

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 1025 Vasaloppsvägen delen

Evertsberg - Oxberg

Älvdalens och Mora kommun, Dalarnas län

Vägplanbeskrivning, 2016-12-21



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 1025 Vasaloppsvägen delen Evertsberg - Oxberg

DokumentID: 3C070001

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2016-12-21

Ärendenummer: TRV2016/41974

Kontaktperson: Maria Eriksson, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Planläggningsprocessen	7
2.3. Tidigare utredningar	7
2.4. Mål	8
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
3.1. Vägens funktion och standard	10
3.2. Trafik och användargrupper	10
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	11
3.4. Miljöförhållanden	11
3.5. Byggnadstekniska förutsättningar.	15
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	17
4.1. Val av lokalisering	17
4.2. Val av utformning	17
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	20
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	21
5.1. Trafik och användargrupper	21
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	21
5.3. Miljö och hälsa	21
5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	21
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	22

5.6.	Påverkan under byggnadstiden	22
6.	SAMLAD BEDÖMNING	23
6.1.	Överensstämmelse med transportpolitiska mål	23
6.2.	Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen	23
7.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	25
7.1.	De allmänna hänsynsreglerna	25
7.2.	Biotopskydd	25
7.3.	Miljökvalitetsnormer	25
8.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	27
8.1.	Vägområde för allmän väg	27
8.2.	Vägområde för allmän väg med vägrätt	27
8.3.	Vägområde inom detaljplan	28
8.4.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	28
8.5.	Område med tillfällig nyttjanderätt	28
8.6.	Område för enskild väg	28
9.	FORTSATT ARBETE	29
9.1.	Allmänhetens granskning	29
9.2.	Kontroll och uppföljning	29
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	29
10.1.	Formell hantering	29
10.2.	Genomförande	31
10.3.	Finansiering	31
11.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	32
12.	BILAGOR	32

1. Sammanfattning

Väg 1025 Vasaloppsvägen delen Evertsberg – Oxberg är viktig för turism och skogsindustri. Vägen har dålig bärighet med sprick- och spårbildningar samt tvära kurvor och dålig sikt över krön som ger begränsade omkörningsmöjligheter.

En förstudie har tidigare tagits fram för Länsstyrelsens beslut om miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2011 om att projektet inte medför en betydande miljöpåverkan. En ny bedömning har genomförts 2016-09-01, med PM Linjeföring som underlag, att projektet inte medför en betydande miljöpåverkan.

Väg 1025 har dålig bärighet samt sprick- och spårbildningar. Vägen är smal och har många tvära kurvor och dålig sikt över krön, vilket medför att det är begränsade omkörningsmöjligheter.

Förstudien som utfördes under 2011 redovisades med tre alternativ. Trafikverket beslutade att gå vidare med det alternativ som innebär mer omfattande vägförbättringar än övriga alternativ och med hastigheten 80 km/h. Trafikverket går vidare med framtagande av vägplan för projektering för att förstärka och bredda vägen till 7,0 meters vägbredd, kurvvrätningar samt profiljusteringar så geometrin uppfyller dagens krav. Åtgärderna längs vägen ska även utföras med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns längs sträckan.

Målet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för samtliga trafikanter. Inga bärighetsrestriktioner ska finnas på sträckan. Värdefulla natur- och kulturmiljöer i vägens närhet ska värnas. Beakta Vasaloppsorganisationens behov för både vinter- och sommararrangemang.

Till följd av ovanstående brister behöver vägförbättringsåtgärder som förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon genomföras.

Genom att väg 1025 breddas och förstärks kommer framkomligheten förbättras för den genomgående trafiken. Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom kurvvrätningar och profiljusteringar. Eftersom ändamålet är att öka bärighet och trafiksäkerhet på aktuell sträcka är funktionsmålet uppfyllt.

Anläggningskostnaden för väg 1025 delen Evertsberg - Oxberg är 37 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Objekten finns med i Länsplanen med start år 2022-2025 och finansieras av Trafikverket.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Väg 1025 från Evertsberg till Oxberg (13 km) är viktiga för turism och skogsindustri. Väg 1025 har dålig bärighet, sprick- och spårbildningar samt tvära kurvor och dålig sikt över krön som ger begränsade omkörningsmöjligheter. På sträckan strax öster om Evertsberg finns problem med sprickbildningar, vilka har uppstått genom att vatten tränger upp i överbyggnaden på grund av att det saknas bra diken som dränerar vägkroppen.

Bron över Österdalälven i Oxberg har bara ett körfält där trafikanter från söder ska lämna företräde åt trafikanter från norr. Bron är dessutom samtrafikerad med järnväg. Bron har nedsatt bärighet (BK2) för vägtrafik och uppfyller inte nuvarande krav på bärighet för tågtrafik. Ombyggnad av denna bro ingår inte i detta projekt.

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 välgkanter, tillvaratas liksom eventuella buller- och vibrationsproblem.

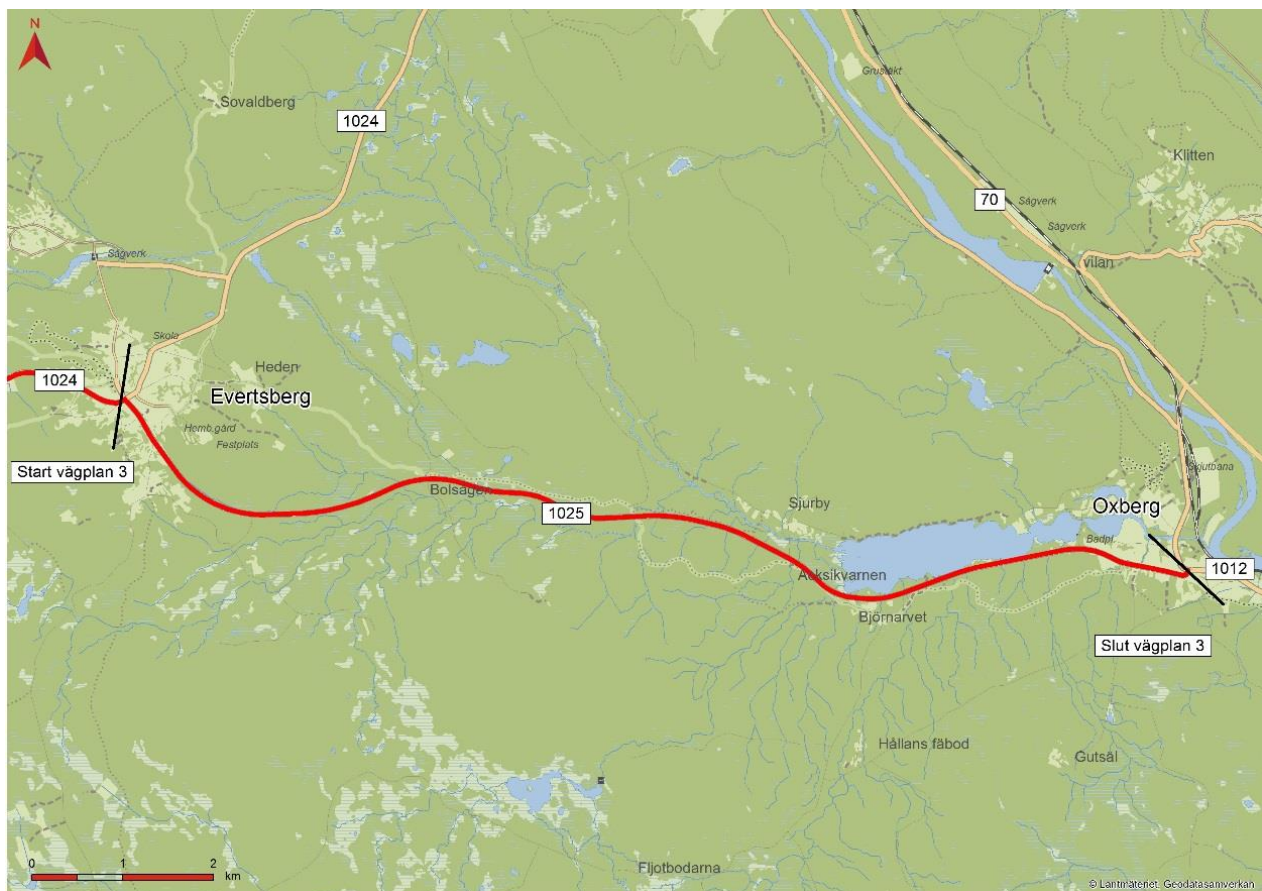


Bild 1. Översiktskarta med utredningsområde.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess, se bild 2, som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningsprocessen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver rådande brister i trafiksystemet, kända förutsättningar och hur projektet kan komma att påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.. Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I detta projekt har Länsstyrelsen bedömt att åtgärderna inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Vägplanen planeras då enligt typfall 2 och en miljöbeskrivning tas fram, se bild 2. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja vägbyggnadsåtgärderna.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att inhämta synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse, som är en viktig del av vägplanen.



Bild 2. Planläggningsprocessen.

2.3. Tidigare utredningar

I oktober år 2011 upprättades en förstudie "Väg 2024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, Vasaloppsvägen". I denna har åtgärder har analyserats enligt fyrstegsprincipen (se även kap 4.1). Åtgärder har beslutats genomföra enligt steg 3 vilket innebär vägförbättringsåtgärder, förstärkningsåtgärder, ökad vägbredd, förbättrad väggeometri och trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon.

Länsstyrelsen i Dalarnas län beslutade 2016-09-01 att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I ställningstagande daterad 2011-07-26 beslutade Trafikverket 2011-10-26 att upprätta en arbetsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning för förstudiens alternativ 2, mer omfattande vägförbättringar och hastigheten 80 km/h.

Följande utredningar har tidigare tagits fram och utgör grund för uppdraget:

- Tjälinventering, 2010-04-12.
- Bilburen laserskanning, maj 2012 (utfört av WSP).
- Samhällsekonomisk bedömning (SEB), daterad 2013-07-01.
- Jämnhetsmätningar utfördes i september 2015.
- Ett antal markprofiler från arbetsplaneskedet för befintlig väg, erhållet från Trafikverket 2016-02-10.

2.4. Mål

2.4.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

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

2.4.2. Projektmål

Ändamål

Väg 1025 från Evertsberg till Oxberg är viktig för turism och skogsindustrin. Rent generellt är ändamålet att öka trafiksäkerhet och bärighet på sträckan Evertsberg - Oxberg till en sträcka av 13 km.

Projektmål

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.
- Målsättningen i projektet är att hitta så kostnadseffektiva åtgärder som möjligt för att uppfylla effektmålen.

3. Förutsättningar

3.1. Vägens funktion och standard

Den aktuella delen av väg 1025 sträcker sig, huvudsakligen i väst – östlig riktning, från korsningen väg 1024/1025 i Evertsberg till korsningen där väg 1025 övergår till väg 1012 i Oxberg. Sträckan ingår i Vasaloppsvägen, vilken fått sitt namn eftersom Vasaloppsspåret till stor del går längs denna vägsträcka.

Väg 1025 Evertsberg- Oxberg, som är cirka 13 kilometer lång, är längs hela sträckan 6 meter bred. Väg 1025 är hastighetsbegränsad till 80 km/h med undantag för kortare in- och utfartssträckor från Evertsberg och Oxberg där skyltad hastighet är 40 km/h respektive 60 km/h.

Vägens geometri på denna del är förhållandevis bra och uppfyller krav på godtagbar standard.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1. Trafik

Trafikmätningar på väg 1025 Evertsberg - Oxberg utförda 2004 visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (årsdygnstrafik, ÅDT) uppgick till 490 fordon per dygn varav 70 fordon (14 %) var tunga transporter. Tidvis är trafikflödet högre under perioder med stugbytdagar i Sälen och vid Vasaloppets olika evenemang.

Trafikflöden år 2040 beräknas till 593 fordon varav (17 %) tung trafik på Väg 1025 på sträckan Evertsberg - Oxberg.

Trafiksiffrorna har räknats upp utifrån givna prognostal mellan år 2010-2050¹. Uppmätta trafiksiffror härrör i två fall för tiden före 2010, nämligen från år 2004 och 2007. Antagandet görs att uppräkningsår 2004-2010 följer samma mönster som 2010-2050, var på samma uppräkningsstal används även för perioden 2004-2010 som för perioden 2010-2050.

3.2.2. Kollektivtrafik

Hållplatsen Evertsberg trafikeras av linje 133 med två turer per vardag i vardera riktning samt en tur per helgdag i vardera riktning. Hållplatsen trafikeras även av linje 393 med tre turer per vardag och riktning, där ingen trafikering av linjen sker under lördagar och söndagar². Hållplats Oxberg trafikeras av linje 133, med fem turer per dag i vardera riktningen samt två turer per lördag och söndag i vardera riktningen.

3.2.3. Oskyddade trafikanter

Det aktuella området saknar gång- och cykelvägar. Oskyddade trafikanter återfinns främst:

- Längs vägarna i Evertsberg

¹ Trafikuppräkningsstal för EVA 2010-2030-2050

http://www.trafikverket.se/contentassets/e5a17b6e705141be8d934e4e669c715c/trafikupprakningstal_eva_150401.pdf

² Dalatrafik.se. Uppgifter om turtäthet gäller perioden 7/11-2016 tom 15/12-2016

- Längs vägarna i Oxberg och Oxbergssjöns badplatser
- Längs delar av vägsträckan i samband med Cykelvasan

Längs delar av sträckan i samband med Vasastafetten. Både löpning och gång sker på Vasaloppsspåret men oskyddade trafikanter såsom funktionärer, publik och tävlande kan förekomma i samband med aktiviteterna.

3.2.4. Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA, informationssystem för olyckor och skador, visar att det under åren 2006 – 2015 har inträffat 7 olyckor på väg 1025. Av dessa olyckor var 1 dödsolycka, 1 måttlig olycka och 5 lindriga olyckor.

Följande typer av olyckor har inträffat: 2 singelolyckor, 2 mötesolyckor, 1 cykelolycka, 1 upphinnandeolyckor och 1 fotgängarolycka.

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Bebyggelsen är samlad i Fiskarheden, Evertsberg och Oxberg med cirka 150-250 invånare i respektive ort. Fritidsbebyggelse återfinns i Branäs, Mångsbodarna, Tennänget, Risberg, i området runt Skeppshussjön samt västra delen av Oxbergssjön. I nämnda områden återfinns även ett fåtal permanentbostäder.

Den stora arbetsgivaren i området är Fiskarhedens Trävaru AB med ett hundratal anställda. Arbetspendling sker främst till närliggande orter men förekommer även till Stockholmsområdet, Mälardalen och Norge. Stor del av arbetstillfällena i regionen är kopplade till turism och besöksnäring i Sälen och Idre.

3.4. Miljöförhållanden

Detta kapitel är en sammanfattning av miljöbeskrivningen, PM Miljöbeskrivning som finns i underlaget till vägplanen

3.4.1. Landskapet

Ur ett trafikantperspektiv kan resan längs vägen upplevas som varierande, trots det stora inslaget av omgivande barrskog. Med återkommande intervall öppnar sig skogen för vattendrag, sjöar och våtmarker. Vägarna passerar ett flertal byar omgivna av mindre uppodlade marker eller betesmarker. 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.

Oxberg är ett mindre samhälle med närhet till Österdalälven. Byn är omnämnd i Mora sockens äldsta bevarade skattelängder, från 1530-talet. Byborna har länge brukat fäbodrar utanför byn. Inne i byn finns sommarfähus. I Oxberg finns ett kapell ifrån år 1720. År 1900 tillkom Älvdalsbanan mellan Mora och Älvdalen. En av stationerna fanns ursprungligen i Oxberg vilket har haft stor betydelse för byns framväxt. Inga persontåg går längre på järnvägen utan endast några godståg per vecka. Stationshuset är ombyggt till en bygdegård.

3.4.2. Naturmiljö

Vägen korsar flera vattendrag, Oxbergssjön passerar längs sjöns södra strand. Flera av vattendragen som korsas av vägen leder direkt ner mot Oxbergssjön, som i sin tur leder mot Österdalälven.

Längs vägen finns artrika vägkanter och några mindre våtmarksområden (ej upptagna i Naturvårdsverkets våtmarksinventering).

Ett antal naturobjekt som omfattas av generellt biotopskydd ligger i direkt närhet till vägen, se tabell 1.

Tabell 1. Generella biotopskydd identifierade längs med väg 1025.

Sektion	Biotop	Kommentar
39/230-39/290	Allé i jordbrukslandskap	Enkelsidig allé med 9 björkar, norra sidan.
39/250-39/280	Öppet dike i jordbruksmark	Ligger längs vägen, norra sidan.
39/420-39/740	Öppet dike i jordbruksmark	Ligger längs vägen, södra sidan.
39/420-39/720	Öppet dike i jordbruksmark	Ligger längs vägen, norra sidan.
39/450	Stenröse i jordbruksmark	Ligger mycket nära vägen, södra sidan.
39/490	Stenröse i jordbruksmark	Ligger direkt utanför vägområdet, södra sidan.
51/500-51/610	Öppet dike i jordbruksmark	Ligger längs vägen, södra sidan.
51/660-51/700	Öppet dike i jordbruksmark	Ligger längs vägen, norra sidan.

Strandskydd råder inom 100 meter från samtliga sjöar och bäckar. Strandskyddet syftar till att bevara goda livsvillkor för djur och växter på land och i vatten.

Skogsbruk står för den huvudsakliga markanvändningen inom området och är en mycket viktig naturresurs. Längs sträckan finns ett flertal sumpskogar. Mindre jordbruksmarker samt betes- och hagmarker förekommer i anslutning till Evertsberg och Oxberg. Jordbruksmarken i Evertsberg är utpekad i länsprogrammet för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturvärden.

Inom området finns förekomster av grundvatten.

3.4.3. Kulturmiljö

Väg 1025 är belägen i en kulturbygd med en rik och mångsidig kulturhistoria.

Längs vägen finns ett antal objekt registrerade som fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar. Det finns även ett antal skog- och historiaobjekt, varav två fångstgropar ligger nära vägen vid km 47/100.

Evertsberg är en utpekad by i Älvdalens översiktsplan med beaktande och bevarande av kulturvärden. Evertsberg har karaktären av en by eller mindre samhälle. Här finns ett kapell ifrån 1500-talet och lämningar ifrån ett kapell med ännu äldre anor. Det befintliga kapellet är ett byggnadsminne.

Oxberg är ett litet samhälle med närhet till Österdalälven. I Oxberg finns ett kapell ifrån år 1720.

3.4.4. Vattenmiljö

Väg 1025 passerar sex vattendrag som är klassade som vattenförekomster, vilka utgörs av två ytvattenförekomster och fyra ”vattendrag - övrigt vatten”. För de två ytvattenförekomsterna finns miljö kvalitetsnormer fastställda.

Norr om vägen finns Oxbergssjön, som är en ytvattenförekomst med fastställda miljö kvalitetsnormer.

Det finns inga fastställda vattenskyddsområden inom området.

Enligt SGU:s brunnarsarkiv finns både dricksvattenbrunnar och energibrunnar längs vägsträckan. Enskilda dricksvattentäkter, i form av grävda brunnar, kan också finnas efter sträckan. En brunnsinventering bör genomföras i anslutning till byggstart.

I området finns två grundvattenförekomster enligt vattenförvaltningen. Dessa är;

- SE677931-140738, väster om Oxbergssjön längs väg 1025
- SE677986-141595, söder om Oxbergssjön längs väg 1025

För dessa grundvattenförekomster finns miljö kvalitetsnormer fastställda.

Grundvattenförekomsterna på sydöstra sidan av Oxbergssjön är även skyddade områden enligt vattenförvaltningsförordningen. De är även utpekade vattenförsörjningsintressen i den regionala vattenförsörjningsplanen.

3.4.5. Förorenad mark

Närmast vägen finns inga MIFO³-objekt. Inne i Evertsberg finns ett objekt och inne i Oxberg finns två objekt, dessa bedöms inte påverka projektet på grund av avståndet till vägen.

Vid undersökning av asfaltsprover har ingen förekomst av stenkolstjära påvisats. På grund av låg trafikering har ingen provtagning av vägdikesmassor bedömts nödvändig.

3.4.6. Rekreation och friluftsliv

Vid projektets slut i Oxberg finns ett riksintresse för rörligt friluftsliv enligt MB 4 kap 2 § Siljansområdet. Riksintresset utgörs av Siljan-Orsasjöns vattensystem med anslutande terräng samt området längs Siljansringen. Kulturbygden och vattendragen anses vara

³ MIFO betyder Metodik för Inventering av Förorenade Områden. Metoden har tagits fram av Naturvårdsverket för att inventering och riskklassning av områdena ska kunna göras på ett enkelt och enhetligt sätt.

särskilt viktiga att bevara. I området finns det goda förutsättningar för vandring, cykling, längdskidåkning, fiske, samt natur- och kulturstudier.

Vasaloppsspåret är ett naturreservat med syfte att tillgodose behovet av områden för friluftslivet. Vasaloppsleden är föreslagen till att bli ett riksintresse för rörligt friluftsliv. Spåret sträckning går parallellt med vägen. Här genomförs varje år Vasaloppet på längdskidor. Längs leden går Cykelvasan och även löptävlingar. Leden är utbyggd med rastkojor, slobodar, broar och spänger.

Området är attraktivt för rekreation och friluftsliv på grund av dess närhet till stora naturområden. Vasaloppsvägen är en viktig transportled till Sälen. I området finns goda möjligheter för jakt, fiske och kanoting.

Det finns också ett stort antal skoterleder som är väl använda under vinterhalvåret. Vintertid är långfärdsskridskoåkning vanligt.

I Oxbergssjön finns gott om gädda och abborre. Sjön är känd ibland fiskare för att ha stora abborrar. Det finns en badplats i östra delen av Oxbergssjön. Bärplockning är populärt i Oxberg.

3.4.7. Hälsa och säkerhet

Bebyggelsen är samlad i Evertsberg och Oxberg med cirka 150-250 invånare i respektive ort. Fritidsbebyggelse återfinns i den västra delen av Oxbergssjön.

Planerade åtgärder syftar inte till att öka hastigheten eller kapaciteten på sträckan. Åtgärderna i sig kommer inte heller att medföra en väsentlig förändring av ljudnivåerna varför beslut tagits att hantera projektet som befintlig infrastruktur. Gällande åtgärdsnivåer för befintlig infrastruktur är:

- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad
- 40 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 55 dBA maximal ljudnivå inomhus

Sträckan har i dagsläget en årsdygnstrafik (ÅDT) på drygt 600 fordon, den tunga trafiken uppgår till 15 %. Efter Oxberg ökar trafiken något till ca 740 fordon per dygn. Främst i byarna går vägen i direkt anslutning till bostadsfastigheter. Längs aktuell sträcka på väg 1025 återfinns ett 10-tal bostadshus i anslutning till vägen. Den relativt låga trafikeringen i kombination med låg begränsad hastighet genom byarna innebär att åtgärdsnivåerna för befintlig infrastruktur inte överskrids och att inga åtgärder för bullerdämpning har utförts längs sträckan.

Projektet hanteras som befintlig infrastruktur och eventuella åtgärder utförs inom ramen för nationella bullerprojektet. Inga åtgärder i anslutning till vägen är aktuella. En bostadsfastighet bedöms överskrida åtgärdsnivån för befintlig infrastruktur för prognosåret och kan var aktuell för enskilda åtgärder.

Vägplaneförslaget innebär ingen förändring av bullersituationen i sig. Den ökning av ljudnivån som uppkommer beror av den naturliga trafikökningen med tiden. Inga fysiska ingrepp som påverkar ljudmiljön kommer att göras i anslutning till bostadsbebyggelse.

I PM Bullerutredning beskrivs beräkningsförutsättningar, riktvärden och åtgärdsnivåer samt avgränsningar och resultat mer ingående. Redovisning görs i fastighetstabell samt utbredningskartor i anslutning till tätare bebyggelse.

3.5. Byggnadstekniska förutsättningar.

3.5.1. Geologiska och geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från Sveriges geologiska undersökningar (SGU) består marken i området i huvudsak av morän samt områden med torv. Vägen, delen Evertsberg-Oxberg, ligger i huvudsak på moränmark. Isälvsediment finns en kortare sträcka runt km 43/200 och från ca km 46/000 längs Oxbergssjön och till slutet av sträckan. Generellt är moränen skogbevuxen. Berg i dagen finns strax efter Evertsberg enligt SGU:s jordartskarta. Inget berg har dock påträffats inom vägområdet vid undersökningarna. Generellt består berget av Älvdalsporfyr på sträckan. Det är en bergart som är mycket väl lämpad till såväl slit-, bär- och förstärkningslager. En blocksänka finns vid sydöstra änden av Oxbergssjön. Moränen tillhör oftast materialtyp 3B och tjälfarlighetsklass 2. Isälvs materialet tillhör materialtyp 2 och tjälfarlighetsklass 1. Myrarna efter sträckan Evertsberg-Oxberg är ganska få och relativt grunda.

3.5.2. Järnväg

I områdets östra del parallellt med Österdalälven sträcker sig Älvdalsbanan. Idag passerar tåg Oxberg några gånger per vecka med bland annat 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.

3.5.3. Broar

Längs Väg 1025 finns en bro. Bron i sektion 45/500 är en plattrambro av betong som byggdes 1960. Den inspekterades senast 2010-05-06 och har full bärighet (BK1). Den fria brobredden är 7.0 meter, dess spännvidd är 11 meter.

3.5.4. Vägavvattning

Idag sker vägavvattning huvudsakligen via öppna diken där det mesta av vägdagvattnet infiltrerar i innerslänt och dikesbotten. Dikena är relativt grunda längs stora delar av sträckan.

Där vattendrag korsar vägen sker genomledningen av vattnet i trummor, förutom i det läge där bro finns. Många trummor måste åtgärdas då de är skadade eller inte har fullgod funktion.

3.5.5. Ledningar

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.

3.5.6. Kommunala planer

Den aktuella vägsträckan berör Älvdalens- och Mora kommun. I Älvdalens kommun finns en kommuntäckande översiktsplan från 1994. I Mora kommuns översiktsplan, antagen 2006, utpekas Oxberg som bebyggelseområde. Förutsättningarna i Oxberg har vägts in avseende nya brolägen över Österdalälven.

I Evertsberg finns byggnadsplan, Bpl2039 – P119 som berörs i begränsad omfattning av dikesåtgärderna.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

I förstudien analyserades behoven av åtgärder enligt Fyrstegsprincipen, se bild 3.

Fyrstegsprincipen



Bild 3. Fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningsätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Trafikverket använder sig av principen vid planering av transportsystemet. Principen bör ses som ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser och inte som en modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter.

Förstudien som utfördes under 2011 redovisades med tre alternativ, alternativ 1 innefattade mindre omfattande vägförbättringar samt 80 km/h. Alternativ 2 föreslog mer omfattande vägförbättringar och 80 km/h och i alternativ 3 var det vägförbättringar och 90 km/h.

Trafikverket beslutade att gå vidare med alternativ 2. Det innebär att de går vidare med framtagande av vägplan för projektering för att förstärka och bredda vägen till 7,0 meters vägbredd, kurvvrätningar samt profiljusteringar så geometrin uppfyller dagens krav. Åtgärderna längs vägen ska även utföras med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns längs sträckan.

4.2. Val av utformning

Projektet innebär att väg 1025 kommer att förstärkas, vägbredden kommer att öka till 7 meter på hela sträckan, väggeometri förbättras och trafiksäkerhetsåtgärder genomförs i vägens säkerhetszon.

Vägens längd är 13 km och utformningen av vägen följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU) Trafikverkets publikation 2015:086. Referenshastigheten är 80 km/h. Vid Evertsberg och Oxberg är hastigheten 40 km/h resp. 60 km/h. Inga kurvvrätningar eller profiljusteringar genomförs längs sträckan.

För att inte hastigheterna ska öka med ökad vägbredd behålls befintlig vägbredd genom byarna. "Trånga sektioner" med grunda diken och dränering istället för öppna diken anläggs så att vägområdet uppfattas som trängre.

Vägförslag presenteras på följande ritningar 302To201 – 302To211.

I bilaga finns en sammanfattande karta över planerade åtgärder längs aktuell sträcka.

4.2.1. Typsektion

Väg 1025 utformas som landsväg med två körfält, ett i vardera riktningen. Vägbredden blir 7,0 meter förutom vid trånga passager, genom byarna samt vid de befintliga broar som inte åtgärdas, där behålls befintlig vägbredd, se typsektioner på ritning 302To401.

Innerslänterna föreslås få en minsta lutning om 1:3. Ytterslänterna föreslås få en minsta lutning om 1:2.

Räcken sätts vid behov till exempel vid branta och/eller höga slänter, broar, trummor och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen samt vid vattenskyddsområden. I första hand föreslås räcken med kapacitetsklass (N2) av typ balkräcken eller rörräcken. När det föreligger hög risk vid avkörning, som vid broar, väljs räcken med högre kapacitetsklass (H2).

4.2.2. Korsningar och anslutningar

Inga nya korsningar eller anslutningar planeras. Befintliga korsningar och anslutningar som berörs av breddning och dikesåtgärder kommer att anpassas till ny föreslagen lösning.

4.2.3. Gång- och cykelvägnät samt busshållplatser

Busshållplatser har placerats in enligt lägen på karta i bilaga.

Åtgärder för gång- och cykel ingår inte i projektet.

4.2.4. Parkeringsplatser

11 befintliga parkeringsfickor tas bort längs sträckan. 5 parkeringsfickor behålls och anläggs enligt Trafikverkets riktlinjer (VGU).

4.2.5. Ledningar

På de ställen befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet behöver de exakta lägena utredas och eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar ska genomföras i samråd med ledningsägarna i senare skeden.

4.2.6. Vägavvattning och vattenmiljö

Längs många delar av sträckan har befintliga diken inte erforderligt djup, om möjligt kommer dessa diken att justeras och göras djupare. I trånga sektioner kommer grunda täckdiken med dränering att anläggas för att minska markintrånget.

Befintliga trummor längs sträckan har inventerats. I samband med detta inventerades även stillastående vatten och möjliga avrinningspunkter. Till följd av vägbreddningen och dikesfördjupningen kommer trummorna att förlängas eller bytas ut. För de trummor som är

förlagda i vattendrag kommer anmälan om vattenverksamhet att göras med anledning av de planerade åtgärderna.

Ingen påverkan på markavvattningsföretagen och dess syfte bedöms ske.

För mer information om avvattningsåtgärder se PM Avvattning och PM Truminventering i underlaget till vägplanen.

4.2.7. Geotekniska åtgärder

Sträckan innefattar inga profiljusteringar eller kurvrätningar. Endast breddning utförs men då efter i princip hela sträckan undantaget dock inom samhällena Evertsberg och Oxberg.

De partier där det krävs geotekniska åtgärder är främst urgrävning av torv till fast botten under breddning. Bärighetsproblem finns längs sträckan. Orsaken till dessa är ofta en dåligt dränerad överbyggnad, d.v.s. vatten i överbyggnaden och undermåligt material i densamma. En annan orsak till bärighetsproblem kan vara en tunn överbyggnad och att vägen ofta är byggd med torv kvar under vägkroppen på myrsträckor. Materialtyp/ tjälfarlighet efter sträckan är vanligtvis 2/1-3B/2.

Urgrävningar i myrmark som återfylls med sprängsten medför att vatten lättare rinner i markprofilen i marklutningens riktning. Sådana sträckor ska identifieras och åtgärder vidtas för att förhindra att våtmarken dräneras. Speciellt känsligt är det där vägen går på skrå över myrmark. Många av myrarna lutar vilket innebär att det finns ett grundvattenflöde i lutningens riktning.

4.2.8. Broar och andra byggnadsverk

Sträckan innefattar en befintlig bro i sektion 45/500. Ingen åtgärd är nödvändig för bron.

4.2.9. Gestaltning

Planerade åtgärder ska utföras så att ingrepp minimeras och att fältskikt och brynvegetation kan återetableras så snart som möjligt. Avbaningsmassor från närliggande terrängavsnitt ska tillvaratas och läggas ut som ytskikt i vägområdet. Vägens omgivande diken utförs så att innerslänt närmast vägkroppen förses med ett ytskikt av bärlager 0-18 minst 50 mm från stödremsan till en nivå som ligger i linje med vägterrassens överkant. Ytterslänt kläs med avbaningsmassor. Vid kurvrättning och profiljustering ska befintlig väganläggning terrängmodelleras så att den får ett utseende och en form som harmonierar med omgivande terräng. Området ska täckas med avbaningsmassor.

Vid åtgärder i bebyggelsemiljöer ska hänsyn tas till natur och kulturvärden och miljön ska bevaras så långt som möjligt. Avvattning av vägterrassen ska utformas med öppna diken och i förekommande fall med täckdiken där vägens sidoområden ges en svag skålning. Växtbädd för gräsytor ska utföras med magert och ej gödlat jordmaterial av motsvarande kvalitet och innehåll som finns på platsen. Gräsfrö ska anpassas till den enskilda platsen. Hägnader ska återställas och befintliga träd ska sparas så långt det är möjligt.

Vid åtgärder nära vattendrag bör utblickar prioriteras så att skymmande vegetation tas bort eller glesas ut. Röjningsåtgärder inom vägområdet kan anpassas på plats i byggskedet. I gränsfall till närliggande fastighet ska samråd ske med berörd markägare. Exempel på åtgärder:

- Sektion 39/900: Evertsberg, väg i bebyggelsemiljö.
- Sektion 42/800: Vasslen, Korta utblickar nära vatten.
- Sektion 48-50/000: Oxbergsjön, utblickar nära vatten.
- Sektion 51/000: Oxberg, väg i bebyggelsemiljö.

4.2.10. Övriga väganordningar

Belysning

Befintlig omfattning på belysning ska behållas. Inga åtgärder planeras.

Räcken

Vägräcken har inventerats inom projektet och visar på en variation utefter den tid då utrustningen kommit till. Utrustning som vägräcken och broräcken kan utföras individuellt och platsanpassat med gällande funktionskrav. Vid val av utrustningstyp ska dock hänsyn tas till befintlig vägutrustning så att enhetlig karaktär bibehålls. Befintliga vägräcken kommer att anpassas till planerade breddningsåtgärder.

Generellt så sätts vägräcken vid behov som till exempel vid branta och/eller höga slänter, broar, trummor och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen samt vid vattenskyddsområden. I första hand föreslås räcken med kapacitetsklass (N2) av typ balkräcken eller rörräcken. När det föreligger hög risk vid avkörning, som vid broar, väljs räcken med högre kapacitetsklass (H2).

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått behöver fastställas. Inga bulleråtgärder vidtas.

Alla trummor i vattendrag ska konstrueras så de inte utgör vandringshinder.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

Åtgärderna i vägplanen medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Samtliga busshållplatser förses med bussficka om möjligt.

Vägens sidoområden kommer att trafiksäkras. Det innebär att slänter görs flackare och att oeftergivliga föremål (träd, trumändar etcetera) tas bort inom säkerhetszonen.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Den regionala utvecklingen av Dalarna norr om Mora förstärks av att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras.

5.3. Miljö och hälsa

Väg 1025 och dess sidoområden har utformats med utgångspunkt i det omgivande landskapets natur-, kultur- och visuella värden. Gestaltningsarbetet har varit en del av projekteringen.

Gestaltningsprogrammet, som finns in underlaget till vägplanen, presenterar vägförslagets anpassning till landskapsbilden, bebyggelsemiljö, byggnadsverk, sidoanläggningar, trafikantupplevelse, sidoområden, detaljer och utrustning samt drift och underhåll. Kritiska punkter när det gäller gestaltningen kan vara där gärdesgårdar står inom vägplaneområdet och eventuell breddning/kurvvrättning ska utföras i småskalig bebyggelsemiljö.

De negativa konsekvenser som uppstår är främst kopplade till det markintrång som sker i skogsmark då vägen breddas och diken åtgärdas. Då vägen inte kommer att breddas inom byarna undviks till stor del negativ påverkan på både natur- och kulturmiljö. Det är även inom byarna som de mest värdefulla odlingsmarkerna finns och därmed blir det i princip inget intrång i dessa. Projektet har utgått från att inga byggnader, gärdesgårdar eller annat som tillhör bymiljöerna ska påverkas, vilket har inneburit anpassningar av diken till täckdiken eller skäldiken istället för öppna diken.

Projektet har även haft som utgångspunkt att göra de anpassningar som krävs för att inte motverka arrangemangen kring Vasaloppets skid-, löp- och cykelspår.

Den störning som sker under byggtiden ger också negativa konsekvenser, men bedöms bli relativt liten p.g.a. låg trafikmängd, långa sträckor utan bebyggelse och möjligheten att nyttja väg 1024 som omledningsväg.

Positiva konsekvenser för naturmiljön kan leda till positiva effekter för närliggande vattendrag och sjöar då vandringen för vattenlevande organismer förbättras genom att trummor i vattendraget läggs om.

5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En samlad effektbedömning (SEB) kommer att genomföras enligt Trafikverkets metodik. I den sammanvägs beräkningsbara effekter med icke beräkningsbara effekter. Bedömningen kommer att sammanfattas i vägplanen inför fastställelseprövningen.

5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Det finns inga indirekta och samverkande konsekvenser av de åtgärder som föreslås.

5.6. Påverkan under byggnadstiden

De miljökonsekvenser som uppstår under byggtiden är kopplade till användning av fordon och maskiner samt hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier som innebär risk för läckage till omgivande mark och vatten. Drift av fordon och maskiner medför luftutsläpp och orsakar buller och vibrationer.

Temporära störningar kommer att vara ofrånkomliga under byggtiden, men minimeras genom krav på entreprenörens miljöarbete. Eventuellt kommer kompletterande skyddsåtgärder och restriktioner tas fram under byggtiden.

För byggskedet gäller Trafikverkets styrande miljökrav för entreprenörer, dessa krav finns formulerade i: Generella miljökrav vid entreprenadupphandlingar, TDOK 2012:93. I detta dokument finns krav på systematiskt miljöarbete, att miljöplan ska tas fram för entreprenaden samt utbildningskrav för personal, krav vid hantering av kemiska produkter, miljökrav för fordon och arbetsmaskiner samt riktvärden för buller under byggtiden.

De störningar under byggtiden som kan uppkomma berör få boende.

Massbalans ska eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter och för god hushållning med naturresurser. I projektet kommer ett överskott av jord- och torvmassor att uppstå på 74 580 m³, men det kommer även att finnas ett behov av nya stenmassor på 21 040 m³. Överskottsmassor kan komma att användas i parallella projektet, alternativt köras på deponi.

Byggplatsen organiseras så att all mark och vegetation utanför arbetsområdet skyddas och inte används till etablering, upplag etc. Trafikverket anvisar endast vägområdet som arbetsområde. Ev. tillfällig nyttjanderätt under byggtiden kan komma att behövas, vilket kommer att framgå av vägplanen. Särskild vikt bör läggas vid skydd av tomtmark och vattendrag. Ytor för hantering av miljöfarliga ämnen ska inte anläggas i anslutning till vattenmiljöerna.

Vid vägarbete finns risk för att markföroreningar påträffas. Särskilda hanteringsrutiner för detta tas fram till byggskedet.

Vid arbete i och i närhet av vatten ska särskild hänsyn tas för att minimera grumling av vattendrag. Erosionsskydd kan komma att behövas och tiden för åtgärder i vatten planeras till perioder med låg vattenföring.

Om tidigare ej känd fornlämning eller annat kulturlager påträffas ska arbetet i området avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

6. Samlad bedömning

6.1. Överensstämmelse med transportpolitiska mål

Genom att väg 1024 breddas och bärigheten förbättras kommer framkomligheten förbättras för den genomgående trafiken. För trafik på de anslutande vägarna kommer tillgängligheten att vara lika som dagens förhållande. Vägförslaget omfattar inga kurvrätningar och profiljusteringar på denna del, men eftersom andra delar av Vasaloppsvägen förbättras med avseende på vägens geometri kommer trafiksäkerheten att förbättras i sin helhet för projektet.

Eftersom ändamålet är att öka bärighet och trafiksäkerhet på aktuell sträcka är funktionsmålet uppfyllt.

Hänsynsmålet är uppfyllt genom att åtgärderna har anpassats till omgivande miljö.

6.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen

Nedan redovisas hur projektet överensstämmer med de nationella miljökvalitetsmålen.

Begränsad klimatpåverkan: Projektet bedöms inte leda till att fler transporter sker inom regionen. Inom projektet tas en klimatkalkyl fram med avsikt att lyfta frågor kring val av material samt annan optimering inom projektet som leder till en minskad påverkan på klimatet. Vid anpassningar enligt klimatkalkyl bedöms projektet inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Giftfri miljö: Inga kända eller misstänkta markföroreningar har påträffats inom projektet. Under byggtiden ställs krav på entreprenörens hantering av kemikalier, bränslen och annat som kan leda till föroreningar av mark och vatten. Ingen påverkan på miljökvalitetsmålet bedöms uppstå.

Levande sjöar och vattendrag: Trummor som utgör vandringshinder för vattenlevande organismer ska åtgärdas. Projektet bedöms ge positiva konsekvenser för uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Grundvatten av god kvalitet: Vid efterlevande av Trafikverkets krav på entreprenörer (TDOK 2012:93) samt övriga åtgärder för arbete i område för grundvattenförekomster bedöms inte projektet motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Myllrande våtmarker: Några mindre våtmarker berörs av projektet då vägen breddas. Hänsyn till våtmarkerna har tagits vid projektering av vägen för att undvika att de avvattnas. Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Levande skogar: Skogsmark tas i anspråk då vägen breddas, intrånget bedöms dock som marginellt och påverkar inte uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Ett rikt odlingslandskap: Markintrånget i odlingsmarker blir väldigt litet, projektet bedöms därmed inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

God bebyggd miljö: Projektet medför inga ökade bullerstörningar. Hänsyn till boendemiljöer har tagits vid projekteringen för minskade intrång. Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

Ett rikt växt- och djurliv: En naturvärdesinventering har utförts för projektet. Vid efterlevande av uppsatta skadeförebyggande åtgärder bedöms projektet inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsmålet.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

7.1. De allmänna hänsynsreglerna

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet skall följa miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen i olika sammanhang ska öka. Verksamhetsutövaren är skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttagits. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, anläggande och drift av vägar samt om tänkbar påverkan på omgivningen. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Se kapitel 5.3.

Projektet har utförts i överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Relevant information har införskaffats från tidigare utredningar och samråd har skett med myndigheter och personer med sakkunskap. Informationen och analyserna från material och samråd har bearbetats, sällats och arbetats om till denna planbeskrivning som är tillgänglig för allmänheten med flera.

Åtgärder har utretts med hänsyn till människors hälsa och miljön genom att skyddsåtgärder och försiktighetsmått inarbetats i vägplanen.

7.2. Biotopskydd

De generella biotopskydd som finns inom projektets närhet riskerar att påverkas under byggtiden. Allén i Evertsberg och samtliga stenrösen bör skyddas under byggtiden för att minimera risken för påkörning och att de på annat sätt skadas. De diken som ligger längs vägen kommer att påverkas under byggtiden, men bedöms kunna återskapas till sitt ursprung om avbaningsmassor återförs på slänterna.

Projektet bedöms inte leda till att några permanenta skador uppstår på områdets generella biotopskydd.

7.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Fastställda miljökvalitetsnormer finns i dagsläget för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller och för utpekade fisk- och musselvatten.

Projektets bidrag till luftutsläpp är litet på grund av låg trafikering längs vägen. Projektet bedöms inte leda till några öknings av trafiken som skulle medföra att miljö kvalitetsnormer för luft motverkas.

Projektet kommer inte leda till några ökade utsläpp till vatten. Där vandringshinder förekommer bidrar projektet till att förbättra uppfyllelsen av miljö kvalitetsnormer för vatten när dessa åtgärdas.

Projektet omfattas inte av miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller på grund av lågt antal invånare längs sträckan och liten trafikmängd på vägen.

Inga fisk- eller musselvatten berörs av projektet.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg

Nytt vägområde för välgångar som föreslås vid allmän väg omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. För att möjliggöra drift och underhåll ingår i vägområdet en kantremsa som i skogsmark är två meter bred utanför bankfot eller slänkrön. På impediment och åkermark är kantremsan 0,5 meter bred. På tomtmark tas ingen kantremsa i anspråk. Längs sträckan finns även en säkerhetszon som varierar beroende på vägens hastighet. Där säkerhetszonen sträcker sig längre ut än två meter utanför bankfot eller slänkrön utgår behovet av kantremsa.

Plankartorna redovisar nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg.

Arealer för tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan är 107 046 m².

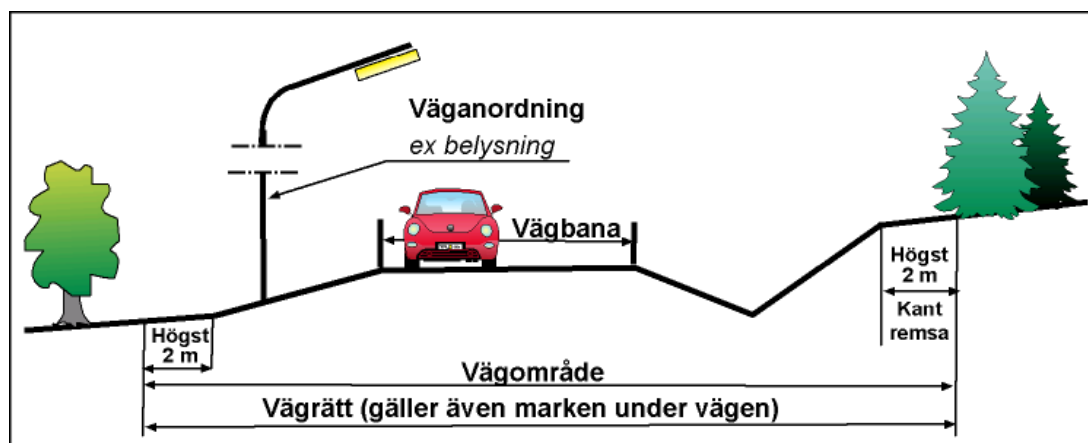


Bild 4. Vägområde och vägrätt.

8.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

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

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

anspråk med vägrätt ska motivera minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdetidpunkten.

Arealer för nytt vägområde med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan är 77 962 m².

8.3. Vägområde inom detaljplan

I Evertsberg finns en detaljplan som berörs i begränsad omfattning av dikesåtgärderna. Det gäller Byggnadsplan för del av Evertsberg 64:1 m.fl. (Bpl 2039-P1979/3).

8.4. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt är en rättighet för väghållaren (Trafikverket) att nyttja området för det ändamål som anges i vägplanen. Markägaren har fortfarande rätt att använda området för ändamål som inte hindrar eller stör väghållarens användning av marken.

Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

I projektet kommer inskränkt vägrätt att förekomma bland annat där in- och utloppsdiken finns och där väghållaren kan behöva utföra dikesrensning för att behålla vägens fulla funktion. Omfattningen av inskränkt vägrätt framgår av planritningarna i vägplanen. Arealen som tas i anspråk med inskränkt vägrätt är 19 779 m².

8.5. Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade vägåtgärderna. Det kan vara uppställning av byggmaterial, etablering, upplag och tillfälliga förbifarter under byggandet av broar. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden och markytorna kommer att återställas innan de återlämnas.

I vägplanen förekommer mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Omfattningen redovisas på plankartorna. Arealen som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt är 9 305 m².

Följande områden har markerats på plankartorna:

- Områdena markerade med T1 avser tillfälligt nyttjande som krävs för etableringsyta.
- Områdena markerade med T2 avser tillfälligt nyttjande som krävs för omledning av trafik vid ombyggnad av broar.
- Områdena markerade med T3 avser tillfälligt nyttjande som krävs för uppläggning av urgrävningsmassor.

8.6. Område för enskild väg

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Inga nya enskilda vägar anläggs i projektet. Anslutningar av befintliga enskilda vägar och fastighetsanslutningar kommer att anpassas utmed hela sträckan.

9. Fortsatt arbete

9.1. Allmänhetens granskning

Efter samrådstiden har inkomna synpunkter sammanfattats i en samrådsredogörelse och vägplaneförslaget har justerats. Vägplanen har nu sammanställts till en Granskningshandling som ställs ut i minst tre veckor för skriftliga synpunkter. Efter granskningen sammanställs synpunkterna i ett Granskningsutlåtande och hela vägplanen skickas till länsstyrelsen för ett slutligt yttrande.

9.2. Kontroll och uppföljning

Under byggskedet och efterföljande driftsskede utförs kontroller och åtgärder följs upp. Aktiviteter för detta har sammanfattats i en Miljöchecklista som följer med projektet genom de olika skedena.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

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

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

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

10.1.1. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på vägplanens plankartor samt de villkor som tas upp i beslutet.

10.1.2. Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.

- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t.ex. tillfälliga upplagsplatser.
- För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

10.1.3. Sakägare

Avgränsning av sakägarkretsen har gjorts utifrån det syfte och den påverkan som vägplanen medför på omgivningen. Förutom de som berörs av markintrång har medtagits de som påverkas av förändrat väghållningsansvar, ändrade utfartsförhållanden och bullerstörningar. För påverkan i natur-, kultur-, och vattenmiljöer har medtagits de organisationer, lokala organ, sammanslutningar och andra som har ett väsentligt intresse i saken.

- Fastighetsförteckningen är indelad i sex delar enligt Vägförordningen 3 kap 13 § :
- fastigheter där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt och kända ägare till dessa fastigheter,
- mark- och vattenområden som är samfälliga för flera fastigheter och inom vilka mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt och kända ägare till dessa delägande fastigheter,
- nyttjanderätt eller annan särskild rätt, utom hyresrätt och bostadsrätt, till fastigheter där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt och kända innehavare av dessa rättigheter,
- fastigheter med bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder beräknas utsättas för buller som överskrider riktvärden för vägtrafikbuller och kända ägare till dessa fastigheter och bostadsbyggnader,
- fastigheter vars utfart till allmän väg planeras ändras med anledning av vägbygget och kända ägare till dessa fastigheter,
- gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen (1973:1149) och därmed jämställda vägsamfälligheter och vägföreningar, i den mån de berörs av vägplanen, samt kända ägare till de kända fastigheter som deltar i anläggningarna.

Om en samfällighetsförening enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter förvaltar en samfällighet, särskild rätt eller gemensamhetsanläggning, har föreningen angetts i stället för ägare eller innehavare.

De sex första flikarna i fastighetsförteckning ska finnas i vägplanens underlag. Fliken "Adresser till övriga" ingår inte i förteckningen. Fliken "Indragning av väg" ingår inte heller i fastighetsförteckningen men bifogas planen separat när en indragning samordnas med ett planärende.

10.1.4. Samråd

Samråd har bedrivits under hela planprocessen i olika skeden med länsstyrelsen, kommuner, ledningsägare samt enskilda berörda sakägare. Samråden har dokumenterats i en separat samrådsredogörelse som bifogas underlaget till vägplanen. Inkomna synpunkter har inarbetats i vägplanen.

10.2. Genomförande

10.2.1. Bygghandling

När vägplanen har vunnit laga kraft avser Trafikverket göra en upphandling av en totalentreprenad. Den upphandlade entreprenören upprättar sedan en bygghandling.

10.2.2. Dispenser och tillstånd

Följande separata prövningsförfaranden enligt gällande lagar krävs innan detta vägprojekt får genomföras:

- Vägprojekt som innebär att naturmiljön väsentligt kan förändras ska anmälas för 12:6 samråd till tillsynsmyndigheten. Exempel på sådana projekt är tillfälliga transportvägar och uppläggning av massor som inte hanterats i vägplanen.
- För arbeten som innebär uppläggning av massor som kan förorena mark eller vatten krävs anmälan eller tillstånd. Anmälan sker till aktuell kommun.
- Om förorenad mark upptäcks skall det omedelbart anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap 9 §. Påträffas tjärhaltig beläggingsmassa kommer rutiner för hantering av massorna att tas fram till byggskedet.

10.2.3. Produktion

Under anläggandet av väg 1025 kommer en viss störning av trafiken att vara oundviklig. Väg 1025 ska kunna trafikeras under byggtiden. Det kommer att ställas krav på entreprenören att ordna framkomlighet under byggtiden. Tillfälliga lokala trafikomläggningar kan komma att ske för att kunna utföra bro- och anläggningsarbeten.

Vägen kommer att under vissa tider att stängas av vid byte av vägtrummor och rörbroar. Krav på att dessa arbeten inte utförs under trafikintensiva perioder såsom Vasaloppets evenemangsveckor kommer att ställas på entreprenören. Information om alternativa vägar kommer att ske i de korsningar där vägval kan ske till alternativa vägar.

10.3. Finansiering

Anläggningskostnaden för åtgärderna för väg 1025 är 37 miljoner kronor.

Objekten finns med i Länsplanen med start år 2022-2025 och finansieras av Trafikverket.

11. Underlagsmaterial och källor

- Rapport Planläggning av vägar och Järnvägar, Trafikverket, Publ. 2014:09.
- Vägar- och gators utformning, VGU, Trafikverket.
- Förstudie Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, ”Vasaloppsvägen”.
- Transportstyrelsen, STRADA.
- Trafikverket, Nationella vägdatabasen.
- Mora kommun, Översiktsplan och detaljplaner.
- Älvdalens kommun, Översiktsplan och detaljplaner.
- Malung- och Sälens kommun, Översiktsplan och detaljplaner.

12. Bilagor

Sammanfattade karta över vägsträckan och planerade åtgärder. (Karta 1).



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se



VÄG 1024 / VÄG 1025 VASALOPPSVÄGEN

VÄGPLAN 3
SEKTION 39/120 - 51/ 920

Datum: 2016-12-21

0 500 1 000 1 500
Meter

- TECKENFÖRKLARING:
- Planerad busshållplats
 - Väglinje
 - CykelVasaleden

