

SAMRÅDSHANDLING

Väg 671 Trafiksäkerhetsåtgärder - Söderbärke

Smedjebackens kommun, Dalarnas län

VÄGPLANBESKRIVNING, 2020-06-17

3C149003

Projektnummer: 164258



Trafikverket

Region Mitt

Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 671 Trafiksäkerhetsåtgärder Söderbärke

Författare: Sweco AB

Dokumentdatum: 2020-06-17

Filnamn: 3C149003

Projektnummer: 164258

Version: 1

Kontaktperson: Thomas Johansson, Trafikverket

Foto: Sweco, om inget annat anges

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
3. MILJÖBESKRIVNING	10
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1. Vägen/järnvägens funktion och standard	11
4.2. Trafik och användargrupper	11
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	13
4.4. Landskap	17
4.5. Miljö och hälsa	19
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	19
5. DEN PLANERADE VÄGENS ELLER/OCH JÄRNVÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	28
5.1. Val av lokalisering	28
5.2. Val av utformning	29
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	35
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	36
6.1. Trafik och användargrupper	36
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	37
6.3. Miljö och hälsa	37
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	40
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	40
6.6. Påverkan under byggnadstiden	40

7. SAMLAD BEDÖMNING	41
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	42
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	43
10. FORTSATT ARBETE	46
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	47
11.1. Formell hantering	47
11.2. Genomförande	48
11.3. Finansiering	48
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	49

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar för upprustning och utbyggnation av gång- och cykelvägnätet samt flertalet trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Bärkevägen, väg 671 i Söderbärke, Dalarnas län. Sträckan har i dag brister i säkerhet för oskyddade trafikanter som till stor del behöver dela väg med motorfordon. Ändamålet med projektet för trafiksäkerhetsåtgärden i Söderbärke är att ta fram en hållbar anläggning som leder till ökad trygghet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

I projektet ingår:

- Ny- samt ombyggnation av gång- och cykelväg, som kantstensförläggs eller separeras med skiljeremsa. Att utreda behovet av en eventuellt ny anslutning in mot skolområdet.
- Hastighetsdämpande åtgärder, se över behovet av busshållplatser och nya säkra passager längst sträckan
- Utredning av belysningsbehov
- Ny planskild passage för oskyddade trafikanter vid väg 66

Projektmålet är att gående och cyklister ska kunna erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter. Utformningen längs hela sträckan ska understödja hastighetsefterlevnad. Gång- och cykelstråken ska vara användbara året om. Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån funktion. Framkomligheten på sträckan för motordrivna fordon ska inte avsevärt försämrats.

Söderbärke ligger i ett mosaiklandskap intill sjöarna Södra och Norra Barken samt Östra Sveten. Sträckan längs väg 671 inom Söderbärke är framförallt präglad av bymiljön och närheten till sjöarna. Väster om väg 66 är landskapet längs väg 671 mer öppet. Skogsområden blandas med öppna ängar och åkrar. I ortens centrum är bebyggelsen nära vägen. Väg 671 går över en bro som delar sjöarna Norra och Södra Barken med vida utblickar över vattnet. Tillsammans med trädalléer, öppna gräsytor, ängar och hästängar ger detta en omväxlande miljö att färdas genom.

Vid utförd naturvärdesinventering framkom att inga högre naturvärden finns längs med planerad sträckning för gång- och cykelvägen. Alléträd samt äldre solitära träd förekommer längs sträckningen. För kulturmiljön bedöms planförslaget sammantaget få små negativa konsekvenser. Det regionala intresseområdet *Söderbärke* bedöms få en liten negativ påverkan då ett område med odlingsmark i sydvästra kanten av intresseområdet tas i anspråk för gång- och cykelvägen som förläggs med skiljeremsa. För det kommunala kulturmiljöintresset Bärkevägen bedöms planerade åtgärder medföra en viss positiv effekt då de främjar vägens karaktär av bygata. I och invid vägområdet finns i kulturmiljöregistret fyra lämningar i form av bytomter. Ingen av dessa är fornlämning som kräver tillstånd till ingrepp enligt kulturmiljölagen, däremot kan en arkeologisk utredning vara nödvändig för att ta reda på huruvida hittills okända fornlämningar berörs.

Projektet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan enligt Länsstyrelsen beslut daterat 2019-11-20 och därav behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram i projektet.

Projektet anses inte vara en väsentlig ombyggnad och således påverkas inte nivåerna av buller, vibrationer och luftföroreningar. Därav avses ingen utredningar för buller, vibrationer och luftföroreningar utföras.

Ett antal detaljplaner kommer påverkas av planförslaget och samordning gällande detta sker med Smedjebackens kommun. Intrången antas i detta skede utgöra endast mindre och marginella intrång och som inte påverkar syftet med detaljplanerna. Fortsatt utredning angående intrång kommer att ske och redovisas mer ingående i granskningshandlingen.

Åtgärderna i och med anläggande av gång-och cykelvägen kommer att innebära intrång på fastigheter. Samråd med fastighetsägare sker löpande i vägplaneprocessen.

Projektet finansieras via regional investering. Byggstart beräknas kunna ske år 2025.

Denna samrådshandling ligger till grund för samråd med berörda fastighetsägare, allmänheten, myndigheter, företag, organisationer med flera. Samråd genomförs för att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt, för att informera om pågående projekt och för att inhämta synpunkter.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

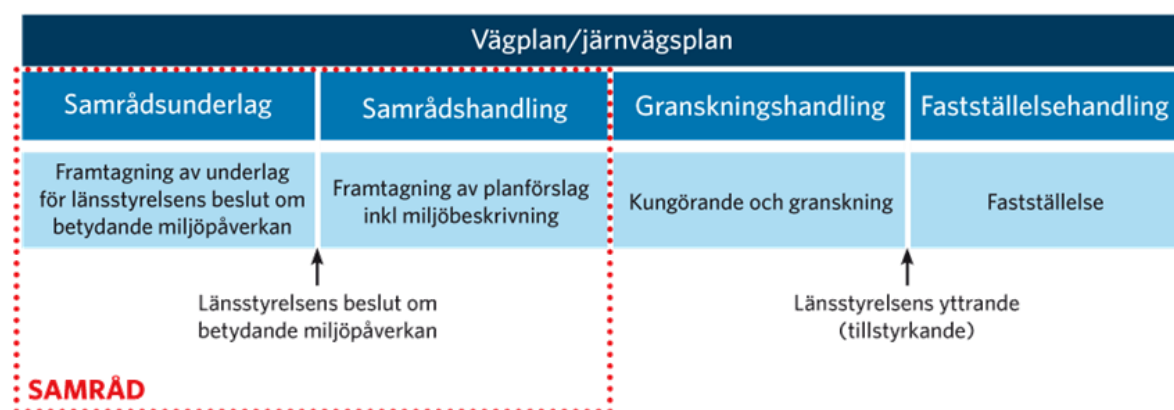
2.1. Planläggningsprocessen

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

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1; Planläggningsprocessen för vägplaner utan MKB.

2.2. Bakgrund

Söderbärke ligger i Smedjebackens kommun, vid sundet mellan Norra och Södra Barken. Söderbärke ligger mellan Smedjebacken och Fagersta invid väg 66. Transportnätet är idag bristfälligt på sträckan genom Söderbärke längs väg 671. För oskyddade trafikanter saknas bland annat ett sammanhängande gång-och cykelstråk genom orten. År 2016 utreddes tänkbara åtgärder i den åtgärdsvalsstudie som togs fram i samarbete mellan Trafikverket, Smedjebackens kommun och Region Dalarna. Trafikverket har nu valt att gå vidare med utvalda trafiksäkerhetsåtgärder från den tidigare åtgärdsvalsstudien.



Figur 2; Översikt över projektets sträckning

2.3. Tidigare utredningar och åtgärdsval

Nedanstående utredningar och underlag utgör grund för uppdraget:

- Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): TRV 2016/58856, 2016-12-22
- Fördjupad översiktsplan för Söderbärke fastställd år 1999

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras enligt figur 3.



Figur 3; Fyrstegsprincipen

De trafiksäkerhetsförslag som i denna vägplan följer i stort samma åtgärdsförslag som togs fram i den tidigare ÅVSen, man har dock valt att gå vidare med en planskild passage vid väg 66 istället för en passage i plan.

Projektet har analyserats enligt fyrstegsprincipen. Åtgärder motsvarande endast steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen bedömdes inte bidra till målpåföljelsen vad avser trafiksäkerhet. Åtgärder som krävs för att förbättra säkerheten och uppnå projektmålen omfattar även steg 3 och 4 åtgärder – ”bygga om” ”bygga nytt” det vill säga begränsade ombyggnationer samt nybyggnation enligt fyrstegsprincipen (se figur 3).

Nybyggnationen i projektet innebär att en gång- och cykelväg anläggs från Elvéns väg fram till Parkvägen vid kiosken dvs den sträcka där det idag saknas gång- och cykelstråk. Samt att en planskild passage under väg 66 anläggs. De begränsade ombyggnationerna innebär ombyggnation och breddning av befintlig gång- och cykelväg fram till Klockarvägen samt åtgärder vid korsningen väg 671-673. Säkra passager till och från målpunkter, hastighetsdämpandeåtgärder, utredning av belysningsbehov för ny och befintlig gång- och cykelväg samt att behovet av hållplatser ses över för hela sträckan.

Angränsande planering

Arbete med framtagande av vägplan för sträckan Väg 66 Smedjebacken-Oti som skall byggas om till 2+1 väg pågår från och med år 2019 och framåt. Detta projekt kan komma att beröras i och med anläggandet av planskild passage vid väg 66.

2.4. Vägplanens samrådsunderlag

Denna vägplans samrådsunderlag upprättades under sommaren/hösten år 2019. Samrådsunderlaget skickades på remiss till samrådsgruppen samt fanns tillgänglig för övrigt berörda och allmänheten mellan 2019-09-13 till 2019-10-03.

2.5. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsens beslut, baserat på framtaget samrådsunderlag daterat 2019-09-13, är att detta projekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (2019-11-20).

2.6. Ändamål och projektmål

2.6.1. Ändamål

Ändamålet med projektet för trafiksäkerhetsåtgärden i Söderbärke är att ta fram en hållbar anläggning som leder till ökad trygghet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

2.6.2. Projektmål

Följande projektmål har preciserats för projektet:

- Gående och cyklisterna ska kunna erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter.
- Utformningen längs hela sträckan ska understödja hastighetsefterlevnad.
- Gång- och cykelstråken ska vara användbara året om.
- Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån funktion.
- Framkomligheten på sträckan för motordrivna fordon ska inte avsevärt försämrats.

2.7. Nationella transportpolitiska mål, miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer

2.7.1. Globala hållbarhets mål

År 2015 enades FN om en ny Agenda 2030 med 17 heltäckande globala mål för hållbar utveckling vilka pekar ut en omfattande och nödvändig global omställning. Hållbar utveckling innebär att långsiktigt minska den negativa påverkan på naturen och människors hälsa och innefattar dimensionerna; social hållbarhet, ekologisk hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. De globala mål som är relevanta i projektet täcks in i miljö kvalitetsmålen samt de transportpolitiska målen, som presenteras nedan.

2.7.2. Nationella transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt proposition. 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Inom ramen för det övergripande målet finns två huvudmål: *Funktionsmålet* och *Hänsynsmålet*.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

2.7.3. Nationella miljö kvalitetsmål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 nationella miljö mål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

I detta projekt berörs främst målen God bebyggd miljö och Ett rikt odlingslandskap. I och med att försiktighetsmått vidtas och åtgärder har valts för att minimera markintrånget så långt som möjligt bedöms verksamheten inte motverka målen. Samtliga åtgärder görs med hänsyn till omgivande miljö.

2.7.4. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med, se kapitel 8.3.

3 Miljöbeskrivning

För ett projekt där Länsstyrelsen beslutat att projektet ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning för vägplan upprättas. Miljöbeskrivningen integreras med vägplanen (dvs i detta dokument) och behöver inte ett separat godkännande av Länsstyrelsen.

Enligt väglagen ska en miljöbeskrivning innehålla uppgifter som projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön.

Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i Miljöbalken och miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitel. 3§ i Miljöbalken. Skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kapitlet i Miljöbalken och enligt kulturmiljölagen ska också redovisas.

Miljöbeskrivningen följer även Miljöbalkens 6 kapitel. avseende identifiering, beskrivning och bedömning av de miljöeffekter som berörs, för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser.

3.1. Avgränsning och metod

Miljöbeskrivningen bygger på det miljörelaterade underlag som tagits fram i samrådsunderlaget. Vid framtagandet av samrådsunderlaget inhämtades och sammanställdes befintligt underlag från myndigheter och information från allmänheten inom vägplanens utredningsområde. I detta planläggningsskede tas miljöbeskrivningen fram och miljöbedömningen fördjupas med underlag från genomförda fältundersökningar. Aktuell sträcka för åtgärderna framgår av figur 2.

Utifrån projektmålen har följande områden utgjort fokusområden i miljöbeskrivningen:

- Landskap
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Hushållning med naturresurser
- Rekreation och friluftsliv
- Förorenade områden

3.1.1. Geografisk avgränsning

I planeringsprocessen har utredningsområdet för vägåtgärderna avgränsats till närområdet kring befintlig sträckning av väg 671 från anslutningen vid Elvéns väg fram till en bit in på Sörängsvägen, väg 673, en sträcka på ca 2,5 km. Vid läget för den planskilda passagen under väg 66 innefattar denna vägplan endast området längs ny väglinje för gång- och cykelväg under väg 66.

Vägprojektet kan påverka ett område utanför utredningsområdet som kallas influensområde. Det kan till exempel vara avledning av vägdragvatten till ett vattendrag. Ett vägområde är det område som vägen tar i anspråk för den tekniska funktionen samt för de eventuella skyddsåtgärder som krävs. När erforderliga åtgärder har vidtagits är det enbart vägområdet som fastställs i vägplanen.

3.2. Läsanvisning

Miljöbeskrivningen är integrerad i vägplanebeskrivningen och uppdelad på följande kapitel och stycken: 4.4-4.8 redovisar befintliga förutsättningar, kapitel 5 redogör för den planerade vägen lokalisering och utformning med motiv, 6.3 Miljö och hälsa tar upp effekter och konsekvenser av projektet, 7.1 och 7.2 redovisar en samlad bedömning avseende måluppfyllelse, kapitel 8 tar upp överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden och 10.2 tar upp tillstånd, dispenser och anmälningar som aktualiseras av projektet.

I planförslaget beskrivs en del lokaliseringar med km-tal (exempelvis km-tal 1/100, vilket innebär 1100 meter, dvs 1,1 km från vägplanens början). Längdmätningen för berörd vägsträcka anges med km-tal på plan/profil/illustrationsritningarna.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

4.1.1. Befintlig väg

Den aktuella sträckan som berörs är ca 2,5 km lång och sträcker sig mellan Elvéns väg i väster till korsningen väg 671-673 i öster.

Vägbredden längs väg 671 varierar. Från järnvägsstationen fram till korsning väg 66-671 är vägbredden ca 6 meter. Efter korsningen fram till korsningen Bergsmansvägen är vägbredden ca 8 meter. Därifrån genom centrala Söderbärke och fram till korsningen 671-673 är vägbredden ca 6 meter.

Trafikverket är väghållare för väg 671. För anslutande vägnät till väg 671 är Smedjebackens kommun väghållare. Första delen av sträckan från Elvéns väg ut till väg 66 har tidigare haft enskilt väghållaransvar men där kommunen nyligen tagit över driften. Trafiksäkerhetsklassning är genomförd för korsningen väg 66-671, vägen är klassad som låg trafiksäkerhet i landsbygd.

Trafikflödet på väg 671 öster om väg 66 genom Söderbärke var ca 1 760 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) år 2016, varav cirka 140 fordon var tung trafik. Väster om väg 66 var samma siffra ca 60 fordon år 2012, varav 3 fordon (5 procent) var tung trafik.

Den skyltade hastigheten från järnvägsstationen genom korsning med väg 66 fram till korsning väg 671-Bergsmansvägen är 70km/h. Vidare genom Söderbärke fram till korsning väg 671-673 är den skyltade hastigheten 40 km/h.

Korsningar och anslutningar

Korsningen vid väg 66-671 är en 4-vägs korsning med stopplikht för trafikanter på väg 671. Hastigheten i korsningen är 70 km/h. Vänstersvängfält med refuger finns på väg 66 från båda riktningarna idag. Ingen av refugerna är anpassade för passage för oskyddade trafikanter. Se figur 4.



Figur 4; 4-vägskorsning väg 66-671

Korsningen vid väg 671-Bergsmansvägen är en bred korsning där passagemöjligheter för oskyddade trafikanter saknas. Väjningsplikt gäller för trafikanter från Bergsmansvägen ut på väg 671. Anslutningarna in på Bergsmansvägen används idag som hållplatslägen för bussar. Se figur 5.



Figur 5; Korsning Väg 671-Bergsmansvägen

Anslutningen väg 671-673, väjningsplikt råder för trafikanter nordöst ifrån på väg 671. Anslutningen ligger i skarp och trång kurva med begränsad sikt. Ingen ordnad passagemöjlighet finns för oskyddade trafikanter som vill passera för att färdas vidare längs väg 671 österut eller längs väg 673. Befintlig gång-och cykelväg från centrala delarna av Söderbärke slutar vid denna anslutning. Se figur 6.



Figur 6; Anslutning väg 671-673

I övrigt finns ett flertal mindre anslutningar, både kommunala och enskilda längs sträckan samt till privata fastigheter och till och från allmänna målpunkter. Även mindre åkeranslutningar finns.

Belysning

I huvudsak består belysningsanläggningarna längs med väg 671 av äldre materiel. Armaturer med 70W Nah-ljuskällor. Invid bron över Barken sitter nyare armaturer med LED-ljuskälla på.

Vid platsbesök konstaterades att flertalet stolpar och fundament är i dåligt skick och inte uppfyller dagens krav.

Det finns 3 st belysningscentraler längs sträckan, W01-671-1, W01-671-2 och W01-671-3. Dessa är sammanbyggda anläggningar, där Smedjebacken kommun äger centralerna och Trafikverket äger belysningsstolparna längs med väg 671. Dessa belyser sträckan från korsning vid väg 66 och österut fram till korsning vid väg 673 och Norsvägen. Väster om korsning väg 66, längs den del av väg 671 som heter Elvéns väg, finns kommunal belysning.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon

Utmed den aktuella sträckan hänvisas de oskyddade trafikanterna till ett delvis befintligt parallellt vägnät, men på vissa sträckor får man idag använda sig av väg 671 för att transportera sig genom byn. Från Elvéns väg fram till kiosken i Söderbärke saknas gång-och cykelstråk för oskyddade trafikanter, se figur 7,8. Det saknas även en trafiksäker eller planskild passage vid väg 66, här nyttjas de refuger som finns på väg 671, dessa är dock inte tillgänglighetsanpassade för att användas och uppfyller ej krav enligt VGU (Vägar och gators utformning) se figur 9,10. På västra sidan av väg 66 ligger ortens järnvägsstation som nyttjas av resenärer dagligen. Sverigeleden för cyklister går igenom orten längs Bergsmansvägen som korsar väg 671, det är även norröver längs denna led som man tar sig som oskyddad trafikant mellan orterna Söderbärke och Smedjebacken.



Figur 7, 8; Sträcka från Elvéns väg fram till korsning väg 66, samt sträcka mellan Bergsmansvägen och busstationen/kiosken där oskyddade trafikanter idag får nyttja vägren till att färdas längs



Figur 9, 10; Korsning väg 671-66 som idag saknar passager för oskyddade trafikanter

Från kiosken och vidare fram till Bärkehallen (Ica) finns enklare gångbanor/trottoarer på båda sidorna av väg 671. Vidare från Bärkehallen och fram till Klockarvägen efter skolan, finns gångbana på norra sidan av väg 671 med varierande bredd. Se figur 11,12,13. Från Skeppargatan parallellt med väg 671 finns en kommunal separerad gång-och cykelväg på södra sidan som ansluter mot passagen till skolan.



Figur 11, 12; Gångbanor i höjd med Bärkehallen och Kapellet



Figur 13; Upphöjd passage över väg 671 vid korsning väg 671-Kyrkogatan. En enklare gångbana som sträcker sig framför skolan fram till Klockargatan där den befintliga gång-och cykelväg tar vid.

Sista sträckningen från Klockargatan till korsningen 671-673 finns en fullgod gång-och cykelväg placerad på norra sidan av väg 671 med tillräcklig bredd, dock med lokalt smalare del innan korsningen 671-673, se figur 14,15.



Figur 14, 15; Befintlig gång-och cykelväg från Klockargatan till korsning 671-673

Sammanfattningsvis saknas ett sammanhängande stråk, samtidigt som det finns stora brister i framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter, då det bl.a. saknas trygga passager till målpunkter samt för att ta sig över väg 66. Dessa förutsättningar medverkar till att väg 671-66 blir en barriär för de oskyddade trafikanterna.

Långsamtgående fordon

Delar av väg 671 nyttjas idag av jordbruksfordon som rör sig mellan olika odlingslandskap i trakten. Brukandet av mark är en viktig resurs i området. På vissa delar trafikeras sträckan av breda fordon.

4.2.2. Kollektivtrafik

Pendlingstrafik finns längs sträckan där Dalatrafik är kollektivtrafiksaktör. Många arbetar och studerar i Smedjebacken/Ludvika/Fagersta. Sträckan trafikeras av linjebussar och skolskjutsar. Linjer som trafikeras är 361 mot Fagersta/Smedjebacken samt 362 mot Vad/Björnsbo. Busshållplatser längs sträckan finns vid Bergsmansvägen, Söderbärke busstation (vid kiosken på Bärkevägen), Kyrkskolan

samt Brovägen. I tabell 1 redovisas påstigande vid respektive busshållplats. Utformningen av busshållplatserna varierar, vissa med hållplatsficka och väderskydd andra med endast hållplatsstolpar vid vägkanter, i diken eller vid utfarter från fastigheter.

Längst västerut mot sjön Östra Sveten, innan starten på denna vägplans sträckning ligger ortens järnvägsstation där det dagligen går tåg mot Ludvika/Västerås med i genomsnitt ca 8 avgångar åt vardera håll.

Tabell 1; Statistik erhållen av Dalatrafik juli 2019

Hållplats	Antal påstigande per dag (snitt)
Bergsmansvägen	0,2
Söderbärke busstation	24,1
Kyrkskolan	10,6
Brovägen	1,4

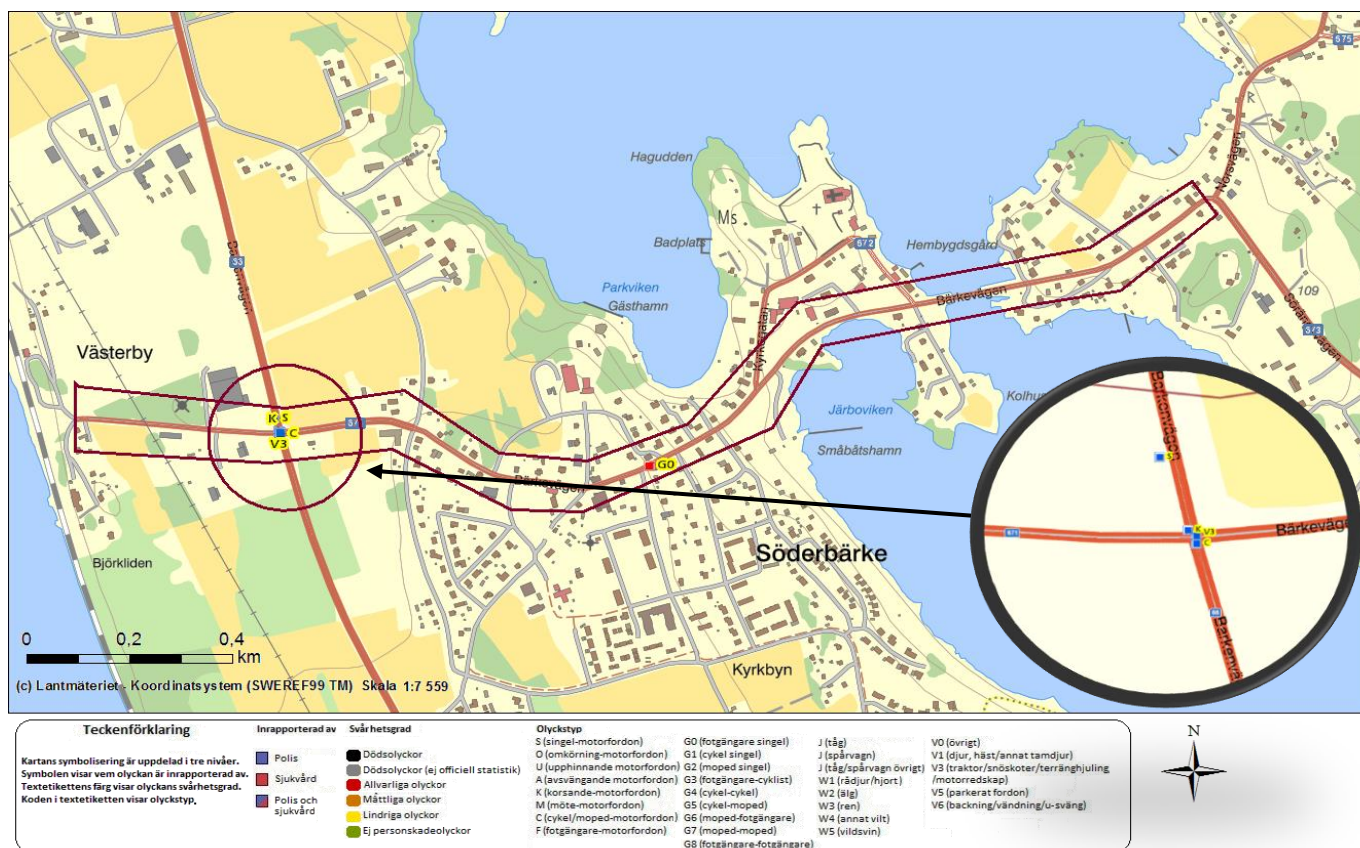
Även långvägsbuss angör hållplats vid busstationen/kiosken med destination Stockholms central.

4.2.3. Trafiksäkerhet och olycksstatistik

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det inträffat 5 olyckor med personskada mellan åren 2008-2018 längs med väg 671 i Söderbärke, se Tabell 2, figur 16. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

Tabell 2; Inträffade olyckor mellan åren 2008-01-01 till 2018-12-31 längs väg 671 eller i närheten (Källa: STRADA)

År	Olycksplats	Olyckstyp	Svårighetsgrad
2008	RV 66, korsningen Elvens väg / Bärkevägen, Söderbärke,	K (korsande-motorfordon)	Lindrig olycka
2008	Rv 66, 100 meter NV om korsning Rv66/Lv 674.	S (singel-motorfordon)	Lindrig olycka
2010	Bärkevägen, infart till Folkets Hus Söderbärke.	C (cykel/moped-motorfordon)	Lindrig olycka
2016	Bärkevägen 2, korsningen utanför bensinmacken, Söderbärke.	V3 (traktor/snöskoter/terränghjuling/mot orredskap)	Lindrig olycka
2018	Smedjebackens kommun, Bärkevägen.	Go (fotgängare singel)	Lindrig olycka



Figur 16; Översikt där det enligt STRADA skett olyckor mellan 2008-2018 för sträckan

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Bebyggelse, befolkning, service och målpunkter

Söderbärke ligger mellan Smedjebacken i norr och Fagersta, i söder på gränsen mellan Dalarnas län och Västmanlands län. I Söderbärke tätort bor, enligt Smedjebackens kommun, 1024 personer (2019). Befintlig bebyggelse består mestadels av fristående villor av både äldre och nyare karaktär. En andel fritidshus finns även i närområdet.

Utmed sträckan finns verksamheter så som affärer och näringsverksamheter, pizzeria, bensinmack, föreningsverksamhet, kyrkan i Söderbärke, kiosken, skola samt vårdcentral. Väster om väg 66 ligger flertalet verksamma industriverksamheter. Söder om Söderbärke tätort finns återvinningscentralen Nortippen. Sträckan trafikeras av en mängd tungtrafik.

Söderbärke skola utgörs av två förskolor och en grundskola (F-6, cirka 262 elever (2019)).

Skolan har idag idrottsverksamhet i lokaler vid Folkets hus på norra sidan av väg 671 samt på de utomhusplaner som ligger några hundra meter in söder om väg 671.

Järnvägsstationen och busstationen är viktiga målpunkter, så även Folkets hus och dess tillhörande Folkets park. Järnvägsstationen är lokaliserad på västra sidan om väg 66 ner mot sjön Östra Sveten. Där går tåg med destinationer både norr och söderut.

4.3.2. Kommunala planer

Ett flertal planer och områdesbestämmelser finns framtagna för Smedjebackens kommun som berör Söderbärke. Här nedan sammanfattas delar ur översiktsplanerna som berörs av detta projekt.

Översiktsplanen för Smedjebackens kommun från år 2003

I översiktsplanen framgår det att Smedjebackens kommun vill skapa största möjliga tillgänglighet för alla grupper.

Fördjupning av översiktsplan för Söderbärke från år 1999.

I den fördjupade översiktsplanen för Söderbärke från år 1999 framgår det att det finns gång- och cykelbana längs vissa delar av Bärkevägen (väg 671) men att gång- och cykeltrafikanternas förhållanden är dåliga. Det finns cykelförbindelse till Smedjebacken med undantag på en sträcka som är ca 700 meter, där väg 66 används istället. I den fördjupade översiktsplanen rekommenderas ombyggnad av Bärkevägen genom de centrala delarna så att sträckan blir säker för oskyddade trafikanter.

Tematiskt tillägg till översiktsplanen för LIS från år 2011

Det tematiska tillägget till översiktsplanen med avseende på landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) togs fram år 2011. Tillägget pekar bland annat ut LIS-områden som är lämpliga för bostäder i den östra delen av Söderbärke tätort (Nor och Nor-Kvarnbäcken). Nya bostäder i dessa områden skulle kunna generera en ökad gång- och cykeltrafik längs väg 671 från de östra tätortsdelarna och in till Söderbärke centrum.

Berörda detaljplaner

I tabell 3 redovisas de planer som finns längs utredningssträckan och i tabell 7 i kapitel 9.4 redovisas de planer som i det här skedet antas beröras av vägplanen. På plankartorna 300Co201-300Co205 redovisas även de planer som finns i området. Inga pågående planer eller bestämmelser finns under framtagande inom vägplanens område.



Figur 17; Översikt på alla planer som finns i Söderbärke (www.smedjebackenskommun.se)

Tabell 3; Planer som ligger inom planområdet

	Plantyp:	Namn:	Aktnr:	Datum:
1	Detaljplan	Söderbärke industriområde D127	2061-P27	1990-08-23
2	Detaljplan	Aktivitetshallen med kringområden D176	2061-P156	2005-10-19
3	Stadsplan + ändring av Detaljplan	Trekanten 109	2061- P1983/5+ 2061-P181	1983-11-02+ 2008-05-20
4	Stadsplan/Detaljplan	Småbåtshamnen, Järboviken 193	2061-P1978/8	1978-09-29
5	Byggnadsplan/Detaljplan	Kolhusudden B69A	20-SÖD-1539	1974-11-05
6	Detaljplan	Del av Nor D136	2061-P36	1992-02-03

4.4. Landskap

4.4.1. Landskapsbilden

Söderbärke ligger i ett mosaiklandskap intill sjöarna Södra och Norra Barken samt nära Östra Sveten. Sträckan längs väg 671 inom planområdet är framförallt präglad av bymiljön och närheten till sjöarna. Väster och ca 100 m öster om korsning med väg 66 är landskapet längs väg 671 mer öppet, bebyggelsen är låg och är belägen med avstånd från vägen. Skogsområden blandas med öppna ängar och åkrar. I ortens centrum finns en del affärer och bebyggelsen är här nära vägen. Väg 671 går över en bro som delar sjöarna Norra och Södra Barken. Från bron och även väster om den finns vida utblickar över vattnet. Tillsammans med trädalléer, öppna gräsytor, ängar och hästängar ger detta en omväxlande miljö att färdas genom.

4.5. Kulturmiljö

4.5.1. Kulturmiljö

Centralorten Söderbärke ligger strategiskt, där land- och vattenkommunikationer möts. Socknen har medeltida ursprung, och kyrkans äldsta delar är från 1300-talet. Möjligen ersatte den ett ännu äldre träkapell. De kända fornlämningarna i trakten förekommer främst i det smala uppodlade landskapet närmast sjöarna. Flera stenåldersboplatser finns vid sjöstränderna, däremot är järnåldersfynden få.

Från medeltid och in i historisk tid har bergsbruket satt sin prägel på kulturmiljön. I området finns flera hyttor och hammare och i de byar som omger centralorten finns flera bevarade bergmansgårdar. Denna funktion blev än viktigare efter år 1795 då Strömsholms kanal togs i drift. Med den förbindes Barkensjöarna med Mälaren för att tillgodose Bergslagens transportbehov. I samband med detta byggdes också bron över Barkensjöarna, ungefär där nuvarande bro och aktuell väg går.

Fornlämningar

I anslutning till vägområdet finns fyra registrerade by-/gårdstomter. De har registrerats efter utbredningen på historisk karta och saknar synliga lämningar ovan mark. Samtliga by-/gårdstomter är idag bebyggda. I anslutning till vägen är också ett vägmärke i form av en vägvisarsten.

Tabell 4; Registrerade lämningar i, eller i nära anslutning till, vägområdet.

Nummer	Typ	Status enligt fornminnesregistret	Kommentar
L1999:4557	Byomt/gårdstomt	Möjlig Fornlämning	Stående byggnader
L1999:2551	Byomt/gårdstomt	Möjlig Fornlämning	Stående byggnader
L1999:4559	Byomt/gårdstomt	Möjlig Fornlämning	Stående byggnader
L1999:3934	Byomt/gårdstomt	Övrig kulturhistorisk lämning	Stående byggnader
L2000:3067	Vägmärke	Övrig kulturhistorisk lämning	Vägvisarsten till gästgivargården

Arkeologiska undersökningar

År 2009 genomfördes en arkeologisk utredning norr om nuvarande väg i anslutning till L1999:3934. Sökschakt drogs med grävmaskin. Ingen fornlämning kunde påvisas inom ytan, dock visade kartstudier att lämningen sannolikt är något felplacerad och att geometrin bör flyttas ett stycke längre österut (L1999:3934).

Regionalt intresseområde för kulturmiljövården– Söderbärke

Stora delar av centrala Söderbärke är ett regionalt intresseområde för kulturmiljö. Det utgörs av välbevarade byklungor, öppet odlingslandskap och enstaka byggnader med högt kulturhistoriskt värde. En viktig del i intresseområdet är kyrkomiljön som är den historiska centralpunkten i Söderbärke socken.

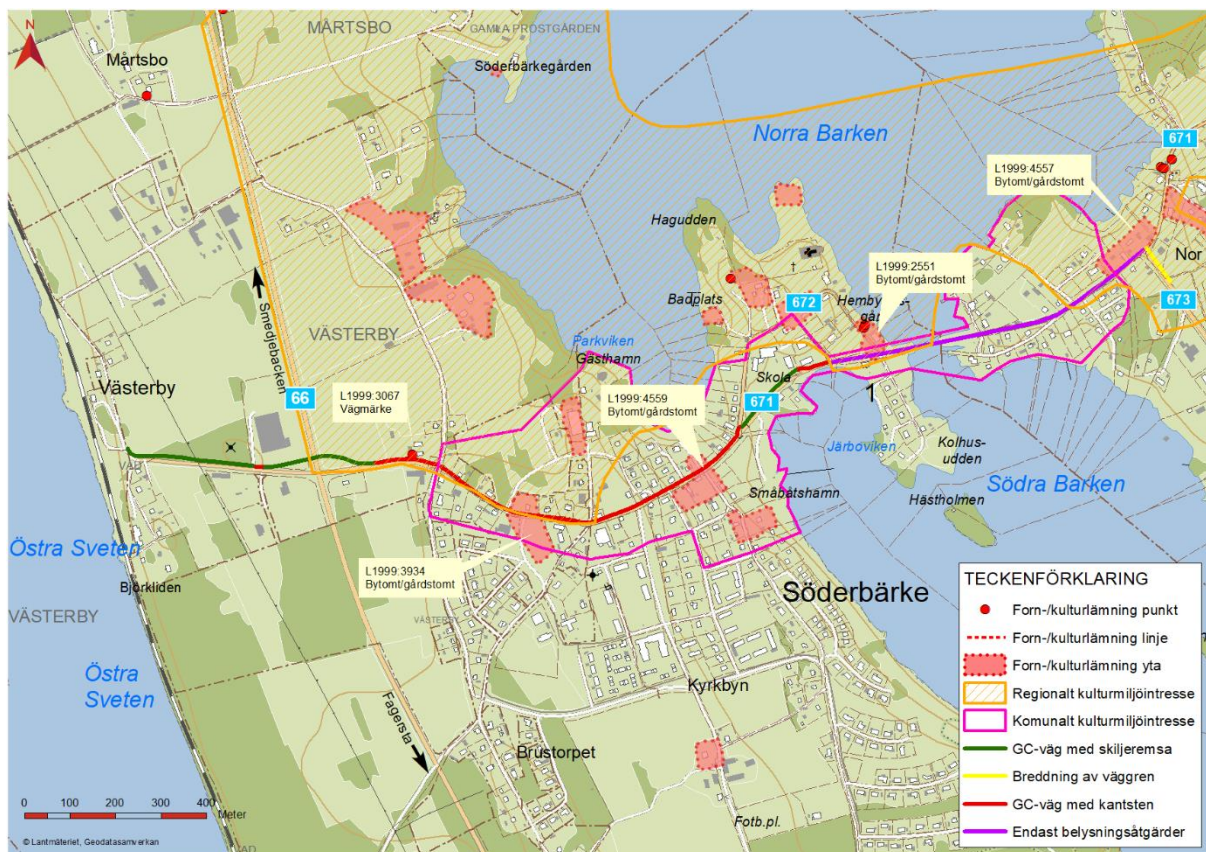
Kommunalt kulturmiljöintresse – Bärkevägen

Flera kommunala kulturvårdsintressen återfinns i anslutning till vägområdet. De bildar en sammanhängande yta som till stora delar överlappar det regionala intresseområdet Söderbärke, se ovan. För vägområdets del berörs i första hand intresseområdet Bärkevägen, vilket utgörs av området närmast vägen, från Bergsmansvägen i väster till där bebyggelsen slutar strax före Sörängsvägen i öster:

Bebyggelsen längs Bärkevägen är mycket varierad. Äldre hus blandas med nya villor, affärslokaler och offentliga byggnader. Även om området har genomgått stora förändringar under 1900-talet så är det viktigt att försöka bibehålla och utveckla den bykaraktär som centrala Söderbärke fortfarande har.

Byggnadsminnen

Inga byggnadsminnen finns i anslutning till vägområdet.



Figur 18; Karta med forn- och kulturlämningar och intresseområden för kulturmiljö.

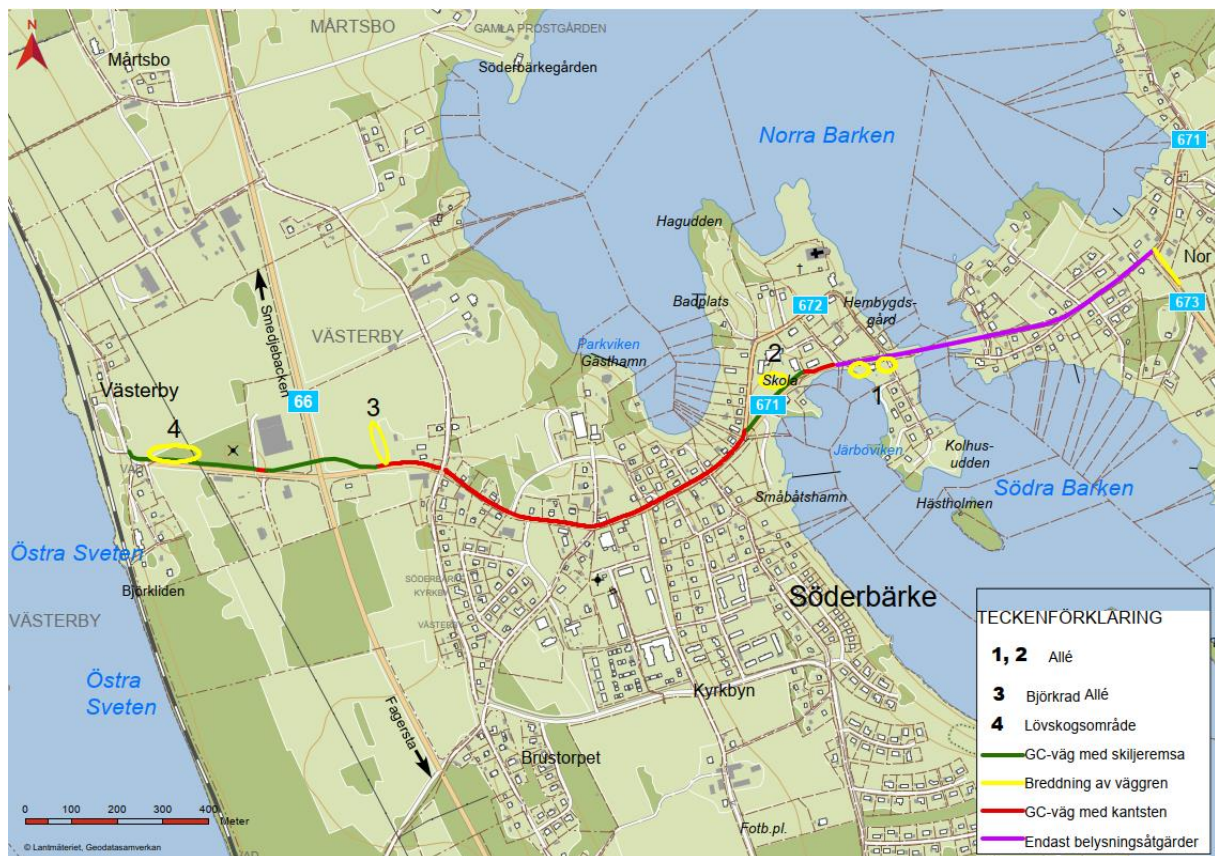
4.6. Naturmiljö

Vägsträckan på ca 2,5 km ligger i ett bebyggt område med tätortsmark, bostäder, skola, ekonomibyggnader, parkmark, industriområde, stränder och åkermark på drygt 100 meters höjd över havet vid sjöarna Södra och Norra Barken. Enstaka lövskogsdungar och igenväxningsmarker förekommer. Jordarten utgörs av glacial silt (älv sediment) med inslag av moränkullar vid bebyggelsen och en mindre grusås vid skolan ungefär mitt på sträckan.

Vägsträckan och närområdet saknar påtagliga eller höga naturvärden i form av biotoper. Det finns tre områden med trädrader som är generellt biotopskyddade som alléer, se nr 1,2 och 3 i figur 19. De strandområden som ligger nära vägen är tydligt påverkade av brofästen, kajkonstruktioner och bebyggelse. Längre söderut dominerar åkermark med tillhörande ekonomibyggnader.

Sträckan har en trivial väggkantsflora och inga rödlistade eller i övrigt ovanliga arter har påträffats vid inventeringen, trots att delar av vägsträckan är utpekad som en artrik väggkant. Vegetationstyperna är mest gräsdominerade friskängar, gräsmattor vid tomterna och åkervegetation men fläckvis finns skogsvegetation av lågörttyp och mindre partier med örtrik torräng. Av gräsen dominerar ängskavle, tuvtätel, ängssvingel, ängsgröe, färsvingel, vårbrodd och rödven. Vanliga örter är ogräsmaskrosor, maskrosor, kirskål, vitklöver, renfana, skogsnäva, hundkäs, björnloka, häckvicker, gulvial, kummin, groblad. I torrängarna längs den södra delen tillkommer bl.a. käringtand, smultron och flockfibbla och även blomsterlupin. Inga naturskyddade områden berörs längs med vägsträckan. En stor del av vägsträckan i den östra delen (sammanlagt cirka 1,1 km) ligger inom strandskyddsområdet för sjöarna Norra Barken och Södra Barken. Barkensjöarna pekats också ut som riksområde för friluftsliv och har en stor betydelse för människors utvistelse.

Utredningsområdet ligger inte inom några Natura 2000-områden.



Figur 19; Identifierade naturvärdesobjekt i Söderbärke (<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se>)

Strandskydd

En del av gång- och cykelvägen går inom strandskyddet.

Förbud mot åtgärder inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg/järnväg.

Biotopskydd

Förbud som avser verksamhet eller åtgärd inom generellt biotopskyddsområde (7:11 2 st. MB) gäller inte byggande av allmän väg/järnväg.

4.6.1. Hushållning med naturresurser

Vattenmiljö

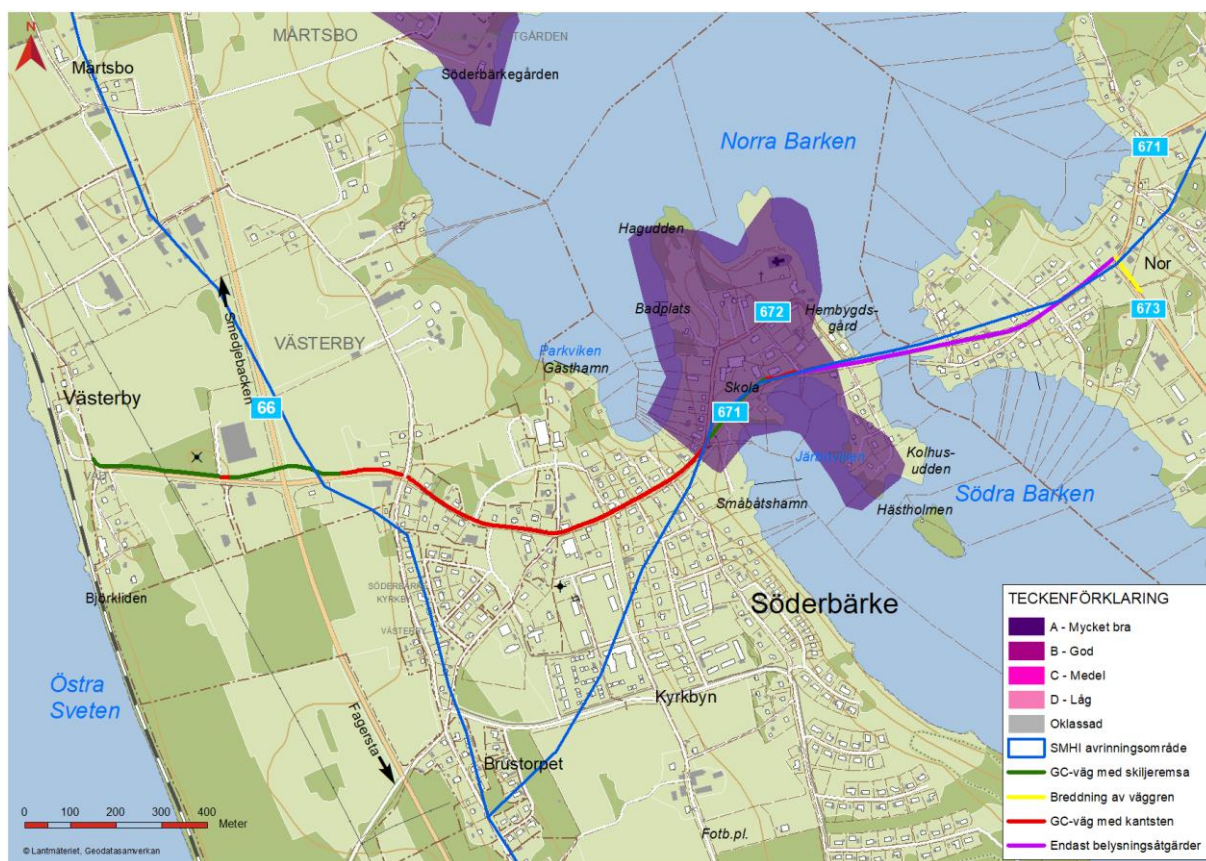
Gång- och cykelvägen ligger inom Norrströms huvudavrinningsområde, men korsar flera delavrinningsområden, se figur 20. Recipienterna för vägdagvattnet, omfattas av beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) för ytvatten fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen (2004:660) (se tabell 5). Bygandet av gång- och cykelvägen får ej påverka möjligheterna för ytvattendragen att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Tabell 5; Ytvattenförekomster och deras status enligt VISS.

Ytvatten	Registrera d vatten- förekomst	Aktuell status	Kvalitetskra v enligt MKN	Undantag
Norra Barken (SE666165- 148695)	Ja	2017: Måttlig ekologisk status 2017: Ej god kemisk status	2021: God ekologisk status: God kemisk ytvattenstatus	Undantag - tidsfrister: Tributyltenn föreningar 2021, Kadmium och kadmiumföreningar 2021, Bly och blyföreningar 2021. Undantag - mindre stränga krav: Bromerad difenyleter, Kvicksilver och kviksilverföreningar
Södra Barken (SE665545- 149734)	Ja	2017: Måttlig ekologisk status 2017: Ej god kemisk status	2027: God ekologisk status: God kemisk ytvattenstatus	Undantag - tidsfrister: Kadmium och kadmiumföreningar 2021, Naftalen 2021, Bly och blyföreningar 2021, Tributyltenn föreningar 2027. Undantag - mindre stränga krav: Kviksilver och kviksilverföreningar, Bromerad difenyleter
Östra Sveten (SE665958- 148580)	Ja	2017: Måttlig ekologisk status 2017: Ej god kemisk status	2027: God ekologisk status: God kemisk ytvattenstatus	Ett undantag i form av mindre strängt krav har satts för kvicksilver (Hg) och bromerade difenyletrar (kongenerna 28, 47, 99, 100, 153 och 154), även kallade polybromerade difenylterar (PBDE).

Grundvatten

Grundvattenförekomster redovisar områden med grundvatten i jord eller berg som har särskilt goda förutsättningar för grundvattenbildning. Den planerade gång-och cykelvägen ligger bitvis på en grundvattenförekomst (SE666164-148664) med uttagmöjligheter mellan 5-25 l/s. Läget på grundvattenförekomsten redovisas i figur 20.



Figur 20; Grundvattenförekomst och avrinningsområden för ytvatten.

Grundvattenförekomsten är en sand- och grusförekomst med beslutade MKN för grundvatten, se tabell 6.

Tabell 6; Grundvattenförekomst och dess status enligt VISS.

Grundvatten	Registrerad vattenförekomst	Aktuell status	Kvalitetskrav enligt MKN
Grundvattenförekomst (SE666164-148664)	Ja	2019: God kvantitativ status 2019: God kemisk status	God kvantitativ status God kemisk status

En brunnsinventering är utförd i samrådsunderlagskede 2019. Denna redovisar att 2 dricksvattenbrunnar som nyttjas ligger inom inventerat område.

4.7. Rekreation och friluftsliv

Landskapet i Söderbärke präglas av bebyggda bymiljöområden, bostadskvarter och öppna åkrar. Längs med väg 671 finns en rad områden av intresse för friluftsliv och rekreation. Som exempel finns idrottshall vid Söderbärke skolan, Folkets park med lokaler och dansbana, Hagudden med fest/badplats samt småbåtshamnen vid Järboviken. Även Söderbärke kyrka och dess församlingsgård nyttjas frekvent samt Barkensjöarna som är utpekade riksintresse.

4.8. Förorenade områden

En översiktlig markmiljöundersökning har genomförts i samband med de geotekniska undersökningarna. Inom utredningsområdet har det identifierats ett objekt som bedöms som riskområde ur föreningssynpunkt och som kan påverka eventuella schaktningsarbeten. Området är där planerad gång- och cykelväg ska gå under väg 66, där dikesprover har analyserats. I de båda analyserade vägdikesproverna överskrider KM för tre analysparametrar, alifater >C16-C35, PAH-L och PAH-H, se figur 21.

Provtagning av beläggning har genomförts på befintlig väg för att utreda eventuell stenkolstjära. Utförda tester av asfaltsbeläggningen på att PAH ligger över 3000 mg/kg TS i två av 5 antal punkter, vilket visar på att dessa delar klassas som farligt avfall. Dessa två punkter ligger vid sektion ca 0/900 och 1/480.



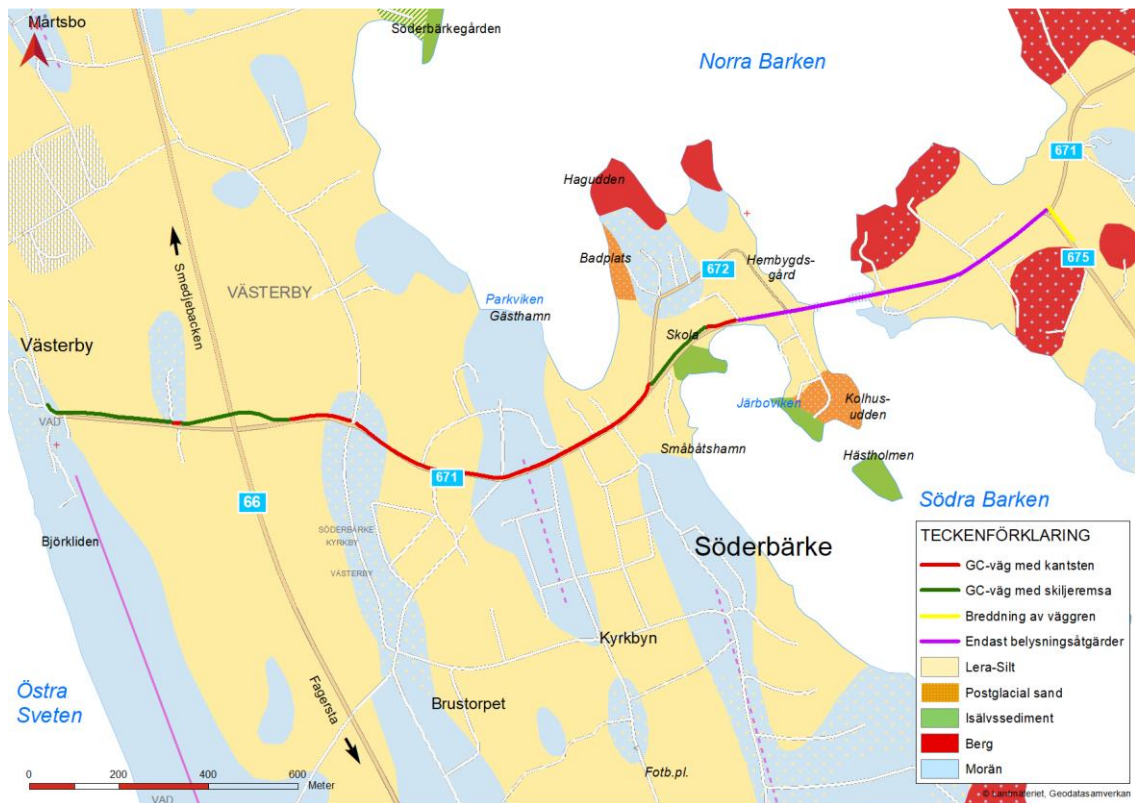
Figur 21; Visar lägen där vägdikesproverna är tagna och som visar förekomst av markföroreningar

4.9. Byggnadstekniska förutsättningar.

4.9.1. Geoteknik

Sträckan består huvudsakligen av tunnare lager av siltjordar ovan morän. Siltlagren varierar något men är mestadels 0,5 - 1,5 meter i mäktighet. I området runt skolan har lokala partier med lera påträffats. Moränen bedöms huvudsakligen som en siltig sandig morän. Se figur 22.

I läget för ny planskild passage under väg 66 har berg påträffats vilket kommer erfordra bergschakt vid anläggandet av ny gång-och cykelväg.



Figur 22; Utdrag från SGU:s jordartskarta över området

4.9.2. Hydrologi och geohydrologi

Hydrologi

Avvattning av vägen sker idag via ytavrinning mot diken, trädgårdar och omgivande mark. En del av sträckan avvattnas även via gallerbrunnar och dagvattenledningar som Smedjebackens kommun äger, men som WEWAB underhåller. Brister gällande avvattning tycks finnas på ett antal sträckor då det finns spår av uppfrysningproblematik.

Generellt är genomsläppligheten i marken låg enligt SGU:s genomsläpplighetskarta, se figur 23.



Figur 23; Genomsläpplighet enligt SGU:s genomsläpplighetskarta. Låg genomsläpplighet förekommer på största delen av sträckan

Brunnar förekommer längs med sträckan enligt figur 24



Figur 24; Brunnar längs med sträckan registrerade i brunnregistret

Grundvatten

Grundvattennivån ligger på 0,5-1 meter under befintlig mark i läge för väg 66 där ny port utreds. En översiktlig bedömning är att grundvattennivån kan antas ligga på ungefär samma nivå resten av sträckan, men det finns bara två grundvattenrör satta varför det är en grov uppskattning.

4.9.3. Ledningar

På delar av sträckan förekommer såväl mark- som luftledningar exempelvis VA, el, belysning, tele och opto. Ledningar, stolpar, el-och belysningscentraler finns inom eller i anslutning till sidoområdet.

Även enskilda ledningar kan finnas. Där befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet behöver ledningarnas lägen utredas innan byggstart.

Inom utredningsområdet finns följande ledningar och ledningsägare:

Vatten och avloppsledningar: Smedjebackens kommun äger vatten och avloppsnätet i Söderbärke, ledningarna driftas av WBAB.

Elledningar: VB Energi har elledningar i Söderbärke.

Teleledningar: Skanova har teleledningar i Söderbärke.

Opto: Smedjebacken Energi och VB Energi har fiber i Söderbärke.

Belysning: Både Trafikverket och Smedjebackens kommun har belysning i området.

Övriga ledningar: Ledningar för drivmedel samt interna elledningar finns i anslutning till bensinstation vid korsningen mot väg 66.

4.9.4. Byggnadsverk

Längs väg 671 belägen vid sundet som binder samman Norra och Södra Barken finns en 11 meter bred och 60 meter lång balkbro, 20-1055-1. Gång-och cykelväg finns över bron och bron är belyst. (Informationen är hämtad från BaTMan).

4.9.5. Vägtekniska förutsättningar

Kontroll av vägens kondition, trafikmängd, bredd, beläggningstyp, spårutveckling och avvattningsbrist har utförts. Analys och klassning av material från prover har gjorts i samband med undersökningarna. Partier med skador har noterats främst väster om väg 66 med deformationer i hjulspår, sprickor och ett fåtal partier med tjällyft. Vissa avvattningsbrister har noterats på delar av sträckan. Nytt slitlager har påförts på del av sträckan för väg 671 öster om väg 66 under år 2019.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med väg 671 från Elvéns väg i väster till anslutning väg 671-673 i öster, en sträcka på ca 2,5 km. Ingen lokaliseringsutredning har gjorts för sträckan. Den tidigare åtgärdsvalsstudien ligger till viss del som grund för lokaliseringen. Det har under framtagandet av planen gjorts flera avvägningar för att landa i gång-och cykelvägens placering, vilken sida och motiv till detta. Val av sida för gång-och cykelvägen och port under väg 66 har främst baserats på vilken sida de flesta boende finns på, var målpunkter finns, samt den geografiska omgivningens förutsättningar, exempelvis vart det är lämpligt att ta sig under väg 66 med porten. Ur trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter så vill man inte skifta sida på gång-och cykelvägen

allt för ofta, vilket även är av gestaltningsmässiga skäl. Viss flytt av befintlig vägmitt för bilvägen föreslås på kortare sträckor, detta för att minska intrång på olika objekt i sidoområdet som genom flytten kunnat minimeras. Inspråktagandet av odlingsbar jordbruksmark har hållits nere genom att så snabbt som möjligt åter ligga längs med väg 671.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Allmänt

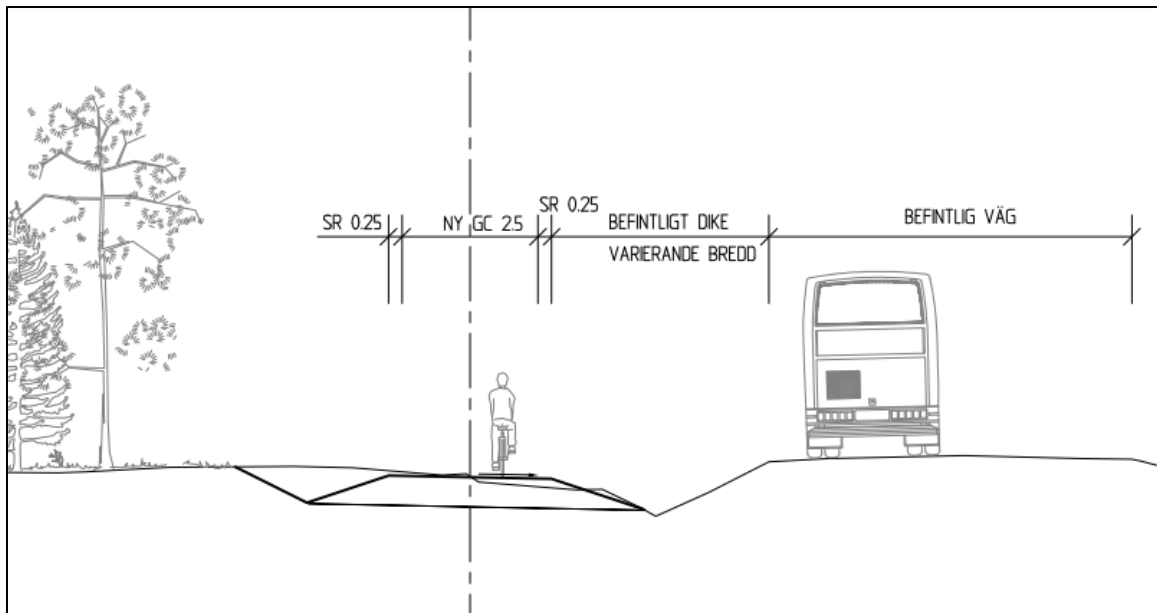
Planerade åtgärder med nytt vägområde har markerats på plankartorna 300C0201-300C0205 som fastställs. Föreslagna åtgärder redovisas även på illustrationskartor 300T0201-300T0205, detta är åtgärder som inte fastställs. Typsektioner redovisas på 300T0401, 300T0402 och detaljritning 300T0601. Figur 25 nedan redovisar översikt över sträckningen och dess föreslagna åtgärder.



Figur 25; Projektets sträckning med föreslagna åtgärder

Vägutformning och typsektioner

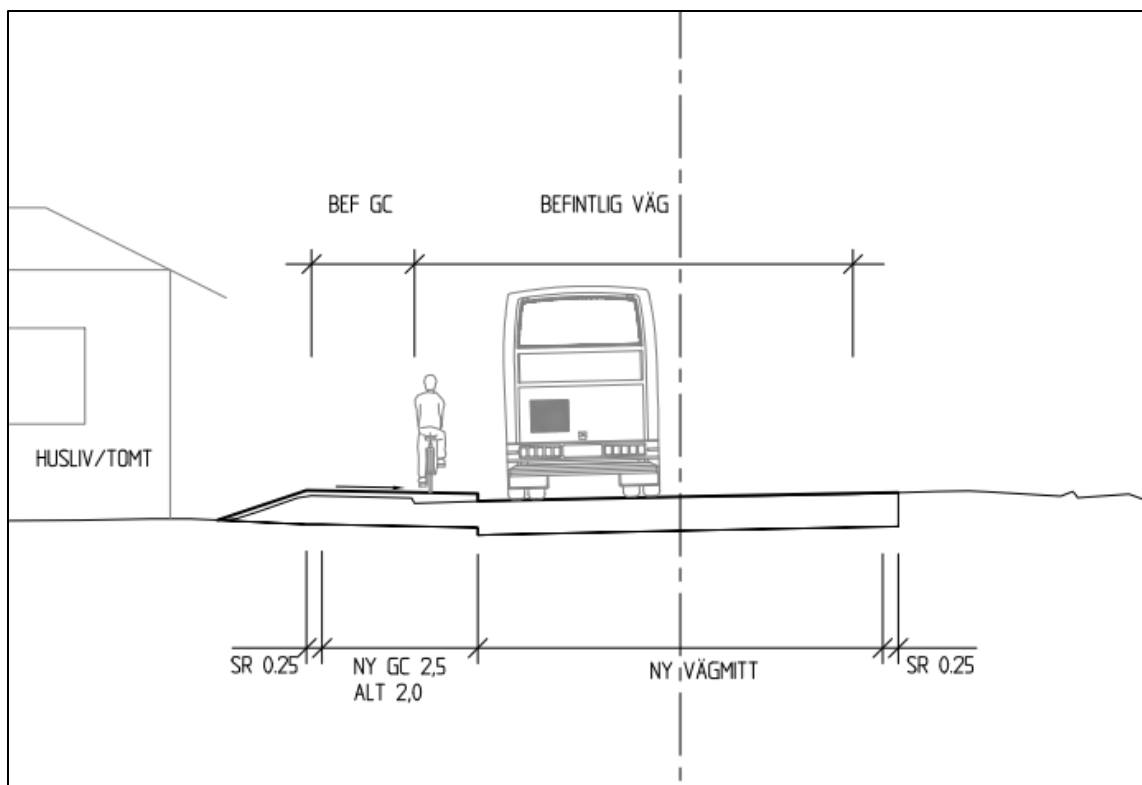
Planförslagets innebär att den nya gång-och cykelvägen placeras på norra sidan av väg 671 och ligger separerad med skiljeremsa från starten vid Elvéns väg fram tills att vägen har återkommit till befintlig nivå upp efter den planskilda porten under väg 66, sektion ca 0/550. (se grön sträckning i figur 25, 26, med undantag för en sträcka förbi anslutningen in mot industrin på norra sidan om Elvéns väg, där skåldike istället separerar.) En sträcka på ca 150 meter vid skola separeras även den med skiljeremsa mellan sektion 1/470-1/620, se figur 25, för typsektion se figur 28. Sidoområdet för gång-och cykelvägen utförs med slänter 1:3 för innerslänt och 1:2 för ytterslänt. Slänter i anslutning kring porten under väg 66 behöver ställas lite flackare (1:3) på grund av geotekniska förutsättningar.



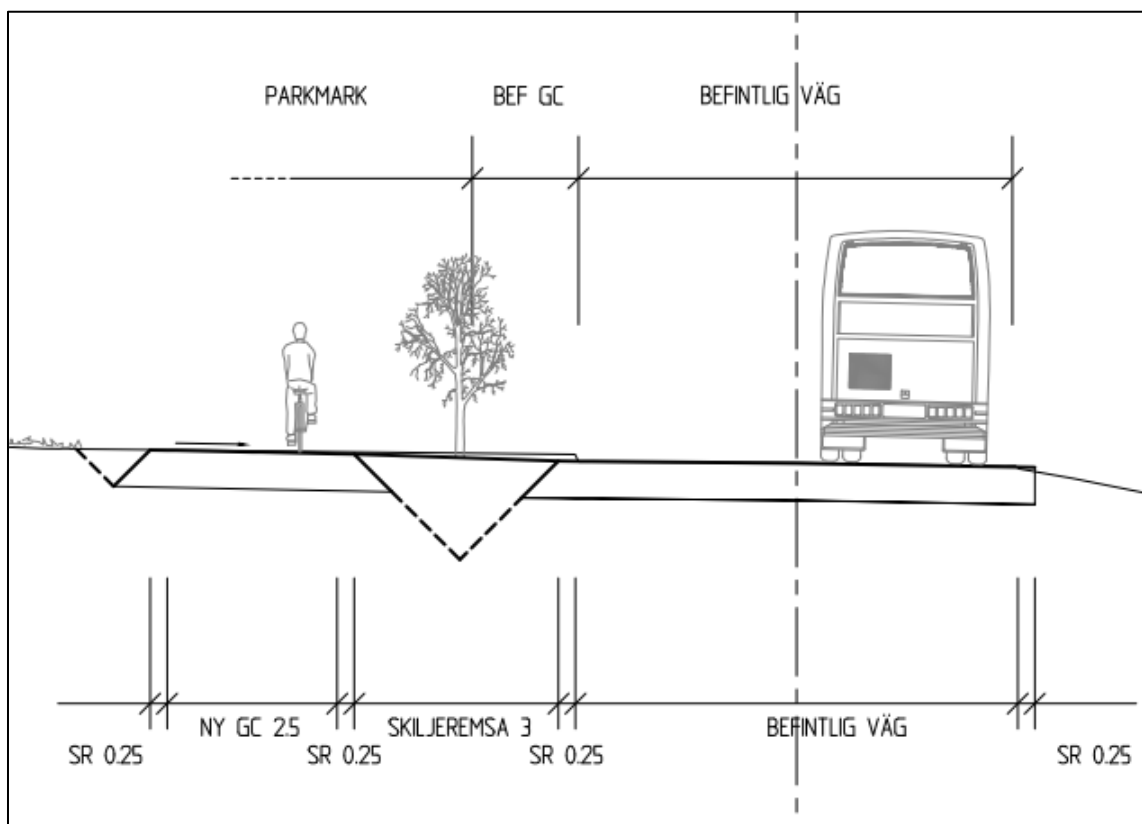
Figur 26; Sektion som visar hur separerad gång-och cykelväg med skiljeremsa kan se ut

Utmed resterande sträckning anläggs gång- och cykelvägen dikt an mot befintlig väg 671 separerad med kantsten (se röd sträckning i figur 25.) Gång- och cykelvägen planeras generellt för en belagd bredd på 2,5 meter med visst avsteg där befintlig miljö är trång och bredden för gång-och cykelväg minskas till ca 2 meter, detta gäller mellan sektion 0/730-0/840. Kantstenen sänks vid in/utfarter.

På vissa ställen för att undvika att ta ytterligare mark i anspråk på fastigheter som ligger väldigt nära väg 671 så flyttas vägmitt för väg 671 för att ge mer utrymme för gång-och cykelvägen samt nyttja delar som redan ligger inom befintligt vägområde. Detta gäller exempelvis för sträckan mellan Brusgatan, sektion 0/920 fram till Bärkegränd sektion 1/050 då trottoaren på södra sidan av väg 671 utgår och ytan nyttjas för den sidoförskjutna vägbanan istället och en fullbred gång-och cykelväg löper längs norra sidan av väg 671.



Figur 27; Sektion som visar hur gång-och cykelvägen som anläggs med kantsten, bredd varierar mellan 2-2.5 meter kan se ut



Figur 28; Sträcka förbi skolan som skiljs åt från väg 671 med skiljeremsa där alléträd föreslås återplanteras mellan väg och gång-och cykelväg.

Befintliga övergångsställen mitt emot busstationen/kiosken, sektion 0/920 samt Bärkehallen, sektion 1/070 justeras och ersätts med särskilt anpassade och upphöjda övergångsställen för oskyddade trafikanter, som även har en hastighetsdämpande funktion. Det föreslås även ett övergångsställe i sektion ca 1/025, detta är inte upphöjt. Övriga passager tillgänglighets anpassas. Passager som föreslås längs sträckan framgår i figur 25 samt på ritning 300T0201-300T0205.

För delen som illustreras som lila i figur 25 är befintlig gång-och cykelväg tänkt att behållas och här sker endast belysningsåtgärder, detta gäller för sträckan 1/700-2/520.

Vid anslutningen från väg 671-673, sektion 2/450 breddas befintlig väg 673 med en 1,3 meter gångbana på östra sidan, en sträcka på ca 50 meter för att ge möjlighet att ansluta mer trafiksäkert mot befintliga hållplatslägena vid "Nor Söderbärke".

Korsningar

Korsning väg 671-66, här anläggs en planskild passage under väg 66 för oskyddade trafikanter att nyttja för att passera väg 66 på ett trafiksäkrare sätt. Inga åtgärder på väg 66 sker i detta projektet.

Korsning väg 671-Bergsmansvägen, sektion 0/700 smalnas av på den norra sidan i och med att kantstensförlagd gång-och cykelväg anläggs förbi korsningen. Detta gör att det idag breda partiet att passera som oskyddad trafikant smalnas av och säkras upp. Förslaget innebär även en avsmalning av belagd yta på den södra sidan av korsningen.

Vid anslutningen väg 671-673, sektion 2/450 tillkommer passageläge för oskyddade trafikanter över väg 671, samt ytterligare ett passageläge i höjd med hållplatslägena på väg 673.

Inga korsningar/anslutningsvägar avses stängas i och med detta projekt, dock har kommunen planerat att stänga anslutningen in på Parkvägen, sektion 1/060 för motorfordon. Anslutningar till fastigheter och övriga gator kommer att justeras så det inte uppstår problem att ta sig in och ut. Åkerinfarter justeras mot ny gång-och cykelväg.

Busshållplatser

Viss ombyggnation föreslås för hållplatserna längs sträckan. På illustrationskartor 300T0201-300T0205 framgår lägen med hållplatser som påverkas längs sträckan. Vissa behålls i sin nuvarande utformning medan vissa byggs om.

Planförslaget innebär att hållplatsläget vid korsningen Bergsmansvägen dras in, detta på grund av den ökade tillgängligheten i och med den nya gång-och cykelvägen till de kvarvarande hållplatserna samt på grund av lågt antal påstigande, se kapitel 4.2.2 tabell 1. Hållplatserna vid Söderbärke busstation kvarstår i befintligt läge, dessa påverkas inte av detta projekt då de är placerade avskilt från väg 671. Hållplatsläget vid Kyrkskolan, sektion 1/640 får ny utformning i och med att gång- och cykelvägen passerar plattformsläget. Hållplatsläge Brovägen, sektion 2/250 behålls i befintligt skick, för denna sträcka sker endast belysningsåtgärd i detta projekt. Även hållplatserna vid Nor Söderbärke, sektion 2/525 behålls i sitt befintliga skick.

Byggnadsverk

En ny bro över gång-och cykelväg på väg 66 föreslås anläggas för att möjliggöra en planskild passage för oskyddade trafikanter. Två olika alternativ har studerats för det aktuella läget, en plattrambro och en rörbro i stål.

En plattrambro är den föreslagna lösningen med en fri höjd på > 2,7 m och en fri öppning på ca 4 m, vilket ska leda till en tryggare genomfart för gång- och cykeltrafikanter. Gestaltningmässigt passar plattrambro bättre eftersom passagen blir kortare och har ett större öppenhetsindex.



Figur 279; Exempelbild av förordat alternativ med plattrambro, (Bro 15-1548-1, bildkälla: BaTMan)

Anledningen till att rörbron i stål inte föreslås är på grund av att den kräver en djupare grundläggningsnivå, vilket leder till större bergschakt samt att gång- och cykelvägens profil påverkas negativt.

Den befintliga balkbron (20-1055-1) över Barken påverkas inte i detta projekt.

Vägutrustning

Utformning av räcken för bron över gång- och cykelporten utformas enligt VGU-krav.

Ledningar och brunnar

Alla ledningsägare kommer att påverkas i olika omfattning längs hela sträckan.

Nya dagvattenledningar behöver anslutas mot befintligt dagvattensystem i vissa punkter för att avvattningen av vägen ska fungera.

Samordning med berörda ledningsägare pågår men behöver fördjupas i kommande projekterings- och byggskede.

Belysning

Trafikverket skall äga ny belysning för gång- och cykelväg och väg, 2 st nya centraler anläggs.

Belysningsåtgärderna kräver nyförläggning av markkabel för belysning.

Gång och cykelväg belyses i sin hela längd. Vid föreslagna passager placeras stolpar så nära som möjligt för att ge bästa belysning över passagen. Vid föreslagna övergångsställen anordnas anpassad belysning.

Gång- och cykelporten under väg 66 ska vara belyst.

Befintliga blåastolpar vid bron över Barken kan sparas.

Omfattning av belysning av korsning väg 66-671 behöver samordnas med separat projekt för väg 66.

Busshållplatser som hanteras i planförslaget belyses.

Hydrologi och geohydrologi

Avvattning kommer ske via diken eller ledningssystem till de närliggande recipienterna. På en stor del av sträckan kommer förutsättningarna för avvattningen inte förändras utan diken, trummor och ledningar kommer att fungera såsom idag.

En översikt av avvattningen redovisas nedan:

0/000 - 0/200

Avvattning sker via trummor och diken och leds västerut mot Östra Sveten såsom idag.

0/200 - 0/300

På denna sträcka avvattnas gång-och cykelvägen med en kombinerad drän- och dagvattenledning. Detta innebär att dränledningen förläggs med en större dimension än normalt och även avser transportera eventuellt infiltrerat dagvatten från svackdikena.

0/300- 0/550

Avvattning sker via diken som avleds mot kupolsil i lågpunkt under ny gång-och cykelport. Därefter pumpas vattnet till dike vid väg 66 och tar sig därefter via diken mot Norra Barken. Terrass avvattnas via dräneringsledning.

Även grundvattnet kommer att pumpas i läget för bron. Detta medför en lokal grundvattensänkning.

0/550- 0/600

Avvattning via dike/trumma mot bäck norrut som ansluter mot Norra Barken.

0/600 – 0/700

Ny dagvattenbrunn i korsning vid sektion 0/700 för att omhänderta dagvatten från vägen, denna dras via ledning mot dike. Ytvatten från gång-och cykelväg leds mot slänt och vidare mot dike.

0/700- 1/000

Gång-och cykelvägen avvattnas via brunnar som ansluts mot dike samt befintligt system.

1/000- 1/700

Vägen och gång-och cykelvägen avvattnas mot befintligt kommunalt dagvattensystem på samma sätt som idag. Befintliga brunnar behöver justeras i läge och föreslås i samband med detta bytas ut. Terrassen avvattnas med dränering mot brunnar.

Geotekniska åtgärder

Inga geotekniska förstärkningsåtgärder erfordras längs sträckan. Men på grund av de geotekniska förutsättningarna i jorden så föreslås slänter kring porten under väg 66 ställas 1:3 för att minska erosionsrisken.

Ny port under väg 66 kan plattgrundläggas, viss bergschakt kommer att erfordras i portläget och anslutande gång-och cykelvägar, främst väster om väg 66.

Gestaltning

I sektion 0/000-0/314 utförs gång- och cykelvägen med skiljeremsa där befintligt dike nyttjas, vilket innebär att vägrummet breddas. Sträckan kantas idag av lövskogsly, främst björk. Breddningen av vägrummet öppnar upp och förtydligar kopplingen mellan samhället och stationen/järnvägen.

I sektion 0/314 påbörjas nedstigningen till portalen under riksväg 66. Som följd stängs befintliga infarter till industrin i norr och en ny infart placeras mellan dessa två. Detta för att minimera riskmoment med korsande tung trafik över gång- och cykelvägen. Då berg hittats på några ställen formas denna till naturliga murar där det är möjligt (med en hylla ovanför, där slänten börjar för att

möta befintlig mark) som gör det möjligt att möta befintlig mark med flackare jordslänter, se typsektion 300To401.

I kilen som skapas mot riksvägen, som inte kan brukas som jordbruksmark längre, släntas marken av hela vägen upp till befintligt dike. Detta för att skapa en sömlös övergång till befintlig mark. Lösningen öppnar även upp och skapar en port dit mer naturligt ljus når. Nya låga busktytor dämpar vind samt ett nytt solitärt ädelträd markerar platsen. Porten utförs som plattrambro där synliga ytor utformas med strukturerad yta och snett utställda vingor som möter slänt för att bättre smälta in i terrängen. Räckten hålls ned i antal och visuellt intryck, detta samordnas med parallellt projekt för riksväg 66.

I sektion 0/700 tas en björk i allé ned och ersätts med en ny i samma läge.

Befintligt vägrum är bitvis mycket smalt, med tomter dikt an mot vägkant. För att få plats och minimera påverkan på tomterna utförs gång- och cykelvägen bitvis med 2-2,5meter bredd och centrumlinjeförskjutning.

I östra delen mellan sektion 1/155- 1/180, behöver en stödmur rivas och ersättas i lika utförande, alternativt flyttas. Detaljutformning och anpassning till omkringliggande mark återstår.

Hög hastighet och stor andel tung trafik genom centrumbildningen ger en upplevd otrygg miljö för oskyddade trafikanter. Därför har upphöjda övergångsställen placerats i vardera änden av centrum som hastighetsdämpande åtgärd; ett vid mataffären/pizzerian och ett vid busstorget/kiosken.

Norr om vägen vid mataffären planeras en ny byggnad för pizzerian. Mellan denna fastighet och planerad gång- och cykelväg formas en kil, som i det fall att tomten anläggs som föreslaget, kan göras till ny gräsyta. Det krävs dock ytterligare utredning av framtida skötsel samt anpassning till eventuell grönyta på tomtmark. Även pizzerians in/utfart i direkt anslutning till angränsande fastighets in- och utfart behöver utredas ytterligare då dessa fastigheter i dagsläget inte har någon fysisk gräns vilket gör att den totala bredden på infarten är 11 meter.

Vid skolan kantar en äldre björkallé skolområdet. Den bedöms vara i behov av föryngring och närheten till skolan gör att en separerad gång- och cykelväg är önskvärd. En ny trädrad planteras i skiljeremsen och ersätter borttagen björkallé.

Natur-och kulturmiljö

Två alléer och några kulturmiljöobjekt kommer att påverkas.

5.2.2. Studerade och bortvalda alternativ

Från åtgärdsvalsstudien och i projektet framgår att en gång och cykelanslutning skall studeras in på Kyrkogatan för att ansluta mot skolområdet. Detta alternativ har sedan slopats och gång-och cykelväg ansluter till skolan via parkytan framför skolan istället. Detta på grund av att det finns framtida ombyggnadsplaner för skolområdet som innebär att anslutning längs Kyrkogatan inte skulle bli lämpligt läge. Detta bortval har skett i samråd med kommunen.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Enligt undantagen i miljöbalken ska skyddsåtgärder och försiktighetsmått hanteras under planläggningen. Område för strandskydd och generella biotopskydd ska redovisas på plankartan.

- Sk1- avser biotopskydd

Biotopskyddsområden markeras på plankartorna som prickad grön linje.

Strandskyddsområde markeras på plankartorna som prickad magentafärgad linje.

5.4. Skyddsåtgärder under byggtid

- Följande skyddsåtgärder av Byggbuller och vibrationer regleras av naturvårdsverket allmänna råd om buller från bygplatser, NFS 2004:15.
- Skyddsåtgärder avseende ofrivillig förorening av mark och vatten hanteras genom Trafikverkets miljösäkring och entreprenörens miljöplan.
- Emissioner från arbetsfordon/-maskiner regleras av Trafikverkets miljökrav.
- Skydd av befintliga träd och byggda strukturer som kan påverkas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Trafik, flöden och säkerhet

Trafiksäkerheten kommer i och med det föreslagna planförslaget anses förbättras för fordonstrafikanter då bilvägen separeras från oskyddade trafikanter på ett bättre sätt än idag, både på väg 66 och 671. Framkomligheten kan försämrans något då kantsten tillkommer på delar av sträckan. Dock kan kantstenen vara en bidragande faktor till att hastigheten hålls. Framkomligheten kan även ses som förbättrad då det inte vistas oskyddade trafikanter på vägbanan som behöver väntas in eller köras om. Befintlig vägbredd är oförändrad på större delen, den samlade effekten kring trafiksäkerhet och framkomlighet anses därmed förbättras. För de tillkommande upphöjda passagerna anses inte framkomligheten försämrans nämnvärt, passagerna kan snarare bidra till ökad hastighetsefterlevnad.

Vid anläggandet av gång- och cykelväg längs väg 671 bedöms ingen förändring av trafikflöden för fordonstrafik ske mot idag.

Korsningen vid väg 66-671 bedöms inte påverka framkomligheten för trafiken på befintlig väg då åtgärd endast sker planskilt från vägen. Effekt anses positiv då trafikslagen separeras från varandra.

6.1.2. Kollektivtrafik

Möjligheten att kunna ta sig till och från busshållplatserna samt järnvägsstationen för att resa kollektivt förbättras, vilket bidrar till att valet att välja ett mer miljömässigt fördelaktigt transportmedel ökar. I viss mån kan den bli något sämre för vissa av de boende utmed sträckan eftersom ett busshållplatsläge tas bort helt, här blir dock trafiksäkerheten i och med ny gång- och cykelväg anläggs i anslutning till nya och befintliga hållplatser bättre.

6.1.3. Oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon

Trafiksäkerheten och tillgängligheten bedöms förbättras för oskyddade trafikanter då man separeras från motortrafikanter genom en belyst gång- och cykelväg längs väg 671, planskild passage samt tillhörande gång- och cykelvägspassager byggs.

Framkomligheten för långsamtgående fordon så som jordbruksmaskiner antas inte försämrans nämnvärt då bredden behålls densamma som idag. De upphöjda passagerna kan dock till viss mån anses negativa för större fordon.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Kommunen håller i det arbete som sker angående planering av ombyggnation av skolområdet, fortsatt samråd kring detta sker i kommande skeden. Åtgärderna som föreslås i vägplanen är anpassade till den eventuella framtida ombyggnationen.

Eventuellt kan det i framtiden bli aktuellt med en lokalgata från Elvéns väg och norröver in mot befintliga industriområdet. Detta har tagits i beaktning vid utformning och lokalisering av detta planförslag då det kan generera mer tung trafik en bit in på Elvéns väg.

Möjligheten att kunna ta sig till och från busshållplatserna samt tågstationen för att resa kollektivt lokalt och i regionen förbättras, vilket resulterar i att möjligheten till att välja ett mer miljömässigt fördelaktigt transportsätt inom regionen ökar.

Projektet överensstämmer med kommunens översiktsplaner samt fördjupade översiktsplaner genom att den bidrar till förbättrad tillgänglighet och- trafiksäkerhet.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Hälsa och säkerhet

Trafiksäkerhet

Anläggandet av en gång- och cykelväg längs väg 671, den planskilda passagen under väg 66, de justerade busshållplatserna och de tillkommande hastighetssänkande åtgärderna bedöms förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter, samtidigt som möjligheten för boende i området att välja ett mer miljömässigt fördelaktigt transportmedel ökar.

Luftkvalité, buller och vibrationer

Projektet bedöms inte påverka boendemiljön negativt, eftersom planförslaget inte medför någon ökad biltrafik.

Farligt gods

Väg 671 är inte utpekad som sträcka för farligt gods. Väg 66 är dock utpekad som primär transportled för farligt gods. Farligt gods är ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att det kan skada människor, miljö och egendom vid en olycka eller felaktig hantering vid transport och lagring. Rekommenderade riktlinjer kring detta ska följas vid omledning och byggnation av den planskilda porten under väg 66. Sträckan på väg 66 vid porten kommer förses med räcke, detta minskar sannolikheten för en olycka med farligt gods vid läget för porten.

6.3.2. Landskapet

Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms generellt inte påverka landskapsbilden i större grad.

Längst i väst breddas vägrummet betydligt genom att det anläggs en skiljeremsa mellan befintlig väg och ny gång- och cykelväg. Detta anses dock stärka kopplingen mellan stationsbyggnaden och centrum och skapa en tryggare miljö för oskyddade trafikanter. De åtgärder som utförs i och kring porten under riksväg 66 kommer påverka omkringliggande ytor och lokalt förändra upplevelsen av landskapet. Räcken och branta sluttningar riskerar att störa upplevelsen av det öppna fältet. Därför hålls dessa nere i antal. Ur trafikanthänseende riskerar lösningen med port att skapa en passage som upplevs mörk och otrygg. Det finns även en risk att mikroklimatet kring porten i det öppna landskapet blir mycket vindutsatt. Detta avhjälpas med flackare slänter, genomtänkt belysning och plantering av vinddämpande buskytor. Portens material, yta och placering kan kännas främmande i det i övrigt öppna landskapet, den formas därför med strukturerad yta och med vingar som möter slänterna.

I sektion 0/700 tas en björk i allé ned. I östra delen mellan sektion 1/155- 1/180, kommer en stödmur rivas och ersättas i lika utförande, alternativt flyttas. Detta påverkar inte landskapsbilden nämnvärt.

Upphöjda övergångsställen kan upplevas störande och utgöra ett visuellt hinder för trafikanter, men har en värdefull roll som hastighetsdämpande åtgärd och bedöms på det hela taget vara en förbättring.

Vid skolan kantar en äldre björkallé skolområdet som tas ned och nyplanteras vilket påverkar landskapsbilden till dess att de nya träden vuxit upp.

6.3.3. Kulturmiljö

Intresseområden för kulturmiljö

Länsstyrelsen påpekar i ett yttrande (343-11005-2019) att det saknas uppdaterade kulturmiljöprogram för Smedjebackens kommun och bedömer att det krävs ytterligare kulturmiljöunderlag för att säkerställa att åtgärder kan ske med hänsyn till det kulturhistoriska värdet.

Det regionala intresseområdet **Söderbärke** bedöms få en liten negativ påverkan då ett område med odlingsmark i sydvästra kanten av intresseområdet tas i anspråk för gång-och cykelväg med skiljeremsa och port. I övrigt påverkar inte vägplanen de kärnvärden som pekats ut; kyrkomiljön, det öppna odlingslandskapet längs älven och de välbevarade bykärnorna.

I det kommunala kulturmiljöintresset **Bärkevägen** står i riktlinjerna att det är: *viktigt att försöka bibehålla och utveckla den bykaraktär som centrala Söderbärke fortfarande har*. Gång-och cykelvägen medför i detta avseende positiva effekter ur kulturmiljösynpunkt. Den kan bidra till att utveckla bykaraktären i centrala Söderbärke genom att underlätta att ta sig fram genom hela intresseområdet - Bärkevägen - till fots och med cykel. Det är dock viktigt att detaljanpassningen av vägen sker med hänsyn till kulturmiljön.

Forn- och kulturlämningar

I och i anslutning till vägområdet finns fem registrerade lämningar i kulturmiljöregistret:

L 2000:3067. Vägvisarsten Sten med inskription och riktad mot gästgivargården. Vägvisarstenen är idag placerad inne på en gårdstomt och berörs inte, varken fysiskt eller visuellt, av vägåtgärderna.

Övriga berörda lämningar (L1999: 2551, 3934, 4557 och 2559) utgörs av gårdstomter som är redovisade på historiska kartor, men som också är bebyggda idag. Sådana lämningar bedöms enligt nuvarande praxis vanligen inte som fornlämningar. Inga synliga husgrunder eller andra anläggningar förekommer på de registrerade lämningarna, däremot finns en potentiell risk att exploateringen påverkar kulturlager och anläggningar utan spår ovan mark. Två av gårdstomterna (L2551 och L4557) ligger på sträckan där endast belysningsåtgärder planeras.

Länsstyrelsen beslutar om ytterligare arkeologiska utredningar behövs för att ta reda på huruvida fornlämningar berörs av arbetsföretaget.

Sammantaget bedöms vägåtgärderna få en liten negativ påverkan på kända forn- och kulturlämningar.

6.3.4. Naturmiljö

Planförslaget saknar påtagliga och höga naturvärden. Biotoper som berörs skall skyddas med skyddsstängsel som ska stå i dropplinjen från kronan, vara 2 m höga och sitta ihop med varandra under byggskedet, utifrån miljösäkringen. Vid ledningsdragning ska all grävning utföra så skonsamt för rötterna som möjligt och att man bör gräva närmare vägen där färre rötter kan förekomma. Med fördel kan lufttryck samt handkraft användas för att utföra skonsamt schakt intill rötterna.

Vid skolan finns en allé, som kommer att behövas tas ner och planeras återplanteras i skiljeremsan, se nr 2 i figur 19 i kapitel 4.6. Vid sektion 0/590 finns en björkrad som utgör en allé där det yttersta trädet i raden kommer att tas ned, förslag på kompensationsåtgärd kommer att utredas.

Små delar av gång och cykelvägen kommer anläggas inom strandskyddsområde. Detta område har inga höga naturvärden och området närmast vattnet kommer inte att påverkas och vara kvar som naturområde. Bedömningen är att det blir en liten påverkan.

Utifrån naturvärdesinventeringen bedöms det att det inte finns någon art i det berörda området som föranleder artskyddsdispenser eller särskild utredning kopplat till artskyddsförordningens bilagor.

De invasiva arter som påträffas och som eventuellt kan påverkas av åtgärder är blomsterlupin. Massor från dessa områden ska hanteras varsamt och om det är möjligt återanvändas på samma plats för att minska spridningen. Med vidtagna åtgärder bedöms spridningen kunna minimeras.

Projektet bedöms ej påverka Barkensjöarna.

Den sammanfattande bedömningen är att det inte blir någon större påverkan på naturmiljön.

6.3.5. Naturresurser

Vattenresurser

Projektet bedöms ej påverka några vattenresurser.

Jordbruk

Visst anspråk på odlingsbar jordbruksmark kommer ske vilket bedöms medföra negativa effekter, dock ligger anspråket längs med redan befintlig bilväg och inga delade jordbruksytor lämnas kvar. Gång- och cykelvägen återgår tillbaka längs med väg 671 så fort som möjligt efter läget vid porten för att hålla ner intrånget på odlingsmarken.

Förorenad mark

Projektets negativa miljöeffekter av förorenade massor bedöms kunna uteslutas, då man har och kan komma att provta massorna och hantera dem därefter.

Masshantering

Det övergripande målet för masshanteringen är att massorna skall återanvändas. En del av massorna är inte lämpliga för vägändamål och kommer att utgöra överskottsmassor. Eventuellt kan volymen överskottsmassor minska genom lokalt användande, tex att jordbruksmassor återanvänds på jordbruksmark. Dock kan en begränsad påverkan avseende fordonstrafik uppkomma vid hantering av massor inom vägområdet. Det förväntas bli ett massöverskott i projektet.

6.3.6. Vattenmiljö

Hydrologi

Planförslaget bedöms ej påverka hydrologin i området. Detta eftersom sträckan i huvudsak kommer att fortsätta avvattnas såsom idag och den grundvattensänkning som blir vid portläget är så pass lokal.

Geohydrologi

Planerade åtgärder bedöms inte påverka grundvattennivån i området med undantag för korsning av väg 66 i läge för ny port. Den permanent lokala grundvattensänkningen bedöms ej påverka enskilda eller allmänna intressen.

6.3.7. Rekreation och friluftsliv

Då planförslaget innebär att säkra passager anläggs över väg 671, så kommer möjligheten att nyttja områdena på båda sidorna om vägen för gångtrafikanter, cyklister. Den planskilda passagen som anläggs under väg 66 kommer medföra att oskyddade trafikanter tryggare kan röra sig mellan olika sidor av väg 66 för att nyttja områdena till rekreation och friluftsutövningar som tidigare utgjort en barriär i området. En tillfällig störning kan uppstå i samband med anläggningsarbetet till följd av att det kan vara svårt att passera på platsen etc. Men bortsett från denna kortsiktiga påverkan så bedöms det planerade projektet endast medföra positiva effekter för friluftslivet i området.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning genomförs i projektet.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Anläggande av gång- och cykelväg, busshållplatser, belysning kommer att påverka omgivningen främst genom att mark behöver tas i anspråk.

För porten under väg 66 kommer en permanent grundvattensänkning att ske. En brunnsinventering utfördes under hösten 2019 (Sweco, 2019). Kartläggningen visar en dricksvattenbrunn belägen ca 160 m från planerad gång- och cykelport, se figur 24. Brunnen är belägen på andra sidan en vattendelare och med marginal utanför beräknat påverkansområde och bedöms därför inte komma att påverkas av avsänkningen vid gång- och cykelporten. Inga andra brunnar förekommer i närheten och grundvattensänkningen bedöms ej medföra negativa konsekvenser (Sweco, 2020).

6.6. Påverkan under byggnadstiden

6.6.1. Miljöeffekter

Under byggtiden kan störningar som orsakar olägenheter för människor och miljö uppstå. Krav kommer ställas på entreprenören för att minimera dessa. Rutiner och skyddsåtgärder för att minska påverkan ska redovisas i entreprenörens miljöplan.

Störning under byggtiden med avseende buller, vibrationer och damning kan uppkomma. Naturvårdsverkets allmänna råd om byggbuller ska följas och åtgärder ska vidtas om olägenheter uppstår. Arbeten i området ska i möjligaste mån ske dagtid på grund av närheten till bostäder. Information bör ges till boende i området innan byggarbetet påbörjas. Under byggtiden kan störningar för motorfordon och oskyddade trafikanter avseende framkomligheten på väg 671 förekomma men under en begränsad tid.

Under byggtiden för porten kommer även störningar för motorfordon avseende framkomligheten på väg 66 förekomma.

Massor kommer återanvändas i projektet så långt det är möjligt. Om massorna inte kan återanvändas av tekniska skäl eller att halterna överstiger MKM ska de transporteras till godkänd mottagare. Generellt så är återanvändning av massorna vid någon annan plats än undersökningsområdet anmälningspliktigt. Återanvändning och mellanlagring av vägdikeymassor inom vägområdet bedöms vara möjligt, dock bör tillsynsmyndighet informeras och dialog bör föras avseende eventuell anmälningsplikt.

Dialog med kommunen kommer föras med avseende på masshantering.

Biotope som berörs skall skyddas med skyddsstängsel som ska stå i dropplinjen från kronan, vara 2 m höga och sitta ihop med varandra under byggskedet, utifrån miljösäkringen. Försiktighetsåtgärder under grävning ska ske för att skydda rötterna.

6.6.2. Trafik under byggtid/byggbarhet

Under kapitel 5.2 beskrivs de åtgärder som kommer genomföras längs sträckan.

Under byggtiden kan störningar i trafiken förekomma bestående av sänkt hastighet, buller, tillfälligt avstängda körfält och omledning/förbildning av trafik. Vid anläggandet av den planskilda passagen under väg 66 kommer omledning/förbildning av trafiken krävas under viss tid. I planförslaget finns föreslagen förbiledningsväg utpekad på nordvästra samt sydvästra sidan om väg 66 med anslutning till korsningen. Detta framgår som T5 på plankartan 300Co201. Detta hanteras genom att godkända skyddsanordningar används och att närboende informeras vilket kan bidra till att andra val av sträckor och transportmedel kan nyttjas.

Längre fram i projekteringsprocessen kan detaljeringsgrad av kritiska faktorer, eventuella risker och skyddsåtgärder för byggbarheten och produktionen utvecklas.

Vidare samråd kan behövas för att klargöra hur eventuell omledning/förbildning ska hanteras.

7 Samlad bedömning

Sammantaget görs bedömningen att projektet överensstämmer med projektmålen och därmed även de transportpolitiska målen. Måluppfyllelse för miljö kvalitetsmålen bedöms inte motverkas.

7.1. Vägplanens överrensstämmelse med projektmålen och med de transportpolitiska målen

Genom att en sammanhängande belyst gång- och cykelväg och en planskild passage som driftunderhålls året om anläggs, samt säkrare passager till målpunkter kommer tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras för de oskyddade trafikanterna jämfört mot dagens förhållande. Barn och unga får ökade möjligheter att röra sig i transportsystemet på egen hand.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken blir bättre då man på ett säkrare sätt kan ta sig som oskyddad trafikant till hållplatslägen och järnvägsstation. I viss mån kan den bli något sämre för vissa av de boende utmed sträckan eftersom en busshållplats tas bort helt, här blir dock trafiksäkerheten i anslutning till nya och befintliga hållplatser bättre.

Framkomligheten bedöms inte nämnvärt försämrats för motordrivna fordon på grund av planförslaget trots att kantsten tillkommer längs vissa sträckor, befintlig vägbredd avses inte minskas.

Framkomligheten ses som förbättrad då oskyddade trafikanter inte kommer vistas utmed vägbanan och som behöver väntas in eller köras om. De upphöjda passagerna bidrar som hastighetssänkande åtgärder längs sträckan och planeras bidra till ökad efterlevnad av skyltad hastighet.

Eftersom ändamålet med projektet trafiksäkerhetsåtgärden i Söderbärke är att ta fram en hållbar anläggning som leder till ökad trygghet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, bedöms även ändamålet uppfyllas med de åtgärder som föreslås i planförslaget.

Genom förbättrad tillgänglighet till busshållplatser, sammanbundna gång- och cykelstråk och säkrare passager bedöms även funktionsmålet gällande jämställdheten och jämlikheten uppfyllas. Åtgärderna leder till förbättrade möjligheter för de som gör ett aktivt val att inte resa med bil samt för dem som varken har tillgång till- eller möjlighet att framföra bil.

Planförslaget bidrar även till att uppfylla hänsynsmålet då åtgärderna förväntas leda till att minska risken för olyckor, främst för oskyddade trafikanter samt uppnå positiva effekter gällande åtkomst till områden för rekreation och friluftsliv. Den bidrar även till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

7.2. Vägplanens överrensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Följande 2 mål av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen bedöms vara aktuella för detta projekt:

- God bebyggd miljö

Definition: Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap bevaras, används och utvecklas

Måluppfyllelse: Skapa en säker och trygg utemiljö för gående och trafikanter. Även förbättra tillgängligheten avseende rekreation och friluftsliv.

- Ett rikt odlingslandskap

Definition: Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljö värdena bevaras och stärks

Måluppfyllelse: Intrånget i jordbruksmark har hållits nere i projektet, säkrat framkomligheten för jordbruksmaskiner.

8 Överensstämmelse med miljö balkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Allmänna hänsynsreglerna

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

- Kunskapskravet (MB 2 kap 2§)

Innebär att tillräcklig kunskap ska finnas hos verksamhetsutövaren. Trafikverket har inom ramen för arbetet med miljö beskrivningen genom samråd, sammanställning av underlag från olika källor samt bedömningar tagit fram nödvändig kunskap om de miljö konsekvenser som kan uppstå.

- Försiktighetsprincipen (MB 2 kap 3§):

Redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder. Inom arbetet med miljö beskrivningen och vägplan har skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder tagits fram och beskrivits.

- Produktvalsprincipen (MB 2 kap 4§):

Vid val av produkter ska de kemiska produkter och biotekniska organismer som är minst skadliga för miljön väljas. Trafikverket har speciella dokument som innehåller generella miljö krav vilka nyttjas vid upphandling av entreprenör. I dessa dokument hanteras krav på kemiska produkter.

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

Alla som bedriver en verksamhet ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas. Kretsloppsfrågor ingår i Trafikverkets kontinuerliga miljöarbete med bl.a. försök med återanvändning av begagnat material.

- Lokaliseringsprincipen (MB 2 kap 6§):

Lokaliseringsprincipen innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten ger minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. I tidigare framtagna åtgärdsvalsstudie samt vägutredning har alternativa dragningar utretts.

- Skälighetsprincipen (MB 2 kap 7§):

Enligt skälighetsprincipen ska hänsynsreglerna tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Kraven ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga. Genom att Trafikverkets planläggningsprocess har följts, där fyrstegsprincipen använts, har skälighetsprincipen beaktats.

8.2. Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Trafikverket kommer arbeta för att så mycket massor som möjligt kan återanvändas inom projektet för att därigenom minimera transporter och användningen av ändliga resurser.

Planförslaget är utformat så att det till den mån det går ligger inom befintligt vägområde, för att så lite mark som möjligt ska tas i anspråk.

Planförslaget innebär att odlingsbar mark tas i anspråk men intrånget har minimerats vid utformningen.

8.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2001:660). Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer berörs.

Vattenmiljö

Projektet bedöms ej påverka möjligheten att uppnå god kemisk och ekologisk status för Östra Sveten, Norra Barken eller Södra Barken. Föroreningsmängderna från gång-och cykelväg är ringa och innan vattnet når recipienterna har det passerat slänter och diken där föroreningar fångas upp.

Projektet bedöms ej påverka någon grundvattenförekomst.

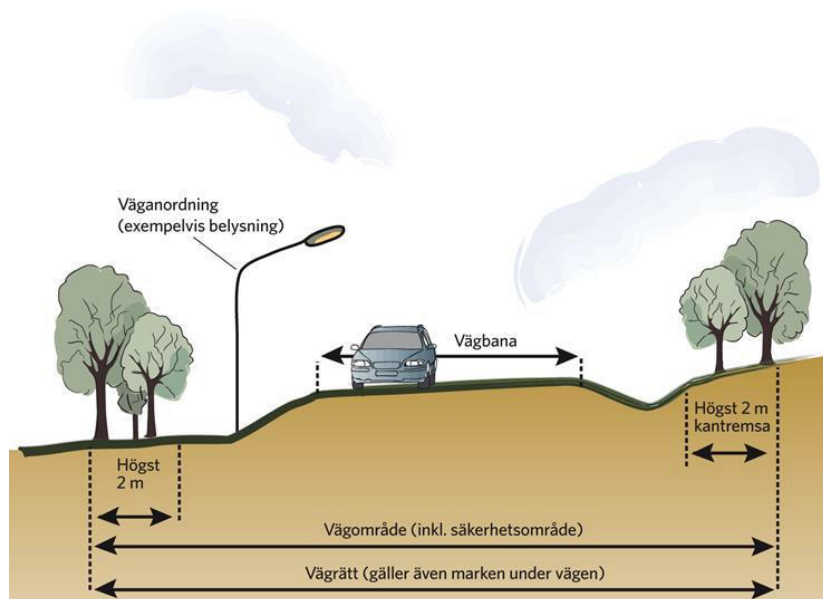
9 Markanspråk och pågående markanvändning

Ny gång-och cykelväg följer mestadels befintlig sträckning av väg 671, men på grund av utformning av exempelvis bussfickor, separerade och kantstensförlagda delar av gång-och cykelvägen, planskildapassagen under väg 66 samt andra anläggningsdelar kommer det dock medföra att viss mark behöver tas i anspråk. Valet av placeringen för porten under väg 66 har grundats på att den norra sidan anses lämpligast att anlägga porten på utifrån olika förutsättningar så som sikt och

utformningskrav som krävs. Viss problematik finns med att passera på den södra sidan om korsningen då bensinstationen är belägen där, varav det alternativet inte anses aktuellt. Den föreslagna placeringen innebär dock att brukbar jordbruksmark tas i anspråk, dock anläggs ny gång- och cykelväg så nära befintlig väg som möjligt för att inte skapa obrukbara restytor i odlingsbar mark. Motivet till att ytterligare ianspråktagande av mark föreslås på norra sidan av väg 671 för breddning av gång- och cykelväg mellan Skeppargatan och Kyrkogatan trots att det finns en befintlig gång- och cykelväg på södra sidan av väg 671 är att detta är ett viktigt stråk till och från skolan och dess verksamheter som sker på andra platser även än på just skolan för eleverna. Gång- och cykelvägen på den södra sidan är kommunal och fyller en annan funktion då den leder många oskyddade trafikanter som kommer från de bostadsområden som ligger söderut, denna behålls i sitt nuvarande läge. Vid planerad flytt av vägmitt kommer den del som "blir över" av redan befintligt vägområde nyttjas till yta för ny gång- och cykelväg, detta för att inte ta mer mark i anspråk.

9.1. Vägområde för allmän väg

Nytt vägområde för vägåtgärder som föreslås vid allmän väg omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som föreslås. För att möjliggöra drift och underhåll ingår i vägområdet en kantremsa som i skogsmark är två meter bred utanför bankfot eller släntkrön, se bild 30. På impediment (mark som är olämplig för skogs- eller jordbruk, till exempel berghällar) och åkermark är kantremsan 0,5 meter bred. På tomtmark tas ingen kantremsa i anspråk.



Figur 30; Vägområde och vägrätt

9.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

På plankartorna 300C0201-300C0205 redovisas tillkommande vägområde, dvs det område som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg som behövs för att kunna genomföra åtgärderna.

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

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta enligt 5§ Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Ersättningen för den mark som tas i anspråk med vägrätt ska motivera minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdetidpunkten.

Nytt vägområde med vägrätt redovisas på plankartorna som V, nytt vägområde med vägrätt och uppskattas till cirka 7900 m². Marktypen består i huvudsak av öppenmark ca 4300 m². Övriga marktyper som omfattas är odlingsmark ca 1650 m² och skogsmark ca 1950 m². Mer exakta arealer kommer redovisas i granskningshandlingen.

9.3. Vägområde med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade vägåtgärderna. Det kan vara uppställning av byggmaterial, etablering och upplag. Den tillfälliga nyttjanderätten ska gälla från byggstart till 2 månader efter godkänd slutbesiktning och markytorna kommer att återställas och besiktigas innan de återlämnas till markägaren.

Areal för tillfällig nyttjanderätt som planen föreslår uppgår i detta skede till cirka 3300 m² och består mestadels av öppenmark. Mer exakta arealer kommer redovisas i granskningshandlingen. Följande områden har markerats på plankartorna:

- T1- Avser tillfällig nyttjande för upplag av markvegetation/massupplag
- T2- Avser tillfällig nyttjande för justering av infart.
- T3- Avser tillfällig nyttjande för byggande av stödmur
- T4- Avser tillfällig nyttjande för omläggning VA-ledningar
- T5- Avser tillfällig nyttjande för tillfällig väg/omledning av trafik

9.4. Vägområde inom detaljplan och områdesbestämmelser

Inom detaljplanelagt område där kommunen är huvudman för allmän plats så uppkommer inte vägrätt. Kommunen skall här istället tillhandahålla den mark som krävs för utformningen av vägen. För att vägplanen ska kunna fastställas och för att projektet ska kunna byggas måste detaljplaner överensstämja med det planerade projektet.

Nytt vägområde inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, redovisas som V1 på plankartorna.

De detaljplaner och byggnadsplaner som framgår i tabell 7 antas beröras av planförslaget. Det nya vägområdet anses i detta planskede som endast ett mindre och marginellt intrång och påverkar inte syftet med detaljplanen. Mer utförlig redovisning och hantering av detta kommer redovisas i kommande granskningshandling.

Tabell 7; Planer som ligger inom planområdet och antas blir berörda

	Plantyp:	Namn:	Aktnr:	Datum:
1	Detaljplan	Aktivitetshallen med kringområden D176	2061-P156	2005-10-19
2	Stadsplan + ändring av Detaljplan	Trekanten 109	2061-P1983/5+ 2061-P181	1983-11-02+ 2008-05-20

3	Detaljplan	Söderbärke industriområde D127	2061-P27	1990-08-23
4	Byggnadsplan/Detaljplan	Kolhusudden B69A	20-SÖD-1539	1974-11-05

10 Fortsatt arbete

10.1. Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera och utreda

- Utred utformningsalternativ i relation till pizzeriatomten
- Utred om och hur passager eventuellt behöver markeras med reflexpollare e dyl.
- Samordning med angränsande projekt för väg 66, för att samordna avgränsning kring vilka åtgärder vid väg 66 som ingår i vilket projekt. Beakta val av material och kulörer i porten samt bevaka och samordna material, räcken och utrustning med projekt för väg 66.
- Fortsatta samråd med Smedjebackens kommun angående påverkan/hantering av detaljplaner.
- Det är viktigt för det fortsatta arbetet med framtagande av bygghandling att det skapas en enhetlig utformning över hela sträckan och en genomtänkt utformning vid viktiga korsningar, så att den nya gång- och cykelvägen kan stärka befintliga värden. En god gestaltning och anpassning till befintliga värden kan stärka upplevelsen av vägrummet. Placering och val av armaturer, belysningsstolpar och övrig utrustning är viktigt att beakta.
- Utred möjligheten att spara det solitära trädet invid skolgårdsentrén
- Detaljutforma stödmur som rivs/flyttas
- Skydd av befintliga träd och byggda strukturer som kan påverkas
- Avvattningsbrister för väg 671 bör utredas för att kunna åtgärdas i samband med byggnation av gång-och cykelväg.
- Fortsatt samråd med ledningsägare gällande påkopplingar på dagvattenledning.
- Ytterligare markprovtagningar kan komma att behövas vid områden där man påträffats förekomst av markföroreningar.
- Fortsatt arbete med projektets masshantering och framtagande av masshanteringsplan.
- Fortsatt ledningssamordning kommer att behövas vidare i projektet.
- Samordna skyltplaceringar samt storlek på skyltar för att minimera det visuella intrycket.
- Belysning i porten under väg 66, om portens längd överstiger 5 gånger dess bredd ska den ha dagbelysning.
- Vidare samråd kan behövas för att klargöra hur eventuell omledning/förbiledning ska hanteras.

10.2. Tillstånd, dispenser och anmälningar

Genomförandet av planen komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar, här nedan nämns dom som i detta skede antas bli aktuella.

Inga kända fornlämningar som kräver tillstånd för ingrepp berörs av planförslaget, däremot kan en arkeologisk utredning vara nödvändig för att ta reda på huruvida hittills okända fornlämningar berörs.

Beslut om en sådan och vad den ska innehålla tas av Länsstyrelsen, varför en förfrågan om behovet kommer att skickas.

I en skrivelse från Länsstyrelsen Dalarna påtalas behovet av fortsatt samråd med Länsstyrelsen kulturmiljöenhet gällande sträckning, beläggning och belysning.

Återanvändning och mellanlagring av massor inom vägområdet bedöms vara möjligt, dock bör tillsynsmyndighet informeras och dialog bör föras avseende eventuell anmälningsplikt.

En anmälan kan komma att krävas till VA-huvudmannen gällande påkoppling av dagvattenledning.

Behov av ytterligare tillstånd/dispenser/anmälningar utreds vidare i det fortsatta arbetet.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Vägplanen är nu inne i skede samrådshandling. Efter att denna samrådshandling varit ute på samråd kommer eventuella justeringar att genomföras och presenteras i den nästkommande skedet granskningshandling.

Vägplanen kommer därefter att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

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

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

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

11.2. Kommunala planer

Vägplanen berör 4 detaljplaner, se kapitel 9.4 tabell 7. Vägplanen får inte strida mot detaljplanernas syften. För de områden som gör intrång i detaljplan och eventuellt inte överensstämmer med planen, behöver en slutgiltig utredning göras i granskningshandlingsskedet huruvida detaljplanerna bör anpassas eller upphävas. För de intrång som inte motverkar syftet med detaljplanen kan en mindre avvikelse bedömas. För detta planförslag anses det i detta skede avvikelserna som mindre, men hantering kring detta pågår.

11.3. Genomförande

Utställning av samrådshandling samt samråd på orten planeras ske under sommaren år 2020.

11.3.1. Granskningshandling

Allmänhetens granskning planeras ske under hösten år 2020.

11.3.2. Fastställelsehandling

Vägplanen planeras lämnas för fastställelse under våren år 2021.

11.3.3. Bygghandling och byggtid

När vägplanen vunnit laga kraft kommer Trafikverket ta fram en bygghandling eller ett förfrågningsunderlag för upphandling av en entreprenör som genomför åtgärderna.

Planerad byggstart är år 2025.

11.3.4. Fastighetsrättsliga åtgärder

Inga fastighetsrättsliga åtgärder anses bli aktuella i och med detta planförslag.

11.3.5. Tillstånd och dispenser

Eventuella tillstånd och dispenser redovisas under 10.2.

11.4. Finansiering

En kostnadsbedömning för åtgärderna längs väg 671 pågår. Kostnaden för åtgärd redovisas i kommande granskningshandling.

Projektet finansieras via regional investering.

12 Underlagsmaterial och källor

- Dalatrafik, underlag och statistik, mejl via Mattias Ahlström.
- Åtgärdssvalstudie: TRV 2016/58856, 2016-12-22
- Planläggning av vägar och järnvägar, Trafikverket, Rapport, Publ. 2014:09.
- Transportstyrelsen STRADA, (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), gäller inrapporterade olyckor för perioden 2008 till 2018
- Vägtrafikflödeskartorna hos trafikverket.se
- Vägar- och gators utformning, VGU, Trafikverket, 2015 (Krav, Publ. 2015:086 och Råd, Publ. 2015:087).
- NVDB, Nationell vägdatabas, <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>
- PM ledningssamordning, Sweco 2020
- Smedjebackens kommun (detaljplaner, översiktsplaner etc)
- Lindberg K-F och Lögdqvist, A. 2009. Arkeologisk utredning i SÖDERBÄRKE inför uppförandet av aktivitetshall m.m. väster om Kyrkbyn, RAÄ 249, Söderbärke socken. Smedjebackens kommun, Dalarna. Dalarnas museum arkeologisk rapport 2009:7
- Länsstyrelsens Dalarna, WebGIS
- SLU Trädportalen
- PM Miljöanalys, Sweco, 2020
- PM NVI, Sweco 2019
- ArtDatabanken Artportalen, <https://artportalen.se>
- Naturvårdsverket, <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- PM Avvattning, Trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder, Söderbärke, Sweco, 2020
- Sveriges geologiska undersökning (SGU), (2019), jordartskarta (skala 1:50 000). Hämtad från <https://www.sgu.se/>
- Sveriges geologiska undersökning (SGU), (2019), genomsläpplighetskarta (skala 1:50 000). Hämtad från <https://www.sgu.se/>

- Trafikverket. (2017). RÅD: Avvattningsteknisk dimensionering och utformning - MB310 (TDOK 2014:0051, version 3,0), 2017-10-12.
- Trafikverket. (2017). KRAV: Trafikverkets tekniska krav för avvattning - TK Avvattning (TDOK 2014:0045, version 2,0), 2017-09-22.
- Trafikverket. (2017). RÅD: Trafikverkets tekniska råd för avvattning - TR Avvattning (TDOK 2014:0046, version 3,0), 2017-10-12.

