de är ur bilist-perspektiv, eller hur lätt det är att se bilister från de korsningarna. Ett tiotal informationstavlor finns i naturvårdsområdet, bland annat vid Mangenbaden (vid sjön Mången) och vid sjön Alsterns sydspets. Naturvårdsområdet nås med Värmlandstrafiks bussar eller egen bil. Entrén vid Alstern nås från väg 63.

4.4.3. Vattenmiljö

Inom utredningsområdet finns Brattforshedens grundvattenförekomst som är av regionalt intresse, se figur 11. Det finns i dagsläget ingen regional vattenförsörjningsplan men grundvattenförekomsten har enligt tidigare samråd bedömts som mycket värdefull. I samband med tidigare utförd Åtgärdsvalsstudie genomfördes en övergripande riskklassificering gällande olyckor vid Brattforshedens grundvattenförekomst. Vid sammanvägning av sannolikhet och konsekvens bedöms

risken uppnå klass 3, måttlig risk. Måttlig risk innebär att riskreducerande förebyggande åtgärder bör vidtas, omfattande åtgärder kan i vissa fall vara motiverande.



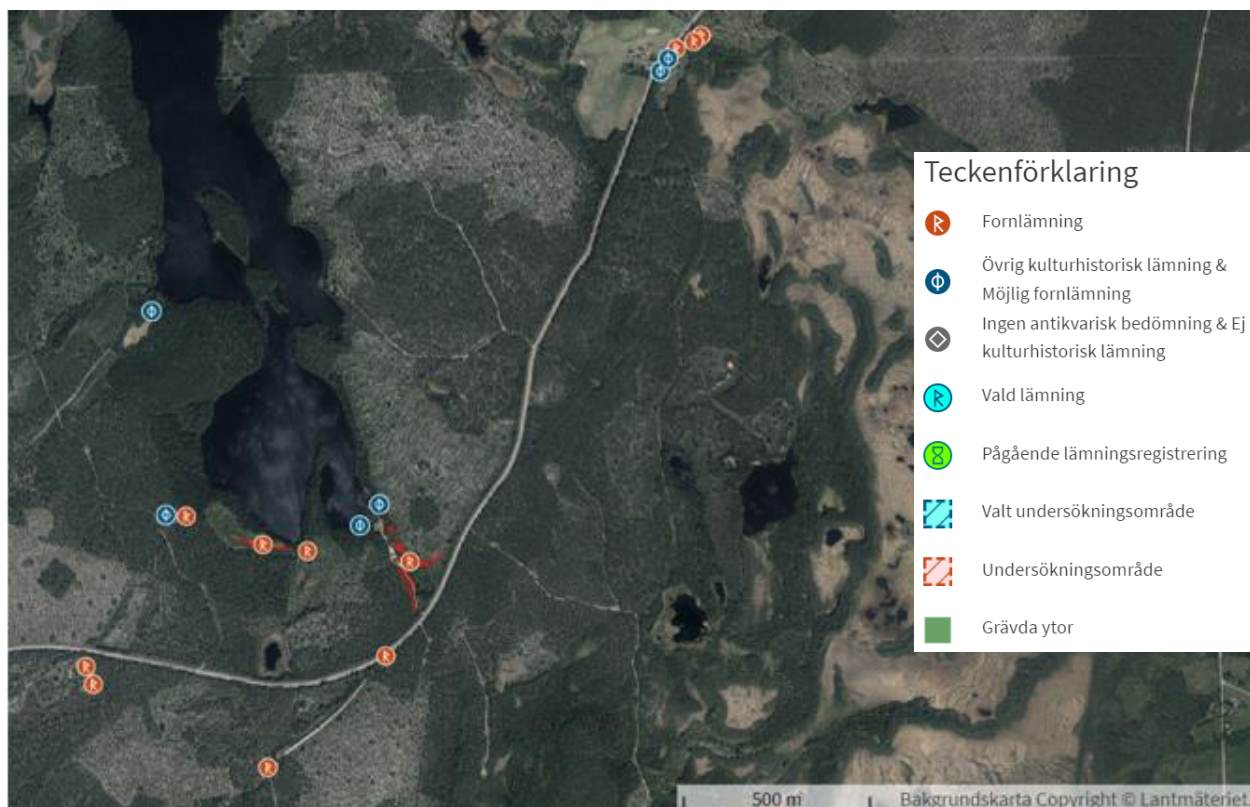
Figur 11. Brattforshedens grundvattenförekomst. (Källa: VISS)

Norr om planområde 1 och väster om planområde 2 är sjön Alstern belägen. Alstern uppnår enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) god kemisk och god ekologisk status.

4.4.4. Kulturmiljö

Längs väg 63 finns flera fornlämningar, se Figur 12 nedan. Spår av stenåldersbosättningar har hittats runt sjöarna Mången, Alstern och Lungen. Gravrösen och fångstgropar vittnar om bosättningar från bronsåldern. Det finns också tydliga tecken på tidigare träkolframställning runtom i området för Brattforsheden. I området finns också Svartån som har utnyttjats som flottled. I Svartåhyttan finns rester av en damm och andra lämningar från 1600–1800-talen. I början av 1900-talet utnyttjades vattnet till att producera elkraft. År 1885 byggde företaget Brattfors AB en 4 km lång rälsbana från Geijersdal söder om sjön Alstern, till en ångsåg vid Alsterbodarna vid Alsterns sydspets. Hästar drog trallor till banans högsta del, där de sedan rullades till banändan. Intill ångsågen byggdes också bostäder.

Banan revs i slutet av 1800-talet när ångsågen brunnit. Infarten till Ångsågen omfattas av de i projektet planerade åtgärderna.



Figur 12. Fornlämningar i anslutning till utredningsområdet. (Källa: Fornsök)

Under andra världskriget byggdes Krigsflygfält 16, i södra delen av naturvårdsområdet. Flygfältet skulle kamoufleras och fick därför utseendet av en åkermark. Bevarade byggnader efterliknar gårdsbebyggelse och/eller är dolda från luften. Idag är flygfältet ett kulturresevat som minner om 1940-talets krigsmobilisering. Flygfältet har använts för militära övningar och på 1960-talet kom det att delvis upplåtas för civil verksamhet. Landningsbanan har därför bevarats. Fyra hangarer har också uppförts efter 1945. Flygfältet är i drift.

Väg 63 är en riksväg som förr hade vägnumren 236 och 233. Det saknas uppgifter avseende årtal för anläggning av vägen. Enligt historiska kartor gick vägen i annan sträckning vid slutet av 1800-talet. Den nuvarande sträckningen fanns dock vid 1960-talet. Det finns en del milstenar längs vägsträckningen som möjligtvis kan ha flyttats från sin historiska anläggningsplats. En av milstenarna är belägen vid infarten till Krigsflygfält 16, som är aktuellt för korsningsåtgärder.

4.4.5. Förorenad mark

Miljötekniska och vägtekniska undersökningar har utförts i projektets tidiga skede i syfte att undersöka eventuellt föroreningsinnehåll i vägdikesmassor, jordmassor och asfalt som berörs av planerade vägarbeten samt avgöra återanvändning eller omhändertagande av överskottsmassor.

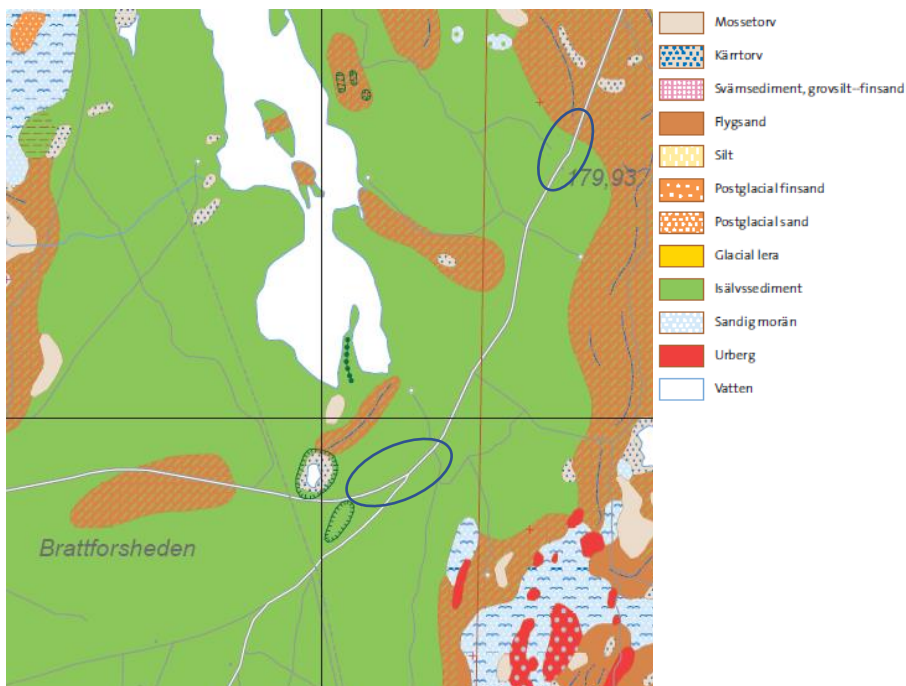
Avseende jord- och vägdikesmassor påträffades PAH-föreningar över Naturvårdsverkets riktvärden för Känslig mark i två av totalt tio vägdikesprover (Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark, 2016). Halterna påvisades ytligt på 0-0,5 m vilket var det djup som vägdikesproverna togs på. I övriga jord- och vägdikesprov påvisades inga föreningar.

Avseende asfaltmassor påträffades stenkolstjära (PAH-16) i det undre asfaltslaget. Halterna av PAH-16 var av den omfattning att asfalten klassas som farligt avfall och den tjärasfalt som avlägsnas måste köras till godkänd deponi.

4.5. Byggnadstekniska förutsättningar

Enligt jordartskartan utgörs den naturliga jorden i området av isälvsediment, se Figur 13 nedan, och jorddjup uppskattas enligt jorddjupskartan till mellan 30 och mer än 50 m. Utförda undersökningar visar att jordlagren överlag består av brun sand som delvis innehåller grus.

Ett grundvattenrör har installerats i vardera område 1 och 2. Grundvattenrören installerades med djup 10 m under markytan. Vid avläsning visades att ingen grundvattennivå fanns i rören och samma observation gjordes ca 2 månader efter. Ingen fri vattenyta påträffades heller i öppna skruvprovtagningshål vid undersökningstillfället. Detta indikerar att grundvattenytan ligger djupt, minst 10 m under markytan.



Figur 13. Utsnitt ur jordartskartan. Aktuella planområden är markerade.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Åtgärdsvalsstudien omfattar tre fokusområden (nu planområden) utmed väg 63 varav två valdes för åtgärder. De två fokusområdena valdes utifrån en prioriteringsordning då finansieringen inte var tillräcklig för samtliga. Fokusområde 1 och 2 valdes framför fokusområde 3 i prioriteringsordningen. Fokusområde 1 valdes eftersom sträckan innefattar två korsningsåtgärder vid infarter till de två viktigaste målpunkterna längs sträckan (Krigsflygfält 16 och Ångsågen). Fokusområde 2 valdes eftersom sträckan innehar sämst linjeföring.

Eftersom problemen på väg 63 har utretts och konstaterats vara koncentrerade till tre delsträckor har ingen lokaliseringstudie avseende andra platser genomförts.

Fokusområdena benämns som planområden när åtgärderna är beslutade.

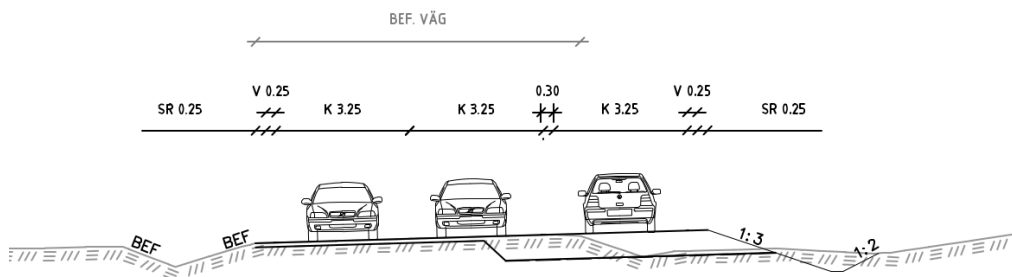
5.2. Val av utformning

5.2.1. Planområde 1 – Korsningsåtgärder

Utformningsalternativet för planområde 1 innebär att väg 63 förses med vänstersvängsfält till krigsflygfältet och Ångsågen. Befintlig väg breddas i norrgående riktning. Huvudsakligen behålls befintlig vägs linjeföring. För att uppfylla gällande siktkrav förskjuts den befintliga anslutningen till krigsflygfältet ca 100 m norrut, varför en kortare vägsträcka behöver nyanläggas parallellt med väg 63. Se Figur 14 och Figur 15 för åtgärdernas utformning. Utformningen innebär en standard som tillåter en skyltad hastighet om 80 km/h för väg 63.



Figur 14 - Planområde 1, planutformning



Figur 15. Planområde 1, sektion.

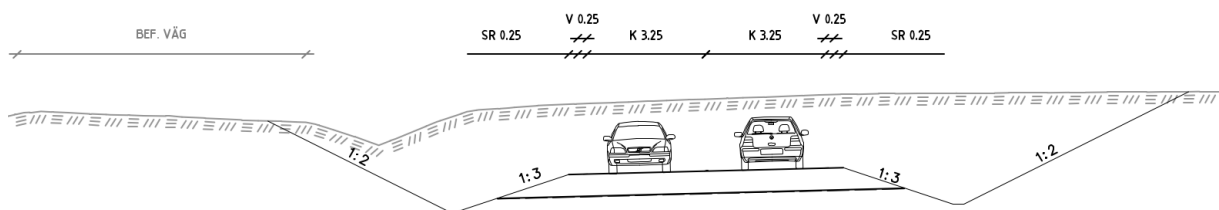
5.2.2. Planområde 2 – Kurvrätning

Utformningsalternativet för planområde 2 innebär att befintlig linjeföring på väg 63 rätas ut, se Figur 16. En ny vägsträckning planeras parallellt med befintlig väg och i anslutningarna i norra och södra delarna görs mindre profiljusteringar. Åtgärderna innebär en standard som tillåter en skyltad hastighet om 80 km/h. Se även sektion Figur 17.

Befintlig vägsträckning som ej längre kommer nyttjas kommer dras in från allmänt underhåll, rivs och återställas till naturmark.



Figur 16. Planområde 2, planutformning.



Figur 17. Planområde 2, sektion.

5.2.3. Gestaltning

Gestaltningen av planerade åtgärder ska så långt det är möjligt anpassas till landskapets former och riktningar och inte inkräkta på känsliga naturtyper eller habitat. Att behålla en bred, öppen vägsektion är centralt för en oförändrad upplevelse av landskapet för dem som färdas igenom eller vistas i området. På slänterna ska en flora liknande befintlig återskapas.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs utförligt de miljöanpassningar och skyddsåtgärder som ska arbetas in i planen. Nedan är en sammanfattning av de skyddsåtgärder som ska vidtas:

- Nya väglänter ska om möjligt återskapas likt befintliga släntmiljöer, med blottad sand.
- Vattenmiljöer i den myrgöl som är belägen strax nordväst om den västra kanten av planområde 1 ska inte påverkas.
- Ett försök att gräva bort förekomster av invasiva arter (strandråg och lupin) ska göras. Massor med dessa arter bör skiljas från övriga massor och behandlas på ett sådant sätt att strandråg och blomsterlupin inte kan sprida sig till nya lokaler.
- Fornlämningen vid planområde 1 flyttas som en anpassning till den nya vägutformningen.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Trafiksäkerheten på väg 63 förväntas öka. Risken för upphinnandeolyckor minskar då korsningsåtgärderna vid planområde 1 möjliggör för avsvängande trafik att använda vänstersvängfältet samt att siktsträckorna kommer öka.

Vid kurvrätningen vid planområde 2 kommer förbättrad linjeföring samt förbättrad sikt öka trafiksäkerheten.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Planerade åtgärder bidrar positivt till den regionala utvecklingen då projektet bidrar till uppfyllandet av målen för utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen i Värmland. I övrigt bedöms projektet inte ha någon inverkan eller påverkan på närliggande lokalsamhällen.

6.3. Miljö och hälsa

Nedanstående är hämtat från den samlade bedömningen i Miljökonsekvensbeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår det även hur miljökonsekvenserna bedömts och vad nollalternativet innebär.

6.3.1. Samlad bedömning Vägplan

Åtgärderna i projektet kommer medföra förbättringar för trafiksäkerheten på väg 63. Projektet innebär små konsekvenser med avseende på människors hälsa, miljön och hushållningen med naturresurser. Ny mark behöver tas i anspråk med vägrätt, och anspråket görs i anslutning till befintligt vägområde.

Störst konsekvenser kommer att uppkomma under byggtiden då störningen av trafiken på väg 63 blir mest omfattande. Sammanfattningsvis kan sägas att konsekvenserna för miljön till följd av åtgärderna

bedöms bli av begränsad omfattning. Projektet innebär flera positiva konsekvenser såsom att tillgängligheten och trafiksäkerheten ökar på sträckan.

6.3.2. Samlad bedömning Natura 2000

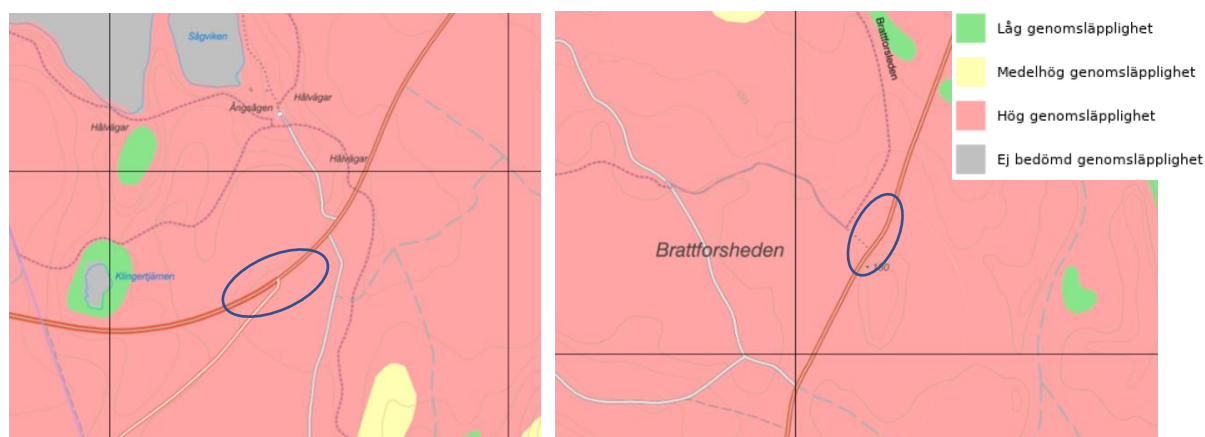
Ingående diskussioner avseende eventuella effekter/konsekvenser för naturtyperna som ligger inom projektets utredningsområde (naturtyp 2320, 3160, 7140 och 9010 samt för den utpekade arten bredkantad dykare) utförs i MKB.

Planerade åtgärder avseende kurvvrättning och korsningsförbättring kommer enbart att ta mycket begränsade arealer i anspråk och inga av dessa omfattar identifierade Natura 2000-naturtyper. Inga identifierade naturtyper eller arter kommer att påverkas av planerade åtgärder vare sig direkt eller indirekt. Med utgångspunkt från detta görs därmed bedömningen att kurvvrättning och korsningsåtgärder inte på ett betydande sätt kommer påverka vare sig miljön inom Natura 2000-området eller identifierade naturtyper eller arter. Åtgärderna kommer inte heller att påverka förekommande arters eller naturtypers nuvarande eller framtida bevarandestatus.

6.4. Avvattning

Dagens avvattningssystem sker via infiltration i vägdiken. Genomsläpligheten kring området är hög, se Figur 18. Åtgärder kommer ge en något ökad mängd hårdgjord yta, men detta bedöms inte påverka avvattningslösningen.

Inga väg- eller sidotrummor har kunnat identifieras inom området.



Figur 18. Markgenomsläpplighet från SGU kartvisare. Planområdena är markerade.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning

I länsplanen finns totalt 16 miljoner avsatta för Brattforsheden. Planområde 1 beräknas ha en uppskattad kostnad på 10–11 miljoner och planområde 2 beräknas till 5–6 miljoner. En samhällsekonomisk bedömning gjordes tidigt i åtgärdsvalsstudien där planområde 1 och 2 valdes som de föreslagna alternativen ur en prioriteringsordning för totalt tre fokusområden. Anledningen till att planområde 1 och 2 slutligen valdes anges under kap. 5.1.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Förutom att förbättra befintlig anläggning, kan de planerade åtgärderna även medföra positiva konsekvenser för riksintresset för friluftsliv och övriga närliggande verksamheter då trafiksäkerheten ökar och således den upplevda tryggheten i området.

Några ytterligare indirekta och samverkande effekter och konsekvenser har inte identifierats.

6.7. Påverkan under byggtid

Under byggtid, som bedöms vara 6 månader, påverkas framkomligheten på aktuell sträcka av väg 63 negativt. Då vägen är skyddsklassad kommer denna att vara öppen för trafik under byggtiden men endast med ett körfält öppet, vilket gör att restiderna kan påverkas och bli längre. Utbyggnad görs etappvis med trafikomläggningar för att skapa arbetsområden i olika skeden. Tillgängligheten till anslutande vägar mot Krigsflygfält 16 och Ångsågen kommer vara begränsad.




Bullernivåer kan komma att bli högre tillfälligt under byggnationerna till följd av anläggningsarbeten.

7 Samlad bedömning

Projektet bedöms bidra till de transportpolitiska målen. Funktionsmålet handlar om att skapa jämställd kvalitativ tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Projektet bidrar till att uppfylla dessa mål genom ökad trafiksäkerhet på väg 63.

Ur miljösynpunkt görs bedömningen att allmänna intressen inte är hotade och projektet bedöms varken bidra till eller direkt motverka de nationella miljökvalitetsmålen. Detta eftersom projektet inte skadar några skyddsvärden. Det är förutsatt att föreslagna åtgärder för bevarande av biologisk mångfald följs.

En bedömning av vägplanens överrensstämmelse med de transportpolitiska målen och de miljömål som berörs av projektet har gjorts nedan. Bedömningen sammanfattas med figurer enligt följande:

-  Ja, förslaget bedöms bidra till att uppnå målet.
-  Förslaget varken bidrar till eller försämrar möjligheterna till att uppnå målet.
-  Nej, förslaget bedöms inte bidra till att uppnå målet.

Tabell 1. Projektets överrensstämmelse med de transportpolitiska målen.

Transportpolitiska mål	Nollalternativ	Planförslag	Motivering
<p>Funktionsmålet</p> <p>Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.</p>	<p>→</p>	<p>↗/→</p>	<p>Projektet medför inga utökade resmöjligheter mot i dagsläget. Åtgärderna ökar dock kvaliteten på transportsystemet.</p>
<p>Hänsynsmålet</p> <p>Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.</p>	<p>→/↘</p>	<p>↗</p>	<p>Om trafikmängden ökar på sikt kan trafiksäkerheten vid nollalternativet försämrans marginellt. Projektet medför att trafiksäkerheten förbättras för bilister.</p>

Tabell 2. Projektets överensstämmelse med miljömålen

Miljömål	Nollalternativ	Planförslag	Motivering
Begränsad klimatpåverkan Frisk luft	→	→	Åtgärderna bedöms inte bidra till någon trafikökning på sikt, vilket således inte bidrar till några ökade utsläpp och konsekvenser för klimatet. Påverkan under byggskedet bedöms vara försumbar då den är lokal och kortvarig.
Levande skogar	→	→	Då åtgärderna endast tar en liten yta i anspråk bedöms påverkan på skogsmiljön vara försumbar. Ny vägutformning påverkar inte möjligheten att bruka den återstående skogsmarken.
Ett rikt växt- och djurliv	→	→	Åtgärderna medför ingen betydande påverkan på Natura 2000 naturtyper eller andra skyddade arter.
God bebyggd miljö	→	↗	Projektet bidrar till en ökad trafiksäkerhet för biltrafik.
Grundvatten av god kvalitet	→	↗/→	Åtgärderna medför ingen eller möjligen positiv påverkan på grundvattenförekomsten vid Brattforsheden. Detta eftersom risken för trafikolyckor och tillkommande spill minskar, således minskar risken för förorening av grundvatten.

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

Vid tillståndsprovning eller liknande provning är verksamhetsutövaren skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttagits. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

Arbetet inom projektet har skett i överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer samt bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden. Relevant information har införskaffats från tidigare utredningar och utredningar inom projektet samt samråd med länsstyrelsen. Informationen och analyserna från underlag, utredningar och samråd har bearbetats, sällats och arbetats om till denna vägplan som är tillgänglig för allmänheten.

Åtgärder har utretts med hänsyn till människors hälsa och till miljö genom att försiktighetsmått när så krävts inarbetats i vägplanen.

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

8.1. Påverkan på hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna återfinns i 2 kap. Miljöbalken och är grundläggande för den som utför eller planerar att utföra något som påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön.

1§ Bevisbörderegeln - verksamhetsutövaren har bevisbördan.

Planprocessen är ett led i uppfyllelsen av bevisbörderegeln som innebär att verksamhetsutövaren ska visa att hänsynsreglerna uppfylls.

2§ Kunskapskravet - man ska veta vad man gör så att man inte stör.

Planprocessen enligt väglagen borgar för god kunskap om vägplanens förutsättningar, effekter och eventuella konsekvenser.

3§ Försiktighetsprincipen - redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått.

Negativa konsekvenser och risk för sådana skall belysas i Miljökonsekvensbeskrivning med förslag på skyddsåtgärder och miljöanpassningar.

4§ Produktvalsprincipen - man ska välja sådana kemiska produkter och biotekniska organismer som är minst skadliga för miljön.

Kravställs i bygghandling och blir aktuella i byggskede.

5§ Hushållnings- och kretsloppsprinciperna - man ska hushålla med råvaror och energi.

Återanvändning av massor kommer ske.

6§ Lokaliseringsprincipen - man ska välja den plats som är lämpligast för miljön

En åtgärdsvalsstudie ligger till grund för val av planområden på väg 63.

7§ Skälighetsregeln - nyttan av en skyddsåtgärd eller ett försiktighetsmått ska vägas mot kostnaderna.

Åtgärderna medför inga behov av att vidta skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått då projektets utformning innebär en marginell miljöpåverkan och nyttan av en trafiksäker vägsträcka väger högt.

8§ Ansvar för att avhjälpa skador - skador ska avhjälpas, även sådana som orsakats tidigare.

Verksamhetsutövaren är ansvarig för skador.

8.2. Påverkan på hushållningsbestämmelser

God hushållning med de resurser som mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utgör, är en del av miljöbalkens grundläggande mål (1 kap. § 1 miljöbalken). Mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov.

Viktiga medel för att nå dessa mål är de hushållningsbestämmelser som finns i miljöbalkens 3 och 4 kapitel. De generella hushållningsbestämmelserna, det vill säga att mark- och vattenområden ska användas på lämpligaste sätt, gäller överallt. Med stöd av miljöbalken (3 och 4 kapitlet) har områden som är av särskild vikt för något intresse, till exempel naturvård, kulturmiljö eller allmänna kommunikationer, pekats ut som riksintresse.

8.3. Påverkan på riksintressen

Riksintressen som finns inom utredningsområdet är riksintresse för totalförsvaret, riksintresse för naturvård, riksintresse för friluftsliv och riksintresse för kommunikation.

Åtgärderna på väg 63 är av begränsad omfattning och bedöms inte ha någon negativ påverkan på riksintressena inom området. Varken på riksintressena som helhet eller på specifika värden inom dessa områden. Riksintressena kan påverkas marginellt under byggtiden då en tillfällig trafikavstängning kommer ske inom området, således påverkas tillgängligheten till natur-, kultur-, och friluftsområden. Infarterna till områdena kan komma att stängas men under en begränsad tid. Möjligheten att nå områdena kan därmed tillfälligt vara nedsatt, men den begränsade tillgängligheten anses vara motiverad då åtgärderna resulterar i säkrare trafikförhållanden på väg 63.

8.4. Påverkan på miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett styrmedel i det svenska miljöarbetet som regleras i Miljöbalkens femte kapitel. En miljökvalitetsnorm ska tas fram på vetenskapliga grunder och ange den lägsta godtagbara miljökvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla. För närvarande finns miljökvalitetsnormer för:

- *Luftkvalitet omfattande kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bensen, kolmonoxid, bly, partiklar och ozon*

Miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet kan vara en kritisk faktor i tätbebyggda miljöer och trånga stadsrum vilket inte är fallet i aktuell vägplan. Projektet bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna i någon utsträckning.

- *Fisk- och musselvatten*

Ej relevant i projektet då inga vattendrag finns i utredningsområdet som är upptagna i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

- *Buller*

Åtgärden klassas som väsentlig ombyggnad av väg, vilket medför särskilda riktvärden för buller. Frågan om buller och miljökvalitetsnormen för buller är dock ej relevant att behandla i detta projekt då åtgärder utförs i en icke bullerkänslig miljö.

- *Vattenförekomster*

Ej relevant i detta projekt då det inte finns några vattendrag inom utredningsområdet samt att ny vägutformning inte bedöms motverka gällande miljö kvalitetsnormer för ekologisk status.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Hela utredningsområdet, och därmed även åtgärderna som planeras i planområde 1 och 2, är beläget på fastigheten Filipstad Brattforshyttan 3:1. De sektioner av väg 63 varpå planerade åtgärder ska vidtas ingår i samfälligheten Filipstad Brattforshyttan S:1. Samfälligheten utgörs av vägar och saknar ordnad förvaltning. Sektionerna som ingår i samfälligheten belastas idag av vägrätt.

De åtgärder som planeras i planområde 1 och 2 kommer att ta mark i anspråk med vägrätt alldeles intill befintlig väg. Mark kommer också att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för byggnation av väg, ytor för massupplag och etablering samt transportvägar under byggtiden.

I planområde 1 och 2 beräknas att sammantaget 8 525 kvadratmeter (0,85 hektar) kommer att behöva tas i anspråk med vägrätt för planerade åtgärder. Inom de båda planområdena har totalt drygt 1000 kvadratmeter (0,1 hektar) identifierats som värdeelement i form av vägkanter med förekomst av blottad sand. Ovanstående siffror kan jämföras, dels med Natura 2000-områdets totala yta (10 528 hektar) och dels med den totala förekomsten av miljöer som identifierats som rissandhed (med vissa förekomster av blottad sand) inom Brattforsheden. Ytor med rissandhed omfattar tillsammans en areal av ca 71 hektar.

Befintlig väg i de båda planområdena löper idag till allra största delen genom brukade barrskogar. I den norra delen av planområde 2 löper vägen intill ett äldre tallbestånd som avsatts som biotopskyddsområde och tillika klassificerats som ett fullgott Natura 2000-habitat (9010). I själva vägområdet förekommer öppna vägkanter som regelbundet sköts genom vägkantsslätter. I vägkanterna finns ställvis blottad sand (se ovan för en mer utförlig beskrivning av naturvärdena i planområdena). Den yta som klassificerats som rissandhed 2320 och som ligger närmast planområdena är belägen ca 600 meter öster om planområde 2.

Den mark som kommer att tas i anspråk med vägrätt vid genomförandet av planerade åtgärder kommer uteslutande att vara antingen befintliga vägkantsmiljöer eller, i liten omfattning, rationellt brukad skogsmark. Det äldre tallbeståndet i nordvästra delen av planområde 2 kommer inte att beröras av planerade åtgärder.

Utöver själva breddningen av vägen vid korsningsåtgärderna och ny väg vid kurvrätningen behöver ytterligare mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för tillfälliga upplag och etableringsplatser under byggtiden. Tillfälliga mindre upplag för massor som ska återanvändas får planeras så att de ryms inom arbetsområdet. Projektet beräknas till största del få ett massöverskott där massor behöver transporteras bort. Detta får i huvudsak göras direkt utan mellanlagring då ytor för tillfällig nyttjanderätt minimerats på grund av den känsliga miljön i området. Arbetsområdet kommer att avgränsas tydligt mot omgivande områden.

Arealer enligt nedanstående tabell kommer att permanent och tillfälligt tas i anspråk för genomförandet av åtgärderna. Tillkommande vägrätt anger ytorna som permanent tas i anspråk för åtgärderna. Tillfällig nyttjanderätt anger de ytor som tillfälligt används för byggnation av väg, massupplag och etablering samt transportvägar under entreprenadtiden.

Tabell 3. Ytor för tillkommande vägrätt och nyttjanderätt.

Område	Tillkommande vägrätt (m ²)	Mark som återlämnas (m ²)	Tillfällig nyttjanderätt (m ²)
Planområde 1: Breddning av väg och korsningsåtgärder mot krigsflygfält 16	4595		1415
Planområde 2: Kurvrätning	3930	1700	2540
Summa:	8525	1700	3955

Marken som tas i anspråk permanent respektive tillfälligt ligger längs med befintlig väg och består, utöver den öppna zonen om ca. 10 meter mellan vägkant och skogskant, av skog som är en del av stora arealer på vilka det bedrivs ett kraftigt och rationellt skogsbruk. Samtliga ytor som tas i anspråk tillfälligt för etablering är möjliga att återställa utan bestående effekt på möjligheterna att bedriva skogsbruk. Ytorna som tas i anspråk permanent är till sin storlek marginella i förhållande till de arealer som brukas i området och bedöms inte påverka markarronderingen. Vid planområde 2 kommer, när vägområdet flyttas för att rätta ut kurvan, mark som tidigare utgjort vägområde återigen kunna användas till skogsbruk. Åtgärderna försämrar inte möjligheterna att bruka kvarvarande arealer och inte heller kvaliteten på och tillgängligheten till dessa. De bedöms därför inte försvåra ett rationellt skogsbruk i området. Fördelarna med den valda utformningen överväger därmed nackdelarna för dem som tvingas avstå mark för åtgärderna.

Vid planområde 2 kommer befintlig vägsträckning som inte kommer nyttjas efter att ny anläggning är byggd rivas. Vid vägen som rivs finns även en skogsanslutning som kommer stängas. Den del av väg som längre kommer nyttjas återlämnas till markägaren och dras in från allmänt underhåll. Denna markyta kommer återställas till släntområde och naturmark. Ytan som återlämnas är ca 1700 m².

10 Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. När planen kungörs för granskning måste MKB:n vara godkänd av Länsstyrelsen. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap. 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profiliritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att väghållaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Att gräva i och frakta bort förorenade massor utgör enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899) en anmälningspliktig verksamhet. Innan markarbeten påbörjas bör samråd ske med Filipstads kommun om hur detta skall utföras.

10.2. Genomförande

I samband med upprättandet av denna planbeskrivning har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Miljökonsekvensbeskrivningen ska handläggas för godkännande av Länsstyrelsen samt utgöra underlag i en Natura 2000-prövning. Trafikverket ska också samråda med en utökad samråds-krets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Vägplanen kommer att ställas ut för granskning i januari 2022 så att synpunkter kan lämnas innan Trafikverket färdigställer planen för fastställelse. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan en bygghandling tas fram.

För att vägplanen ska fastställas krävs också att projektet erhållit ett Natura 2000-tillstånd samt övriga tillstånd/dispenser som kommer sökas i projektet.

10.3. Finansiering

Projektet finansieras av Region Värmland genom Regional transportplan för Värmlands län. Totalkostnaden för projektet är prognostiserad till 22,9 miljoner.

11 Källor

- Artportalen - <https://www.artportalen.se/>
- Bevarandeplan för Natura 2000-området SE0610178 Brattforsheden, Länsstyrelsen i Värmlands län, 2017
- Fornsök, Riksantikvarieämbetet. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (sökdatum 2021-05-25)
- Miljökonsekvensbeskrivning Vägplan, Väg 63 Brattforsheden, 2021-06-02, TRV 2020/97755
- Nationell vägdatabas, NVDB på webb. Trafikverket. <https://nvdb2012.trafikverket.se/> (sökdatum 2020-07-14)
- Naturvårdsområden i Värmlands län, Länsstyrelsen Värmland
<https://www.lansstyrelsen.se/varmland/besoksmal/naturreservat-i-varmlands-lan/brattforsheden.html>
- Naturvärdesinventering utmed väg 63 vid Brattforsheden, Filipstads kommun. OM's naturtjänst för Trafikverket. Oktober 2019.
- Samrådsunderlag, Väg 63 kurvrätning Brattforsheden, 2020-08-10, TRV 2020/97755
- Skyddad natur. Naturvårdsverket. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (sökdatum 2021-05-25)
- Stiftelsen Krigsflygfält 16 - <https://xn--krigsflygfalt16-fib.se/om-falt-16/> (sökdatum 2020-07-14)
- Vatteninformationssystem i Sverige (VISS). <https://viss.lansstyrelsen.se/> (sökdatum 2020-07-15)
- Åtgärdsvalsstudie Väg 63 Brattforsheden, Molkom-Brattfors, 2017-10-10
- Översiktlig riskanalys grundvattenskydd Brattforsheden, COWI 2017-09-18
- Översiktsplan 2016. Filipstad kommun.
<https://www.filipstad.se/download/18.8d8fabd1556135c79d12e17/1467270421347/%C3%96P%5BA%5D%20Filipstad%20slutlig%20version.pdf>



Trafikverket, 651 15 Karlstad. Besöksadress: Hamntorget
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se