

## Förstudie

# Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, "Vasaloppsvägen"

Malung-Sälens, Älvdalens samt Mora kommun, Dalarnas län

2011-10-26



Följande tjänstemän och konsulter har deltagit i arbetet med denna förstudie:

**Trafikverket Region Mitt**

Projektledare: Torbjörn Karlsson

Kristina Fahlgren

Marcus Danielsson

**Ramböll Sverige AB**

Uppdragsansvarig: Per Thunmarker

Bro: Lars Berggren

Väg: Annette Levedahl

Trafik: Mario Rivera

Geoteknik: Anders Nises

Miljö, gestaltning: Helena Brämerson Gaddefors, Åsa Säfström

Granskning: Elsa Alberius

Titel: Förstudie, Väg 1024/1025/1012 Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg "Vasaloppsvägen"

Projektnummer: 102492

Utgivningsdatum: 2011-10-26

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Torbjörn Karlsson; Trafikverket, tel nr 023 – 847 59

Författare: Helena Brämerson Gaddefors

Foto: Ramböll Sverige AB där inget annat anges. Brobilder från BATMAN

Kartor: Allmänt kartmaterial väggkarta©Lantmäteriet

Distributör: Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INNEHÅLL .....                                                                     | 3  |
| SAMMANFATTNING.....                                                                | 5  |
| 1. BAKGRUND .....                                                                  | 6  |
| 1.1 Brister, problem och syfte .....                                               | 6  |
| 1.2 Aktualitet .....                                                               | 6  |
| 1.3 Tidigare utredningar och beslut .....                                          | 6  |
| 1.4 Övergripande mål och strategier .....                                          | 6  |
| 1.5 Avgränsning.....                                                               | 8  |
| 1.6. Vägplaneringprocessen .....                                                   | 9  |
| 2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN OCH UTVECKLINGSTRENDER .....                            | 10 |
| 2.1 Markanvändning .....                                                           | 10 |
| 2.2 Trafik och trafikanter.....                                                    | 14 |
| 2.3 Övrig infrastruktur .....                                                      | 18 |
| 3. MILJÖASPEKTER.....                                                              | 24 |
| 3.1 Områdets allmänna karaktär, den fysiska miljön samt<br>gestaltungsfrågor ..... | 24 |
| 3.2 Naturmiljö .....                                                               | 25 |
| 3.3 Kulturmiljö.....                                                               | 27 |
| 3.4 Naturresurser.....                                                             | 28 |
| 3.5 Rekreation och friluftsliv .....                                               | 28 |
| 3.6 Boendemiljö .....                                                              | 32 |
| 3.7 Skyddade och skyddsvärda områden .....                                         | 33 |
| 3.8 Byggnadstekniska förutsättningar .....                                         | 33 |
| 4. FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET OCH DESS<br>INFLUENSOMRÅDE .....           | 34 |
| 4.1 Tillgänglighet "Funktionsmålet".....                                           | 34 |
| 4.2 Säkerhet "Hänsynsmålet".....                                                   | 35 |
| 4.3 God miljö "Hänsynsmålet" .....                                                 | 35 |
| 4.4 Hälsa "Hänsynsmålet" .....                                                     | 36 |
| 4.5 Sammanfattande problem- och värdebeskrivning .....                             | 37 |
| 5 PROJEKTMÅL.....                                                                  | 38 |
| 6. TÄNKBARA ÅTGÄRDER .....                                                         | 39 |
| 6.1 Analys av tänkbara åtgärder .....                                              | 39 |
| 6.2 Effekter och konsekvenser.....                                                 | 41 |
| 6.3 Kostnader .....                                                                | 42 |
| 7. RISKHANTERING .....                                                             | 42 |
| 7.1 Skydds- och riskobjekt .....                                                   | 42 |
| 7.2 Konfliktpunkter.....                                                           | 42 |
| 8. MÅLUPPFYLLELSE OCH PRIORITERING AV ÅTGÄRDER.....                                | 43 |
| 8.1 Bärighetsåtgärder.....                                                         | 43 |

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| 8.2 Alternativ 1, mindre omfattande vägförbättringar och 80 km/h ..... | 44 |
| 8.3 Alternativ 2, mer omfattande vägförbättringar och 80 km/h .....    | 44 |
| 8.4 Alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h .....                   | 45 |
| 8.5 Ny bro över Österdalälven .....                                    | 46 |
| 9. SAMRÅD OCH SAMRÅDSREDOGÖRELSE .....                                 | 47 |
| 10. VÄGHÅLLNINGSMYNDIGHETENS STÄLLNINGS-TAGANDE .....                  | 47 |
| 11. FORTSATT ARBETE .....                                              | 47 |
| 11.1 Geografisk avgränsning .....                                      | 47 |
| 11.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet .....                    | 47 |
| 11.3 Prövning enligt annan lagstiftning .....                          | 48 |
| 12. REFERENSER .....                                                   | 49 |

## BILAGOR

Bilaga 1 Samrådsredogörelse

Bilaga 2 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Bilaga 3 Trafikverkets ställningstagande

# Sammanfattning

## Varför görs förstudien?

En förstudie är det första steget i vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen. Syftet är att klarlägga förutsättningarna inför det fortsatta arbetet samt vara underlag för beslut om projektet ska drivas vidare eller inte. Under förstudiearbetet ges tillfällen för myndigheter och allmänhet att ge synpunkter och påverka kommande förslag. Denna förstudie behandlar planerade åtgärder längs väg 1024, 1025 och 1012 Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg. Se figur 1.

## Vilka är problemen?

Långa delsträckor har dålig bärighet med sprick- och spårbildningar samt tvära kurvor och dålig sikt över krön som ger begränsade omkörningsmöjligheter. Bron över Österdalälven i Oxberg har bara ett körfält, trafikanter från söder ska lämna företräde åt trafikanter från norr. Bron är dessutom samtrafikerad med järnväg. Bron har nedsatt bärighet för vägtrafik och uppfyller inte nuvarande krav på bärighet för tågtrafik.

## Vilka är målen?

Förutom de transportpolitiska målen har följande mål formulerats för projektet:

- Förbättra framkomligheten. Inga bärighetsrestriktioner ska finnas på sträckan.
- Förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter.
- Värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas.
- Beakta Vasaloppsorganisationens behov för både vinter- och sommararrangemang.

## Vilka åtgärder är tänkbara?

I förstudien föreslås följande åtgärder utifrån fyrstegsprincipen:

Steg 3: Vägförbättringsåtgärder: förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon.

## Vilka blir konsekvenserna?

Vägförbättringsåtgärder som förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon ger positiva effekter på projektmålen.

En negativ effekt kan vara att förbättringarna leder till ökade fordonshastigheter.

## Hur går Trafikverket vidare?

Om Trafikverket bedömer att projektet ska drivas vidare är nästa steg att upprätta arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

# 1. Bakgrund

## 1.1 Brister, problem och syfte

Vägarna 1024, 1025 och 1012 från Fiskarheden till Oxberg, via Evertsberg är viktiga för turism och skogsindustri. Väg 1024 har dålig bärighet med sprick- och spårbildningar samt tvära kurvor och dålig sikt över krön som ger begränsade omkörningsmöjligheter. På väg 1025, närmare bestämt på delsträckan närmast öster om Evertsberg i nedförsbacken, finns problem med sprickbildning på grund av vatten i överbyggnaden.

Bron över Österdalälven i Oxberg har bara ett körfält, trafikanter från söder ska lämna företräde åt trafikanter från norr. Bron är dessutom samtrafikerad med järnväg. Tågtrafiken över bron är av ringa omfattning. Bron har nedsatt bärighet (BK2) för vägtrafik och uppfyller inte nuvarande krav på bärighet för tågtrafik.

Den förväntade effekten av projektet är att framtida bärighetsrestriktioner vid tjällossning ska undvikas. Vägen ska efter föreslagna åtgärder ha full bärighet året runt. De vägsträckor som åtgärdas utformas för att trafiksäkerheten ska bli godtagbar. Miljöaspekter kopplade till natur- och kulturvärden, till exempel artrika vägkanter, tillvaratas liksom eventuella buller- och vibrationsproblem.

## 1.2 Aktualitet

Förstudien genomförs för att utgöra underlag avseende åtgärder i planeringen.

## 1.3 Tidigare utredningar och beslut

En bärighetsundersökning gjordes 2001 på sträckan Fiskarheden – Tennäng (km 0/000 – 21/500). Bärighetsundersökningen föreslår förstärkningsåtgärder i form av borttagande av befintlig beläggning, påförande av 14 cm bärlager och ny beläggning.

Regional plan för Dalarna 2010-2021 har som målsättning att höja hastigheten till 90 km/h på de delsträckor som idag är skyltade 80 km/h.

## 1.4 Övergripande mål och strategier

Det övergripande målet för projektet är att ge vägarna full bärighet mellan Fiskarheden och Oxberg. Sträckan mellan Fiskarheden och Oxberg ska ha en godtagbar trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Det är även viktigt att beakta utvecklingen av Vasaloppsarenan. Dessutom ska det tas hänsyn till natur- och kulturmiljö, boendemiljö, buller och vibrationer.

### **Riksdagens mål för transportpolitiken**

I maj 2009 tog riksdagen beslut om nya transportpolitiska mål enligt regeringens förslag i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter, prop 2008/09:93". Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

*Funktionsmålet* innebär 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.

*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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### **Riksdagens mål för trafiksäkerheten**

*Långsiktigt mål:* Ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

Vägransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

*Etappmål:* Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från år 2007 till 2020. (Förslag från regeringen i april 2009.)

### **Regionala och lokala miljömål**

De berörda kommunerna har lokala miljömål baserade på de nationella miljökvalitetsmålen. I Regionala miljömål och åtgärdsprogram för Dalarnas län bedöms följande mål/åtgärder främst beröras av projektet.

*Under begränsad klimatpåverkan återfinns:*

Attitydförändring för hållbara transporter. Region Dalarna m.fl. initierar projekt för att påverka attityder hos enskilda i arbetet för hållbara transporter, bl.a. i samverkan med Vasaloppet och gymnasieskolan.

*Under levande sjöar och vattendrag återfinns:*

Genomförande av åtgärdsprogram för hotade arter. Länsstyrelsen i samråd med Skogsstyrelsen upprättar en genomförandeplan för åtgärdsarbetet med de hotade arter som länet enligt nationella direktiv berörs av.

*Under myllrande våtmarker återfinns:*

Regional våtmarksstrategi. Länsstyrelsen i samverkan med Skogsstyrelsen utarbetar en regional strategi för skydd och skötsel av våtmarker och sumpskogar utifrån motsvarande nationella strategi.

*Under ett rikt odlingslandskap återfinns:*

Viktiga landskapselement i odlingslandskapet. Länsstyrelsen och Skogsstyrelsen genomför i sitt arbete med kompetensutveckling för lantbrukare, markägare och andra landsbygdsbor insatser som bidrar till att länets kulturbärande landskapselement och småbiotoper – särskilt våtmarker, skogsbryn, brynzoner och kantzoner – bevaras och sköts på ett, för natur- och kulturmiljövärdena, tillfredställande sätt.

### De allmänna hänsynsreglerna

Hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken ska alltid tillämpas. Den som utövar en tillståndspliktig verksamhet är skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna iakttas. Hänsynsreglerna innebär att verksamhetsutövaren måste ha kunskap om verksamheten, att försiktighet och åtgärder ska vidtas, att verksamheten förläggs till en lämplig plats, att hushållning med råvaror ska ske, att bästa möjliga produkt och teknik ska användas samt att verksamheten kan stoppas om den medför väsentlig skada på miljön.

### Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, infördes i samband med att miljöbalken trädde ikraft 1999. De anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor, miljö och natur kan utsättas för utan fara för påtagliga olägenheter. Normer finns för omgivningsbuller, luftföroreningar, vattenförekomst med normer för yt- och grundvatten samt fisk- och musselvatten.

## 1.5 Avgränsning

Den aktuella sträckan för förstudien omfattar väg 1024/1025 mellan Fiskarheden och Oxberg, väg 1012 från Oxberg över Österdalälven med anslutning till väg 70, bro 20-583-1 över Österdalälven vid Oxberg samt intilliggande miljöer. Se figur 1.

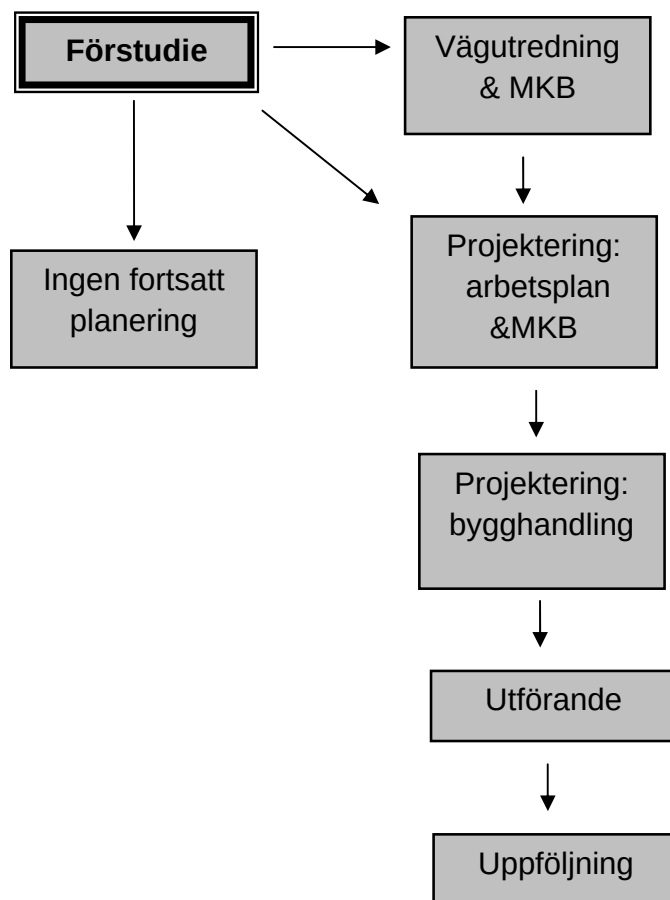


Figur 1. Översiktskarta. Aktuell sträcka är markerat med rött.



## 1.6. Vägplaneringsprocessen

Trafikverkets planeringsprocess för vägar styrs av väglagen och ser likadan ut för alla vägprojekt. Väglagen anger att vägprojekt ska drivas i tre formella skeden, förstudie, vägutredning och arbetsplan. En förstudie är första steget i vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen. Det huvudsakliga syftet är att ge underlag för beslut om projektet ska drivas vidare eller inte, samt att klarlägga förutsättningarna för det fortsatta arbetet.



Figur 2. Vägplaneringsprocessen

I de fall hänsyn inte ska tas till alternativa sträckningar för ny väg kan vägutredning utgå och projektering av arbetsplan kan ske direkt efter förstudie. Utöver dessa formella skeden som gör det möjligt för Trafikverket att ta mark i anspråk för vägar behövs en bygghandling som beskriver hur ett bygge ska genomföras.

## 2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

### 2.1 Markanvändning

#### Befolkning och bebyggelse

Bebyggelsen är koncentrerad till Fiskarheden, Evertsberg och Oxberg med omkring 150-250 invånare på orterna. På ytterligare några ställen såsom Branäs, Mångsbodarna, Tennänet, Risberg, i området kring Skepphussjön och västra delen av Oxbergssjön förekommer i huvudsak fritidsbebyggelse men även ett fåtal permanentbostäder.

#### Näringsliv och sysselsättning

Inom förstudieområdet finns få större arbetsgivare, med undantag av Fiskarhedens Trävaru AB, som har ett hundratal anställda. Enligt företagsregistren på kommunernas hemsida finns ett flertal småföretag i inom förstudieområdet. Arbetspendling förekommer framförallt till närliggande orter men även till Stockholmstrakten, Mälardalen och Norge. Många av regionens arbetstillfällen är knutna till turism och besöksnäring i Sälen och Idre. Sälenfjällen i kommunens norra del är norra Europas största vintersportområde.

Ett stort evenemang som ger såväl arbetstillfällen som besökare är Vasaloppet vars spår går mer eller mindre parallellt med förstudiens vägar mellan Mångsbodarna och Oxberg. 1922 arrangerades det första Vasaloppet. 2009 var det 43 638 startande i de åtta loppen under Vasaloppsveckan.

Omgivningen runt de aktuella vägsträckningarna används till största delen till skogsbruk. Av Dalarnas totala landareal på 2,8 miljoner hektar (ha) är 1,9 miljoner ha produktiv skogsmark, vilket är ca 8 procent av Sveriges totala produktiva skogsmark. Under delar av året är skogsbrukets transportbehov stort och många timmerbilar färdas längs vägen.

#### Viktiga målpunkter

Det studerade vägnittet sträcker sig genom ett rikt landskap, med många rekreations- och naturvärden samt närhet till sjöar, vilket gör det attraktivt för friluftaktiviteter.

I Fiskarheden finns skjutbanor, se figur 37-39.

Evertsberg är en by mitt i området. Centralt i byn finns bygdegården med restaurang, vandrarhem och turistinformation. I närheten ligger även en inomhusskjutbana, cirka 50 meter sydväst om väg 1024 mot Fiskarheden. I östra delen av byn finns Evertsbergs kapell som är öppet sommartid varje dag. Aktiviteter förekommer även andra årstider, exempelvis julotta. I närheten av kapellet finns Boggbergets festplats som ordnar dansevenemang mm under sommarhalvåret. Evertsberg sportklubb med klubbstuga och motionsspår ligger också i östra delen av Evertsberg, längs vägen mot Älvdalen.

Skepphussjön cirka 3 km väster om Evertsberg är en sjö omgiven av fritidshus. Här finns badplats och camping med servicebyggnad som också har servering med café, se figur 37-39.

Oxberg är en by i östra delen av området. Här finns en bensinstation centralt i korsningen mellan väg 1024 och 1012. Vid Oxbergssjön finns ett par badplatser, dels en enklare i dess västra del och en mer anlagd badplats i dess östra del. Båda badplatserna ligger förhållandevis nära väg

1024, se figur 37-39. I byns norra del finns en idrottsplats och i dess södra del ligger Oxbergs kapell och Bygården. Bygården var tidigare skola och inrymmer idag bykontor, hemtjänstlokal, utställningar, gymnastiksal och vandrarhem mm. Vasaloppsspåret är belyst mellan Oxberg och Gopshus, strax söder om förstudieområdet.

Intill väg 1012 ligger Oxbergsgården, ett före detta stationshus, som ägs av hembygdsföreningen. Den kan bokas av föreningar och enskilda. Dessutom finns logimöjligheter som används flitigt under Vasaloppsveckan.

Vasaloppsspåret med dess olika kontroller i Mångsbodarna, Risberg, Evertsberg och Oxberg är viktiga målpunkter främst under vasaloppsveckan (första veckan i mars) men även under augusti månad då man cyklar, löper och går i spåret.



Figur 3 visar Bygdegården centralt i Evertsberg. Gården används för logi, som restaurang och turistinformation.



Figur 4 visar Oxbergsgården i Oxbergs norra del. Byggnaden ligger i anslutning till väg 1012, järnvägen samt starten för Tjeivasan och används för logi, bokningar och andra evenemang.

## Ledningar

Det finns en luftburen kraftledning längs vägens norra sida på en delsträcka närmast Fiskarheden. Öster om Stor-Kallsjön (vid km 5/000) korsar en kraftledning väg 1024. En kraftledning 50 – 130 kV finns där väg 1024 passerar över Mattåsen och Dretkölen (vid km 5/100 – 5/200).

Väster om Mångsbodarna (vid km 15/700) intill korsningen med vägen mot Dysbodarna och Lövnäs korsar en kraftledning väg 1024. I Mångsbodarna finns en kraftledning och vägbelysning längs vägens norra sida. En teleledning korsar vägen i Mångsbodarna.

I Tennäng finns en teleledning längs vägens norra sida. I Risberg sträcker sig en kraftledning längs vägens norra sida. Vid korsningen med Sundetvägen finns en kraftledning på vägens södra sida som korsar länsvägen vid Sundetvägen. På delsträckan vid Skeppshusjön finns ledningar på vägens båda sidor. På en delsträcka öster om badplatsen vid Skeppshusjön finns kraftledning längs vägens södra sida.

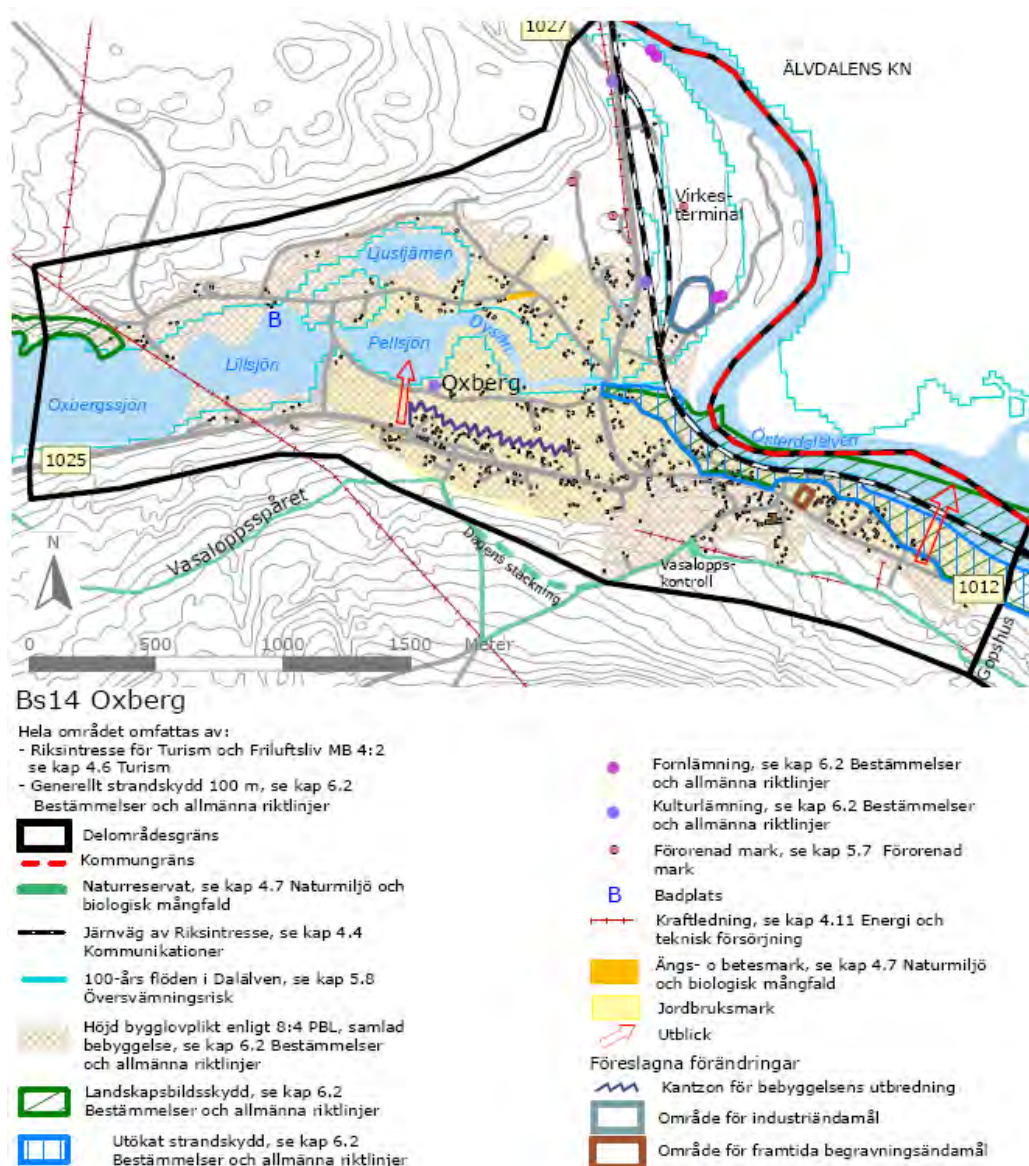
Vid västra infarten till Evertsberg finns en kraftledning längs vägens södra sida som korsar vägen i byns västra del. Det finns även vägbelysning i Evertsberg. Vid östra infarten till Evertsberg finns kraftledning längs vägens södra sida.

Väster om Oxberg (vid km 50/600) korsar en 130 kV kraftledning väg 1025. Vid västra infarten till Oxberg finns kraftledning längs vägens södra sida. I Oxberg finns korsande ledningar och vägbelysning, ibland på vägens södra sida och ibland på vägens norra sida. Väg 1012 har vägbelysning på vägens västra sida i centrala Oxberg och i byns norra del på vägens högra sida.

### **Kommunala planer, framtida användning**

Den aktuella vägsträckan berör Malung-Sälens, Älvdalens- och Mora kommun. För Malung-Sälens kommun finns en översiktsplan antagen 2009. Enligt denna finns ett område med antagen fördjupning av översiktsplanen vid Kläppen (söder om väg 1024 öster vid Fiskarheden) och det finns en detaljplan vid Branäs.

I Älvdalens kommun finns en kommuntäckande översiktsplan från 1994. I Mora kommuns översiktsplan, antagen 2006, utpekas Oxberg som bebyggelseområde BS14 (se figur 5). Förutsättningarna i Oxberg har vägts in avseende alternativa nya brolägen över Österdalälven.



Figur 5 visar utdrag från Mora kommuns översiktsplan och Oxbergs bebyggelsecentra.

## 2.2 Trafik och trafikanter

### Biltrafik

Från km 16/500 strax väster om Mångsbodarna och fram till Oxberg vid km 52/000 löper Vasaloppsspåret nära väg 1024 och 1025. Skidspåret ligger på några ställen omedelbart intill vägen och öster om Evertsberg upp till en km norr om vägen. Cykelvasan körs i stor utsträckning på parallella skogsbilvägar och nyligen byggda cykelvägar mellan skogsbilvägar. På ett antal delsträckor körs cykelvasan på länsvägen men nya parallellvägar planeras byggas för att i största möjliga mån skilja cyklisterna från biltrafiken. Vid några punkter är det emellertid praktiskt omöjligt att bygga separat cykelväg på grund av till exempel sjöar. Under Vasaloppsveckan är länsvägen ibland enkelriktad vilket möjliggör att en väghalva nyttjas för parkering av fordon.

### Vägstandard

De aktuella delarna av väg 1024, 1025 och 1012 sträcker sig, huvudsakligen i väst – östlig riktning, från korsningen med väg 71 i Fiskarheden till korsningen med väg 70 strax öster om bron över Österdalälven. Sträckan benämns Vasaloppsvägen eftersom Vasaloppsspåret till stor del går längs denna vägsträcka.

Väg 1024 Fiskarheden – Evertsberg, som är cirka 40 kilometer lång, är på större delen av sträckan 6,5 meter bred men det finns ett antal korta delsträckor, sammanlagt cirka fem kilometer, som är mellan 5,8 och 6,4 meter breda. Två korta delsträckor, cirka två kilometer, är 6,8 och 7 meter breda. Väg 1024 är hastighetsbegränsad till 80 km/h med undantag för korta 70-sträckor i Fiskarheden och Mångsbodarna. I Evertsbergs centrala delar gäller 50 km/h och vid infarterna till Evertsberg är den tillåtna hastigheten 70 km/h. Vägens geometri i plan är dålig, där finns ett antal horisontalkurvor som inte uppfyller krav på godtagbar standard. Vägens vertikalgeometri är också dålig. Det finns ett antal krön som bör åtgärdas för att få en godtagbar sikt. Längs väg 1024 finns fem broar. Tre av dessa har 7,0 meter fri bredd och två har 7,5 meter fri bredd.

Under vintern 2010-2011 bedömdes delsträckan från Tennäng till Evertsberg (km 21/500 – 39/000) ha samma behov av förstärkningsåtgärder som delsträckan från Fiskarheden till Tennäng (enligt bärighetsundersökning 2001). En ny bärighetsundersökning kan vara ett bra beslutsunderlag för val av rätt åtgärder på rätt delsträckor.



Figur 6 visar väg 1024



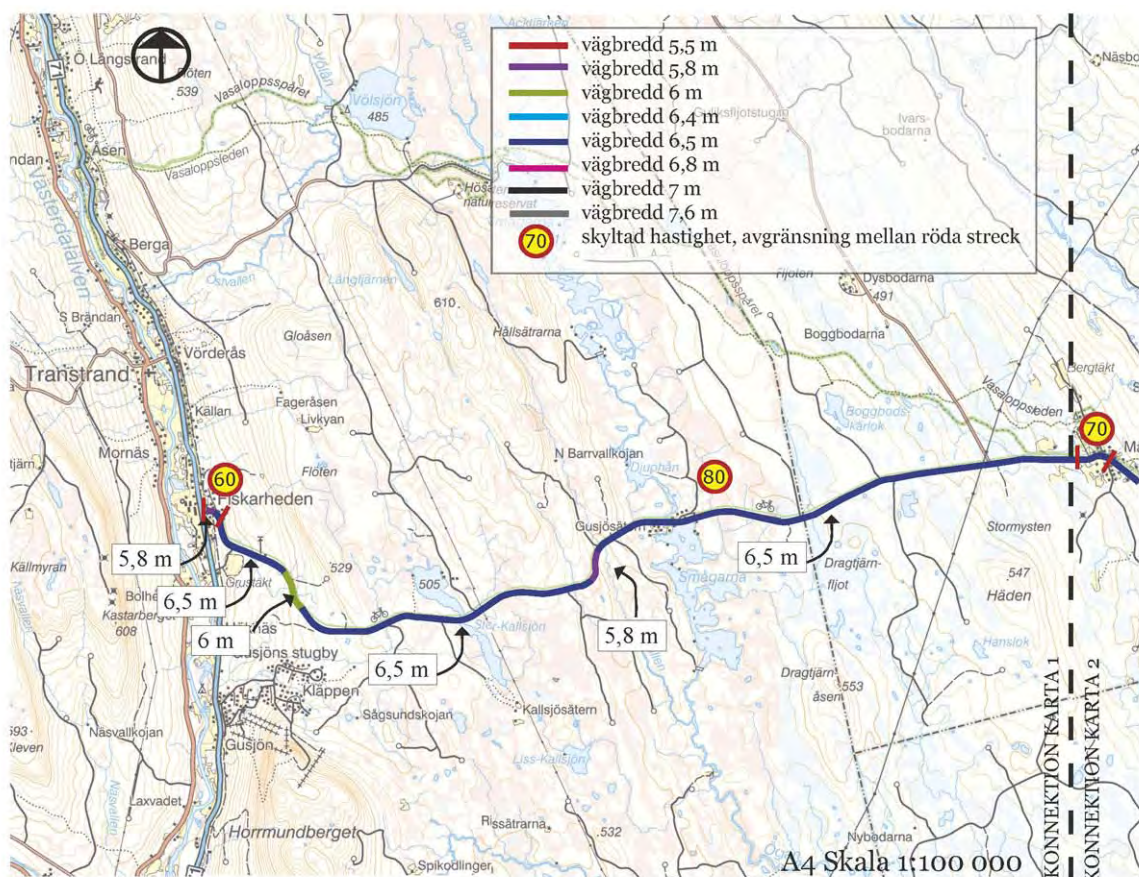
Figur 7 visar väg 1024



Väg 1025 Evertsberg – Oxberg, som är cirka tolv kilometer lång, är sex meter bred och hastighetsbegränsad till 80 km/h med undantag för infarterna till Evertsberg och Oxberg. Vägens geometri är förhållandevis bra och uppfyller krav på godtagbar standard. Längs väg 1025 finns två broar: en rörbro med 6.5 meter fri bredd och en plattrambro med 7.0 meter fri bredd.

Väg 1012 från Oxberg över Österdalälven till väg 71 är cirka två kilometer lång. Vägbredden varierar mellan 5.5 och 7.6 meter och tillåtna hastigheten är 50 km/h i centrala Oxberg och vid vägens anslutning mot väg 70. Vid infarterna till Oxberg är den tillåtna hastigheten 80 respektive 70 km/h och på bron över Österdalälven är 30 km/h högsta tillåtna hastighet. Längs väg 1012 finns två balkbroar med 8.0 respektive 4.5 meter fri bredd. (Figur 10)

Sidoområdet längs nämnda vägar bedöms vara av låg standard och i säkerhetszonen finns många fasta hinder.



Figur 8. Karta 1, Befintliga hastigheter och vägbredder, sträckan Fiskarheden - Mångsbodarna

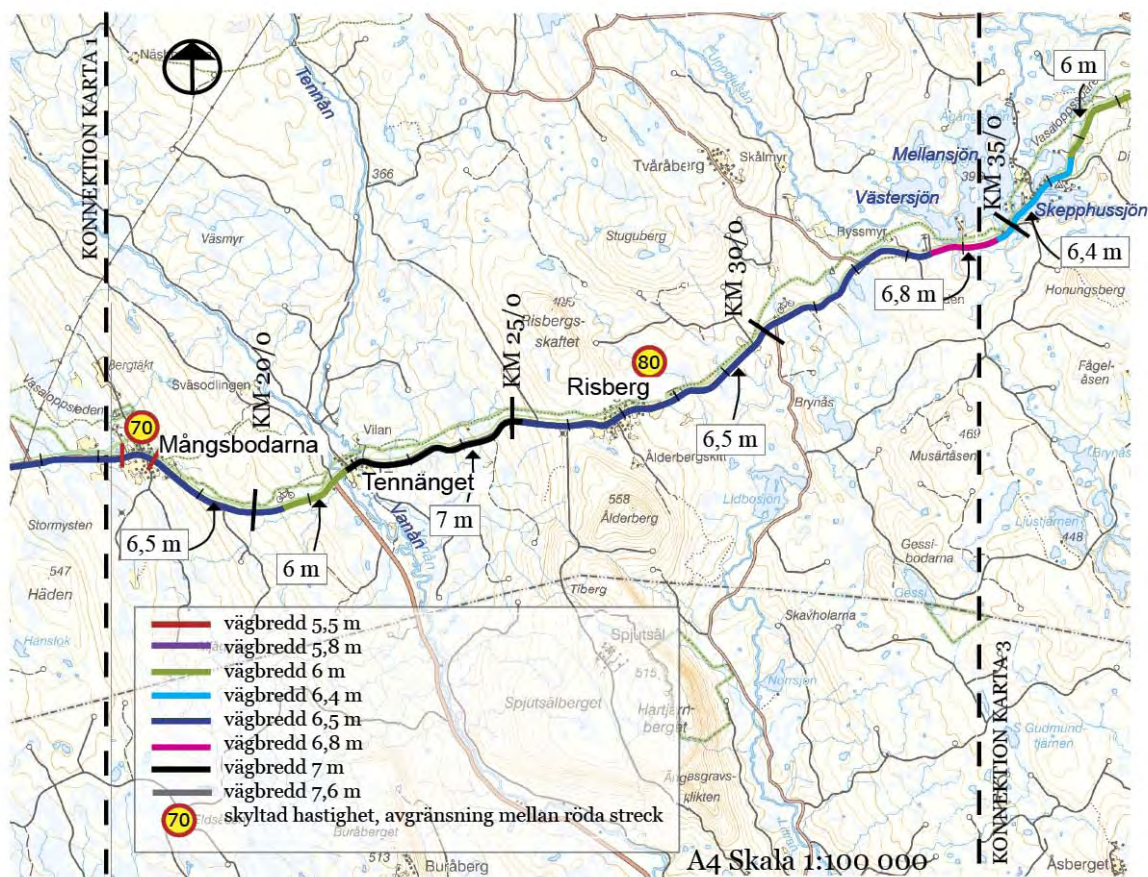
### Trafikflöden

Trafikmätningar på väg 1024 Fiskarheden – Evertsberg gjorda 2007 visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (ÅDT) uppgick till 790 fordon per dygn varav 100 fordon (13 %) var tunga transporter.

Trafikmätningar utförd på väg 1025 Evertsberg – Oxberg 2004 visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (ÅDT) uppgick till 590 fordon per dygn varav 70 fordon (12 %) var tunga transporter.

Trafikmätningar gjorda 2004 på väg 1012 mellan Oxberg och korsningen med väg 70 på Österdalälvens östra sida visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (ÅDT) uppgick till 700 fordon per dygn varav 90 fordon (13 %) var tunga transporter.

Uppräkning av dimensionerande trafik ska enligt VV publikation 2004:80 göras vid väsentliga förbättringar och lite större trafikflöden. Aktuella delsträckor har ÅDT understigande 1000 fordon/dygn och exceptionell standard kan då väljas (enligt VV publikation 2004:80).



Figur 9. Karta 2. Befintliga hastigheter och vägbredder, sträckan Mångsbodarna - Skepphussjön

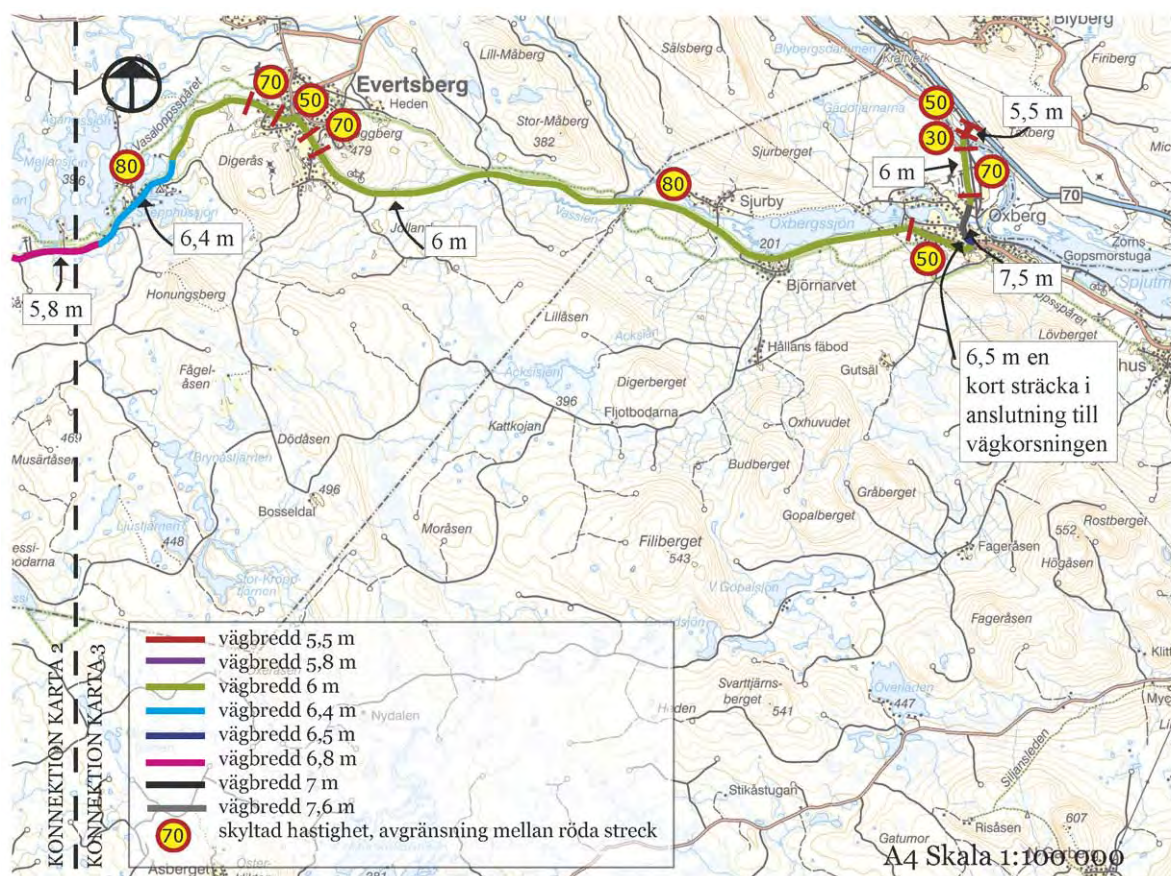


## Kollektivtrafik

Dalatrafik trafikerar sträckan Fiskarheden – Evertsberg med linje 95 (Mora – Sälenfjället via Älvdalen). Linjen trafikeras glest. Under vintersäsongen har linjen två turer åt vardera hållet på vardagar. På helgen går en buss på morgonen i riktning mot Fiskarheden för att på eftermiddagen gå tillbaka mot Evertsberg.

Genom Oxberg passerar linje 170 mellan Mora – Grövelsjön. Bussen stannar i Oxberg 5-7 gånger per dag åt vardera hållet, beroende på om det är sommar och höst eller vinter. På helgerna stannar bussen två gånger per dag i vardera riktningen. En del av de bussar som går genom Oxberg i riktning norrut har Älvdalen som slutstation.

Ingen busslinje trafikerar sträckan mellan Evertsberg och Oxberg.



Figur 10. Karta 3. Befintliga hastigheter och vägbredder, sträckan Skepphussjön – Oxberg.

### **Gång- och cykelnätet och de oskyddade trafikanterna**

Gång- och cykelvägar saknas i det aktuella området. De oskyddade trafikanter som förekommer i området rör sig främst:

- i anslutning till Fiskarheden och skjutbanorna strax öster om samhället
- vid Skepphussjön mellan fritidsbebyggelse och badplats samt till skjutbana vid km 30/3
- längs vägarna i Evertberg
- längs vägarna i Oxberg och till Oxbergssjöns badplatser
- längs delar av vägsträckan i samband med Cykelvasan i augusti
- längs delar av sträckan i samband med Vasastafetten (löpning) samt vid stavgång i augusti. Löpning och gång sker på Vasaloppsspåret men på delar av vägsträckan kan oskyddade trafikanter (funktionärer, publik och tävlande) i samband med aktiviteterna förekomma.

### **Trafiksäkerhet**

På väg 1024 inträffade under tiden 2005-01-01 – 2010-12-31 tolv trafikolyckor varav fem var svåra olyckor. Dessa olyckor resulterade i fem svårt och sju lindrigt skadade personer. Åtta singelolyckor med personbil resulterade i två svårt och sex lindriga skadade personer. Två viltolyckor resulterade i två svårt skadade personer. En olycka där fotgängare blev påkörd av personbil resulterade i en svårt skadad person. En olycka med lastbil och personbil resulterade i en lindrigt skadad person.

På väg 1025 inträffade under tiden 2009-01-01 – 2010-12-31 tre trafikolyckor. Två mötesolyckor resulterade i en dödad och en lindrigt skadad trafikant. En olycka där fotgängare blev påkörd av personbil resulterade i en svårt skadad person.

I korsningen väg 1012 – väg 70 inträffade 2009 en olycka med svängande personbil som resulterade i en lindrigt skadad trafikant.

## **2.3 Övrig infrastruktur**

### **Järnväg**

I områdets östra del parallellt med Österdalälven sträcker sig Älvdalsbanan. Sista persontåget gick från Älvdalen till Mora i juni 1954. Än i dag passerar tåg Oxberg några gånger per vecka med bl.a. timmer, flis och krossad sten. Järnvägen är klassad som övrig järnväg av Trafikverket och den är därmed inte av riksintresse. Järnvägen går på bro över Österdalälven strax norr om Oxberg.

## Broar

På den aktuella sträckan finns nio broar, varav fyra är rörbroar.



Figur 11 och 12. Bro 20-1193-1. Bro över bäck 4 km SO Fiskarheden. Sektion 4/200.

Bron i sektion 4/200 är en lågbyggd rörbro av stål som byggdes 1964. Den inspekterades senast 2009-08-26 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.5 meter och dess spännvidd/brolängd är 2.7 meter.



Figur 13 och 14. Bro 20-1194-1. Bro över bäck 5.3 km O Fiskarheden. Vy mot väster och mot norr. Sektion 5/800.

Bron i sektion 5/800 är en ellipsformad rörbro av stål som byggdes 1964. Den inspekterades senast 2009-08-26 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.5 meter och dess spännvidd/brolängd är 2.5 meter.





Figur 14 och 16. Bro 20-1059-1. Bro över Smågan 10 km O Fiskarheden. Sektion 10/100.

Bron i sektion 10/100 (Branäs) är en plattrambro av betong som byggdes 1995. Den inspekterades senast 2008-05-15 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.0 meter, dess spännvidd är 18.5 meter och den totala brolängden är 26.2 meter.



Figur 17 och 18. Bro 20-428-1. Bro över Vanån vid Tennäng. Sektion 21/800.

Bron i sektion 21/800 (Tennäng) är en balkrambro av betong som byggdes 1958. Den inspekterades senast 2010-05-06 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.0 meter, dess spännvidd är 18.5 m och den totala brolängden är 28.5 meter.



Figur 19 och 20. Bro 20-210-1. Bro över Tennån vid Tennäng. Sektion 22/100.

Bron i sektion 22/100 (Tennäng) är en ellipsformad rörbro av stål som byggdes 1982. Den inspekterades senast 2007-08-22 och har full bärlighet (BK1). Den fria brobredden är 7.0 meter och dess spännvidd/brolängd är 4.5 meter.



Figur 21 och 22. Bro 20-1195-1. Bro över bäck 6 km SV Evertsberg. Sektion 33/900.

Bron i sektion 33/900 är en cirkulär rörbro av stål som byggdes 1964. Den inspekterades senast 2009-08-25 och har full bärlighet (BK1). Den fria brobredden är 6.5 meter och dess spännvidd/brolängd är 2.0 meter.





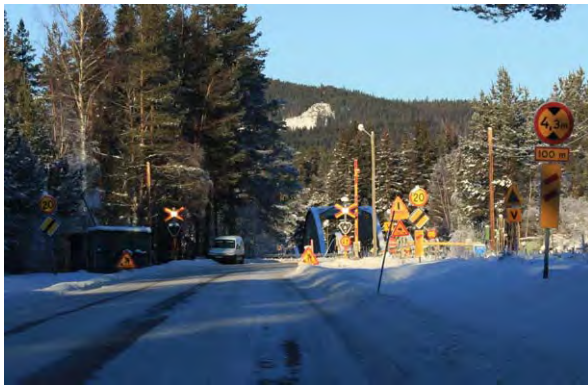
Figur 23 och 24. Bro 20-697-1. Bro över Aspvasslan 1.5 km V Sjurby fåbod. Sektion 45/700.

Bron i sektion 45/700 är en plattrambro av betong som byggdes 1960. Den inspekterades senast 2010-09-27 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.0 meter, dess spännvidd är 10.4 m och den totala brolängden är 18.4 meter. Under bron finns en passage för vilt och Vasaloppsåkare.



Figur 25 och 26. Bro 20-985-1. Bro över Dysån i Oxberg. Sektion 52/500.

Bron i sektion 52/500 (Oxberg) är en balkbro av stål och betong som byggdes 1991. Den inspekterades senast 2010-05-05 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 8.0 meter och total brolängd är 32 meter.



Figur 27 och 28. Bro 20-583-1. Bro över Österdalälven N Oxberg och väg 1012. Sektion 54/200.

Bron i sektion 54/200 är en balkbro av stål med brobaneplatta av trä som byggdes 1898. Den inspekterades senast 2010-09-29 och har nedsatt bärighet (BK2). Den fria brobredden är endast 4.5 meter och total brolängd är 101 meter. Bron har bara ett körfält och är gemensam för väg och järnväg. Vägtrafikanter från söder har väjningsplikt för vägtrafikanter från norr. Samråd om tågtrafiken har skett med stråkansvarig på Trafikverket. Brons bärighet är inte acceptabel för järnvägstrafik och den bör ersättas med ny bro med god bärighet för järnvägstrafik.

## 3. Miljöaspekter

### 3.1 Områdets allmänna karaktär, den fysiska miljön samt gestaltungsfrågor

Området för förstudien ligger mellan Västerdalälven och Österdalälven. Området avgränsas i väster och öster av dalgångarna närmast älvarna. Västerdalälven omges av ett öppet jordbrukslandskap medan Österdalälven till stor del omges av skogsmark, med undantag för området kring Oxberg där skogen öppnar upp sig för odlingar och betesmark. Från bron över Österdalälven bjuds trafikanterna på fin utsikt över älven.

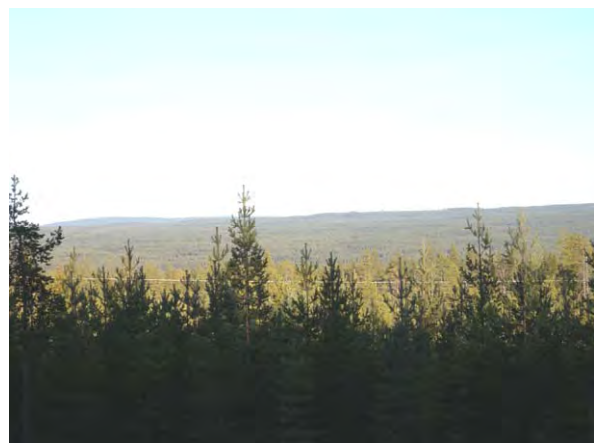
Området ligger inom den så kallade Norrlandsterrängen, som karakteriseras av ett bergkullelandskap med storkuperad terräng. Detta är särskilt tydligt mellan Evertsberg och Oxberg där kulliga berg avlöser varandra.

Mellan Fiskarheden och Mångsbodarna är terrängen flackare och här är inslaget av myrar mycket påtagligt. Myrarna är öppna eller glest bevuxna av småväxta tallar, vilket ger variation till den i övrigt ensidiga barrskogen som omger vägen. Enligt 3 kap 2§ miljöbalken ska stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdenas karaktär. Öster om Fiskarheden finns ett utpekat stort och opåverkat område enligt Översiktsplan för Malung-Sälens kommun.

Ur ett trafikantperspektiv kan resan längs vägen upplevas som varierande, trots det stora inslaget av omgivande barrskog. Med återkommande intervall öppnar sig skogen för älvar, åar, sjöar, myrar och mindre vattendrag. Vägar passerar även ett flertal byar som omges av mindre uppodlade marker eller betesmarker för fjällkor, hästar och får. Detta bidrar till en levande och varierande upplevelse. Där skogen öppnar upp sig eller vägen passerar en bro har trafikanterna möjlighet till fina utblickar över skogsklädda berg längs horisonten.



Figur 29 visar Österdalälven som avgränsar området i öster.



Figur 30 visar områdets centrala skogsmarker med storkuperad terräng.



### 3.2 Naturmiljö

Västerdalälven är av riksintresse för naturmiljö enligt MB 3 kap 6 §. Karaktäristiskt för älven är den växlande dalbredden och de många forsarna. Älven är utpekad som Natura 2000 område.

Området kring Västerdalälven och området kring Oxberg och Österdalälven är riksintressen med geografiska avgränsningar, MB 4:2. Västerdalälven är en del av Fjällvärlden från Transtrand till Treriksröset och området kring Oxberg och Österdalälven är en del av riksintresset Siljansområdet. Väg 1024 passerar mellan Fiskarheden och Evertsberg ån Höknäsvallen (sektion 0/4) och Stor-Kallsjön (sektion 5/0) som omfattas av riksintressen med geografiska avgränsningar, MB 4:6, ytor.

Strax väster om Branäs (sektion 5/1-5/3) ligger Mattåsen-Dretkölen (N165). Hela området är utpekad som riksintresse för naturvården samt värdefullt våtmarksområde klass 1. Dretkölen är en myr med biologiska och geologiska värden och hyser ett relativt rikt fågelliv. Området bedöms som ekologiskt känsligt. I områdets sydöstra del ligger Mattåsens fäbod som utgör värdefull kulturmiljö. Fäboden har även utpekats som värdefullt i nationell bevarandeplan för odlingslandskapet, Dalarnas bevarandeprogram för odlingslandskapet och i länets ängs- och betesmarksinventering.

Vasaloppsspåret är kommunalt naturreservat för friluftslivet, se vidare under avsnittet 3.5 Rekreation och friluftsliv. Cirka 50 meter norr om väg 1024 genom Mångsbodarna ligger Mångsbodarnas naturreservat. Området skiljer sig markant från omgivande tallhedsområden genom det stora inslaget av gran, björk och sälg. Genom området rinner Kvarnbäcken. Området är kulturhistoriskt riksintressant.

Evertsberg är utpekad som ett odlingslandskap och här finns även tre områden som omfattas av ängs- och betesmarksinventeringen. Även vid Oxberg finns en mindre äng.



Figur 31 visar vattendraget Höknäsvallen (riksintresse enl MB 4:6) som passerar under väg 1024 öster om Fiskarheden. På bilden syns ett bäverdämma



Figur 32. Inom området finns många våtmarker. Flera ligger i direkt anslutning till vägarna som berörs av förstudien.



Inom området finns ett flertal våtmarker. Malung-Sälens kommun har den största arealen våtmarker i länet. På sträckan passeras en våtmark som utgör Klass I (Dretkölen), en våtmark som utgör Klass II och sex våtmarker som utgör Klass III. Dessutom passeras en våtmark Klass IV. (Avseende klasser se faktaruta)

Området är rikt på sumpskogar. I direkt anslutning till sträckan passeras eller tangeras omkring 15 stycken utpekade sumpskogar.

Väster om Mångsbodarna finns ett område med äldre naturskogsartad skog som är utpekad biotopskydd. Området består av blandad barr och lövskog och ligger i direkt anslutning norr om väg 1024. Norr om väg 1024 vid Stor-Kallsjön ligger en nyckelbiotop, Bergvik Östs mark,(SKS).

Vägarna passerar många mindre bäckar och vattendrag. Större vattendrag som passeras är från väst till öst: Höknäsvallen, Vanån, Tennån, Vasslen, Dysån samt Österdalälven. Inget av vattendragen är utpekade som prioriterade vandringshinder enligt den bristanalys som Vägverket Region Mitt tog fram 2009. Vid sjöarna Stor-Kallsjön och Smågarna går vägen på bro över vattnen. I mitten av 1970-talet dök även bäver upp i området och nu finns det talrika spår vid vattendragen efter bäver. Vid ån Höknäsvallen finns fördämningar byggda av bäver. Spår av bäver syns även vid vattnet Smågarna vid Branäs. Området är rikt på älg. Det förekommer även rådjur, lodjur, räv och annat småvilt. Björnen ökar i antal, men är fortfarande relativt ovanlig. Även varg passerar genom området.

*Naturvårdsprogram för ängs- bete- och hage.* Ängs- och hagmarksinventeringen är riksomfattande och är en inventering av betesmarker och slåtterängar med höga natur- och kulturvärden. Juridiskt skydd saknas men hänsyn ska tas så långt som möjligt.

*Våtmarksinventeringen* är en riksomfattande inventering av Sveriges våtmarker som har genomförts i Naturvårdsverkets regi. Juridiskt skydd saknas men hänsyn ska tas så långt som möjligt.

Klassindelning och värdebeskrivning för ängs- bete- och hagmarksinventering samt våtmarksinventering:

Klass I motsvarar särskilt värdefulla objekt.

Klass II motsvarar högt naturvärde

Klass III motsvarar visst naturvärde.

Klass IV utan nämnvärt naturvärde

*Naturvårdsprogram för odlingslandskapet med höga natur- och kulturvärden* är en inventering av länsstyrelsen över natur- och kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Juridiskt skydd saknas men hänsyn ska tas så långt som möjligt.

*Sumpskogar.* Skogsstyrelsen har genomfört en riksomfattande inventering av skogsmiljöer som sumpskogar. Juridiskt skydd saknas men hänsyn ska tas så långt som möjligt.

*Nyckelbiotoper* har inget lagligt skydd däremot är det generell samrådspåbudsplikt med Skogsstyrelsen för åtgärder som påverkar området enligt Miljöbalken 12 kap.

*Biotopskydd* är ett juridiskt skydd mot all form av exploatering för vissa biotoper, som anses vara särskilt skyddsvärda. Biotopskyddet regleras i kapitel 7 § 11 i Miljöbalken.

### 3.3 Kulturmiljö

Under järnåldern och tidig medeltid börjar fasta bosättningar etableras i området. Bebyggelsen låg i allmänhet intill älvstränderna i de låglänta älvdalarna kring Väster- och Österdalsälvarna. De tidiga fasta bosättningarna hade direkt anknytning till den primitiva järnhanteringen och har lämnat blästerugnsplatser och slagghögar efter sig.

Bebyggelsen i Västerdalälvens dalgång ligger som ett pärlband av större och mindre byar och har växt fram vid de numera avsnörda och ibland torrdikade korvsjöarna till älven. Bebyggelsen låg i äldre tid intill älvstranden i den låglänta älvdalen. Genom återkommande översvämningar, utvidgning av den odlade arealen, skiften och vägdragningar kom bebyggelsen under 1700 och 1800-talet att förflyttas upp mot dalgångens skogskanter. Det blev därmed successivt en mer spridd bebyggelse i landskapet.

Den primitiva järnhanteringen, myrslogarna och fäbodarna var betydelsefulla kolonisationsfaktorer. Utmarkerna och deras utnyttjande har spelat en avgörande roll för bebyggelsens framväxt och utsträckning. I takt med att byarna växte, måste betet sökas allt längre ut i skogen. Slutligen kom man så långt bort från byn, att man inte kunde återvända hem till kvällen. Man byggde då ett fähus för djuren och en enkel stuga för vallaren. Därmed lades grunden för fäboden. Många av de äldsta ligger i solvända höjdlägen med god tillgång till betesmarker och slogmyrar, s.k. *lidbebyggelse*. En annan typ är den som anlagts invid sjöar där kommunikationer sjöledes, fisket, samt tillgången till rinnande vatten varit bestämmande faktorer.

En korvsjö är en bågformad insjö som bildas när ett slingrande vattendrag bryts av genom att vattnet hittar en kortare väg och den tidigare slingrande vattensträckan isoleras från vattenflödet.

*Myrslog* är en slåtterdal, myrdal, mosse som odlats och med så pass gräsväxt, att den kunde slå vartannat år.

Längs sträckan passeras Mångsbodarna (utpekad i Älvdalens översiktsplan), Tennänget och Risberg som är fäbodan. Fäbodarna är viktiga kulturmiljöer i Dalarna. Där finns ofta gamla byggnader, men också betesmarker och slåtterängar med höga naturvärden. Fäbodarna ingår i miljömålet "Ett rikt odlingslandskap". Evertsberg är en utpekad by i Älvdalens översiktsplan med beaktande och bevarande av kulturvärden.



Figur 33 visar Risbergs fäbod.



Figur 34 visar Evertsberg en utpekad by i Älvdalens översiktsplan.

Enligt riksantikvarieämbetets hemsida "fornsök" finns ett antal fornlämningar i direkt anslutning till den aktuella sträckan. Dessa beskrivs i följande stycke. Fornlämningar inom ett par hundra meter från vägarna visas i figur 37-39.

Mångsbodarna pekas ut som en kulturhistorisk lämning (RAÄ 551:1), fäbod och bebyggelse-lämning från medeltid till nyare tid. Strax öster om Mångsbodarna passerar väg 1024 i direkt anslutning till en ristning (RAÄ 301:1). Vid Tennänget ligger en övrig kulturhistorisk lämning, byggnad typ trösklada, (RAÄ 284:1). Strax väster om Risberg, i vägskalet vid sektion 25/1, återfinns (RAÄ 606:1), en lämningsplats med tradition. Traditionen berättar att Gustaf Wasa gömt sig under den sandstenshäll som finns i korsningen, när han flydde mot Norge. Oxbergsgården (RAÄ 218:1) är ett stationshus bredvid väg 1012. Stationshuset är byggt av rundhyvlat liggtimmer efter ritningar av arkitekten Ferdinand Boberg. Strax söder om bron över Österdalälven står en vägsten (RAÄ 238:1).

Ett riksintresse för kulturmiljövården (Fornlämningsmiljö med blästerugnar från historisk tid) finns ca två kilometer norr om väg 1024 vid Skepphussjön men berörs ej av förstudien.

### 3.4 Naturresurser

Skogsbruk står för den huvudsakliga markanvändningen inom området och är en mycket viktig naturresurs. Mindre jordbruksmarker samt betes- och hagmarker förekommer i anslutning till Evertsberg, Oxberg, Mångsbodarna och Tennänget.

Norr om Mångsbodarna finns ett riksintressen, värdefulla ämnen och material. Än idag förekommer sandstensbrytning vid Mångsbodarna.

Inom området finns större områden med förekomst av grundvatten, dock inget vattenskyddsområde. I Fiskarheden finns en allmän vattentäkt med skyddsområde.

### 3.5 Rekreation och friluftslivs

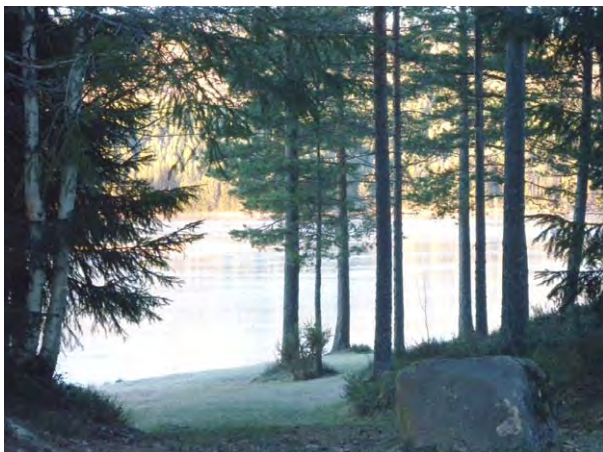
Västerdalälven är riksintresse för friluftsliv enligt MB 3 kap 6 §. Karaktäristiskt för älven är den växlande dalbredden och de många forsarna. Västerdalälven är mycket populär som kanotvatten och för fritidsfiske. Österdalälven är en utmärkt vattenled för kanotpaddling. Oxbergssjön står i förbindelse med Österdalälven genom bl.a. Dysån och kanotpaddling rekommenderas även här.

Vasaloppsspåret är kommunalt naturreservat för friluftslivet. Vasaloppsspåret har bildats tillsammans med Malung-Sälens, Älvdalens och Mora kommuner. Vasaloppet är landets mest kända och klassiska idrottsarrangemang, som tillsammans med dess historiska bakgrund engagerar en stor del av befolkningen i hela Sverige. Sträckningen utgör en viktig länk mellan två av Sveriges största turistområden, Sälen och Siljansbygden. Vasaloppsleden är en vandringsled som i stort sett följer Vasaspåret. Leden är utbyggd med rastkojor, slobodar, broar och spänger. Cykelvasan har redan idag i stor utsträckning separerats från allmän väg. Genom att förbinda skogsbilvägar med cykelvägar, parallella med länsvägen, kan cyklisterna i stor utsträckning färdas på egna vägar i stället för att nyttja länsvägen. De cykelvägar som byggs av Vasaloppsorganisationen byggs för att enbart klara cykeltrafik sommartid till en bråkdel av Trafikverkets normala kostnad för cykelvägar. Cykelvasavägen nyttjas inte bara under tiden som Cykelvasan arrangeras, vägen används i ökande omfattning av motionscyklister under hela sommaren.

Jakt är en betydelsefull fritidsverksamhet för många boende i regionen. Jakten är främst inriktad på älg men också andra villebråd jagas om än i mindre omfattning. Området är relativt rikt på småsjöar och i exempelvis Oxbergssjön finns gott om gädda och abborre och sjön nyttjas som fiskevatten. I övrigt används skogen för svamp- och bärplockning samt närrekreation för boende. I området finns två skjutbanor dels öster om Fiskarheden och dels väster om Skepphussjön. Båda ligger i direkt anslutning till väg 1024.

I östra delen av Oxbergssjön finns byns badplats. Den består av en långsmal sandstrand, flytbrygga med ett litet hopptorn, gungor för barnen, omklädningsutrymmen samt ett grönområde. Alldeles i närheten finns en beachvolleybollplan. Sjön har ytterligare en enklare, anlagd badplats i anslutning till väg 1025 i sjöns sydvästra del. I Skepphussjöns östra del finns badplats med camping.

Väg 1024 och 1025 är vägar som ingår i Sverigeleden. Sverigeleden är en cykelled i Sverige, skyltad av Svenska Cykelsällskapet. Leden omfattar ett nät av cykelleder som spänner över en stor del av Sverige.

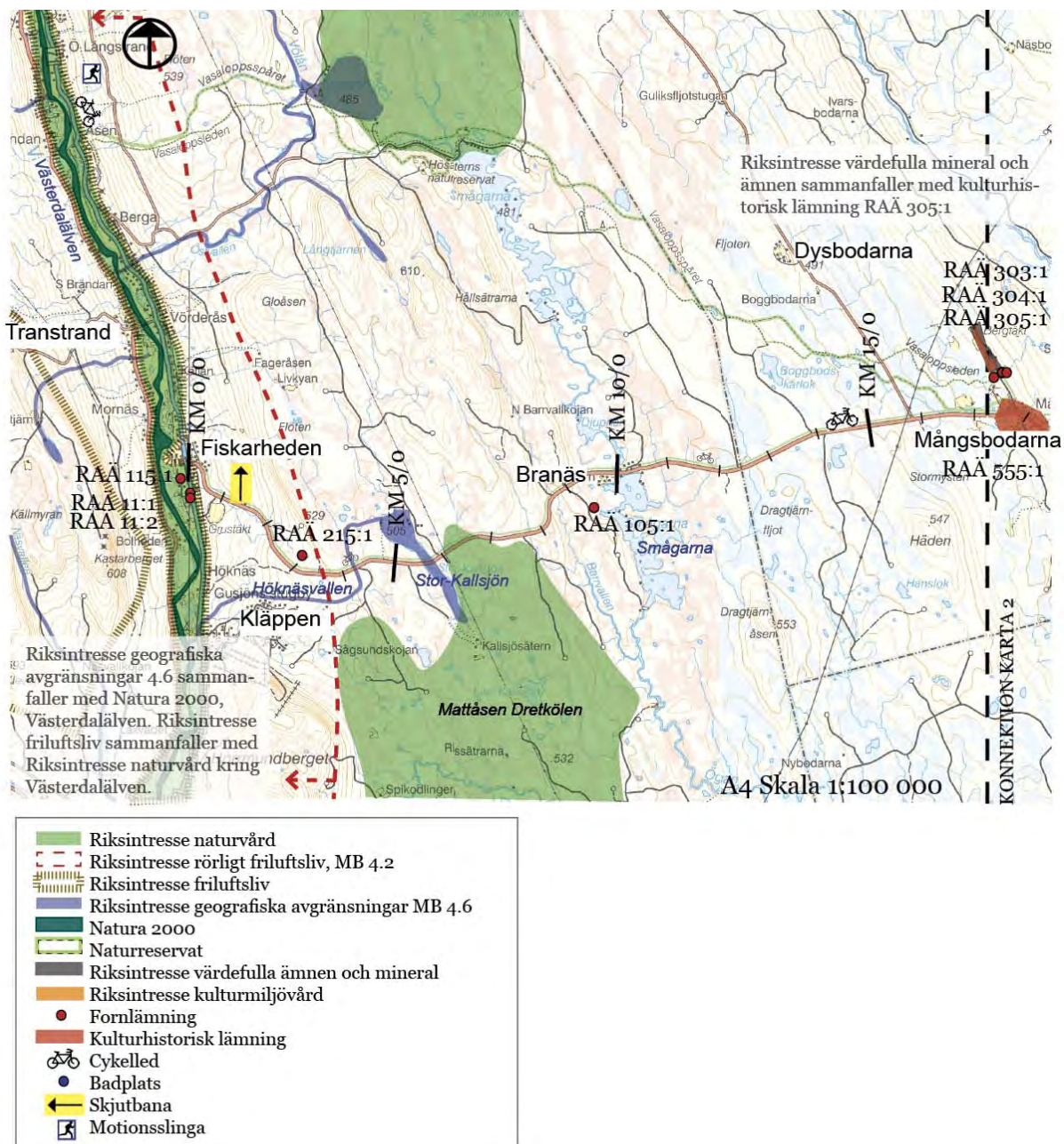


Figur 35 visar den västra av Oxbergssjöns badplatser i direkt anslutning till väg 1025.

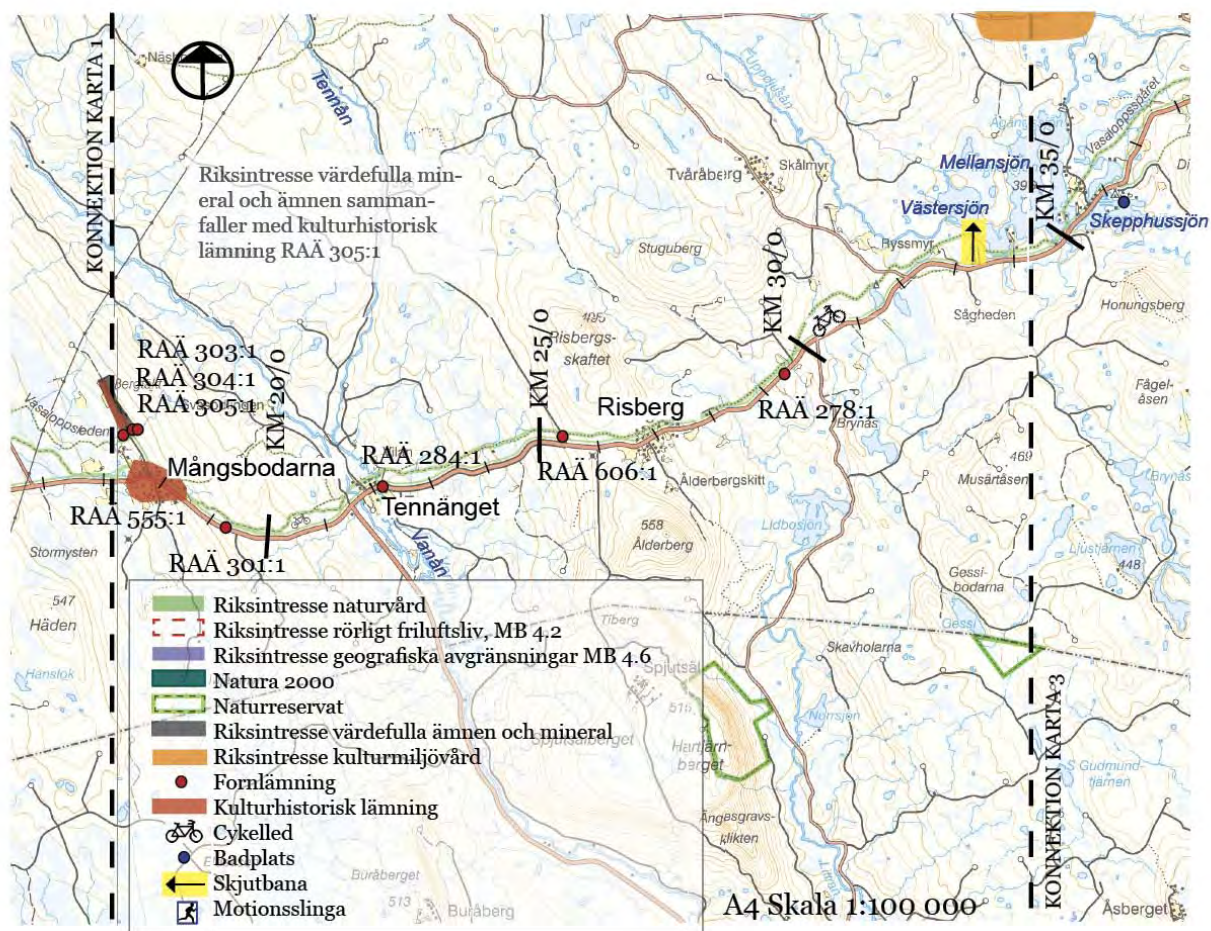


Figur 36 visar Vasaloppsspåret och ån Vasslen vid dess passage under väg 1025 väster om Oxberg, sektion 45/1.



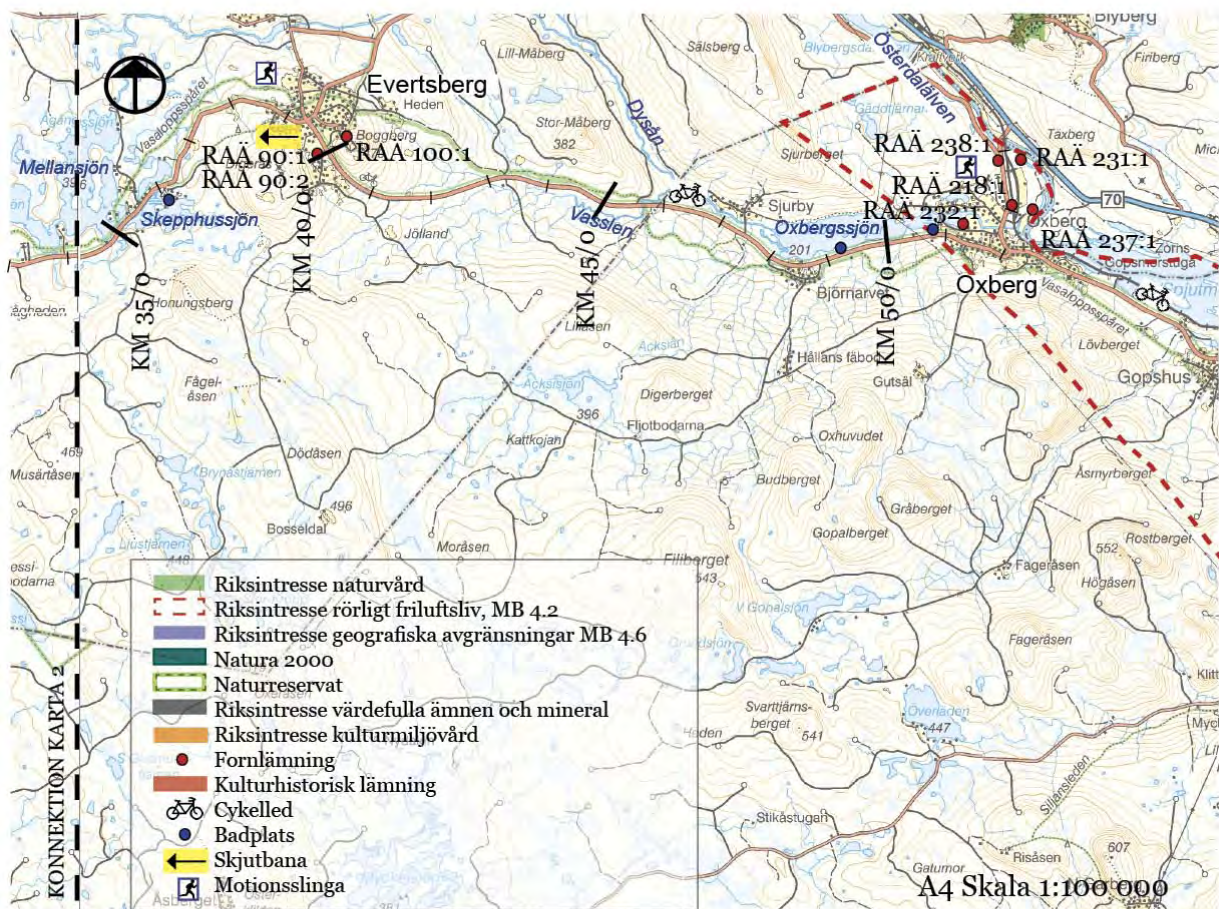


Figur 37 Karta 1. Natur- kultur- och friluftsliv, delen Fiskarheden – Mångsbodarna.



Figur 38 Karta 2. Natur- kultur- och friluftsliv, delen Mångsbodarna - Skepphussjön.





Figur 39 Karta 3. Natur- kultur- och friluftsliv, delen Skepphussjön - Oxberg.

### 3.6 Boendemiljö

Bebyggelsen i området är koncentrerad till byarna Oxberg, Evertsberg och Fiskarheden. I anslutning till fåbodarna Risberg, Mångsbodarna och Tennänget förekommer bebyggelse, med i huvudsak säsonsboende. Även i Branäs och vid Skepphussjön förekommer fritidsbebyggelse.



Figur 40 visar fritidsbebyggelse vid Mellansjön norr om väg 1024.



Figur 41 visar en av de bostäder som ligger nära väg 1024.

### 3.7 Skyddade och skyddsvärda områden

Ett antal områden har juridisk skydd och kan kräva dispens eller särskilda tillstånd i senare skeden. Följande juridiskt skyddade områden ligger i direkt anslutning till vägarna i förstudien:

- Biotopskyddsobjekt i form av vattendrag i jordbruksmark
- Strandskyddsområden för större vattendrag och sjöar utpekade i kommunernas översiktsplaner. Samråd bör ske i senare skede med berörda kommuner.
- Fornminnen skyddade genom kulturminneslagen (KLM)

Miljöbalken stadgar att områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Riksintresset ger dock inget direkt juridiskt skydd, utan utpekandet måste följas upp i översikts- och detaljplaner mm. Länsstyrelsen har en tillsynsroll och kan ingripa om inte värdena tillräckligt beaktas. Se vidare under kap 7.2 Konfliktpunkter.

### 3.8 Byggnadstekniska förutsättningar

Marken i området består enligt jordartskartan från SGU:s karttjänst i huvudsak av morän och områden med torv. Vägen passerar även områden med isälvsediment/åskrön, drumliner (en sorts moränavlagring) samt områden med tunt jordtäckte på berg eller berg i dagen.

I området förekommer främst moränbacklandskap med ett flertal myrmarksområden. På vissa delar av sträckan förekommer även områden med storblockig terräng.

Områden med torv och vid passager av vattendrag behöver utredas mer i senare skeden för att säkerställa bärigheten, eftersom dessa områden är mest känsliga ur geoteknisk synpunkt.



## 4. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde

I detta kapitel presenteras förslag till tänkbara åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens förhållningssätt. För nybyggnad av väg används tre bedömningskategorier för att beskriva standarden i vägtransportsystemet.

- Bra standard
- Mindre bra standard
- Låg standard

Enligt publikation 2004:80 "Vägar och gators utformning. Geometrisk utformning vid förbättringsarbeten" används två begrepp för att beskriva vägens standard. Standarden kan antingen vara "normal" eller "exceptionell". Normal standard ska väljas för vägar med ÅDT överstigande 1500 fordon/dygn. De aktuella delsträckorna har ÅDT understigande 1000 fordon/dygn och exceptionell standard kan då väljas.

### 4.1 Tillgänglighet "Funktionsmålet"

Tillgängligheten kan definieras som den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan uppnås, där både medborgarnas och näringslivets och offentliga organisationer behov räknas in. Målet med ett tillgängligt transportsystem är att dess utformning ska tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov.

Väg 1024 från Fiskarheden till Evertsberg har en linjeföring som på stora delar av sträckan inte möjliggör omkörning. Andelen tung trafik är relativt hög (13%) och till detta kommer turisttrafiken som innebär breda fordon i form av husvagnsekipage. Vägen har dålig geometri, beläggningsskador och spårbildningar. En bärighetsundersökning på delsträckan Fiskarheden - Tennäng som gjordes 2001 visar på att bärighetshöjande åtgärder krävs på hela den undersökta delsträckan. Under platsbesök gjorda under vintern 2010-2011 tycks även delsträckan Tennäng – Evertsberg ha samma behov av bärighetsåtgärder.

Den aktuella vägen används för pendling, turism och godstransporter. Pendlingen innefattar både arbets- och turistrelaterade resor. För att öka funktionaliteten i transportsystemet behövs en säkrare och snabbare väg. Detta skulle medverka till tryggare väg med bättre framkomlighet. Skyltad hastighet är 80 km/h på större delen av sträckan. På partier genom Mångsbodarna, Evertsberg och Oxberg begränsas hastigheten till 70 km/h och 50 km/h och över Österdalälven till 20 km/h.

Oskyddade trafikanter har endast en mycket smal vägren att röra sig längs. På större delen av sträckan finns inget utrymme för oskyddade trafikanter då tunga transporter möts. Antalet gående och cyklister på sträckan kan variera. Större delen av året bör antalet vara relativt lågt. I Oxberg och mellan Evertsberg till Mellansjön och Skepphussjön kan det dock under sommarhalvåret förekomma en del oskyddade trafikanter till och från badplatser mm.

Den aktuella sträckan har en låg täthet i kollektivtrafiken. På sträckan Fiskarheden – Evertsberg går två bussturer åt vardera hållet på vardagar. På helger går en buss på morgonen i riktning mot

Fiskarheden för att på eftermiddagen gå tillbaka mot Evertsberg. I Oxberg stannar bussen mellan Mora – Grövelsjön 5-7 gånger per dag åt vardera hållet, beroende på årstid. På helger stannar bussen två gånger per dag i vardera riktningen.

Mellan Evertsberg och Oxberg finns ingen kollektivtrafik, bussresenärer får åka via Älvdalen. Busshållplatserna som finns har en låg standard och är inte tillgänglighetsanpassade. Lämpliga gångförbindelser till och från hållplatser saknas.

#### **4.2 Säkerhet "Hänsynsmålet"**

Olyckorna är spridda över hela sträckan med en något högre andel på väg 1024 mellan Fiskarheden och Evertsberg. På denna delsträcka har de flesta olyckorna varit singelolyckor. Detta beror troligen på för höga fordonshastigheter i förhållande till vägbredd och väggeometri. Sidoområdet med träd och stenar gör att riskerna vid avåkning är stora. Andelen rapporterade viltolyckor är idag låg.

Oskyddade trafikanter rör sig tillsammans med biltrafiken på sträckan. Detta medför att säkerheten för dessa är låg och de olyckor som inträffat med fotgängare har resulterat i svåra personskador. Det finns inga anordnade gångpassager på sträckan förutom vid bron över Aspvasslan (figur 23) där oskyddade trafikanter på Vasaloppsleden kan korsa vägen planskilt. Vasaloppsspåret och Vasaloppsleden ligger på vägens norra sida fram till bron över Aspvasslan. Öster om bron ligger spåret och leden på vägens södra sida. I samband med Vasaloppsarenans tävlingar och arrangemang uppehåller sig funktionärer, publik och medföljare till tävlande och motionärer ofta på länsvägen.

Då vägarna passerar i nära anslutning till sjöar och vattendrag finns vägräcken. Ett undantag utgör en kort sträcka i anslutning till Västersjön, sektion 30/300 där räcke på vägens norra sida saknas. Vid en olycka med fordon som transporterar farligt gods finns risk att sjön förorenas.

#### **4.3 God miljö "Hänsynsmålet"**

Väg 1024, 1025 och 1012 medför att personbilstrafik kan nå riksintressanta, regionala och lokala värden. Vägen fyller på det sättet en funktion för turism, friluftslivs- och naturrelaterade transporter. En stor del av dessa transporter sker vid speciella evenemang och i samband med lov och stugbytdagar. Vid dessa tillfällen ökar trafikflödena och vägen blir svår att korsa och utgör en barriär för såväl människor som vilt.

Dagens trafikflöden är så pass låga att riskerna för ett förorenat dagvatten bedöms som låga. Trafikverkets riktlinjer anger inga särskilda åtgärder vid trafikflöden under 10 000 fordon/dygn. Avvattning som den befintliga, med öppna gräsklädda diken, är ett fullgott alternativ.

Området är rikt på vilt av flera slag. Även om inga vandringshinder är utpekade på sträckan rör sig viltet gärna längs vattendrag, från fastmark till fastmark och i skogsbryn. Längs sträckan passeras ett flertal vattendrag. Endast på en plats, under bron över Aspvasslan (figur 23), finns möjlighet för vilt att passera under vägen. Trafiksiffrorna är i allmänhet så låga att vägen inte utgör en barriär men vid trafiktoppar i samband med turistströmmar till fjällen kan vägen utgöra en risk för viltet. Under vinterhalvåret, då det är snörikt, uppehåller viltet sig gärna på eller i anslutning till vägar.

#### **4.4 Hälsa "Hänsynsmålet"**

Människors hälsa påverkas bland annat av omgivning och boendemiljö. Vägarna har en relativt låg trafikmängd fördelad på hela året, vilket medför att utsläpp av föroreningar bedöms som små. Gällande miljökvalitetsnormer för luft riskerar inte att överskridas.

Längs den aktuella sträckan förekommer ett fåtal hus. Av de hus som ligger nära vägen har ett fåtal skydd i form av plank (troligen ej bullerskyddande plank). Den låga årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) uppskattas inte ge bullerstörningar för närliggande bostäder. Under vintersäsongen då trafiken till fjällen ökar markant och i samband med stugbytardagar kan troligen trafiken upplevas som störande för de boende nära vägen. Eventuellt behov av ytterligare skydd bör utredas i kommande skeden.

#### 4.5 Sammanfattande problem- och värdebeskrivning

Följande tabell sammanställer bedömningarna gjorda i funktionsanalysen.

|                               |                 |                                                                                                                                                            |
|-------------------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Transportpolitiskt mål</i> | <i>standard</i> | <i>Förklaring</i>                                                                                                                                          |
| <b>Tillgänglighet</b>         |                 |                                                                                                                                                            |
| Biltrafik                     | låg             | Begränsade möjligheter till omkörning, beläggningsskador, spårbildningar                                                                                   |
| Oskyddade trafikanter         | låg             | Smal vägren och litet utrymme                                                                                                                              |
| Kollektivtrafik               | låg             | Låg turtäthet, låg standard och icke tillgänglighetsanpassade hållplatser.                                                                                 |
| <b>Säkerhet</b>               |                 |                                                                                                                                                            |
| Biltrafik                     | låg             | Smal väg, tvära kurvor, krön med dålig sikt                                                                                                                |
| Oskyddade trafikanter         | låg             | Smal vägren och litet utrymme. Oskyddade trafikanter måste samsas med biltrafik. Inga gångpassager finns. Flera inträffade olyckor med svåra personskador. |
| <b>Miljö</b>                  |                 |                                                                                                                                                            |
| Natur                         | Mindre god      | Flertal vattendrag samt sumpskogar passeras i kombination med utpekad väg för farligt gods medför risk för utsläpp. Vägen utgör barriär för vilt.          |
| <b>Hälsa</b>                  |                 |                                                                                                                                                            |
| Boendemiljö                   | Bra             | Gällande miljökvalitetsnormer för luft riskeras ej överskridas. Låg årsmedeldygnstrafik bedöms ej ge upphov till bullerstörningar.                         |
| <b>Friluftsliv</b>            | Bra             | Vägarna medför tillgång till natur-, kultur- och rekreationsvärden samtidigt som de utgör en viss barriär under turistsäsong.                              |

Figur 42. Sammanfattande problem- och värdebeskrivning



## 5 Projekt mål

Projektet har som mål att:

- Förbättra framkomligheten. Inga bärighetsrestriktioner ska finnas på sträckan.
- Förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter.
- Värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas.
- Beakta Vasaloppsorganisationens behov för både vinter- och sommararrangemang.

## 6. Tänkbara åtgärder

Åtgärder i vägtransportsystemet ska bygga på en helhetssyn och leda till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportsförsörjning. Trafikverket tillämpar den s.k. fyrstegsprincipen vid vägplanering för att minska resursanvändningen och onödiga negativa effekter vid genomförande av projekt. Genom fyrstegsprincipen analyseras olika åtgärder för att lösa problem och brister.

### **Åtgärder ska analyseras i följande ordning:**

1. Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.
3. Vägförbättringsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Åtgärderna i de olika stegen behöver inte ses som alternativa utan kan vara komplement till varandra. Resultatet kan därför bli en kombination av åtgärder från de olika stegen.

Syftet med förstudien är att beskriva förutsättningarna och utifrån dessa beskriva de möjligheter, som på kort och lång sikt, löser de problem som identifierats i funktionsanalysen. Nedan beskrivs tänkbara åtgärder i de olika stegen.

### **6.1 Analys av tänkbara åtgärder**

#### **Jämförande alternativ**

Alternativet redovisar en situation där de föreslagna åtgärderna av någon anledning inte genomförs. Alternativet innebär att det inte sker någon förändring förutom normal drift och underhåll av befintlig väg.

#### **Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt.**

Åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 kan exempelvis vara avgifter, kollektivtrafiksatsningar och förändrad samhällsplanering. På olika sätt pågår diskussioner om alternativa färdssätt till fjällvärlden. Vasaloppsorganisationen arbetar aktivt för att fler ska åka buss till och från de olika arrangemangen.

#### **Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.**

Exempel på åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät kan vara omledning av trafiken till andra vägnät och automatisk hastighetsövervakning. En sådan åtgärd skulle kunna vara att bygga fler parallella cykelvägar för Cykelvasan som redan idag i stor utsträckning är separerad från allmän väg. Denna åtgärd är inte något som planeras göras inom ramen för det aktuella projektet.

### Steg 3. Vägförbättringsåtgärder.

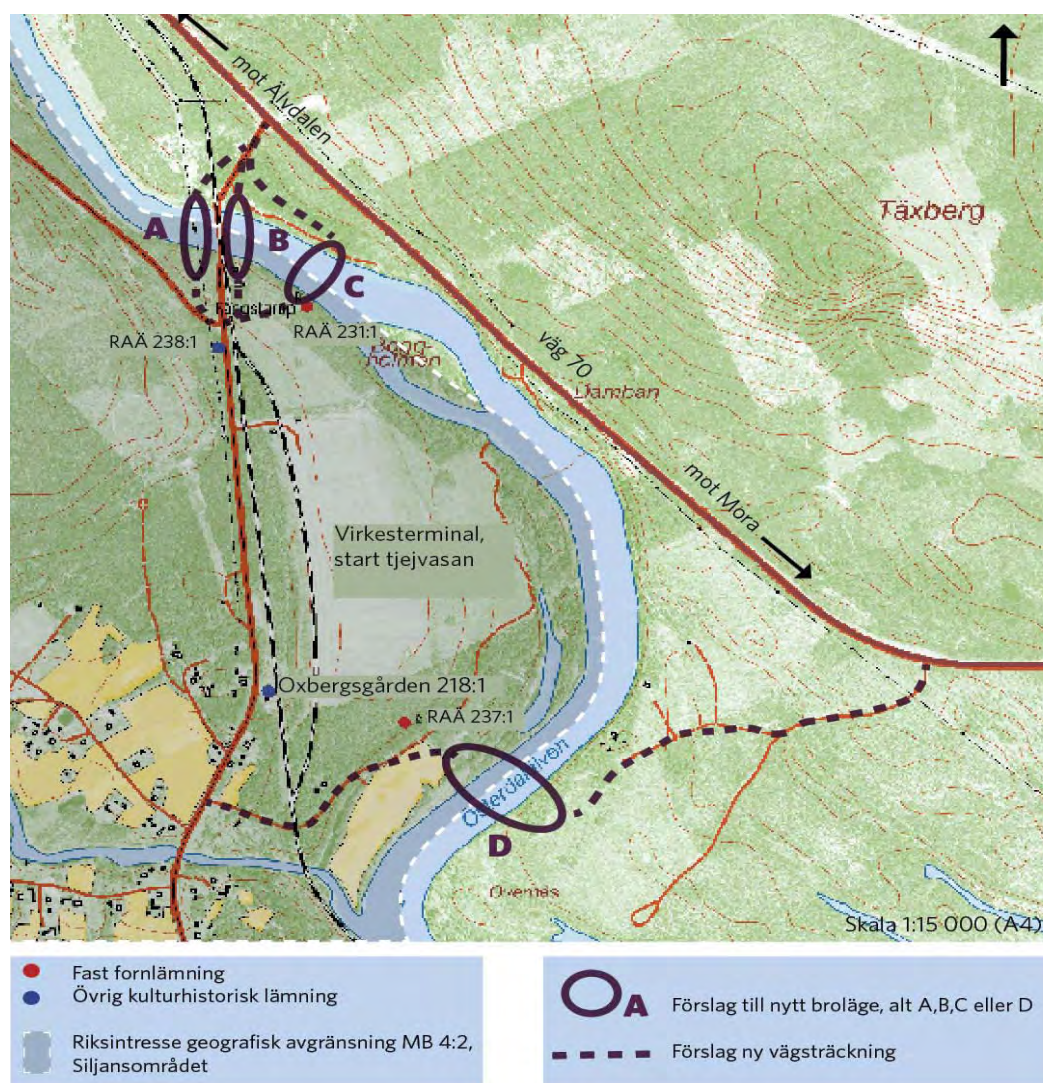
I denna kategori finns bärighetsåtgärder, kurvrätningar, profiljusteringar, vägbreddning och trafiksäkerhetsåtgärder inom vägens säkerhetszon. Större delen av de åtgärder som föreslås i förstudien tillhör steg 3 vägförbättringsåtgärder. Breddning av väg, förbättrad geometri samt rensning av fasta föremål i säkerhetszonen bidrar till ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet.

### Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Stora investeringar i infrastruktur som tar ny mark i anspråk eller har betydande miljöpåverkan finns i det sista steget i fyrstegsprincipen.

Befintlig bro över Österdalälven i Oxberg uppfyller inte krav på bärighet för järnvägstrafik och har nedsatt bärighet (BK2) för vägtrafik. Bron kan behöva ersättas och alternativa lägen redovisas i figur 43. En ny bro för samtrafik med järnväg, alternativ A och B i figur 43, kan byggas antingen uppströms eller nedströms befintlig bro och så nära befintlig bro som möjligt. En ny vägbro enligt alternativ C eller D i figur 43 medger inte samtrafik med järnväg.

Nybyggnad av bro intill befintligt läge påverkar omgivande miljö marginellt.



Figur 43 visar alternativa förslag på nya brolägen.

## 6.2 Effekter och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs effekter och konsekvenser av varje enskild åtgärd i förhållande till projektmålen och de transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen.

### Tillgänglighet och säkerhet

Tre alternativ till åtgärder på vägar har studerats. Fyra alternativa lägen för ny vägbro har studerats. Väg- och broalternativen kan kombineras och samtliga kombinationer innebär ökad tillgänglighet och säkerhet för alla trafikanter. Största märkbara skillnad mellan vägalternativen är vägbredden som är minst 6.5 meter i alternativ 1, 7.0 meter i alternativ 2 och 7.5 meter i alternativ 3. Alternativ 1 innebär en förbättring, alternativ 2 en större förbättring och alternativ 3 en ännu större förbättring av tillgänglighet och säkerhet. Broalternativen A och B innebär en förbättring, broalternativ C med separata broar för väg och järnväg en större förbättring och broalternativ D en ännu större förbättring av tillgänglighet och säkerhet.

### Miljö

En ombyggnad avseende breddning och geometrijusteringar av vägen (steg 3) mellan Fiskarheden och Evertsberg bedöms ha begränsade miljöeffekter. Genom att utforma ombyggnadsåtgärderna till att bredda vägen med hänsyn till lämpliga avsnitt och på motstående sida avseende känsliga miljövärden bör konflikter med naturvärden kunna minimeras. Vid breddning där vägen sträcker sig mellan Mellansjön och Skepphussjön finns inte mycket mark att ta i anspråk och åtgärderna kan komma att påverka strandkanterna. Breddningen är dock endast 0.1 m (alternativ 1), 0.6 m (alternativ 2) respektive 1.1 m (alternativ 3) meter på denna sträcka.

Fullgod bärighet minskar omvägar och längre körvägar för tung trafik (som i dagsläget kan vara ett alternativ när vägen är i dåligt skick vid tjällossning etc.). Detta medför minskade utsläpp och ett bättre klimat.

En nybyggnad av bro över Österdalälven med tillhörande nya vägar kan beroende på alternativ ta mycket ny mark i anspråk. Om det är aktuellt att gå vidare med denna åtgärd är nästa steg en vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Åtgärderna på sträckan innebär att samråd med länsstyrelsen om passager av ett antal vattendrag krävs.

### Hälsa

Åtgärderna enligt steg 2 och 3 i fyrstegsprincipen bedöms ha marginella effekter på boendemiljön. I Evertsberg breddas vägen från 6 meter till 6.5 alternativt 7.0 meter. Enstaka fastigheter kan komma att beröras av ett mindre intrång i tomtmark beroende på vilken sida som vägen breddas. Boendemiljön avseende buller och vibrationer bedöms inte påverkas av åtgärderna då den skyltade hastigheten inte förändras.



### 6.3 Kostnader

Beräkningar av entreprenadkostnader har gjorts med aktuella kostnader för de vägåtgärder som planeras. I redovisade projektkostnader finns en uppräkningsfaktor på 15 % för oförutsedda utgifter, projekterings- och byggherrekostnader samt eventuella kostnader för arkeologi och ledningar.

## 7. Riskhantering

### 7.1 Skydds- och riskobjekt

Bostäder längs vägarna utgör skyddsobjekt mot buller och risker i form av transporter med farligt gods. Bostäder nära vägen bör utredas om de ska skyddas från buller via vägtrafik vid trafiktoppar i samband med vintersäsongens turisttrafik.

Väg 1024 utgör en transportled för farligt gods. Transporterna utgör en risk för omgivande miljö och bostäder. Ökad trafiksäkerhet bedöms medföra minskad risk för olyckor med utsläpp av farligt gods.

Längs sträckan finns ett antal busshållplatser, som utgör riskobjekt genom att bussar stannar och släpper av passagerare. Hållplatserna utgör också skyddsobjekt och bör bevaras för en bra kollektivtrafik.

Vasaloppsspåret och ån Vasslen passerar under väg 1025 i betongbro för vägen. Bron fungerar även som en viltpassage för rådjur och mindre vilt. Brons funktion ska säkerställas vid en eventuell breddning av väg 1025.

Längs vägarna finns dessutom ett flertal broar och rörbroar för större vattendrag. På bron över Österdalälven i Oxberg samlokaliseras såväl oskyddade trafikanter, fordonstrafik och tåg.

### 7.2 Konfliktpunkter

Föreslagna vägåtgärder bedöms kunna genomföras utan större negativ påverkan på riksintressen eller andra skyddsobjekt. Dock bör särskilt Mattåsen-Dretkölen, ån Höknäsvallen och Stor-Kallsjön, Siljansområdet och fjällvärlden från Transtrand till Treriksröset samt Vasaloppsspåret som omfattas av riksintressen nämnas.

Föreslagna vägåtgärder bedöms även kunna genomföras utan större påverkan på bostadsmiljöer.

Ett antal kända fornlämningar finns i anslutning till vägen och kan komma att beröras av föreslagna vägåtgärder.

Vägarna passerar ett antal vattendrag som bedöms omfattas av strandskydd.

## 8. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

### 8.1 Bärighetsåtgärder

Enligt bärighetsutredning gjord 2001 bör sträckan Fiskarheden – Tennäng förstärkas. Delsträckan Tennäng – Evertsberg bedöms idag ha samma behov av förstärkning. Dessutom behöver en kort delsträcka på väg 1025 omedelbart öster om Evertsberg förstärkas på grund av sprick- och spårbildning. För dessa delsträckor föreslås bärighetshöjande åtgärder i syfte att åstadkomma god framkomlighet och för att undvika framtida bärighetsrestriktioner på hela sträckan. På hela sträckan föreslås avvattningsåtgärder och byte av cirka 15 vägtrummor.

Längs hela sträckan bör det dessutom göras trafiksäkerhetsåtgärder (blockrensning, avverkning och räckesåtgärder) i vägens säkerhetszon. Vägens sidoområde bör uppfylla krav på låg standard vilket innebär fem meter bred säkerhetszon vid 80 km/h och sex meter bred säkerhetszon vid 90 km/h.

Åtgärderna medverkar till förbättrad framkomlighet för tung trafik samt övrig fordonstrafik på sträckan. Trafiksäkerheten ökar då sidoområdets säkerhetszon förbättras.

Dessa åtgärder är gemensamma för de tre alternativ som beskrivs nedan. Projektkostnaderna redovisas i figur 44.

**Sidoområde. Säkerhetszon.** Det område utanför stödremsan vid sidan av vägen som skall vara fritt från fysiska hinder (fasta oeftergivliga föremål)

**Exceptionell standard** Kan enligt VV publ 2004:80 väljas då ÅDT är högst 1500 f/d.

**Normal standard** Gäller enligt VV publ 2004:80 om ÅDT är större än 1500 f/d

## **8.2 Alternativ 1, mindre omfattande vägförbättringar och 80 km/h**

Genom att bredda vägen på några delsträckor för att få en minsta vägbredd på 6.5 meter samt göra kurvrätningar och profiljusteringar så geometrin uppfyller krav på exceptionell standard på delsträckan Fiskarheden-Evertsberg medverkar åtgärderna till en förbättrad framkomlighet på denna del av sträckan liksom ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Oskyddade trafikanter får ett ökat utrymme längs vägen att ta sig fram på. 80 km/h behålles som högsta tillåtna hastighet.

Breddningarna bör utföras med hänsyn till de värden som finns längs sträckan, såsom Dretkölen-Mattåsen, vattendraget Hökvallen samt fornlämningar. Avvägning sker med hänsyn till vägens läge i terrängen och linjeföringen. Då breddningen tar hänsyn till dessa miljöintressen uppfylls målet att värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas.

På delsträckan Fiskarheden – Evertsberg krävs rätning av cirka 20 kurvor och profiljustering av ett antal krön som innebär dålig sikt och trafikfara.

Delsträckan från Evertsberg till korsningen med väg 70 föreslås behålla befintlig vägbredd och geometri med undantag för anslutningen mot väg 70 som är för smal.

Projektkostnaderna för ovanstående vägåtgärder redovisas i figur 44.

Inga broar längs väg 1024 och 1025 behöver breddas.

## **8.3 Alternativ 2, mer omfattande vägförbättringar och 80 km/h**

Genom att förstärka och bredda vägen till 7.0 meter vägbredd samt göra kurvrätningar och profiljusteringar så geometrin uppfyller krav på exceptionell standard på delsträckan från Fiskarheden till Evertberg förbättras både framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Oskyddade trafikanter får ett ökat utrymme längs vägen att ta sig fram på. 80 km/h behålles som högsta tillåtna hastighet.

Breddningarna bör utföras med hänsyn till de värden som finns längs sträckan, såsom Dretkölen-Mattåsen, vattendraget Hökvallen samt fornlämningar. Avvägning sker med hänsyn till vägens läge i terrängen och linjeföringen. Då breddningen tar hänsyn till dessa miljöintressen uppfylls målet att värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas.

På delsträckan Fiskarheden – Evertsberg krävs rätning av cirka 25 kurvor och profiljustering av ett antal krön som innebär dålig sikt och trafikfara.

Projektkostnader för ovanstående vägåtgärder redovisas i figur 44.

Tre betongbroar med 7.0 meter fri bredd föreslås inte åtgärdas. Fyra rörbroar kan möjligen behöva ersättas med nya rörbroar.

#### 8.4 Alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h

För att uppfylla målet om höjd hastighet till 90 km/h på de delsträckor som idag är skyltade 80 km/h enligt Regional plan för Dalarna 2010-2021 krävs mer omfattande åtgärder än i alternativ 1 och 2.

För att tillåta 90 km/h som högsta tillåtna hastighet ska vägens horisontalradier huvudsakligen vara större än 500 meter. Delsträckan Fiskarheden – Evertsberg har 47 kurvor med mindre horisontalradie än 500 meter. Mellan Evertsberg och Oxberg finns inga horisontalradier mindre än 500 meter.

Med ÅDT mindre än 1000 fordon/dygn kan vanlig ”målad” mittlinje accepteras, en räfflad mittlinje krävs om ÅDT är mellan 1000 och 2000 fordon/dygn. Vid större ÅDT än 2000 fordon/dygn krävs räfflad mittremsa. Vägrenar ska vara minst 0.75 meter breda vilket innebär en minsta vägbredd på 7.5 meter.

Projektkostnader för ovanstående vägåtgärder redovisas i figur 44.

Tre betongbroar med 7.0 meter fri bredd föreslås inte åtgärdas. Fyra rörbroar kan möjligen behöva ersättas med nya rörbroar.

|                                                | <b>Alternativ 1</b><br>(Mkr) | <b>Alternativ 2</b><br>(Mkr) | <b>Alternativ 3</b><br>(Mkr) |
|------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Breddning och förstärkning inkl. dikesåtgärder | 71                           | 85                           | 95                           |
| Trummor                                        | 2                            | 2                            | 2                            |
| TS-åtgärder i säkerhetszonen                   | 6                            | 6                            | 7                            |
| Kurvvrätningar                                 | 30                           | 40                           | 74                           |
| Profiljusteringar                              | 12                           | 12                           | 21                           |
| <b>Projektkostnad</b>                          | <b>121</b>                   | <b>145</b>                   | <b>199</b>                   |

Figur 44 visar projektkostnader för alternativa vägåtgärder.



## 8.5 Ny bro över Österdalälven

En ny bro över Österdalälven bör byggas om krav på full bärighet (BK1) skall uppfyllas. Entreprenadkostnaden för ny bro med sju meter fri bredd och längd motsvarande befintlig bro beräknas bli cirka 21 Mkr och för en nio meter bred bro cirka 27 Mkr.

För tillfartsvägar tillkommer en entreprenadkostnad på cirka 3 Mkr i broalternativ A och B, cirka 5 Mkr i broalternativ C och cirka 18 Mkr i broalternativ D. Alternativen beskrivs i figur 43.

Total projektkostnad för broalternativ A och B beräknas bli 28 – 35 Mkr beroende på brobredd.

För broalternativ C beräknas den totala projektkostnaden bli 30 – 37 Mkr beroende på brobredd.

För broalternativ D beräknas den totala projektkostnaden bli 45 – 52 Mkr beroende på brobredd.

Om krav på full bärighet för järnvägstransporter skall uppfyllas bör även en ny järnvägsbro byggas. Den kan byggas i, eller intill, befintligt broläge för att minimera kostnader för nya tillfarter. Projektkostnaden för en ny järnvägsbro, 4.75 meter bred, beräknas bli 16 Mkr. Projektkostnaden för rivning av befintlig bro beräknas bli cirka 11 Mkr.

En ny bro kan, liksom den befintliga, byggas för samtrafik med väg och järnväg. Broalternativen C och D är då inte aktuella på grund av olämpliga lägen i förhållande till befintlig järnvägssträckning. Total projektkostnad för en samtrafikerad bro blir 39 – 46 Mkr beroende på brobredd (sju eller nio meter). Kostnaden inkluderar rivning av befintlig bro.

## 9. Samråd och samrådsredogörelse

Samrådshandling daterad 2011-02-11 har varit på samrådsremiss under tiden 2011-02-21 - 2011-03-14 då myndigheter, kommun m.fl har haft tillfälle att yttra sig angående förstudien. Trafikverket har därefter upprättat en samrådsredogörelse med bemötande av inkomna yttranden, se bilaga 1.

## 10. Väghållningsmyndighetens ställningstagande

Länsstyrelsen i Dalarna har 2011-05-13 beslutat att vägprojektet vad avser byggande av väg inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslut avseende eventuella åtgärder vid väg- och järnvägsbron hanteras som ett separat objekt i nästa planeringsskede. Se bilaga 2.

Trafikverket beslutar att driva projektet vidare genom att upprätta en arbetsplan (alt. etappindelning) med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för förstudiens alternativ 2 på delen Fiskarheden – Oxberg. För delen Oxberg till anslutning mot Rv 70 beslutar Trafikverket att fortsätta arbetet genom att upprätta en väg/järnvägsutredning som underlag till beslut av sträckning. Trafikverkets ställningstagande kan läsas i sin helhet i bilaga 3.

## 11. Fortsatt arbete

Nästa steg i planeringsprocessen för att förbättra vägsträckan mellan Fiskarheden och Oxberg är att upprätta arbetsplan (alt. etappindelning). med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

Delen Oxberg till anslutning mot riksväg 70 innefattande en ny bro över Österdalälven behandlas som ett separat objekt där förslag utreds genom att upprättande av en väg/järnvägsutredning.

### 11.1 Geografisk avgränsning

Framtida geografisk avgränsning bedöms överstämma med den geografiska avgränsningen gjord i förstudien.

### 11.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

Breddning av vägen bör ske på motsatt sida av de naturvärden som är redovisade i förstudien och ligger i anslutning till vägen. Förekomsten av eventuella okända kulturvärden där ny mark tas i anspråk bör också utredas i en arkeologisk särskild utredning.

Lokalisering och utformning av småviltspassager (kan utföras i samband breddning av befintliga trummor/broar) bör utredas mer i detalj i kommande skede.

Vägen bör breddas på motsatt sida där bostäder och befintliga bullerskyddsåtgärder förekommer för att inte ta i anspråk tomtmark eller flytta trafik och buller närmre bostäderna. Ljudnivåer bör beräknas avseende trafiktappar vid turistsäsongen, vid de bostadshus som ligger närmast vägen. Även där bullerskydd förekommer bör en beräkning ske för att kontrollera skyddet av de befintliga åtgärderna.

Vägens avvattning och hantering av vägdagvatten bör studeras noggrannare i kommande skede för att säkerställa att negativ påverkan inte sker på närliggande riksintressen, sumpskogar, vattendrag och sjöar.

### **11.3 Prövning enligt annan lagstiftning**

Tillkommande anmälan, dispens eller prövning enligt annan lagstiftning kan krävas för:

- Vid arbeten i vattendrag (såsom trumbyten, broåtgärder etc.) krävs generellt ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt MB kap 11 alternativt vattenanmälan beroende på vattenflöde och åtgärd.
- För arbeten som innebär ingrepp i biotopskyddade områden (MB 7 kap 11§; åkerholme, odlingsröse, stenmur och vattendrag i jordbrukslandskap) krävs dispens
- För arbeten som innebär uppläggning av massor som kan förorena mark eller vatten krävs anmälan eller tillstånd; anmälan sker till kommunen
- Om förorenad mark upptäcks skall det omedelbart anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap 9 §
- För ingrepp i fast fornlämning (undersökning eller borttagande) krävs länsstyrelsens tillstånd enligt kulturminneslagen 2 kapitel 10 §
- Strandskyddsdispenser är aktuella då ingrepp görs utanför befintligt vägområde inom strandskyddsområde. Vid ingrepp utanför vägområdet ska strandskyddsdispens sökas.

## 12. Referenser

### Skriftliga

Översiktsplan för Mora kommun, juni 2006

Översiktsplan för Malung-Sälens kommun, juni 2008

Älvdalens översiktsplan, antagen 1994

Bristanalys Barriärer, Fisk/Utter/groddjur/Hjortdjur, Vägverket Region mitt, 2009

Jordartskarta från SGU:s karttjänst

### Internet

Dalälvens vattenvårdsförening; [www.dalalvensvdf.se](http://www.dalalvensvdf.se)

Länsstyrelsen Dalarna. Regionalt underlagsmaterial (RUM).

Rikssantikvarieämbetets söktjänst, Fornsök; [www.raa.se/fornsok](http://www.raa.se/fornsok)

Skogsstyrelsen, Skogens pärlor, [www.svo.se](http://www.svo.se).

Statistiska centralbyrån; [www.scb.se](http://www.scb.se)

Trafikverkets trafikflödeskarta, [www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Vaginformation/Vagtrafikfloden-och-medelhastigheter/Kartor-med-trafikfloden/](http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Vaginformation/Vagtrafikfloden-och-medelhastigheter/Kartor-med-trafikfloden/) Uttag v 1

Vattenförekomst, [www.viss.se](http://www.viss.se)

STRADA olycksdata 2005-01-01 – 2010-12-31

BATMAN

### Muntliga

Ingmari Nilsson, Evertsbergs bygdegård, Greenhuman

Tommy Danielsson, Fiskarhedens Trävaru AB, Transtrand

Vasaloppsorganisationen, Mora


**TRAFIKVERKET**

 Region Mitt  
 Torbjörn Karlsson

Datum 2011-03-31

Objekt nr 83 859500

 Objektnamn: Fiskarheden – Evertsberg –  
 Oxberg (Vasaloppsvägen) i Malung –  
 Sälens, Älvdalens samt Mora kommun,  
 Dalarnas län

Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter på utställd förstudie.

Följande myndigheter, kommuner och andra berörda har lämnat skriftliga yttranden på förstudien under samrådstiden 2011-02-21 till 2011-03-14:

- Malungs Räddningstjänst
- Dalatrafik
- Skogsstyrelsen
- Älvdalens kommun
- Sveriges Motorcyklister
- Vasaloppet
- Region Dalarna
- Skistar AB
- Försvarsmakten
- Länsstyrelsen Dalarnas län
- Mellansvenska Handelskammaren
- Malung – Sälens kommun, Näringslivsenheten
- Malung – Sälens kommun, Kommunstyrelsen
- Mora kommun
- Kläppen Ski Resort AB
- Lantbrukarnas Riksförbund

Nedan sammanfattas de synpunkter som har inkommit på samrådsversionen på förstudien. Trafikverkets kommentarer följer efter synpunkterna. Inkomna synpunkter redovisas i den ordning synpunkterna daterats. Yttranden kan läsas i sin helhet i bifogade bilagor.

2011-02-23. Malungs Räddningstjänst tycker att förstudien även bör omfatta problemen med tunga fordon som vid vinterväglag har svårigheter att ta sig upp för den långa backen vid Fiskarheden vid färd mot öster samt att det kan vara svårt att få stopp på fordon nedför samma backe mot väg 71.

*Trafikverkets svar: Synpunkterna kommer att beaktas i fortsatt projektering.*

2011-02-24. Dalatrafik ser fram mot förbättrad framkomlighet och mer trafiksäkra hållplatser. Samråd om hållplatsers lägen och utformning önskas.

*Trafikverkets svar: I fortsatt projektering av vägen kommer samråd med Dalatrafik om hållplatsers lägen och utformning att ske.*

2011-03-09. Skogsstyrelsen konstaterar att områden som är av intresse för Skogsstyrelsen finns beskrivna i förstudien och har inget att tillägga. Om projektet drivs vidare önskar Skogsstyrelsen få kännedom om åtgärder som bedöms påverka områden av intresse för Skogsstyrelsen, i synnerhet nyckelbiotoper och biotopskyddsområden.



*Trafikverkets svar: I fortsatt projektering kommer samråd om nämnda områden att ske med Skogsstyrelsen.*

2011-03-09. Älvdalens kommun välkomnar förstudien och delar samrådshandlingens analys och förslag på åtgärder. Vikten av en bro över Österdalälven, som uppfyller nuvarande krav på bärighet, kan inte nog poängteras. Förbindelsen är en förutsättning för den industri som finns i kommunens södra del och är därmed också av yttersta strategiska betydelse för kommunen.

*Trafikverkets svar: Ingen kommentar.*

2011-03-10. Sveriges Motorcyklister (SMC) konstaterar att förstudien inte nämner fordonet motorcykel eller motorcyklisters behov överhuvudtaget. SMC framhåller vikten av att använda förlåtande sidoområden i s f räckan och att minimera förekomsten av fasta installationer i vägens sidoområden. Förbättringar som minimerar sprick- och spårbildningar är positiva. Alla åtgärder som kan göras för att minimera förekomsten av grus på vägen är positiva. Räfflad mittlinje anses inte krävas på sträckan.

*Trafikverkets svar: Det stämmer att motorcykel eller motorcyklister inte nämns i förstudien. Förstärkningsåtgärder som ger jämnare väg utan sprickor och spår samt eliminering av fasta hinder i vägens säkerhetszon är positiva åtgärder även för motorcyklister. Förlåtande sidoområden eftersträvas i alla vägprojekt, räckan är en åtgärd som används när förlåtande sidoområde inte kan åstadkommas med rimlig insats. Trafikverket kommer att ta hänsyn till SMC:s synpunkter i fortsatt projektering.*

2011-03-11. Vasaloppet undrar om det är relevant att prata om ÅDT (genomsnittligt antal fordon per dygn) på en väg som har så stora säsongsvariationer? Borde det inte framgå tydligare att Vasaloppsvägen används i stigande utsträckning sedan motorvägen mellan Stockholm och Gävle blev klar? Broalternativ D orsakar betydande problem för Vasaloppsstart i Oxberg. Fyra smärre påpekanden på sidorna 5, 10, 18 och 33. Sammanfattningsvis är Vasaloppsorganisationen mycket positiv till förstudien, vägen är viktig för regionens fortsatta utveckling och organisationen förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h.

*Trafikverkets svar: ÅDT är det värde Trafikverket använder sig av vid dimensionering av vägar. Att vägen används i stigande utsträckning av fjälltrafikanter sedan motorvägen mellan Stockholm och Gävle blev klar är väl känt och detta bör framgå tydligare i förstudien. Det kan även nämnas att pågående förbättringar av väg 70 troligen leder till att väg 70 åter blir ett naturligt vägval för många fjällturister. Trafikverket kommer att ta hänsyn till Vasaloppsorganisationens synpunkter i fortsatt projektering.*

2011-03-14. Region Dalarna förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h. Val av broalternativ förutsätter dock ytterligare beslut om prioriteringar då broalternativ C och D måste ställas mot alternativen A och B vilket bl a innebär ett direkt ställningstagande vad gäller turisttrafik gentemot framtida godstrafik på järnväg.

*Trafikverkets svar: Frågan om lämpligt brolägg och vägsträckning mellan Oxberg och väg 70 kommer att studeras vidare.*

2011-03-14. Skistar förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h. För att ett beslut om lokalisering av ny bro över Österdalälven inte ska försena ombyggnad av vägen föreslås att åtgärderna genomförs i två etapper. Trafikanter från Uppsala/Stockholm kommer att öka markant och trafiken är koncentrerad till stugbytesdagar.

*Trafikverkets svar: Synpunkterna kommer att beaktas i fortsatt projektering.*

2011-03-15. Försvarsmakten har inget att erinra.

*Trafikverkets svar: Ingen kommentar.*

2011-03-17. Länsstyrelsen Dalarnas län. Vasaloppsvägen är viktig för trafiken mot fjällen vilket borde ha framgått tydligare i förstudien. Gällande högsta tillåtna hastigheter har inte redovisats korrekt i förstudien. Befintlig bro över Österdalälven har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och ett bevarande av bron är angeläget. Förutom de riksintressen för naturvård som redovisas finns fler utpekade naturvärden längs vägsträckan. Längs vägen kan även finnas områden med generellt biotopskydd som kräver dispens från biotopskyddsbestämmelser. Strandskyddsfrågan ska tas upp i arbetsplanen. Tillstånd från landskapsbildskyddsförordnandet för Spjutmosjön kan krävas om broalternativ D väljes. Om vägen saltas bör hänsyn tas vid anläggning av diken som mynnar i vattendrag.

*Trafikverkets svar: Att Vasaloppsvägen är viktig för trafiken mot fjällen kommer att poängteras i slutversionen av förstudien. Informationen om gällande hastighetsgränser hämtades ur Trafikverkets databas NVDB veckan innan databasen uppdaterade med nya hastighetsgränser. Förstudien kommer att rättas så att tillåtna hastigheter redovisas korrekt. Trafikverket kommer att ta hänsyn till Länsstyrelsens synpunkter i fortsatt projektering. Samråd med Länsstyrelsen kommer att ske under fortsatt projektering.*

2011-03-18. Mellansvenska Handelskammaren förordar alternativ 2, vägförbättringar och 80 km/h, samt en kombibro i samma läge med full bredd.

*Trafikverkets svar: Ingen kommentar.*

2011-03-18. Malung – Sälens kommun, Näringslivsenheten välkomnar förstudien och förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h, samt ber Trafikverket beakta Vasaloppsorganisationens synpunkter på broalternativ över Österdalälven.

*Trafikverkets svar: Ingen kommentar.*

2011-03-18. Malung – Sälens kommun, Kommunstyrelsen välkomnar förstudien och förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h, samt ber Trafikverket beakta Vasaloppsorganisationens synpunkter på broalternativ över Österdalälven.

*Trafikverkets svar: Ingen kommentar.*

2011-03-21. Mora kommun är positiv till förstudien och föreslår utbyggnad enligt alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h, samt att Trafikverket utför en vägutredning för ny bro över Österdalälven.

*Trafikverkets svar: Frågan om lämpligt broläge och vägsträckning mellan Oxberg och väg 70 kommer att studeras vidare.*

2011-03-29. Kläppen Ski Resort AB förordar rustning av väg 1024 enligt alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h. Vägen är viktig för kompetensförsörjningen till Sälenområdet. Boende i Mora och Älvdalen avstår från att söka jobb i Sälenområdet, eller tröttnar snart på att pendla, på grund av den låga standarden på väg 1024. Bron är idag ingen reell flaskhals utan lite av en "port till fjällen" och en rejäl kontrast mot storstädernas motorvägsbroar.

*Trafikverkets svar: Ingen kommentar.*

Lantbrukarnas Riksförbund framhåller att det är viktigt att ha en nära dialog med berörda markägare. Intrång och åverkan på åkermark ska begränsas så mycket som möjligt. Möjlighet till rödragning för fiberkabel ska tas tillvara när markarbeten görs.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att ta hänsyn till synpunkterna i fortsatt projektering. Samråd med berörda markägare kommer att ske under upprättandet av arbetsplan för vägen.*

LSO.2011.72

Trafikverket  
Torbjörn Karlsson  
Box 152  
791 24 FALUN

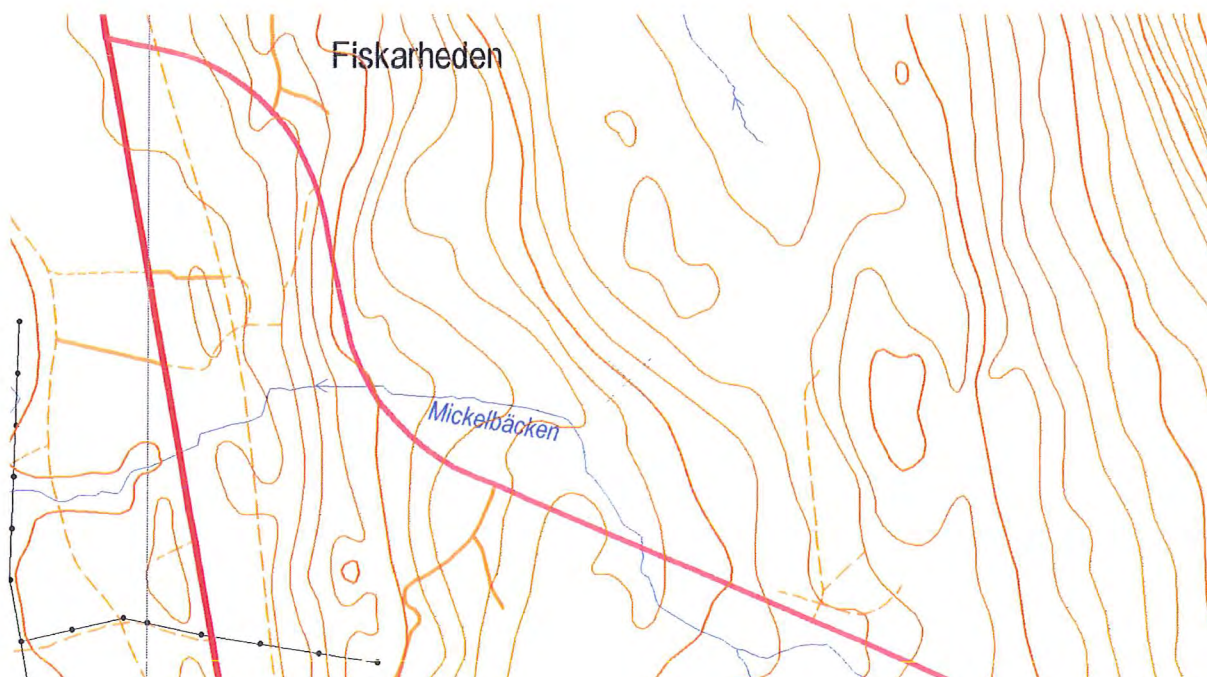
**Samråd "Vasaloppsvägen".**  
**Ert ärendenr: TRV 2011/10310A**

Det har visat sig att tyngre fordon, vid vinterväglag, har svårigheter att ta sig upp för den långa backen från Fiskarheden och österut.

Ett annat problem, där olyckor inträffat, har varit svårigheter att få stopp på fordonen nedför backen västerut mot rv 71.

Hur stort problemet är går att vidimera via Assistanskåren.

Förstudien bör även omfatta ovanstående problematik.



Hasse Andersson  
Brandinspektör  
Beredskaps- /säkerhetssamordnare

Post- och besöksadress  
Malungs Räddningstjänst  
Hasse Andersson  
Förrådsvägen 1  
782 34 Malung

Telefon  
dir. 0280-183 88  
vxl. 0280-182 60  
mobil 0280-183 88  
E-post. hasse.andersson@malung-salen.se

Telefax  
0280-183 87

Kontorstider  
Måndag-Fredag  
08.00-16.00, lunch 12.00-13.00  
Hemsida: [www.malung-salen.se](http://www.malung-salen.se)



2011-02-24

Trafikverket

Box 152  
791 24 FALUN

Dnr 2011/30 M40

Ert nr TRV 2011/10310A

**Samråd väg 1024, Vasaloppsvägen**

AB Dalatrafik har tagit del av förstudie för väg 1024, Fiskarheden- Evertsberg-Oxberg. Vi ser fram emot att framkomligheten för vägen förbättras och att hållplatserna för våra passagerare kan göras mer säkra. Vi ser fram emot ytterligare kontakter med Er innan lägen och utformning för hållplatserna fastläggs.

Med vänlig hälsning

  
Bengt Hamelius**DALATRAFIK**

Box 924, 781 29 Borlänge • Telefon 0243-625 00 • Fax 0243-625 10 • [www.dalatrafik.se](http://www.dalatrafik.se)  
Besöksadress Bangårdsgatan 11, Borlänge • Organisationsnummer 20-556206-2470



Datum  
2011-03-09Diariennr  
1298-2011Norra Dalarnas distrikt  
Lina Bergquist  
Tallvägen 2, 792 52 Mora  
lina.bergquist@skogsstyrelsen.se  
Tfn 0250-59 51 18Trafikverket  
Box 152  
791 24 Falun

|                               |
|-------------------------------|
| TRAFIKVERKET<br>HÄRNÖSAND     |
| Inkom 2011-03-14              |
| Ärendenr.<br>TRV 2011/10310 A |

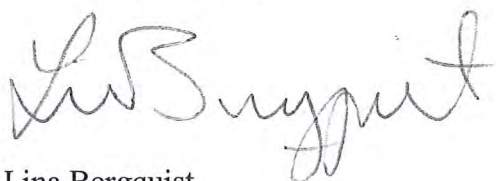
**Yttrande avseende samråd utifrån Förstudie: Väg  
1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg,  
"Vasaloppsvägen"**

Trafikverket har till Skogsstyrelsen i distrikt Norra Dalarna inkommit med samrådshandlingar i form av en förstudie angående vägplanering kring vägsträckan Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg. Syftet är att klarlägga förutsättningarna inför ett eventuellt fortsatt arbetet.

Skogsstyrelsen har tagit del av förstudien och finner att de områden längs vägsträckan som är av intresse för Skogsstyrelsen (exv sumpskogar, skogliga vatten, nyckelbiotoper och biotopskyddsområden) och som kan komma att påverkas av eventuellt vägarbete finns medräknade och beskrivna i förstudien. Skogsstyrelsen har inte några ytterligare hänsynskrävande områden utöver de i förstudien redan nämnda att tillägga i nuläget.

Om projektet efter förstudiearbetet drivs vidare önskar Skogsstyrelsen få kännedom åtgärder som bedöms påverka ovan nämnda områden, i synnerhet nyckelbiotoper och biotopskyddsområden.

Med vänlig hälsning

Lina Bergquist  
Skogskonsulent





## SAMRÅD

Datum

2011-03-09

KOMMUNSTYRELSEN

Stefan Linde  
Kommunchef  
tel: 0251-80201

e-post: stefan.linde@alvdalen.se

Trafikverket  
att Torbjörn Karlsson  
Box 152  
791 24 Falun

**SAMRÅD AVSEENDE VÄG 1024/1025/1012, FISKARHEDEN-  
EVERTSBERG-OXBERG "VASALOPPSVÄGEN"****Bakgrund**

Trafikverket har upprättat en förstudie (samrådshandling) över rubricerat projekt. Trafikverket planerar för att åstadkomma förbättringar på sträckan.

Handlingar har översänts för samråd. Skriftliga synpunkter önskas senast den 14 mars 2011.

**Svar**

Älvdalens kommun välkomnar förstudien då det är en angelägen och strategisk fråga för oss. Älvdalens kommun delar samrådshandlingens analys och förslag på åtgärder. Vikten av en järnvägsbro över Österdalälven, som uppfyller nuvarande krav på bärighet, kan inte nog poängteras. Denna förbindelse är en förutsättning för den industri som finns i Älvdalens södra del och därmed också av yttersta strategiska betydelse för Älvdalens kommun.

För Älvdalens kommun

*Kjell Tenn*  
Kjell Tenn  
kommunalsråd

Till  
Trafikverket Region Mitt  
Box 417  
801 05 GÄVLE

## Synpunkter på Trafikverkets förstudie av Vasaloppsvägen

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, representerar landsvägsåkande motorcyklister. SMC har 67 000 medlemmar och det fanns 2010 omkring 304 000 motorcyklar i trafik i Sverige.

SMC har tagit del av förstudien. Ett av projektmålen är att förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter.

Vasaloppsvägen är markerad som fin och rolig MC-väg på olika MC-kartor och trafikeras därför av ett stort antal motorcyklister. Den används också av motorcyklister som reser till och från Norge, ett populärt resmål för alla som kör motorcykel. Förstudien nämner inte fordonet motorcykel eller motorcyklisternas behov överhuvudtaget. Som oskyddade trafikanter räknas fotgängare och cyklister i förstudien.

Riksdagen fattade i december beslut om en ny Vägsäkerhetslag (SFS 2010:1362). Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2010:183 trädde ikraft 19 december. Även om de nya regelverken endast omfattar TEN-T vägnätet känns det för SMC märkligt om motorcyklister och mopedister anses vara oskyddade trafikanter på vissa vägar, men inte på andra. För SMC är det självklart att motorcyklister och mopedister som inte skyddas av en kaross är trafikanter som kräver andra behov än bilister, oavsett vilken väg han/hon kör på.

SMC kan inte ange vilket av de tre alternativen som är att föredra. Däremot har SMC, ur MC-perspektiv, synpunkter på vägens utformning i samband med aktuella förbättringar.

Det finns vissa faktorer som enligt TSFS 2010:183 ska beaktas i fasen för vägens detaljutformning, det vill säga den fas som nu föreligger. En av dessa är oskyddade trafikanter, en annan är användarvänlig anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremsor och barriärer).

Från SMC:s sida vill vi framhålla vikten av att använda förlåtande sidoområdet istället för räcken. Om det inte är möjligt och räcken måste sättas upp bör ett räckes väljas som kan förses med underglidningsskydd om en motorcyklist/mopedist kör in i det. Motorcyklister är överrepresenterade i dödsolyckor med räcken och skaderisken är mycket högre för en motorcyklist jämfört med andra trafikanter. Sidoräcken bör placeras så långt från vägbanan som möjligt för att mildra krockvåldet om en motorcyklist kör av vägen. Särskilt viktigt är detta i kurvor eftersom 44 % av de motorcyklister som dödas i Sverige gör det i kurvor, enligt Trafikverkets djupstudier. Ytterkurvor är vanligast.



### Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge  
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87  
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

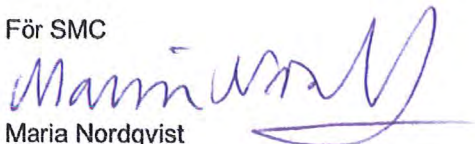
SMC vill också framhålla vikten av att minimera förekomsten av andra fasta installationer i vägens sidoområden. Vid utformning av korsningar vill SMC att Trafikverket tar motorcyklister och mopedister i beaktande. 27 % av alla dödsolyckor med motorcykel sker i korsningar och ofta beror det på att bilister inte ser motorcyklisterna. I korsningar är det särskilt viktigt att minimera fasta installationer.

Att förbättra vägens underlag för att minimera sprick- och spårbildningar är positivt eftersom det varje år är orsak till några dödsolyckor bland MC-förare. Allt som kan medföra förlust av friktion bör undanröjas. SMC ser därför gärna att stödremorna förstärks på den aktuella vägen, särskilt i kurvor, om det är vanligt att trafikanter genar och drar upp grus på vägen. SMC föreslår också att anslutande vägar asfalteras en bit in för att minimera förekomsten på grus. Enligt försäkringsbolaget Bilsport & MC Specialförsäkring beror 12,4 % av alla MC-olyckor på grus vilket vållar person- och plåtskador samt samhällsliga kostnader om drygt 92 miljoner kronor per år för samhället. Allt som kan göras för att minimera förekomsten av grus är SMC därför mycket positiva till.

Med tanke på den ringa trafiken på Vasaloppsvägen anser SMC inte att det behövs en räfflad mittlinje, även om hastigheten sätts till 90 km/h. Vägsträckan har några trafiktoppar per år, främst under vintern med dels Vasaloppsveckan, dels vinterturister under helgerna. På grund av vinterväglag har räfflorna mindre betydelse. Under sommarhalvåret är sträckan mest trafikerad under ett par sommaraktiviteter inom Vasaloppet samt under älgjaksveckan.

Tilläggsas kan att jag körde denna sträcka varje dag under tolv år eftersom jag pendlade mellan Lima och Mora. Jag anser mig därför väl förtrogen med vägens utformning och trafikflöden.

För SMC



Maria Nordqvist

Tel: 0243-669 79

E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: [smc@svmc.se](mailto:smc@svmc.se), web: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)



Mora 110311

Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg "Vasaloppsvägen"

Från Vasaloppsorganisationen kan vi med glädje konstatera att denna förstudie kommit till stånd och vi ser med stor förhoppning fram mot att den skall kunna leda vidare till ett projekt som utvecklar Vasaloppsvägen att kunna möta dagens behov.

**Några generella funderingar och reflektioner:**

- Är det relevant att prata om ÅDT på en väg som har så stora säsongsvariationer? Vi vet ju att belastningen kring jul/nyår, sportlov och påsk är betydligt större än under andra delar av året (även om sommartrafiken antagligen ökar i takt med att Sälen Sommar blir allt mer levande)
- Borde det inte framgå än tydligare i förstudien att Vasaloppsvägen är en allt vanligare väg till Sälenfjällen, sedan nya motorvägen till Gävle (från Stockholm) blev klar?

**Några konkreta kommentarer:**

- Vi ser det föreslagna alternativ 3, som det enda alternativ som möter både kraven på en 90-väg och samtidigt skapar extra vägutrymme till gagn för alltfler cyklister längs vägarna och de extremt stora trafikmängderna i samband med Vasaloppsarrangemangen
- Det föreslagna broalternativet D, skulle sannolikt orsaka betydande problem för Vasaloppsstart Oxberg (som ligger på Virkesterrninalen). Vid årets upplaga av Vasaloppets Vintervecka hade vi ca 19.000 startande i Oxberg

**Några smärre påpekanden i materialet:**

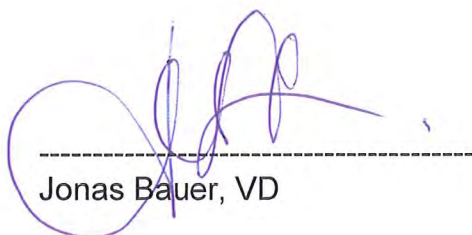
- Sid 5: Vilka är målen? Här borde kanske stå att vägens roll som "matarväg" till Sälenfjällen skall förbättras.
- Sid 10: Lite aktuella Vasaloppssiffror: 2011 var det 53.606 startande i de nio olika loppen i Vinterveckan och prognosen för Sommarveckan är ca 12.000.
- Sid 18: Stavgång kan strykas, då det är en så liten verksamhet jämfört med cykling och löpning
- Sid 33: Skyddsvärda områden. Naturreservatet Vasaloppsspåret.

**Sammanfattning:**

Från Vasaloppsorganisationen sida är vi mycket positiva till den förstudie som presenterats och upplever att det finns en god förståelse för de behov våra arrangemang och regionen i övrigt har och vilket stöd en förbättrad väg skulle innebära.

Vi ser det som mycket viktigt för regionens fortsatta utveckling att förstudien resulterar i ett projekt där vi föreslår alternativ 3 i förstudien.

För Vasaloppet



Jonas Bauer, VD



Tommy Höglund, Sportchef



**Synpunkter**

Dnr  
RD 2011/32

Datum  
2011-03-14

Sida  
1 (1)

Ert diarie nr

TRV 2011/10310A  
Handläggare  
Kent Söderlund  
023-77 70 65  
kent.soderlund@regiondalarna.se

Trafikverket  
Box 152  
791 24 Falun

## Samråd – väg 1024/1025/1012 Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg Vasaloppsvägen

Region Dalarna har fått möjligheten att lämna synpunkter på rubricerade förstudie (samrådshandling).

Länsvägarna 1024/1025/1012, Vasaloppsvägen, är en viktig övergripande länk för den omfattande turisttrafiken till Sälenfjällen, inte minst från norra Stockholm och Uppsala området via Gävle och riksvägarna 70 och 80 genom länet. Vidare är det ett viktigt stråk för den tunga trafiken. Bärighets- och belägningsåtgärder är planerade längs aktuell sträcka.

Region Dalarna har dock i samband upprättande av den regionala systemanalysen och vidare länstransportplanen för perioden 2010-2021 betonat Vasaloppsvägens betydelse och därför, i dialog med Trafikverket, initierat aktuell förstudie för att ta ett helhetsgrepp kring vägens framtida standard. Detta bland annat utifrån att det sannolikt krävs ytterligare åtgärder, utöver bärighetsåtgärder för att åter kunna lyfta hastigheten på vägen till 90 km/tim.

### Tre alternativ

Förstudien presenterar tre alternativ där det redogörs för de bärighetsåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder som är gemensamma för samtliga alternativ samt vad som krävs för respektive alternativ. Den preliminära projektkostnaden för de tre alternativen är; Alt 1, 111 mkr, Alt 2, 124 mkr, Alt 3, 172 mkr. Det som främst skiljer de olika alternativen är kravet på kurvvrätningar samt i viss mån profiljusteringar.

- **Alternativ 1; mindre omfattande vägförbättringar och 80 km/tim**
- **Alternativ 2; mer omfattande vägförbättringar och 80 km/tim**
- **Alternativ 3; vägförbättringar och 90 km/tim**

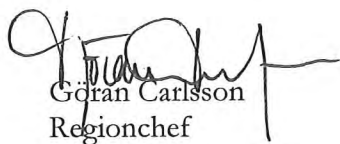
Region Dalarna förordar ”Alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/tim” utifrån de krav som nämns ovan.

**Ny bro över Österdalälven**

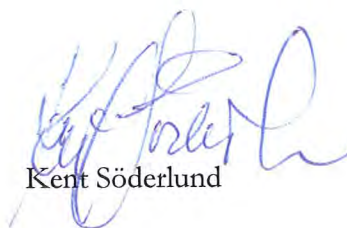
En ny bro över Österdalälven får anses utgöra en särskild avgränsning i förstudien. Befintlig bro innefattar både väg- och järnvägstrafik med ett körfält. Den uppfyller inte kravet på bärighet för järnvägstrafik och har nedsatt bärighet för vägtrafik (BK2). Bron är en tydlig och omdiskuterad flaskhals för den omfattande turisttrafiken.

Förstudien presenterar ett antal alternativ för att dels bygga en ny bro för samtrafik i befintligt läge (alternativ A och B) och dels en ny vägbro i ett nytt läge (alternativ C och D), vilka inte medger samtrafik med järnväg.

Region Dalarna anser att denna del i förstudien är särskilt intressant. Den förutsätter dock ytterligare beslut om prioriteringar, då alternativen C och D således måste ställas mot alternativen A och B, vilket bland annat kan innebära ett direkt ställningstagande vad gäller turisttrafiken m m längs Vasaloppsvägen gentemot den framtida godstrafiken på järnvägssträckan Mora-Älvdalen.



Göran Carlsson  
Regionchef



Kent Söderlund

Sälen 2011-03-14

|                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| BILAGA 1                  |                 |
| TRAFIKVERKET<br>HÄRNÖSAND |                 |
| Inkom                     | 2011-03-21      |
| Ärendenr.                 | TRV 2011/10310A |

Trafikverket  
Box 152  
791 24 FALUN

**Förstudie rörande väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg  
"Vasaloppsvägen"**

Åberopande Er skrivelse 2011-02-18 får jag framföra SkiStars önskemål, vilka är följande:

- att hela vägsträckan från Oxberg till Fiskarheden åtgärdas enligt alternativ 3 och att arbetena påbörjas snarast, eftersom en bra och säker kommunikation är viktig för trafikanter och våra besökare till skidanläggningarna i Sälen.
- att vägsträckan bör få så god standard att den tillåter en hastighetsbegräsning om 90 km/tim.
- att beslut om lokalisering av eventuellt nya broar över Österdalälven inte ska försena ombyggnaden av vägen mellan Oxberg och Fiskarheden, utan att åtgärderna genomförs i två etapper.
- att normal standard för den geometriska utformningen väljs vid ombyggnation av vägen. Resultaten av de ÅDT-mätningar som utfördes åren 2004 och 2007 bör vara tämligen osäkra, eftersom antalet besökare till fjällvärlden stadigt har ökat. Framförallt bör en rejäl standardhöjning på vägsträckan medföra att antalet trafikanter från Uppsala-/Stockholmsområdet, som väljer denna väg, kommer att öka markant.
- att den intensiva trafiken som är koncentrerad till stugbytesdagar på skidanläggningarna och Vasaloppets alla aktiviteter beaktas.
- att den vägsträcka, om den utförs till en rätt kvalitet, kan bli ett bra alternativ till vägsträckan Gagnef – Sälen för besökare från Uppsala-/Stockholmsområdet.

Med vänlig hälsning

**SkiStar AB, Sälen**



Jonas Mareniusson

Destinationschef Lindvallen-Högfjället



YTTRANDE

Datum  
2011-03-15

HKV beteckning  
13 920:55166

Sida 1 (1)

Ert tjänsteställe, handläggare  
Torbjörn Karlsson  
Vårt tjänsteställe, handläggare  
PROD INFRA Jonas Augustsson 08-788 96 42  
jonas.augustsson@mil.se

Ert datum  
2011-02-18  
Vårt föregående datum

Er beteckning  
TRV 2011/ 10310A  
Vår föregående beteckning  
(13 920:13108)

**Förstudie väg 1024-1025-1012, Vasaloppsvägen, Mora kommun, Dalarnas län**

Försvarsmakten har inget att erinra om rubricerat ärende.

Karl-Anders Andersson  
Stf. chef Produktionsledningens Infrastrukturavdelning

Jonas Augustsson

**Sändlista**

Trafikverket  
Kopia till Torbjörn Karlsson  
Mora kommun

trafikverket@trafikverket.se  
torbjorn.a.karlsson@trafikverket.se  
mora.kommun@mora.se

**För kännedom**

Länsstyrelsen i Dalarnas län

dalarna@lansstyrelsen.se

**För kännedom inom HKV**  
**PROD INFRA**

(JA)

Postadress  
107 85 STOCKHOLM

Besöksadress  
Lidingövägen 24

Telefon  
08-788 75 00

Telefax  
08-788 77 78

E-post, Internet  
exp-hkv@mil.se  
www.forsvarsmakten.se





2011-03-17

343-555-11

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| TRAFIKVERKET<br>HÄRNÖSAND    |            |
| Inkom                        | 2011-03-21 |
| Ärendnr.<br>TRV 2011/10310 A |            |

Plan- och Beredskapsenheten  
Samhällsplanering/Kommunikation  
Eva Hammarsten  
Direktnr. 023-814 16  
eva.hammarsten@lansstyrelsen.se

Trafikverket Region Mitt  
Box 186  
871 24 HÄRNÖSAND

## Förstudie väg 1024/1025/1012 Fiskarheden – Evertsberg - Oxberg "Vasaloppsvägen"

(TRV.2011/10310A)

Länsstyrelsen har tagit del av förstudie för väg 1024/1025/1012/ Fiskarheden – Evertsberg - Oxberg den s.k "Vasaloppsvägen" och lämnar följande synpunkter.

Vasaloppsvägen är viktig för trafiken mot fjällen vilket borde ha framgått tydligare i förstudien och att vägförbättringar även har effekt på vägens kapacitet att ta hand om trafiken till Sälen och en utökad kollektivtrafik.

I förstudiens redovisning av vägstandard har nu gällande högsta tillåtna hastighet inte redovisats korrekt. Korrigering av hastighetsbegränsningarna utifrån 20-stegen (80/60 km/tim) har skett på sträckan Fiskarheden – Evertsberg.

Av förstudien framgår att den kombinerade järnvägs- och vägbron i Oxberg inte har en bärighet som är acceptabel för järnvägstrafik och att den därför bör ersättas med en ny bro med god bärighet för järnvägstrafik. Platsen ligger inom område enligt 4 kap 2 § miljöbalken (Siljansområdet). Området är med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns inom området, i sin helhet av riksintresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd i dessa områden endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Den aktuella bron, som är en av få bevarade kombinerade järnvägs- och vägbroar i landet, har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Ett bevarande av bron är angeläget med hänsyn till kulturmiljövärdena och områdets betydelse för turismen.

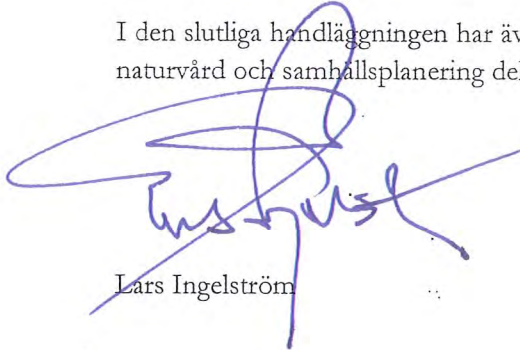
Förutom de riksintressen för naturvård som finns med i förstudien finns fler utpekade naturvärden som t.ex. ett område runt Evertsberg - Dysberg med bevarandevärd odlingslandskap (nr 41), lokaler med hotade arter (t.ex. fältgentiana starkt hotad) längs vägen. Det finns även inventerade områden med ängs- och betesmarker som kan beröras beroende på vilka åtgärder som utförs i vägområdet.

Längs vägen kan även områden finnas där generellt biotopskydd gäller, t.ex. alléer, odlingsrösen, stenmurar, öppna diken i jordbrukslandskapet med flera. Dispens från biotopskyddsbestämmelserna kan därmed krävas. Strandskyddsfrågan ska tas upp i arbetsplanen. Dispens från strandskyddsbestämmelser behöver numera inte sökas enskilt när det gäller arbeten på en väg med en fastställd arbetsplan. Tillstånd från landskapsbildsskyddsförordnandet för Spjutmosjön kan krävas om åtgärder utförs vid förstudiens förslag till nytt broläge, alternativ D.



Om vägen saltas bör hänsyn tas vid anläggning av diken som mynnar åt vattendrag.

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



Lars Ingelström



Eva Hammarsten

**Karlsson Torbjörn, IVmvh**

---

**Från:** Anders Franck [anders.franck@mhk.cci.se]  
**Skickat:** den 18 mars 2011 11:22  
**Till:** Karlsson Torbjörn, IVmvh  
**Ämne:** Samråd Väg 1024/1025/1012

Hej Torbjörn,

Ursäkta sent svar.

Tiden räcker bara inte till.

Här kommer vårt svar:

- Vi förordar alternativ nr 2. En likartad väg hela vägen.
- Vi förordar även en kombibro i samma läge men med full bredd.

Trevlig helg.

Med vänliga hälsningar

Anders Franck

Mellansvenska Handelskammaren

för Gävleborgs och Dalarnas län

Box 296, 801 04 Gävle

Tel +4626 66 20 81, +4670 586 66 16

e-post [anders.franck@mhk.cci.se](mailto:anders.franck@mhk.cci.se)

[www.mhk.cci.se](http://www.mhk.cci.se)



Malung-Sälens kommun

Näringslivsenheten  
Box 14  
78221 Malung  
Tel. 0280 18672

Malung 2011-03-18

Yttrande till Trafikverket över "Samråd väg 1024/1025/1012 – Vasaloppsvägen".

Malung-Sälens kommun välkomnar denna förstudie eftersom vägen har en central roll i inte bara turisttrafiken till och från Sälenområdet utan för kommunens fastboende när det gäller arbetspendling, varuförsörjning och sjuk/räddningstransporter. Dessutom är vägen central för den tunga fordonstrafiken som betjänar Fiskarhedens Trävaru AB med såväl råvara som transporter för export och leveranser till övriga kunder. Mixen av person- och tunga godstransporter under framförallt perioden november – maj gör behovet av vägförbättringar akut. Därför borde de trafikmätningar som är gjorda under denna period ligga som grund för prioritering enligt **alternativ 3** som också tar hänsyn till oskyddade trafikanter på ett mer adekvat sätt.

Som den "Vasaloppskommun" vi är ber vi er beakta Vasaloppsorganisationens synpunkter på broalternativ över Österdalälven.

Vi förutsätter att arbetet skyndsamt går vidare i en arbetsplan.

Ingemar Kyhlberg  
Näringslivschef



Malung-Sälens kommun

Kommunkansliet  
Box 14  
78221 Malung  
Tel. 0280 18100

|                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| TRAFIKVERKET<br>HÄRNÖSAND     |               |
| Inkom                         | 2011 -03- 2 8 |
| Ärendenr.<br>T2V 2011/10310 A |               |

Malung 2011-03-18

Yttrande till Trafikverket över "Samråd väg 1024/1025/1012 – Vasaloppsvägen".

Malung-Sälens kommun välkomnar denna förstudie eftersom vägen har en central roll i inte bara turisttrafiken till och från Sälenområdet utan för kommunens fastboende när det gäller arbetspendling, varuförsörjning och sjuk/räddningstransporter. Dessutom är vägen central för den tunga fordonstrafiken som betjänar Fiskarhedens Trävaru AB med såväl råvara som transporter för export och leveranser till övriga kunder. Mixen av person- och tunga godstransporter under framförallt perioden november – maj gör behovet av vägförbättringar akut. Därför borde de trafikmätningar som är gjorda under denna period ligga som grund för prioritering enligt **alternativ 3** som också tar hänsyn till oskyddade trafikanter på ett mer adekvat sätt.

Som den "Vasaloppskommun" vi är ber vi er beakta Vasaloppsorganisationens synpunkter på broalternativ över Österdalälven.

Vi förutsätter att arbetet skyndsamt går vidare i en arbetsplan.

Kurt Podgorski  
Kommunstyrelsens ordförande





**Sammanträdesprotokoll**

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum  
2011-03-22

Sida  
2

§ 88

Dnr 2011.140

**Samråd "Vasaloppsvägen"**

**Arbetsutskottets beslut**

Näringslivschefens förslag till yttrande antas enligt bilaga KA 2011.24

**Beskrivning av ärendet**

Trafikverket har upprättat en förstudie (samrådshandling) över projektet "Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, Vasaloppsvägen". Trafikverket planerar för att åstadkomma förbättringar på sträckan. Näringslivschef Ingemar Kyhlberg har inkommit med ett förslag till yttrande, där alternativ tre i förstudien förordas, som tar bättre hänsyn till oskyddade trafikanter. Dessutom instämmer kommunen i synpunkterna på broalternativ över Österdalälven.

**Ärendets behandling**

Tjänsteutlåtande

Näringslivschef Ingemar Kyhlberg föreslår i ett tjänsteutlåtande daterat 2011-03-18 att förslaget till yttrande antas.

**Dagens sammanträde**

Ordförande finner att arbetsutskottet beslutar att bifalla tjänsteutlåtandet.

**Beslutsunderlag**

Bilaga KA 2011.24 – yttrande till Trafikverket

Tjänsteutlåtande upprättat av näringslivschefen Ingemar Kyhlberg, daterat 2011-03-18.

**Skickas till**

För kännedom:  
Trafikverket

För åtgärd:

Justerare

Utdragsbestyrkande

**MORA**

2011-03-21

**Yttrande till Trafikverket, över Förstudie Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg, "Vasaloppsvägen". Projektnummer 102492.**

Mora Kommun är positiva till förstudien.

Vägsträckan är en viktig nod i transportsystemet för turisttrafik, gods/varutransporter, arbetspendling, skogsnäringen och ambulanstransporter.

Förbättringsåtgärder i enlighet med alternativ 3 bidrar till en positiv region förstoring och skapar förutsättning för näringsliv att utvecklas.

Förstärkningsåtgärder i kombination med förbättringar i vägens vertikal/horisontal geometri och sidoområdesåtgärder skapar en vägstandard med mkt god trafiksäkerhet och framkomlighet.

En viktig del i projektet är att beakta Vasaloppets synpunkter gällande "Vasaloppsarenan".

Mora Kommun föreslår en utbyggnad enligt Alternativ 3 samt att man utför en vägutredning för ny bro över Österdalälven och därefter genomför byggnationen.

Mora Kommun förutsätter att fortsatt arbete med arbetsplan för vägen samt vägutredning och arbetsplan för bron över Österdalälven prioriteras hos Trafikverket och Region Dalarna.

Magnus Birkeholm  
Gatuchef  
Mora Kommun



## Thunmarker Per

---

**Från:** torbjorn.a.karlsson@trafikverket.se  
**Skickat:** den 30 mars 2011 08:38  
**Till:** Thunmarker Per  
**Kopia:** kristina.fahlgren@trafikverket.se  
**Ämne:** VB: Samråd väg 1024/1025/1012 "Vasaloppsvägen"

[Ytterligare ett yttrande att foga till Vasaloppsvägen](#)

[Tobbe](#)

---

**Från:** Per Kempe [mailto:per.kempe@klappen.se]  
**Skickat:** den 29 mars 2011 17:09  
**Till:** Karlsson Torbjörn, IVmvh  
**Kopia:** Per Eriksson  
**Ämne:** Samråd väg 1024/1025/1012 "Vasaloppsvägen"

Hej Torbjörn,  
underlaget från er landade på mitt bord häromdagen, därav det något sena svaret. Hoppas ni fortfarande har möjlighet att beakta inlagor.

Utredningen ser överlag välgjord ut. Vi har två kommentarer att framföra som vi tycker är relevanta för beslutet:

### 1. Vasaloppsvägens viktiga roll för kompetensförsörjning av Sälen-området

Som ni skriver är Sälen idag norra Europas största skidområde. I och med detta är Sälen också en avgörande livsnerv för regionen, såväl för privat näringsliv som för det offentliga. Då skidåkningsbranschen är en mogen bransch så kännetecknas den av hård konkurrens. För att försvara positionen som norra Europas största område – och en av västerdalarnas livsnerver – är det helt avgörande att kunna rekrytera så bra personal som möjligt.

Det är idag ett problem i området att det är svårt att rekrytera "rätt" personal till Sälen. En viktig faktor i detta är att folk boende i Mora/Älvdalen normalt avstår från att söka. Och bland de som ändå söker blir pendlingen en huvudfråga. Om vi tittar på konkreta exempel från Kläppen Ski Resort så har vi gjort försök att anställa personal från Mora/Älvdalen; många har i sista stund tackat nej/ångrat sig och de flesta som i slutändan börjat hos oss har slutat inom ett-två år. Samma bild finns hos de flesta större näringsidkare i området.

En mycket viktig faktor i detta problem är vägens standard. På sträckan Evertsberg-Fiskarheden (sträcka 1024) måste man idag sitta på helpänn, särskilt under mörka och/eller hala perioder, vilket för en pendlare blir mycket jobbigt med tiden. Att åtgärda detta vägparti är därför en viktig tillväxtfråga för hela regionen. Då arbetsmarknaden i regionen har klara utmaningar medan det i Sälenområdet råder kompetensbrist skulle en standardhöjning av sträckan även bidra till att skapa en bättre balans på och utveckling av arbetsmarknaden i regionen.

### 2. Investeringsalternativ

Tre investeringsalternativ framförs för vägsträckan 1024 samt ett par alternativ för järnvägsbron.

Ur vårt perspektiv är vägsträckan 1024 avgörande viktig, både som framförts i utredningen (tex säkerhet, timmertransporter, ovana vintertrafikanter dvs turister) men även pga ovanstående.

Järnvägsbron ser vi inte är lika viktig; den är idag inte någon reell flaskhals och trafikanter saktar ändå ned inför påfart till/efter avfart från RV70. Ur turistperspektiv – som är avgörande viktigt då de håller bygden utmed och efter Vasaloppsvägen ”vid liv” – så kan den till och med vara en tillgång; det är en rejäl kontrast mot storstädernas motorvägsbroar och är lite av en ”port till fjällen” som kommer när man svänger av riksvägen.

Därför är det vår övertygelse att prioritet bör sättas till att rusta upp sträcka 1024 enligt Alternativ 3. Det är relativt liten skillnad mellan Alternativ 1 el. 2 och Alternativ 3, läggs dessutom investeringen för Alternativ 1 el. 2 ihop med investering för ny järnvägsbro blir detta tom dyrare än Alternativ 3 vid vissa scenarion. Vi anser därför att det samhällsekonomiskt – och inte minst för näringen i bygden – är avsevärt bättre att nu göra sträckan 1024 riktigt ordentligt (dvs Alternativ 3) så att denna fyller en fullgod funktion inom överskådlig framtid snarare än att riskera göra åtgärder som är halvdana (Alternativ 1 och 2) och sen riskera behöva göra nya åtgärder inom inte allt för avlägsen framtid. Detta accentueras om Alternativ 3 direkt eller indirekt skulle ställas mot en ny järnvägsbro.

Tveka inte att kontakta oss om ni önskar förtydliganden eller har övriga frågor.

Vänliga hälsningar

**Per Kempe**

vVD

Kläppen Ski Resort AB

per.kempe@klappen.se

+46 (0)280-96 235

+46 (0)70-640 58 59

---

Tänk dig doften av **nyskalad apelsin** och varm mjölkchoklad. Tänk dig känslan av hög luft som fyller lungorna med ny kraft och nypistad manchester under skidorna. Vi pratar om en semester fylld med lugn och ro, tid tillsammans med familjen och med härlig skidåkning. Vi pratar om Kläppen. Välkommen du också! [www.klappen.se](http://www.klappen.se)



Trafikverket  
Torbjörn Karlsson  
Box 151  
791 24 Falun

## Samråd om Förstudie Vasaloppsvägen

Lantbrukarnas länsförbund i Dalarna har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerad förstudie. LRF:s kommungrupper i Mora, Älvdalen och Malung-Sälen kommuner har särskilt tagit del av förstudien. LRF vill framföra följande synpunkter:

- LRF delar uppfattningen att vägsträckan är hårt belastad och i behov av upprustning. Vägen är en viktig förbindelse för både boende, näringsidkare och turister. Vasaloppsvägen är också färdväg för akuta sjuktransporter från Lima – Sälen området.
- LRF vill framhålla att det är viktigt att ha en nära dialog med markägare som berörs. Dels i frågor om inlösen av mark och intrång, men också i frågor om anslutningar till åkrar och skogsskiften. Anslutningar och trummor som inte används idag kanske skall tas bort medan andra bör förbättras och anpassas till dagens maskiner och redskap. Kunskap om detta finns hos brukare och markägare lokalt.
- LRF vill framhålla vikten av att intrång och åverkan på åkermark begränsas så mycket som möjligt. Åkermarken är en begränsad resurs, särskilt i denna del av länet. Om det finns alternativ förordar LRF det som gör minst åverkan på åkermarken.
- LRF vill också påtala att möjlighet till rördragning för fiberkabel för bredband tas till vara när markarbeten utförs.

Kontaktpersoner i LRF:s kommungrupperna är:

Mora kommun: Inger Bengtsson, Rågåkersvägen 4, 792 98 Garsås, e-post: [inger.bengtsson@w.lrf.se](mailto:inger.bengtsson@w.lrf.se) tel: 073-586 35 68

Älvdalens kommun: Torbjörn Fält, Brunnsbergsvägen 57, 796 90 Älvdalen, tel: 070 – 674 71 69

Malung Sälen kommun: Bengt Halvarsson, Risheden 130, 780 64 Lima, e-post: [bengt.lima@telia.com](mailto:bengt.lima@telia.com) tel: 070 – 559 02 39

Enligt uppdrag

/ Håkan Johansson, LRF Regionkontoret Dalarna - Gävleborg

HÅKAN JOHANSSON

[hakan.johansson@lrf.se](mailto:hakan.johansson@lrf.se)

Lantbrukarnas Riksförbund  
Box 195  
811 23 SANDVIKEN

Besöksadress  
Industrivägen 12  
SANDVIKEN

Tfn 026-27 88 91  
Växel 0771-573 573



PLAN och BEREDSKAP

Samhällsplanering/Kommunikation

Eva Hammarsten

Direktnr. 023-814 16

eva.hammarsten@lansstyrelsen.se

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| <b>TRAFIKVERKET</b> |                  |
| GÄVLE-HÄRNÖSAND     |                  |
| Inkom               | 2011-05-17       |
| Ärendenr            | TRV 2011/10310 A |

Trafikverket

Kristina Fahlgren

Box 417

801 05 GÄVLE

## Väg 1024/1025 Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg, Vasaloppsvägen, Dalarnas län

(TRV2011/10310)

### Beslut

Länsstyrelsen anser att, med den kunskap som redovisas i förstudien, vägobjektet vad avser byggande av väg inte kan antas ha betydande miljöpåverkan.

### Redogörelse för ärendet

Länsstyrelsen har tagit del av förslagshandling förstudie inklusive samrådsredogörelse avseende väg 1024/1025 Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg, Vasaloppsvägen, som kommit till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan enligt miljöbalkens 6 kap 4§.

Av handlingarna framgår inte hur objektet ska drivas vidare men uppgift har lämnats per telefon att eventuella åtgärder vid väg- och järnvägsbron mellan Oxberg och väg 70 kommer att hanteras som ett separat objekt. Länsstyrelsen tar därmed ställning till om vägobjektet på övrig del kan antas ha betydande miljöpåverkan.

### Motivering

Det planerade vägobjektet är inte av den omfattningen att det bedöms ha betydande miljöpåverkan.

Detta beslut kan inte överklagas.

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

Lars Ingelström

Eva Hammarsten

|                                                                        |                                                                      |                                    |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Skapat av<br><b>Torbjörn Karlsson</b>                                  | Beteckning<br><b>TRV 2011/10310</b>                                  | Version<br><b>[Version]</b>        |
| Fastställt av<br><b>[Fastställt av]</b>                                | Dokumentdatum<br><b>2011-07-26</b>                                   | Vägnummer<br><b>1024/1025/1012</b> |
| Projektnummer<br><b>102492</b>                                         | Projektnamn<br><b>Väg 1024/1025, Fiskarheden, Evertsberg, Oxberg</b> |                                    |
| Skede<br><b>Förstudie</b>                                              |                                                                      | Version<br><b>[Version]</b>        |
| <b>Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT</b> |                                                                      |                                    |

## Förstudie Väg 1024/1025, Fiskarheden, Evertsberg, Oxberg

### SAMMANFATTNING

#### Geografiskt läge



#### Bakgrund

Förstudien behandlar planerade åtgärder för vägarna 1024, 1025 och 1012 från Fiskarheden till Oxberg via Evertsberg, vägsträckan är ca 55 km. Vägarna är viktiga för turism och skogsindustri.

Väg 1024 har dålig bärighet med sprick- och spårbildningar, tvära kurvor och dålig sikt över krön, vilket ger begränsade omkörningsmöjligheter. På väg 1025, på delsträckan närmst öster om Evertsberg i nedförsbacken, finns problem med sprickbildning på grund av vatten i överbyggnaden.

Bron över Österdalälven har bara ett körfält och är dessutom samtrafikerad med järnväg. Bron har nedsatt bärighet för vägtrafik.

#### Projektmål

Förutom de transportpolitiska målen har följande mål formulerats för projektet:

- Förbättra framkomligheten. Inga bärighetsrestriktioner ska finnas på sträckan.
- Förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter.
- Värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas.
- Beakta Vasaloppsorganisationens behov för både vinter- och sommararrangemang.

Om Trafikverket bedömer att projektet ska drivas vidare är nästa steg att upprätta en arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

|                                  |                             |                              |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Projektnummer<br>[Projektnummer] | Dokumentdatum<br>2011-07-26 | Beteckning<br>TRV 2011/10310 |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|

### TÄNKBARA ÅTGÄRDER

I förstudien föreslås följande åtgärder utifrån fyrstegsprincipen:

**Steg 3, Vägförbättringsåtgärder:** förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon.

På sträckorna Fiskarheden- Tennäng, Tennäng-Evertsberg samt en kort delsträcka på väg 1025 omedelbart öster om Evertsberg, föreslås bärighetshöjande åtgärder i syfte att åstadkomma god framkomlighet och för att undvika framtida bärighetsrestriktioner på hela sträckan. På hela sträckan föreslås avvattningsåtgärder och byte av cirka 15 vägtrummor.

Längs hela sträckan bör det göras trafiksäkerhetsåtgärder (blockrensning, avverkning och räckesåtgärder) i vägens säkerhetszon. Vägens sidoområde bör uppfylla krav på låg standard, vilket innebär fem meter bred säkerhetszon vid 80 km/h och sex meter bred säkerhetszon vid 90 km/h. Dessa åtgärder är gemensamma för de tre alternativ som beskrivs nedan.

#### Alternativ 1, mindre omfattande vägförbättringar och 80 km/h

Vägen breddas på några delsträckor för en minsta vägbredd på 6,5 meter. Genom kurvvrätningar och profiljusteringar så geometrin uppfyller krav på exceptionell (lägsta tillåtna) standard på delsträckan från Fiskarheden till Evertberg förbättras både framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Oskyddade trafikanter får ett ökat utrymme längs vägen att ta sig fram på. 80 km/h behålls som högsta tillåtna hastighet.

På delsträckan Fiskarheden – Evertsberg krävs rätning av kurvor och profiljustering av ett antal krön som innebär dålig sikt och trafikfara. Delsträckan från Evertsberg till korsningen med väg 70 föreslås behålla befintlig vägbredd och geometri med undantag för anslutningen mot väg 70 som är för smal.

#### Alternativ 2, mer omfattande vägförbättringar och 80 km/h

Vägen förstärks och breddas till 7,0 meter vägbredd. Genom kurvvrätningar och profiljusteringar så geometrin uppfyller krav på exceptionell (lägsta tillåtna) standard på delsträckan från Fiskarheden till Evertberg förbättras både framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Oskyddade trafikanter får ett ökat utrymme längs vägen att ta sig fram på. 80 km/h behålls som högsta tillåtna hastighet.

På delsträckan Fiskarheden – Evertsberg krävs rätning av kurvor och profiljustering av ett antal krön som innebär dålig sikt och trafikfara.

#### Alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h

Vägen förstärks och breddas till 7,5 meter vägbredd. För att tillåta 90 km/h som högsta tillåtna hastighet ska vägens horisontalradier huvudsakligen vara större än 500 meter. Delsträckan Fiskarheden – Evertsberg har ett flertal kurvor med mindre horisontalradie än 500 meter. Mellan Evertsberg och Oxberg finns inga horisontalradier mindre än 500 meter.

På delsträckan Fiskarheden – Evertsberg krävs rätning av ett större antal kurvor och profiljustering av ett antal krön som innebär dålig sikt och trafikfara.

Vägrenar ska vara minst 0,75 meter breda vilket innebär en minsta vägbredd på 7,5 meter.

#### Bro över Österdalälven i Oxberg

Befintlig bro över Österdalälven i Oxberg uppfyller inte krav på bärighet för järnvägstrafik och har nedsatt bärighet (BK2) för vägtrafik. Bron kan behöva ersättas och fyra alternativ för placering finns redovisade i förstudien:

- alternativ A och B: så nära befintlig bro som möjligt, uppströms alternativt nedströms
- alternativ C och D: en bit ifrån befintlig bro, nedströms. Dessa båda alternativ medför viss nybyggnad av väg och då särskilt för alternativ D, för vilket ny väg måste byggas ända från Oxberg.

|                                  |                             |                              |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Projektnummer<br>[Projektnummer] | Dokumentdatum<br>2011-07-26 | Beteckning<br>TRV 2011/10310 |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|

I broläge enligt alternativ A och B kan en ny bro för samtrafik mellan väg och järnväg byggas. Alternativ C och D medger inte samtrafik med järnväg.

### **SAMRÅD OCH BESLUT INOM FÖRSTUDIEN**

Tidigt samråd har hållits mellan Trafikverket och Region Dalarna. Därutöver har samråd hållits med Vasaloppsorganisationen samt per telefon med berörda kommuner och Ski Star. Förstudiens samrådshandling har översänts till ett antal myndigheter och föreningar för yttranden. 16 yttranden har inkommit.

Länsstyrelsen har 2011-05-13 beslutat att vägprojektet, väg 1024/1025 Fiskarheden-Evertsberg-Oxberg, inte medför betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har inte tagit ställning till huruvida eventuella åtgärder vid väg- och järnvägsbron mellan Oxberg och väg 70 kan antas ha betydande miljöpåverkan.

### **UTSTÄLLNING**

Samrådshandlingen har annonserats i Dalarnas tidningar samt Dalademokraten. Den har varit utställd under perioden 21 februari till den 14 mars 2011 på kommunhuset i Mora kommun, kommunhuset i Malung-Sälens kommun, kommunhuset i Älvdalens kommun, Evertbergs bygdegård i Evertsberg, Anders Skishop i Kläppen, på Trafikverket i Falun samt genom publicering på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

### **INKOMNA SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSTIDEN**

Följande myndigheter, kommuner och andra berörda har lämnat skriftliga yttranden på förstudien under samrådstiden 2011-02-21 till 2011-03-14:

|   | Avsändare                  | Dokument-datum | Sammanfattning                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---|----------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Malungs<br>Räddningstjänst | 2011-02-23     | FS bör omfatta problemen med tunga fordon som vid vinterväglag har svårigheter att ta sig upp för den långa backen vid Fiskarheden vid färd mot öster samt svårt att få stopp på fordon nedför samma backe mot väg 71                                                                          |
| 2 | Dalatrafik                 | 2011-02-24     | Dalatrafik ser fram mot förbättrad framkomlighet och mer trafiksäkra hållplatser. Samråd om hållplatsers lägen och utformning önskas.                                                                                                                                                          |
| 3 | Skogsstyrelsen             | 2011-03-09     | Områden som är av intresse för Skogsstyrelsen finns beskrivna i förstudien och inget behöver tilläggas. Om projektet drivs vidare önskar Skogsstyrelsen få kännedom om åtgärder som bedöms påverka områden av intresse för Skogsstyrelsen, i synnerhet nyckelbiotoper och biotopskyddsområden. |
| 4 | Älvdalens kommun           | 2011-03-09     | Älvdalens kommun välkomnar förstudien och delar samrådshandlingens analys och förslag på åtgärder. Vikten av en bro över Österdalälven, som uppfyller nuvarande krav på bärighet, kan inte nog poängteras.                                                                                     |
| 5 | Sveriges Motorcyklister    | 2011-03-10     | Sveriges Motorcyklister konstaterar att förstudien inte nämner fordonet motorcykel eller motorcyklisters behov överhuvudtaget.                                                                                                                                                                 |

|                                  |                             |                              |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Projektnummer<br>[Projektnummer] | Dokumentdatum<br>2011-07-26 | Beteckning<br>TRV 2011/10310 |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|

|    |                                  |            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|----------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6  | Vasaloppet                       | 2011-03-11 | Vasaloppet undrar om det är relevant att prata om ÅDT på en väg som har så stora säsongsvariationer? Borde det inte framgå tydligare att Vasaloppsvägen används i stigande utsträckning sedan motorvägen mellan Stockholm och Gävle blev klar? Broalternativ D orsakar betydande problem för Vasaloppsstart i Oxberg. Fyra smärre påpekanden på sidorna 5, 10, 18 och 33. Sammanfattningsvis är Vasaloppsorg. mycket positiv till förstudien. Förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h.                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 7  | Region Dalarna                   | 2011-03-14 | Region Dalarna förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h. Val av broalternativ förutsätter dock ytterligare beslut om prioriteringar då broalternativ C och D måste ställas mot alternativen A och B vilket bl a innebär ett direkt ställningstagande vad gäller turisttrafik gentemot framtida godstrafik på järnväg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 8  | Skistar AB                       | 2011-03-14 | Skistar förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h. För att ett beslut om lokalisering av ny bro över Österdalälven inte ska försena ombyggnad av vägen föreslås att åtgärderna genomförs i två etapper. Trafikanter från Uppsala/Stockholm kommer att öka markant och trafiken är koncentrerad till stugbytesdagar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 9  | Försvarmakten                    | 2011-03-15 | Försvarmakten har inget att erinra.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 10 | Länsstyrelsen<br>Dalarnas län    | 2011-03-17 | Vasaloppsvägen är viktig för trafiken mot fjällen vilket borde ha framgått tydligare i förstudien. Gällande högsta tillåtna hastigheter har inte redovisats korrekt i förstudien. Befintlig bro över Österdalälven har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och ett bevarande av bron är angeläget. Förutom de riksintressen för naturvård som redovisas finns fler utpekade naturvärden längs vägsträckan. Längs vägen kan även finnas områden med generellt biotopskydd som kräver dispens från biotopskydds-bestämmelser. Strandskyddsfrågan ska tas upp i arbetsplanen. Tillstånd från landskapsbilds-skyddsförordnandet för Spjutmosjön kan krävas om broalternativ D väljes. Om vägen saltas bör hänsyn tas vid anläggning av diken som mynnar i vattendrag. |
| 11 | Mellansvenska<br>Handelskammaren | 2011-03-18 | Mellansvenska Handelskammaren förordar alternativ 2, vägförbättringar och 80 km/h, samt en kombibro i samma läge med full bredd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |



|                                  |                             |                              |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Projektnummer<br>[Projektnummer] | Dokumentdatum<br>2011-07-26 | Beteckning<br>TRV 2011/10310 |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|

|    |                                          |            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----|------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12 | Malung-Sälens kommun, Näringslivsenheten | 2011-03-18 | Malun-Sälens kommun välkomnar förstudien och förordar alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h, samt ber Trafikverket beakta Vasaloppsorganisationens synpunkter på broalternativ över Österdalälven.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 13 | Malung-Sälens kommun, Kommunstyrelsen    | 2011-03-18 | Samma som Malung-Sälens kommuns yttrande ovan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 14 | Mora kommun                              | 2011-03-21 | Mora kommun är positiv till förstudien och föreslår utbyggnad enligt alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h, samt att Trafikverket utför en vägutredning för ny bro över Österdalälven.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 15 | Kläppen Ski Resort AB                    | 2011-03-29 | Kläppen Ski Resort AB förordar rustning av väg 1024 enligt alternativ 3, vägförbättringar och 90 km/h. Vägen är viktig för kompetensförsörjningen till Sälenområdet. Boende i Mora och Älvdalen avstår från att söka jobb i Sälenområdet, eller tröttnar snart på att pendla, på grund av den låga standarden på väg 1024. Bron är idag ingen reell flaskhals utan lite av en "port till fjällen" och en rejäl kontrast mot storstädernas motorvägsbroar. |
| 16 | Lantbrukarnas Riksförbund                | -          | Lantbrukarnas Riksförbund framhåller att det är viktigt att ha en nära dialog med berörda markägare. Intrång och åverkan på åkermark ska begränsas så mycket som möjligt. Möjlighet till rördragning för fiberkabel ska tas tillvara när markarbeten görs.                                                                                                                                                                                                |

### Förslag till Ställningstagande

Behovet att förbättra vägsträckan är stora vilket även samrådsyttrandena bekräftar, vägen har stor betydelse för såväl turist- som skogsnäringen. Nuvarande vägs bredd bör utökas för att möta behoven och vägens geometri bör förbättras för att möjliggöra åtminstone en tillåten hastighet om 80 km/h. Utifrån samråd samt kostnadsberäkningar ter det sig rimligt att ha inriktningen 80 km/h samt en ökad bredd till 7,0 m för fortsatt arbete, i förstudien alt. 2.

Genom att fortsätta projekteringen med att upprätta en arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning kan förstudiens förslag utredas och projekteras mer i detalj och därigenom även få en bättre uppfattning av kostnaden.

Sträckan från Oxberg till anslutningen mot Rv 70 innefattande ny bro över Dalälven bör fortsatt utredas och lämpligen utmynna i en vägutredning och hanteras som ett separat objekt.

### Budget och finansiering

I förstudien redovisas översiktligt kostnader för de olika alternativen 1-3. Kostnaden för alt.1 har där bedömts till 111 Mkr, för alt. 2 till 124 Mkr och för alt. 3 till 172 Mkr.

I samband med arbetet med ställningstagandet har en osäkerhetssanalys enligt successivprincipen genomförts för valt alt. 2, resultat av analysen visar på en projektkostnad på 204 Mkr.

|                                  |                             |                              |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Projektnummer<br>[Projektnummer] | Dokumentdatum<br>2011-07-26 | Beteckning<br>TRV 2011/10310 |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|

Då skillnaden var av den storleksordningen har en fördjupning av beräkningen i förstudien gjorts och efter denna har förstudiens kalkyl uppräknats till ca 145 Mkr. Osäkerhetsanalysens resultat har även den studerats och bedömningen är att den är för hög.

För det fortsatta arbetet föreslås nivån 175 Mkr med ett spann på 150-200 Mkr.

*Beräknade kostnader för ny bro över Österdalälven:*

Delen från Oxberg till anslutningen mot Rv 70 som föreslås drivas vidare som ett separat projekt har i förstudien kostnadsbedömts enligt följande:

Kostnad för ny bro med sju meter fri bredd och längd motsvarande befintlig bro beräknas bli ca 21 mkr och för en nio meter bred bro cirka 27 mkr.

För tillfartsvägar tillkommer en kostnad på cirka 3 mkr i broalternativ A och B, ca 5 mkr i broalternativ C och cirka 18 mkr i broalternativ D.

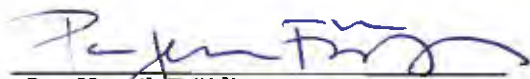
Projektkostnad för ny järnvägsbro, 4,75 m bred beräknas bli ca 16 mkr. Rivning av befintlig bro beräknas bli cirka 11 mkr.

Total projektkostnad för en samtrafikerad bro blir ca 39-46 mkr beroende på brobredd (sju eller nio meter). Kostnaden inkluderar rivning av befintlig bro.

**BESLUT**

- Trafikverket beslutar härmed att fortsätta projekteringsarbetet med att upprätta en arbetsplan (alt. etappindelning) med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för förstudiens alternativ 2 på delen Fiskarheden till Oxberg. I arbetet skall ingå en noggrann utredning av åtgärdsförslag som syftar till att minska kostnaden.
- För delen Oxberg till anslutning mot Rv 70 beslutar Trafikverket att fortsätta arbetet genom att upprätta en väg/järnvägstredning som underlag till beslut av sträckning när medel finns tillgängliga i regional plan.

Gävlä ~~Ange datum~~ *Härnösand 26 okt 2011*

  
Per-Henrik Fräjdin

**Bilagor:**

1. Förstudie daterad 2011-02-11
2. Samrådsredogörelse



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)