



TRAFIKVERKET

# NY VÄG 1728 DALSTORP

**Samråd enligt väglagen om vägens lokalisering,  
utformning och miljöpåverkan samt om innehåll i och  
utformning av vägplanens  
miljökonsekvensbeskrivning**

**2022-10-10**

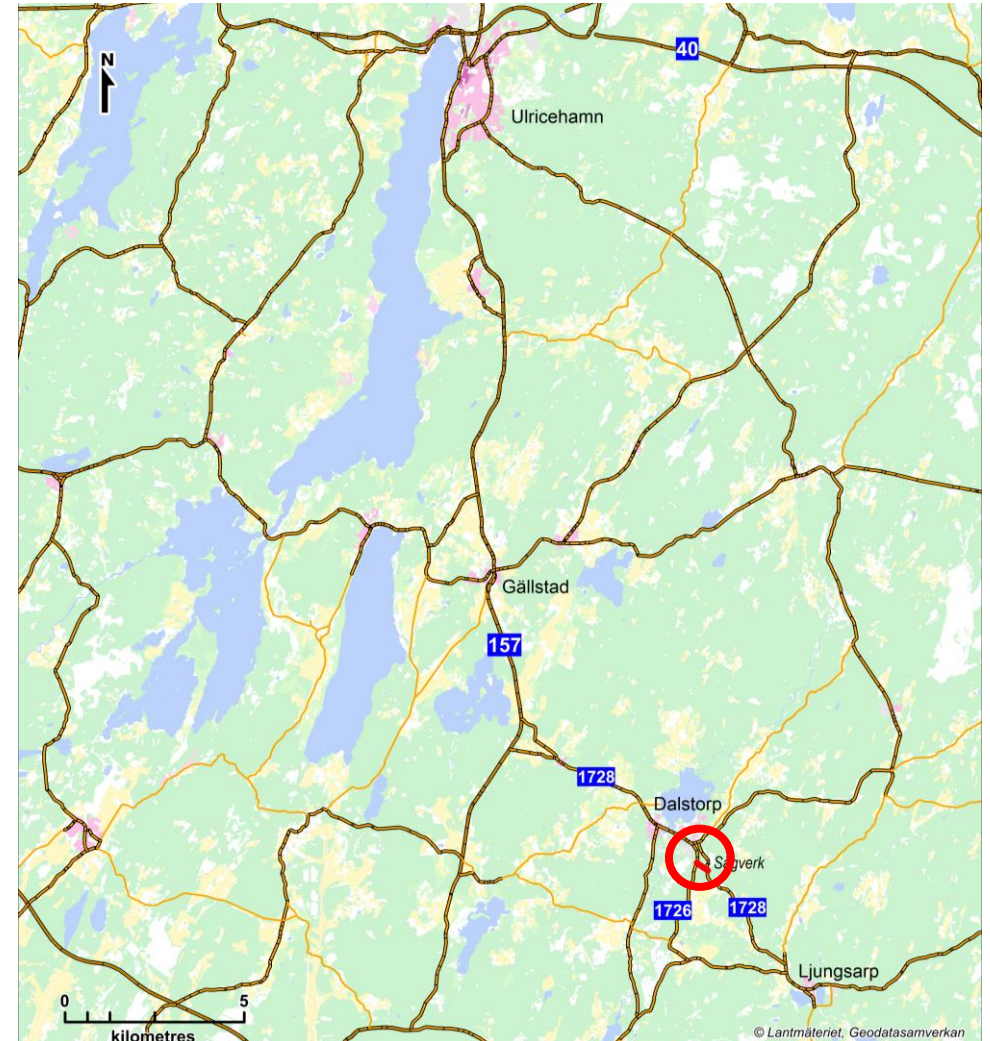
## SAMRÅD – Ny väg 1728 Dalstorp, Tranemo kommun

### INNEHÅLL/DAGORDNING

- Bakgrund om projektet, projektmål
- Planläggningsprocessen, preliminär tidplan
- Vägförslaget
- Indragning av del av "gamla 1728" från statligt underhåll, blir kommunal gata och får kommunalt underhåll. Förändring av anslutning av enskild väg till ny 1728.
- Bro över Hjärtaredsbäcken, vattenverksamhet
- Byggskedet
- Miljöförutsättningar
- MKB, Miljökonsekvensbedömning – innehåll och utformning
- Miljöpåverkan och konsekvenser- preliminära bedömningar
- Kommunal planering
- Markåtkomst och ersättning
- Mer information samt lämna synpunkter på samrådshandlingsunderlag
- Kontaktpersoner Trafikverket

## Bakgrund

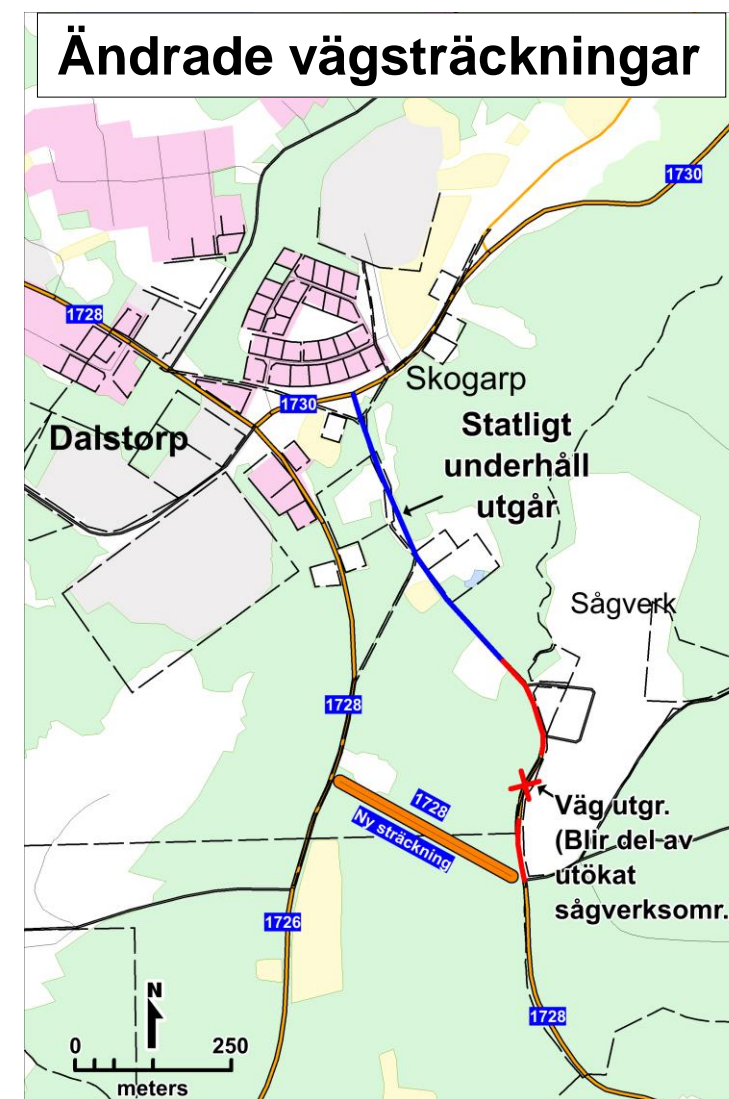
- Väg 1728 går mellan Ljungsarp och väg 157 söder om Gällstad
- Trafikverket har nyligen utfört underhåll av en delsträcka på vägen vid Dalstorp
- Trots detta har sträckan förbi Dalstorp begränsad bärighet och låg standard. Höjdprofilen är också ogynnsam med brant stigning närmast samhället
- Vägen är inte anpassad till den mängd tung trafik som kör på vägen, bl a till Hållanders sågverk
- Den tunga trafiken orsakar även trafik-säkerhetsproblem i Dalstorps centrum, bl a i korsningarna med väg 1726 och 1730
- En ny sträckning mellan väg 1726 och 1728 krävs för att leda bort den tunga trafiken från centrala delar av Dalstorp



## Förslag till lösning

- För att lösa problemen planerar Trafikverket, i samråd med Tranemo kommun, att dra om väg 1728 i nytt läge söder om Dalstorp
- Nuvarande väg 1728, från korsningen med 1730 och söderut till Hållanders såg övergår från statligt till kommunalt underhåll.
- Väg 1728 längsmed sågverket utgår som allmän väg

En vägplan tas nu fram för vägprojektet



# Projektets mål

## Effektmål

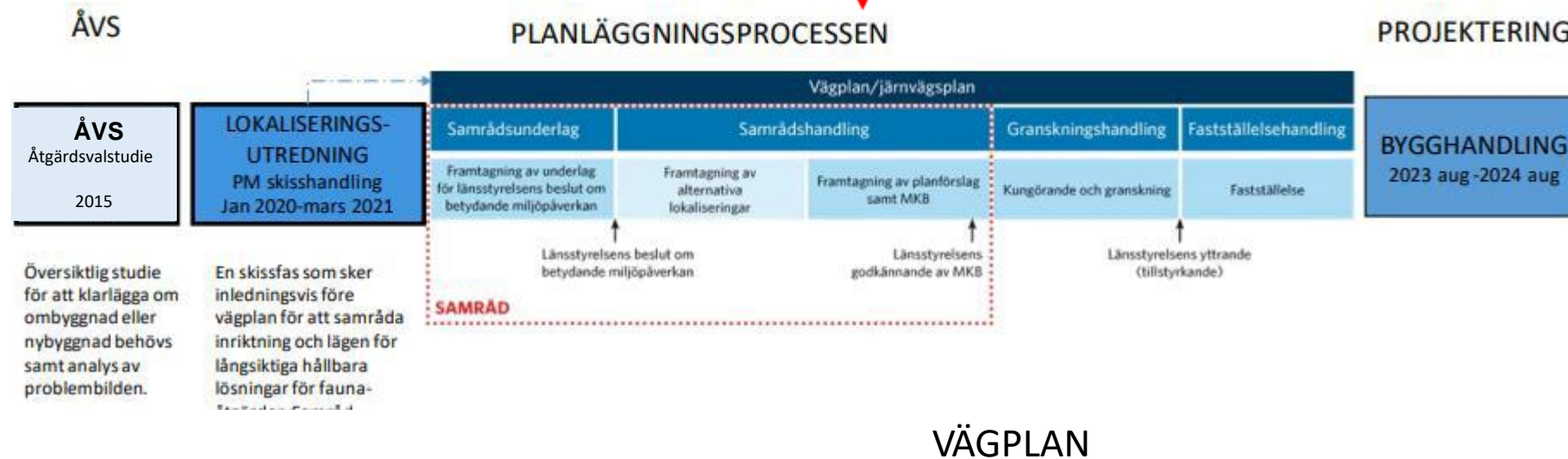
1. Ökad tillgänglighet för tunga transporter
2. Öka trafiksäkerheten och leda bort tung trafik från centrala delar av Dalstorp

## Projekt mål

1. Öka trafiksäkerheten i nuvarande korsningar mellan 1726/1728 och 1728/1730
2. Vägen och bron ska utformas så att skada undviks och så liten påverkan som möjligt sker på känsliga natur- och kulturmiljöer samtidigt som hänsyn tas till kommunens fysiska planering och sågverkets utvecklingsbehov.

# Planläggningsprocessen

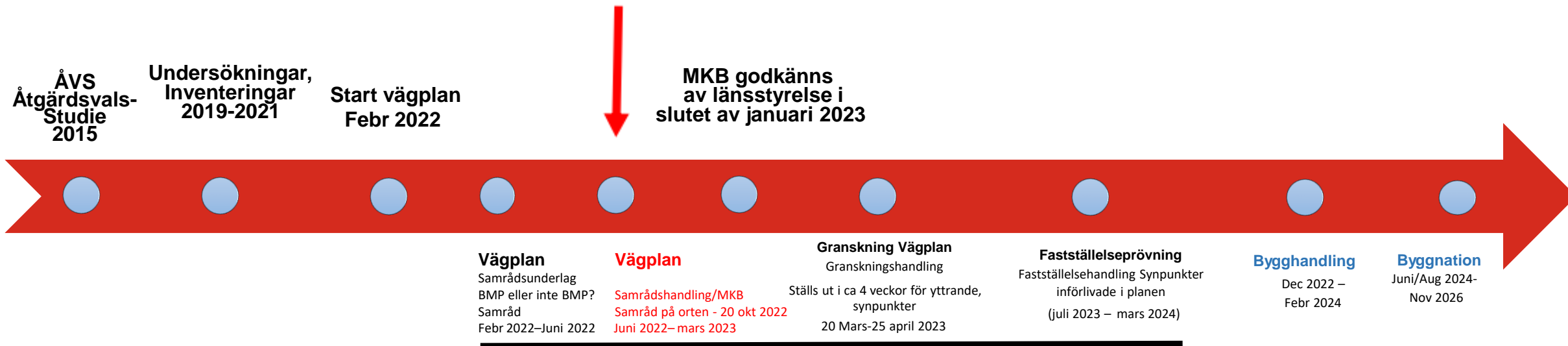
Vi befinner oss i detta skedet



# Preliminär tidplan

-Samråd Samrådsunderlagskede är klar

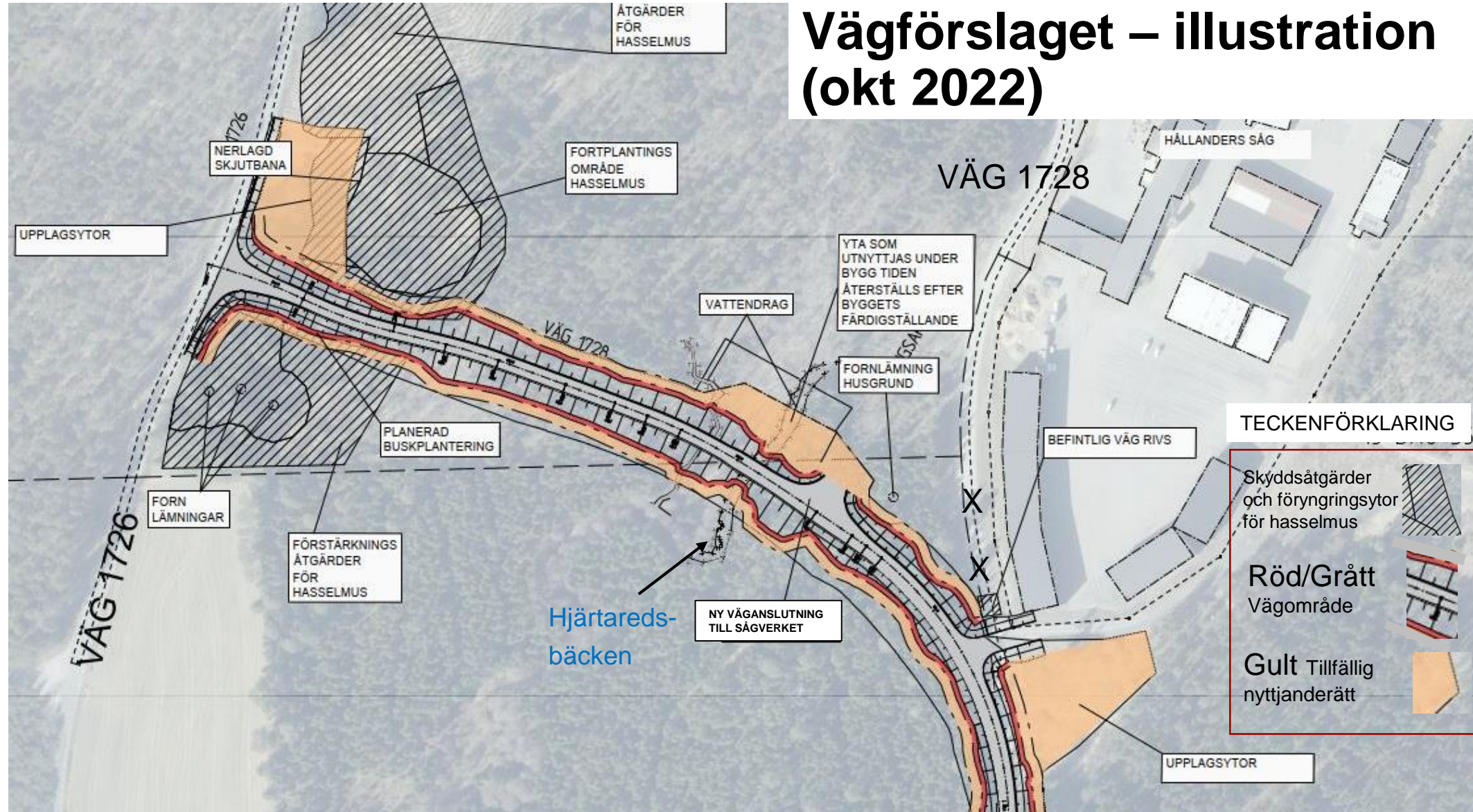
-Samrådshandlingskede pågår samt framtagande av MKB, Miljökonsekvensbedömning. MKB skickas till länsstyrelsen för godkännande den 15 december 2022.



## VÄGPLAN



# Vägförslaget – illustration (okt 2022)

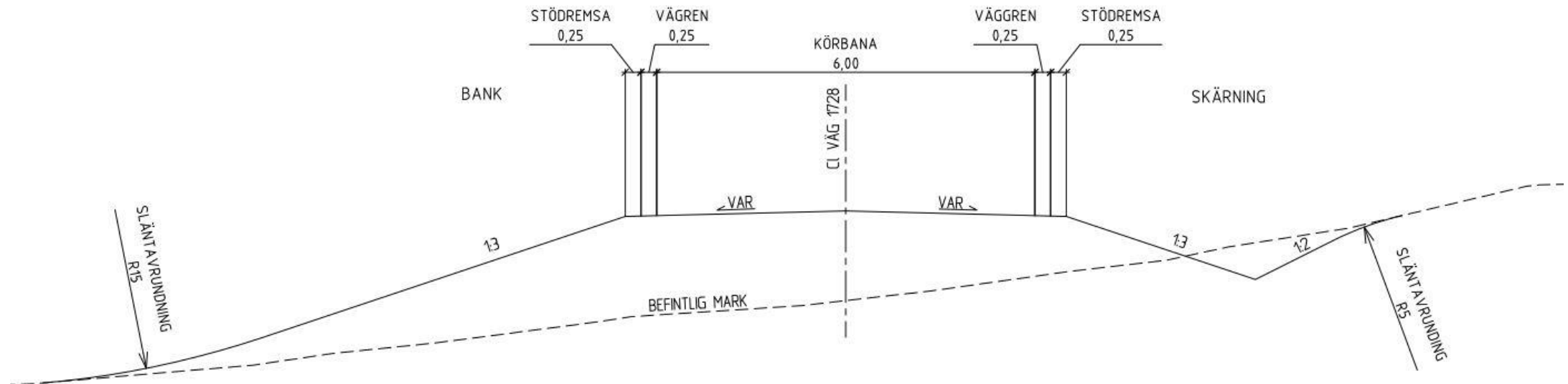


# Utformning ny vägsträcka

- Ny väg 1728 föreslås bli en ca 450 m lång tvärförbindelse som binder samman väg 1726 med gamla 1728 söder om Sågverket Hållanders Såg
- Ny väg 1728 får skyltad hastighet 70 km/h
- Vägbanan (asfalterad yta) blir 6,5 – 7 meter bred
- Därutöver tillkommer en stödremsa på 0,25-0,5 meter
- Vägräcken anläggs endast vid ny bro
- Slänter anläggs med normal lutning (1:2 till 1:3)
- Ny korsning mellan väg 1726 och 1728 utformas för svängande lastbil med släp så att fordon inte använder sig av motriktade körfält.
- Gång- och cykelväg anläggs inte utmed den nya vägen då det inte bedöms motiverat från trafiksäkerhet- och tillgänglighetssynpunkt med hänsyn till framför allt trafikmängder

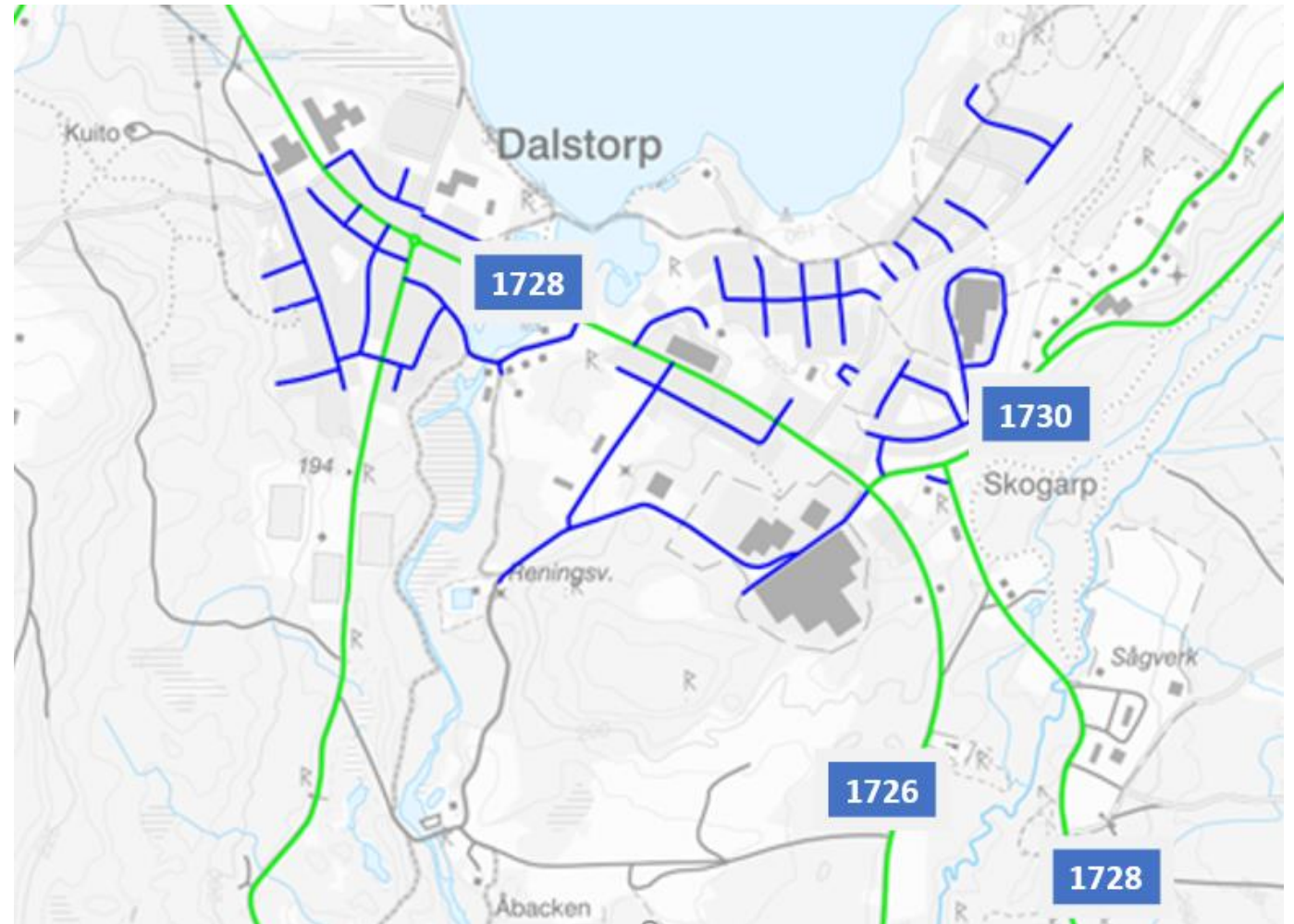
# Exempel på tvärsektion

TYPSEKTION VÄG 1728 DALSTORP



# Trafik i området



- Väg 1728, 1726 och 1730 har bärighetsklass 1 (gröna vägar i kartan)
- Blå vägar har bärighetsklass 2



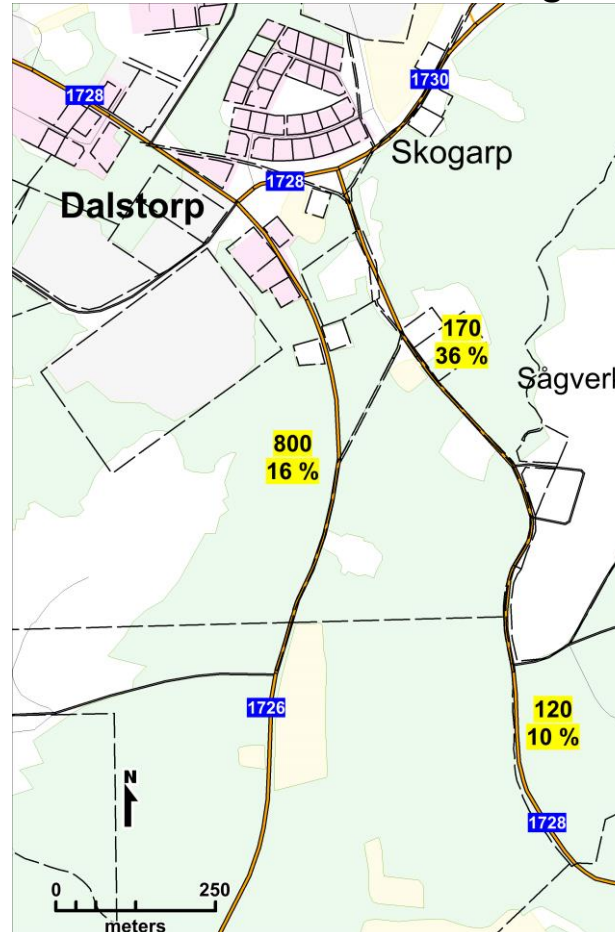
## Indragning av del av 1728. Enskild väg söder om Sågverket ansluts till ny väg 1728.

### Trafik i området

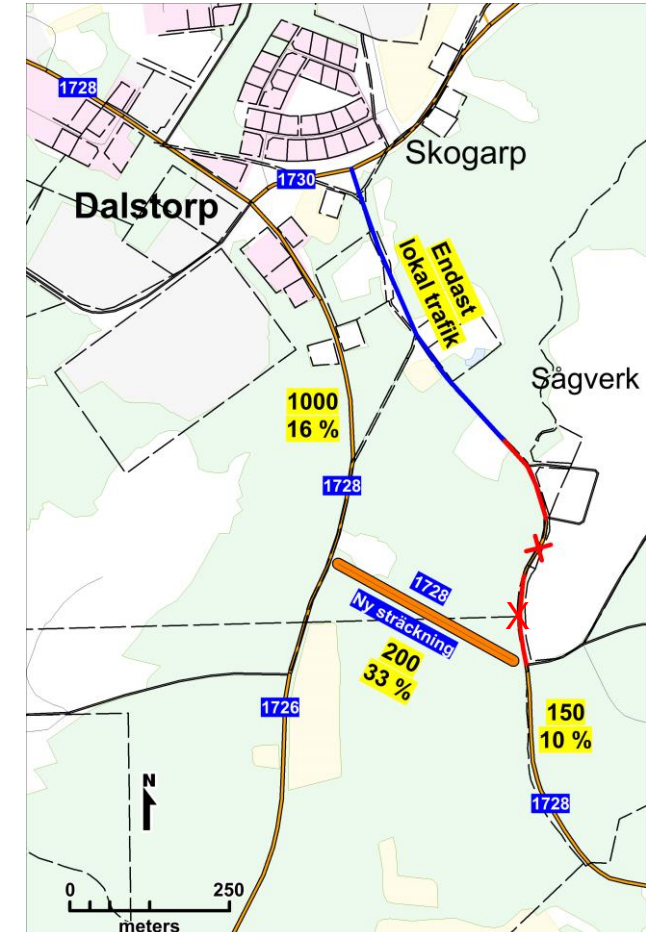
- Trafikflöden idag och prognos för år 2044 framgår av kartorna intill
- Antal fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik) på olika vägvagnitt anges i svart på gul bakgrund. Procentsifra under anger andel tung trafik
- Uppgifterna baserat på genomförda trafikflödesmätningar som sedan har kompletterats med trafiken till och från sågverket (cirka 25 inkommande + 25 avgående tunga fordon per dygn)
- Del av väg 1728 dras in från allmänt underhåll och blir kommunal gata med kommunalt underhåll.
- Förändring av anslutning till enskild väg söder om Hållanders såg, dock i samma läge.

-  Blir kommunal gata som driftas av kommunen fram till Sågverket vid bro.
-  Del av väg gamla 1728 rivs i söder samt norra del ingår som internväg för Sågverket.

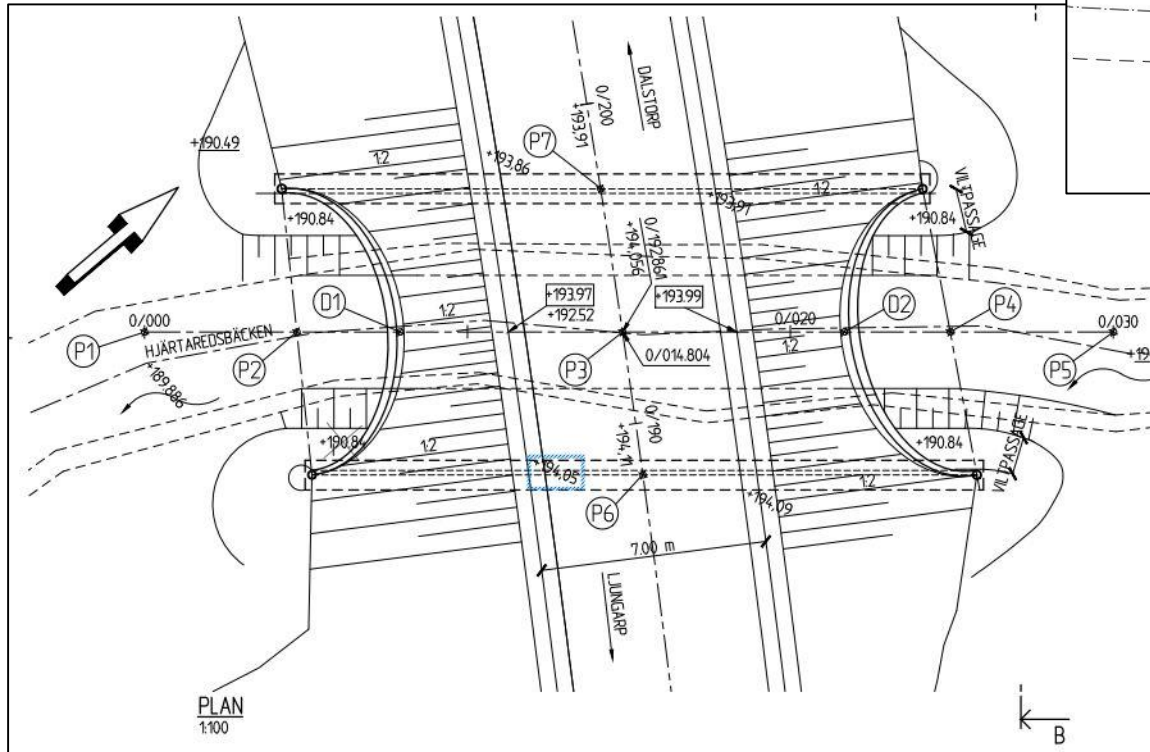
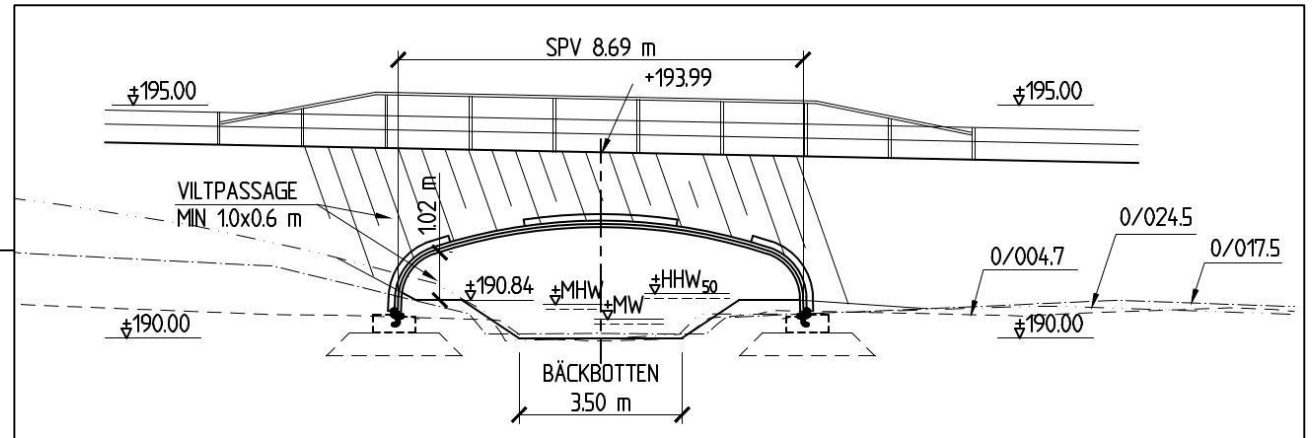
Trafikförhållanden idag



Trafikförhållanden 2044



# Bro över Hjärtaredsbäcken



- Föreslås utföras som valvbro med en meter breda strandpassager för små och medelstora däggdjur
- Bron dimensioneras efter aktuellt vattenflöde inkl. framtida ökning till följd av förändrat klimat
- Bäckens naturliga bredd och vattenhastighet bibehålls vid medelvattenföring och lägre flöden

# Arbeten inom vattenområdet (vattenverksamhet)

- Arbeten i vatten görs med hänsyn till öring mellan 15/7 – 15/9
- Tillfällig torrläggning av Hjärtaredsbäcken
  - Lokalt på en 30-40 meter lång sträcka vid broläget torrläggts botten tillfälligt under byggskedet för att kunna anlägga brofundamenten i torrhet
  - Detta görs troligen genom att en fångdamm läggs tvärs bäcken alternativt att en pumpgrop anläggs i bäckfåran
  - Från dammen/pumpgropen leds vattnet förbi broläget och släpps i fåran nedströms.
  - Torrläggningen bedöms vara en till tre veckor (den tid det tar att anlägga fundamenten)
- Ett litet vattendrag (biflöde till Hjärtaredsbäcken) som också korsar planerad väg kommer antingen att läggas i trumma under vägen eller ledas om
- Nedre delen av vägbanken byggs av material som klarar den erosion som uppkommer vid högflöden
- Strandpassagerna och zonen närmast brofundamenten byggs av stenmaterial som dimensioneras för att inte spolats bort vid högflöden



# Avvattning

- Avvattning av vägen sker via gräsbeklädda vägdiken (där vägen går i skärning) och via gräsbeklädda slänter till befintlig omgivande terräng (där vägen går på bank)
- Föroreningar i vägdagvattnet bedöms till största delen fastna i slänter/diken
- Vägen ovan bron utformas så att direktutsläpp till Hjärtaredsbäcken undviks, t ex genom att kantsten sätts
- Fördröjande åtgärder i form av breddade diken och/eller trösklar i vägdikena anläggs vid behov.
- Behovet av att täta vissa dikesavsnitt för att undvika risk för spridning av befintliga markföroreningar undersöks
- Risken för olyckor som kan leda till utsläpp bedöms som låg på grund av:
  - låg trafikmängd
  - kort vägsträcka
  - förhållandevis låg hastighet



## Geotekniska förhållanden

- Geoteknisk provtagning har utförts under mars 2022
- Marken i området består av ett mullager ovan friktionsjord av isälvssediment innehållandes sand med inslag av grus
- Vid ett område runt bäckfåran har silt påträffats i sandlagret
- Sondering har skett till ett djup av upp till 10 meter utan att bergnivån erhållits
- Vid bäckfåran bedöms permeabiliteten vara låg och marken tjälfarlig



# Byggskedet

- Byggnation föreslås ske från båda håll, med tillfarter från väg 1728 och väg 1726
- Utöver vägområdet kommer arbetsområdet att omfatta ytor som behövs tillfälligt för arbetenas utförande, upplag, bodar m. m.
- Byggtid bedömd
  - Totalt: 1-1,5 år
  - Bro: 1,5 -2 månader
  - Tiderna kan påverkas bland annat av tidsrestriktioner av miljöhänsyn
- Arbetena innebär schakt inom förorenad mark nära skjutbanan
- Riskbedömning kommer att göras om återanvändning av massor.
- Förorenade massor som inte kan återanvändas transporteras till godkänd mottagningsanläggning
- Byggtrafiken till och från området kan tidvis bli omfattande.
- Begränsad framkomlighet och tillgänglighet kommer periodvis att råda på väg 1728 söder om sågen
- I övrigt bedöms störningarna från byggskedet bli små då vägen byggs utanför bef. vägar och ej bostadsnära

# Miljöförutsättningar

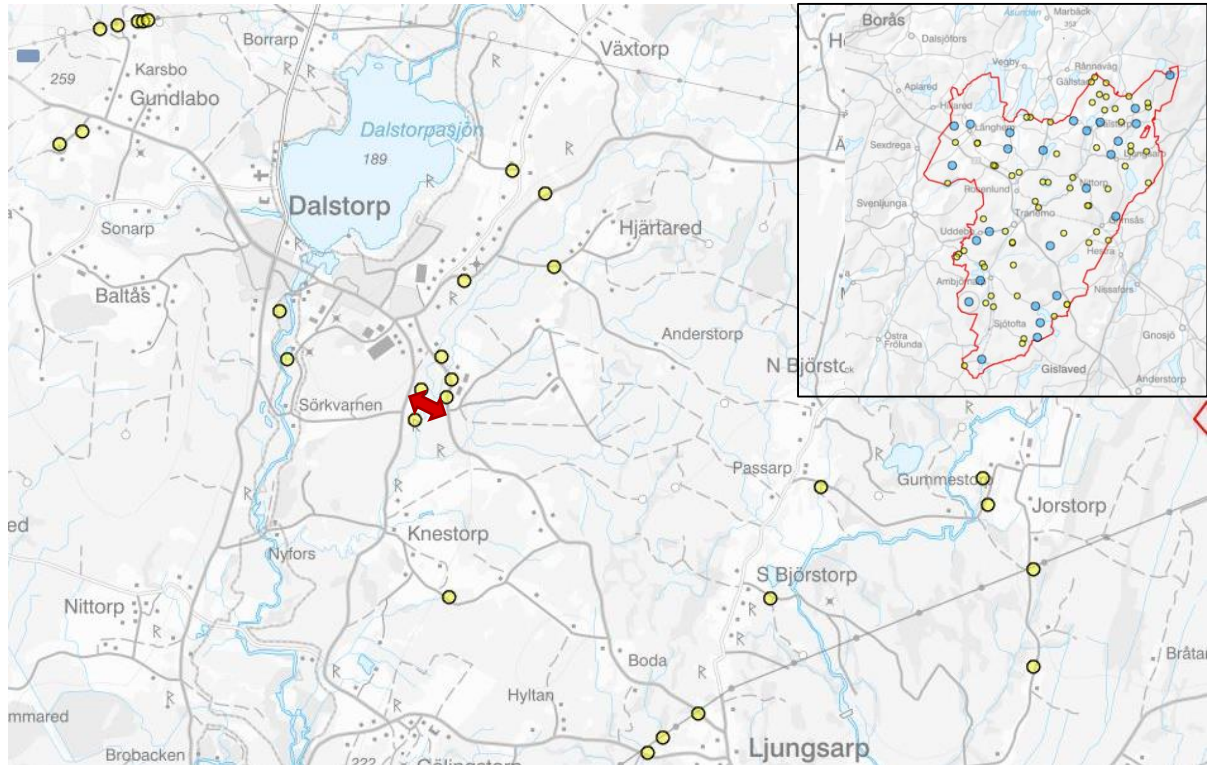




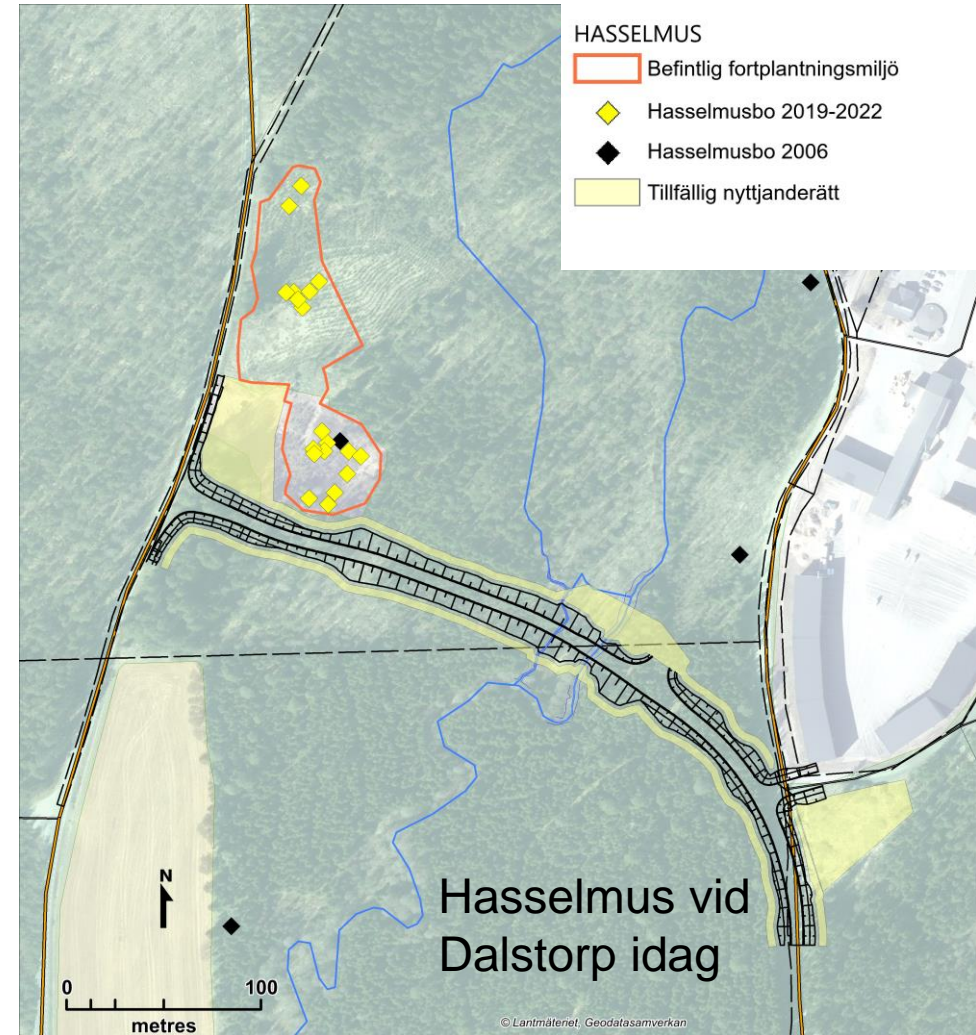
## Hasselmus

- Hasselmus upptäcktes vid Dalstorp och på flera andra platser i kommunen 2006.
- Inventeringar 2019-2022 visar att den är kvar – men har minskat
- Lever i buskage vid skjutbanan och i ung granplantering norr därom. I övrigt saknas bra förutsättningar i området idag.

# Hasselmus i Tranemo kommun

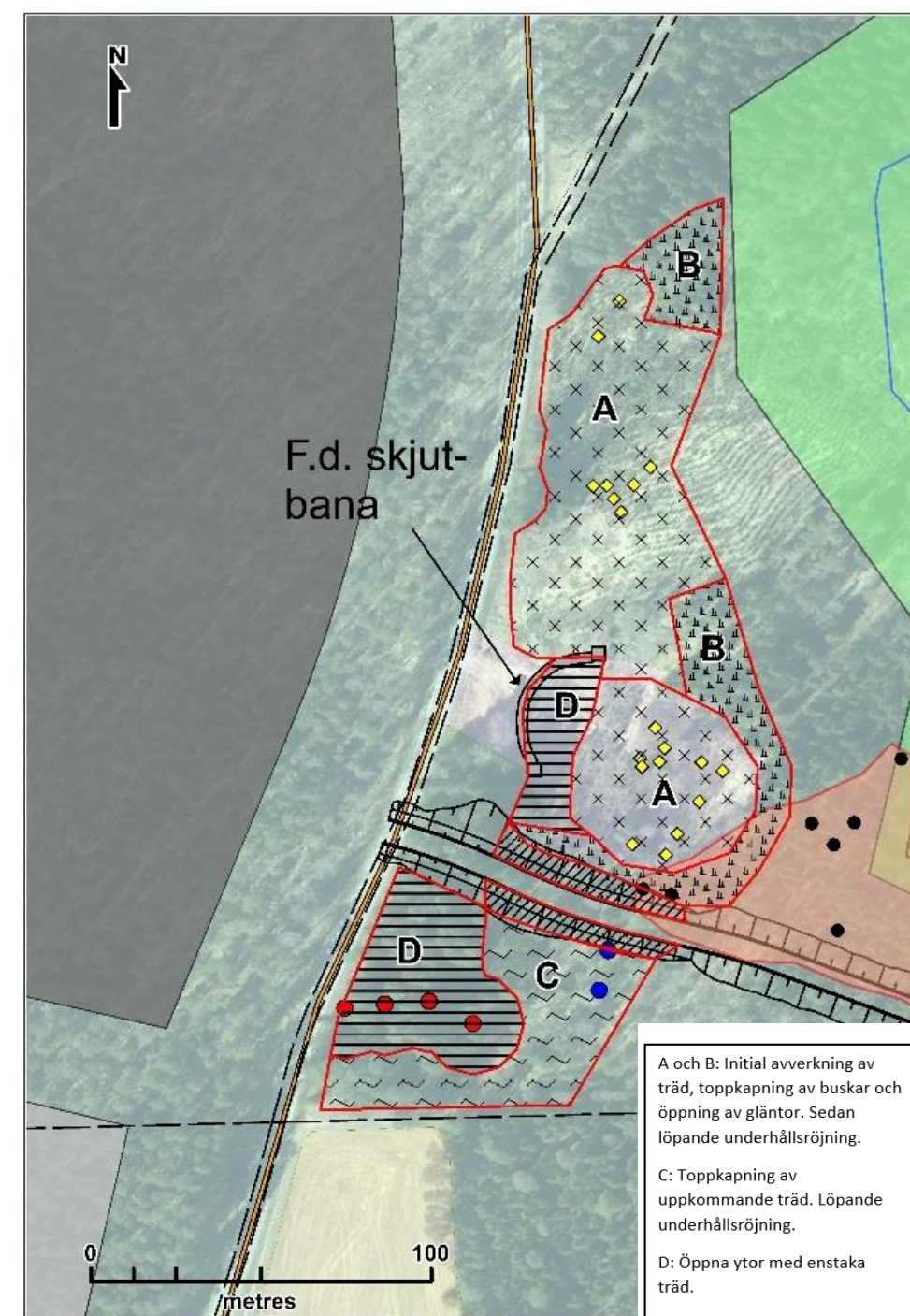


Fynd av hasselmus i Tranemo kommun från år 2000 (de flesta från 2006). Röd pil markerar läget för planerad väg



## Skydds- och förstärkningsåtgärder

- Den nya vägen tillåts bara om den inte orsakar försämringar för hasselmusen och dess livsmiljöer
- Trafikverket och Tranemo kommun planerar därför skydds- och förstärkningsåtgärder för att gynna hasselmus och undvika försämring.
- Åtgärderna består av återkommande röjningar på kommunens mark norr och söder om ny väg. Första röjning nu till vintern och därefter med ca 5 års mellanrum.
- Vid röjningarna avverkas större träd, och småträd/buskar kapas en bit upp för att skapa lågvuxna, solbelysta buskage med inslag av gläntor.
- Vissa ytor (D) ska vara mer öppna för att gynna lågvuxna örter och synliggöra fornlämningarna söder om vägen
- Därutöver ska Trafikverket plantera täta, men låga buskage intill vägens båda sidor i höjd med skjutbanan (snedstreckad yta).



## Ytterligare skyddsåtgärder

- Direkta ingrepp i hasselmössens fortplantningsmiljö vid skjutbanan ska undvikas och området ska skyddas i byggskedet genom avspärning.
- Rökning av buskar och trädfällning utförs vintertid (dec – mars) då hasselmössen inte håller till i grenverken.
- Borttagning av markvegetation och jordmån där vägen ska byggas utförs sommartid (maj – oktober) för att inte skada djur i vinterdvala.
- Eventuellt monteras ett antal hasselmusholkar på lämpliga platser.



# Andra skyddade arter

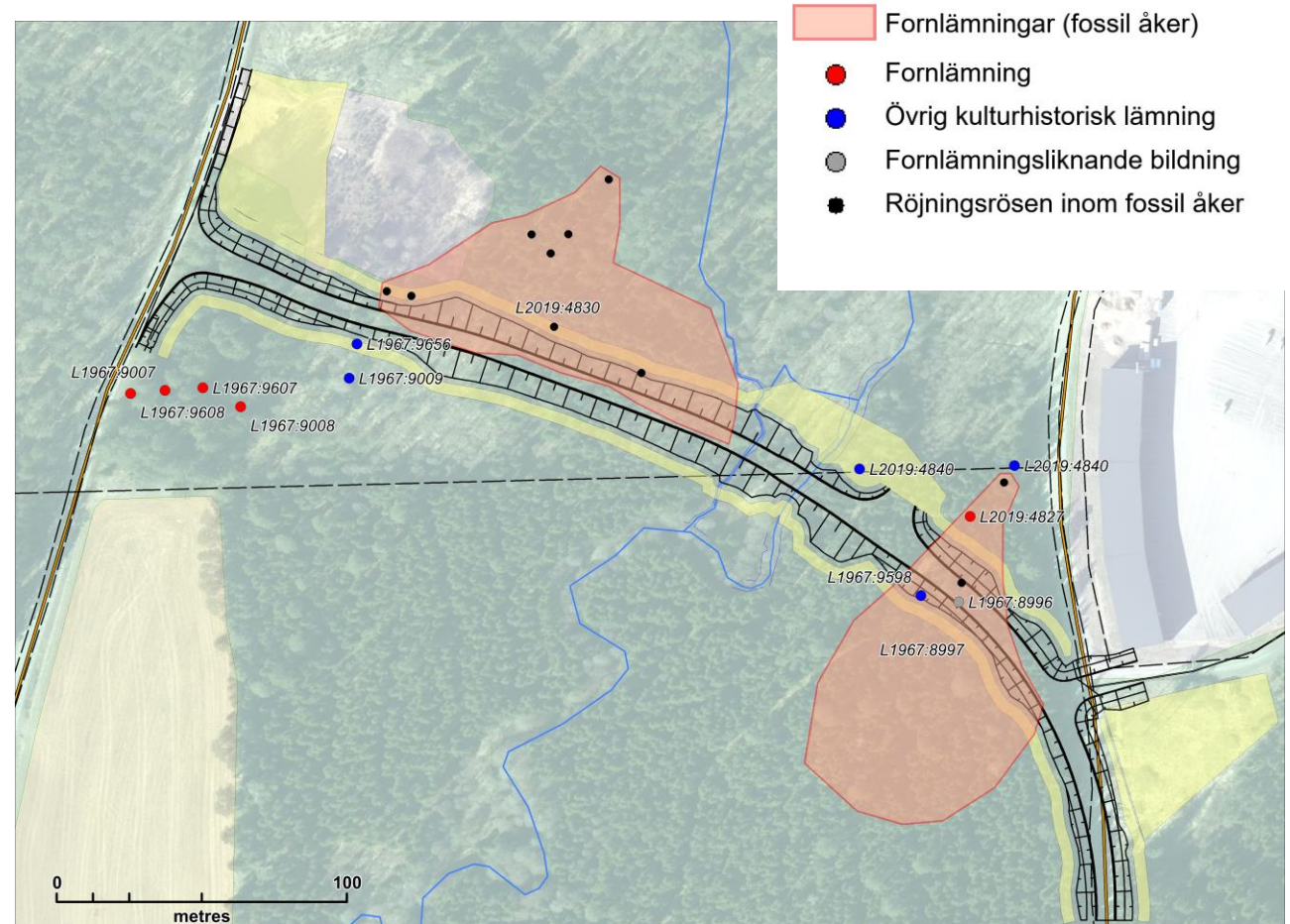
- Grönvit nattviol
- Korallrot
- Revlummer
- Vanlig groda
- Vilda fåglar





# Kulturmiljö

- Fornlämningar i området:
  - Gravgrupp med hällkista (L1967:9008) och trestensättningar
  - Husgrund (L2019:4827) e. torpet Aspegärde
  - Fossil åkermark med röjningsrösen (L1967:8997 och L2019:4830)
  - Två gränsmärken (ställda stenar i befintlig gräns (L2019:4840))



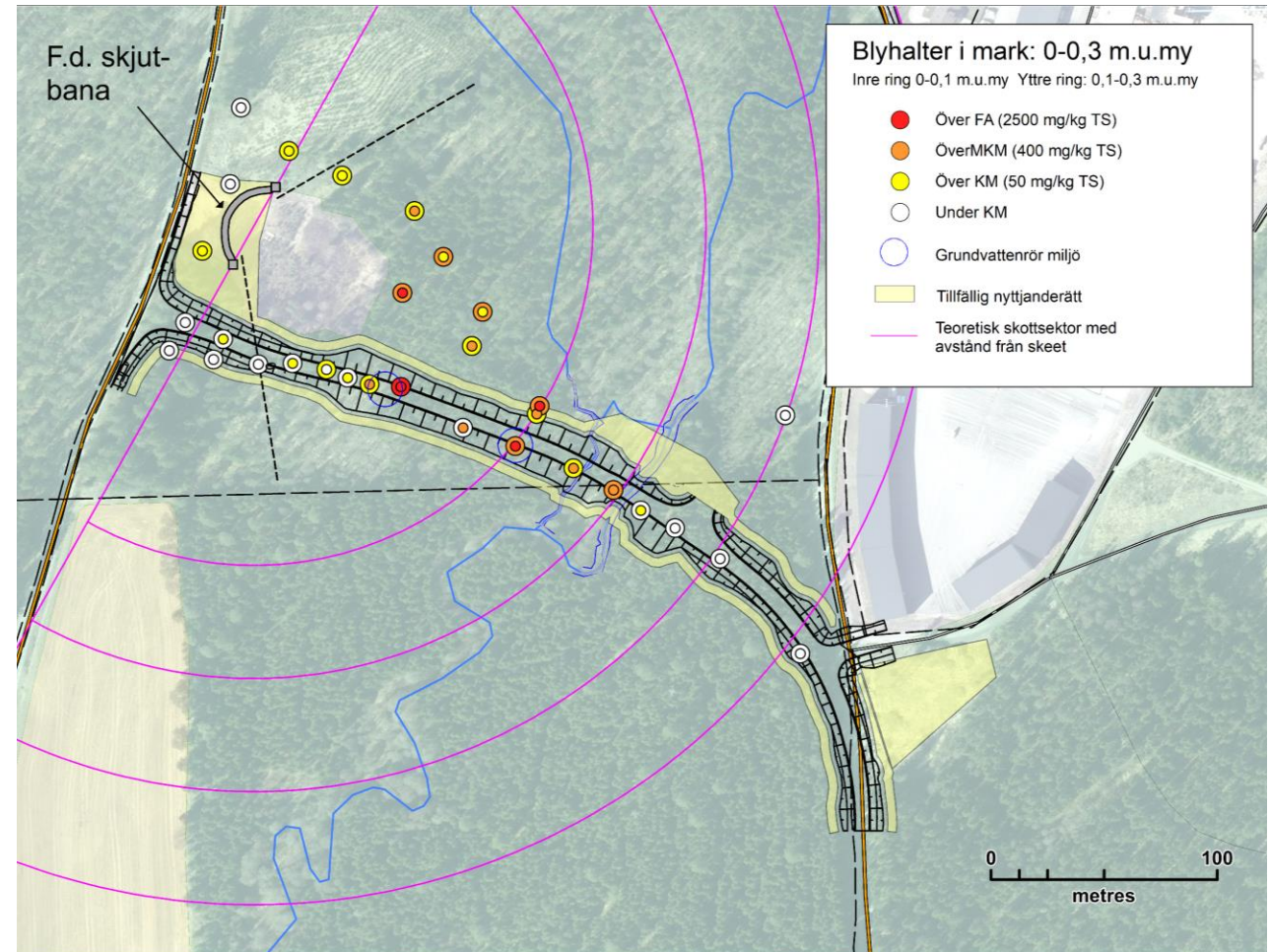
# Arkeologiska undersökningar

- Förundersökning har gjorts av lämningar öster om Hjärtaredsbäcken i september 2022
- Inga nya fynd gjordes
- Ett av röjningsrösena avtorvades och fotodokumenterades
- Inga fortsatta arkeologiska undersökningar krävs för berörda och intilliggande fornlämningar



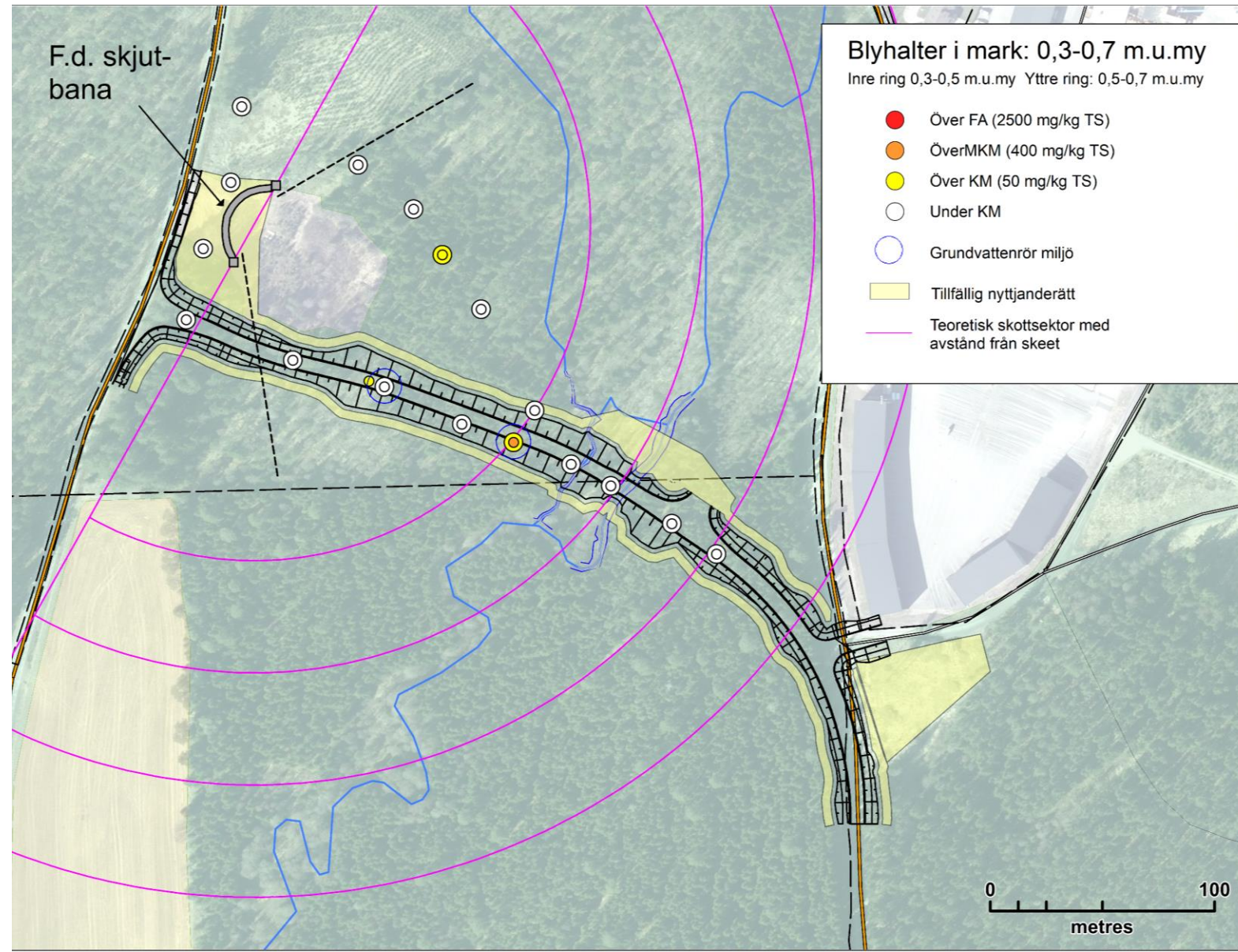
# Markföroreningar

- Vägen går inom ett område med förorenad mark intill f d skjutbana (lerduveskytte med hagel)
- Föroreningarna består främst av bly men även arsenik, antimon, kobolt och polyaromatiska kolväten (PAH:er) har uppmätts i förhöjda halter
- I de ytligaste marklagren (0-30 cm under ytan) är blyhalterna bitvis över gränsen för farligt avfall (FA). Se karta t. h
- Öster om bäcken och längst i väster har dock inga halter över riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) uppmätts
- TRV undersöker även ev. spridning av dioxin och klorfenoler från sågverket
- Föroreningarna påverkar masshanteringen. Ytliga jordmassor (0-0,3 m under mark) på mittre vägsträckan körs till deponi.



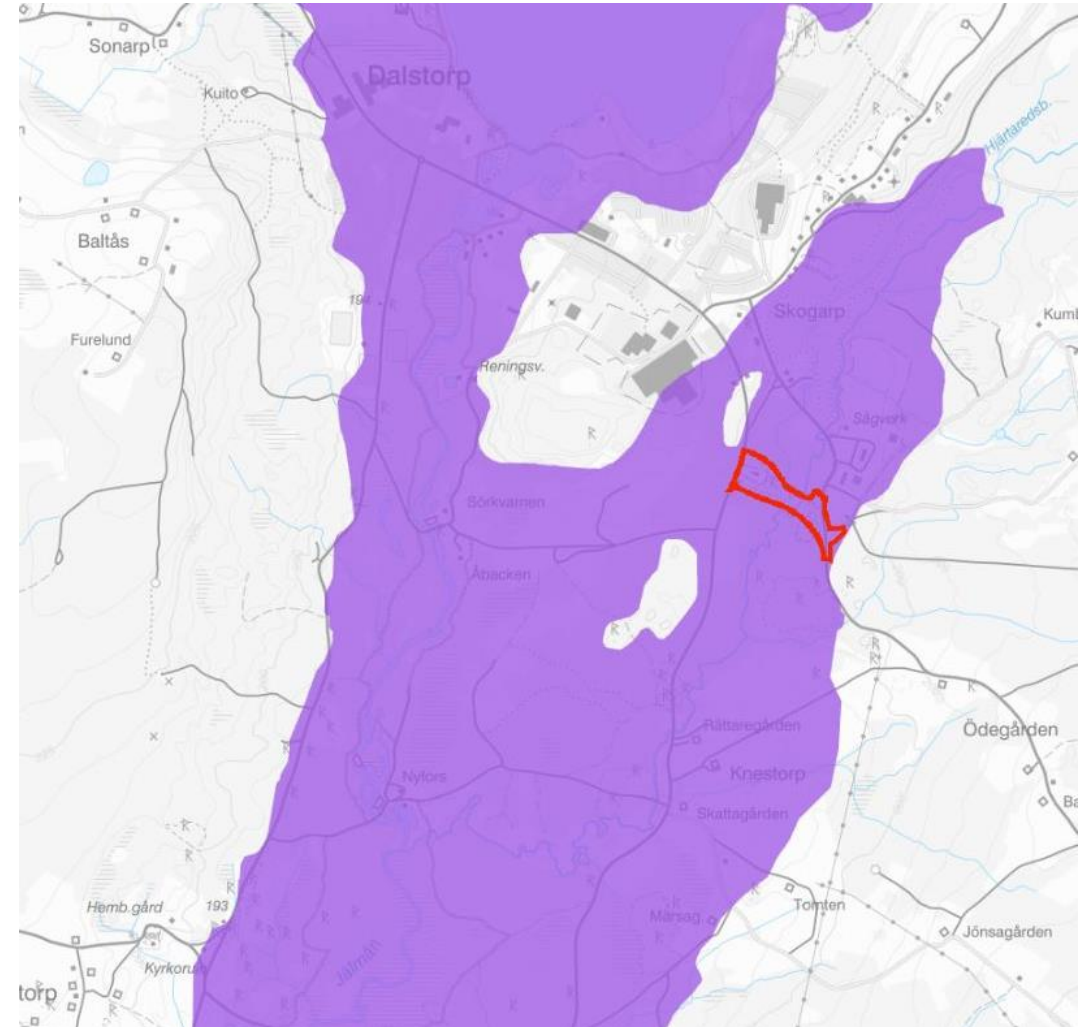
## Markföroreningar

- Djupare jordlager (från 0,3 m under markytan) är mindre förorenade. Se karta t.h
- I dessa lager har föroreningshalter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) bara uppmätts i en punkt
- Trafikverkets arbeten i förorenad mark klassas som avhjälpande av föroreningsskada
- En anmälan om avhjälpandeåtgärd kommer därför att skickas till kommunens miljöförvaltning.



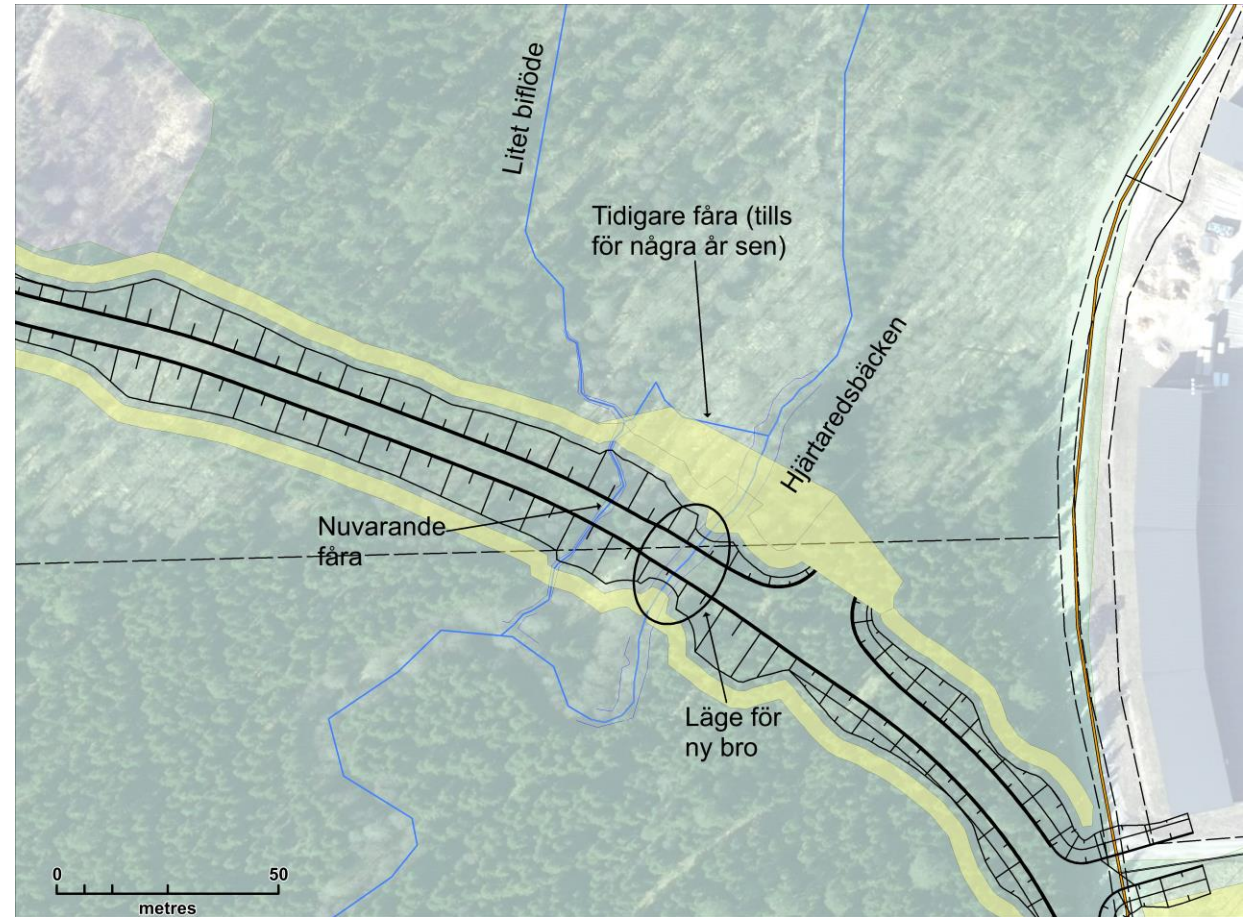
# Grundvatten

- Den nya vägen ligger ovan en grundvattenförekomst "Dalstorp-Tranemo" som omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN)
- Idag har grundvattenförekomsten god status avseende såväl kvalitet som kvantitet
- Utpekade risker finns kopplade dels till förorenade områden (miljögifter och bekämpningsmedel), dels till transport och infrastruktur (bland annat vägsaltning)
- Markföroreningarna vid skjutbanan av främst bly utgör en risk. Provtagning tyder också på att föroreningarna redan idag läcker ut till grundvattnet
- Jordens permeabilitet är hög. Föroreningar kan därför snabbt nå grundvattnet vid en ev. olycka



# Ytvatten

- Planerad ny väg korsar Hjärtaredsbäcken varför en ny bro över bäcken behöver anläggas
- Ny väg korsar även ett mindre biflöde till Hjärtaredsbäcken som tills nyligen haft ett annat lopp och då mynnat i Hjärtaredsbäcken strax uppströms planerad ny väg
- Biflödet behöver antingen läggas i trumma under vägen eller grävas om till sitt gamla lopp.
- Anmälan om vattenverksamhet ska göras hos Länsstyrelsen



## Hjärtaredsbäcken

- Avrinningsområde vid broläge: 14 km<sup>2</sup>
- Medelvattenflöde : ca 220 liter/sek.
- Öring finns i bäcken och lek- och uppväxtområden
- Även bäckröding, elritsa och bergsimpa finns

## Litet biflöde

- Avrinningsområde: a 0,5 km<sup>2</sup>
- Medelvattenflöde: ca 5-10 liter/sek
- Förmodligen torrt stor del av sommarhalvåret



## Hjärtaredsbäcken går ibland torr





## Samråd om miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) innehåll och utformning

- Länsstyrelsen beslutade i maj 2022 att vägplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan
- Därmed ska en MKB upprättas som beskriver vägprojektets miljöpåverkan
- MKB:n ska beskriva de effekter och konsekvenser som vägprojektet ger upphov till för miljön och människors hälsa
- Omfattningen och detaljeringsgraden i en MKB ska anpassas efter vad som är rimligt i det aktuella fallet
- MKB:n ska fokusera på de väsentliga miljöeffekterna och inte onödigtvis belysa sådant som endast har marginell påverkan
- Trafikverket tar tacksamt emot uppgifter om det aktuella området som kan ha betydelse för MKB-arbetet och synpunkter på vad som bör belysas i MKB:n.

## MKB:ns innehåll och utformning

### Huvudkapitel:

- Sammanfattning (icke-teknisk)
- Bakgrund, syfte, mål
- Metoder och avgränsningar
- Beskrivning av vägförslaget
  - Utbyggnadsalternativet (valt alt)
  - Andra studerade alternativ
  - Nollalternativet
- Genomförda samråd
- Effekter och konsekvenser för berörda miljöintressen
  - Rådande förhållanden
  - Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått
  - Effekter och konsekvenser av nollalternativet resp. planförslaget jämfört med nuläget
- Underlag för samlad bedömning
  - Jämförelse mot miljömål
  - Allmänna hänsynsregler
  - MKN för vatten
- Uppföljning
- Källor

## Trafikverket föreslår att MKB:n belyser miljöeffekter och miljökonsekvenser för följande miljöintressen

- Naturmiljö
  - Skyddade arter
  - Biologisk mångfald
- Kulturmiljö
  - påverkan på fornlämningar
- Landskapsupplevelse
- Markmiljö
  - risker att föroreningar sprids
- Grundvatten och ytvatten inklusive miljö kvalitetsnormer för vatten
- Klimat
  - Vägens påverkan på klimatet
  - Hur förändrat klimat kan påverka genom risk för översvämning
- Människors hälsa
  - Buller
  - Trafiksäkerhet
  - Risk för översvämning
- Hushållning med naturresurser
  - Mark
  - vatten,
  - råvaror och energi

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Naturmiljö: Hasselmus

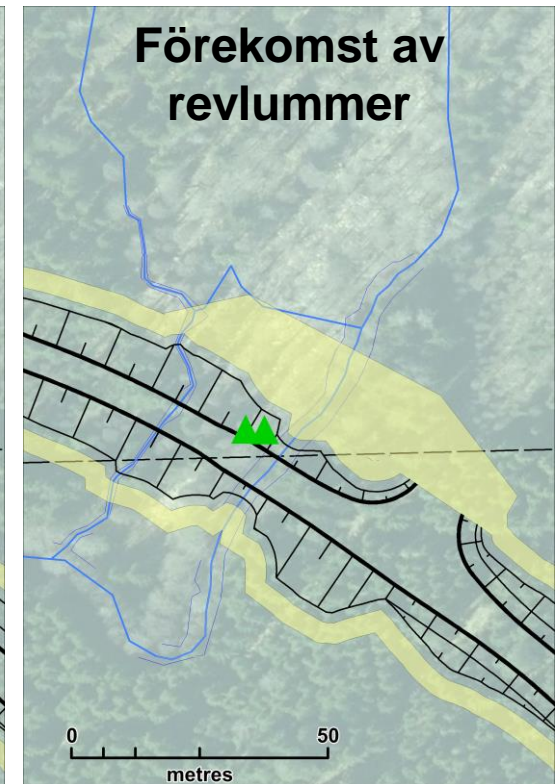
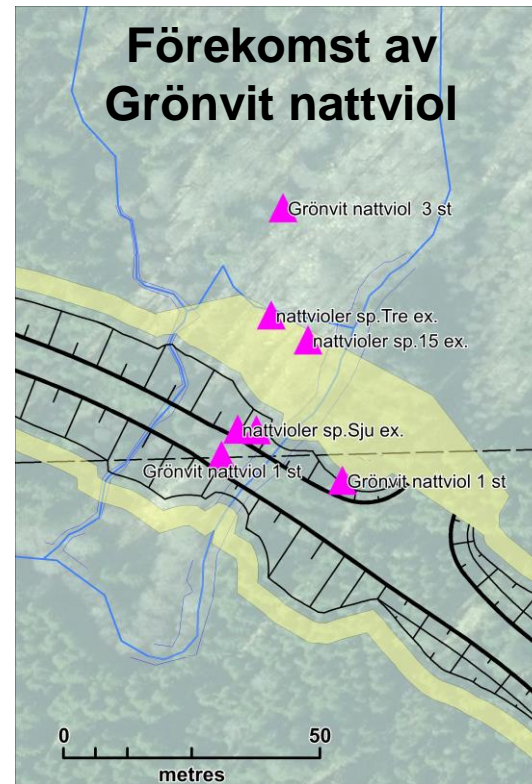
- Vägen och de planerade förstärkningsåtgärderna ger både positiva och negativa effekter:
  - Viss barriär för mössens rörelser. Denna är dock begränsad redan idag till följd av omgivande granplanteringar som är ogynnsamma för hasselmusen. Vägens barriäreffekt minskar också successivt när planterade buskridåer utmed vägen sluter sig
  - En mindre yta av naturmark nära befintlig livsmiljö, som eventuellt kan nyttjas för övervintring, tas i anspråk
  - Svagt ökad risk för trafikdöd. Dock liten på grund av låg trafikmängd särskilt nattetid
  - + Avverkningar och röjningar vintern 2022/23 förbättrar kvaliteten, och vidgar ytan, på befintliga fortplantnings- och övervintringsområden, redan före byggstart
  - + Uppföljande röjningar (ca vart 5e år) vidgar arealen gynnsam livsmiljö ytterligare och bidrar till en individrikare population
  - + Kommunen kommer att införliva områdena och i sin detaljplan samt att sköta flera föryngringsytor söder och norr vägen. Detta säkerställer långvarigt skydd mot ev. försämring av hasselmössens livsmiljö

Den sammanvägda effekten av vägen och förstärkningsåtgärderna bedöms bli positiv för hasselmus och den kontinuerliga ekologiska funktionen för arten i området bedöms inte försämrats. Vägen bedöms därmed inte komma i konflikt med artskyddet

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Naturmiljö: Fridlysta växter

- Enstaka exemplar av grönvit nattviol, korallrot och revlummer hamnar under vägen och försvinner
- Plantor i närheten av vägen skyddas så långt möjligt i byggskedet
- Inga större bestånd av arterna försvinner dock och bevarandestatusen bedöms inte påverkas



# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Naturmiljö: Hjärtaredsbäcken och sumpskogen

- Viss grumling i Hjärtaredsbäcken uppkommer vid anläggande och rivning av fångdamm
- Lokalt, på den 30-40 m långa sträcka av bäckbotten vid broläget som torrläggs tillfälligt kommer bottenfauna att slås ut och fisk att tillfälligt behöva söka sig nedströms vilket kan leda till ökad mortalitet
- Effekterna bedöms dock inte bli större än vid naturlig uttorkning av fåran som ibland sker sommartid
- Såväl fisk som bottenfauna bedöms återkolonisera den torrlagda sträckan relativt snabbt
- Omkring 500 m<sup>2</sup> av lövsumpskogsmiljön längs Hjärtaredsbäcken försvinner permanent
- Ytterligare några 100 m<sup>2</sup> sumpskog inom tillfälligt nyttjade delar av arbetsområdet påverkas kraftigt i byggskedet, bl a genom att vegetation och ytjord delvis tas bort och till följd av markpackning. Dessa ytor bedöms dock på sikt kunna återfå liknande värden som idag
- Lokalt och kortvarigt får ingreppen i sumpskogen en påtaglig negativ effekt
- I ett långsiktigt kommunalt och regionalt perspektiv blir dock konsekvenserna små

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Kulturmiljö

- Ny väg 1728 anläggs cirka 30 meter från gravgruppen vilket har en negativ inverkan på upplevelsen av denna. Anslutningsarbeten mot bef. väg 1726 görs ytterligare närmare lämningarna.
- Samtidigt synliggörs gravgruppen, som tidigare stått i skog, genom anläggandet av den nya vägen och de röjningsåtgärder som planeras för att hålla marken runt gravgruppen, samt mellan denna och vägen, öppen. Eventuellt sätts även en informationsskylt om fornlämningarna upp.
- Vägen orsakar ingrepp på en yta av totalt ca 3 000 m<sup>2</sup> i två fornlämningsområden med fossil åkermark, motsvarande knappt 30 % av deras totala yta.
- Torpmiljön vid Aspegärde (L2019:4827) fragmenteras

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Landskapsupplevelse

- En ny väg genom befintlig naturmark påverkar den visuella upplevelsen av landskapet
- Påverkan blir mycket lokal då vägen till stor del omges av skog
- Aktuella område utgör inget mer välbesökt naturområde vilket också begränsar påverkan.
- Anpassningar ska göras för att minimera negativa konsekvenser för landskapsupplevelsen.



# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Markmiljö

- Ytjord i de delar av arbetsområdet där marken har höga föroreningshalter (över halter för mindre känslig markanvändning) ska köras på deponi
- Ytjord inom ytor med lägre föroreningshalter ska så långt möjligt återanvändas inom vägområdet
- Schakt och körning i förorenade jordmassor kan temporärt i viss mån leda till att befintliga markföroreningar sprids i ökad grad
- Samtidigt sker en förbättring genom att en stor del av den förorenade ytjorden körs bort och ersätts med rena massor
- Sammantaget och sett på längre sikt bedöms effekterna bli obetydliga eller svagt positiva

## Grundvatten

- Blyföroreningarna vid skjutbanan läcker i viss mån till grundvattnet idag, vilket kan påverka möjligheterna att i framtiden klara gällande MKN för grundvattnet.
- Schakt och körning i förorenad mark kan leda till att dessa föroreningar läcker i något ökad grad kortvarigt under byggtiden
- På sikt kan viss positiv effekt uppstå genom att en del av den förorenade jorden körs bort och ersätts av rena material under väggroppen
- Vägprojektet bedöms preliminärt kunna genomföras utan ökad risk för att MKN för grundvatten inte nås.

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Ytvatten

- Föroreningar från vägens dagvatten tas om hand genom infiltration i vägdiken/slänter
- Förutsatt att massor med förhöjda halter av föroreningar hanteras hänsynsfullt bedöms vägen kunna byggas utan ökad spridning av föroreningar till ytvatten jämfört med nuläget
- Lokalt och kortvarigt (när bron anläggs) uppkommer förhöjd grumling av vattnet i Hjärtaredsbäcken. Effekterna bedöms dock bli små och övergående.
- Vägprojektet bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå gällande MKN för ytvatten i Jälmån nedströms

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Klimat

- Ett genomförande av vägplanen bedöms orsaka viss negativ påverkan på klimatet och den globala uppvärmningen
- CO<sub>2</sub>-utsläpp uppstår i byggskedet till följd av:
  - Materialåtgång av betong, stål, asfalt, med mera
  - Transporter av massor och material samt utsläpp från arbetsmaskiner
- I driftskedet sker utsläpp från vägtrafiken på den nya vägen
- Utsläppen från trafiken i driftskedet bedöms dock skilja sig mycket lite från vid nollalternativet då vägplanen i huvudsak innebär omledning av befintlig trafik

# Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

## Människors hälsa: Buller

- Viss ökning av buller uppkommer längs nuvarande väg 1726 när mer trafik leds över dit (ökning från ca 760 till ca 1000 fordon/dygn)
- Bullerökningen bedöms bli mindre än 1 dBA (ekvivalent ljudnivå)
- Ekvivalent ljudnivå bedöms fortsatt ligga under 55 dBA för berörda bostäder
- Maximal ljudnivå bedöms inte öka men antal tillfällen per dygn då höga ljudnivåer uppträder ökar
- Inga bullerskyddsåtgärder bedöms aktuella

## Människors hälsa: Trafiksäkerhet

- Förbättring främst för oskyddade trafikanter längs befintlig väg 1728 mellan sågverket och norrut till väg 1730 där endast lokal trafik blir kvar
- Bättre trafiksäkerhet inne i Dalstorp längs kortare sträcka av väg 1728
- Förbättring i korsningarna 1728/1726 samt 1728/1730, där en stor del svängande trafik försvinner

## Trafikverkets preliminära bedömningar av vägens miljökonsekvenser

### Risk för översvämning

- Bron dimensioneras för att med god marginal klara ett 50-årsflöde
- Vägbanken kommer inte att översvämmas vid extremflöden och byggs så att den tål det vattentryck som blir vid ett 50-årsflöde med hänsyn taget till ökade flöden till följd av klimatförändring

### Hushållning med mark

- Åtgärden innebär visst ingrepp i brukad skogsmark. Direkt berörd areal uppgår till cirka ett hektar. Vissa ytterligare ytor kan frångå då de blir svårare att bruka eller påverkas indirekt av andra åtgärder

# Markåtkomst (vägrätt och tillfällig nyttjanderätt)

- En fastställd vägplan ger den som ska bygga vägen rätt att ta mark i anspråk med så kallad vägrätt.
- Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet påbörjats. (31 § Väglagen)
- Vägrätten är en rätt för väghållaren att nyttja den mark som behövs för vägen. Rätt till grus, berg och andra jordmassor inom vägområdet. (30§ Väglagen)
- Utöver området med vägrätt tas ytterligare markytor i anspråk under byggskedet genom så kallad tillfällig nyttjanderätt. Denna rätt är tidsbegränsad och upphör när vägen är färdig.
- Ingen förändring av fastighetsgränser.
- Vägrätten upphör när vägen dras in. (32 § Väglagen)
- Berörda sakägare kallas till sakägaresammanträde/samråd på orten under projekteringen för samråd om markintrång. Sakägarförteckning tas fram som blir helt klar till granskningshandlingsskedet för vägplanen.

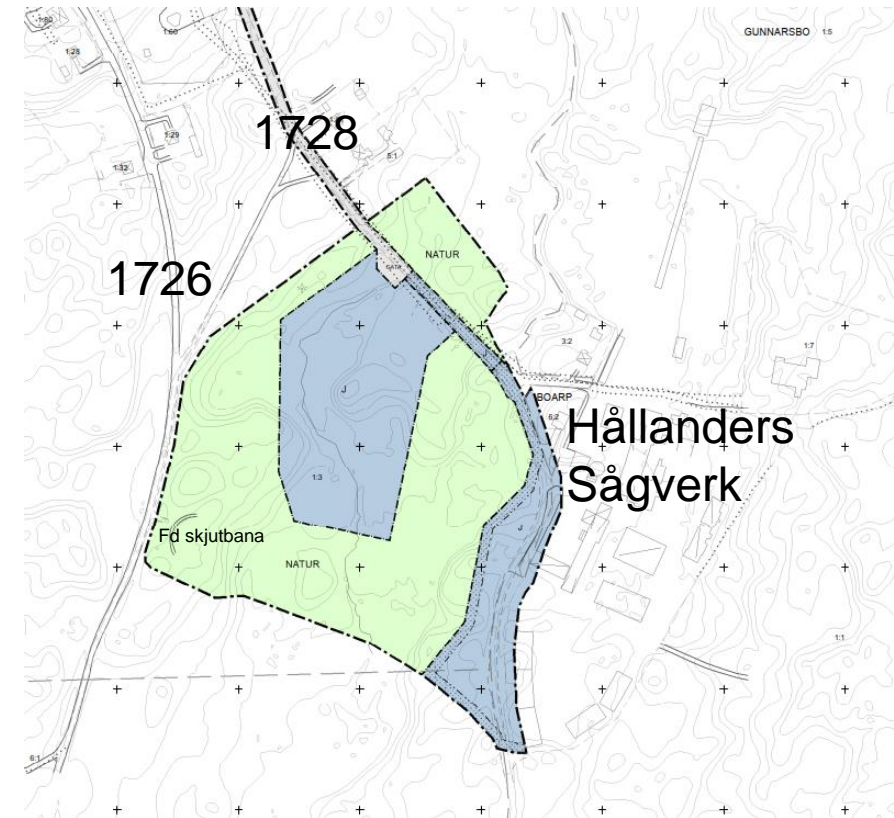
# Kommunal planering

En ny detaljplan tas fram mellan fd skjutbana och Hållanders Sågverk. Denna samråds troligen under jan 2023 av kommunen

Sågverkets verksamhetsområde kommer att utökas och del av den gamla 1728 kommer delvis införlivas inom detta område

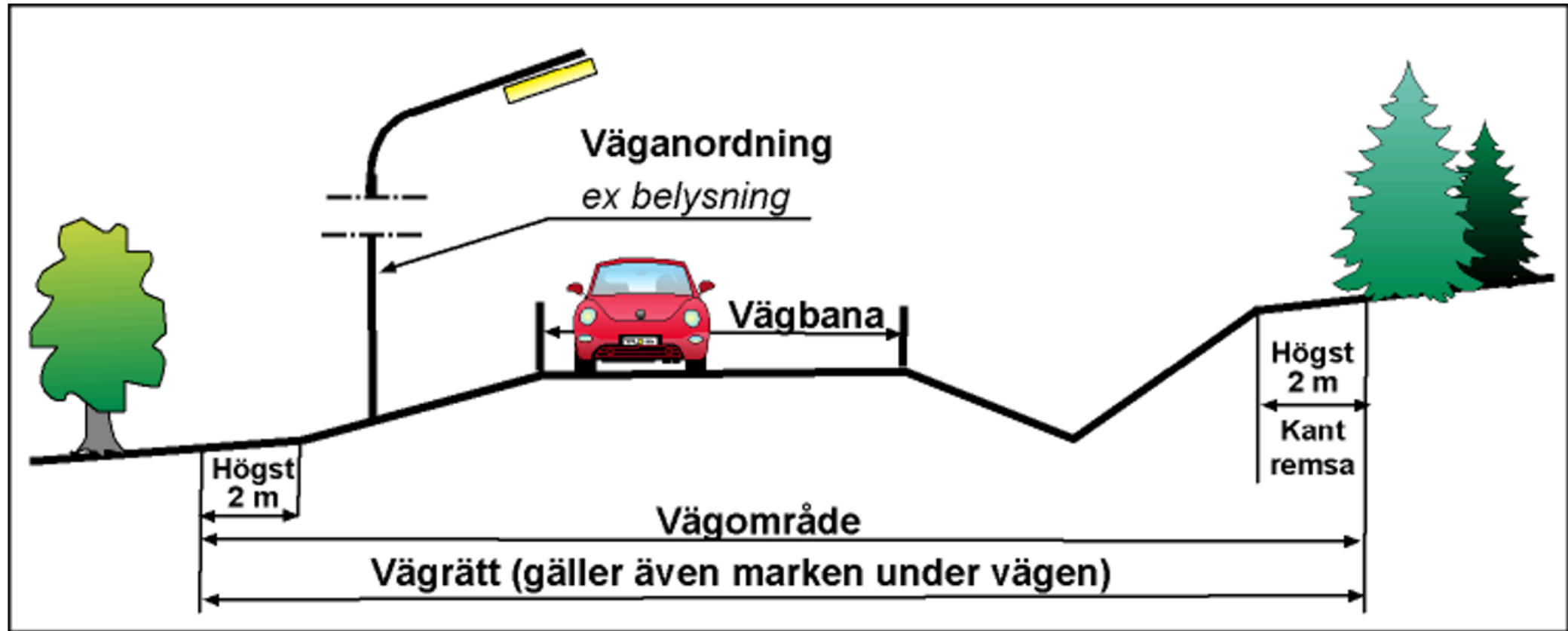
Ny anslutning från ny 1728 byggs av Trafikverket. Dock bygger Sågverket själva fortsättning på fortsatt del av enskild väg inom Sågverksområdet

Inom ny detaljplan införlivas de skyddsåtgärder och föryngringsytor som görs för att skydda hasselmössen i området.



*Preliminär skiss på ännu inte färdig ny Detaljplan, sept 2022  
Blå färg är område för verksamhetsområde  
Grön färg är område för naturmark  
Gränser kan ändras fram till att DP samråds av kommunen.*

# Exempel vägområde och vägrätt





# Ersättning

## Vem kan få ersättning?

- Fastighetsägare
- Servitutshavare
- Nyttjanderättshavare, t.ex. jordbruksarrendatorer

## Vad ersätts?

- Markintränet – Minskning av fastighetens marknadsvärde
- 25 %-påslag på markintrång
- Annan skada
- Uppräkning med index och ränta

## Lagrum

[55 §](#), [55 a §](#) och [55 b §](#) Väglagen)

# Reglering av intrång

- Trafikverket meddelar genom brev vilket datum marken kommer att tas i anspråk för vägutbyggnad.
- Intrånget regleras i allmänhet när vägen är färdigbyggd.
- Ersättningsbeloppet räknas upp med index och ränta



# Lämna gärna synpunkter!

## Mer information kan fås via hemsidan eller kontakt med Trafikverket

- Mer information kan fås på projektets hemsida : [www.trafikverket.se/dalstorp](http://www.trafikverket.se/dalstorp)
- Lämna gärna skriftliga synpunkter på underlaget via formulär på hemsidan eller skriv brev enligt adress nedan:  
Trafikverket, Ärendemottagningen, Investering  
Box 810, 781 28 Borlänge  
Mail: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)
- Märk brev och e-post med diarienum TRV 2019/97050  
*OBS! Trafikverket registrerar inga anonyma synpunkter*
- Har ni information ni vill lämna till oss eller information om några anläggningar som vi inte har kännedom om, tex. brunnar, ledningar mm kan ni höra av via e-post eller brev eller via samråd.
- **Samråd kommer att hållas den 20 oktober 2022 kl.18 i Dalstorps bygdegård, Ljungsarpsvägen 4.**
- **Kontaktpersoner Trafikverket:**

Kristina Balot (projektledare): Telefon 070-606 50 68, [kristina.balot@trafikverket.se](mailto:kristina.balot@trafikverket.se)

Sigrid Windle (markförhandlare): Telefon: 010-123 34 32, [sigrid.windle@trafikverket.se](mailto:sigrid.windle@trafikverket.se)



TRAFIKVERKET

Tack för visat intresse!