

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 66 Malung-Sälen, delen Östra Tandö - Bu

Malung-Sälens kommun, Dalarnas län

Planbeskrivning, 2014-12-19

Projektnummer: 10 26 84



Dokumenttitel: Granskningshandling

Skapat av: Tyrens

Dokumentdatum: 2014-12-19

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2014/4934

Projektnummer: 102684

Version: 0.5

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Maria Eriksson

Uppdragsansvarig: Lars Hedström

Fotograf och illustrationer: Tyréns AB, om inget annat anges

Distributör: Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

Rättigheter till kartor: Lantmäteriet

Innehåll

1 Sammanfattning.....	5
2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål7	
2.1 Nuvarande förhållanden.....	7
2.1.1. Allmänt	7
2.1.2. Trafik.....	7
2.1.3. Olyckor	8
2.1.4. Ledningar och avvattning	8
2.1.5. Geotekniska förutsättningar	8
2.1.6. Miljö	8
2.1.7. Tidigare utredningar	10
2.2 Behov av förändringar.....	11
2.3 Ändamål och projektmål.....	12
2.4 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta	12
2.5 Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken.....	12
2.6 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen	13
2.7 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer.....	14
2.7.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	14
2.7.2. Miljökvalitetsnormer	15
2.8 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning	16
3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.....	17
3.1 Åtgärdsvalsstudier (eller motsvarande)	17
3.2 Val av lokalisering	19
3.3 Val av utformning.....	20
3.3.1. Väg.....	20
3.3.2. Typsektion	21
3.3.3. Geoteknik.....	21
3.3.4. Oskyddade trafikanter	21
3.3.5. Belysning	22
3.3.6. Avvattning	22
3.3.7. Konstbyggnader	22
4 Konsekvenser av förslaget	23
4.1 Trafiktekniska konsekvenser	23
4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen.....	23
4.1.2. Restid/komfort	24

4.1.3. Framkomlighet.....	24
4.1.4. Kapacitet	24
4.1.5. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem.....	24
4.1.6. Trafiksäkerhet.....	24
4.2 Miljökonsekvenser	25
4.2.1. Landskapsbild.....	25
4.2.2. Kulturmiljö	25
4.2.3. Naturmiljö	25
4.2.4. Rekreation och friluftsliv.....	28
4.2.5. Naturresurser	28
4.2.6. Boendemiljö.....	28
4.2.7. Risk och säkerhet.....	30
4.2.8. Klimat	30
4.2.9. Hushållning med naturresurser	30
4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	31
4.3.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska fastställas	31
4.3.2. Övriga skyddsåtgärder.....	31
4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning.....	32
4.4.1. Vägområde för allmän väg.....	32
4.4.2. Område med tillfällig nyttjanderätt	33
4.4.3. Förändring av allmän väg.....	33
4.4.4. Vaghållningsansvar	34
4.4.5. Område för enskild väg	34
4.5 Påverkan under byggnadstiden.....	34
5 Genomförande och finansiering	35
5.1 Formell hantering	35
5.2 Genomförande.....	36

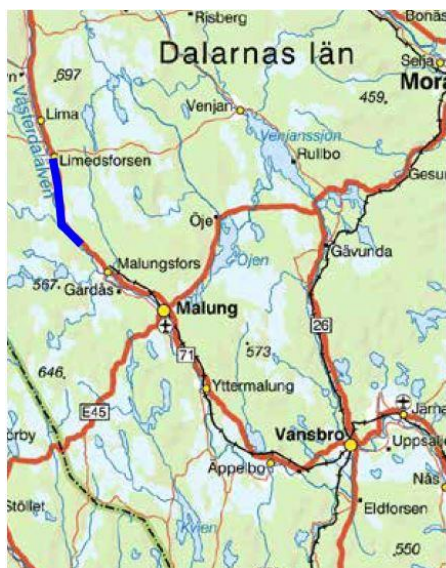
1 Sammanfattning

Väg 66 är klassad som regionalt stråk, och utgör därmed en av de viktigaste sammanhängande vägarna för de regionala och interregionala transporterna. Vägen är av stor betydelse för såväl Malung-Sälens kommun som de stora turistanläggningarna i Sälenfjällen. I Länstransportplanen är sträckan mellan Östra Tandö till Bu en identifierad flaskhals som med föreslagen åtgärd kommer ge en positiv lokal effekt för nordvästra Dalarna.

Väg 66 på sträckan Östra Tandö – Bu har i nuläget låg trafiksäkerhetsstandard med ca 6 - 6,5 m vägbredd. Bebyggelse med ett stort antal direktutfarter bidrar till att Ortsbefolkningen vid hög trafikintensitet upplever det näst intill omöjligt att ta sig ut på, eller av ifrån vägen. På sträckan blandas oskyddade trafikanter med biltrafiken och säkerheten är otillräcklig. Jämfört med övriga delar av väg 66 mellan Malung och Sälen håller denna sträcka låg standard.

Vägprojektet är beläget vid Västerdalälven i ett till största delen öppet odlingslandskap med en mycket tilltalande landskapsbild med särskilt fina utblickar över älven och det gamla kulturlandskapet. Befintlig väg passerar bebyggelse som till stor del är belägen i gränzonen mellan skogsmark och det öppna odlingslandskapet. Bebyggelsen ligger på sina ställen mycket nära vägen och är idag utsatta för bullerstörningar. Älvdalen har höga natur- och rekreationsvärden och utgör riksintresse för naturvård och friluftsliv. Älven med bi- och källflöden är klassat som ett Natura 2000 område.

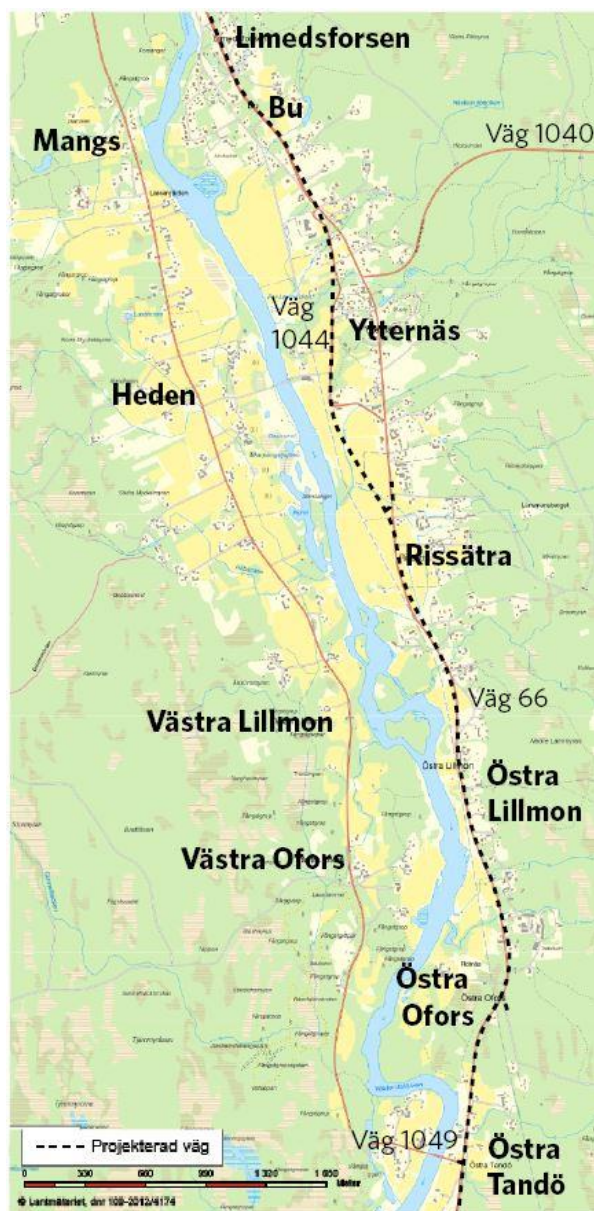
För den aktuella vägsträckan upprättades 1996 en arbetsplan med förslag till ny sträckning väster om nuvarande väg. Arbetsplanen fastställdes 1998, men överklagades. Regeringen biföll överklagandet och upphävde fastställelsen 1999. Med anledning av detta påbörjade Vägverket 2000 arbetet med en ny förstudie och vägutredning som mynnade i att beslut togs på att upprätta en Arbetsplan enl. "Alternativ ombyggnad" i kombination med "alt 1 Väst". En arbetsplan upprättades 2004 men fastställdes inte då det skett förändring i prioritering mellan olika projekt. Uppdraget har åter aktualiserats i november 2012 och arbetsplanen har reviderats och omarbetats till denna vägplan som kungörs och hålls tillgänglig för granskning från 2014-12-19 till 2015-01-28.



Ändamålet med vägplanen är att; ge väghållaren tillstånd att bygga vägen, ge möjlighet till markåtkomst med vägrätt och reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning. I denna vägplan utreds möjligheterna att bygga om befintlig väg 66 till en normal tvåfältsväg, med en bredd på nio meter och med en hastighet på 80 km/h, på sträckan mellan Östra Tandö till Bu.

Figur 1.1 Översiktlig karta över delar av Dalarnas län. Berörd sträcka är blåmarkerad.

Vägprojektet följer i stort sett nuvarande väg 66 och sträcker sig från korsningen väg 66/väg 1049 i Östra Tandö till söder om korsningen väg 66/väg 1045. Den planerade vägen följer befintlig väg fram till gamla Rissätra småskola där vägen svänger västerut över de öppna fälten mot Rissätra skola för att sedan följa väg 1044 tills den ansluter till väg 66 i norr. Från den norra korsningen väg 1044/väg 66 och norrut följs befintlig väg.



Figur 1.2 Kartan visar projekterad väg med svartstreckad linje.

Den nya vägen har projekterats för en referenshastighet på 80 km/h med typsektion för normal tvåfältsväg. För att skapa en säkrare trafiksituation har även antalet enskilda utfarter reducerats kraftigt. Konsekvensen av minskat antal utfarter är att nya anslutningsvägar, sk parallellvägar, måste anläggas. Vägplanens förslag kommer att ge en möjlighet till viss separering av lokaltrafik och genomfartstrafik. Flera enskilda fastighetsutfarter föreslås stängas för fordonstrafik och samlas ihop till parallellvägar som ansluter till väg 66 i en bättre planlagd korsning. Förslag på utformning framgår av tabell 3.1 och i illustrationskartor 101T0501-07. Gång- och cykeltrafik förekommer i relativt stor utsträckning längs vägen då detta i dagsläget är den enda möjligheten att ta sig mellan de olika gårdarna, till busshållplatser och rekreationsområdena längs älven mm. Dagens smala och periodvis högt trafikerade väg utgör en barriär och fara för gång- och cykeltrafiken. Den föreslagna vägen med gång- och cykelvägar, parallellvägar och planfria passager under den nya vägen kommer därför att innebära en avsevärd förbättring.

För trafikanter längs väg 66 kommer trafikantupplevelsen att vara positiv. Högre vägstandard, samt ett minskat antal direktutfarter medför en jämnare trafikrytm som kommer att upplevas positivt. Sammantaget bedöms konsekvenserna för boendemiljön vara positiva i och med att bullerstörningarna minskar kraftigt samt att tillgängligheten i området förbättras.

2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Nuvarande förhållanden

2.1.1. Allmänt

Väg 66 är klassad som regionalt stråk och sträcker sig från Västerås och upp genom Dalarna till norska gränsen norr om Sälen. Vägen utgör en av de viktigaste sammanhängande stråken för de regionala och interregionala transporterna i området. Vägen är utpekad som riksintresse. Den i det här projektet aktuella vägsträckan ligger i Malung-Sälens kommun, Dalarna, och det är delen mellan Östra Tandö och Bu, norr om Malung, som omfattas av vägplanen. Vägen är av stor betydelse för såväl Malung-Sälens kommun som för de stora turistanläggningarna i Sälenfjällen.

Sträckan Östra Tandö – Bu har i nuläget låg trafiksäkerhetsstandard med ca 6 - 6,5 m vägbredd och skymd sikt vid backkrön och kurvor på flera ställen. Vägens sidoområden uppfyller inte gällande krav på släntlutning och dikesutformning sett ur trafiksäkerhetssynpunkt. Bebyggelse med ett stort antal direktutfarter, ca 90 st, med dålig standard bidrar till att ortsbefolkningen vid hög trafikintensitet upplever det näst intill omöjligt att ta sig ut på eller av vägen på ett trafiksäkert sätt. Framkomligheten för genomfartstrafiken är låg genom Rissätra, Ytternäs och Bu eftersom hastigheten är sänkt från 90 km/h till 70 km/h. På sträckan blandas oskyddade trafikanter med biltrafiken och säkerheten är otillräcklig.

Jämfört med övriga delar av väg 66 mellan Malung och Sälen håller denna sträcka låg standard.

2.1.2. Trafik

Trafikmängden varierar kraftigt under året. Under vintersäsong är trafikintensiteten hög med toppar över 9000 fordon/dygn. Årsgenomsnittet är ca 1960 fordon/dygn söder om väg 1040:s (Venjansvägen) anslutning och 3005 fordon/dygn norr om anslutningen vid mätningar utförda 2010. Andelen tunga fordon är cirka 10 %.

Anslutande allmänna vägar har årsgenomsnitt enl. följande

Väg	ÅDT	Mätning år:
1049	172	2004
1044	105	2013
1040	64	2013

Nuvarande väg har en skyltad hastighet på 90 km/h förutom på en kortare sträcka genom Rissätra/Bu som har en skyltad hastighet på 70 km/h. Väg 1044 har en hastighet på 50 km/h.

Inga gång- och cykelvägar finns idag på sträckan. Dock finns möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas längs den gamla banvallen.

Trafikverket har väghållningsansvar för väg 66, väg 1049, väg 1044 och väg 1040.

Dalatrafik trafikerar sträckan med direktbuss, linje 121 och landsbygdsbuss, linje 316 och 317. Ett flertal busshållplatser finns längs sträckan.

2.1.3. Olyckor

Under en 10 års period har 13 st. olyckor med personskador rapporterats på vägavsnittet, 6 st med allvarligt skadade och 7 st med lindrigt skadade. Av dessa var 1 st med oskyddad trafikant inblandad och 2 st med lastbil/buss inblandade. Ortsbefolkningen vittnar om åtskilligt fler incidenter, dessa är dock odokumenterade.

2.1.4. Ledningar och avvattnings

Ett flertal ledningar för el, tele, vatten och dagvatten finns längs sträckan på båda sidor om befintliga vägen.

Belysning finns idag på hela den aktuella sträckan. Belysningen ägs av Trafikverket.

2.1.5. Geotekniska förutsättningar

Den planerade vägen går till största delen över finkorniga sediment på isälvsavlagringar. Lagren av finkorniga sediment består oftast av silt med en mäktighet av 1,0 – 1,5 m. Den planerade vägen korsar några områden med torvmark. Torven har en tjocklek av högst ca 2,5 m. Enstaka moränpartier förekommer också.

Provtagning av stenkolkstjära i befintlig asfaltbeläggning har utförts. Analysen av proverna ger en indikation på att stenkolkstjära förekommer inom objektet.

2.1.6. Miljö

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för vägprojektet där miljöfrågor hanteras mer i detalj. Se vidare *Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 66 Malung-Sälen, delen Östra Tandö-Bu*, daterad 2014-08-29, reviderad 2014-10-17.

Väg 66 löper på sträckan genom ett gammalt kulturlandskap som består av varierad, flack, uppodlad åker- och ängsmark med vackra utblickar mot Västerdalälven. Åt öster höjer sig landskapet och skogen breder ut sig. Landskapet är till största delen småskaligt och väg 66 slingrar sig fram och underordnar sig omgivningarna. Bebyggelsen är främst placerad i randzonen mellan den öppna marken och skogen.

Området har ett högt kulturvärde och ett riksintresse för kulturmiljö berörs, Olsmyran, vars värden främst består av lämningar från tidig järnframställning. Även ett område med kulturhistoriskt värdefullt odlingslandskap, Heden-Västra Lillmon-Rissåtra, berörs. Området har pekats ut av Dalarnas museum och Malung-Sälens kommun. Det finns även ett stort antal fornlämningar i området, främst bestående av slaggförekomster och bebyggelse lämningar.

Vägplaneområdet ligger i sin helhet inom riksintresse för naturvård, Görälven-Västerdalälven, och Västerdalälven utgör även Natura 2000-område. Utpekade värden är bl.a. geologiska bildningar, det variationsrika odlingslandskapet med ängs- och hagmark samt faunan längs älven med t.ex. flodpärlmussla, utter och harr. Älvens naturliga vattenståndsvariationer är en viktig faktor för områdets värde.

Tre större bäckar korsar området. Samtliga bäckar (Torsbäcken km 0/130, Oforsvallabäcken km 1/360 och Buvallabäcken km 4/980) hyser bestånd av öring och utgör biflöden till Västerdalälven. Vattendragen är även viktiga födokällor för utter i området. I de tre större bäckarna samt i mindre vattendrag finns det idag trummor som utgör vandringshinder.

Tre skyddsvärda slätterängar finns inom området och beskrivs i Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering, TUVA. Inventering inom TUVA-projektet utfördes under 2002-2004. Ängarna hyser landets nordligaste populationer av slättergubbe. Då denna växt kraftigt gått tillbaka i hela landet är det av största vikt att alla dessa kända lokaler sköts om. Ängarna bedöms ha höga värden för den biologiska mångfalden, då de enligt utförda inventeringar innehåller så kallade signalarter samt naturtyper som finns utpekade i art- och habitatdirektivet.

Området utgör även riksintresse för friluftsliv med värden som utgörs av ett attraktivt, variationsrikt och lättillgängligt landskap och goda förutsättningar för kanoting och fiske. Västerdalälven med tillflöden utgör riksintresse för hushållning med mark och vatten i särskilda områden, vilket innebär att vattendragen inte får byggas ut ytterligare med avseende på bl.a. vattenkraft.

Jordbruksmark är den dominerande naturresursen i området. Utöver detta berörs två olika grundvattenförekomster varav den ena sträcker sig 8 mil från Malung till Hällan och nyttjas för dricksvattenproduktion i bl.a. Rissätra, Sälen och Lima. Den kommunala vattentakten i Rissätra berörs av vägplaneförslaget.

Boendemiljön påverkas i dagsläget kraftigt av väg 66, både genom bullerstörning och genom att trafiken utgör en barriär. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är låg på sträckan.

Generellt biotopskydd

Vid infarten till Flötnäs gård vid km 0/960 finns en dubbelsidig björkallé. Alléen omfattas av biotopskydd enligt miljöbalkens 7 kap 11§. Träden i allén är gamla och flera är redan döda. Björkar anses generellt inte tillhöra de träd som har högst naturvärde, men gamla och döda träd utgör viktiga livsmiljöer för lavar, svampar, insekter och fåglar. Närmast vägen i en av trädraderna står en stor asp. Alléns linjära element upplevs endast då man färdas på vägen ned mot Flötnäs gård eftersom allén inte står i öppet landskap.

Det finns ytterligare en allé inom området, vid km ca 1/825, vilken eventuellt berörs av en planerad parallellväg. Om denna berörs kommer dispens för åtgärderna att sökas inför byggskedet.

I den öppna odlingsmarken finns det fyra vattenförande diken som även de omfattas av biotopskydd enligt miljöbalkens 7 kap 11§. Dessa är belägna i km 2/770, 3/060, 3/800

och 4/060, och korsas av planerad väg 66. Dikena är viktiga för den biologiska mångfalden i området.

De områden som omfattas av det generella biotopskyddet bedöms ha måttligt värde.

Strandskydd

Vattendragens stränder omfattas av strandskydd enligt MB 7 kap 13-18§. Strandskyddet är till för att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och vatten för växt- och djurlivet. Strandskyddet innebär att det är förbjudet att genomföra en rad åtgärder inom den strandskyddade zonen. Den sträcker sig inom Malung-Sälens kommun 100 m från såväl land- som vattensidan av strandkanten vid sjöar och vattendrag. Det är stora delar av planerad dragning för väg 66 mellan Ö Tandö och Bu som ligger inom strandskyddat område, både avseende skydd för Västerdalälven och för mindre vattendrag.

Buller

Det är i dagsläget ett stort antal fastigheter, ca 65 stycken, som enligt beräkningar är bullerstörda. Ett stort antal av dessa är belägna i Ytternäs och Rissätra.

2.1.7. Tidigare utredningar

För den aktuella sträckan har tidigare upprättats en arbetsplan och bygghandling med förslag till ny sträckning som i princip följde den gamla banvallen väster om befintlig väg. Planen fastställdes av Vägverket den 30 april 1998 men överklagades till regeringen som upphävde fastställelsen den 23 september 1999. Skälen till regeringens beslut var bland annat att den föreslagna vägdragningen innebar skada på berörda riksintressen som inte uppvägde nyttan med den nya vägen. Regeringen ansåg även att alternativet med ombyggnad av den befintliga vägen inte studerats tillräckligt utförligt. Med anledning av detta upprättades en ny förstudie våren 2000.

Den nya förstudien behandlade förutsättningarna för dels ombyggnad/förbättring av befintlig väg 66 mellan Östra Tandö och Bu samt dels ny sträckning av väg både väster och öster om befintlig väg.

Förstudien utmynnade i ett beslut, 2000-09-29, av länsstyrelsen i Dalarna om att betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4§ i Miljöbalken föreligger. Som motiv angavs att projektet har stor påverkan på landskapet samt att betydande miljöpåverkan föreligger.

Efter förstudien har en vägutredning upprättats i vilken sex olika alternativ studerades, se figur 2.1. En remisshandling av vägutredningen ställdes ut sommaren 2001.

Parallellt med vägutredningen utförde Dalarnas museum en kulturhistorisk utredning av vägutredningsområdet. Resultatet av utredningen har inarbetats i vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning.

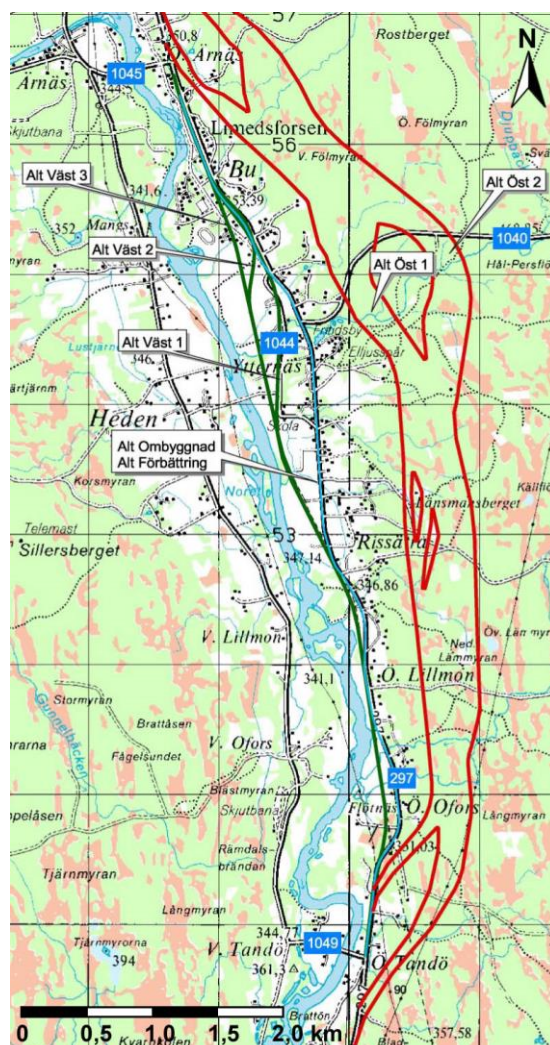
Vägutredningen upprättades i juli 2001. I tillhörande samrådsredogörelse till vägutredningen, beslutshandlingen PP 20 2001:2537, daterad april 2002, beslutade dåvarande Vägverket Region Mitt följande beträffande dåvarande riksväg 71 på delen Östra Tandö – Bu:

- Ett modifierat alternativ Ombyggnad på delen från Östra Tandö till Rissätra kombinerat med alternativ Väst 1 från Rissätra till Bu, skall ligga till grund för fortsatt projektering av arbetsplan.

”Alternativ Ombyggnad” i kombination med ”väst 1” sträcker sig ifrån korsningen väg 66/väg 1049 i Östra Tandö till söder om korsningen väg 66/väg 1045 och är 7,1 km. Den planerade vägen följer befintlig väg fram till gamla Rissätra småskola där vägen svänger västerut över de öppna fälten mot Rissätra skola för att sedan följa väg 1044 tills denna ansluter till väg 66 i norr. Från den norra korsningen väg 1044/väg 66 och norrut följs befintlig väg 66.

En arbetsplan upprättades 2004. Arbetsplanen fastställdes dock inte då det skett förändring i prioritering mellan olika projekt.

Uppdraget har åter aktualiserats i november 2012 och arbetsplanen har reviderats och omarbetats till denna vägplan som kungörs och hålls tillgänglig för granskning från 2014-12-19 till 2015-01-28. Omarbetningen består dels i en anpassning till senaste versionen av VGU, som är Trafikverkets regelverk för vägutformning, och en höjning av vägen med anledning av att ett tjockare skyddslager krävs, än som tidigare var projekterat.



Figur 2.1. Alternativ som studerades i vägutredningen 2001.

2.2 Behov av förändringar

Väg 66 på sträckan mellan Östra Tandö och Bu har i nuläget låg trafiksäkerhetsstandard och är olycksdrabbad. Det finns ett stort antal direktutfarter, många med olämplig placering. Den under vintersäsongen mycket höga trafikbelastningen, tidvis med fordonsmängder på 9 000 fordon/dygn, gör att ortsbefolkningen upplever det näst intill omöjligt att ta sig ut på eller av vägen på ett trafiksäkert sätt. Även framkomligheten för genomfartstrafiken är låg genom Rissätra, Ytternäs och Bu eftersom hastigheten är sänkt till 70 km/h. På hela sträckan blandas oskyddade trafikanter med biltrafiken och säkerheten är otillräcklig.

Det finns ett stort behov av att öka trafiksäkerheten, både för biltrafik och för oskyddade trafikanter. Dessutom behövs en förbättring av framkomligheten på sträckan.

De oskyddade trafikanterna bör ges möjlighet att kunna färdas längs vägen, på separerade gång- och cykelvägar och genom gång- och cykelportar, till busshållplatser och rekreatiomsområden.

De många direktutfarterna från fastigheter som finns längs sträckan bör minimeras.

2.3 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är att; ge väghållaren tillstånd att bygga vägen, ge möjlighet till markåtkomst med vägrätt och reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning.

I denna vägplan utreds möjligheterna att bygga om befintlig väg 66 till en normal tvåfältsväg, med en bredd på nio meter och med en hastighet på 80 km/h, på sträckan mellan Östra Tandö till Bu.

Projektmål:

- Förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och kapaciteten i korsningarna samt minska restider och fordonskostnader.
- Förbättra boendemiljön genom minskad trafik genom bostadsområden.
- Förbättra möjligheten för fotgängare och cyklister att nå olika målpunkter på ett trafiksäkert sätt.

Föreslagen väg går till stor del längs befintlig väg 66 och 1044. Men då föreslagen väg, delvis eller helt, ligger vid sidan om den befintliga vägen, därutöver breddas och har ett högre profilläge än befintlig väg samt dessutom går i nysträckning över åkrarna i Rissätra, bedöms vägförändringarna såsom väsentlig ombyggnad av väg.

2.4 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Ombyggnaden av väg 66 mellan Östra Tandö och Bu ingår inte som en del i ett större projekt. I Länstransportplanen är sträckan en identifierad flaskhals på väg 66 som med föreslagen åtgärd kommer ge en positiv lokal effekt för nordvästra Dalarna.

Vägprojektet omnämns i Regional plan och har en planerad byggstart tidigast 2017. Projektet utgör en del i att förbättra trafiksituationen både lokalt för de boende längs sträckan men också för de stora turistanläggningarna i Sälenfjällen.

2.5 Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Tillkomsten och lokaliseringen av vissa verksamheter ska tillåtlighetsprövas av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken. Till de projekt som kan behöva prövas hör enligt Trafikverkets bedömning:

- Stora, komplexa projekt där det finns alternativa sträckningar eller utformningar att överväga samt flera starka och svårförenliga intressen och många motstridiga synpunkter på valet av alternativ.
- Stora, tekniskt komplicerade projekt med betydande risker beträffande kostnader och omgivningspåverkan.

Den aktuella sträckan är inte aktuell för tillåtlighetsprövning.

2.6 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Natura 2000, Görälven-Västerdalälven (SE0620026)

Uttekade värden för Natura 2000-området är bl.a. den värdefulla flora och fauna som erhållits tack vare att älven har naturliga flödes- och vattenståndsväriationer. Ett viktigt bevarandemål är att älvens naturliga vattenföring och flödesdynamik ska bibehållas. Utter och öring är utpekade arter i området.

Vägplaneförslaget kommer inte att påverka älvens naturliga väriationer och förutsättningar för fauna kopplad till vattenmiljön kommer att förbättras i och med att vandringshinder i bäckar tas bort samt att åtgärder för utter vidtas.

Projektet bedöms inte påverka Natura 2000-området negativt på något betydande sätt. Inget tillstånd enligt MB 7 kap 28§ bedöms behövas.

Riksintresse för kommunikation

Väg 66 är ett viktigt regionalt stråk och en central kommunikationsaxel för både regionala och interregionala transporter. Ombyggnaden av väg 66 enligt planförslaget stärker väg 66 i funktionen som ett regionalt stråk.

Riksintresse Kulturmiljövård, Olsmýran (K 63)

Enligt Länsstyrelsen Dalarnas värdebeskrivning motiveras riksintresset av att det är en fornlämningsmiljö med lågtekniska järnframställningsplatser med välbevarade anläggningar. De viktigaste värdena är belägna i skogsmark öster om väg 66 och påverkas inte av planförslaget. En skvaltkvarn är belägen nära väg 66 och kommer att påverkas genom att vägen blir ett mer dominerande inslag i omgivningen. Sammantaget bedöms konsekvenserna för riksintresset bli små negativa. Det bedöms inte ske någon påtaglig skada på riksintresset då de värden som främst pekats ut inte berörs av projektet.

Riksintresse Naturvård, Görälven-Västerdalälven (N14)

Riksintresset omfattar både älven och kringliggande markområden och hela vägsträckan ligger inom riksintresseområdet. Värden som speciellt pekas ut inom riksintresset är vissa geologiska bildningar, det variationsrika odlingslandskapet och faunan längs älven.

Odlingslandskapet kommer att påverkas i form av fragmentering i och med den planerade nysträckningen men de naturtyper som finns representerade idag kommer att bibehållas. För vattendragen och faunan i dessa kommer situationen att förbättras i och med att trummor som idag utgör vandringshinder kommer att bytas ut. Åtgärder för att underlätta för utterns samt andra smådjurs rörelser utförs i Oforsvallabäcken och Buvallabäcken. I Buvallabäckens närhet finns en sumpskog som kommer att påverkas mycket negativt i och med att en vägbank placeras i områdets östra del vilket tar en del av sumpskogen i anspråk. Den skyddsvärda ängs- och hagmark som finns inom området kommer inte att påverkas av projektet. Inga geologiska bildningar av värde för riksintresset kommer att påverkas.

Samtantaget bedöms konsekvenserna för riksintressets värden vara små negativa och ingen risk för att påtaglig skada ska uppstå på riksintresset bedöms föreligga.

Riksintresse Friluftsliv, Västerdalälven med Görälven (F9)

Västerdalälven och kringliggande markområden ingår i riksintresset och hela vägplanens område ligger inom riksintresset. Området erbjuder stora möjligheter att uppleva en orörd älvnatur samt fiske och kanoting.

Riksintresset kommer främst att påverkas genom att bullernivåerna höjs där vägen går i ny sträckning. Konsekvenserna blir negativa vid fiske och kanoting. Den attraktiva varierade naturen kommer att bibehållas. Tillgängligheten till älven kommer att förbättras i och med de planskilda korsningar och gång- och cykelvägar som planeras. Möjligheterna till närrekreation i området förbättras. Den höjning av bullernivån samt förändring av miljön som sker inom riksintresset bedöms inte utgöra påtaglig skada på riksintressets värden.

Riksintresse Hushållning med mark och vatten för vissa områden, MB 4 kap 6§

Västerdalälven uppströms Hummelforsen, inklusive biflöden är skyddade mot reglering och vattenkraftverk samt vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål får inte förekomma. Inga åtgärder som vidtas kommer att ha påverkan på syftet med riksintresset avseende att vattenkraftverk och dylikt inte får utföras uppströms Hummelforsen.

2.7 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

2.7.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Hänsynsreglerna i Miljöbalkens andra kapitel är grundläggande för strävan mot ett ekologiskt hållbart samhälle. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa skall de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål. Enligt 1 § (Bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

Kunskapskravet (MB 2 kap 2§):

Innebär att tillräcklig kunskap ska finnas hos verksamhetsutövaren.

Trafikverket har inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) genom samråd, sammanställning av underlag från olika källor samt bedömningar tagit fram nödvändig kunskap om de miljökonsekvenser som kan uppstå.

Försiktighetsprincipen (MB 2 kap 3§):

Redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Inom arbetet med MKB och vägplan har skyddsåtgärder och försiktighetsmått tagits fram och beskrivits. Detta är t.ex. åtgärder avseende buller, landskapsbild och vandringshinder i vattendrag.

Produktvalsprincipen (MB 2 kap 4§):

Vid val av produkter ska de kemiska produkter och biotekniska organismer som är minst skadliga för miljön väljas.

Trafikverket har speciella dokument som innehåller generella miljökrav vilka nyttjas vid upphandling av entreprenör. I dessa dokument hanteras krav på kemiska produkter.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen (MB 2 kap 5§):

Alla som bedriver en verksamhet ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas.

MKB omfattar bl.a. hushållning med naturresurser och detta beskrivs även i kapitel 4.2.2, Hushållning med naturresurser. Kretsloppsfrågor ingår i Trafikverkets kontinuerliga miljöarbete med bl.a. försök med återanvändning av begagnat material.

Lokaliseringsprincipen (MB 2 kap 6§):

Lokaliseringsprincipen innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten ger minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

I tidigare framtagen förstudie samt vägutredning har alternativa dragningar utretts.

Skälighetsprincipen (MB 2 kap 7§):

Enligt skälighetsprincipen ska hänsynsreglerna tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Kraven ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga.

Genom att Trafikverkets planlägningsprocess har följts, där fyrstegsprincipen använts, har skälighetsprincipen beaktats.

2.7.2. Miljökvalitetsnormer

Det finns idag miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, olika parametrar i utpekade fisk- och musselvatten, omgivningsbuller, havsmiljön samt för vattenkvalitet i yt- och grundvatten. Inga fisk- eller musselvatten som omfattas av miljökvalitetsnormer berörs av projektet. Inte heller normer för havsmiljön är relevanta för projektet.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Förordning om miljökvalitetsnormer för utomhusluft reglerar bl.a. kvävedioxid och kväveoxider (NO_x), svaveldioxid och bly samt partiklar (PM₁₀). Normerna för utomhusluft riskerar främst att överskridas i anslutning till hårt trafikerade gator och vägar i större tätorter. Sådan risk föreligger inte inom vägplanens område.

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller

Syftet med normen är att minska bullrets skadliga effekter på människors hälsa. I små kommuner, mindre än 100 000 invånare, omfattas endast buller från vägar med mer än 3 miljoner fordon per år. Väg 66 inom vägplaneområdet har en betydligt mycket mindre trafikmängd och omfattas därmed inte av miljökvalitetsnormen. MKN för buller är tänkt att användas för kartläggning i befintliga miljöer. För bedömning av vägprojektets bullerpåverkan nyttjas istället riktvärden för buller, se vidare kapitel 4.3.1.

Miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet i yt- och grundvattenförekomster

En miljökvalitetsnorm utgår från ett vattens status år 2009, samt en bedömning av om vattnet är konstgjort, kraftigt modifierat eller om ett undantag ska tillämpas. Miljökvalitetsnormen är den vattenkvalitet som ska uppnås eller bibehållas vid ett angivet målar, vanligen 2015.

Det finns inom eller i vägplaneområdets närhet tre vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Västerdalälven, SE677653-136596, har idag god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status på grund av förhöjda kvicksilverhalter. Vägplaneförslaget medför att förhållandena i korsande vattendrag (biflöden till Västerdalälven) förbättras med avseende på vandringshinder då flertalet trummor kommer att läggas om så att de inte utgör hinder i vattendragen. Upprustningen av vägen minskar även risken för olyckor som genom spill kan leda till förorening av vattendragen. De miljöproblem som idag föreligger i Västerdalälven, kvicksilver- och zinkförorening samt morfologiska förändringar, påverkas inte av projektet. Sammantaget bedöms inte projektet minska möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för Västerdalälven.

Grundvattenförekomsten Malung-Särna, SE 680726-136256, består av en sedimentär bergförekomst och den bedöms ha god kemisk och kvantitativ status. *En icke namngiven sand- och grusförekomst*, SE675401-137176, har idag god kemisk och kvantitativ status. Vägplaneförslaget innebär att risken för olyckor kommer att minska vilket innebär mindre risk att grundvattnet förorenas. Under driftskedet kommer väg 66 inte att påverka statusen på grundvattenförekomsterna då trafikmängden är liten vilket genererar små mängder föroreningar. Vägen går främst på täta jordmaterial som skyddar underliggande grundvatten. Mängden hårdgjord yta kommer att öka i och med att en del av vägen byggs i ny sträckning och att gång- och cykelväg anläggs. Detta berör dock främst områden med finkorniga jordar där en stor del av nederbörden redan idag avrinner i diken. Den ökade hårdgjorda ytan kommer inte att påverka grundvattenbildningen nämnvärt. Sammantaget bedöms inte projektet minska möjligheterna att uppnå god kemisk och kvantitativ status för grundvattenförekomsterna.

2.8 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning

I en samhällsekonomisk kalkyl för ett projekt summeras de positiva och negativa effekter som kan värderas i pengar. Detta ställs sedan mot investeringskostnaden och resultatet blir en så kallad nettonuvärdeskvot (NNK).

För detta projekt visar NNK-värdet på mycket olönsamhet för projektet. De beräkningsbara nyttor som ingår i en samhällsekonomisk kalkyl är effekter på resande och trafik, trafiksäkerhet, beräkningar av utsläppsförändringar och offentliga kostnader och intäkter. De faktorer som inte går att beräkna är bland annat intrång i kulturmiljöer, stadsmiljöeffekter, långsiktiga effekter på lokalisering och bilinnehav.

Slutlig, bedömd och sammanvägd samhällsekonomisk nytta visar på olönsamhet för projektet. Trafikverket väljer ändå att genomföra projektet eftersom det tidvis under vinterhalvåret är mycket stora problem längs sträckan vilka är kopplade till höga toppar i trafikmängden. Dessutom bedöms sträckan som en del i det vägnät som sträcker sig hela vägen mot nordvästra Dalarna.

3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.

Projektet ligger i Malung-Sälens kommun, Dalarnas län. Vägsträckan som utreds är cirka 7 km och går mellan Östra Tandö i söder och upp till Bu i norr.

Vägåtgärderna omfattar i stora drag ombyggnad av befintlig väg delen Östra Tandö – Rissätra (delsträcka 1), nysträckning av vägen i en ca 1 km lång sträcka över ängsmark fram till Rissätra gamla skola (delsträcka 2), ny sträckning från Rissätra gamla skola drygt 1 km norrut som i princip följer väg 1044 (delsträcka 3) samt smärre ombyggnationer av väg 66 norrut till Bu (delsträcka 4). Delsträckorna visas i figur 3.1.

I projektet ingår även en ny gång- och cykelväg parallellt med väg 66 på en sträcka av drygt 1 km, två gång- och cykelportar under väg 66 samt reducering av utfarter samt nya anslutningar och ersättningsvägar.

3.1 Åtgärdsvalsstudier (eller motsvarande)

Vid planering av ny väg eller järnväg tillämpar Trafikverket fyrstegsprincipen. Avsikten med principen är att inrikta planeringsarbetet mot ett brett angreppssätt, där den bästa åtgärden för att lösa en brist ska hittas.

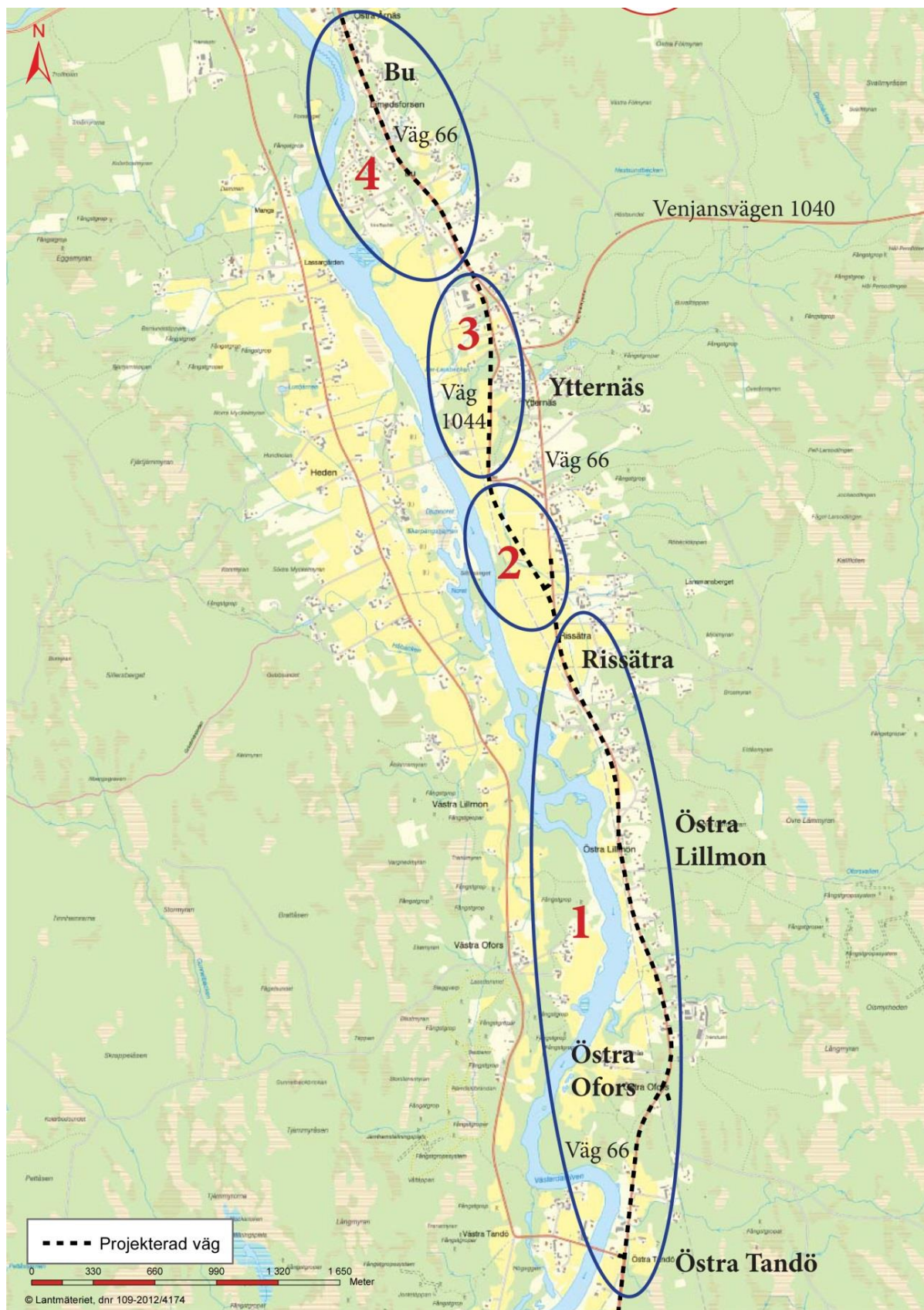
Det aktuella projektet har som ändamål att både höja trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 66 och för att förbättra möjligheten för fotgängare och cyklister att nå olika målpunkter på ett trafiksäkert sätt. Därför bedöms inte åtgärder enligt steg 1-2 ge möjlighet till detta.

Åtgärder enligt steg 4 har inte ansetts vara relevanta då kultur- och naturvärden berörs i stor omfattning och att totalkostnaden skulle bli betydligt större med en nysträckning.

Vid analysen har en steg 3 åtgärd, som innebär åtgärder som förbättrar vägen och mindre ombyggnader, tagits fram som lämplig och värd att utredas vidare med hänsyn taget till trafiksäkerhet, framkomlighet och förbättrad boendemiljö.

Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen:

Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1)
Väg 66 är klassad som Regionalt stråk, och utgör därmed en av de viktigaste sammanhängande vägarna för de regionala och interregionala transporterna. Vägen är av stor betydelse för såväl Malung-Sälens kommun som de stora turistanläggningarna i Sälensfjällen. Att använda alternativa vägar ses i detta sammanhang inte som ett hållbart alternativ och skulle medföra avsevärd förlängning av vägsträckan och restiden längs vägar med låg standard. Förbättring av kollektivtrafiken bedöms ej kunna medföra någon större förändring av transportbehovet. Åtgärder genom steg 1 skulle därför inte vara relevanta för detta projekt.



Figur 3.1. Vägen är indelad i fyra delsträckor, markerade i ovaler.

Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig väg (Steg 2)

Vid tät trafik medför den nuvarande vägutformningen trafiksäkerhetsmässiga risker. Köbildning medför stor olycksrisk. Att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 66 på aktuell sträcka genom tex hastighetssänkning skulle kunna vara ett alternativ men detta bedöms inte vara tillräckligt för de oskyddade trafikanterna. Åtgärder enligt steg 2 anses därför inte vara relevanta för detta projekt.

Åtgärder som förbättrar vägen och mindre ombyggnader (Steg 3)

Genom att bredda vägen så kan trafiksäkerheten och framkomligheten ökas. Flera enskilda fastighetsutfarter kan stängas för fordonstrafik och samlas ihop till parallellvägar som ansluter till väg 66 i bättre planlagda korsningar och därmed öka trafiksäkerheten. Genom att flytta vägen väster om Rissätra kan den gamla vägen användas som lokalgata och fungera som en del i ett stråk för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelväg kan anläggas längs delar av väg 66 och kan tillsammans med det lokala vägnätet och två planfria gång- och cykelvägspassager ingå i ett sammanhängande gång- och cykelstråk för huvuddelen av sträckan. Åtgärder enligt steg 3 bedöms som relevanta för projektet.

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (steg 4)

Möjlighet att anlägga en ny väg finns på flera ställen. I en vägutredning har dessa nysträckningar bedömts och de motiv som talar emot en nyinvestering är bl.a., att:

- "Västalternativen" kommer att medföra påtaglig skada på riksintresseområdet Olsmyrn samt alltför mycket påverkan på de höga kultur- och naturvärden som berörs.
- Östalternativen medför lägre profilstandard, med mellan 1,0 – 2,7 km branta backar som kräver stigningsfält, vilket ger en något sämre framkomlighet och trafikekonomi. Östalternativen är dessutom 50-140 % dyrare än alternativen "Ombyggnad" och "Förbättring".

Åtgärder enligt steg 4 anses därför inte vara relevanta för detta projekt.

3.2 Val av lokalisering

Vägsträckans lokalisering har tidigare varit föremål för utredning i flera skeden. Vägutredning upprättades i juli 2001. I tillhörande samrådsredogörelse till vägutredningen, beslutshandlingen PP 20 2001:2537, daterad april 2002, beslutade dåvarande Vägverket Region Mitt följande beträffande dåvarande riksväg 71 på delen Östra Tandö – Bu:

- Att ett modifierat alternativ Ombyggnad på delen från Östra Tandö till Rissätra kombinerat med alternativ Väst 1 från Rissätra till Bu, skall ligga till grund för fortsatt projektering av arbetsplan.

Detta innebär att den befintliga vägen inledningsvis breddas på den västra sidan. På hela den övriga sträckan, undantaget där vägen går i nysträckning över åkrarna i Rissätra, följer den nya vägen i stort sett den befintliga vägen, väg 66 och väg 1044, men med en annan linjeföring vilket medför att den växelvis ligger, helt eller delvis, till vänster eller till höger om befintlig väg. För den sista kilometern utförs endast sidoområdesåtgärder.

3.3 Val av utformning

3.3.1. Väg

Vägen har projekterats för en referenshastighet på 80 km/h med typsektionen för normal tvåfältsväg. Kurv- och lutningsstandarden uppfyller kraven enligt Trafikverkets föreskrifter, VGU i både längs- och höjddled.

Vägen föreslås breddas till 9 m och anläggas med sidoområden som har släntlutning och dikesutformning som ger en hög trafiksäkerhetsstandard. Säkerhetszonen ska vara minst 7 m.

Höjdläget är för den första kilometern detsamma som befintlig väg. På övriga delen av sträckan föreslås vägen ligga ca en halv till tre meter högre än den befintliga vägen.

Korsningen väg 1049/väg 66 och vägplanens anslutning av ny väg 66 till befintlig väg 66 i både södra och norra änden samt anslutning in mot Bu by och vid infart till rastplats byggs korsningar som korsningstyp C med separat fält för vänstersvängande trafik.

För att öka framkomligheten vid övriga större utfarter föreslås en lokal vägbreddning på den korsningsfria sidan, en sk fattigmanslösning. Detta gör det möjligt för genomgående trafik att passera ett vänstersvängande fordon.

Vägplanens förslag kommer att ge en möjlighet till viss separering av lokaltrafik och genomfartstrafik. Flera enskilda fastighetsutfarter föreslås stängas för fordonstrafik och samlas ihop till parallellvägar som ansluter till väg 66 i en bättre planlagd korsning. Förslag på utformning framgår av tabell 3.1 och i illustrationskartor 101T0501-07.

Tabell 3.1. Ersättningsvägar föreslås på följande platser:

Km	Sida av vägen	Längd i meter	Anm
-0/160- -0/060	Vänster	100	Korsar åkermark
0/140- 0/180	Höger	40	Korsar tomtmark
0/810 - 0/864	Höger	54	Påverkar skogsmark
1/040 – 1/160	Höger	160	Följer befintlig väg
1/540 - 1/590	Vänster	50	Brukningsväg flyttas
1/920 - 2/070	Höger	150	Sammanbinder tre gårdar. Ligger på släntkrönet av väg 66.
2/830 - 2/920	Höger	90	Belägen 30-40 meter från väg 66.
3/600 - 3/700	Höger	100	Följer befintligt dike 40-60 meter från väg 66.
4/630 – 4/700	Höger	150	Följer befintlig stig österut mot befintlig väg 66.
5/005 - 5/190	Vänster	185	Belägen vid släntkrönet väg 66
5/550 - 5/570	Vänster	20	På väg/ängsmark längs väg 66
5/590 – 5/740	Höger	150	På ängsmark längs väg 66

Enskilda utfarter som stängs för fordonstrafik smalnas av till en bredd på 1,5 – 2,5 m och hålls öppna för gång- och cykelvägstrafik eller stängs helt. På sträckan Rissätra till Bu får vägen en ny sträckning vilket möjliggör användning av den gamla vägen som lokalgata. Det lokala vägnätet på östra sidan av väg 66 knyts samman via relativt korta enskilda vägar till ett mer sammanhängande lokalt vägnät som möjliggör trafikering längs större delen av sträckan utan att beblanda sig med trafiken på väg 66.

3.3.2. Typsektion

Typsektionen föreslås vara normal tvåfältsväg vilket innebär 9 m belagd bredd som inkluderar en vägren på 0,75 m. GC-vägarna har en bredd av 3 m belagd bredd. Vid räcke breddas stödremsan till 0,5 m.

Sidoområde utformas med blå bankslänter med lutning 1:3, innerslänter med lutning 1:3, ytterslänter med lutning 1:2 och en säkerhetszon på minst 7 m.

Överbyggnadens tjocklek har beräknats till 0,63 m. Då underliggande jordlager består av silt, som är mycket tjällyftande, så krävs dessutom ett skyddslager med en tjocklek på 0,6 m.

Vid trånga passager placeras vägräcke och släntlutningar blir då 1:2.

3.3.3. Geoteknik

Den planerade vägen går till största delen över finkorniga sediment som ligger på isälvsavlagringar. Lagren av finkorniga sediment består oftast av silt med en mäktighet av 1,0 – 1,5 m. Den planerade vägen korsar några områden med torvmark och torven har en tjocklek av högst ca 2,5 m. Enstaka moränpartier förekommer också. Berg förekommer inte på sträckan.

Silt och torv är inte lämpliga vägbyggnadsmaterial utan måste avlägsnas. I övrigt bedöms inga geotekniska åtgärder behövas på sträckan.

Provtagning av stenkolstjära i befintlig asfaltbeläggning har utförts. Analysen av proverna ger en indikation på att stenkolstjära förekommer inom objektet. 3 av 7 prover bedöms innehålla spår av stenkolstjära. Två av punkterna är belägna i början på sträckan, vid Östra Tandö. På den delen ska endast breddning av väg utföras och befintlig asfalt kan lämnas i vägen. Den tredje punkten är belägen vid den norra gång- och cykelporten, vid km 5/500. I det området kommer en del rivning av väg att krävas.

3.3.4. Oskyddade trafikanter

Gång- och cykelväg anläggs öster om väg 66 på sträckan mellan sektion 2/400 och fram till sektion 3/700 där man ansluter till befintlig väg 66. I södra änden anläggs en planfri gång- och cykelvägspassage som ansluter till den gamla järnvägsbanken. Gång- och cykelvägarna byggs med en bredd av 3,0 m med släntlutning 1:3.

I Bu anläggs en ny gång- och cykelväg med planfri passage under väg 66. Gång- och cykelvägen sträcker sig mellan sektion 5/440 – 5/640.

På sträckan Rissätra till Bu får väg 66 en ny sträckning vilket möjliggör användning av den gamla vägen som lokalgata då den föreslås bli enskild. Detta ger också positiva konsekvenser för gång- och cykelvägstrafiken.

Nya busshållplatser anläggs, jämt fördelat, på 8 ställen längs sträckan. Nya gång- och cykelvägar tillsammans med den gamla banvallen ger stora möjligheter för de oskyddade trafikanterna att tryggt kunna ta sig till busshållplatslägena. I södra delen av sträckan, vid östra Tandö, kommer oskyddade trafikanter att behöva nyttja vägens vägren för att ta sig till busshållplatsen.

3.3.5. Belysning

Befintlig belysning föreslås rivas då den är i dåligt skick.

Ny belysning föreslås vid väganslutningar på sträckan mellan Östra Tandö till den nya gång- och cykelporten i Östra Lillmon. Belysning föreslås också på samtliga gång- och cykelvägar och i de båda gång- och cykelportarna. Korsningarna vid sektion 3/690, 5/430 och 5/660 samt anslutning till rastplatsen i Limedsforsen föreslås belysas.

Belysning längs befintlig väg 66 som utgår ur allmänt underhåll, övertas av blivande vägsamfällighet i samband med kommande lantmäteriförrättning.

3.3.6. Avvattning

Vägdagvatten tas om hand, leds i öppna diken och släpps ut på lämpliga ställen. I en senare projektering kommer inventering ske av befintliga trummor och de som då bedöms vara i dåligt skick, kommer att bytas. Övriga trummor förlängs i befintligt läge. Vid Buvallabäcken anordnas översilningsytor i vägdikena.

Två markavvattningsföretag finns inom vägplaneområdet. Hallspabäcken-Risätra-Östra Lillmons dikningsföretag i Rissätra och Risätra dikningsföretag strax norr om Rissätra. Båda företagen kommer att beröras genom att nya trummor kommer att placeras under nya vägen och dessa anläggs så att inte möjligheterna för dränering enligt markavvattningsföretaget motverkas. Det är svårt att bedöma hur mycket vägdagvatten som i dagsläget avrinner till diken ingående i markavvattningsföretagen men troligen kommer mängden att öka något i och med att väg 66 kommer att breddas samt att det tillkommer gång- och cykelväg och nysträckning av väg 66 över åkermarken.

3.3.7. Konstbyggnader

Rörbroar föreslås utföras i sektion 1/340 vid Oforsvallabäcken och i sektion 4/980 vid Buvallabäcken med anpassningar för utterpassager. Utförandet föreslås bli lågbyggda rörtrummor av korrugerad plåt. Vid Oforsvallabäcken krävs en tillfällig förbifart under byggnadstiden. Erosionsskydd utförs vid båda broarna. Vid Oforsvallabäcken ska bro och erosionsskydd särskilt utformas så att de harmonierar med miljön intill skvaltkvarnen och riksintresset för kulturmiljö.

Gång- och cykelportar, typ plattrambro med sneda vingar mot överliggande väg, föreslås utföras i sektion 2/500 och i sektion 5/570. Vid båda platserna krävs tillfälliga förbifarter under byggnadstiden. Pumpstationer krävs för avvattnings. Gång- och cykelportarna ska ges en öppen utformning och förses med god belysning för att upplevas trygga och ljusa. Portarna ska vara överblickbara och belysas i passagen. Invändigt bör broarna få en ljus färg.

4 Konsekvenser av förslaget

För trafikanter längs väg 66 kommer trafikantupplevelsen att vara positiv. Högre såväl horisontal- och vertikalstandard, samt ett minskat antal direktutfarter medför en jämnare trafikrytm som kommer att upplevas positivt. Anslutningar med förbättrade av- och påfarter kommer att medverka till en positiv trafikantupplevelse.

4.1 Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter som för detta projekt innebär:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa som för detta projekt innebär:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

De transportpolitiska målen för sträckan såsom, färre direktutfarter och förbättringar för gång- och cykelvägstrafiken, uppfylls genom de åtgärder som är föreslagna i vägplanen.

I Länstransportplanen för Dalarna 2014-2025 är sträckan Östra Tandö – Bu en identifierad flaskhals som med föreslagen åtgärd kommer ge en positiv lokal effekt för nordvästra Dalarna.

4.1.2. Restid/komfort

Restiden för genomfartstrafiken förblir oförändrad eftersom hastigheten både sänks till 80 km/tim på några partier och höjs till 80 km/tim på andra. Dock kan körupplevelsen upplevas förbättrad i och med en förbättrad geometri på sträckan.

Ombyggnaden med en förbättrad standard på väg 66 innebär en jämnare trafikrytm för genomfartstrafiken och förhindrar att köbildning uppstår vilket förbättrar såväl komfort som kontinuitet.

Den lokala trafiken ges bättre komfort då man på långa sträckor slipper beblanda sig med den stundtals högfrekventa genomfartstrafiken. Många fastigheter har idag utfart direkt mot allmänna vägen. När utfarter stängs och ersättningsvägar byggs kommer fler fastigheter att få en längre väg att ta sig till den allmänna vägen, vilket kan upplevas negativt.

4.1.3. Framkomlighet

Framkomligheten förbättras för genomfartstrafiken genom en jämn hastighet på 80 km/h på hela sträckan samt att vägens geometri förbättras. Även den lokala trafiken får bättre framkomlighet då man på långa sträckor slipper beblanda sig med den stundtals högfrekventa genomfartstrafiken.

4.1.4. Kapacitet

Väg 66 är idag överbelastad med trafikmängder på över 9000 fordon/dygn och beräknas öka med 1 % per år. Trafikökningen beror huvudsakligen på hur exploateringen av turistanläggningarna i Sälenfjällen fortgår och inte så mycket på om väg 66 får en högre standard.

Kortare väntetider i korsningar och ett jämnare hastighetsförlopp medför förbättrad kapacitet i första hand för lokaltrafiken men även i viss mån för genomfartstrafiken.

4.1.5. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem

De nya gång- och cykelvägarna med portar ger större möjlighet, för de oskyddade trafikanterna, att ta sig till och från de nya busshållplatser som planeras på sträckan.

4.1.6. Trafiksäkerhet

Ombyggnaden medför väsentliga standardförbättringar för väg 66. Gång- och cykelvägar och parallellvägar erbjuder också en väsentlig förbättring av trafiksäkerheten för både lokaltrafiken och de oskyddade trafikanterna. De delar av befintlig väg 66 som utgår ur allmänt underhåll ligger kvar och kan nyttjas av lokaltrafiken.

För att skapa en säkrare trafiksituation kommer antalet utfarter till väg 66 att minskas från ca 90 till ca 30 stycken. Totalt sett förbättras trafikmiljön avsevärt avseende olycks- och skaderisker.

4.2 Miljökonsekvenser

Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram för projektet.

4.2.1. Landskapsbild

Väg 66 löper genom ett till stor del flackt, uppodlat åker- och ängsmarkslandskap med vackra utblickar mot Västerdalälven. Öster om de öppna markerna breder skogen ut sig. Längs vägen finns gårdar, torp och nyare villor spridda, främst placerade i randzonen mellan skogsmarken och åkermarken. Idag slingrar sig väg 66 fram och underordnar sig landskapet. I och med att vägen breddas, rätas ut, på stora delar läggs på bank samt på en del av sträckan får en ny dragning över odlingsmark, kommer vägen efter ombyggnaden att bli ett dominant inslag i landskapsbilden och förändra karaktären längs sträckan.

För att mildra intrången på landskapsbilden ska vägen anpassas till den befintliga topografin där så är möjligt. Slänter kläs med avbaningsmassor, yttjord, för etablering av lokal flora, vägar som inte kommer att användas fortsättningsvis rivs och marken återställs till omgivande skick. Vid de byggnader där riktvärdena för trafikbuller överskrids erbjuds fasadåtgärder eller skärmar vid uteplatser. Genom att åtgärda bullret intill fastigheten undviks bullerskyddsvallar och plank längs vägen vilket bevarar de vackra utblickarna över älvdalslandskapet.

Sammantaget bedöms planförslaget ge måttliga till stora negativa konsekvenser för landskapsbilden längs sträckan.

4.2.2. Kulturmiljö

Väg 66 Östra Tandö-Bu löper genom ett område med högt kulturvärde. Riksintresset Olsmyrn har beskrivits i kapitel 2.6. Vägen kommer att utgöra ett mer dominant inslag i kulturmiljön och sambandet mellan älvplatån, mellanbygden och skogsområdet kommer att förändras. Detta sker också i och med den nysträckning som planeras över åkrarna i Rissätra. Fornlämningar kommer att påverkas negativt, men det är främst lämningar som är relativt vanliga i området som berörs, t.ex. slaggförekomster. Intrång kommer att ske i gårdsmiljöer och byggnader kommer att behöva rivas. Detta medför att den historiska läsbarheten minskar. Sammantaget bedöms planförslaget ge måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön längs sträckan.

4.2.3. Naturmiljö

Områdets naturvärden är främst kopplade till det hävdade odlingslandskapet och till vattendragen och hela vägsträckan ligger inom ett område som pekats ut i nationell bevarandeplan för odlingslandskapet. Den planerade vägsträckningen och utformningen kommer att leda till att vägen blir ett mer dominerande inslag i miljön och mark tas i anspråk. Odlingsmarken i Rissätra kommer att fragmenteras vilket kan leda till ytterligare igenväxning. De naturtyper och miljöer som finns idag kommer dock bibehållas. Den skyddsvärda ängs- och hagmarken påverkas inte. De vattendrag som finns längs sträckan kommer att få en positiv utveckling då vandringshinder tas bort och åtgärder för att skydda vattendragen och dess fauna vidtas. Artrikedomen i området kan förväntas vara hög då det är ett varierat landskap med ett brett spektra av olika biotoper.

Detta kommer att vara fallet även efter byggnation av vägen. Däremot kommer vägen att ta mer mark i anspråk vilket är negativt. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön vara små till måttliga negativa.

Generellt biotopskydd

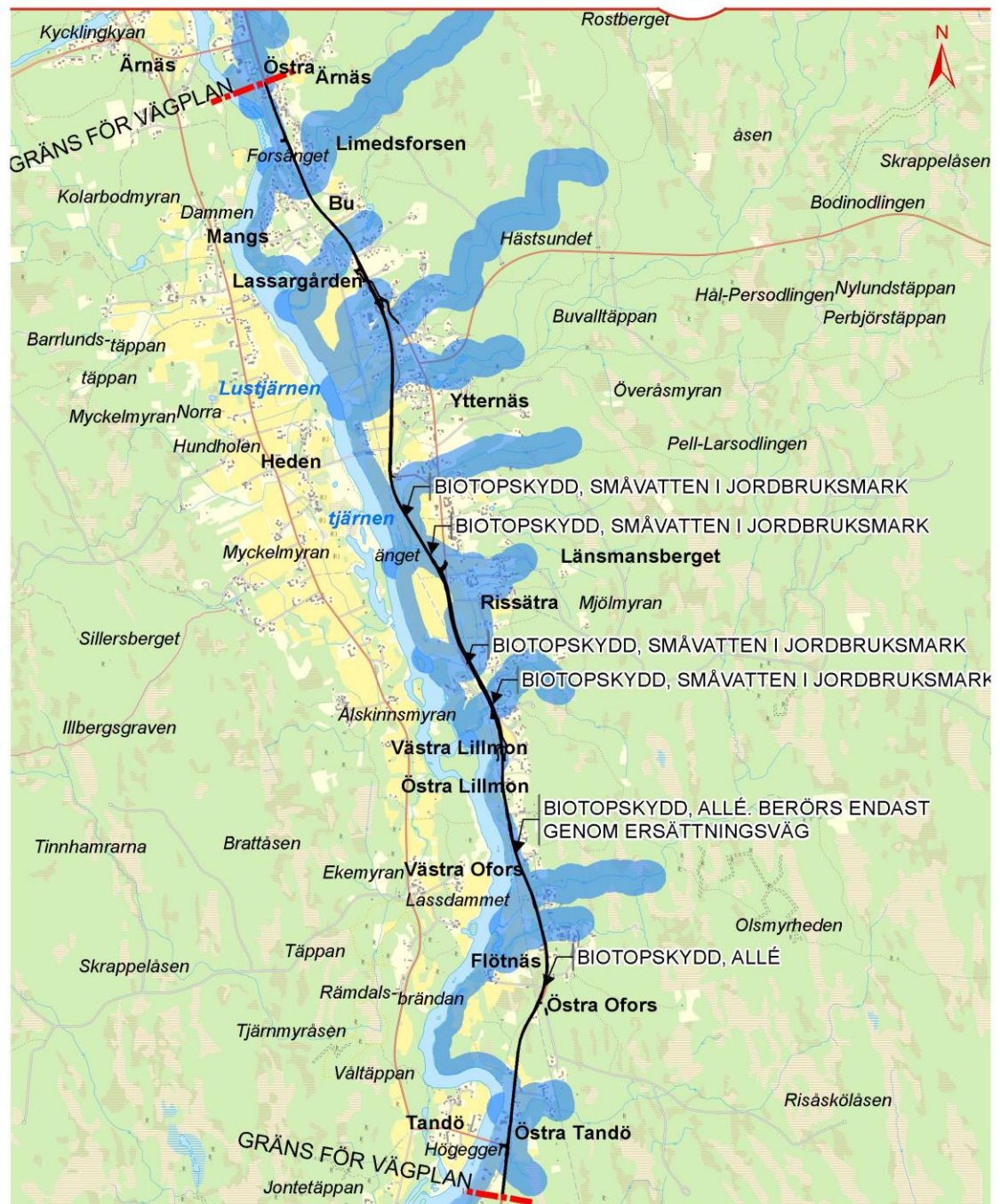
Allén vid infarten till Flötnäs gård kommer att påverkas vid föreslagen kurvrätning, ett 15-tal träd kommer att behöva tas ned. Påverkan bedöms dock vara liten då allén är lång och den största delen av den bevaras. Björk är ett trädslag som är vanligt i området och förlusten av träden bedöms inte påverka den biologiska mångfalden i området nämnvärt. Det linjära elementet allén utgör kommer att finnas kvar längs med infarten till Flötnäs gård och upplevelsen av detta bedöms inte påverkas.

De biotopskyddade diken korsas av vägen och de trummor som ligger under den befintliga vägen kommer att bytas ut. Idag utgör många av trummorna vandringshinder vilket kommer att åtgärdas när nya trummor läggs, vilket är positivt för fauna i området. Vid nysträckningen över åkrarna vid Rissåtra anläggs nya trummor längs med de befintliga vattendragen. Ingen omgrävning av diken krävs. I de lägen där trummorna anläggs kommer den befintliga floran och faunan tillfälligt att försvinna och det blir glapp mellan områden belägna uppströms och nedströms trumman. På sikt bedöms dock dikenas flora och fauna återetableras.

Samtantaget bedöms den negativa påverkan på de biotopskyddade objekten vara liten. Detta i kombination med objektens måttliga värden ger en liten negativ konsekvens för flora och fauna.

Strandskydd

Den nya sträckningen innebär intrång i bäckarnas strandzon där strandskydd gäller, samt vara belägen inom strandskydd för Västerdalälven. Konsekvenserna för vattendragen bedöms bli små i de flesta fall. Vid passage i befintlig sträckning är strandzonen redan påverkad och breddningen av vägen bedöms inte ge ytterligare konsekvenser. Vid passagen av Buvallabäcken och Oforsvallabäcken anläggs nya rörbroar och de befintliga trummorna som idag utgör vandringshinder tas bort. Åtgärder för att förbättra för utter och smådjur genomförs. Tillgängligheten till Västerdalälven kommer att förbättras i och med att ett sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter erhålls, samt att två planskilda korsningar anläggs. Syftet med strandskyddet motverkas inte; varken avseende skyddet av flora och fauna eller avseende tillgången till vattnet för friluftslivet.



VÄG 66 ÖSTRA TANDÖ - BU

Generellt strandskydd samt biotopskydd

Datum: 2014-11-11
Skala (A4): 1:32 000
0 0,25 0,5 0,75 1 1,25 km
© Lantmäteriet, dnr 109-2012/4174

- Gräns för vägplan
- Strandskydd 100 meter
- Projekterad väg

Figur 4.1 Generellt strandskydd samt biotopskydd.

4.2.4. Rekreation och friluftsliv

Vägplanen berör ett område som utgör en attraktiv miljö för rekreation och friluftsliv och det utgör riksintresse, vilket beskrivits tidigare. Vägplaneförslaget medför att vägen kommer att bli ett mer dominerande inslag i miljön. Landskapets attraktiva värden kommer dock att finnas kvar. Föreslagna planskilda passager och sammanhållet gång- och cykelstråk kommer att förbättra tillgängligheten till älven och banvallen som nyttjas till rekreation. På de delar av sträckan där väg 66 planeras gå i ny sträckning kommer konsekvenserna att bli negativa men sammantaget ger vägplanens förslag måttliga positiva konsekvenser.

4.2.5. Naturresurser

De naturresurser som påverkas av vägplanen är jordbruk och vattenresurser samt även jordmassor som uppstår under byggtiden. Jordbruksmarken består av många små enheter och en stor del av marken är betesmark eller vall. Jordbruket kommer att påverkas negativt genom arealförlust, fragmentering och försämrad tillgänglighet. Vattenresurserna består av en bergvattenförekomst och en förekomst i sand- och grusmaterial. Den sistnämnda nyttjas av Rissätra vattentäkt. För vattentäkten kommer situationen försämrats eftersom vägen flyttas närmare brunnssområdet. Projektet kommer att ge upphov till ett stort permanent massöverskott som måste hanteras.

4.2.6. Boendemiljö

Projektet påverkar boendemiljön genom buller, vibrationer, ljusstörningar och tillgänglighet i området. I dagsläget är det ca 65 fastigheter som är bullerstörda. Ett stort antal av dessa är belägna i det tätt bebyggda Yttersätra där det finns en koncentration av hus nära vägen. Ny väg 66 kommer att gå utanför Yttersätra och bullerberäkningar visar att det efter ombyggnad av väg kommer att vara ett 40-tal bullerstörda fastigheter. De flesta av dessa kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder i form av fasadnära åtgärder (fönsteråtgärder och uteplatsskärm). Bullerberäkningarna och förslag på åtgärder baseras på riktvärden kopplade till väsentlig ombyggnad av väg. Ingen förändring avseende vibrationer förväntas. Ljusstörningar kommer troligen att minska totalt sett då ny väg 66 går utanför Ytternäs som har en tät bebyggelse. Vägens barriäreffekt kommer att minska i och med de planskilda passagerna och de gång- och cykelvägar som planeras. Detta leder till en ökad tillgänglighet i området. Sammantaget bedöms konsekvenserna för boendemiljön vara positiva i och med att bullerstörningarna minskar kraftigt samt att tillgängligheten i området förbättras.

Buller

Tabellen visar beräknade ljudnivåer före (nuläge) och efter vägombyggnad (prognos 2030), samt föreslagen bullerskyddsåtgärd. Beräkning har skett med antagandet att alla hus är tvåvåningshus. Beteckning a är fönsteråtgärder (byte av fönster eller tilläggsruta) och b är uteplatsskärm. Detta är de typer av åtgärder som enligt beräkning av samhällsekonomisk nytta är lönsamma. Ett streck betyder att ingen åtgärd föreslås och detta kan t.ex. bero på att de för höga värdena gäller för våning två, men det är ett envåningshus, att huset inte är bebott eller att husets befintliga fönster förmodas ge en ljudreduktion på mer än 25 dBA. Typ av åtgärd kommer inte att fastställas utan endast att fastigheten, enligt beräkningarna är utsatt för buller. Enligt riktvärden ska den ekvivalenta ljudnivån (medelljudnivå under ett dygn) utomhus, vid fasad, inte

överskrida 55 dBA och den maximala ljudnivån inte överskrida 70 dBA. Om så är fallet krävs åtgärder för att få en tillräckligt låg nivå inomhus, vilket är det som eftersträvas.

Tabell 4.1. Fastigheter som enligt beräkning av bullernivåer ligger över befintliga riktvärden för väsentlig ombyggnad av väg.

Km / sida	Fastighet	Ljudnivå före välgångsgård, frifältsvärde vid fasad		Ljudnivå efter välgångsgård, frifältsvärde vid fasad		Föreslagen buller-skydds-åtgärd	Antal våningar
		LAeq, vån 1/2	LAmx, vån 1/2	LAeq, vån 1/2	LAmx, vån 1/2		
0/130/H	Östra Tandö 3:14	60/61	76/76	58/59	74/74	a, b	1
0/200/H	Östra Tandö 2:24	57/60	72/75	55/59	70/74	-	1
0/210/H	Östra Tandö 2:24	66/65	87/85	63/63	83/82	a, b	2
0/300/H	Östra Tandö 8:4	58/59	73/73	55/57	72/72	b	1
0/400/V	Östra Tandö 2:12	60/62	78/78	59/60	77/77	a, b	2
0/780/H	Bergsvalla 9:6	57/57	75/75	58/59	76/76	a, b	2
1/130/H	Östra Ofors 3:6	52/53	66/67	55/56	69/70	-	1
1/150/H	Östra Ofors 3:6	59/59	76/76	63/63	82/81	a, b	2
1/240/V	Östra Ofors 3:2	63/63	85/84	62/62	80/80	a, b	2
1/330/H	Östra Ofors 7:2	55/56	70/70	57/57	71/71	a, b	1
1/650/H	Östra Lillmon 18:1	55/57	70/71	57/58	71/72	a, b	2
1/770/H	Östra Lillmon 10:10	56/58	73/73	59/59	74/74	a, b	1
1/990/H	Östra Lillmon 12:3	54/57	70/70	53/56	69/69	-	2
2/230/H	Östra Lillmon 3:4	54/57	70/74	54/57	70/72	-	1
2/380/H	Östra Lillmon 4:9	56/59	70/72	54/57	70/71	a	2
2/730/H	Östra Lillmon 7.5	65/65	84/83	60/60	75/75	a, b	2
2/750/H	Östra Lillmon 7:5	61/61	77/76	57/57	72/72	a, b	2
3/600	Rissätra 16:29	61/62	79/79	53/57	68/71	a	2
4/300/H	Rissätra 42:4	41/41	52/52	57/58	73/73	a, b	1
4/340/H	Rissätra 42.2	41/42	51/51	61/61	79/79	a, b	2
4/850/H	Ytternäs 3:31	37/38	50/52	58/58	73/73	a, b	2
4/920/H	Ytternäs 3:35	40/42	54/54	56/56	70/70	a	2
5/040/H	Bu 38:3	42/46	62/62	54/56	68/70	-	2
5/060/H	Bu 17:19	45/48	60/61	55/58	69/72	-	1
5/100/H	Bu 17:24	50/54	63/67	56/57	67/69	a	2
5/150/H	Bu 15:11	48/53	62/66	58/59	71/71	a, b	1
5/230/H	Bu 14:7	61/62	79/78	54/56	68/68	a	2
5/360/H	Bu 11:26	59/61	74/77	56/58	69/69	a, b	2
5/450/H	Bu 8:43	56/57	70/70	55/56	70/70	-	1
5/510/V	Bu 10:9	58/59	76/76	59/60	74/74	a, b	2
5/530/V	Bu 10:9	58/59	75/75	58/60	73/73	a, b	2
5/535/V	Bu 10:9	54/57	71/72	55/57	70/71	-	1
5/630/V	Östra Ärnäs 14:23	56/57	72/72	56/58	70/71	a	2
5/720/V	Bu 7:4	59/60	75/75	60/61	74/74	a, b	2
6/270/V	Bu 21:7	58/61	75/75	58/61	73/76	a, b	1
6/350	BU 20:10	53/57	67/72	52/56	65/71	-	1
6/440/V	Bu 51:1	61/62	76/77	60/61	75/75	a, b	2
6/460/H	Bu 20:14	57/58	72/72	57/58	71/71	a, b	2
6/530/H	Bu 1:30	61/61	75/75	61/61	74/74	a, b	2
6/560/H	Bu 1:30	58/58	72/72	58/58	71/71	a, b	?
6/580/H	Bu 1:30	57/57	70/70	56/56	69/69	a	?
6/600/H	Bu 1:22	59/59	72/72	57/57	71/71	a, b	2
6/680/H	Östra Ärnäs 4:20	58/59	73/73	57/58	72/72	a, b	2

6/760/H	Östra Ärnäs 4:2	60/60	76/76	60/60	77/77	a, b	2
6/780/H	Östra Ärnäs 4:2	57/57	74/74	56/56	73/73	b	1
6/830/H	Östra Ärnäs 4:6	56/56	72/72	55/55	71/71	b	2
6/880/V	Östra Ärnäs 12:3	48/55	65/72	48/53	68/72	-	2
6/920/V	Östra Ärnäs 12:11	57/60	78/79	56/59	76/77	a, b	2
6/950/V	Östra Ärnäs 12:12	58/63	76/80	57/61	75/79	a, b	2
7/010/H	Östra Ärnäs 11:5	61/61	77/78	59/59	75/76	a, b	1

Alla fastigheter i tabellen beräknas klara riktvärdena inomhus efter föreslagen bulleråtgärd. Nollalternativet redovisas inte i tabellen då det endast är marginellt högre värden jämfört med nuläget. Gräns för området i beräkningen är ca 120 m ut från respektive väg.

För ytterligare information hänvisas till bilaga, Rapport Väg 66, Tandö-Bu, trafikbuller, daterad 2013-09-04, reviderad 2014-08-25.

4.2.7. Risk och säkerhet

Trafiksituationen kommer att förbättras på sträckan och risken för olyckor, inklusive olyckor med farligt gods, kommer därmed att minska. Väg 66 ligger i dagsläget bitvis inom gränserna för översvämningar vid 100-årsflöde samt vid högsta beräknade flöde. I och med den nya dragning av väg 66, närmare Västerdalälven, kommer denna sträcka att öka något. Vid Buvallabäcken samt Oforsvallabäcken byts dubbeltrummor ut mot större rörbroar och detta minskar risken för igensättning, och efterföljande skador på vägen, vid höga flöden.

4.2.8. Klimat

Vägartgärderna bedöms inte ge någon större effekt på mängden utsläpp av växthusgaser på sträckan. Inga konsekvenser bedöms uppstå med avseende på klimat.

4.2.9. Hushållning med naturresurser

De naturresurser som påverkas av vägplanen är jordbruk och vattenresurser samt även jordmassor som uppstår under byggtiden. Jordbruksmarken består av många små enheter och en stor del av marken är betesmark eller vall. Jordbruket kommer att påverkas negativt genom arealförlust, fragmentering och försämrade tillgänglighet. Vattenresurserna består av en bergvattenförekomst och en förekomst i sand- och grusmaterial. Den sistnämnda nyttjas av Rissätra vattentäkt. Trafiksäkerheten längs sträckan kommer att öka, vilket minskar risken för att olyckor med t.ex. farligt gods och tunga transporter sker. Detta medför att i stort fås en förbättrad situation för grundvattenförekomsterna. För Rissätra vattentäkt kommer situationen dock försämrats eftersom vägen flyttas närmare brunnsområdet. Skyddsåtgärder i form av räcke och kantsten kommer dock att minska den negativa påverkan. Projektet kommer att ge upphov till ett stort permanent massöverskott med omkring 70 000 m³ som måste hanteras. Behovet av tillskottsmassor för vägens överbyggnad är totalt omkring 90 000 m³ varav skyddslager är 55 000 m³. Den befintliga vägen, på omkring 25 000 m³, bedöms kunna användas till skyddslager. Inom projektet sker ingen bergschakt och bergkross kommer därför att tas från närliggande täkter.

4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

4.3.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska fastställas

Fem stycken skyddsåtgärder ska fastställas i samband med vägplanen.

- Vid Buvallabäcken samt Oforsvallabäcken anläggs utteråtgärder i form av block som läggs inne i rörbroarna. Dessa fungerar som markeringsstenar och möjliggör för uttern att röra sig genom rörbron istället för att passera över väg 66. Blockens överyta ska vara minst 0,2 m² och ska vara över vattenytan ca 11 månader per år. Blocken ska tillåta uttern att ta sig längs med vattendraget genom att hoppa mellan dem.
- Utteråtgärden i vattendraget kompletteras med torrtrummor som kan nyttjas både av utter och av andra smådjur. De placeras över högsta högvatten och möjliggör för utter och andra smådjur att röra sig längs med vattendragen utan att korsa väg 66 i plan.
- Vid Buvallabäcken avslutas diken med översilningsytor där partiklar fastläggs innan dagvattnet når bäcken. Detta för att minska påverkan i form av grumling och föroreningar som härrör från vägens trafik.
- Vid vattentäkten i Rissätra anläggs skyddsåtgärder i form av kantsten och räcke där väg 66 passerar känsliga områden, km 4/250 till 4/610. Åtgärderna ökar möjligheterna att omhänderta ett eventuellt spill av farliga ämnen innan de når det känsliga grundvattnet och Rissätra vattentäkt.
- I vägplanen fastställs vilka fastigheter som kommer att erbjudas skyddsåtgärder mot bullerstörning, inte vilken typ av åtgärd. Detta för att lämna det öppet för en diskussion med respektive fastighetsägare avseende åtgärderna. Det krävs även en kontroll av de befintliga fönstren samt uteplatser innan åtgärd väljs. De åtgärder som främst är aktuella är fasadnära åtgärder i form av fönsteråtgärder och skärm vid uteplats.

Skyddsåtgärderna fastställs och gäller under drifttiden. Deras placering framgår av plankartorna.

4.3.2. Övriga skyddsåtgärder

Kvarvarande åtgärder är bl.a. inriktat på gestaltning och anpassning till kulturmiljö. Det är viktigt att kompetens inom naturmiljö, kulturmiljö och arkitektur deltar i arbetet med utformning av t.ex. utteråtgärder, gång- och cykelportar, utformning av erosionsskydd vid rörbroar samt återplantering av träd vid skvaltkvarnen intill Oforsvallabäcken och den fuktiga lövrika skogen i Ytternäs. Även vid planering av t.ex. arbeten i vatten är det viktigt att rätt kompetens deltar. Övergripande längs sträckan ska hantering av slänter, utseende på räcken, belysning och andra trafikanordningar utredas vidare.

Slänter som påverkats ska återställas med ursprungliga avbaningsmassor så att återetablering av lokalt förekommande flora och fauna underlättas längs diken. Detta

är särskilt viktigt vid diken som omfattas av generellt biotopskydd samt vid större vattendrag. Släntfötter och släntkrön avrundas.

Föreslagna trummor och rörbroar utlägges enligt Trafikverkets föreskrifter så att vandringshinder ej uppkommer. Dämning får inte förekomma utan de naturliga flödesmönstren ska bevaras. Rörbroar och trummor ska läggas med botten minst 3 dm under bäckbotten och en naturlig botten ska anläggas inne i rörbroar och trummor. Därmed undviks även utloppsfall som inte får förekomma.

Under hösten 2014 planeras en särskild utredning av arkeologin i områden som tidigare inte undersökts. Beroende på resultatet av den undersökningen kan åtgärder vara aktuella, t.ex. slutundersökning av eventuella fyndplatser. Utredningen omfattar både väg 66 och gång- och cykelvägar, dock inte parallellvägar eftersom deras sträckning inte fastställs utan planeras genom lantmäteriförrättning.

Intrång kommer att ske i byggnader vilket kommer att resultera i att de flyttas eller rivs. Kontakt med länsstyrelsen ska ske innan byggskedet för beslut om eventuell dokumentation av byggnaderna.

På sträckan där väg 66 går i nysträckning över åkrarna i Rissätra planeras anslutningar på två ställen. Passagerna projekteras i samråd med Lantmäteriet och berörda fastighetsägare.

Vägavsnitt som utgår och är belägna i åkermark överförs till åker. En växtbädd på minst 40 cm påförs.

Alla vägdikesmassor ska provtas innan extern användning får ske.

Inför byggskedet ska en inventering och besiktning av enskilda vattentäkter som ligger i vägens närhet utföras.

4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

4.4.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen, utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 3. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är upp till 2 meter i skog och 0.5 m på åkermark.

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. Vid åkermark vill man undvika att plöjning utförs för nära diket.

I vägområdet ingår även det utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt

kantremsa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till.

På plankartorna framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg. Nytt vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 14 ha.

Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig tillgångar och andra alster som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

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

Vägområde inom detaljplan

Denna vägplan angränsar mot kommunala planer, se kap 5.1.3.

Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas. Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att uppföra och rensa diken. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt omfattande totalt cirka 500 m². Berörda fastigheter visas på plankarta och i fastighetsförteckning.

4.4.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att ca 1 ha mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden är markerade med bokstaven T på plankartorna. På både plankartor och illustrationskartor markeras de även med ett gult raster. Områdena kommer att användas som etableringsytor, upplag för jord och matjord och tillfälliga förbifarter. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden och till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

4.4.3. Förändring av allmän väg

De delar av befintlig väg som inte sammanfaller med den nya vägen utgår ur allmänt underhåll. Om de delarna inte ombildas till enskilda vägar så rivs vägen och marken återställs till samma användning som omkringliggande mark.

Vägmark som utgår ur allmänt underhåll är markerat med kryss på ritningar. De vägar som berörs är befintlig väg 66 genom Rissätra till korsning med Väg 1040, Venjansvägen, del av väg 1044 från befintlig väg 66 till Rissätra skola och delar av väg 66 vid kurvrätningar.

4.4.4. Väghållningsansvar

Inga förändringar av väghållningsansvar är aktuella för projektet.

4.4.5. Område för enskild väg

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

För spärrning av enskild utfart mot allmän väg krävs ett särskilt beslut, enligt 40§ väglagen, av väghållningsmyndigheten.

Flera enskilda fastighetsutfarter föreslås stängas för fordonstrafik och samlas ihop till parallella vägar som ansluter till väg 66 i en bättre planlagd korsning. Fastigheter får längre sträcka till allmän väg och fastighetsägare kommer att belastas med kostnader för enskild väghållning. Förslag till ny enskilda vägar redovisas på illustrationskartor.

4.5 Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kommer störningar för boende och trafikanter längs vägen att förekomma. Störningarna kommer att bestå i trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon vilket bl.a. leder till att boendemiljöer kommer att störas av buller, vibrationer och damm. Framkomlighet och trafiksäkerhet försämras i och med att arbeten utförs på och i anslutning till vägen. För att minska störning under byggtiden kommer väg 1049, som går på västra sidan om älven, att nyttjas som omledningsväg under perioder då vägbygget kräver det.

Skyddsåtgärder under byggskedet består bl.a. av att markera skyddsvärda områden och objekt i området så att de inte skadas under byggtiden. Detta gäller t.ex. ängs- och hagmark. Vid arbeten i närheten av Rissätra vattentäkt ställs särskilda krav på beredskap och aktsamhet så att inte grundvattnet riskerar att påverkas.

Ett kontrollprogram kommer att utarbetas som i detalj visar vilken hänsyn och förebyggande åtgärder som entreprenören skall vidta för att begränsa störningar. I miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägprojektet beskrivs ytterligare skyddsåtgärder och dessa avses att genomföras. Masshantering och provtagning ska beskrivas i en speciell masshanteringsplan.

5 Genomförande och finansiering

5.1 Formell hantering

5.1.1. Planläggningsprocessen

Denna vägplan kommer att hållas tillgänglig för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ett nytt kungörelse- och granskningsförfarande behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begärs fastställelse av vägplanen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade ”kommunikation” kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

När beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Hur vägplaner ska granskas och fastställas regleras i 17-19 §§ väglagen och 15-27 §§ vägförordningen.

5.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning och rättspåverkan

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet. Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.
- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t.ex. tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

5.1.3. Överensstämmelse med kommunala planer

För området gäller Översiktsplan för Malung-Sälens kommun, juni 2008, kompletterad februari 2009. Det aktuella vägavsnittet ligger inom delområde B10. Det är klassat som ett bebyggelseinfluerat område. Enligt rekommendationen får inte ombyggnad och nylokalisering av väg 66 försvåras. Vid utredning av väglokalisering ska stor vikt läggas vid påverkan på kulturmiljön, landskapsbilden och andra naturvärden.

Ett område från industrin i Östra Ofors och ca 400-500 m söderut är reserverat för utveckling/nyetablering av industri eller annan verksamhet. Detta område bedöms inte påverkas av föreslagna åtgärder på väg 66. I tidigare översiktsplan fanns ett utpekat vägområde längs med befintlig banvall. Detta är i den nuvarande planen borttaget. Det finns ett järnvägsreservat beläget i skogsområdet öster om dalgången där befintlig väg 66 går. Reservatet berörs inte av föreslagna åtgärder för väg 66.

Vägplanen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

En kommunal detaljplan, "Byggnadsplan för småindustriområde i Bu by" fastställd av länsstyrelsen 1978-05-08, berörs på sträckan km 5/100-5/600. Intrånget består i att, del av väg, och vägområde inkräktar på det som i byggnadsplanen betecknas som allmän plats (park eller plantering) och byggnadskvarter (område för småindustriändamål). Samråd pågår med kommunen om detaljplaneändringar.

5.2 Genomförande

5.2.1. Organisatoriska frågor

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Samrådsmöte på orten med berörda är utfört i februari 2014. Granskningsperiod planeras i december 2014. Fastställelseperiod planeras till våren 2015. I Länstransportplanen 2014-2025, omnämns projektet med en byggstart tidigast 2017.

5.2.2. Tekniska frågor

Bygghandlingen innehåller de tekniska handlingar som krävs för att man ska kunna bygga vägen. Innan produktionen startar informeras alltid de berörda. Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

Vid ett vägbygge måste ofta stora mängder jord och bortsprängt berg transporteras. Transporter inom ett arbetsområde eller till och från vägbygget kan ske på flera olika sätt, till exempel med truckar och lastbilar av olika storlek.

Under byggtiden kommer vägar att vara öppna för allmän trafik. Dock kan inskränkningar i hastighet, tillfälliga väganordningar, med till exempel signalreglering för stopp och trafik i ett körfält, bli aktuella. I byggskedet upprättas trafikanordningsplaner och arbetsmiljöplaner av entreprenören.

5.2.3. Ekonomiska frågor

Totalkostnaden för projektet beräknas till ca 145 Mkr i 2014 års prisnivå. Projektet finns medtaget i Länstransportplanen 2014-2025 för Dalarnas län och är samfinansierat med Nationella planen.

5.2.4. Tillstånd mm som kan erfordras för genomförandet

För godkännande av uppläggning av massor för återanvändning/mellanlagring utanför vägområdet krävs anmälan enligt miljöbalkens 9 kapitel. Anmälan görs till Malung-Sälens kommun.

Anläggning för stenkrossning, makadamtvätt och tillverkning av asfalt kräver anmälan till Malung-Sälens kommun. Erforderliga godkännanden avseende materialtäkter, sidotippar, upplagsplatser, uppställningsplatser för fordon och bodar m.m. som är aktuella för entreprenadens genomförande söks hos tillsynsmyndigheten.

Fasta fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen. Tillstånd för markingrepp i dessa ansöks hos länsstyrelsen. Om tidigare ej kända fornlämningar upptäcks under byggtiden kontaktas länsstyrelsen.

Enligt miljöbalken är anläggande och ändring av trummor och rörbroar i vattendrag tillståndspliktig verksamhet. För åtgärder i vattendrag där flödet är mindre än 1 m³/s gäller ett undantag som innebär att endast anmälan av åtgärden krävs. Inför byggstart kommer anmälan av vattenverksamhet avseende byte alternativt nyanläggning av trummor och rörbroar ske.

Bortledande av grundvatten blir aktuellt i båda de planerade portlägena. I det södra portläget kommer pumpningen och omgivningspåverkan vara av liten omfattning och inga enskilda eller allmänna intressen bedöms påverkas. Därmed bedöms att tillstånd enligt miljöbalkens 11 kap 2§ inte krävs. Vid det norra portläget kommer tillstånd att sökas om den planerade kompletterande utredningen visar att allmänna och enskilda intressen kan komma att påverkas.

Bygglovsansökan/samråd för skärmar vid uteplatser som överskrider höjden 1,8 m.

Bygglovsansökan för anläggning av pumpstation vid föreslagna gång- och cykelportar. Föreslagna parallellvägar samt stängning av utfarter detaljprojekteras och hanteras genom en Lantmäteriförrättning. Samråd bör inför förrättningen hållas med Länsstyrelsen Dalarna. För parallellvägarna kan eventuellt kompletterande arkeologiska utredningar krävas. Om påverkan sker på biotopskyddade objekt samt strandskyddade områden krävs dispens enligt miljöbalkens 7 kap 16 och 18§ avseende detta. Eventuellt kan samråd enligt miljöbalkens 12 kap 6§ krävas om naturmiljön ändras väsentligt.

Undantag vid fastställd vägplan

Vid fastställd vägplan gäller, enligt miljöbalken 7:11a, inte förbudet mot att vidta åtgärder som kan skada naturmiljön i biotopskyddade områden.

Vid fastställd vägplan gäller, enligt miljöbalken 7:16 punkt 3, inte förbudet mot att utföra åtgärder inom strandskyddade områden.

Vid fastställd vägplan gäller, enligt miljöbalken 12:6a, inte skyldigheten att göra anmälan för 12:6-samråd.

5.2.5. Fastighetsrättsliga frågor

När vägplanen vunnit laga kraft ger den vägbyggaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen (1971:948).

Mark i närheten av vägen, som har avsatts för tillfälliga behov i samband med byggandet av vägen, får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § samma lag.

Markanspråk redovisas på plankartorna.

Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen.

Ort, datum

Projektledare



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1, Hus 26
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00