

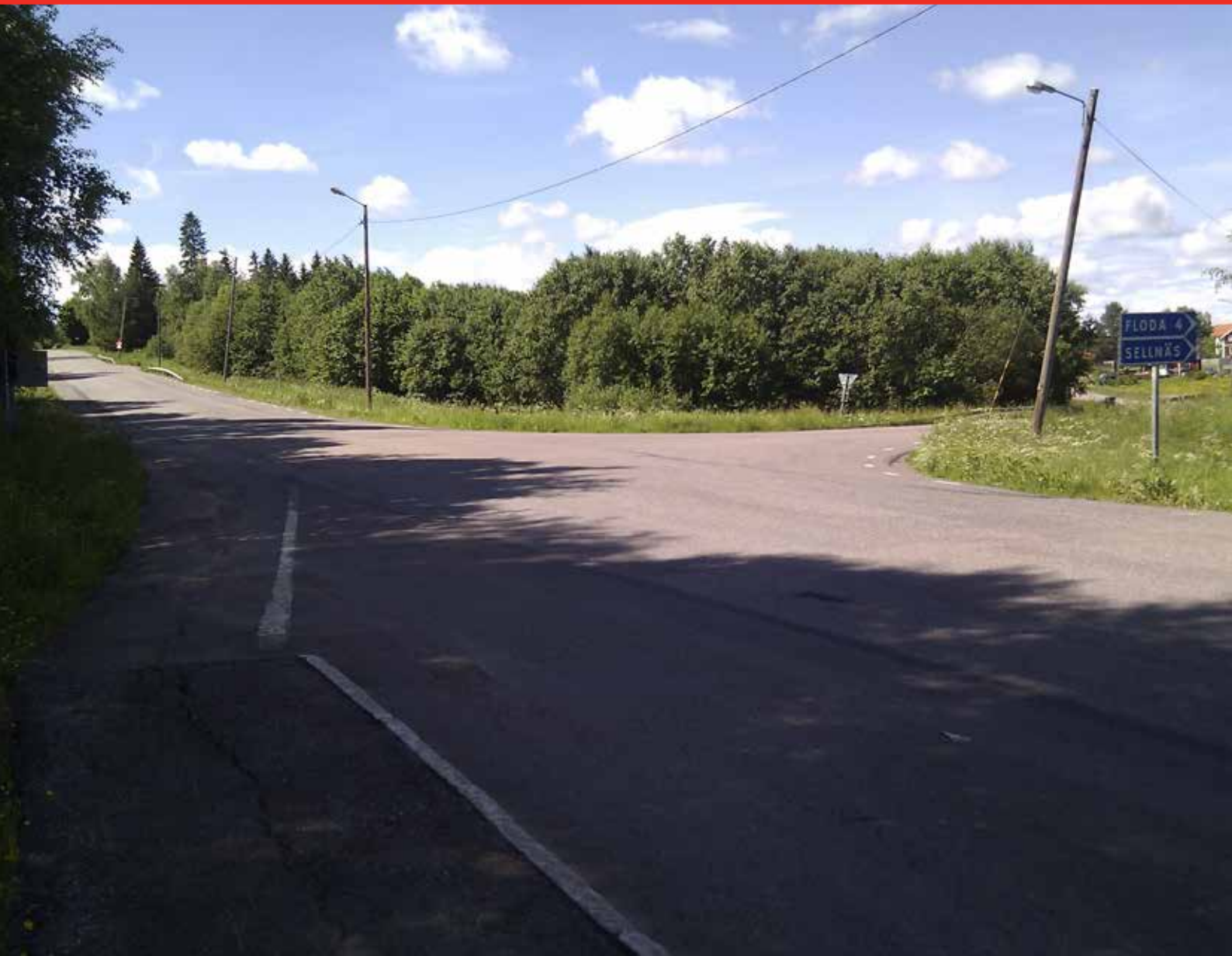
Förstudie

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs

Objektnummer: 130809

Borlänge kommun, Dalarnas län

Beslutshandling, 30 april 2014





TRAFIKVERKET

Titel: Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs

Objektnummer: 130809

Skede: Förstudie

Utgivare: Trafikverket

Projektledare: Anna Blixt / Lars Bleckur

Diariernr: TRV 2012/66419



TYRÉNS

Konsult: Tyréns AB

Projektledare: Benny Movarp

Utredare/Miljö/GIS: Benny Movarp

Trafik: Rune Karlberg och Lennart Bengts

Risk och säkerhet: Jon Berglin

Rapport: Åsa Andersson

Foton tagna av Tyréns där inget annat anges.

Innehåll

Sammanfattning	5
Bakgrund	5
Trafik.....	5
Funktionsanalys	6
Projekt mål.....	7
Tänkbara åtgärder, effekter och konsekvenser.....	7
Måluppfyllelse	7
Samråd.....	7
1 Bakgrund	8
1.1 Brister, problem och syfte.....	8
1.2 Aktualitet	8
1.3 Tidigare utredningar och beslut	9
1.4 Geografisk avgränsning	9
1.5 Angränsande projekt	9
1.6 Övergripande mål och strategier	10
1.7 Vägplanerings- och projekteringsprocessen	11
2 Befintliga förhållanden.....	14
2.1 Markanvändning	14
2.2 Trafik.....	15
2.3 Miljö.....	20
2.4 Byggnadstekniska förhållanden.....	24
3 Funktionsanalys	26
3.1 Tillgänglighet	26
3.2 Säkerhet, hälsa och miljö	27
3.3 Barnkonsekvensanalys	27
4 Projekt mål	29
5 Tänkbara åtgärder, effekter och konsekvenser	30
5.1 Analys av tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen.....	30
5.2 Beskrivning av föreslagna åtgärder	32
5.3 Effekter och konsekvenser	39
5.4 Nollalternativ.....	40
5.5 Kostnader	40

6 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder	42
6.1 Uppfyllelse av transportpolitiska funktions- och hänsynsmål.....	42
6.2 Uppfyllelse av projektmål	42
6.3 Prioritering av åtgärder	42
7 Samråd	43
7.1 Samråd i förstudien.....	43
7.2 Samrådsredogörelse.....	43
8 Fortsatt arbete	44
8.1 Vidare arbete i förstudien.....	44
8.2 Prövning enligt annan lagstiftning	44
9 Källor	45
9.1 Tryckta referenser	45
9.2 Digitala referenser	45
10 Bilagor	46
Samrådsremiss	
Samrådsredogörelse	
Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	
Ställningstagande	

Sammanfattning

Bakgrund

Problemen med trafiksäkerhetsbrister i Halvarsgårdarna, Sellnäs, Spraxkya, Grevbo och Tolsbo har funnits under en längre tid. Redan under 1990-talet utreddes en förbifart förbi Halvarsgårdarna för att slippa genomfartstrafik i byn. Utredningen visade problem att hitta en ny sträckning runt byn, både på grund av naturvärden väster om byn och svåra geotekniska förhållanden i området öster om byn.

Under åren har Trafikverket med olika grad av framgång testat olika metoder för att minska problemen med höga hastigheter och oskyddade trafikanters korsande av väg 635 i byn Halvarsgårdarna.

Frågan om trafiksäkerhet för gående och cyklister längs väg 656 från Spraxkya till korsningen med väg 635 och den befintliga gång- och cykelvägen mot skolan på andra sidan vägen är inte ny. Inte heller problemen längs väg 635 med höga hastigheter och barn som rör sig längs denna väg är okänd för de boende i området. I denna förstudie har problemen också tagits med som en del av det formella utredningsarbetet eftersom fokus på säkra skolvägar längs vägarna 656 och 635 och problemet med barn som måste korsa väg 635 för att komma till befintlig gång- och cykelväg inte har lösts.

De problem som kan identifieras idag med trafiksystemet i Halvarsgårdarna, Sellnäs, Spraxkya, Grevbo och Tolsbo är i huvudsakligen följande:

- Oskyddade trafikanter korsar vägar på flera ställen. Vägen upplevs som en barriär och som otrygg att korsa.
- På delar av skolvägarna i området saknas ett utbyggt gång- och cykelvägnät.
- Väg 635 har hög trafikintensitet med hastigheter som upplevs högre än skyltad hastighet, dessutom är en del av trafiken tung trafik

Syfte

Ett av förstudiens syften är att studera förutsättningarna för att minska barriäreffekten av väg 635 genom Halvarsgårdarna genom att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Föreslagna åtgärder ska bidra till en sänkt genomfartshastighet genom framför allt byarna och ge en tryggare skolväg. Ett annat syfte med förstudien är att studera säkra skolvägar längs väg 656 från Spraxkya till Halvarsgårdarna och från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo, samt föreslå åtgärder för att uppnå detta.

Förstudien avgränsas till befintligt vägområde och dess närhet. Den geografiska utbredningen är markerad på karta i kapitel 1.

Trafik

Ca 1300 fordon passerar på väg 656 genom Spraxkya och Sellnäs per vardagsmedeldygn och ca 1800-2100 fordon passerar längs väg 635 på sträckan från Grevbo till utfart ur Halvarsgårdarna mot Romme per vardagsmedeldygn enligt uppmätta siffror från 2004.

Under högsäsong hos Romme Alpin bedöms (av anläggningen) de största belastningarna ligga mellan 2000-6000 besökande per dag i anläggningen. Den allra största delen av dessa besökare passerar förbi skolan och genom Halvarsgårdarna i bil, medan en mindre del kommer från andra håll till anläggningen eller med kollektiv trafik. En bedömning är att cirka 2000 extra bilar per dygn passerar Halvarsgårdarna de tider då belastningen är som störst hos Romme alpin.

Vid mätningarna var 94 % av trafiken personbilar, 5 % lastbilar utan släp, bussar och liknande fordon och 1% lastbilar med släp.

Fem trafikolyckor har inträffat i området enligt den officiella trafikolycksstatistiken från 2002. Två olyckor var singel- respektive mötesolyckor och en övrig olycka. I olyckorna blev 2 personer svårt skadade och 10 lindrigt skadade.

Gång- och cykeltrafik sker idag på väg 656 längs hela sträckan från Spraxkya till korsningen med väg 635. Inga gång- och cykelvägar finns längs vägen eller korsar denna. Korsande av väg 635 sker bl.a. vid korsningen mellan väg 656 och väg 635, samt vid den punkt där Mass backe korsar väg 635.

Även i byn Halvarsgårdarna sker gång- och cykeltrafik längs vägen (635) och korsande trafik är frekvent eftersom vägen delar byn. För transport till Halvarsgårdarnas skola finns gång- och cykelväg parallell med väg 635. I Halvarsgårdarna sker den mesta gång- och cykeltrafiken på befintliga lokalgator, men trafiken korsar också väg 635, troligen vid ett antal olika punkter genom byn.

På sträckan från Tolsbo till skolan sker gång- och cykeltrafik längs väg 635. Hastigheterna på trafiken överskrider tidvis de skyltade 70 km/h och det finns ingen möjlighet att välja andra vägar.

Barn från Gunnarsbo på den västra sidan korsar väg 635 vid den norra infarten till skolan.

Funktionsanalys

Nuvarande tillgänglighet för oskyddade trafikanter är bristfällig längs väg 656 från Spraxkya till anslutningen mot väg 635. I dag sker förflyttningarna i stort sett utan separering från fordonstrafiken och väg 656 korsas helt ostrukturerat. Även sträckan från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo i riktning mot Borlänge med höga hastigheter och gång- och cykeltrafikanter som färdas oskyddat längs vägen är ett stort problem.

Väg 635 utgör en barriär genom samhället Halvarsgårdarna, speciellt i de perioder som trafiken är större under t.ex. högsäsong för Romme Alpin. Det finns bl.a. ett tydligt behov av att skapa säkrare korsningspunkter för de oskyddade trafikanterna. Detta gäller också vid Halvarsgårdarnas skola där barn korsar väg 635 vid den norra utfarten från skolan.

Trafiksäkerheten längs med väg 656 är inte tillfredställande, avseende oskyddade trafikanter eftersom de måste vistas direkt i anslutning till vägtrafiken. Boende upplever att genomfartstrafiken ofta har en högre hastighet än den skyltade 40 km/h och korsande av vägen upplevs som otryggt.

Det finns idag ingen stor problematik kring vägarna och påverkan på miljöintressen. Den främsta kulturmiljöfrågan handlar om att ta hänsyn till den existerande bybebyggelsen vid utformning av åtgärder och en eventuell ny gång- och cykelväg som kan komma att dras längs väg 656. Lokalisering och gestaltning kommer att bli en fråga att ta hänsyn till i det vidare arbetet.

En enklare barnkonsekvensanalys har genomförts i arbetet med förstudien, samråd har hållits med skolans elever och viktiga synpunkter har bidragit till analysen och utformningen av de åtgärder som föreslås.

Projekt mål

Följande specifika mål har satts upp för projektet:

- Oskyddade trafikanter ska på egen hand kunna förflytta sig mellan olika målpunkter i anslutningen till väg 635 genom Halvarsgårdarna på ett trafiksäkert sätt, vilket omfattar en minskad barriäreffekt av vägen för de boende.
- Säker skolväg för barnen i Spraxkya, Sellnäs, Grevbo, Tolsbo och Halvarsgårdarna till skolan i Halvarsgårdarna
- Genomfartstrafiken på sträckorna där oskyddade trafikanter färdas eller korsar vägar ska hålla hastighetsbegränsningar och bidra till ökad trygghet
- Minimera påverkan på den speciella kulturmiljön i området genom bra gestaltning, bidra till att Norrans naturvårds- och rekreationsintresse inte påverkas negativt av de föreslagna åtgärderna

Tänkbara åtgärder, effekter och konsekvenser

Fyrstegsanalys av problematiken i denna förstudie visar att vissa åtgärder i Steg 2, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät har genomförts utan större förbättringar i de problemställningar som funnits länge i området.

De åtgärder som föreslås i förstudien är utöver steg 1-åtgärder som informationsinsatser, påverkan på t.ex. barnens beteendemönster i trafiken mm, åtgärder i steg 3, vilket innebär fysiska vägförbättringsåtgärder för att öka trafiksäkerheten. Portar och avsmalningar av vägarna på ett antal punkter i Halvarsgårdarna, Sellnäs i Grevbo och i Tolsbo föreslås vid infarterna och i de punkter som bedöms vara korsningspunkter föreslås för oskyddade trafikanter.

Nya gång- och cykelvägar på befintlig väg föreslås på följande sträckor:

- sträckan Spraxkya-Halvarsgårdarna
- sträckan från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo
- sträckan längs väg 635 mellan Mass backe och befintlig gång- och cykelväg (förbättrad markering)
- sträckan mellan södra infarten av Halvarsgårdarna till Bagar Kalles väg (förbättrad markering)

Förbättrad vägmarkering föreslås i Halvarsgårdarna längs väg 635 mellan Bagar Kalles väg och Mass backe.

Dessa nya gång- och cykelvägar bedöms vara nödvändiga för att koppla ihop lokalvägar och möjliggöra säker färdväg till de punkter som ansluter till lokalvägarna på norra/östra sidan, för vidare färd mot skolan.

Om en kombination av åtgärder genomför bedöms samtliga målpunkter kunna nås på ett säkert sätt.

Inga miljöintressen bedöms i detta läge påverkas negativt av de föreslagna åtgärderna, men utformning och lokalisering av gång- och cykelvägar bör ses över i kommande skeden för att minimera påverkan på bymiljön.

Måluppfyllelse

Föreslagna åtgärder uppfyller de berörda transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen genom att både tillgängligheten och trafiksäkerheten för alla trafikslag och oskyddade trafikanter blir bättre på sträckan.

Föreslagna åtgärder uppfyller projektmålen genom att både tillgängligheten och trafiksäkerheten för alla trafikslag och oskyddade trafikanter blir bättre på sträckan.

Samråd

Offentliga samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet har hållits under arbetet med förstudien. Synpunkter som inhämtas i samråden kommer att beaktas i det vidare arbetet med förstudien och de åtgärdsförslag som tas fram.

Samråden och de inkomna synpunkterna har dokumenterats och redovisats i den medföljande samrådsredogörelsen. Samråd har också tidigt hållits inom ramen för barnkonsekvensanalysen som genomförs i projektet. Synpunkter i detta samråd föranledde en utvidgning av förstudien som tidigare endast omfattade Spraxkya, Sellnäs och Halvarsgårdarna, till att även omfatta sträckan från skolan till Tolsbo.

Utställning

Förstudien har varit utställd under tiden 13 maj 2013 till 30 maj 2013. Samrådshandlingar har tillsänts länsstyrelsen, berörda myndigheter och organisationer, samt intresseföreningar. Handlingarna har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se, och i tryckt format på ICA Nära, Sellnäs och Trafikverket, Röda vägen 1, Borlänge.

Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Dalarnas län har den 8 april 2014, beslutat att projektet inte kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap 5 § miljöbalken (1998:808).

Ställningstagande

Trafikverket Region Mitt beslutar att projektet drivs vidare genom att upprätta vägplaner för de tre delarna i projektet, trafiksäkerhetshöjande åtgärder genom Halvargårdarna, trafiksäkerhetshöjande åtgärder från Spraxkya till anslutningen mot väg 656 inkl. ny gång- och cykelväg, samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder från Halvarsgårdarnas skola tom. Tolsbo. inkl. ny gång- och cykelväg.

Vägplanerna tas fram i enlighet med föreslagna åtgärder i förstudien och åtgärderna detaljstuderas i planskedet.

1 Bakgrund

1.1 Brister, problem och syfte

Bakgrund, brister och problem

Problemen med trafiksäkerhetsbrister i Halvarsgårdarna, Sellnäs och Spraxkya, har funnits under en längre tid. Redan under 1990-talet utreddes en förbifart förbi Halvarsgårdarna för att slippa genomfartstrafik i byn. Utredningen visade problem att hitta en ny sträckning runt byn, både på grund av naturvärden väster om byn och svåra geotekniska förhållanden i området öster om byn.

Under åren har Trafikverket med olika metoder försökt att hitta en lösning som minskar problemen med höga hastigheter och korsande trafik av oskyddade trafikanter. De åtgärder som tidigare har prövats med olika grad av framgång är:

- Hastighetsbegränsning i Halvarsgårdarna till 30 km/h
- Elektronisk skylt som blinkar när bilister kör för fort i 40-zonen vid norra infarten
- Utbyggd busshållplats i byn med kort gångbana
- Refug för att dämpa hastigheten vid norr infarten
- Gång- och cykelväg från centrala delarna av Halvarsgårdarna, längs väg 635 till skolan

Frågan om trafiksäkerhet för gående och cyklister längs väg 656 från Spraxkya till korsningen med väg 635 i Halvarsgårdarna har också varit känd under en längre tid eftersom många barn måste korsa väg 635 för att komma till gång- och cykelvägen som leder till skolan.

Under arbetet med denna förstudie framkom också information om att problemen med otrygg skolväg även omfattar andra barn inom skolans upptagningsområde, de som färdas från Tolsbo och Grevbo till skolan.

De problem som kan identifieras idag med trafiksystemet i Halvarsgårdarna, Sellnäs, Spraxkya, Grevbo och Tolsbo är följande:

- Fordonstrafik på väg och oskyddade trafikanter vistas på flera ställen i förstudiområdet i samma område. Korsande trafik finns bl.a.

vid korsningarna väg 656/635, väg 635/Massbacke, väg 635/Hedbacks väg och vid busshållplatsen längs väg 635 mellan Bagar Kalles väg och Halvarsvägen. Korsande trafik utan skyddsåtgärder medför att vägen upplevs som en barriär genom Halvarsgårdarna och som otrygg att korsa.

- Skolvägen för barn boende väster om väg 635 i Halvarsgårdarna och boende längs väg 656 från Spraxkya till befintlig gång- och cykelväg mot skolan. På delar av sträckan till skolan saknas idag ett utbyggt gång- och cykelvägnät tvärs väg 635 och längs med väg 656.
- Periodvis har väg 635 genom Halvarsgårdarna hög trafikintensitet med hastigheter som överskrider skyltad hastighet genom samhället. Hastigheten är skyltad till 30 km/h. Den höga trafiken beror till stor del på persontrafik till skidanläggningen i Romme Alpin
- Genom Halvarsgårdarna går tunga transporter/godstrafik med olika målpunkter som skogsbruket i området och Romme Alpin
- Hög trafikintensitet och högast hastigheter på sträckan Halvarsgårdarnas skola – Tolsbo i kombination med oskyddad gång- och cykeltrafik på sträckan. På sträckan till skolan saknas idag ett utbyggt gång- och cykelvägnät längs väg 635.

Syfte

Ett av förstudiens syften är att studera förutsättningarna för att minska barriäreffekten av väg 635 genom Halvarsgårdarna genom att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Föreslagna åtgärder ska bidra till en sänkt genomfartshastighet genom framför allt byarna och ge en tryggare skolväg. Ett annat syfte med förstudien är att studera säkra skolvägar längs väg 656 från Spraxkya till Halvarsgårdarna och väg 635 från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo, samt föreslå åtgärder för att uppnå detta.

1.2 Aktualitet

Region Dalarna har i länstransportplanen för Dalarnas län 2010-2021 avsatt ekonomiska medel för fortsatt projektering och byggande av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i detta område. En etappindelning av de åtgärder som redovisas i förstudien kan vara aktuell för kommande arbete och produktion. För de ingående delar i förstudien, som är avsedda att finansieras med statliga medel, kan

inte tilldelning av medel för fortsatt projektering och produktion preciseras i tid mer än att det i länstransportplanen finns medel avsatt för fortsatt projektering av någon etapp under åren 2013-2014 och för byggande av någon etapp tidigast 2015.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

En förstudie för förbifart av väg 635 vid Halvarsgårdarna togs fram på 1990-talet. I förstudien beslutades att inga åtgärder vad gäller nysträckning var aktuella på grund av höga kostnader alternativt stor inverkan på naturvärden.

Tidigare har mindre åtgärder för att sänka hastigheterna i området genomförts, utan formell utredning. Hastighetssänkning, refuger och elektronisk varningstavla har testats, men dessa åtgärder har inte haft önskad effekt. En gång- och cykelväg från Halvarsgårdarna via lokalgator och nysträckning parallellt med väg 635 utreddes och byggdes 2001 med lyckat resultat.

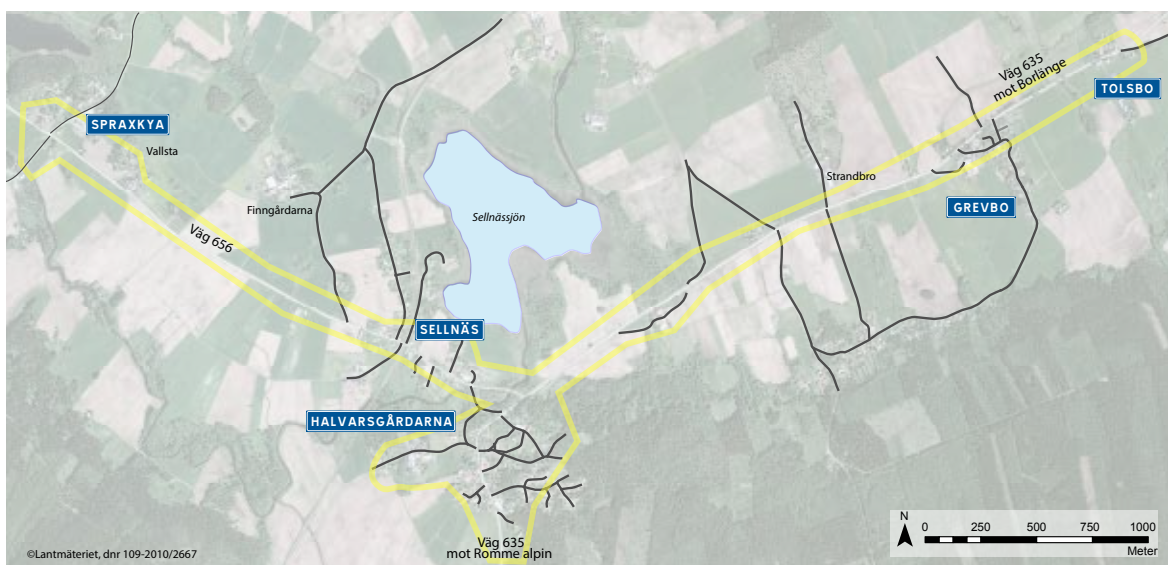
1.4 Geografisk avgränsning

Förstudien omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 genom Halvarsgårdarna från södra utfarten (mot Romme) fram till Halvarsgårdarnas skola. Förstudien omfattar dessutom en studie av möjligheten att skapa säkra skolvägar längs väg 656 från Spraxkya genom Sellnäs till väg 635 och anslutningen mot befintlig gång- och cykelväg mot skolan. Även längs väg 635 från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo utreds gång- och cykelväg. Förstudien avgränsas till befintligt vägområde och dess närhet. Den geografiska utbredningen är markerad på intilliggande karta, figur 1.4.1.

1.5 Angränsande projekt

Inom en mindre del av förstudieområdet pågår en förstudie för Bergslagsbanan på sträckan Borlänge till Ludvika. I detta vägprojekt berörs plankorsningen i Sellnäs av förstudien på Bergslagsbanan. På sträckan Borlänge – Sellnäs pågår utredning för förlängning av mötesstationen i Sellnäs eller att bygga dubbelspår mellan Borlänge och Sellnäs. Beroende på vilket beslut om fortsättning som tas för förstudien på Bergslagsbanan kan detta beslut komma att påverka utformningen av plankorsningen mellan Bergslagsbanan och väg 656.

Genomförande av åtgärder på Bergslagsbanan finns inte planerade för genomförande inom de närmsta 3-10 åren, medan detta vägprojekt och de åtgärder som föreslås för att höja trafiksäkerheten längs väg 656 och väg 635 är planerat för utförande tidigare. Detta innebär att frågan om passagen över befintlig plankorsning måste lösas inom ramen för detta projekt och att hänsyn till eventuella dubbelspår och planskildheter inte tas i detta skede. Frågan om planskildhet kommer att behandlas i den vidare utredningen av Bergslagsbanan.



Figur 1.4.1. Förstudieområdets avgränsning.

1.6 Övergripande mål och strategier

Nationella mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet har sedan delats in i två delar, ett funktionsmål "Tillgänglighet" samt ett hänsynsmål "Säkerhet, miljö och hälsa". De båda målen har sedan konkretiserats i form av preciseringsringar inom ett antal prioriterade områden som redovisas här.

Funktionsmål

- 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.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultatet av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång- och cykel förbättras.

Hänsynsmål

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.

- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Miljökvalitetsmål

Riksdagen har beslutat om ett övergripande generationsmål och 16 nationella miljökvalitetsmål som en övergripande ledning för det miljöpolitiska arbetet i Sverige. År 2020 är mållår för arbetet. Genom målen anges vilket miljötilstånd som ska uppnås i ett generationsperspektiv.

Målformuleringarna har en allmän karaktär.

Trafikverket har det övergripande ansvaret för vägtransportsystemets miljöpåverkan.

Regionala mål

Länsstyrelsen har i uppdrag att fastställa regionala miljömål utifrån de nationella. Dalarnas miljömål 2013 överensstämmer i allt väsentligt med de nationella miljömålen. I Dalarnas energi- och klimatstrategi, fastställd hösten 2012, finns regionala energi- och klimatmål för transportsektorn.

Kommunala mål

De övergripande miljökvalitetsmålen för den kommunala planeringen i Borlänge kommun överensstämmer med de nationella målen och är preciseringsringar av dessa mål. De preciseringsringar som kan komma beröra detta projekt är:

- Lokalt omhändertagande av dagvatten utan störande miljöpåverkan (2020) - *Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Giftfri miljö*
- Utsläpp av koldioxid från transporter minskar till under riksgenomsnittet. (2020) - *Begränsad klimatpåverkan*
- Andelen arbetsresor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka på bekostnad av bilåkande (2020) - *Begränsad klimatpåverkan*

1.7 Vägplanerings- och projekteringsprocessen

Från den 1 januari 2013 gäller en ny lagstiftning för den fysiska planläggningen. Den nya planläggningen innebär en sammanhållen process utan skedesindelning. Samråden skall starta tidigt som en del av hela processen och den innehåller färre inslag av formell karaktär, se figur 1.7.1. Den största förenklingen görs vid en mindre fysisk åtgärd som inte innebär betydande omgivningspåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver endast tas fram om åtgärden innebär en betydande miljöpåverkan, i annat fall ska miljöfrågorna hanteras genom en miljöbeskrivning som ska fungera som underlag vid samråd med myndigheterna.

Fyrstegsprincipen

Val av åtgärder för bättre fungerande transportsystem handlar om att lösa problem och tillgodose behov på ett sätt som bidrar till en hållbar samhällsutveckling och med kostnadseffektiva åtgärder. Alla former av åtgärder och åtgärdskombinationer liksom alla trafikslag ska studeras innan åtgärder väljs och ett projekt skapas. Processen som leder fram till åtgärdsval ska inkludera informationsutbyte med allmänheten, intresseorganisationer och berörda parter.

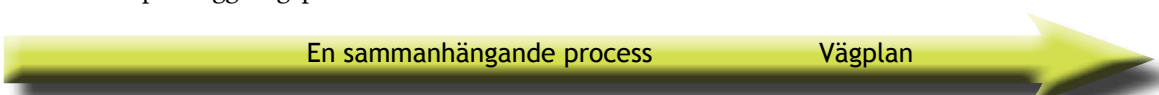
Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn och att hitta bästa åtgärder för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Det är viktigt att analyserna genomförs i ett tidigt skede i planeringen och innan åtgärderna har valts.

Tänkbara åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

Tidigare planeringsprocessen



Nuvarande planläggningsprocess



Figur 1.7.1. Tidigare planerings- och nuvarande planläggningsprocess.

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, men kan också innebära att främja åtgärder som påverkar beteenden i trafiken.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade fysiska ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större fysiska ombyggnadsåtgärder.

Den fysiska planläggningen

Det fysiska planläggningsarbetet inleds med att en planläggningsbeskrivning tas fram. För att underlätta arbetet har fem olika planläggningstyper identifierats. Vilken planläggningstyp som skall användas beror på projektets komplexitet.

Valet beror i huvudsak på följande faktorer:

- Är det betydande miljöpåverkan (BMP)?
- Kan den mark som behövs lösas genom frivilliga avtal?
- Kan man bygga på olika platser?
- Behöver projektet tillåtlighetsprövas?

Fem planläggningstyper

Utifrån förslaget till planlägningsprocess i propositionen (prop. 2011/12:118) har Trafikverket beskrivit fem planläggningstyper beroende på slag av infrastrukturprojekt, se figur 1.7.2.

Aktuellt projekt och den nya planlägningsprocessen

Denna förstudie påbörjades under 2012 och följer den tidigare planlägningsprocessen med förstudie som det första skedet.

Förstudien enligt den gamla planlägningsprocessen är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede. Avgränsning görs av området som ska analyseras, förutsättningar redovisas och projektets effekter beskrivs. Förstudien kommer utgöra underlag inför länsstyrelsens bedömning om projektet kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken.

Efter förstudiens slutrapport och i det fortsatta

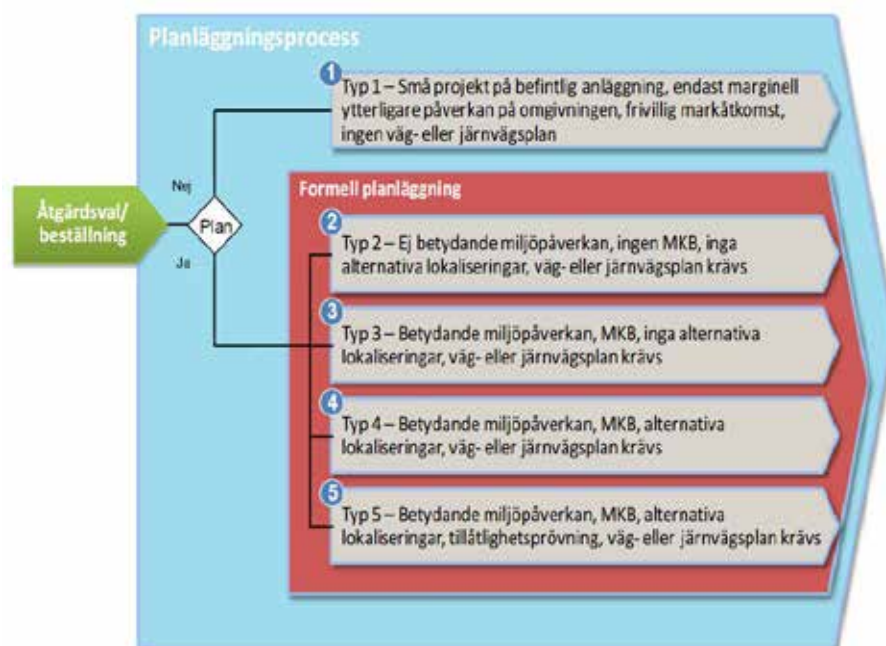
arbetet kommer Trafikverket att arbeta utifrån den nya planeringsprocessen som beskrivits ovan. Det innebär, beroende på vilket eller vilka alternativ Trafikverket beslutar om att studera vidare i ett projekt, samt hur länsstyrelsen beslutar om betydande miljöpåverkan, att Trafikverket tar ställning till vilket planeringsfall i planlägningsenligt ovan som kommer att gälla för projektet.

Förändringar i miljöbalken

Miljöbalken infördes 1999 för att främja en hållbar utveckling och en god och hälsosam miljö. Lagen reviderades senast 2012 i samband med översyn av planlägningsprocessen för vägar och järnvägar för att underlätta processen och medge kortare planläggningstider. Miljöbalken gäller för alla verksamheter och i den ställs krav på att en MKB upprättas i samband med till exempel anläggning eller förändring av en verksamhet om projektet innebär betydande miljöpåverkan, i annat fall ska miljöfrågorna behandlas med samma omfattning under samrådsprocessen. Miljöbalken behandlar bland annat allmänna hänsynsregler, kunskapskravet och försiktighetsprincipen, se nedan.

Enligt kunskapskravet ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Försiktighetsprincipen innebär att alla som bedriver eller avser att bedriva verksamhet ska vidta de försiktighetsåtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.



Figur 1.7.2. Planlägningsprocessen.

2 Befintliga förhållanden

2.1 Markanvändning

Området präglas av åker- och ängsmark med bybebyggelse längs vägarna i Halvarsgårdarna, Spraxkya, Sellnäs, Grevbo och Tolsbo.

Sträckan längs väg 635 från korsningen med väg 656 genom Halvarsgårdarna domineras helt av bostadsbebyggelse av typen klungby (tät ostrukture-rad bebyggelse) relativt tätt inpå vägen.

Sträckan längs väg 656 från Spraxkya via Sellnäs till korsningen med väg 635 präglas, liksom i Halvarsgårdarna, av tät bostadsbebyggelse inpå vägen genom byarna Spraxkya och Sellnäs, medan vägavsnittet emellan är åker- eller ängsmark. Byarna Grevbo och Tolsbo är mindre byar med villbebyggelse på båda sidor om väg 635. I Grevbo finns den mesta bebyggelsen öster om vägen, medan vägen genom Tolsbo delar äldre klungbybebyggelse.

Näringsliv och målpunkter

Romme Alpin sysselsätter 200-250 personer under vintersäsong. I övrigt finns inga större arbetsplatser i området, närmaste tätort är Borlänge.

De flesta målpunkterna för arbete ligger utanför förstudieområdet, framför allt i Borlänge. I Sellnäs finns en matbutik, medan andra typer av serviceinrättningar eller liknande saknas.

En viktig målpunkt är skolan utanför Halvarsgårdarna. Barn från byarna Halvarsgårdarna, Spraxkya, Sellnäs, Grevbo och Tolsbo med omnejd rör sig till och från denna under stora delar av året. Idag går cirka 85 elever på skolan som har årskurserna F-klass till årskurs 5, varav 30-40% av

eleverna bor i Grevbo och Tolsbo med omnejd (källa: skolans ledning).

Elevunderlaget för skolan de kommande åren ser stabilt och delvis ökande ut, så det finns i dagsläget inga planer eller beslut på att lägga ner skolans verksamhet.

Vad gäller biltrafik så är Romme Alpins anläggning väster om Halvarsgårdarna en mycket viktig målpunkt med många besökare under säsongen från november till mars. Trafiken domineras av bilar, men även kollektiv trafik och arrangerade bussresor trafikerar anläggningen. Som mest, på helger under högsäsong, trafikerar cirka 60 st bussar anläggningen per dag.

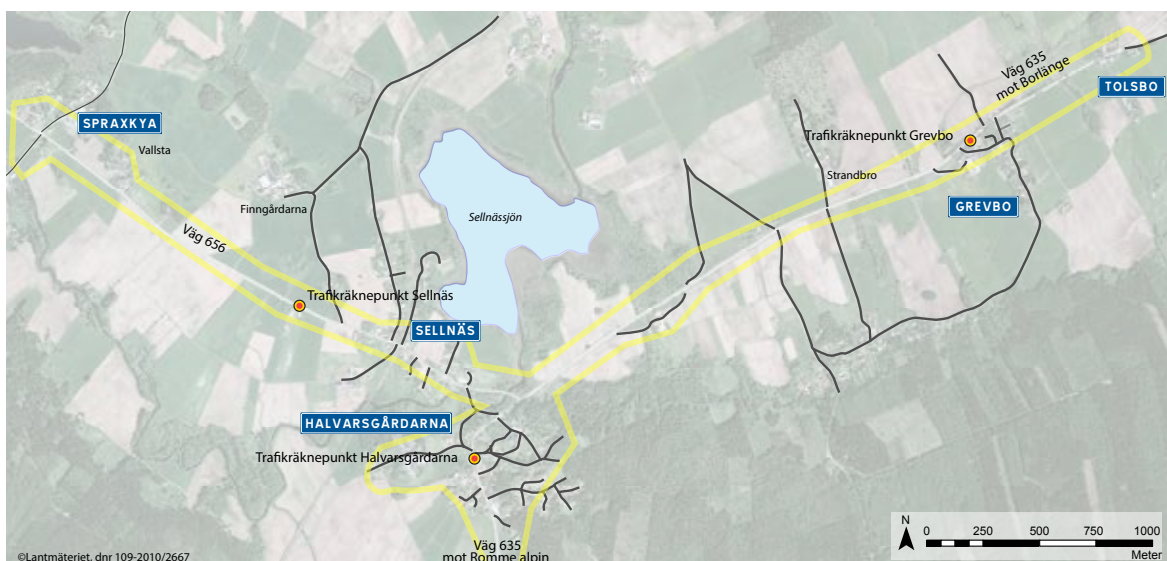
Gällande planer

Enligt Borlänge kommuns översiktsplan från 1991 är markanvändningen angiven som "I huvudsak jordbruksmark, samt friytor, impediment, reservytor mm invid samlad bebyggelse".

I området finns följande detaljplaner som kan komma att beröras:

- Nr 260 Detaljplan för Halvarsgårdarna 1:20 mfl. (laga kraft 1988-07-21).
- Nr 263, detaljplan för äldreboende mm inom Sör Sellnäs 7:6 (laga kraft 1992-10-15)
- Nr 535, Ersättning av detaljplan för fastigheten Sör Sellnäs 7:6 och Halvarsgårdarna 1:30 m fl (pågående, utställningshandling 2013-02-28)

Beroende på utformning av åtgärder som gång- och cykelvägar, passager mm kan åtgärder komma att strida mot ovanstående detaljplaner.



Figur 2.2.1 Platser för trafikräkningar.

2.2 Trafik

Trafikmängder

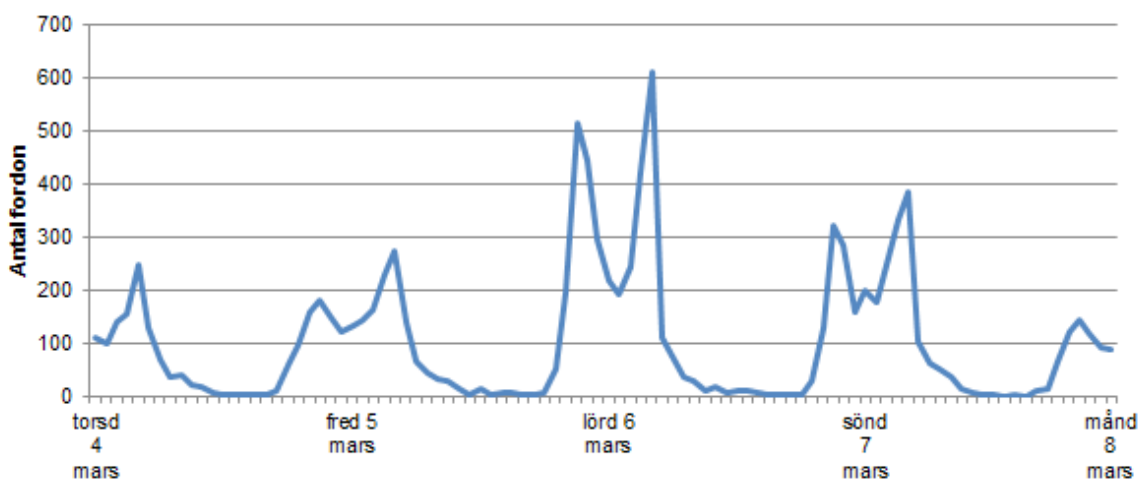
Från Trafikverkets trafikräkningar har uppgifter tagits från tre platser, Sellnäs, Halvarsgårdarna och Grevbo se figur 2.2.1

Figur 2.2.2 visar punkten i Halvarsgårdarna från klockan 12 torsdag den 4 mars till klockan 12 måndag den 8 mars 2004.

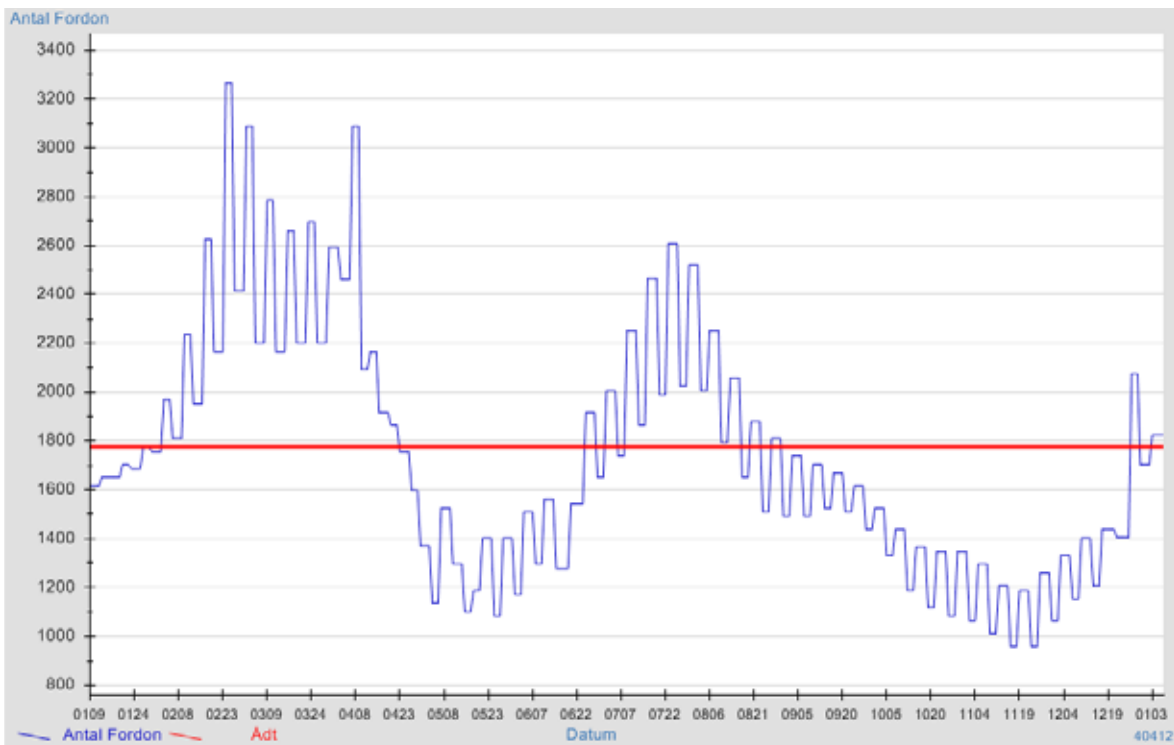
Den stora trafiken under lördag har en koppling till Romme Alpin eftersom trafiken är nästan tre gånger så stor som en fredag.

Under högsäsong hos Romme Alpin bedöms (av anläggningen) de största belastningarna ligga mellan 2000-6000 besökande per dag i anläggningen. Den allra största delen av dessa besökare passerar genom Halvarsgårdarna i bil, medan en mindre del kommer från andra hållet till anläggningen eller med kollektiv trafik. En bedömning är att cirka 2000 extra bilar passerar Halvarsgårdarna de tider då belastningen är som störst.

Trafikens variation i Halvarsgårdarna 2004



Figur 2.2.2. Trafikens variation i Halvarsgårdarna.



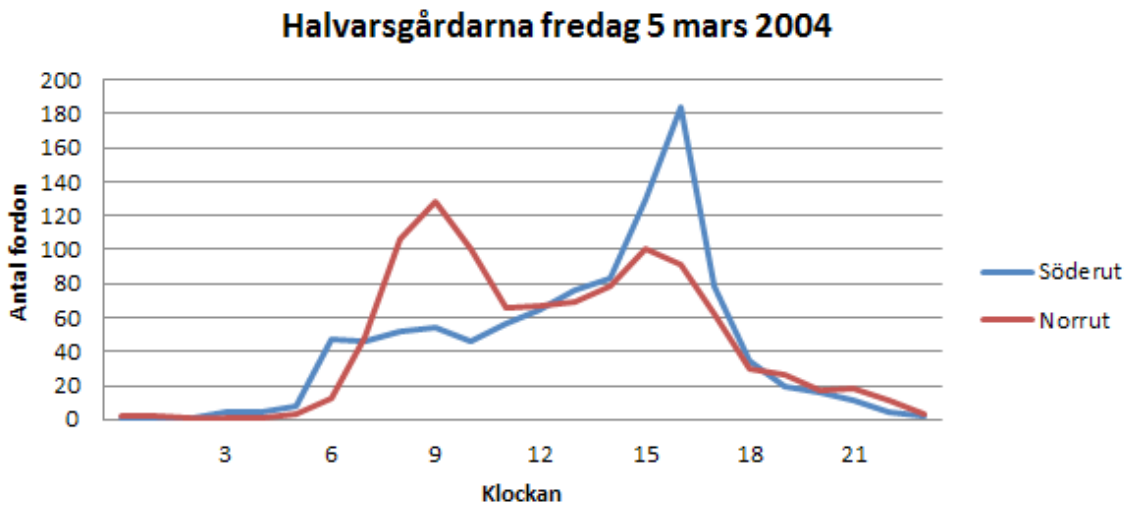
Figur 2.2.3. Teoretiskt medelvärde för trafiken genom Halvarsgårdarna.

Figur 2.2.3 visar det teoretiska medeldygnsvärdet där den stora trafiken till skidanläggningen framgår ännu tydligare. Det röda strecket är årsmedeldygnsvärdet för räknepunkten.

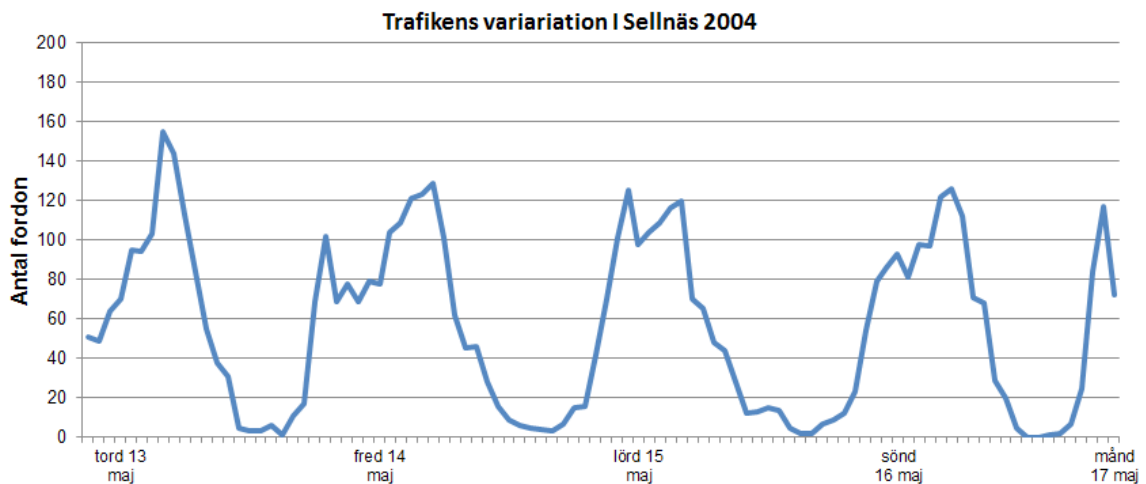
Tar man ut trafiken riktningfördelning fredag den 5 mars för Halvarsgårdarna (figur 2.2.4) ser man tydligt den typiska riktningfördelningen mellan morgon och eftermiddag där trafiken under max-timmen på eftermiddagen uppgick till 184 fordon.

Figur 2.2.5 visar trafiken i punkten väster om Sellnäs (se figur 2.2.1) från klockan 9 torsdag den 13 maj till klockan 9 måndag den 17 mars 2004. Vid mätningarna var 94 % av trafiken personbilar. Lastbilar utan släp, bussar och liknande fordon stod för 5 % och 1 % lastbilar med släp.

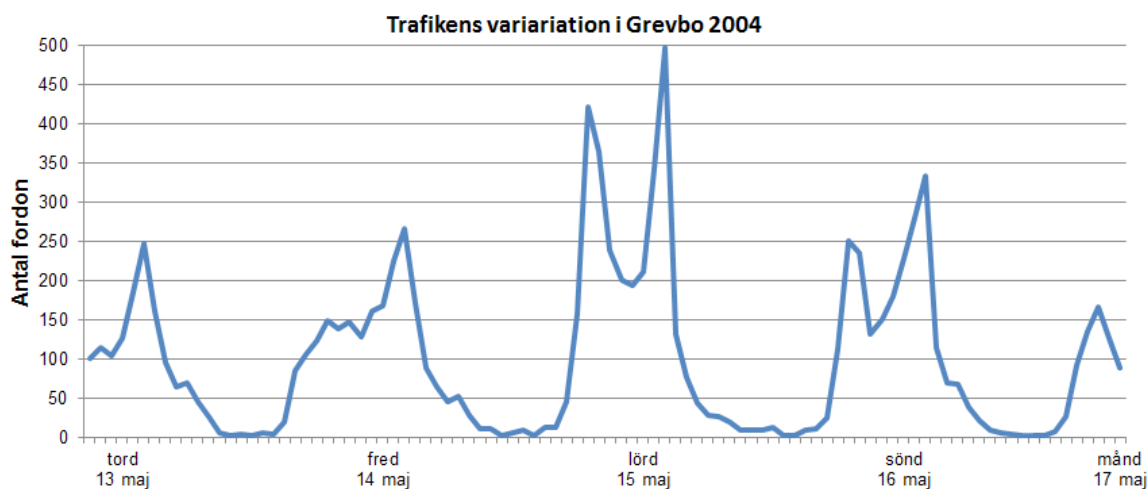
Figur 2.2.6 visar trafiken i Grevbo (se figur 2.2.1) från klockan 9 torsdag den 13 maj till klockan 9 måndag den 17 mars 2004. Årsmedelsdygnstrafiken uppgick till 2100 där 7 % var tung trafik.



Figur 2.2.4. Riktningfördelningen en fredag.



Figur 2.2.5. Trafikens variation väster om Sellnäs.



Figur 2.2.6. Trafikens variation i Grevbo.

Trafikolyckor

Figur 2.2.7 visar de sju trafikolyckor under åren 2004–2012 som finns i den officiella trafikolycksstatistiken. Tre olyckor var mötesolyckor. I olyckorna blev 2 personer svårt skadade och 12 lindrigt skadade. Det finns ett stort mörkertal då det först är det senaste året som uppgifter finns från Borlänge sjukhus. I första hand är det singelolyckor med oskyddade trafikanter som man cyklar eller halkar omkull och måste uppsöka sjukvården som blir ett tillskott från sjukhusen i olycksstatistiken.

Hastigheter

Hastigheten inom det studerade området framgår av figur 2.2.8. Från de punkter där trafikuppgifter finns, se karta 2.2.1 var medelhastigheten under dagtid, söder om Halvarsgårdarna 75 km/tim för personbilar och för övriga kring 70 km/tim (skyltad hastighet 70 km/tim). I Sellnäs 67 respektive under 60 km/tim (70-sträcka) och i Grevbo 73 respektive under 70 km/tim (70-sträcka). På räknepunkten i Sellnäs var personbilarnas medelhastighet 67 km/h och i Grevbo 73 km/h.



Figur 2.2.7. Inträffade trafikolyckor.

Kollektivtrafik

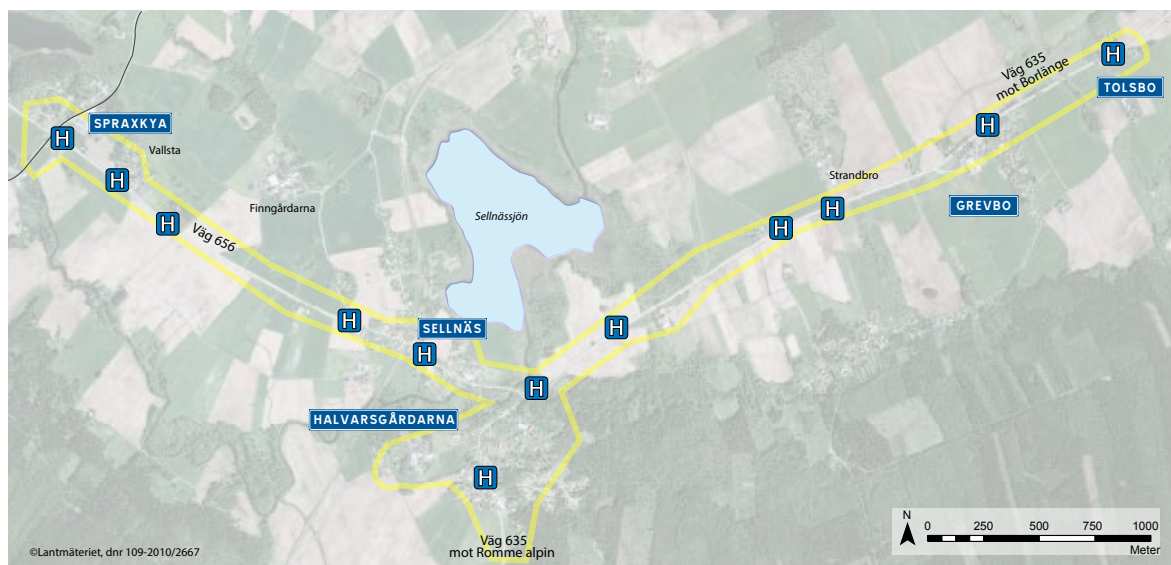
Sträckan Borlänge-Åselby-Gylle-Spraxkya-Sellnäs trafikeras av busslinje 55, 7 gånger om dagen i varje riktning på vardagarna.

Linje 27 trafikeras sträckan från Borlänge genom Halvarsgårdarna, 2 gånger om dagen i varje riktning på vardagarna. Busshållplatser är markerade på se figur 2.2.9.

Utöver de reguljära busslinjerna finns även två skolskjutslinjer som trafikeras sträckorna Lindan - Hjörpbo - Täkt - Spraxkya - Sellnäs - Strandbro - Halvarsgårdarna skola och Lerbäcken - Bäck - Floda by - Baggbo - Murbo - Sellnäs - Halvarsgårdarna - Koppalahyttan - Halvarsgårdarna skola. Markerade hållplatser för skolskjuts finns på några ställen i byn Halvarsgårdarna och längs väg 635 mot skolan utanför byn. Av skolans totalt ca 85 elever så har drygt 50 rätt till skolskjuts, men hur många som utnyttjar detta är inte känt.



Figur 2.2.8 Gällande hastigheter.



Figur 2.2.9 Befintliga busshållplatser.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik sker idag på väg 656 längs hela sträckan från Spraxkya till korsningen med väg 635. Inga gång- och cykelvägar finns längs eller korsar vägen. Från strax innan bron över Norån och korsningen finns en grusväg, Mass backe, med egen bro över ån som troligen nyttjas för gång- och cykeltrafik. Passage av väg 635 sker troligen bland annat i korsningen mellan väg 656 och väg 635, samt vid den punkt där Mass backe korsar väg 635.

Även i byn Halvarsgårdarna sker gång- och cykeltrafik längs väg 635 och korsande trafik är frekvent eftersom vägen delar byn. Inne i byn finns

grusvägar mellan bostadshusen som både nyttjas både för biltrafik och gång- och cykeltrafik. Vägar- na är relativt smala och hastigheten är skyltad låg t.ex. 20 km/h på något ställe.

Till Halvarsgårdarnas skola finns en asfalterad gång- och cykelväg bybebyggelsen i Halvarsgårdarna, genom skogspartiet ner till väg 635 vid den befintliga busshållplatsen följer sedan väg 635 fram till skolan, se figur 2.2.10.

Från Grevbo och Tolsbo måste elever som vill gå eller cykla till och från skolan använda väg 635.



Figur 2.2.10. Befintliga gång- och cykelvägar samt lokalgator.



Figur 2.2.11. Gång- och cykelväg mellan Halvarsgårdarna och skolan.

2.3 Miljö

Landskapsbild

Sträckan längs väg 656 mellan Spraxkya och korsningen med väg 635 i Halvarsgårdarna varierar mellan ett öppet jordbruks- och ängslandskap och till största delen äldre röd träbebyggelse som i byarna Spraxkya och Sellnäs ligger tätt inpå vägen. Bebyggelsen breder ut sig från väg 656 längs mindre stickvägar i olika riktningar i landskapet. Vägen som slingrar sig genom landskapet och bebyggelsen är smal, kurvig och kuperad liksom terrängen i övrigt, se figur 2.3.1. Precis innan korsningen med väg 635 passeras vattendraget Norån som betraktas som ett intresse ur naturmiljö- och rekreationssynpunkt, se figur 2.3.2.

Sträckan längs väg 635 mellan korsningen med väg 656 i Halvarsgårdarna och skolan som ligger längs vägen i riktning mot Borlänge präglas av ett öppet jordbruks- och ängslandskap i kuperad terräng. Parallellt med vägen finns en gång- och cykelväg som nyttjas för trafiken till och från skolan, se figur 2.2.10.

Sträckan längs väg 635 från skolan till Tolsbo i riktning mot Borlänge präglas av ett öppet jordbruks- och ängslandskap i kuperad terräng avbrutet av byarna Grevbo och Tolsbo. Det finns inga gång- och cykelvägar på sträckan.



Figur 2.3.1. Vägen slingrar sig i landskapet.



Figur 2.3.2. Bro över Norån.



Figur 2.3.3. Skarp kurva i Halvarsgårdarna.

Sträckan längs väg 635 mellan korsningen med väg 656 i Halvarsgårdarna och genom byn Halvarsgårdarna är en gammaldags klungby med primärt röd träbebyggelse tätt in på vägen. Infarten i byn kantas av tät vegetation både utanför och på omkringliggande fastigheter. Byns typiska bebyggelse sprider sig ut från huvudvägen 635 på ett antal sidovägar och öppnar sig sedan mot det bakomliggande jordbrukslandskapet. Byn ligger i en skarp kurva på väg 635 där sikten delvis är skyddad av bebyggelse och vegetation, se figur 2.3.3

Naturmiljö och friluftsliv

I förstudieområdet finns ett intresse för naturmiljö, Norån, åndskap, se figur 2.3.4. Området för naturvård har också inventerats ur friluftssynpunkt, men ingen information har funnits tillgänglig över eventuella värden som dokumenterats.

Längs den ca 12 kilometer långa sträckan mellan Baggbo och sammanflödet med Grängshammarsån flyter Norån fram i ett kraftigt slingrande lopp genom jordbrukslandskapet. Ån har klassats som klass 3 i naturvårdsprogrammet, dvs. den har ett högt naturvärde. Enligt den beskrivning som återfinns hos länsstyrelsen i Dalarna, har ån bitvis grävt sig ned till moränunderlaget och bildat små forsar. Längs stränderna växer gråal, björk och hägg i en tät ridå, till glädje för småfåglar som rosenfink och gulsångare. Av den frodiga växtligheten märks till exempel strutbräken, som bildar högvuxna bestånd. Förutom det biologiska värdet med en å genom åkerlandskapet berikas landskapsbilden och tillfällen till fiske och bad skapas.

Utanför norra delen av förstudieområdet, i Tolsbo, finns Grängshammarsån, som har klassats som klass 2, mycket högt naturvärde, i naturvårdsprogrammet.

Grängshammarsån avvattnar stora delar av södra Borlänge kommun samt delar av Grangärde och Silvbergs socknar. Efter att ha lämnat skogsterrängen vid Knutshyttan letar sig ån fram genom jordbruksbygden nedanför Nybroberget för att slutligen förena sig med Norån till Tunaån. Vid Knutshyttan fanns tidigare en stor fors men den är liksom några andra mindre forsar vid Hansgårdarna och Forsbacka numera utbyggda för energiproduktion. Till stor del är dock åns lopp lugnt vilket medför att en mycket omfattande meandring sker. I de lätt eroderade sedimentjordarna gräver sig ständigt ån nya fåror samtidigt som slamavsättning grundar upp andra partier.

Längs ån finns en bård av gråal, björk, viden och hägg. Även hassel har påträffats. Den frodiga lövskogen lockar småfåglar som t.ex. rosenfink och gulsångare. Miljön är dessutom idealisk för bävern.

Grängshammarsån har stor betydelse för landskapsbilden och den framträder vackert från flera trafikerade platser. För friluftslivet är ån betydelsefull genom det goda fisket.

Strandskydd

Ett område med höga naturvärden berörs av strandskydd, Norån. Strandskydd gäller allmänt för alla vattendrag längs vägarna, men enligt 7 kap 16 § miljöbalken är byggande av allmän väg via en fastställd vägplan enligt väglagen undantaget från strandskyddsreglerna. Enligt prop. 2008/09:119 ska frågan om strandskydd tas upp så tidigt som möjligt i planprocessen när vägplanen utarbetas, vilket också kommer att göras i nästa skede av detta projekt. Frågan om planen är förenlig med strandskyddets syften behandlas inom ramen för samråden mellan länsstyrelsen och Trafikverket i kommande skede. Om åtgärder som ingår i projektet inte fastställs i vägplanen och samtidigt berör strandskyddsbestämmelser, ska dispens från strandskyddet sökas hos länsstyrelsen, vilket då kommer att göras i samband med upprättande av vägplan.

Biotopskydd

Norån är utpekad i naturvårdsprogrammet som högt naturvärde, se ovan. Utöver detta så kan områden finnas som omfattas av det generella biotopskyddet längs vägsträckorna, exempelvis öppna diken i jordbrukslandskapet, alleer, stenmurar och odlingsrösen. Enligt 7 kap 11 § a gäller förbuden i 7 kap 11 § andra stycket inte byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen. Det krävs alltså ingen dispensprövning utan frågan ska hanteras i samråden mellan länsstyrelsen och Trafikverket i kommande skeden av projektet. Om åtgärder som genomförs inte fastställs i en vägplan och samtidigt berör biotopskydd ska dispens från detta skydd sökas hos länsstyrelsen, vilket då kommer att göras i samband med upprättande av vägplan.

Kulturmiljö

Förstudieområdet berör två kulturmiljöområden Spraxkya-Sellnäs kulturmiljö och Halvarsgårdarna kulturmiljö, se figur 2.3.4.

Spraxkya-Sellnäs kulturmiljö är ett större sammanhängande kulturmiljöområde som omfattar bybebyggelse och jordbruks-/kulturlandskapet omkring.

Halvarsgårdarna är en så kallad klungby, vilket är en samlad gårdsbebyggelse, där gårdstomterna ligger utan skönjbar plan eller inre ordning.

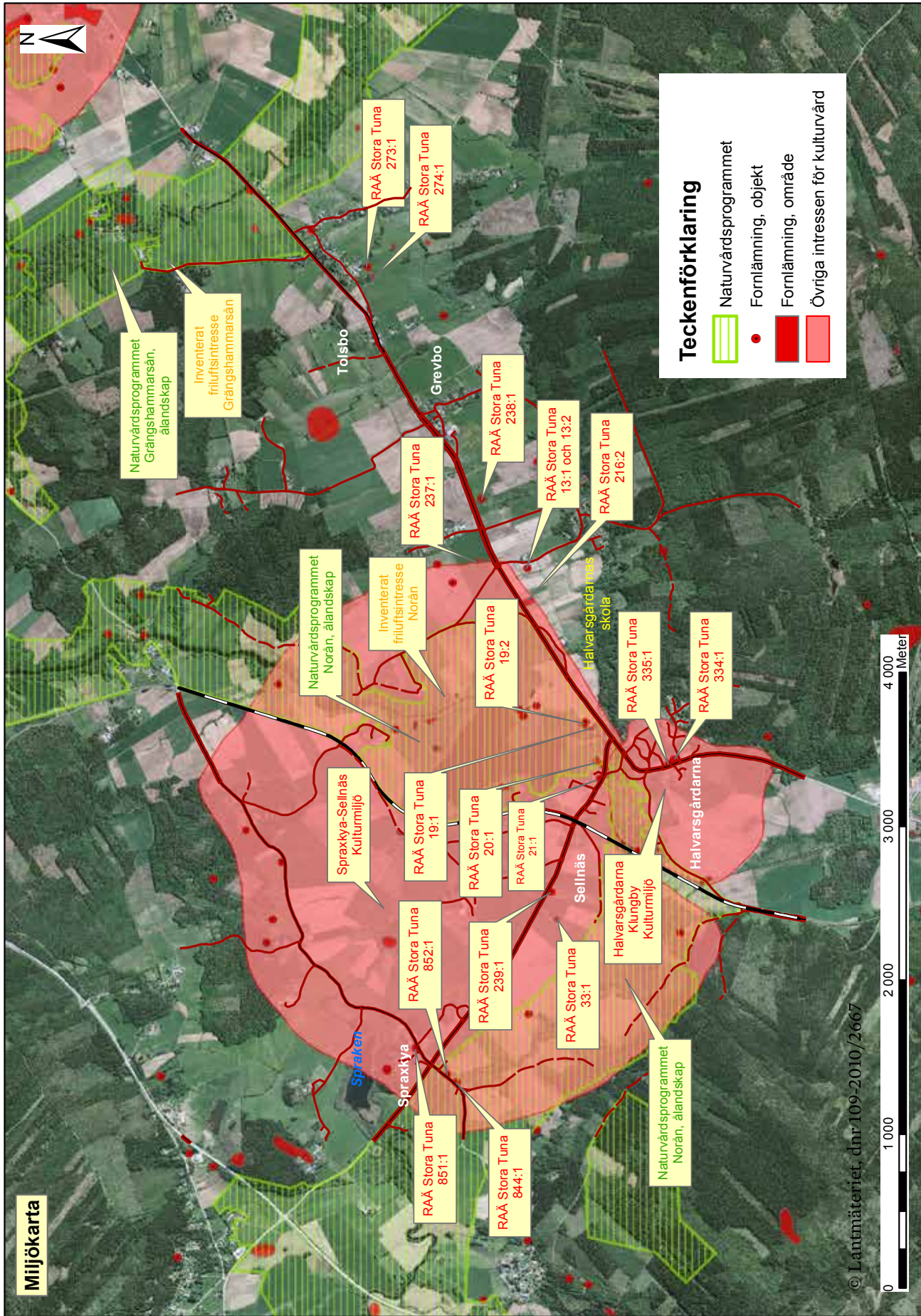
Inom förstudieområdet finns ett antal fornlämningar registrerade i Fornminnesregistret, se tabell 2.3.1.

De fornlämningar som bedöms ligga inom det område som kan komma att påverkas av byggnation av en ny gång- och cykelväg längs väg 635 från Halvarsgårdarnas skola i riktning mot Tolsbo är RAÄ Stora Tuna 216:1, en fast fornlämning av typen blästbrukslämning med slagg/slaggvarp och RAÄ Stora Tuna 216:2, som är fast fornlämning av typen boplats från stenåldern. Båda är väl lägesbestämda, men utbredningen är osäker.

De fornlämningar som bedöms ligga inom det område som kan komma att påverkas av byggnation av en ny gång- och cykelväg längs väg 656 från genom Sör Sellnäs är RAÄ Stora Tuna 20:1, en fast fornlämning av typen boplats och RAÄ Stora Tuna 21:1, som är fyndplats av redskap från stenåldern som kan indikera en boplatslämning. Fornlämningen är väl lägesbestämd, men utbredningen är osäker.

Tabell 2.3.1. Fornlämningar inom förstudieområdet.

RAÄ -NUMMER	Typ av fornlämning
RAÄ Stora Tuna 13:1	Bevakningsobjekt, blästbrukslämning
RAÄ Stora Tuna 13:2	Bevakningsobjekt, bytomt/gårdstomt
RAÄ Stora Tuna 19:1	Fast fornlämning, boplats
RAÄ Stora Tuna 19:2	Fyndplats kulturhistorisk lämning
RAÄ Stora Tuna 20:1	Fast fornlämning, boplats
RAÄ Stora Tuna 21:1	Fyndplats kulturhistorisk lämning
RAÄ Stora Tuna 33:1	Fast fornlämning, boplats
RAÄ Stora Tuna 216:2	Fast fornlämning, boplats
RAÄ Stora Tuna 237:1	Fast fornlämning, slaggvarp
RAÄ Stora Tuna 238:1	Fyndplats slagg
RAÄ Stora Tuna 239:1	Fyndplats slagg
RAÄ Stora Tuna 273:1	Fyndplats slagg
RAÄ Stora Tuna 274:1	Fast fornlämning, blästbrukslämning
RAÄ Stora Tuna 334:1	Fyndplats kulturhistorisk lämning
RAÄ Stora Tuna 335:1	Fyndplats kulturhistorisk lämning
RAÄ Stora Tuna 844:1	Slagg/slaggvarp
RAÄ Stora Tuna 851:1	Husgrund, historisk tid
RAÄ Stora Tuna 852:1	Fyndplats kulturhistorisk lämning



Figur 2.3-4 Miljökartan.

Buller

Enligt projektets avgränsningar omfattas inte åtgärder för att sanera bullerstörda fastigheter då åtgärderna varken kan bedömas medföra väsentlig ombyggnad av infrastrukturen eller bedöms påverka bullernivåerna negativt.

Inga kända bullerproblem finns idag registrerade i förstudieområdet.

2.4 Byggnadstekniska förhållanden

Allmänt

För att skapa portar och hastighetssänkande åtgärder kan vissa åtgärder behöva göras på vägens bredd. Ny gång- och cykelbana från Spraxkya till väg 635 måste delvis anläggas i vägkanten till befintlig väg, vilket ev. kan komma att påverka vägbredder på dessa sträckor. Vid anläggande av gång- och cykelväg måste frågeställningar kring dagvattenhantering lösas innan byggnation kan påbörjas.

Geologi och geotekniska förhållanden

I den översiktliga jordartskartan framgår att området runt de aktuella vägarna präglas av lera och silt, vilket kan komma att påverka byggnation och drift av en gång- och cykelväg. T.ex. kan det krävas byggnadstekniska åtgärder som urgrävning och tjockare överbyggnad i kombination med geotextil för att undvika problem i driftsskedet.

Enligt tidigare geotekniska undersökningar som utfördes när Vägverket (Trafikverket) på 90-talet undersöka en möjlig förbifart förbi Halvarsgårdarna visar att det finns geotekniska problem öster om byn.

Markförhållandena måste undersökas vidare i kommande skeden för att minimera risken för tjälskador

Broar

Projektet berör en brokonstruktion (bro nummer W332) för väg 656 över Norån, se figur 2.3.2. Bron är av funktionstypen vägbro och byggdes år 1967.

Bron, som är 8,1 m bred, bedöms vara tillräckligt bred för att en gång- och cykelväg ska få plats vid vägbanan.

Brunnar och enskilda vatten- och avloppsanläggningar

Inventering av brunnar och övriga enskilda vatten- och avloppsanläggningar, som kan komma att beröras, genomförs i kommande skede.

Förorenad mark

Inga områden med potentiellt förorenad mark intill befintliga vägar har identifierats enligt länsstyrelsens EBH-stöd (fd. MIFO-databasen). Närmaste objekt finns ca 40 m från väg 635 i riktning mot Sellnässjön, men ligger inte inom förstudieområdet.

Ledningar

Ansvariga för de kända ledningar som finns längs väg 656 och väg 635 eller korsar desamma är tele- och fiberledningar från Skanova och el- vatten och avloppsledningar som Borlänge energi ansvarar för. Ingen inventering av vägtrummor har genomförts i detta skede utan kommer att göras i nästa skede i den mer detaljerade projekteringen av eventuella anläggningar.

Väganslutningar

Eftersom det i området finns åkermark i närheten av vägarna 635 och 656 där det kan komma att genomföras åtgärder längs dessa, så finns ett antal väganslutningar till dessa åkermarker. Ingen inventering har genomförts i detta skede utan görs i samband med nästa skede i den mer detaljerade projekteringen av eventuella anläggningar

Detaljplaner

I området finns följande detaljplaner som kan komma att strida mot framtida vägplaner:

- Nr 260 Detaljplan för Halvarsgårdarna 1:20 m.fl. (laga kraft 1988-07-21).
- Nr 263, detaljplan för äldreboende mm inom Sör Sellnäs 7:6 (laga kraft 1992-10-15)
- Nr 535, Ersättning av detaljplan för fastigheten Sör Sellnäs 7:6 och Halvarsgårdarna 1:30 m.fl. (pågående, utställningshandling 2013-02-28)

3 Funktionsanalys

3.1 Tillgänglighet

Nuvarande tillgänglighet för oskyddade trafikanter är bristfällig längs vägen från Spraxkya till anslutningen mot väg 635. Det finns behov för både fotgängare och cyklister att ta sig mellan olika punkter inom området till exempel busshållplatser, skolan utanför Halvarsgårdarna och butiken i Sellnäs. I dag sker förflyttningarna i stort sett utan separering från fordonstrafiken och väg 656 korsas helt ostrukturerat. Busshållplatserna utmed väg 656 saknar också anslutande gång- och cykelvägar samt säkra passager för de oskyddade trafikanterna över väg 656.

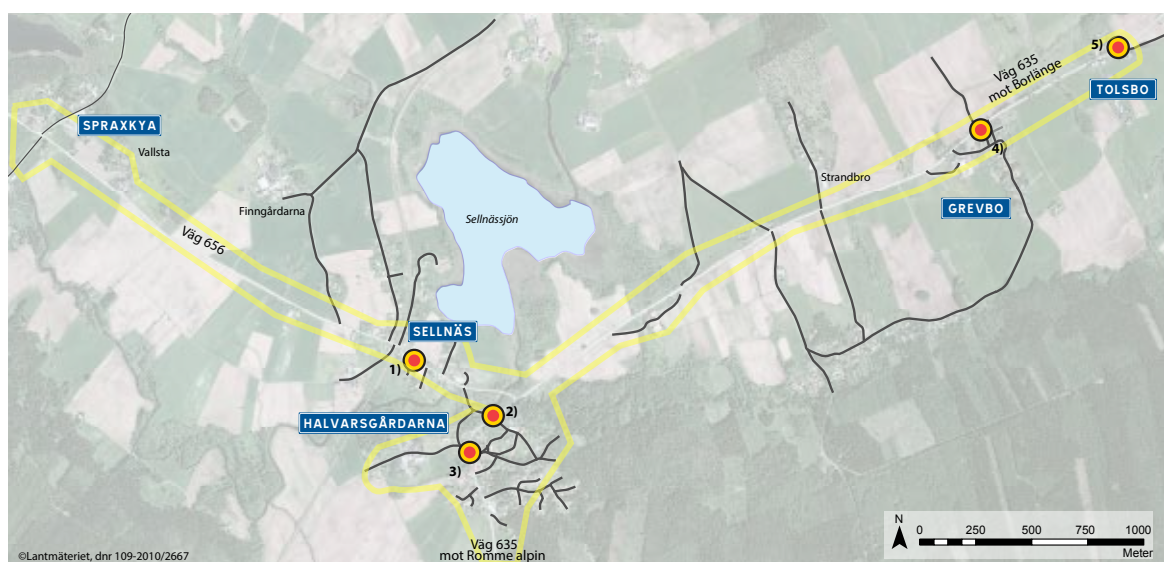
Väg 635 utgör en barriär genom samhället Halvarsgårdarna, speciellt i de perioder som trafiken är större under till exempel högsäsong för Romme Alpin. Det finns ett tydligt behov av att skapa säkrare korsningspunkter för de oskyddade trafikanterna, bland annat barn som ska ta sig till och från den gång- och cykelväg som leder till skolan utanför samhället, se karta figur 3.1.1. I övrigt så finns också till exempel behovet att kunna ta sig på ett säkert sätt till butiken i Sellnäs.



Figur 3.1.2. Korsning Hedbacks väg.



Figur 3.1.3. Exempel på timglashållplats.



Figur 3.1.1. Befintliga korsningspunkter längs berörda vägsträckor.

I figur 3.1.1 finns markerat ett antal platser, bl.a. vid Mass backe och Hedbacks väg (punkterna 2 och 3), där det är naturligt att passera vägarna för att utnyttja lokalgator eller för att nå målpunkter (t.ex. busshållplatser, punkterna 1,4 och 5). Dessa platser kan utformas med avsmalning av körbanan, och kan även kombineras med busshållplatser som "timlashållplats", se figur 3.1.3. Utformningen innebär att bara en bil i sänder kan passera. Sträckan att korsa vägen blir kort med denna typ av avsmalningar av körbanan. En ytterligare passage som nyttjas av barn är passagen över väg 635 vid skolans norra infart, även denna måste ses över för att höja trafiksäkerheten för skolbarnen.

Det finns också behov att kunna ta sig på ett säkert sätt till butiken i Sellnäs vilken måste lösas genom en gång- och cykelväg längs väg 656, se sidan 28.

3.2 Säkerhet, hälsa och miljö

Trafiksäkerheten längs med väg 656 är inte tillfredsställande, gående och cyklister måste färdas efter vägen. Eftersom vägen är rak blir hastigheten lätt för hög. Boende upplever att genomfartstrafiken ofta har en högre hastighet än den skyltade 40 km/h i Sellnäs och korsande av vägen upplevs som otryggt.

Inga mätningar har gjorts på hastigheten genom samhället Halvarsgårdarna längs väg 635, men boende upplever att genomfartstrafiken ofta har en högre hastighet än den skyltade 40 km/h och korsande av vägarna i samhället upplevs som otryggt.

Många upplever att den tunga trafiken genom alla tre byarna har ökat kraftigt på senare år, men inga nya mätningar har gjorts sedan 2004. Enligt den information som kommit från boende beror troligen ökningen dels på ökade skogstransporter, dels "vanliga långtradartransporter" och dels transporter till skidanläggningen Romme Alpin. Att de två första kategorierna ökat menade man bero på att allt fler lastbilsförare numera kör efter anvisningar från GPS, som då väljer denna väg. Att transporter till Romme Alpin ökat beror på att anläggningen varit så framgångsrik med att locka skidåkare från främst Mälardalen, som i stor utsträckning är endagsturister, varav en hel del kommer med buss.

Ingen bullerproblematik har rapporterats eller diskuterats i anslutning till problematiken kring ökad trafik.

Det finns idag ingen stor problematik kring vägarna och påverkan på miljöintressen. Den främsta kulturmiljöfrågan handlar om att ta hänsyn till den existerande bybebyggelsen vid utformning av åtgärder och en eventuell ny gång- och cykelväg som kan komma att dras längs väg 656. På många ställen är det trångt och vägen är smal, så placering och gestaltning kommer att bli en viktig fråga.

Vad gäller naturmiljö så är Norån det enda kända väsentliga naturmiljöintresset, så även här handlar det om att undvika påverkan. Troligen blir inte detta någon större fråga eftersom det finns befintliga broar som kan användas vid byggande och anslutning av GC-väg till väg 635.

Från Halvarsgårdarnas skola och till Grevbo och Tolsbo är också gående och cyklister hänvisade till väg 635. Genom vägens utformning, rak väg blir upplevelsen en otrygg miljö när man färdas efter vägen. Trafikräkningen i Grevbo visade också på högre hastigheter än de 70 km/h som gäller.

3.3 Barnkonsekvensanalys

Metodik för analys och konsekvensbeskrivning

Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. Syftet med är att få ett allsidigt beslutsunderlag.

Tonvikten i en förstudie ska ligga på att samla in och använda befintlig information. Om barnens problem inte tidigare särskilt uppmärksammats kan den befintliga informationen behöva synas ur ett barnperspektiv och eventuellt kompletteras.

- Geografisk avgränsning
- Probleminventering
- Målpunkter och rörelsemönster

Man måste i ett tidigt skede i planerings- eller beslutsprocessen fråga sig om beslutet eller åtgärden kommer att få direkta och påtagliga konsekvenser för barn. Orsaken till att de åtgärder som utförs bedöms få konsekvenser eller inte för barn bör alltid motiveras.

Möjligheter att samverka med elever, lärare och föräldrar bör också tas till vara. Särskilt viktigt är ofta att beakta barnens säkerhet under tiden då åtgärder genomförs i vägmiljön.

Viktiga frågeställningar att ta hänsyn till är:

- Barns förutsättningar i trafiken
- En trygg och framkomlig skolväg
- Bekväma och säkra cykelvägar

Barns delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen

Förstudien ska beakta och tydliggöra barnperspektivet för den fortsatta planeringsprocessen genom att genomföra en barnkonsekvensanalys. Analysen kommer även beskriva på vilket sätt de berörda barnen och deras företrädare har medverkat.

Barnkonsekvensanalys i vägplaneringen

Barnkonsekvensanalys i vägplaneringen omfattar följande steg:

- Kartläggning och beskrivning
- Analys av konsekvenser
- Prövning och utvärdering.

Kartlägningsprocessen innebär planering för hur och var nödvändig kunskap ska hämtas in. *Kartläggningen* ska visa hur barnen använder hela det område som det aktuella vägavsnittet utgör en del av, var de leker, hur de rör sig i området och utmed vägen.

Kartläggning av problem i området

Influensområdet avgränsas till de elever från byarna Halvarsgårdarna, Sellnäs och Spraxkya som går på skolan utanför Halvarsgårdarna.

Problematiken som undersöks är barnens upplevelse att ta sig till skolan via de gång- och cykelvägar, lokalvägar och bilvägar som finns tillgängliga. Korsande av vägar, färd längs vägarna och allmän trygghet är fokus i utvärderingen.

De målpunkter som framför allt berörs av kartläggningen är skolan i Halvarsgårdarna, barnens bostäder och butiken i Sellnäs.

För att analysera och utvärdera barnens upplevelse av problem eller allmän otrygghet har samråd skett med eleverna på skolan i Halvarsgårdarna. Samrådet ska också ske genom skolans ledning under den kommande samrådsprocessen. Barnsamråden har hållits med barn genom att de fått arbeta med frågorna baserat på underlag från denna förstudie klassvis (Se kapitel 7, Samråd).

Analys och konsekvensbedömning

Analys

Under samråd med skolbarn på Halvarsgårdarnas skola har framkommit synpunkter bl.a. på passager, möjligheter till att färdas längs befintliga stråk och platser där barnen upplever att det är särskilda risker och känns otryggt, se bilaga "Sammanställning av synpunkter i barnsamråd"

Det finns många platser i förstudieområdet där barnen vistas på eller i närheten av vägar och där det inte finns gång- och cykelvägar. Barnen upplever allmän otrygghet och att bilar kör för fort på många platser.

Om man sammanfattar barnens synpunkter på trafikens hastigheter så kan man säga att hastigheten uppfattas som hög i stort sett i hela väg 635 mellan infarten i Halvarsgårdarna till förstudieområdets gräns mot Borlänge. Platser där barnen korsar vägarna t.ex. för att komma till busshållplatser, affär eller anslutande gång- och cykelvägar, upplevs som särskilt otrygga. Samma resonemang gäller för väg 656, framförallt genom Spraxkya och Sellnäs.

Några av de platser som nämns av barnen som farliga är:

- Längs väg 656 genom och i Spraxkya
- Väg 656 genom Sellnäs, korsningspunkter vid bl.a. Ica (busshållplatser på båda sidor) och vid järnvägen
- Väg 656 på bron över Norån, smal passage
- Väg 635, i korsningen med väg 656, barnen korsar över till och från busshållplatsen och gång- och cykelvägen mot skolan)
- Väg 635 genom Halvarsgårdarna, barnen korsar på flera ställen och följer också vägen genom kurvan och i backen
- Väg 635 vid Halvarsgårdarnas skola, busshållplatser på båda sidor vägen
- Väg 635 vid Grevbo och anslutningen till Gunarsbo, samt längs väg 635 från Grevbo mot Halvarsgårdarnas skola

4 Projekt mål

Barnen färdas till skolan både med bil, skolskjuts, med cykel och går allt beroende på var barnen bor. I samråden framgår önskemål om säkrare färdvägar längs väg 635 i Halvarsgårdarnas by, längs väg 656 från Spraxkya till anslutningen med väg 635 och från Grevbo till Halvarsgårdarnas skola. Många av de barn som bor längs väg 635 från skolan i riktning mot Borlänge har antingen skolskjuts eller blir skjutsade av sina föräldrar, men de lite äldre barnen cyklar också till skolan eller till kompisar längs vägen, där hastigheten är 70 km/h på längre partier. Ingen gång- och cykelväg finns idag på sträckan. Uppskattningsvis ca 30-40% av skolans elever bor längs denna sträcka idag.

Synpunkter och förslag från barnen har också kommit in angående problem på enskilda vägar utanför förstudieområdet. Trafikverket kommer inte att behandla dessa förslag inom ramen för förstudien.

Konsekvensbedömning

Många av skolans elever upplever själva att de färdas i en otrygg miljö med höga hastigheter, otrygga passager och otrygg färdväg. Behovet av gång- och cykelvägar samt säkra passager överensstämmer med den analys som Trafikverket genomför inom ramen för förstudien. De förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder i som föreslagits i förstudien adresserar många av de problem som barnen själva pekar på. Om dessa åtgärder genomförs bedöms många av de platser som barnen berättar om som otrygga bli mycket mer trafiksäkra.

Prövning och utvärdering av åtgärder

När åtgärderna som föreslås i förstudien ytterligare utretts och genomförts ska en utvärdering av åtgärderna göras ur ett barnperspektiv. Detta innebär att åtgärderna i framtiden på något sätt ska bedömas av barn som färdas i området där åtgärderna har genomförts. Detta kan t.ex. ske genom enkäter, möten eller i någon annan form. Prövning och utvärdering av byggda åtgärder är viktiga för att åtgärderna ska få legitimitet ur ett barnperspektiv och viktiga för att få erfarenhet till andra projekt som genomförs i framtiden.

Följande specifika mål har satts upp för projektet:

- Oskyddade trafikanter ska på egen hand kunna förflytta sig mellan olika målpunkter i anslutningen till väg 635 genom Halvarsgårdarna på ett trafiksäkert sätt, vilket omfattar en minskad barriäreffekt av vägen för de boende.
- Säker skolväg för barnen i Spraxkya, Sellnäs och Halvarsgårdarna till skolan i Halvarsgårdarna.
- Genomfartstrafiken på sträckorna där oskyddade trafikanter färdas eller korsar vägar ska hålla hastighetsbegränsningar och bidra till ökad trygghet
- Minimera påverkan på den speciella kulturmiljön i området genom bra gestaltning, bidra till att Noråns naturvårds- och rekreationsintresse inte påverkas negativt av de föreslagna åtgärderna.

Utöver dessa mål finns allmänna projektstyrande faktorer med som styrs av lagar, förordningar och myndighetskrav med i bakgrunden.

5 Tänkbara åtgärder, effekter och konsekvenser

5.1 Analys av tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Steg 1, Tänk om

Det första steget i fyrstegsprincipen innefattar åtgärder som främst grundar sig på politiskt arbete och nationella beslut. Dessa beslut och åtgärder påverkar detta projekt allmänt på det sättet att det ger underlag för att genomföra åtgärder som innebär att till exempel nationella mål om trafiksäkerhet kan uppfyllas. Åtgärder i steg 1 handlar om påverkan av behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, men kan också innebära att främja åtgärder som påverkar beteenden i trafiken.

Nedan listas tänkbara åtgärder inom fyrstegsprincipens första steg.

Beteendeförändringar i trafiken

Även med en bra utformad trafikmiljö måste trafikanterna ta sitt ansvar att följa trafikreglerna. Barnen är en viktig målgrupp och där måste både föräldrar och skola känna ett stort ansvar att följa och lära barnen hur man ska uppträda i trafiken. Detta är inget man gör på en lektion utan något man måste arbeta med kontinuerligt för att hjälpa barn till ett önskat beteende. Ett exempel är att en cyklist på en upplyst cykelväg ska använda belysning, inte bara för att det är krav på detta, utan framförallt så att andra trafikanter upptäcker cyklisten när det är mörkt.

Steg 2, Optimera

Inom fyrstegsprincipens andra steg ryms åtgärder som, genom exempelvis styrning, reglering, information och väginformatik, ger ett effektivare utnyttjande av det befintliga vägnätet. Nedan listas tänkbara åtgärder inom fyrstegsprincipens andra steg.

Hastighets­sänkning

Idag är hastigheterna redan sänkta till 30 km/h och 40 km/h genom tätbebyggelsen, men de boende upplever att hastigheterna inte hålls.

Begränsning av hastigheter (med ATK och ITS)

Idag finns en elektronisk hastighetstavla vid norra infarten till Halvarsgårdarna, men denna har inte tillräcklig effekt eftersom upplevelsen av de boende är att det körs för fort. Inga fartkameror finns i förstudieområdet. Att införa fartkameror skulle förmodligen påverka hastigheten precis på de platser där de sätts upp, men inte vara tillräckligt för att sänka hastigheten på hela sträckorna genom byarna. Långvarig genomgående sänkning kräver troligen ombyggnadsåtgärder enligt steg 3.

Bullerräfflor

Räfflor bedöms inte ha någon stor effekt på dessa sträckor där hastigheterna inte är så höga. Place­ras bullerräfflor nära fastigheter kan boende stö­ras av bullret.

Åtgärder för oskyddade trafikanter

Enklare åtgärder för oskyddade trafikanter, som t.ex. målning av övergångsställen, skyltar för passage med mera, är åtgärder som kan utföras i steg 2. För att övergångsställen ska vara "säkra" ska hastigheten inte överstiga 30 km/tim utifrån Nollvisionen. Detta betyder att det i regel inte räcker på sträckor att bara skyltsätta utan fysiska åtgärder behövs för att sänka hastigheterna som kan ske i kombination med åtgärder i steg 3.



Figur 5.1.1. Fyrstegsprincipen.

Steg 3, Bygg om

Mindre fysiska ombyggnadsåtgärder för att förändra infrastrukturen innefattas av steg 3. Här finns flera åtgärder som bedöms ge positiva effekter utifrån målen i projektet.

Nedan listas förslag på åtgärder som är på trafik-säkerhetshöjande. I kapitel 5.2 beskrivs föreslagna åtgärder i detalj.

De typer av åtgärder som man kan göra har delats in i fem olika grupper:

- Portar (avsmalningar vid infart) till byarna (fysisk signal om att vägmiljön ändras)
- Nya gång-och cykelvägar
- Säkrare passager över vägarna (kort sträcka att passera – låg hastighet på bilarna)
- Bättre busshållplatser (avskilda från körbanan, gångbana, kantsten, väderskydd och belysning)
- Övrigt

En kombination av dessa åtgärder bedöms kunna bidra avsevärt till att projektets mål uppnås.

Steg 4, Bygg nytt

Större ombyggnadsåtgärder och nysträckningar av vägar innefattas av fyrstegsprincipens fjärde steg genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

De åtgärder som föreslås i steg 3 anses vara tillräckliga för att uppnå ökad trafiksäkerhet, att vägtrafiken håller hastigheterna och att barnens skolvägar kan kännas trygga i framtiden.

Nyinvesteringar i form av nysträckningar av vägar bedöms inte vara nödvändiga i detta projekt för att uppnå projektmålen.

5.2 Beskrivning av föreslagna åtgärder

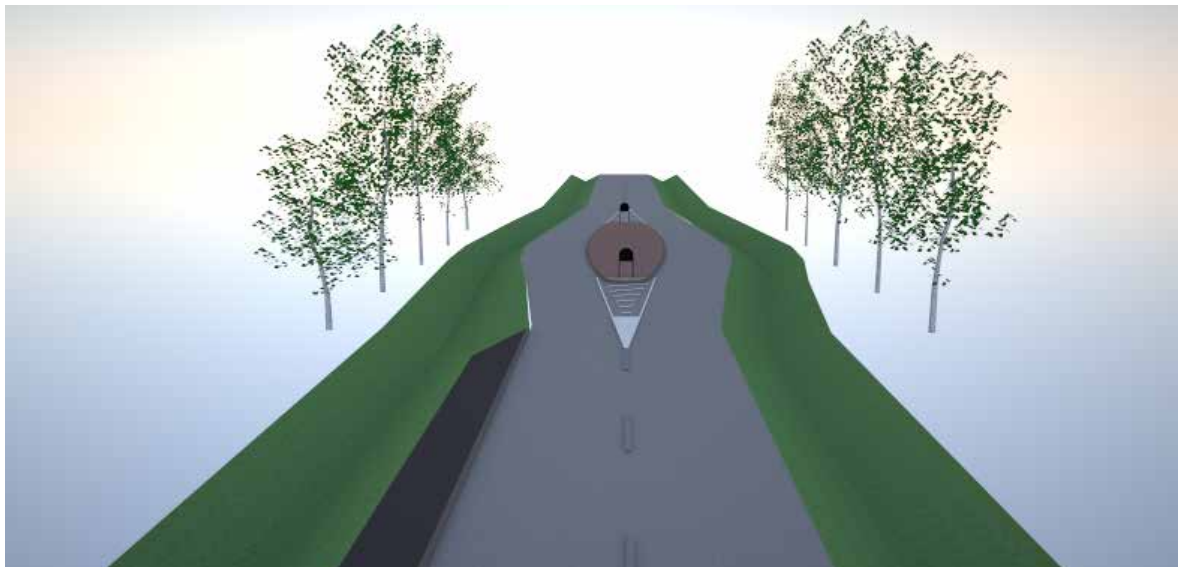
Portar till byarna

Idag är den enda fysiska markeringen av att man kommer i en by att det finns hus på sidan av vägen. Detta borde automatiskt innebära att bilförarna "lättnar på gasen" oavsett om det finns några vägmärken eller inte. Tyvärr är inte verkligheten sådan. Ett effektivt sätt att "tvinga" bilförarna att sänka hastigheten är med hjälp av vägens fysiska utformning. En vanlig åtgärd som man ser mer och mer av, är att man gör en "port", dvs. någon form av avsmalning i vägbanans bredd, som markerar en gräns för trafikanterna att man kommer in till ett samhälle.

Figur 5.2.1. visar ett exempel på hur en "port" kan se ut. En bred refug mitt i vägen som gör att bilister måste sänka hastigheten och vrida på ratten för att kunna passera.

Figur 5.2.2 visar ett exempel på en "port" på Island där man har förstärkt vad som gäller med skyltar på båda sidor av vägen.

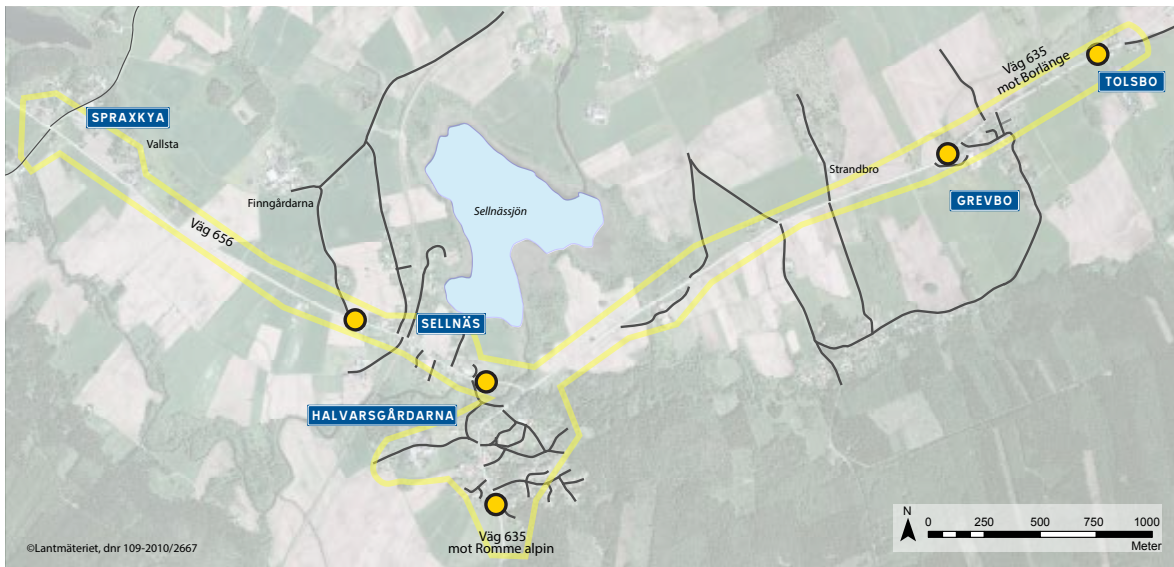
I första hand skulle portar placeras för att markera Sellnäs, Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo som har bebyggelse nära vägen, figur 5.2.3. Vid infart till Spraxkya är portar en mindre lämplig åtgärd eftersom byn har så kort utsträckning längs vägen. Portar vid infarterna skulle upplevas som en fysiskt sammanhängande åtgärd.



Figur 5.2.1. Exempel på "port".



Figur 5.2.2 Exempel på "port" från Island.



Figur 5.2.3. Platser för "portar" i Sellnäs, Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo.



Figur 5.2.4. ICA-butiken i Sellnäs.

Nya gång- och cykelvägar

Det finns ett behov av en gång- och cykelväg från Spraxkya fram till Halvarsgårdarna (sträcka a)), 2200 meter, se figur 5.2.5. Utifrån de fysiska förutsättningarna och ICA-butiken som målpunkt är en placering på den södra sidan av väg 656 den naturliga om man kan lösa de problem som finns vid ICA-butiken i Sellnäs.

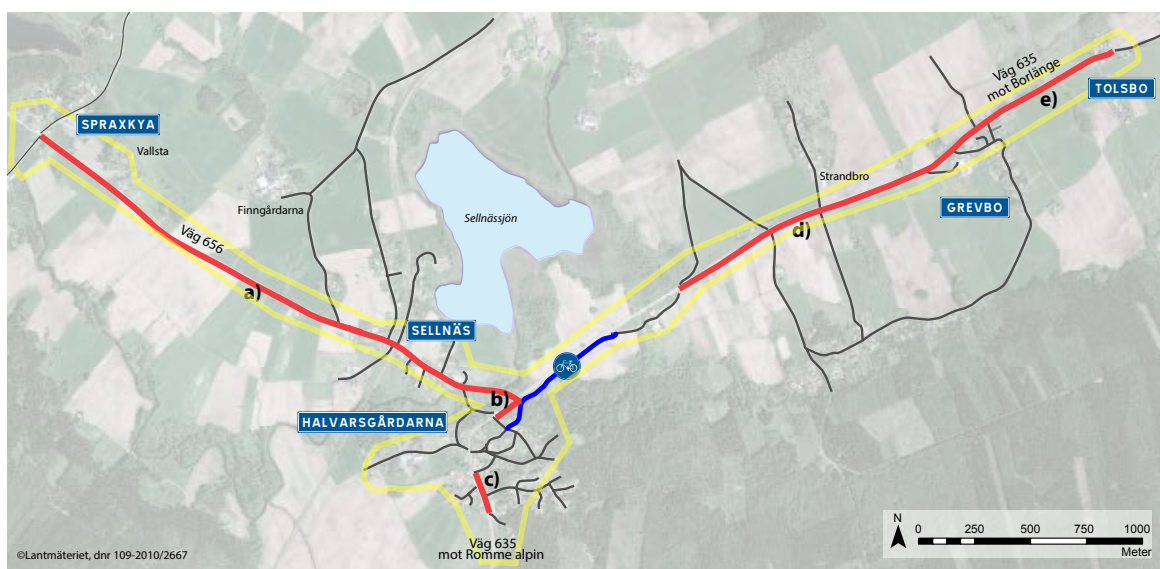
På den södra sidan får man också en naturlig koppling till flera av lokalvägarna i Sellnäs och Halvarsgårdarna och oskyddade trafikanter behöver inte korsa vägen för att t.ex. ta sig till ICA-butiken i Sellnäs.

Svårigheten på den södra sidan är vid ICA-butiken. De parkeringsplatser som finns där idag innebär att bilar backar ut på väg 656 vilket kan skapa trafiksäkerhetsrisker för oskyddade trafikanter, se figur 5.2.4.

Med gång- och cykelvägen på den södra sidan måste man se över utformning av parkeringsplatserna och samla ihop och tydliggöra utfarten. Detta ger en tydligare trafikmiljö och ökar trafiksäkerheten på platsen.

Beroende på svårigheten att få plats med en gång- och cykelväg längs hela sträckan av väg 635 genom Halvarsgårdarna kan ett bättre alternativ vara att utnyttja de lokalgator som finns som framgår av figurerna 5.2.6 och 5.2.7.

Detta innebär i vissa fall en liten omväg via lokalvägarna. Det finns två sträckor där gång- och cykelväg kan förbättra trafiksituationen, samt en sträcka där förbättrad markering i vägbanan skulle kunna utföras längs väg 635.



Figur 5.2.5. Nya gång- och cykelvägar (röda linjer) och befintliga lokalgator (svarta linjer).



Figur 5.2.6 Befintliga lokalgator i Halvarsgårdarna.

Sträcka b) är från nuvarande gång- och cykelvägen till skolan och fram till Mass backe.

Sträcka c) är från söder om Halvarsgårdarna så att gående och cyklister kan ta sig fram till lokalvägen Bagar Kalles väg. Figurerna 5.2.8 – 5.2.10 visar hur

några av lokalvägarna ser ut idag. Sträckan mellan b) och c) längs väg 635 skulle kunna förbättras med tydliga vägmarkeringar, se under Övrigt.



Figur 5.2.7. Hedbacks väg, väg 635 i bakgrunden.



Figur 5.2.8. Lokalväg i Halvarsgårdarna, till höger går väg över Norån, till vänster går Kajes väg upp mot de centrala delarna av byn Halvarsgårdarna.



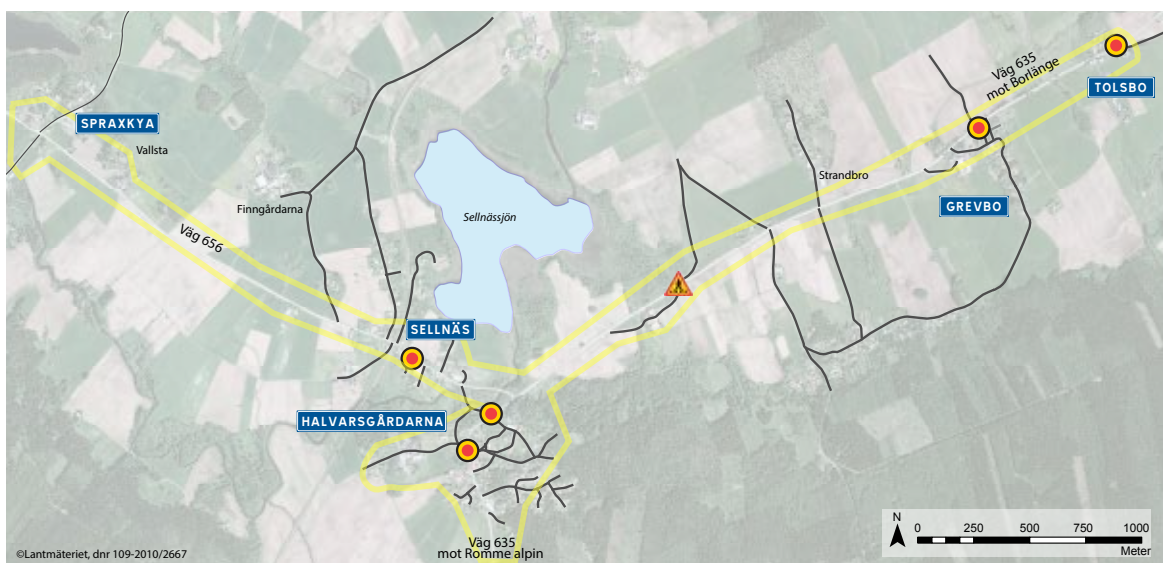
Figur 5.2.9 Bagar Kalles väg sett från väg 635.

Om det framkommer i samråd att boende tycker att detta är ett bra alternativ kan det vara en bra idé att vägföreningen och Borlänge kommun som är ansvariga för dessa vägar, ser över vilka åtgärder som kan behövas för att göra dessa vägar attraktiva för gående och cyklister.

Exempel på sådana åtgärder som kan förbättra tillgängligheten kan vara beläggning, men framförallt

att det finns vägbelysning, då dessa i så fall kan komma att användas som skolvägar. Bra belysning är viktigt för att barn ska känna sig trygga i mörker.

På sträcka d) från Halvarsgårdarnas skola fram till Grevbo (fig 5.2.5) skulle en 1400 meter lång cykelväg på den sydöstra sidan av väg 635 ge en hög trafiksäkerhet och möjlighet för elever som vill cykla till och från skolan.



Figur 5.2.10 Platser för passage av väg 635 och 656.

Genom Grevbo (mellan sträcka d) och e)) kan en gång- och cykelväg byggas längs väg 635, för att sedan fortsätta mot Tolsbo, alternativt kan den asfalterade lokalvägen användas till att bygga en cykelväg parallellt med väg 635 genom Grevbo.

På sträcka e) mellan Grevbo och Tolsbo skulle en 450 meter lång cykelväg på den södra sidan skapa en möjlighet att kunna gå och cykla från Tolsbo till Halvarsgårdarna på ett säkert sätt.

För den mellanliggande sträckan mellan d) och e) (200 meter) skulle en cykelväg längs väg 635 vara ett bättre alternativ än att cyklisterna från Tolsbo ska behöva ta omvägen genom lokalgatan i Grevbo. Svårigheten för denna lösning är en kort sträcka där en cykelväg hamnar i konflikt med en slänt till en fastighet.

Säkrare passager

Genom att använda lokalvägarna blir det samtidigt tydligt var det största behovet att korsas väg 635 finns. På de platser som är markerade i figur 5.2.10, förutom vid den norra infarten till skolan i Halvarsgårdarna, kan passagerarna utformas som dubbelsidiga avsmalningar som tvingar bilister att sänka hastigheten. Sträckan för att korsas vägen blir då kortast möjlig. Dessa avsmalningar är även möjliga att kombinera med busshållplatser om behovet finns.

För att tydliggöra att det finns en passage vid skolan (se fig. 5.2.10, varningsskylt) till och från vägen mot Gunnarsbo bör markering av platsen som passage i form av intensivbelysning, varningsmärken, automatiska varningssystem som tänds när barn

ska passera vägen eller liknande göras på platsen. Eftersom passagen inte markerar infarten i ett samhälle och sänkt hastighet, kan det vara svårt att motivera fysiska åtgärder i form av portar eller farthinder, men detta bör undersökas mer.

Bättre hållplatser för bussar

Det finns tre hållplatser i Sellnäs (nr 4 och 5 i fig 5.2.11) och Halvarsgårdarna (nr 3) och en hållplats i vardera Grevbo (nr 11) och Tolsbo (nr 12) som skulle kunna byggas om till timglashållplatser där bara ett fordon i taget kan passera. När en buss stannar måste alla andra fordon också stanna vilket gör att resenärer kan korsa vägen innan bussen börjar köra igen. Timglashållplatser skulle ge sänkta hastigheter på biltrafiken. Befintlig busshållplatsen i Halvarsgårdarna skulle i så fall kunna samlokaliseras med avsmalning och passage.

Nackdelen med timglashållplatser är att det stoppar upp trafiken, men då frekvensen av bussar är låg i förhållande till biltrafiken bedöms denna nackdel vara mycket mindre än de fördelar som en timglashållplats har.

Det är viktigt att alla andra hållplatser får en standard så att inte bussen behöver stanna på vägen, vilket gör att väntande passagerare inte behöver stå nära passerande bilar. Detta är mycket positivt för hållplatser med skolbarn. Det viktigaste är att det finns belysning så att bilister upptäcker hållplatsen och personer som väntar på bussen när det är mörkt.



Figur 5.2.11 Bättre busshållplatser i Sellnäs och Halvarsgårdarna.

Övrigt

Då det inte är föreslaget någon gång- och cykelväg längs väg 635 mellan sträckorna b) och c) genom Halvarsgårdarna, på grund av svårigheter med utrymmet, kan man förstärka signalen till bilförarna att gång- och cykeltrafikanter rör sig i området genom att måla upp körbanan på ett annat sätt.

Figur 5.2.12 visar ett exempel från byn Roknäs utanför Piteå där man har delat in körbanan i ett körfält på 3,25 m och två vägrenar om 1,25 m som ger signaler till bilisten om att det finns utrymme för gående och cyklister. Genom Bonäs i Mora kommun finns likande åtgärder där man skapat en "byamiljöväg" genom olika åtgärder, bland annat målning.

Genom Halvarsgårdarna och Sellnäs är körbanan 6,3 och 7,0 m. Med två vägrenar på 1,25 m blir det kvar en körbana på 3,8 respektive 4,5 m som skulle ge en annan signal till bilisterna än dagens målning.

Många av husägarna har höga och täta buskar/träd längs vägen som skymmer sikten och skapar farliga platser, framförallt vid utfart från fastigheterna. Genom en dialog med husägarna om problemet som gör att de kan ta bort/begränsa skymmande häckar ger detta en bättre trafikmiljö.



Figur 5.2.12. Roknäs utanför Piteå. Foto Luleå Tekniska Universitet.



Figur 5.2.13. Befintlig vägmålning, väg 656 i Sellnäs.

En effektiv åtgärd för att påverka hastigheten lokalt är fartkameror. Detta kan vara ett alternativ om man inte gör de fysiska åtgärderna som har framgått tidigare. I Spraxkya, Grevbo och Tolsbo skulle detta vara ett bra alternativ eftersom genomfarten i byarna är korta och mindre lämpad för åtgärder som portar. Hastighetskamera skulle göra att man uppnår en effektiv hastighetssänkning på en kort sträcka.

Även med en mycket god trafikmiljö måste trafikanterna ta sitt ansvar att följa trafikreglerna. En viktig målgrupp är alla barn där både föräldrar och skola måste känna ett stort ansvar att följa och lära barnen hur man ska uppträda i trafiken. Detta är inget man gör på en lektion utan något man måste arbeta med kontinuerligt för att hjälpa barn till ett önskat beteende. Ett exempel är att en cyklist på en upplyst cykelväg ska använda belysning, inte bara för att det är krav på detta, utan framförallt så att andra trafikanter upptäcker cyklisten när det är mörkt.

Sammanställer man alla förslag på olika åtgärder blir resultatet enligt en figur 5.3.1 där oskyddade trafikanter kan röra sig mellan Spraxkya, Halvarsgårdarna och Tolsbo utan att behöva färdas med biltrafiken längs väg 635 och 656. Framförallt i Sellnäs och Halvarsgårdarna skulle "portar" och timglashållplatser ge en ökad trafiksäkerhet och göra det enklare för oskyddade trafikanter att korsa vägen.

5.3 Effekter och konsekvenser

Väg och trafik

Om alla de åtgärder som var beskriva tidigare skulle genomföras skulle det bli flera olika åtgärder i framförallt Sellnäs och Halvarsgårdarna men även i Grevbo och Tolsbo som tillsammans skulle ge positiva effekter på trafiksäkerheten. En bilist som färdas efter väg 635 skulle mötas av sju fysiska åtgärder som göra att farten måste sänkas. I Halvarsgårdarna skulle det vara två timglashållplatser och en port. I Grevbo en timglashållplats och en port och samma i Tolsbo. I Sellnäs är det två portar och en timglashållplats.

Hastigheten genom Grevbo och Tolsbo kan behöva sänkas till 60 eller 40 km/h som följd av portarna och timglashållplatserna.

Effekten av åtgärder som sänker bilarnas hastighet kommer att även att få en viss påverkan på reshastigheten för genomfartstrafiken. Eftersom att den skyltade hastigheten idag genom Halvarsgårdarna är mycket låg blir de fysiska åtgärderna mer av att säkerställa att hastigheten följs. Då trafiken inte är så intensiv bedöms nyttan av en högre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vara större än den tidsförlust som blir för bilister när de måste stanna för mötande trafik.

Mark och miljö

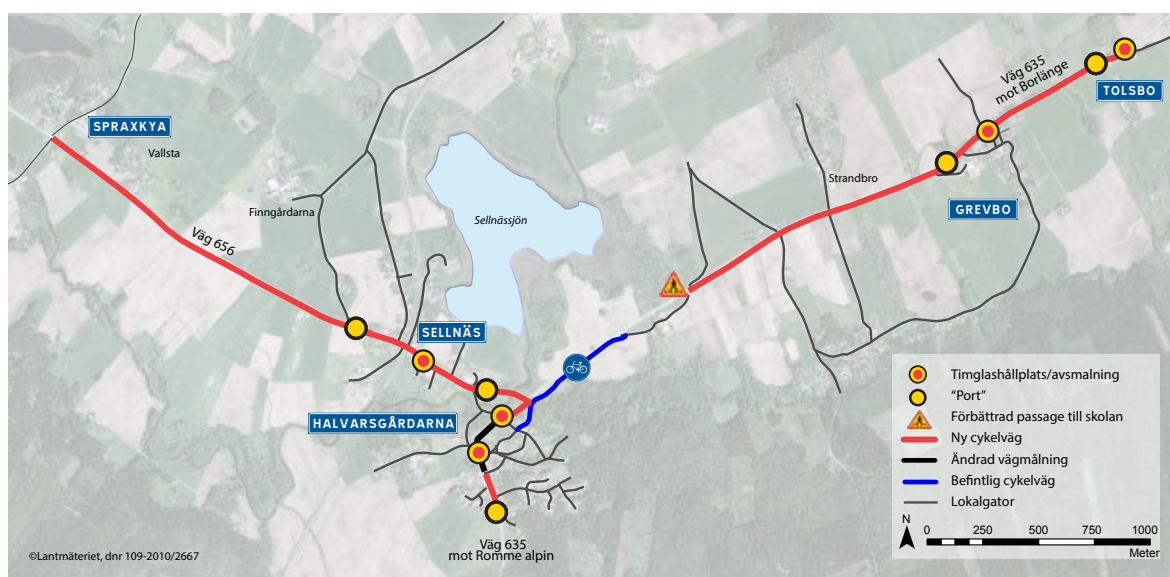
Påverkan på och konsekvenserna för naturmiljön kring Norån bedöms bli mycket små eftersom de alternativa lösningar för passage av en ny gång- och cykelväg över Norån som föreslås inte berör

själva ån. Användning av en befintlig lokalväg/ bro över ån innebär ingen påverkan alls på ån eftersom inga åtgärder görs i utgångspunkt. Anpassning av den befintliga vägbro över ån innebär inte att bron byggs ut, istället föreslås en cykelbana på befintlig bro användas för gång- och cykeltrafiken. De byggnadsåtgärder uppe på bron som kan komma att genomföras bedöms inte innebära någon påverkan på ån eller omkringliggande strandområden av värden. I det fall man genomför åtgärder under byggskedet som skulle kunna påverka omkringliggande naturmiljö, inkl. ån, t.ex. etablering mm, ska behoven av skyddsåtgärder för natur- och vattenmiljön utredas och genomföras om sådana blir aktuella.

Grängshammarsån berörs inte av förstudien eftersom inga ombyggnadsåtgärder är föreslagna att genomföras bortom infarten till den byaväg som går genom östra delarna av byn och den busshållplats som finns där.

Beroende på hur en ny gång- och cykelväg från Halvarsgårdarnas skola i riktning mot Grevbo utformas kan fornlämningarna RAÄ Stora Tuna 216:1 och RAÄ Stora Tuna 216:2 komma att beröras. Fortsatt arbete ska prövas enligt lagen (1988:950) om kulturminnen mm.

Beroende på hur en ny gång- och cykelväg m Sör Sellnäs utformas kan fornlämningarna RAÄ är RAÄ Stora Tuna 20:1 och RAÄ Stora Tuna 21:1 komma att beröras. Fortsatt arbete ska prövas enligt lagen (1988:950) om kulturminnen mm.



Figur 5.3.1. Samlad bild över föreslagna åtgärder i Sellnäs och Halvarsgårdarna.

I kommande skede, när detaljutformningen av gång- och cykelvägarna utreds och projekteras kommer Trafikverket att samråda med myndigheter, organisationer och allmänhet med detaljerat underlag för att myndigheterna ska kunna ta ställning till om och i så fall vilken typ av arkeologiska åtgärder som krävs för byggnation av gång- och cykelvägarna på dessa platser. Med tillräckliga arkeologiska åtgärder vid byggnation bedöms konsekvenserna för fornlämningarna bli små till måttliga beroende på vilka värden som kunnat identifieras.

Påverkan på och konsekvenser för strandskyddade och biotopskyddade objekt är svåra att avgöra i detta skede, när inte detaljutformning av föreslagna lösningar tagits fram, men med rätt utformning, lokalisering och vid behov väl utformade skyddsåtgärder och bedöms konsekvenserna bli små. Frågor som behandlar biotopskydd och strandskydd hanteras troligen i vägplaner i kommande skede, alternativt så söks dispenser vid behov.

Påverkan på den lokala kulturmiljön i byarna i form av bybebyggelse bedöms bli liten, förutsatt att hänsyn till byggnader och annat intill vägen tas vid lokaliseringen av gång- och cykelvägarna och övriga planerade åtgärder, särskilt i byn Halvarsgårdarna. Samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet ska genomföras i det kommande skedet med detaljutformningar för att uppnå bra lösningar. Konsekvenserna för kulturvärdena bedöms bli små om hänsyn tas och utformningen anpassas väl.

Detaljplaner

Beroende på utformning av åtgärder som gång- och cykelvägar, passager mm kan åtgärderna komma att strida mot någon eller samtliga av de detaljplaner som anges i kap 2.4. Lokalisering och utformning kommer att utredas vidare i nästa skede och då är det viktigt att Trafikverket samråder med Borlänge kommun om förändringar i detaljplanerna så att inte dessa strider mot kommande vägplaner.

5.4 Nollalternativ

Väg och trafik

Om inga åtgärder genomförs enligt stegen 1-4 i fyrstegsprincipen kommer inte situationen att förändras för de boende i byarna Halvarsgårdarna, Sellnäs, Spraxkya, Grevbo eller Tolsbo. Hastigheterna kommer troligen att vara höga även

fortsättningsvis och de bristfälliga möjligheterna för boende i byn Halvarsgårdarna att korsa väg 635 på ett säkert sätt kommer att kvarstå. Med en ökad trafik, innebär det en försämring av trafiksäkerheten på sikt.

Trafiksäkerhetsproblemen för barnen i Spraxkya, Sellnäs, Grevbo och Tolsbo som ska ta sig till Halvarsgårdarnas skola finns kvar eftersom ingen ny gång- och cykelväg byggs.

Mark och miljö

Ingen påverkan bedöms ske på de identifierade natur- och kulturmiljöerna eftersom inga åtgärder genomförs.

Detaljplaner

Ingen påverkan bedöms ske på de identifierade detaljplanerna eftersom inga åtgärder genomförs.

5.5 Kostnader

Bedömd totalkostnad för hela projektet blir omkring 20-22 miljoner inklusive projektadministration och byggherrekostnader i 2013 års prisläge. I de bedömda totalkostnaderna ingår åtgärder som portar, timglashållplatser, gång- och cykelväg, busshållplatser samt vissa andra mindre åtgärder.

Eftersom projektet är relativt stort och kan komma att delas upp i etapper så har kostnaden för dessa delar bedömts. Totalkostnaden för delen Spraxkya t.o.m. anslutningen mot den befintliga gång- och cykelvägen mot skolan bedöms bli ca 9,2-9,8 miljoner kr 2013 års prisläge. Detta inkluderar gång- och cykelväg mellan Spraxkya och fram till väg 635, förbättrade busshållplatser med passager över väg 656 samt hastighetssänkande åtgärder i Sellnäs mm.

Totalkostnaden för delen Halvarsgårdarnas skola t.o.m. Tolsbo bedöms bli ca 8,3-8,9 miljoner kr 2013 års prisläge, vilket inkluderar gång- och cykelväg från skolan t.o.m. Tolsbo, hastighetssänkande åtgärder i Tolsbo och Grevbo samt åtgärder för att förbättra busshållplatserna.

Totalkostnaden för åtgärder genom byn Halvarsgårdarna bedöms bli ca 2,9-3,1 miljoner kr 2013 års prisläge. Detta omfattar ny gång- och cykelväg, förbättrad vägmarkering för gång- och cykeltrafikanter, trafiksäkerhetshöjande passager samt förbättrad busshållplats i byn.

6 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

6.1 Uppfyllelse av transportpolitiska funktions- och hänsynsmål

Föreslagna åtgärder uppfyller de berörda transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen genom att både tillgängligheten och trafiksäkerheten för alla trafikslag och oskyddade trafikanter blir bättre på sträckan.

6.2 Uppfyllelse av projektmål

Föreslagna åtgärder uppfyller projektmålen genom att både tillgängligheten och trafiksäkerheten för alla trafikslag och oskyddade trafikanter blir bättre på sträckan.

Trafiksäker väg för oskyddade trafikanter

Målet bedöms kunna uppfyllas med de åtgärder som föreslås i förstudien:

- Nya gång- och cykelvägar på sträckan Spraxkya-Halvarsgårdarna, sträckan från befintlig cykelväg vid korsningen väg 635 och väg 656 till anslutningen med lokalgatan Mass backe, sträckan Halvarsgårdarnas skola-Tolsbo och en sträcka inne i Halvarsgårdarna, samt förbättrad vägmarkering för gång- och cykeltrafikanter genom resten av Halvarsgårdarna.

Trafiksäkra passager

Målet bedöms kunna uppfyllas med de åtgärder som föreslås i förstudien:

- Åtgärder för att förbättra säkerheten vid korsande av väg 635 vid Mass backe, vid Hedbacks väg och vid norra infarten till Halvarsgårdarnas skola, avsmalning vid infarterna i byarna Halvarsgårdarna, Sellnäs, Grevbo och Tolsbo.
- Avsmalningar vid busshållplatser för säker av- och påstigning.

Sänkt genomfartshastighet

Målet bedöms kunna uppfyllas med de åtgärder som föreslås i förstudien:

- Åtgärder för att sänka hastigheten för genomfartstrafiken, avsmalning vid infarterna i byarna och dubbelsidiga avsmalningar vid passager av gång- och cykeltrafiken på Hedbacks väg och Mass backe, samt vid busshållplatser.

Minimera påverkan på natur- och kulturmiljöer

Målet bedöms kunna uppfyllas med de åtgärder som föreslås i förstudien:

- Nyttja befintlig bro för gång- och cykeltrafik.
- Utforma och lokalisera gång- och cykelväg för att minimera påverkan på befintlig boendemiljöer.

I nästa skede av planläggningsprocessen kommer de föreslagna åtgärderna att detaljprojekteras och utformas med hänsyn till omgivande bebyggelse och miljö.

6.3 Prioritering av åtgärder

Trafikverket kommer efter genomförda samråd och länsstyrelsens beslut om huruvida projektet innebär betydande miljöpåverkan eller inte, att fatta beslut om hur projektet ska drivas vidare och vilka åtgärder som ska prioriteras för genomförande.

7 Samråd

7.1 Samråd i förstudien

Offentliga samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet har hållits under arbetet med förstudien. Samråd med boende i Halvarsgårdarna, Hem & Skolaföreningen och skolornas ledning har gjorts under arbetet med förstudien och under de allmänna samråd av förstudien som genomförts. Synpunkter som inhämtas i samråden har beaktats i det vidare arbetet med förstudien och kommer att beaktas i de åtgärdsförslag som tas fram. Samråden och de inkomna synpunkterna dokumenteras och har redovisats i Samrådsredogörelse, kapitel 7.2.

7.2 Samrådsredogörelse

Samrådsredogörelsen kommer att omfatta alla samråd som hållits med myndigheter, organisationer och allmänhet. Inkomna yttranden och Trafikverkets svar ska redovisas. Samrådsredogörelsen färdigställs efter de offentliga samråden är färdiga.

Inkomna yttranden

Samråd med skolbarn vid Halvarsgårdarnas skola

Under det tidiga skedet med förstudien avhölls samråd med barnen på Halvarsgårdarnas skola inom processen för den barnkonsekvensanalys som pågår.

I barnsamrådet (se kap 3.3) framkom viktig information om skolan och skolans upptagningsområde, vilket föranledde Trafikverket att utvidga förstudien till att även omfatta den del av upptagningsområdet som ligger mellan skolan och Tolsbo. Uppskattningsvis bor enligt skolan ca 30-40% av eleverna längs denna sträcka och många barn färdas längs väg 635 till och från skolan där vägen till stora delar har en hastighetsbegränsning på 70 km/h.

Allmänna samråd

Under samråden med myndigheter, organisationer och allmänhet inkom en del yttranden. Yttrandena sammanfattas i korthet i detta avsnitt, men finns i sin helhet i bilaga Samrådsredogörelse.

Trafikverket har genomfört en förstudie, där man tagit fram förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 Halvarsgårdarna, Grevbo, Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs. Samråd med myndigheter, organisationer och allmänheten har skett genom att samrådshandlingar funnits tillgängliga i offentliga lokaler och Trafikverket har uppmanat till att skicka in skriftliga synpunkter.

I ett flertal synpunkter från remissinstanser och allmänheten har påpekats att Trafikverket även borde titta på fråga om en förbifart förbi Halvarsgårdarna, vilket utretts tidigare. Omledning av trafiken förbi Halvarsgårdarna är i detta skede inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder...". Syftet med denna utredning har varit att hitta åtgärder för att höja säkerheten för i första hand skolbarn som går eller cyklar mellan hemmet och skolan i Halvarsgårdarna.

En större utredning innefattande nya vägdragningar finns inte med i Länstrafik-planen 2010-2021 och skulle innebära en betydligt längre tidplan och en oklar finansiering. Denna fråga måste lyftas till en högre nivå för att Trafikverket ska ha möjlighet att genomföra sådana utredningar. Att avvakta en utredning av nya vägdragningar skulle kunna innebära att de nu planerade åtgärderna skulle kunna dröja många år och eller kanske inte alls kan komma till stånd. Därför bedömer Trafikverket att det inte vore bra att utreda detta i samband med övriga planerade och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder som det finns medel avsatta för i dagsläget. De åtgärder som nu föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är, oavsett senare och mera omfattande åtgärder, positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

I synpunkter från allmänheten och från Romme Alpin har det påpekats att Trafikverket borde ha inkluderat även Koppslahyttan i förstudien. Det tydligt uttalade syftet med detta projekt har dock varit att ge en säkrare skolväg för barn som går och cyklar till skolan i Halvarsgårdarna. Eftersom barn boende i Koppslahyttan har rätt till skolskjuts, faller en sådan förlängning av gång- och cykelbana utanför det som kan utredas inom ramen för det uppdrag som Trafikverket har fått av Region Dalarna.

8 Fortsatt arbete

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Det har påpekats i yttrandena att trafiken hindras till den grad att det inte skulle fungera att passera på dessa platser, framför allt under Romme Alpins högsäsong. Särskild oro har uttryckts för att det kan bli svårt att passera med tunga fordon och jordbruksredskap. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Tanken med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena. Åtgärder som ska verka hastighetssänkande kan givetvis upplevas ha negativa effekter på genomfartstrafik, framför allt för den tunga trafiken. I förlängningen kan det medföra att viss tung trafik väljer andra vägar. Med avseende på säkerheten för oskyddade trafikanter i de aktuella byarna, skulle en sådan utveckling vara positiv.

För vissa av de åtgärder som föreslagits finns möjliga alternativa lösningar som diskuterats under arbetet med den pågående förstudien, t.ex. passage över Norån och anslutning mot väg 635, gång- och cykelpassage genom Halvarsgårdarna och dragning av gång- och cykelväg genom Tolsbo, vilka behöver detaljstuderas under kommande skede.

Flera synpunkter har framförts på att de trafikeringssiffror som använts i förstudien var från 2004 och trafiken anses ha ökat sedan dess, framförallt till Romme Alpins anläggning. På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafikeringssiffrorna från 2004 som används som underlag i förstudien inte är uppdaterade och att de i alla fall under vissa perioder av året är mindre relevanta. I nästa skede i projektet planeras nya trafiksiffror som är representativa för hela året att tas fram. Kompletteringarna kommer att göras innan beslut fattas om vidare åtgärder i projektet.

8.1 Vidare arbete i förstudien

Efter att förstudien har varit ute på samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet beslutar Trafikverket vilka åtgärder som ska drivas vidare i nästa skede av planlägningsprocessen. För att kunna fatta detta beslut görs bl.a. en prövning av projektets miljöpåverkan av länsstyrelsen i Dalarna, se 8.2. Beslutet om betydande miljöpåverkan påverkar väg hållningsmyndighetens val av om och i så fall hur projektet ska hanteras vidare.

8.2 Prövning enligt annan lagstiftning

Efter att samråd hållits med myndigheter, organisationer och allmänhet prövas projektet av länsstyrelsen i Dalarna enligt miljöbalken och ett beslut om projektet innebär betydande miljöpåverkan eller ej fattas av länsstyrelsen. Beslutet styr bl.a. om och hur ett projekt ska hanteras i planlägningsprocessen, se kap. 1.7.

9 Källor

9.1 Tryckta referenser

Trafikverket, 2010. GCM-handboken, utformning, drift och underhåll med gång- cykel och moped- trafik i fokus.

Trafikverket, Handbok Förstudie, Publikation 2002:46

Trafikverkets krav för fysisk planläggning av vägar och järnvägar (TDOK 2012:1151)

Trafikverkets MKB-handbok (2011:090)

VVFS 2007:223 Vägverkets föreskrifter om samråd och miljökonsekvensbeskrivningar mm i förstudier, vägutredningar och arbetsplaner.

Vägverket, Publikation 2005:37. Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen

Vägverket, Publikation 2004:200. Barnkonsekvensanalys. Försök och erfarenheter

9.2 Digitala referenser

Trafikverkets databas över trafikräkningar

Transportstyrelsens databas över trafikolyckor, STRADA

Gator och Vägars Utformning, VGU

”Effekten av avsmalnade landsvägar genom byar för gåendes och cyklisters säkerhet och framkomlighet”, Luleå Tekniska Universitet, 2008

”Hastighetsdämpande åtgärder längs genomfarter i Stockholms län”, Mikael Lyckman, x-jobb, Luleå Tekniska Universitet, 2006

Digitalt kartunderlag från *Lantmäteriet, GSD*, fastighetskartan och ortofoto, Dnr 109-2011/3027.

Digitalt kartunderlag från *Länsstyrelsen i Dalarna, RUM*, 2012-05-20

Digital information från Borlänge kommuns hemsida, <http://www.borlange.se> och kontakt via epost. Detaljplaner (Anders Jonsson, plankontoret, anders.jonsson@borlange.se)

Kontakt med länsstyrelsen Dalarna via epost (handläggare Åsa Mårdberg), asa.mardberg@lansstyrelsen.se

<http://www.ledningskollen.se> (omfattar bl.a. Svenska kraftnät, Borlänge energi och Skanova).

10 Bilagor

Samrådsremiss

Samrådsredogörelse

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ställningstagande



Trafikverket
Box 417
801 05 Gävle
Besöksadress: Norra Kungsgatan 1
Telefon : 0771-921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2013-05-06
Ärendenummer: TRV 2012/66419

Projektnummer: 130809
Ert datum:
Ert ärendenummer:



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Enligt sändlista

Kopia till:

Diariet

Samrådsremiss

Väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs.

Trafikverket har upprättat en samrådshandling gällande förstudie för trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs.

Samrådet syftar till att ge och få information. Tanken är att allmänheten såväl som myndigheter och organisationer ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet. Alla synpunkter och remissvar som kommer in sammanställs och värderas.

Trafikverket önskar få in synpunkter och yttranden på samrådshandlingen före 2013-05-30. Synpunkter skickas till Ärendemottagningen, Region Mitt, Box 810, 781 28 Borlänge eller harnosand@trafikverket.se.

Handlingen finns tillgänglig på Internet: www.trafikverket.se/Halvarsgardarna, Trafikverkets kontor på Röda vägen 1 i Borlänge och ICA Nära i Sellnäs.

Vid eventuella frågor kontaktas Anna Blixt, 010-123 66 92.

Med vänlig hälsning

Anna Blixt
projektledare

Bilaga: Förstudie

SÄNDLISTA

Mottagare	Adress	Antal ex, post/e-post
Borlänge kommun	Samhällsbyggnadssektorn 781 81 Borlänge	1 ex förstudie
Borlänge kommun, Miljökontoret	Miljökontoret 781 81 Borlänge	1 ex förstudie
Länsstyrelsen Dalarna	Länsstyrelsen Dalarna 791 84 FALUN dalarna@lansstyrelsen.se	3 ex förstudie + e-post
Region Dalarna	Att: Kent Söderlund Myntgatan 2 791 51 Falun	1 ex förstudie
Dalatrafik	Box 924 781 29 BORLÄNGE info@dalatrafik.se	1 ex förstudie
Försvarsmakten HKV PROD INFRA	HKV PROD INFRA 107 85 STOCKHOLM Exp-hkv@mil.se	Via e-post
Mellansvenska handelskammaren	Att. Anders Franck Box 1958 791 19 FALUN Anders.franck@mhk.cci.se	Via e-post
Åkeriföreningen Mitt	Box 1958 791 19 FALUN	1 ex förstudie
Räddningstjänsten Dala Mitt	Lugnetleden 3 791 38 Falun	1 ex förstudie
Naturskyddsföreningen i Borlänge	Att: Jan-Olof Blomberg Svedjegatan 6 784 43 BORLÄNGE jan-olof.blomberg@bredband.net	Via e-post
Borlänge energi	Box 834 781 28 Borlänge kundcenter@borlange-energi.se	Via e-post
Intresseföreningen för Gamla skolan i Halvars	Att: Therés Eriksson Halvarsvägen 2A 781 98 Borlänge	1 ex förstudie
Skolan i Halvarsgårdarna	Halvarsgårdars skola 781 96 Borlänge	1 ex förstudie
Romme Alpin	Romme Alpin 78198 Borlänge alpin@rommealpin.se	Via e-post
Lantbrukarnas riksförbund Dalarna-Gävleborg	Box 195 811 23 Sandviken	1 ex förstudie
Landstinget Dalarna (ambulansen)	Huvudkontoret Box 712	Via e-post

	791 29 Falun landstinget.dalarna@ltdalarna.se	
Dalarnarnas trafiksäkerhetsförbund	Box 257 791 26 Falun dalarna@ntf.se	Via e-post
Skanova	Nätplanering och Förvaltning Dalarnas län Ulf.pears@skanova.se	Via e-post

Humor och skönt sväng i centrum

CENTRUM

Syftet var att skapa en skön stämning i centrum.

Något som arrangörerna av Live lyckades med.

– Grattis till er som har det här arrangementet. Det har aldrig gått hemma i Karlskoga, säger sångaren Albin Larssin till publiken.

Nu kör vi maj ut så får vi se.

PELLE ANDERSSON

I lördags var det premiär för Borlänge Centrumförenings arrangemang Live där man satsar på olika artister som underhåller på gator och torg.

– Jag är nöjd, det kommer ju fler och fler och lyssnar så nu kör vi maj ut så får vi se, säger Pelle Andersson som bokartister.

Först ut var låtskrivaren och sångaren Ola Aurell som med sina humoristiska texter underhöll en mindre skara inne i Bragegallerian.

– Vi kunde gjort nåt najs, men ser du ut som bajs”, sjöng han i hiten Radiofejs och publiken såg road ut.

Genom att presentera en artist i timmen och sprida ut



Ola Aurells texter är humoristiska och underfundiga, vilket uppskattades av den lilla skara åhörare som samlades inne i Bragegallerian på lördagsförmiddagen.

dem på olika platser i centrum såg arrangörerna till att nå så många lördagsflörer som möjligt.

En sådan plats var utanför Systembolaget där ett gäng sköna grabbar från Värmland spelade energisk popmusik som det var svårt att bli ledsen av. Bland annat fick publiken höra singelhiterna så långt bort man kan komma.

– Tack för att ni lyssnar och grattis till er i Borlänge som har det här arrangementet. Det skulle aldrig gå hemma i Karlskoga det kan jag säga,

säger sångaren Albin Larssin i Albin Larssin och den Arktiska expeditionen.

Självklart fanns det även lokalt inslag i form av musikerna Eskil Bodin och Hanna Enlöf från Borlängebandet Doris Hopp som underhöll på Borgansvägen.

Maria Svensson
0243-644 16
maria.svensson@dt.se



Kul, udda och fräckt när Karlskogagrabbarna i Albin Larssin och Den Arktiska Expeditionen underhöll på Sveagatan. FOTO: JOHAN SOLUM

Resultat från PRO-bridgen

KVARNSEVDEN Resultat från PRO Kvarnsvedens bridge den 3 maj. 12 par deltog och medel blev 110 poäng: 1) Inger Lindström/Inga-Lill Hedlund 136, 2) Sven Johansson/Börje Dahlin 133, 3) Edith Jönsson/Kjell Lundqvist 127, 4) Sven-Åke Georgsson/Lars-Erik Hedén 124, 5) Ann-Kristin Eriksson/Sven-Erik Nilsson 119, 6) Lennart Zinders/Martin Zinders 110, 7) Margareta Bornström/Birgit Lindberg 105, 8) Erik Lif/Börje Löfstedt 104, 9) Gunnel Sund/Rune Sund 100, 10) Gun Hedén/Birger Hedén 99, 11) Curt Wikblad/Gunilla Rönngvist 82, 12) Ninnan Claar/Bertil Persson 81.

Bridgespel med 72 i medel

BORLÄNGE Nio par spelades pensionärsbridgen måndagen den sjätte maj och medel blev 72 poäng. Resultat: 1) Sten Svärström/Per Åke Granlund 83, 2) Inger Lindström/Sven Erik Nilsson 80, 3) Sven Johansson/Börje Dahlin 78, 4) Henrik Nordahl/Bertil Persson 72, 5/6) Sven Åke Georgsson/Tom Hjertstedt, Ulla Tysklind/Börje Löfstedt 70, 7) Gerd Dahlbäck/Siv Persson 69, 8/9) Kjell Morin/Curt Arvidsson, Edith Jönsson/Inga Lill Hedlund 63.

Resultat från bouleplanen

BORLÄNGE Bouleföreningen Klotskallarnas tävling Tisdagsligan den 7 maj vanns av Lasse Berndtsson. Tvåa blev Lennart Hammarlind och trea Per-Åke Lindgren. 29 spelare deltog.

RÖRARBETEN
vvs installatör ab
0243 - 21 19 25

Årsmöte

Borlänge
Konstakningsklubb
Mån 27 maj kl 19.00
i Borlänge Ishall.
Varmt välkomna!

TRAFIKVERKET

Samrådshandling om förstudie

Väg 635 och 656, Borlänge kommun

Trafikverket har tagit fram en förstudie gällande trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 i Halvargårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs.

Tid och plats: Mellan den 13 maj och den 30 maj 2013 kan du under ordinarie öppettider granska förstudiens samrådshandling på:

- Trafikverket, Röda vägen 1, Borlänge
- ICA Nära i Sellnäs, Sör Sellnäs 21

Samrådshandlingen finns också på, www.trafikverket.se/halvargardarna

Synpunkter: Dina synpunkter ska ha kommit till Trafikverket, Ärendemottagningen, Region Mitt, Anna Blixt, Box 810, 781 28 Borlänge eller till harnosand@trafikverket.se, senast den 30 maj 2013. Märk synpunkten med diarienummer TRV 2012/66419.

Mer information: Anna Blixt, projektledare, telefon 010-123 66 92.

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

www.trafikverket.se

Sveriges lägsta priser!

Kan du hitta samma produkter till lägre priser? Vi tror inte det!

Observera att vi har ett begränsat antal av dessa produkter så först till kvarn... Max 1/bushän.

Ett helt obrotligt pris!

1.295:-

VARNING FÖR HÖGTRYCK

Högtryckstvätt

Välutrustad högtryckstvätt med spolnustycke, bilborste, 15 meters rörrennings slang & terrasstvätt. Click and Clean fäste som gör det enkelt att byta tillbehör. 125 bars tryck. 125.3-8 PAD

ONilfisk

Ett helt obrotligt pris!

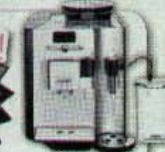
995:-

Kylskåp

Energiklass A+. Rymmer 92 liter. Helautomatisk avfrostning. Höjd 85 cm.

Ett helt obrotligt pris!

6.995:-



SIEMENS

En espressomaskin i toppklass!

19 bars tryck. 1700 w - klar att använda på 30 sekunder. Enkel att använda med One-Touch-funktion. CreamCenter mjölk-skumaren med sugfunktion och tre olika skumare ger perfekt mjölkskum. Silent cream drive - En tystgående keramik kvarn. Aktiv koppvärmare. Helautomatiskt rengörings- och avkalkningsprogram. TE70320IRW E07plus
Rek ca pris från Siemens 14.599:-

Ett helt obrotligt pris!

1.295:-

LANDMANN

Kompakt gasolgrill inkl. vagn

Grillgaller + stekbord av emaljert gjutjärn. Flexibel med två separata värmezoner. Termometer i locket. 2 st. sidobord som enkelt kan fällas in vid förvaring. Batteritändning. Obs! Även slang & reduceringsventil medföljer! Pantera



Hasse

Jimmy

Raoul

Camilla

Våra erbjudanden gäller så länge värat lager räcker.

ELON
SVERIGES STÖRSTA VITVARUKEJÄ

Borlänge, Mästarg. 1, 0243-172 00
Mån-fre 9.15-18.00, för 9.15-14.00



Den äldsta kända måltiden. Heterotrofa bakterier äter upp cyanobakterier för 1,9 miljarder år sedan. Nyupptäckta fossil i Kanada har gett forskarna en ögonblicksbild av den äldsta kända måltiden på jorden. Fossilerna, som är 1,9 miljarder år gamla, består av mikrober som äter andra mikrober. FOTO: DAVID WACE / OXFORD UNIVERSITY

Den första måltiden

■ Livet på jorden under dess barndom doftade illa

STOCKHOLM
Nyupptäckta fossil i Kanada har gett forskarna en ögonblicksbild av den äldsta kända måltiden på jorden.

Fossilerna, som är 1,9 miljarder år gamla, består av mikrober som äter andra mikrober.

Att äta eller ätas har med andra varit en av naturens grundregler sedan tidernas begynnelse.

Fossilerna, som hittades i sedimentära lager vid Lake Superior (Övre sjön) i provinsen Ontario, är mycket välbevarade och visar heterotrofa bakterier som kalasrar på andra mikroorganismer, troligen en form av primitiva cyanobakterier.

De senare har flytt till släktet Gunflintia som fått namn efter den bergformation där fossilerna hittades. Resten efter cyanobakteriernas yttre cellmembran finns utspridda i sedimenten. Det är vad som finns kvar efter de heterotrofa bakteriernas måltider.

Med heterotrof menas organismer som konsumerar organiska ämnen för att få energi. Hit hör alla djur och svampar, samt de flesta bakterier.

Inom vetenskapen har man länge frågat sig hur under hur lång tid sådana organismer existerat. De flesta forskare har missat, utifrån vissa geokemiska bevis, att de funnits ända sedan livet uppstod på jorden, det vill säga i drygt tre miljarder år, men vem som åt vem har varit okänt.



Berggrunden i Kanada där bakteriefossilerna hittades. FOTO: DAVID WACE / OXFORD UNIVERSITY

Nu har några av dem för första gången kommit upp i ljuset. De nyupptäckta fossilerna, som beskrivs i den vetenskapliga tidskriften *PNAS*, är de äldsta kända heterotrofa organismerna – de första jägarna och deras byten.

Intressant nog avslöjar fossilerna också hur vår planet lukta för 1,9 miljarder år sedan. När nutida bakterier bryter ner organiska ämnen bildas svavelväte, vilket är det ämne som ger ruttna ägg deras karaktäristiska doft.

Livet på jorden under dess barndom bör med andra ord ha doftat tämligen illa. Roland Johansson/TT

FAKTA

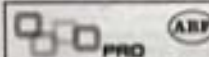
De äldsta organismerna

■ Exakt när livet uppstod på jorden är okänt. De äldsta kända fossila organismerna är cirka tre miljarder år. Det finns dock geokemiska bevis som antyder att det fanns liv redan för 3,8 miljarder år sedan.

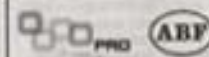
■ Gavs ett år sedan kan vi vara säkra på att de äldsta organismerna var någon form av

bakterier, frågan är snarare om de var heterotrofa, det vill säga livande sig på andra organismer, eller autotrofa, det vill säga omvandlade icke-organiska substanser till energi. ■ Forskarna tror i dag att de tidigaste livsformerna var heterotrofa och att autotrofa organismer uppstod senare. Källa: *PNAS* (TT)

Föreningsnytt



FALU PRO
Medlemsmöte torsdagen den 16 maj 2013 kl 14.00. OBS! Plats: Restaurangen på Folkets Hus. Ungdomar från Falu Dans och Musikskola underhåller. Kaffe o lotteri. Välkomna! Styrelsen



PRO Stora Tuna
ordrar en hemlig resa måndagen den 20 maj 2013. Kom och väl med på en resa i världens äldsta båt. Resa, förtäring och lunch för 420.- Anmälan senast 15/5 till Falu tel. 0243-17480 eller 073-687 46 20. Resan utgår från Passersträtt 9.00. Åsby 9.15. Buskåder 9.15 och Hedgrän 9.20

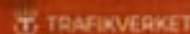
Nöjen



BRANZIL JACK
RÄTTVIK
IDENTIFIKATION
Måndag 13 maj kl 19

**FALUN
LÖGNET**
Tisdag 14 maj kl 19
Onsdag 15 maj kl 16

Kungörelse



Samrådshandling om förstudie

Väg 635 och 656, Borlänge kommun

Trafikverket har tagit fram en förstudie gällande trafiksäkerhetsåtgärder i väg 635 i Halvsjögläderna, Grevbo och Tolbo samt väg 656 i Språkya och Sellnäs.

Tid och plats: Mellan den 13 maj och den 30 maj 2013 kan du under ordinarie öppettider granska förstudiens samrådshandling på:

- Trafikverket, Röda vägen 1, Borlänge
- ICA Nära i Sellnäs, Sör Sellnäs 21

Samrådshandlingarna finns också på www.trafikverket.se/halvsjogardarna

Synpunkter: Dina synpunkter ska ha kommit till Trafikverket, Ärendemottagningen, Region Mitt, Anna Blint, Box 810, 781 28 Borlänge eller till harnosand@trafikverket.se, senast den 30 maj 2013. Märk synpunkten med diarienummer TRV 2012/66-419.

Mer information: Anna Blint, projektledare, telefon 010-123 66 92.

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt löpande planering av det samlade transportsystemet.

www.trafikverket.se

V-Dala Miljö & Bygg

Avesta - Fagersta - Norberg

INBJUDAN TILL SAMRÅD

Detaljplan för Örnens 7, Avesta kommun Dalarnas län. Planområdet ligger i Avesta centrum. Planerna syftar till att möjliggöra för service och boendel som normalt tillhör en ort. För vidare information och synpunkter inlämnas till samråd 13 maj - 24 juni 2013. Handlingarna finns tillgängliga på Västanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning, Smedsbokevägen 7, på bildskärm i Avesta samt på kommunens hemsida www.avesta.se.

Upplysningar lämnas på tel 0236-645 055 el 645 454. Eventuella synpunkter på planförslagen lämnas till Västanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning, 77481 Avesta, senast 24 juni 2013. Den som inte tillämnat sina synpunkter tillräckligt tidigt kan bli tvungen att ansöka om ändring av detaljplan. Planförslaget handläggas med normalt planförfarande, men som ingår särskilda bestämmelser mot planens tillämpning under samrådets kan planförslaget samrådligt ändras med enbart planförändring, vilket innebär att planen kan anses av Kommunstyrelsen efter samråd.

VÄSTMANLAND-DALARNAS MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNING

Samrådsredogörelse

Förstudie - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt på väg 656 i Spraxkya och Sellnäs

Objektnummer: 130909

Borlänge kommun, Dalarnas län

2013-10-15



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635
Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt på väg 656 i Spraxkya och Sellnäs
Skapat av: Benny Movarp och Johanna Thurdin, Tyréns AB
Dokumentdatum: 2013-10-15
Dokumenttyp: Rapport
DokumentID:
Ärendenummer: TRV2012/66419
Projektnummer: 130809
Version: 1.0

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Lars Bleckur
Uppdragsansvarig: Anna Blixt/Lars Bleckur
Tryck:
Distributör: Trafikverket, Box 417 801 05 Gävle telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning	4
Samrådets genomförande	6
Utställning.....	6
Möten med allmänheten, myndigheter och organisationer.....	6
Inkomna synpunkter från allmänheten under samrådstiden	6
Karin Westlund.....	6
Ulrica och Anders Sörman, Tolsbo	7
Carl-Gustav Dahlberg	8
Stefan Hagman	9
Boende i Tolsbo genom Britt-Inger Bjurström.....	10
Yttranden från myndigheter och organisationer.....	10
Länsstyrelsen Dalarnas län	11
Sveriges Åkeriföretag Mitt.....	13
Borlänge kommun	14
Naturskyddsföreningen i Borlänge	16
Intresseföreningen för gamla skolan i Halvars.....	17
Romme Alpin	18
Koppslahyttans byförening	22
Lantbrukarnas riksförbund	24
Svenska Handelskammaren.....	26
Sändlista	26
Bilagor.....	27
1 Samrådsremiss brev	27
2 Annons samrådshandling.....	27
3 Inkomna yttranden	27

Sammanfattning

Trafikverket har genomfört en förstudie, där man tagit fram förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 Halvarsgårdarna, Grevbo, Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs. Samråd med myndigheter, organisationer och allmänheten har skett genom att samrådshandlingar funnits tillgängliga i offentliga lokaler och Trafikverket har uppmanat till att skicka in skriftliga synpunkter.

I ett flertal synpunkter från remissinstanser och allmänheten har påpekats att Trafikverket även borde titta på fråga om en förbifart förbi Halvarsgårdarna, vilket utretts tidigare. Omledning av trafiken förbi Halvarsgårdarna är i detta skede inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder..". Syftet med denna utredning har varit att hitta åtgärder för att höja säkerheten för i första hand skolbarn som går eller cyklar mellan hemmet och skolan i Halvarsgårdarna.

En större utredning innefattande nya vägdragningar finns inte med i Länstrafikplanen 2010-2021 och skulle innebära en betydligt längre tidplan och en oklar finansiering. Denna fråga måste lyftas till en högre nivå för att Trafikverket ska ha möjlighet att genomföra sådana utredningar. Att avvakta en utredning av nya vägdragningar skulle kunna innebära att de nu planerade åtgärderna skulle kunna dröja många år och eller kanske inte alls kan komma till stånd. Därför bedömer Trafikverket att det inte vore bra att utreda detta i samband med övriga planerade och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder som det finns medel avsatta för i dagsläget. De åtgärder som nu föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är, oavsett senare och mera omfattande åtgärder, positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

I synpunkter från allmänheten och från Romme Alpin har det påpekats att Trafikverket borde ha inkluderat även Koppslahyttan i förstudien. Det tydligt uttalade syftet med detta projekt har dock varit att ge en säkrare skolväg för barn som går och cyklar till skolan i Halvarsgårdarna. Eftersom barn boende i Koppslahyttan har rätt till skolskjuts, faller en sådan förlängning av gång- och cykelbana utanför det som kan utredas inom ramen för det uppdrag som Trafikverket har fått av Region Dalarna.

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Det har påpekats i yttrandena att trafiken hindras till den grad att det inte skulle fungera att passera på dessa platser, framför allt under Romme Alpins högsäsong. Särskild oro har uttryckts för att det kan bli svårt att passera med tunga fordon och jordbruksredskap. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Tanken med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena. Åtgärder som ska verka hastighetssänkande kan givetvis upplevas ha negativa effekter på genomfartstrafik, framför allt för den tunga trafiken. I förlängningen kan det medföra att viss tung trafik väljer andra vägar. Med avseende på säkerheten för oskyddade trafikanter i de aktuella byarna, skulle en sådan utveckling vara positiv.

För vissa av de åtgärder som föreslagits finns möjliga alternativa lösningar som diskuterats under arbetet med den pågående förstudien, t.ex. passage över Norån och anslutning mot väg 635, gång- och cykelpassage genom Halvarsgårdarna och dragning av gång- och cykelväg genom Tolsbo, vilka behöver detaljstuderas under kommande skede.

Flera synpunkter har framförts på att de trafikeringsciffror som använts i förstudien var från 2004 och trafiken anses ha ökat sedan dess, framförallt till Romme Alpins anläggning. På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafikeringsciffrorna från 2004 som används som underlag i förstudien inte är uppdaterade och att de i alla fall under vissa perioder av året är mindre relevanta. I nästa skede i projektet planeras nya trafiksiffror som är representativa för hela året att tas fram. Kompletteringarna kommer att göras innan beslut fattas om vidare åtgärder i projektet.

Samrådets genomförande

Utställning

Annonsering har skett i Dala-Demokraten och Borlänge tidning med Södra Dalarnas tidning, 2013-05-13 , se bilaga 2.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig under remisstiden 2013-05-13 till 2013-05-30 på www.trafikverket.se/halvarsgardarna. Handlingen kan fortfarande läsas på Trafikverkets web-plats (sök "Halvarsgårdarna"). Samrådshandlingen fanns även utställd på Trafikverket, Röda vägen 1, Borlänge och ICA NÄRA, Sellnäs, Borlänge.

Trafikverket har önskat svar senast 2013-05-30. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2012/66419.

Möten med allmänheten, myndigheter och organisationer

Under arbetet med förstudien har kontakt tagits med Borlänge kommun och ledning och lärare på skolan i Halvarsgårdarna.

Inga möten har skett med allmänheten.

Inkomna synpunkter från allmänheten under samrådstiden

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från allmänheten i samband med samrådet.

Karin Westlund

Jag vill med detta brev uppmärksamma övergången från Halvarsgårdars skola över väg 635 till Norr Sellnäs. Vet ej om planer kring trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring denna övergång finns. I nuläget finns det flertalet barn som passerar över väg 635 dagligen till och från skolan. Dessa barn bor i byarna längre bort, som t.ex. Norr Sellnäs, Esaiegårdarna, Frostbo, Hemberg med fler. Önskvärt vore om även denna överfart kan bli säkrare för våra barn. De hjälps ej av de säkerhetsåtgärder som planerats i Sellnäs då detta skulle innebära åtskilliga kilometer extra i gångväg/cykelväg. I dagsläget passerar barnen över vägen vid Norr Sellnäs där bilarna färdas i en hastighet av minst 70 km/h, jag anser att behovet av en ökad säkerhet är mycket stort. Som förälder känns det ej tryggt i nuläget och jag hoppas att ni tar detta i betänkande om ej detta redan gjorts.

Trafikverkets kommentar

Passagen över väg 635 vid skolans norra infart finns medtagen i förstudien med avsikten att genomföra åtgärder för säker skolväg även för barnen i Norr Sellnäs med omnejd. Frågan kom upp i samband med de barnsamråd som genomfördes

innan förstudien gick ut på remiss. Exakt vilken typ av åtgärder som ska genomföras är inte detaljstuderat, detta kommer att göras i det fortsatta arbetet.

Ulrica och Anders Sörman, Tolsbo

Inledningsvis tycker vi att det är mycket positivt att Trafikverket uppmärksammat behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i vårt närområde. Som boende i byn Tolsbo som delas av länsväg 635, berörs vi dagligen av den myckna trafiken, den höga fart de håller genom byn och svårigheterna att röra sig inom och mellan byarna längs länsvägen.

En trafiksäkerhetshöjande åtgärd som inte nämns i förslaget är att leda om tung trafik. I dag går mycket gods på denna väg, något som vi upplever ökar år för år. Många transportföretag tar troligen denna "genväg" från Smedjebacken till Borlänge istället för att åka riksvägen över Ludvika.

Förslaget innehåller en cykelväg från Halvarsgårdars skola till busshållsplatsen i Tolsbo. Vi är dock tveksamma till den föreslagna sträckningen genom Tolsbo eftersom det står en lada i princip på vägen på södra sidan. Det torde inte finnas utrymme för en cykelväg där. Man kan tänka sig att cykelvägen flyttas till andra sidan vägen. Det blir något trångt vid missionshuset nedanför byn och vår tomt skulle bli påverkad eftersom vi där har en kraftig slänt och en jordvall för att minska bullret och skärma av från vägen. Om man överväger att dra cykelvägen på "vår" sida vägen kräver det därför en grundligare utredning där bland annat bullerdämpande åtgärder måste tas i beaktande.

Vi skulle gärna se åtgärder för att minska farten genom byn då detta upplevs som ett stort bekymmer. En port skulle säkerligen åstadkomma detta. Det vi funderar över är hur bilisterna beter sig när de sedan lämnar byn. Vi ser redan i dag att många accelererar kraftigt i utförsbacken från Tolsbo i riktning Grevbo. Vi är rädda för att ett sådant beteende skulle öka och därmed medföra ökat buller, speciellt nattetid.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket instämmer i att det finns ett problem med mycket tung trafik genom byarna längs väg 635. En möjlig effekt av de planerade trafiksäkerhetshöjande åtgärderna är att när hastigheten sänks kommer en större andel av den tunga trafiken att välja andra (större) vägar.

Angående dragningen av gång- och cykelvägen i Tolsbo noterar Trafikverket de inlämnade synpunkterna inför kommande vägplaneprocess. Dragningen som redovisats i samrådshandlingen är ett förslag till utformning och i kommande arbete med projektering av exakt läge och utformning kommer olika förslag att vägas mot varandra. Olika tekniska lösningar och lokaliseringar av gång- och cykelvägen kommer att prövas och utvärderas med aspekter som t.ex. bygghänsyn och kostnader. I det skedet görs också mer detaljerade konsekvensbedömningar och eventuella skyddsåtgärder för omkringliggande miljö tas fram.

Carl-Gustav Dahlberg

Vår uppfattning är att de föreslagna cykelvägarna är bra och kommer att höja trafiksäkerheten i området. Ett lika stort behov är en gång- och cykelväg till Koppalahyttan och till Romme Alpin, då det är omöjligt att gå och cykla längs väg 635 mellan Halvarsgårdarna och Koppalahyttan utan att det medför stora risker.

Trafikräkningen från mars 2004 (för nio år sedan) är inte relevant med dagens trafikomfattning. Vintertid väljer den tunga trafiken som skall söderut väg 635 istället för riksväg 50 för att undvika motluten vid Silverhöjden och passerar då Halvarsgårdarna. Vid val av väg enligt bilarnas GPS visas ofta väg 635 som lämpligaste väg söderut mot ex. Västerås. Detta har medfört en stor ökning av den tunga trafiken året runt.

För ca 30 år sedan ansågs det vara ett stort behov av en ny förbifart vid sidan av Halvarsgårdarna. (Förbifarten var utstakad i terrängen 1987). Dessa planer var innan Romme Alpin var byggt i Koppalahyttan och innan GPS:ernas tid. Med andra ord en mycket lägre trafikbelastning. Vår uppfattning är att det enda vettiga, långsiktigt, för att höja trafiksäkerheten är att bygga den planerade förbifarten öster om Halvarsgårdarna.

Vad vi absolut motsätter oss är byggnation av s. k. timglashållplatser. Deras enda fördel är en säkrare på- och avstigning av bussar om avstigningen sker på "rätt" sida. Nackdelarna är däremot alltför stora. Avsmalningen kommer att påverka hela trafiksituationen mycket negativt. Vid en stor mängd fordon från en riktning kommer trafiken från motsatt riktning att bli stillastående. Exempelvis på eftermiddagarna då Romme Alpin stänger och ca 1000-2000 bilar och bussar skall åka norrut genom Halvarsgårdarna. Då kommer trafiken norrifrån att bli stående i den branta backen genom byn. I den backen är det redan i dag stor risk att tunga fordon fastnar p.g.a. halka vintertid. Bussar på väg till och från Romme Alpin kommer att få stora problem om det blir omöjligt att mötas och trafiken blir stillastående i backen.

Mötesproblem kommer även att uppstå vid passager av jordbruksredskap. Vi har under maj månad 2013 upplevt problemen med ett stängt körfält och omöjligheten att mötas i samband med grävarbeten längs väg 635 i Hesse.

Ett bättre alternativ är att bygga större bussfickor vid hållplatserna helt vid sidan om vägen. Detta höjer trafiksäkerheten avsevärt för de oskyddade trafikanterna och minskar olycksrisken då bussarna kommer att stanna helt vid sidan om vägen. Inom området finns stora möjligheter att skapa dessa busshållplatser.

Vår uppfattning är att det krävs mera rejäla tag för att förbättra trafiksituationen genom Halvarsgårdarna. De föreslagna lösningarna, förutom gång- och cykelbanorna norr- och västerut, är inga långsiktiga lösningar. Det är bättre att inte lägga ut flera miljoner på otillräckliga åtgärder som timglashållplatser och portar, vilka avsevärt försämrar trafiksituationen totalt, alla dagar året runt.

Bättre är då att satsa på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som är hållbara för framtiden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har beslutat att förstudien primärt ska omfatta trafiksäkerhetshöjande åtgärder med syfte att säkra barns skolvägar. Färdvägen för elever på skolan Halvarsgårdarna som inte idag har skolskjuts och som själva tar sig till skolan är prioriterad i detta projekt, därför har avgränsningen gjorts på det sätt som gäller i förstudien. Eleverna kommer till största delen från byarna Spraxkya, Sellnäs, Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo. Övriga elever har enligt information från skolans ledning skolskjuts pga. avståndet. Om behovet finns för säkra gång- och cykelvägar även utanför förstudiens begränsning måste frågan lyftas politiskt och prioriteringsmässigt i Region Dalarna, den organisation som hanterar prioriteringar av till denna typ av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Dalarnas län.

På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafikeringsciffrorna från 2004 som används som underlag i förstudien inte är uppdaterade och att de i alla fall under vissa perioder av året är mindre relevanta. I nästa skede i projektet planeras nya trafiksiffror som är representativa för hela året att tas fram.

Vad avser en förbifart förbi Halvarsgårdarna är detta inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder..". Att avvakta en sådan utredning skulle kunna innebära att de nu föreslagna åtgärderna riskerar att inte komma till stånd inom överskådlig framtid. De åtgärder som nu föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är oavsett senare och mera omfattande åtgärder positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Tanken med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena.

Vad gäller de åtgärder som föreslås, bedömer Trafikverket att åtgärderna har både kort- och långsida positiva effekter och att de kommer att bidra till en förbättrad trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Åtgärderna kan dock komma att upplevas som begränsande för t.ex. lastbilstrafik som passerar genom byarna. En viktig aspekt är självklart att man inte skapar en trafikmiljö som blir oframkomlig för t.ex. turisttrafiken till Romme och den lokala trafiken för jordbruksredskap mm.

Stefan Hagman

Jag har några synpunkter ang. avsmalningen på väg 635 nedanför Mass Backe. En avsmalning försvårar för mig att komma ut eller lastbilar att ta sig upp till min lantbruksfastighet. Då det är den enda vägen in i byn man kan ta sig fram

med lastbil eller större jordbruksmaskiner är det viktigt att avsmalningen inte stör denna trafik.

Hur kommer trafiksituationen att påverkas av alla avsmalningar och portar längs vägen mot Romme? Kommer man överhuvudtaget att kunna ta sig hem från arbetet vintertid när Romme Alpin stänger för dagen? Som situationen är idag kan man bli stående länge bara för att svänga upp på Mass Backe. Kommer det i och med den nya planen att bli trafikstockning vid varje avsmalning/timglas?

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Tanken med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena.

Boende i Tolsbo genom Britt-Inger Bjurström

Vi som bor i Tolsbo tycker att det är bra att ni tagit fram ett förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635, bl a genom vår by, då vi dagligen berörs av mycket trafik, höga farter och även en hel del tung trafik. En s. k port skulle minska bilisternas hastighet.

Vi ställer oss dock frågan var cykelvägen ska dras. På den södra sidan av byn står nu en ladan kant i kant med vägen och sedan ett garage och en villatomt. Det kommer att bli svårt att dra cykelvägen ändå fram till busshållplatsen som är ert förslag. På den andra sidan är det lika trångt med två villatomter som sluttar mot vägen. Vi ber er se över ert förslag på dragningen av cykelvägen.

Trafikverkets kommentar

Angående dragningen av gång- och cykelvägen i Tolsbo noterar Trafikverket de inlämnade synpunkterna inför kommande vägplaneprocess. Dragningen som redovisats i samrådshandlingen är ett förslag till utformning och i kommande arbete med projektering av exakt läge och utformning kommer olika förslag att vägas mot varandra. Olika tekniska lösningar och lokaliseringar av gång- och cykelvägen kommer att prövas och utvärderas med aspekter som t.ex. byggbarhet och kostnader. I det skedet görs också mer detaljerade konsekvensbedömningar och eventuella skyddsåtgärder för omkringliggande miljö att tas fram.

Yttranden från myndigheter och organisationer

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter och organisationer i samband med samrådet.

Länsstyrelsen Dalarnas län

Kultur

Förstudien anger att de fornlämningar som finns i området inte kommer att beröras av åtgärderna. Beroende på hur åtgärderna utförs kan fornlämningar beröras. Längs väg 635 finns en förhistorisk blästbrukslämning och en boplats av stenålderskaraktär. Fornlämningarna som finns strax öster om Halvarsgårdarna och vid början av gång- och cykelvägen mot Borlänge har nummer 216:1 och 216:2 i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister för Stora Tuna socken. Längs väg 656 finns en boplats av stenålderskaraktär, nr 20:1. En fyndplats av stenredskap, nr 21:1 indikerar en boplatslämning.

Fortsatt arbete ska prövas enligt lagen (1988:950) om kulturminnen mm. När detaljeradsträckningar för gång- och cykelvägarna presenteras för Länsstyrelsen kommer vi att ta ställning till vilken typ av arkeologiska åtgärder som krävs.

Det är viktigt att ta stor hänsyn till kulturmiljövärdena. Särskilt Halvarsgårdarnas täta bymiljö är känslig. Länsstyrelsen önskar att samverka mellan Trafikverket och Länsstyrelsen om lösningar och detaljutformningar.

Miljö

Texten om miljömål behöver justeras. Riksdagen har beslutat om miljö kvalitetsmålen och 2020 är målar. Generationsmålet bör nämnas, t ex "Riksdagen har beslutat om ett övergripande generationsmål och 16 miljö kvalitetsmål. "Meningen "Målformuleringarna har en allmän karaktär som sedan fortsatt preciserats och anpassats både sektorsvis och geografiskt." bör sluta efter ordet "karaktär" då det andra ledet inte stämmer generellt.

Texten om regionala mål stämmer inte. Istället kan man skriva "Länsstyrelsen har i uppdrag att fastställa regionala miljömål utifrån de nationella. Dalarnas miljömål 2013 överensstämmer i allt väsentligt med de nationella miljömålen. I Dalarnas energi- och klimatstrategi, fastställd hösten 2012, finns regionala energi- och klimatmål för transportsektorn."

Strandskydd

Två områden med höga naturvärden berörs, Norån och Grängshammarsån. Strandskydd gäller för alla vattendrag längs vägarna. Enligt 7 kap 16 § miljöbalken är byggande av allmän väg enligt en fastställd arbetsplan enligt väglagen undantaget från strandskyddsreglerna. Enligt prop. 2008/09:119 (sid 102) ska frågan om strandskydd tas upp så tidigt som möjligt i planprocessen när vägplanen utarbetas. Frågan om planen är förenlig med strandskyddets syften behandlas inom ramen för samråden mellan Länsstyrelsen och Trafikverket. Strandskydd bör tas upp i förstudien och behandlas enligt ovan. Om åtgärder inte kommer att ingå i en vägplan men som berör strandskyddsbestämmelser ska dispens sökas hos Länsstyrelsen.

Biotopskydd

Områden som omfattas av det generella biotopskyddet kan finnas längs vägsträckorna, exempelvis öppna diken i jordbrukslandskapet, alléer, stenmurar och odlingsrösen. Enligt 7 kap 11 § a gäller förbuden i 7 kap 11 § andra stycket inte byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen. Det krävs alltså ingen dispensprövning utan frågan ska hanteras i samråden mellan Länsstyrelsen och Trafikverket. Om åtgärder inte kommer att ingå i en vägplan men som berör biotopskydd ska dispens sökas hos Länsstyrelsen. Norån är utpekad i natulvårdsprogrammet som klass 3 högt naturvärde. Det behöver beskrivas hur och vilken hänsyn som ska tas till detta område vid ev åtgärder. Grängshammarsån är utpekad som riksintresse enligt 3 kap miljöbalken och utpekad i naturvårdsprogrammet, klass 2 mycket högt naturvärde. Det behöver beskrivas hur och vilken hänsyn som tas till detta område vid ev åtgärder.

Detaljplaner och vägplan

Inom förstudieområdet finns detaljplaner och det bör säkerställas att detaljplanerna och framtida vägplaner inte är motstridiga. Genom väglagen och plan- och bygglagen finns möjlighet att förenkla och samordna planprocesserna i det fall åtgärder innebär att ändringar i detaljplaner behöver göras.

Barnperspektiv

Vi vill berömma Trafikverket för att man tagit frågan om barnperspektivet på allvar, t.ex. genom samråd med barn i skolan och att man undersökt deras upplevelser av väg och trafik. I den slutliga handläggningen har även företrädare för sakområdena kulturmiljö, miljövärd, naturvärd, landsbygd och samhällsplanering deltagit.

Trafikverket kommentar

Kultur

Justeringar och förtydligande av förstudiens texter i kap 2.3 Miljö, avsnittet Kulturmiljö har gjorts i förstudiehandlingen, med anledning av länsstyrelsens synpunkter om kulturmiljö. Mer detaljerade undersökningar av eventuella kulturmiljöer som berörs kommer att vid behov göras i kommande planläggningsskede.

Miljö

Texten om miljömål har justerats enligt länsstyrelsens synpunkter i kap 1.6, avsnittet Miljökvalitetsmål s 10. Riksdagen har beslutat om miljökvalitetsmålen och 2020 är målar.

Texten om regionala mål, kap 1.6, avsnittet Regionala mål, s 10 har också justerats enligt länsstyrelsens synpunkter.

Strandskydd, biotopskydd

Justeringar och förtydligande av förstudiens texter med anledning av länsstyrelsens synpunkter om naturmiljö, strandskydd och biotopskydd kopplade till Norån, har gjorts i handlingen i kap 2.3, avsnitten naturmiljö,

Strandskydd och Biotopskydd, s 21-22, samt i kap 5.3, avsnittet Mark och miljö s 39-40.

Enligt de planer som finns kommer inte förstudien att beröra naturvärden eller andra värden kopplade till Grängshammarsån, denna ligger utanför förstudieområdet. De åtgärder som planeras utföras i Tolsbo slutar vid den södra infarten till det villaområde som ligger öster om väg 635.

Detaljplan

Justeringar, kompletteringar och förtydligande av förstudiens texter har gjorts i kap 2.4, avsnittet Detaljplaner, s 24, samt i kap 5.3, avsnittet Detaljplaner, s 40 med anledning av länsstyrelsens synpunkter vad gäller detaljplaner.

Trafikverket har tittat på de detaljplaner som finns och de som är under förnyelse. Bedömningen är att det inte finns motstridigheter mellan planerna och trafikverkets projekt som inte går att lösa.

Sveriges Åkeriföretag Mitt

Sveriges Åkeriföretag Mitt är mycket positiva till att genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Det är dock viktigt att föreslagna åtgärder utformas så att framkomligheten för den tunga trafiken kan vara fortsatt god, även om hastigheten dämpas, exempelvis vid portar och passager.

Utifrån den tunga trafikens perspektiv finns dock ett problem. På sträckan genom Halvarsbodarna, där det är för trångt får att få plats med separerad GC-väg, är den skyltade hastigheten 30 km/h. Kombinationen låg hastighet, kurva och kraftig lutning medför redan idag problem för den tunga trafiken, framförallt vintertid då det kan vara halt och svårighet att komma upp i backen samtidigt som hastigheten ska sänkas till 30 km/h. I föreliggande förstudie föreslås någon form av målning och avsmalning, vägen är idag endast 6,3 meter bred. Föreslagna körbanor på sträckan anges bli 3,8 meter vilket skulle medföra att möte mellan (eller med) tunga fordon inkräktar kraftigt på de avgränsade sidoområdena på grund av utrymmesskäl. Risken är att oskyddade trafikanter då invaggas i en falsk trygghet inom dessa områden. För en tung lastbil som ska upp i backen är det svårt att köra mycket sakta vid ett möte.

Om marken är plan och sikten god (som i figur 5.2 .12) kan även tunga fordon lättare anpassa sin framfart i god tid och lösningen fungerar bra. Situationen i Halvarsgårdarna är svårare på grund av lutning och kurva.

Sveriges Åkeriföretag mitt önskar att konsekvenserna av utformningen och hastighetsbegränsningen i den branta backen vid Halvarsgårdarna studeras noga. Kanske är det bättre att leda de oskyddade trafikanterna genom östra Halvarsgårdarna på de små lokalgatorna?

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Tanken

med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena.

Trafikverket noterar vidare synpunkterna rörande svårigheterna att rymma en GC-väg parallellt med bilvägen genom Halvarsgårdarna. Inte heller placeringen och möjligheterna till en gång- och cykelväg parallellt med vägen genom Halvarsgårdarna har detaljstuderats. De åtgärder som finns upptagna i förstudien ska ses som förslag och kan komma att justeras i den vidare utredningen och detaljprojekteringen.

Redan idag används de mindre vägarna i Halvarsgårdarna för gång- och cykeltrafik, men även väg 635. Därför konstateras i förstudien att det skulle vara önskvärt med någon form av markerad eller avskild GC-väg parallellt med vägen. Det saknas även bra passeringsmöjligheter från södra till norra sidan av väg 635, vilket innebär att det behövs någon form av trafiksäker passage för oskyddade trafikanter. Denna passage kommer oavsett utformning att medföra en låg hastighetsbegränsning, annars fyller den inte avsedd funktion. Även placeringar och utformning av passager/busshållplatser måste detaljstuderas för att trafikverket ska hitta optimala lösningar för oskyddade trafikanter som inte ska hindra ett jämnt anpassat flöde av trafiken.

Borlänge kommun

Beslut

1. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 och 656 är angelägna och tillstyrks av kommunen.
2. Med fördel görs en åtgärdsvalsstudie för långsiktig strategi och helhetsperspektiv på trafikåtgärder i området
3. Förstudiens förslag till åtgärder ger dock anledning till synpunkter, vilka Framgår av yttrandet.

Sammanfattning

Borlänge kommun har fått samrådsremiss från Trafikverket gällande förstudieför trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägarna 635 och 656 vid Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo respektive Sellnäs och Spraxkya.

Problemen med trafiksäkerhetsbrister i området har funnits under en längre tid. Redan under 1990-talet utreddes en förbifart förbi Halvarsgårdarna för att slippa genomfartstrafik i byn. Utredningen visade problem att hitta en ny sträckning runt byn, både på grund av naturvärden väster om byn och svåra geotekniska förhållanden i området öster om byn. Under åren har Trafikverket med olika grad av framgång testat olika metoder för att minska problemen med höga hastigheter och oskyddade trafikanters korsande av väg 635 i byn Halvarsgårdarna.

I förstudien anges problemen med trafiksystemet till att oskyddade trafikanter korsar vägar på flera ställen och att vägarna upplevs som barriärer och otrygga att korsa. Delar av skolvägarna i området saknar ett utbyggt gång- och cykelvägnät. Väg 635 har hög trafikintensitet med hastigheter som upplevs högre än skyltad hastighet.

Lösningar som redovisas i förstudien är vägportar vid entréer till byarna och avsmalningar av vägarna på ett antal punkter som bedöms vara korsningspunkter för oskyddade trafikanter. Nya gång- och cykelvägar på befintlig väg föreslås på sträckorna, Spraxkya-Halvarsgårdarna, från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo samt längs väg 635 mellan Mass backe och befintlig gång- och cykelväg i Halvarsgårdarna och mellan södra infarten av Halvarsgårdarna till Bagar Kalles väg (de två senare som förbättrad markering på vägbanan).

Förbättrad vägmarkering föreslås också i Halvarsgårdarna längs väg 635 mellan Bagar Kalles väg och Mass backe. Nya gång- och cykelvägar bedöms vara nödvändiga i Halvarsgårdarna för att koppla ihop lokalvägar och möjliggöra säker färdväg till de punkter som ansluter till lokalvägarna på norra/östra sidan, för vidare färd mot skolan.

Borlänge kommun anser att från utvecklings- och planeringssynpunkt är en separerad gång- och cykelväg från Halvarsgårdarna längs väg 635 till Romme/Borlänge med koppling till stadens gång- och cykelvägnät en önskvärd framtida åtgärd och i överensstämmelse med pågående översiktsplanering.

Lokalt i Halvarsgårdarna är även en anslutning till Romme Alpin och Koppalahyttan önskvärd. En åtgärdsvalsstudie om en framtida lösning av genomfartstrafiken i Halvarsgårdarna bör genomföras för att lägga fast en långsiktig strategi. Det är viktigt för boende och verksamma i området. Ett alternativ kan vara att i aktuellt projekt "växla om" till det nya planeringssystemet och ta ett helhetsperspektiv på trafiken i området. Detaljlösningarna som föreslås saknar heller inte invändningar.

Kommunen är tveksam till föreslagna timglashållplatser i byarna. Däremot kan vägportar i entréer till byarna vara en lämplig och bra lösning för att sänka hastigheten och uppmärksamma trafikanter till ökad försiktighet. Kommunens yttrande angående förstudien gällande hållplatsers placering och utformning har skett i samråd med Dalatrafik. Det fortsatta arbetet i Trafikverkets regi bör ske i samråd med Dalatrafik och kommunen.

Trafikverkets kommentar

En större utredning med helhetsperspektiv innefattande nya vägdragningar är inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder..". En sådan utredning finns inte med i Länstrafikplanen 2010-2021 och skulle innebära en betydligt längre tidplan och en oklar finansiering. Att avvakta en utredning av nya vägdragningar skulle kunna innebära att de nu planerade åtgärderna skulle

kunna dröja många år och eller kanske inte alls kan komma till stånd. Därför bedömer Trafikverket att det inte vore bra att utreda detta i samband med övriga planerade och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder som det finns medel avsatta för i dagsläget. De åtgärder som nu föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är, oavsett senare och mera omfattande åtgärder, positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Tanken med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena.

Ytterligare samråd med Borlänge kommun och Dalatrafik planeras i nästa skede av projektet.

Naturskyddsföreningen i Borlänge

Under punkt 1 i Fyrstegsprincipen är det inte helt tydligt om man diskuterat möjligheterna att minska biltrafiken genom Halvarsgårdarna med hjälp av bättre linjetrafik med buss. Idag kan man från Borlänge endast nå Romme Alpin på måndag-fredag och vistas där några få timmar på eftermiddagen. Morgonturen från Borlänge svänger i Halvarsgårdarna. Samtidigt kan det från Mälardalen samma dag komma mer än 50 turistbussar en vinterdag.

Trafikverkets kommentar

Möjligheten att minska trafikbelastningen genom satsningar på kollektivtrafik har diskuterats inom Trafikverket. Bedömningen är dock att den största och mest problematiska orsaken till den höga trafikbelastningen är mängden tung trafik och den säsongstrafik som idag kommer till Romme Alpin och passerar Halvarsgårdarna. Att förändra och komplettera biltrafiken med utökad linjetrafik skulle inte vara en lösning på de trafikproblem som finns idag, möjligen skulle en del pendlingstrafik kunna flyttas till kollektiv trafik. Åtgärden skulle dock inte räcka till för att lösa trafiksäkerhetsproblemen, som primärt beror på att oskyddade trafikanter (framför allt barn) inte separeras från den tunga trafiken, samt höga säsongflöden under vintersäsongen. Trafikverket bedömer att man skulle få en relativt liten överflyttning från personbil till buss av besökare på Romme Alpin eftersom linjetrafiken inte har kapacitet att transportera både personer och utrustning i de bussar som används. Turistbussar har mycket bättre möjligheter att klara detta med tillräckliga bagageutrymmen. De åtgärder som föreslås i förstudien syftar primärt till säkring av trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna genom bättre passager och gång- och cykelvägar.

Åtgärderna kan komma att innebära begränsningar för den tunga trafiken som i förlängningen kan innebära att viss tung trafik väljer andra vägar. Med avseende på säkerheten för oskyddade trafikanter i de aktuella byarna, skulle en sådan utveckling vara positiv.

Intresseföreningen för gamla skolan i Halvars

Vi har tagit del av de föreslagna åtgärderna för att höja trafiksäkerheten i byarna Halvarsgårdarna och Sellnäs samt Tolsbo och Spraxkya och ser mycket positivt på förslagen i förstudien. Vi har dock några synpunkter som kan beaktas i det fortsatta arbetet.

I den förteckning över busshållplatser så finns den nuvarande hållplatsen vid infarten till Sellnäs från väg 635 markerad. Däremot saknas den i figur 5.3.1 över föreslagna timglashållplatser och istället finns en markering vid Mass backe. Är det tänkt att hållplatsen ska flyttas? Vad är i så fall orsaken? Föreslagen placering i brant backe känns inte logisk.

Vid södra infarten till Halvarsgårdarna finns markerad en "port". En sådan bör också finnas vid norra delen, strax innan infarten till Sellnäs.

Känns tveksamt att nästan 10 år gamla trafikräkningar ska ligga till grund för beskrivning av situationen. Vi kan bara konstatera att trafiken har ökat betänkligt under den här perioden, både på grund av Romme Alpin och av tung genomfartstrafik, vilket innebär att redovisade siffror känns irrelevanta.

Vi är medvetna om att detaljerna kring de olika åtgärderna kommer att presenteras längre fram men vill ändå påpeka att lösningen vad gäller gång- och cykeltrafiken vid bron över Noraån behöver diskuteras ytterligare. Detsamma gäller situationen runt ICA Sellnäs.

Eftersom vi av erfarenhet vet att ju större och dyrare insatser, desto längre tid innan de genomförs. Vår förhoppning är därför att projektet delas upp i etapper, där vi föreslår att åtgärderna inne i byarna får prioritet 1. Dessa bör också genomföras snarast.

Trafikverkets kommentar

Kartan över befintliga hållplatser visar just befintliga hållplatser, medan figuren 5.3.1 visar föreslagna åtgärder. I förstudien har två olika lösningar för passage från Sör Sellnäs över väg 635 studerats. Den ena innebär att man skulle utnyttja befintlig bro, med enbart tillåten gång- och cykeltrafik, som idag finns parallellt med vägbron och då skulle gång- och cykeltrafiken passera vid Mass Backe för att sedan ledas in på befintlig gång- och cykelväg eller en ny GC-väg ner mot befintlig hållplats. Denna lösning kräver en säker passage vid Mass backe. Bron och de intilliggande vägarna är inte trafikverkets vägar, vilket försvårar en sådan lösning. Ett annat problem är att en avsmalning med passage av gång- och cykelväg mitt i backen skulle innebära ett stort hinder för trafiken, vilket är negativt för den tunga trafiken som tvingas stanna.

Den andra lösningen innebär att gång- och cykeltrafiken skulle passera på ny gång- och cykelbana på befintlig vägbro, vilket betyder att en säker passage med avsmalning måste skapas närmare eller i direkt anslutning till korsningen mellan väg 635 och väg 656. Om detta genomförs innebär det givetvis att det

andra utredda förslaget inte genomförs. Hållplatsens läge är inte utrett, men grundtanken är att inte flytta den befintliga hållplatsen. En port eller avsmalning kommer troligen att vara nödvändig i detta alternativ för att sänka farten för en passage. Placeringen av en sådan måste utredas vidare i nästa skede, men denna avsmalning skulle i så fall fungera som den "port" som efterfrågas.

Ett förtydligande över de olika alternativen har gjorts i förstudien, texter och ev. kartor justeras så att de stämmer med de olika möjliga alternativen. Samråd om de lösningar som utreds vidare kommer att hållas med berörda i nästa skede.

På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafikeringsciffrorna från 2004 som används som underlag i förstudien inte är uppdaterade och att de i alla fall under vissa perioder av året är mindre relevanta. I nästa skede i projektet planeras nya trafiksiffror som är representativa för hela året att tas fram. Dessa kompletteringar görs innan beslut fattas om vidare åtgärder i projektet.

Tanken från Trafikverkets sida är att genomförandet av projektet ska delas upp i etapper, liksom intresseföreningen för gamla skolan i Halvars föreslår. Prioriteringsordningen på etapperna beror på olika faktorer som kostnader, bästa effekt samt hur Region Dalarna har avsatt medel till projektet. Trafikverkets roll är att sammanställa och föreslå prioriteringar, samt att genomföra det som prioriteras och beslutas av Region Dalarna..

Romme Alpin

Allmänt

1. Den trafikutredning som omnämns under "Bakgrund" gjordes redan under 1980-talet och innan dagens ökade trafikmängd och innan den trafikmängd som tillkommit med anledning av Romme Alpins utbyggnad.
2. Förstudien utgår från en angiven trafikmängd år 2004. Uppgifterna är i det närmaste 10 år gamla vilket är en brist. Trafiken på såväl väg 656 som 635 torde idag vara väsentligt större.
3. Trots den stora trafikmängden har det, som framgår under rubriken "Trafik", inträffat relativt få olyckor. Ingen olycka kan emellertid, såvitt Romme Alpin känner till, relateras till den trafik Romme Alpin genererat.

Trafikhindrande busshållplatser på vägbanan

1. Den trafikvolym som för närvarande och i framtiden kan bedömas nyttja ifrågavarande vägvagnsnitt är omfattande. Att då skapa trafik hinder som utesluter möten eller svårt begränsar framkomligheten genom anläggande av timglashållplatser eller andra hållplatser som ianspråkar själva vägbanan är inte ändamålsenligt. Sådana hinder kan tvärtom förväntas att öka antalet tillbud och trafikolyckor. Timglashållplatser kan säkerligen fylla sin funktion i gatumiljö, där antalet busspassagerare är väsentligt större och där fråga inte är om tungt trafikerade länsvägar.

2. Som framgår av förstudien trafikerar endast ett mindre antal bussar de aktuella vägavsnitten. De avsevärda trafik hinder som föreslås betjäna dessa fåtal bussar, omöjliggör emellertid vid timglashållplatserna möte för ett stort antal andra trafikanter under hela dygnets timmar och under hela året. Att för en ringa busstrafik skapa hinder som omöjliggör möten och som ökar risken för olyckor för ett stort antal övriga trafikanter måste starkt ifrågasättas.

I förstudien har inte utretts och beaktats den negativa påverkan och risker som uppkommer genom att ianspråkta vägbanan för hållplatser.

3. Under vintersäsong uppkommer med anledning av den verksamhet Romme Alpin bedriver trafiktoppar, som uppgår till ett mycket stort antal fordon. Under högsäsong innebär detta ett trafikflöde av ca 2000 bilar och bussar, såväl förmiddag som eftermiddag, vilket flöde sker, endera till eller från Romme Alpins anläggning.

4. Särskilt under vintersäsongen kommer därför de i förstudien omnämnda timglashållplatserna och övriga trafik hinder i vägbanan att avsevärt försämra framkomligheten och trafiksituationen på de aktuella vägavsnitten. Under högsäsong kommer den omfattande trafik (se bl.a. diagram, Figur 2.2.4 i förstudien) som möter trafik till eller från Romme Alpins anläggning inte alls att kunna passera, varför mycket långa köer och en förhöjd olycksrisk skulle uppkomma om de omnämnda hindren i vägbanan skulle förverkligas.

5. Under vintersäsong är även nödvändigt att ambulans, brandutryckningsfordon och andra räddningsfordon kan trafikera de aktuella vägavsnitten till och från Romme Alpins anläggning utan hinder. I skidanläggningen kan under ett dygn befinna sig ca 5 000 personer i anläggningen, varav ca 600 hotellgäster. Framkomligheten på väg 635 och 656 får därför inte försämrats på de sätt som skissats i förstudien.

6. För att dels lösa framkomligheten och inte skapa nya olycksrisker och dels höja säkerheten för av- och påstigande busspassagerare bör istället anläggas sidohållplatser separerade från befintlig vägbanan. Tillräckligt med utrymme torde finnas för att anlägga sådana förbättrade av- och påstigningsplatser för busspassagerare.

7. I förstudien saknas utredning avseende denna mer ändamålsenliga lösning. Romme Alpin anser det därför nödvändigt att Trafikverket utreder och redovisar alternativet med busshållplatser separerade från länsvägarnas vägbanor.

GC-väg i Halvarsgårdarna

1. Förstudiens förslag till separerad gång- och cykelväg är bra.

Där behovet av separerad GC-väg är som störst, inom byn Halvarsgårdarna, kommer emellertid med förstudiens ställningstagande, gång och cykeltrafikanter även fortsättningsvis att oskyddat trafikera befintlig vägbanan, se förstudien Figur 5.3.1. sid 37.

Nuvarande lokalgator som innebär omvägar och inte byggts för cykeltrafik, används inte idag för GC-trafik och kan inte heller förväntas att i framtiden användas av GC-trafiken.

2. Utredning om anläggande av sammanhängande GC-väg i Halvarsgårdarna saknas i förstudien. Det ifrågasätts varför det inte utretts och redovisats förutsättningar för anläggande av GC-väg även avseende de mindre avsnitt inom Halvarsgårdarna där sådan väg inte angivits i Figur 5.3.1 ovan.

3. Skall genomfartstrafiken inte ledas förbi Halvarsgårdarna i ny sträckning av länsväg 635, vilket i grunden är den enda hållbara långsiktiga lösningen, måste åtminstone genomföras sådana åtgärder för trafiksituationen i Halvarsgårdarna att GC-trafiken separeras från genomfartstrafiken. Att då lämna en sådan möjlighet outhärdad är inte tillfredsställande.

Vidtas de målningsåtgärder som nu förstudien anger, uppkommer inom Halvarsgårdarna ingen egentlig förbättring. Vintertid fyller dessutom målningen ingen som helst funktion.

4. Romme Alpins uppfattning är därför att GC-väg separerad från vägbanan i Halvarsgårdarna bör anläggas i samband med utbyggnaden av övriga GC-vägar i området och att Trafikverket bör utreda de närmare förutsättningarna för en sådan lösning.

Område för förstudien

Enligt sid 26 i förstudien har området för förstudien i söder begränsats till gränsstrax söder om Halvarsgårdarna. Stort behov föreligger emellertid att förlänga den aktuella GC-vägen till Koppslahyttan.

Vid en utebliven omläggning av länsväg 635 måste rimligen även de boende i Koppslahyttan skyddas från den omfattande genomfartstrafiken och erbjudas en från länsvägen separerad GC-väg.

Sammanfattning

1. Utredning och redovisning saknas i förstudien vad angår alternativa lösningar för anläggande av hållplatser som inte ianspråkar den vägbanan som oundgängligen måste behållas intakt för den omfattande trafiken på de aktuella vägavsnitten och för ett bevarande av den framkomlighet som krävs för bl.a. räddningsfordon.

2. Utredning och redovisning saknas i förstudien vad angår en från länsväg 635 separerad GC-väg inom Halvarsgårdarna, inom de vägavsnitt där GC-trafikanterna är minst skyddade och där behovet av GC-väg därför är mest viktig.

3. Område för förstudien bör även omfatta GC-väg söderut till Koppslahyttan.

Trafikverkets kommentar

Allmänt

På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafikeringsciffrorna från 2004 som används som underlag i förstudien inte är uppdaterade och att de i alla fall under vissa perioder av året är mindre relevanta. I nästa skede i projektet planeras nya trafiksiffror som är representativa för hela året att tas fram.

Trafikverket kan inte bemöta frågan om olyckorna, det finns ingen möjlighet att koppla trafikolyckorna till trafik till enskilda målpunkter och det finns inte heller angivet exakta orsaker till uppkomna olyckor. De allmänna statistiska

samband som möjligen kan finnas är att ökad trafik kan ge upphov till ökat antal olyckor, men detta har inte undersökts närmare i detta projekt som ju syftar till att förbättra den allmänna trafikmiljön för oskyddade trafikanter.

Trafikhindrande busshållplatser på vägbanan

På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafiken i området och speciellt genom Halvarsgårdarna är stor och att den dessutom består av en stor andel tung trafik, varav endast en del kan knytas till Romme Alpin. De problem som finns vad avser säkerheten för oskyddade trafikanter måste lösas på något vis, utan att därmed bli ett alltför stort hinder för den trafik som måste passera området och byarna.

Tanken med timglashållplatser och avsmalnande portar vid infarterna är att minska hastigheten och tempot i trafiken genom byarna, vilket är det stora problemet idag enligt de synpunkter som inkommit via bl.a. samråd i tidigare skeden och under arbetet med förstudien. Kombinationen av hög hastighet, tunga stora fordon och oskyddade trafikanter är ingen lyckad kombination och måste förändras på något sätt. Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Trafikverket anser inte att denna typ av avsmalningar bidrar till större risker eftersom de innebär ett lugnare trafiktempo om alla trafikanter respekterar avsmalningarna, det sänker generellt hastigheten genom samhället. Vad gäller de åtgärder som föreslås är Trafikverket övertygade om att åtgärderna har både kort- och långsida effekter och att de kommer att bidra till en förbättrad trafikmiljö för oskyddade trafikanter, däremot kan de oavsett utformning komma att upplevas som begränsande för t.ex. lastbilstrafik genom byarna, vilket ju är en önskvärd effekt då det finns andra mer lämpade vägar för stora delar av den tunga trafiken.

Frågan om de föreslagna åtgärderna skulle kunna utgöra ett hinder för räddningsfordon är förstas av stor vikt. Trafikverket planerar att samråda med räddningstjänsten i kommande planläggning för att hitta lämpliga lösningar.

Trafikverket anser att det finns fördelar med att samordna busshållplatser, passager och trafikdämpande åtgärder, men även nackdelar som kan drabba trafiken om trafikanter inte respekterar att det finns trafik i bägge riktningar. Detaljutformning av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de olika platserna är inte utredda i detta skede utan kommer att genomföras i nästa skede. Andra utformningar kommer att studeras och jämföras med den som föreslagits i förstudien och då ska synpunkter från Romme Alpin beaktas. I detta arbete ingår också principval vad avser om busshållplatser ska samordnas med passager eller inte.

GC-väg i Halvarsgårdarna

Det finns idag alternativa gång- och cykelvägar, men det saknas t.ex. bra passager över väg 635 i Halvarsgårdarna där bl.a. barn ska röra sig. Det innebär att trafikanter rör sig längs vägen istället för att korsa och välja de inre vägarna, lokalgatorna, som beskrivs i förstudien. Trafikverkets bedömning är att vägen sannolikt skulle nyttjas av gående även om ingen åtgärd genomförs längs den. Därför är förslaget nu en kombination av passage och åtgärd längs vägen.

Trafikverket föreslår i förstudien att en gång- och cykelbana kan markeras på sidan av vägbanan. Ett alternativ skulle också kunna vara att bygga en separat gång- och cykelväg längs väg 635 på samma sträcka. Det är trångt på den norra sidan vägen, men denna sida är annars mest lämplig eftersom man då skulle undvika passager på olämpliga ställen. Trafikverket bedömer i dagsläget att de olika förslagen är möjliga att genomföra, men de ska utredas vidare. Inkomna synpunkter i samrådet kommer att utgöra underlag för fortsatt planering och projektering i nästa skede.

Omledning av trafiken förbi Halvarsgårdarna är i detta skede inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder..". Tidsaspekten på en sådan utredning och oklar finansiering för en sådan omfattande åtgärd gör att Trafikverket inte anser att det vore bra att utreda detta i samband med övriga planerade och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder som det finns medel avsatta för i dagsläget. En sådan omfattande utredning skulle innebära att det skulle dröja länge innan mindre åtgärder då kan komma att genomföras. De åtgärder som föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är oavsett senare och mera omfattande åtgärder positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

Område för förstudien

Trafikverket har beslutat att förstudien primärt ska omfatta trafiksäkerhetshöjande åtgärder med syfte att säkra barns skolvägar. Färdvägen för elever på skolan Halvarsgårdarna som inte idag har skolskjuts och som själva tar sig till skolan är prioriterad i detta projekt, därför har avgränsningen gjorts på det sätt som gäller i förstudien. Eleverna kommer till största delen från byarna Spraxkya, Sellnäs, Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo. Övriga elever har enligt information från skolans ledning skolskjuts pga. avståndet. Om behovet finns för säkra gång- och cykelvägar även utanför förstudiens begränsning måste frågan lyftas politiskt och prioriteringsmässigt i Region Dalarna, den organisation som hanterar prioriteringar av pengar till denna typ av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Koppslahyttans byförening

Koppslahyttans byförening är inte utsedd som remissinstans men vi ser förstudien som mycket angelägen för Koppslahyttan och skickar därmed in dessa synpunkter.

Trafiken har ökat betydligt de senaste 25 åren, dels med Romme Alpins tillkomst men också efter den senaste restaureringen och GPS funktioner som styr om till kortaste väg.

Vi tycker det är olyckligt att inte förstudien har tagit med sträckan Halvarsgårdarna - Koppalahyttan när det gäller gång- och cykelväg. På vägsträckan finns inga vägrenar som vi kan gå eller cykla på utan vi är ute i körbanan och rör oss. Särskilt under vintertid när trafiken är intensivare så är det en stor trafikfara. Många gäster från Romme Alpin är också ute och tar promenader på vägen, likaså kommer byfolk från närliggande byar på promenad.

Det är ett stort behov av gång- och cykelväg den beskrivna sträckan!

Övriga synpunkter

Det allra bästa för byarna vore om planen på förbifart Halvarsgårdarna som togs fram för ca 30 år sedan fullföljdes. Då skulle byborna i Halvarsgårdarna slippa genomfartstrafiken och vi övriga en bättre och säkrare framkomlighet. Nu blir det åtgärder som inte är helt tillfyllest för någon.

Angående de föreslagna "Timglashällplatserna" säger vi bestämt nej. Det skulle störa trafikflödet och bli ett stort problem under Romme Alpin säsongen men även vid andra tider när trafiken är intensiv. Det skulle vara bättre att flytta/ bygga om busshällplatserna så de kommer helt av vägen.

De andra föreslagna gång-och cykelvägarna är bra förslag. Ett önskemål vore också att en ny förstudie Tolsbo - Romme startas för att binda ihop g/c vägarna med övriga stråk i Borlänge/Dalarna.

Trafikverkets kommentar

Det stämmer att föreningen inte valdes ut som en remissinstans när samrådsunderlaget skickades ut. Föreningen är dock mycket välkommen med synpunkter i ärendet, precis som övrig allmänhet.

Trafikverket har beslutat att förstudien primärt ska omfatta trafiksäkerhets- höjande åtgärder med syfte att säkra barns skolvägar. Färdvägen för elever på skolan Halvarsgårdarna som inte idag har skolskjuts och som själva tar sig till skolan är prioriterad i detta projekt, därför har avgränsningen gjorts på det sätt som gäller i förstudien. Eleverna kommer till största delen från byarna Spraxkya, Sellnäs, Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo. Övriga elever har enligt information från skolans ledning skolskjuts pga. avståndet. Frågan om eventuella satsningar på gång- och cykelvägar även utanför förstudiens begränsning måste lyftas politiskt och prioriteringsmässigt i Region Dalarna.

Omledning av trafiken förbi Halvarsgårdarna är i detta skede inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder..". Tidsaspekten på en sådan utredning och oklar finansiering för en sådan omfattande åtgärd gör att

Trafikverket inte anser att det vore bra att utreda detta i samband med övriga planerade och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder som det finns medel avsatta för i dagsläget. En sådan omfattande utredning skulle innebära att det skulle dröja länge innan mindre åtgärder kan komma att genomföras. De åtgärder som nu föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är oavsett senare och mera omfattande åtgärder positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Tanken med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena.

Lantbrukarnas riksförbund

- LRF delar uppfattningen att vägsträckorna är hårt belastade och i behov säkerhetshöjande åtgärder. Vägen är en viktig förbindelse framförallt till Romme Alpin men även för vidare trafik mot Smedjebacken. Trafikmätningen i förstudien är från 2004. (En detalj i mätningen; fig 2.2.4, det är förvånande att trafikflödet var större norrut på förmiddagen och större söderut på eftermiddagen. Borde vara tvärt om med tanke på flödena till Romme Alpin (söderut) på förmiddagen och från Romme Alpin på eftermiddagen (norrut).
- Vi är ganska säkra på att trafikmängderna har ökat väsentligt sedan 2004 både på grund av Romme Alpins expansion och upprustning av vägen vidare mot Smedjebacken. Frågan är om trafikflödena nu är så stora att en ny sträckning förbi Halvarsgårdarna borde utredas?
- LRF vill framhålla att det är viktigt att ha en nära dialog med markägare som berörs. Dels i frågor om inlösen av mark och intrång, men också i frågor om anslutningar till åkrar och skogsskiften. Anslutningar och trummor som inte används idag kanske skall tas bort medan andra bör förbättras och anpassas till dagens maskiner och redskap. Kunskap om detta finns hos brukare och markägare lokalt.
- Hastighetsdämpande åtgärder i form av portar eller timglashållplatser måste utformas så att de kan passeras med breda fordon t.ex. jordbruksredskap. LRF förordar "icke fysiska" hastighetsdämpande utrustning såsom skyltar, lampor eller hastighetskameror i första hand.
- Nackdelar med timglashållplatser beskrivs på sid 5. Nackdelarna är inte bara kopplade till frekvensen av bussar. Om timglasen utformas så att endast ett fordon i en riktning kan passera så störs även personbilstrafiken. Timglasen måste utformas med god sikt så att mötande bilar i god tid hinner avgöra vem som skall "köra först". Det

finns exempel på olycka där två personbilar möttes i ett timglas varvid den ena snabbt backade och då backade på en äldre kvinna som gick över vägen när bilen passerat (benbrott och skullskada).

- På sid 14 framgår att området präglas av åker och ängsmark. Brukad åker innebär transporter till och från åkrarna. Detta beskrivs inte i förstudien. Under punkt 2.4 Byggnadstekniska förhållanden, borde även vägtrummor och anslutningar till åkrarna beskrivas så att ev. ombyggnader kan göra dessa så säkra som möjligt och anpassade till moderna maskiner.
- LRF vill framhålla vikten av att intrång och åverkan på åkermark begränsas så mycket som möjligt. Åkermarken är en begränsad resurs. Om det finns alternativ förordar LRF det som gör minst åverkan på åkermarken.
- LRF vill också påtala att möjlighet till rördragning för fiberkabel för bredband tas till vara när markarbeten utförs.

Trafikverkets kommentar

Flödena som visas i diagrammet omfattar en normalvecka utom Romme Alpins säsong, så den trafiken speglas inte i siffrorna. På Trafikverket finns en medvetenhet om att trafikeringsciffrorna från 2004 som används som underlag i förstudien inte är uppdaterade och att de i alla fall under vissa perioder av året är mindre relevanta. I nästa skede i projektet planeras nya trafiksiffror som är representativa för hela året att tas fram.

Omledning av trafiken förbi Halvarsgårdarna är i detta skede inte en del av projektet "Trafiksäkerhetshöjande åtgärder..". Tidsaspekten på en sådan utredning och oklar finansiering för en sådan omfattande åtgärd gör att Trafikverket inte anser att det vore bra att utreda detta i samband med övriga planerade och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder som det finns medel avsatta för i dagsläget. En sådan omfattande utredning skulle innebära att det skulle dröja länge innan mindre åtgärder kan komma att genomföras. De åtgärder som nu föreslås kan genomföras på betydligt kortare sikt och är oavsett senare och mera omfattande åtgärder positiva för närmiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

Alla frågor som rör detaljer avseende de åtgärder som kan komma att genomföras kommer att hanteras i kommande skede. Samråd kommer att hållas i någon form med sakägare och berörda för att uppnå en god trafiklösning som uppfyller de krav som ställs och klarar de funktioner som är tänkta.

Trafikverket noterar att flera yttranden är kritiska till de föreslagna avsmalningarna vid busshållplatser, så kallade timglashållplatser. Åtgärderna är än så länge inte utredda i detalj och de inlämnade synpunkterna kommer att utgöra underlag i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Tanken

med timglashållplatser är att samordna passager och hållplatser samt hålla nere hastigheterna genom samhällena.

Ingen inventering av trummor och anslutningar till åkermark har gjorts i detta skede eftersom det inte fastslagits någon exakt dragnings av gång- och cykelvägar eller exakta placeringar av övriga trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder. I kommande projektering och planarbete behövs mer kunskap och då kommer sådana inventeringar att genomföras.

Trafikverket noterar förslaget att samordna de planerade åtgärderna med rördragnings för bredband. En dialog angående sådana möjligheter planeras till kommande skede av projektet.

Svenska Handelskammaren

Svenska Handelskammaren instämmer i synpunkterna som getts av Sveriges Åkeriföretag.

Trafikverkets kommentar

Se Trafikverkets bemötande av synpunkter från Sveriges Åkeriföretag.

Sändlista

	Mottagare	Adress	Yttrande inkom
1	Borlänge kommun Samhällsbyggnadssektorn Miljökontoret	781 81 Borlänge	2013-07-03
2	Länsstyrelsen i Dalarna	Länsstyrelsen Dalarna 791 84 FALUN	2013-05-24
3	Dalatrafik AB	Box 924 781 29 Borlänge	-
4	Räddningstjänsten Dala Mitt	Lugnetleden 3 791 38 Falun	-
5	Naturskyddsföreningen Borlänge	Svedjegatan 6 784 43 BORLÄNGE	2013-05-30
6	Sveriges Åkeriföretag Mitt	Box 1958 791 19 Falun	2013-05-22
7	Mellansvenska Handelskammaren	Box 1958 791 19 Falun	2013-07-01
8	Borlänge Energi	Box 834 781 28 Borlänge	-

9	Intresseföreningen för Gamla skolan i Halvars	Halvarsvägen 2A 781 98 Borlänge	2013-05-28
10	Romme Alpin	Romme Alpin 78198 Borlänge	2013-06-05
11	Skolan i Halvarsgårdarna	Halvarsgårdars skola 781 96 Borlänge	-
12	Lantbrukarnas riksförbund Dalarna-Gävleborg	Box 195 811 23 Sandviken	2013-06-03
13	Landstinget Dalarna (ambulansen)	Huvudkontoret Box 712 791 29 Falun	-
14	Dalarnarnas trafiksäkerhetsförbund	Box 257 791 26 Falun	-
15	Region Dalarna	Myntgatan 2 791 51 Falun	-
16	Försvarsmakten HKV PROD INFRA	HKV PROD INFRA 107 85 STOCKHOLM	-

Ort och datum

Borlänge 2014-03-12



Lars Bleckur

Projektledare

Bilagor

1 Samrådsremiss brev

2 Annons samrådshandling

3 Inkomma yttranden (bifogas ej)

Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2014-03-14
Ärendenummer: TRV 2012/66419

Projektnummer: 130809
Ert datum:
Ert ärendenummer:



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Box 417
801 05 Trafikverket Gävle

Besöksadress: Norra Kungsgatan 1, Gävle
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Lars Bleckur
Investering Mitt, projektenhet Borlänge
Direkt: 010-1243154
lars.bleckur@trafikverket.se

Länsstyrelsen Dalarna
Samhällsbyggnadsenheten
791 84 Falun

Kopia till:

Diariet

Förfrågan angående beslut om betydande miljöpåverkan

Förstudie gällande trafiksäkerhetshöjande åtgärder väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo, Tollsbo samt på väg 656 i Spraxkya och Sellnäs, Borlänge kommun

Trafikverket önskar härmed att Länsstyrelsen i Dalarna tar ställning till om rubricerat objekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslut med motiv sänds vänligen till oss med referens till ovanstående projekt.

Trafikverket är medvetna om att dokumentet som skickas med som underlag är en förstudie inkl samrådsredogörelse enl. äldre väglagstiftning. Vi anser dock att detta dokument uppfyller kraven som ställs på handling med status Samrådsunderlag, enligt väglagen fr.o.m. 2013-01-01, för begäran om beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket önskar att Länsstyrelsen i Dalarna kan ta ett beslut om betydande miljöpåverkan med detta material som underlag.

Förstudie daterad 2014-03-14 samt förslag till samrådsredogörelse inkl. bilagor medföljer denna skrivelse.

Med vänlig hälsning

Lars Bleckur
projektledare

Bilagor: 1 st. exemplar av Förstudie inkl. samrådsredogörelse.

SAMHÄLLSBYGGNADSENHETEN
Samhällsplanering/Kommunikation
Eva Hammarsten
eva.hammarsten@lansstyrelsen.se

Trafikverket Region Mitt
Lars Bleckur
e-post: gavle@trafikverket.se

Väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo, Tollsbo samt på väg 656 i Spraxkya och Sellnäs, Borlänge kommun

Beslut

Länsstyrelsen anser, utifrån det som redovisas i samrådsunderlaget, att vägobjektet vad avser byggande av väg inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Redogörelse för ärendet

Länsstyrelsen har tagit del av samrådsunderlaget, förstudie och samrådsredogörelse avseende väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo, Tollsbo samt på väg 656 i Spraxkya och Sellnäs, Borlänge kommun, som kommit in till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan enligt miljöbalkens 6 kap. 5 §.

Motivering

Det planerade vägobjektet är inte av den omfattningen att det bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Den försiktighet som behöver tas ska kunna hanteras utan att projektet bedöms ha betydande miljöpåverkan.

Detta beslut kan inte överklagas.

I detta ärende har Lars Ingelström beslutat och Eva Hammarsten föredragit.

I den slutliga handläggningen har även företrädare för sakområdena kulturmiljö, miljövård och naturvård deltagit.



Lars Ingelström
Länsarkitekt



Eva Hammarsten

Skapat av Lars Bleckur, Trafikverket Investering Mitt	Dokumentdatum 2014-04-30	Beteckning TRV 2012/66419
Fastställt av	Vägnummer Väg 635 och väg 656	Skede Förstudie
Projektnummer 130809	Projektname Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs	
Version 1.0		
Ställningstagande till fortsatt arbete efter förstudie		

Förstudie för trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 635 i Halvarsgårdarna, Grevbo och Tolsbo samt väg 656 i Spraxkya och Sellnäs

SAMMANFATTNING

Problemen med trafiksäkerhetsbrister i Halvarsgårdarna, Sellnäs, Spraxkya, Grevbo och Tolsbo har funnits under en längre tid. Redan under 1990-talet utreddes en förbifart förbi Halvarsgårdarna för att slippa genomfartstrafik i byn. Utredningen visade problem att hitta en ny sträckning runt byn, både på grund av naturvärden väster om byn och svåra geotekniska förhållanden i området öster om byn.

Under åren har Trafikverket med olika grad av framgång testat olika metoder för att minska problemen med höga hastigheter och oskyddade trafikanter korsande av väg 635 i byn Halvarsgårdarna.

Frågan om trafiksäkerhet för gående och cyklister längs väg 656 från Spraxkya till korsningen med väg 635 och den befintliga gång- och cykelvägen mot skolan på andra sidan vägen är inte ny. Inte heller problemen längs väg 635 med höga hastigheter och barn som rör sig längs denna väg är okänd för de boende i området. I denna förstudie har problemen också tagits med som en del av det formella utredningsarbetet eftersom fokus på säkra skolvägar längs vägarna 656 och 635 och problemet med barn som måste korsa väg 635 för att komma till befintlig gång- och cykelväg inte har lösts.

De problem som kan identifieras idag med trafiksystemet i Halvarsgårdarna, Sellnäs, Spraxkya, Grevbo och Tolsbo är i huvudsakligen följande:

- Oskyddade trafikanter korsar vägar på flera ställen. Vägen upplevs som en barriär och som otrygg att korsa.
- På delar av skolvägarna i området saknas ett utbyggt gång- och cykelvägnät.
- Väg 635 har hög trafikintensitet med hastigheter som upplevs högre än skyltad hastighet, dessutom är en del av trafiken tung trafik

Ett av förstudiens syften var att studera förutsättningarna för att minska barriäreffekten av väg 635 genom Halvarsgårdarna genom att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Föreslagna åtgärder ska bidra till en sänkt genomfartshastighet genom framför allt byarna och ge en tryggare skolväg. Ett ytterligare syfte med förstudien var att studera säkra skolvägar längs

Projektnummer 130809	Dokumentdatum 2014-04-30	Beteckning TRV 2012/66419
-------------------------	-----------------------------	------------------------------

väg 656 från Spraxkya till Halvarsgårdarna och från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo, samt föreslå åtgärder för att uppnå dessa vägar.

BRISTER OCH PROBLEM

Nuvarande tillgänglighet för oskyddade trafikanter är bristfällig längs väg 656 från Spraxkya till anslutningen mot väg 635. I dag sker förflyttningarna i stort sett utan separering från fordonstrafiken och väg 656 korsas helt ostrukturerat. Även sträckan från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo i riktning mot Borlänge med höga hastigheter och gång- och cykeltrafikanter som färdas oskyddat längs vägen är ett stort problem.

Väg 635 utgör en barriär genom samhället Halvarsgårdarna, speciellt i de perioder som trafiken är större under t.ex. högsäsong för Romme Alpin. Det finns bl.a. ett tydligt behov av att skapa säkrare korsningspunkter för de oskyddade trafikanterna. Detta gäller också vid Halvarsgårdarnas skola där barn korsar väg 635 vid den norra utfarten från skolan.

Trafiksäkerheten längs med väg 656 är inte tillfredställande, avseende oskyddade trafikanter eftersom de måste vistas direkt i anslutning till vägtrafiken. Boende upplever att genomfartstrafiken ofta har en högre hastighet än den skyltade 40 km/h och korsande av vägen upplevs som otryggt.

Det finns idag ingen stor problematik kring vägarna och påverkan på miljöintressen. Den främsta kulturmiljöfrågan handlar om att ta hänsyn till den existerande bybebyggelsen vid utformning av åtgärder och en eventuell ny gång- och cykelväg som kan komma att dras längs väg 656. Lokalisering och gestaltning kommer att bli en fråga att ta hänsyn till i det vidare arbetet.

En enklare barnkonsekvensanalys har genomförts i arbetet med förstudien, samråd har hållits med skolans elever och viktiga synpunkter har bidragit till analysen och utformningen av de åtgärder som föreslås.

PROJEKTMÅL

Följande **projektmål** har satts upp för projektet:

- Oskyddade trafikanter ska på egen hand kunna förflytta sig mellan olika målpunkter i anslutningen till väg 635 genom Halvarsgårdarna på ett trafiksäkert sätt, vilket omfattar en minskad barriäreffekt av vägen för de boende.
- Säker skolväg för barnen i Spraxkya, Sellnäs, Grevbo, Tolsbo och Halvarsgårdarna till skolan i Halvarsgårdarna
- Genomfartstrafiken på sträckorna där oskyddade trafikanter färdas eller korsar vägar ska hålla hastighetsbegränsningar och bidra till ökad trygghet
- Minimera påverkan på den speciella kulturmiljön i området genom bra gestaltning, bidra till att Noråns naturvårds- och rekreationsintresse inte påverkas negativt av de föreslagna åtgärderna

Projektnummer 130809	Dokumentdatum 2014-04-30	Beteckning TRV 2012/66419
-------------------------	-----------------------------	------------------------------

TÄNKBARA ÅTGÄRDER ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN

Tänk om (steg 1)

Informationsinsatser föreslås långsiktigt, t.ex. information som kan påverka barns beteende i trafiken.

Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, (steg 2)

Åtgärder har tidigare genomförts utan större förbättringar av de problemställningar som funnits länge i området.

Begränsade fysiska ombyggnadsåtgärder (Steg 3)

Mindre fysiska ombyggnadsåtgärder för att förändra infrastrukturen innefattas av steg 3. Här finns flera åtgärder som bedöms ge positiva effekter utifrån målen i projektet.

De typer av åtgärder som man kan göra har delats in i fem olika grupper:

- Portar/entréer (avsmalningar vid infart) till byarna (fysisk signal om att vägmiljön ändras)
- Nya gång- och cykelvägar
- Säkrare passager över vägarna
- Säkrare busshållplatser (avskilda från körbanan, gångbana, kantsten, väderskydd och belysning)
- Övrigt

Portar/entréer och avsmalningar av vägarna föreslås på ett antal punkter i Halvarsgårdarna, Spraxkya, Sellnäs, Grevbo och Tolsbo, vid infarterna och i de punkter som bedöms vara korsningspunkter för oskyddade trafikanter.

Nya gång- och cykelvägar på befintlig väg föreslås på följande sträckor:

- sträckan Spraxkya-Halvarsgårdarna (fysisk GC-väg)
- sträckan från Halvarsgårdarnas skola till Tolsbo (fysisk GC-väg)
- sträckan längs väg 635 mellan Mass backe och befintlig gång- och cykelväg (förbättrad vägmarkering)
- sträckan mellan södra infarten av Halvarsgårdarna till Bagar Kalles väg (förbättrad vägmarkering)
- Ev. sträckan i Halvarsgårdarna längs väg 635 mellan Bagar Kalles väg och Mass backe (förbättrad vägmarkering)

Dessa nya gång- och cykelvägar bedöms vara nödvändiga för att koppla ihop lokalvägar och möjliggöra säker färdväg till de punkter som ansluter till lokalvägarna på norra/östra sidan, för vidare färd mot skolan. Steg 3-åtgärder bedöms lösa de allvarligaste trafiksäkerhetsproblemen.



Projektnummer 130809	Dokumentdatum 2014-04-30	Beteckning TRV 2012/66419
-------------------------	-----------------------------	------------------------------

SAMRÅD

En detaljerad beskrivning av hur samrådsförfarandet för förstudien har bedrivits samt de synpunkter som inkommit under samrådstiden finns i bilaga 1, Samrådsredogörelsen. Yttranden har lämnats av berörda fastighetsägare och övriga enligt lista nedan:

- Borlänge kommun och Borlänge Energi AB
- Länsstyrelsen Dalarnas län
- Svenska Handelskammaren
- Sveriges Åkeriföretag Mitt
- Naturskyddsföreningen i Borlänge
- Intresseföreningen för Gamla Halvars skola
- Koppslahyttans byförening
- Romme Alpin
- LRF, Lantbrukarnas riksförbund Dalarna-Gävleborg

INFORMATION- OCH SAMRÅDSMÖTEN

Samrådsmöte har tidigt i förstudieprocessen avhållits med skolan i Halvarsgårdarna via skolans ledning och personal inom ramen för den barnkonsekvensanalys som utförts. Inga övriga samråds- eller informationsmöten har hållits. Samråd har skett via utställning av förstudien på olika platser och på Trafikverkets hemsida.

UTSTÄLLNING

Förstudien har varit utställd under tiden 13 maj 2013 till 30 maj 2013. Samrådshandlingar har tillsänts länsstyrelsen, berörda myndigheter och organisationer, samt intresseföreningar. Handlingarna har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se, och i tryckt format på ICA Nära, Sellnäs och Trafikverket, Röda vägen 1, Borlänge.

INKOMNA SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSTIDEN

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Länsstyrelsen i Dalarnas län har den 8 april 2014, beslutat att projektet inte kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap 5 § miljöbalken (1998:808).

STÄLLNINGSTAGANDE

Trafikverket Region Mitt beslutar att projektet drivs vidare genom att upprätta vägplaner för delarna i projektet i enlighet med den prioritering som Region Dalarna gjort:

1. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder genom Halvargårdarna
2. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder genom Sellnäs fram till anslutningen med väg 635
3. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs väg 635 från Halvarsgårdarnas skola tom. Tolsbo.
4. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder från Spraxkya till Sellnäs längs väg 656.



Projektnummer 130809	Dokumentdatum 2014-04-30	Beteckning TRV 2012/66419
-------------------------	-----------------------------	------------------------------

Vägplanerna tas fram i enlighet med föreslagna åtgärder i förstudien och åtgärderna detaljstuderas i planskedet.

I samband med att vägplanerna tas fram är det viktigt att en dialog förs mellan Trafikverket, berörda myndigheter och organisationer, samt med allmänhet och direkt berörda fastighetsägare.

Kostnaden för alla föreslagna åtgärder har i förstudien bedömts till ca 20-22 miljoner kronor i anläggningsekostnader inklusive projektadministration och byggherrekostnader i 2013 års prisläge. I de bedömda totalkostnaderna ingår åtgärder som portar/entréer, timglashållplatser, gång- och cykelväg, busshållplatser samt vissa andra mindre åtgärder. Eftersom projektet är relativt stort som trafiksäkerhetsprojekt så kan projektet komma att utföras i etapper. De olika etapperna kan genomföras när det finns finansiering i länstrafikplanen. Kostnaden för dessa etapper har bedömts enligt nedan:

Totalkostnaden för åtgärder genom byn Halvarsgårdarna bedöms bli ca 2,9-3,2 miljoner kr 2013 års prisläge. Detta omfattar ny gång- och cykelväg, förbättrad vägmarkering för gång- och cykeltrafikanter, trafiksäkerhetshöjande passager och portar, samt förbättrad busshållplats i byn.

Totalkostnaden för delen genom Sellnäs t.o.m. anslutningen mot den befintliga gång- och cykelvägen mot skolan bedöms bli ca 3,2-3,7 miljoner kr 2013 års prisläge. Detta inkluderar gång- och cykelväg i Sellnäs, förbättrade busshållplatser med passager över väg 656 samt hastighetssänkande åtgärder i Sellnäs mm.

Totalkostnaden för delen från Spraxkya till Sellnäs bedöms bli ca 5,4-5,8 miljoner kr 2013 års prisläge. Detta inkluderar gång- och cykelväg mellan Spraxkya och Sellnäs. förbättrade busshållplatser med passager över väg 656 samt hastighetssänkande åtgärder i Sellnäs mm.

Totalkostnaden för delen Halvarsgårdarnas skola t.o.m. Tolsbo bedöms bli ca 8,3-8,9 miljoner kr i 2013 års prisläge, vilket inkluderar gång- och cykelväg från skolan t.o.m. Tolsbo, hastighetssänkande åtgärder i Tolsbo och Grevbo samt åtgärder för att förbättra busshållplatserna.

Beslutande i detta ärende är tillförordnad regionchefen Hans-Olov Åström. Föredragande har varit projektledaren Lars Bleckur.

Ort och datum


Hans-Olov Åström

2014-04-30
Berlänge

