

SAMRÅDSUNDERLAG E16 Borlänge-Djurås, etapp 1 – ändring av fastställd vägplan

Borlänge kommun, Dalarnas län

Vägplanbeskrivning, 2021-08-23



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag E16 Borlänge-Djurås, etapp 1 – ändring av fastställd vägplan

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-08-23

Ärendenummer: TRV 2013/73924

Uppdragsnummer: 162479

Version: 1.0

Kontaktperson: Patrick Svärd, Trafikverket

Innehåll

.....	1
1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1. Planläggningsprocessen	6
2.2. Bakgrund	7
3 Förutsättningar	10
3.1. Miljö och hälsa	10
3.2. Byggnadstekniska förutsättningar.	15
4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	16
4.1. Val av lokalisering	16
4.2. Val av utformning	16
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	18
5 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	18
5.1. Landskap.....	18
5.2. Natur- och kulturmiljö	18
5.3. Vattenmiljö	19
5.4. Rekreation och friluftsliv	19
5.5. Hushållning med naturresurser.....	19
5.6. Strandskydd.....	19
5.7. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	20
5.8. Påverkan under byggnadstiden.....	20
6 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer, miljökvalitetsmål och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	21
6.1. De allmänna hänsynsreglerna	21
6.2. Miljökvalitetsnormer	23
6.3. Miljökvalitetsmål	23
6.4. Hushållning med mark- och vattenområden	24
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	24
8 Markanspråk och pågående markanvändning	25
8.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	25
8.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt.....	25
8.3. Område med tillfällig nyttjanderätt	25
9 Fortsatt arbete.....	25

9.1.	Planläggning	25
9.2.	Samråd.....	25
10	Genomförande och finansiering.....	26
10.1.	Formell hantering	26
10.2.	Kommunala planer	27
10.3.	Genomförande	27
10.4.	Dispenser och tillstånd	27
10.5.	Finansiering	27
11	Underlagsmaterial och källor	28

Bilagor

Plankartor

201C206

201C207

1 Sammanfattning

E16/väg 70 är en nationell stamväg. Sedan år 2012 är den uppklassad till Europaväg och är tänkt att bli ett starkt transportstråk. Trafikverket planerar att bygga om E16/väg 70 mellan Borlänge-Djurås till mötesfri väg för att öka kapaciteten, standarden, trafiksäkerheten och tillgängligheten. Vägsträckan har delats upp i 3 etapper och för varje etapp tas en vägplan fram. Vägplanen för etapp 1 fastställdes 2020-01-13.

Trafikverket måste göra en ändring av redan fastställd vägplan för etapp 1 eftersom dagvattenledning och avvattningsdike behöver dras till Hemsjön för att få en fullgod avrinning från väg och omgivande mark. Detta medför ett förändrat markanspråk gentemot fastställd vägplan och då dagvattenledningen samt diket anses vara väganordningar behöver markanspråk tas med vägrätt, vilket medför att en ändring av fastställd vägplan behöver upprättas.

Vid Norr Amsberg planeras en ny trafikplats att anläggas inom etapp 2. Avvattning från vägen planeras samlas upp och ledas till en fördröjningsdamm. Från fördröjningsdammen kommer vattnet att pumpas österut och släppas i vägdiken som sluttar österut till etapp 1. Vid etapp 1 planeras vattnet att ledas med självfallsledning som den sista biten övergår till öppet dike ned till Hemsjön. Vägdayvattnet kommer i första hand renas när vattnet översilar väglänter och fördröjningsdammen vid trafikplatsen kommer utgöra ett reningssteg samt fungera som katastrofskydd. Vidare sker filtrering i dikessträckan längs vägen samt i diket vid Hemsjön.

Fastställda miljö kvalitetsnormer bedöms inte påverkas negativt och planförslaget bedöms inte strida mot relevanta miljö kvalitetsmål. Vidare bedöms planförslaget vara förenligt med de allmänna hänsynsreglerna.

Trafikverket gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan då åtgärdens omfattning och art är liten. Användning av mark och andra naturtillgångar är små och det finns inga riksintressen eller skyddade områden som berörs. Inom vägplaneområdet finns ett regionalt kulturmiljöintresse vars värde inte påverkas av åtgärden. Det förekommer inga höga naturvärden på området och ingen betydande påverkan på vattenmiljön bedöms uppstå.

Samrådsunderlaget kommer att användas för samråd med myndigheter, organisationer och de enskilda som särskilt berörs av projektet och sändas till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I de situationer då ändringar behöver göras i projekt men då kriterierna för oväsentlig avvikelse överskrids, krävs att en ny vägplan tas fram för det avsnitt som behöver ändras. Ändringen av projektet kan t.ex. avse en del av vägens sträckning eller utformning. Under vissa förutsättningar finns en möjlighet att använda sig av ett förenklat förfarande för handläggning av den nya planen. Ändringen av projektet får inte medföra att den ursprungliga planens syfte och funktion förändras. I sådant fall måste en ny plan enligt det normala förfarandet upprättas.

Det förenklade förfarandet regleras i 15 a och 17 a §§ väglagen. Det innebär att samrådet kan förenklas och att kungörande och granskning inte behöver ske. Eftersom det förenklade förfarandet innebär att en ny plan tas fram kan det användas även vid ändring av planer som har fastställts före 1/1 2013. Planen ska alltid fastställas.

För att det förenklade förfarandet ska kunna användas ska nedanstående krav vara uppfyllda:

- Väg- eller järnvägsbygget ska inte vara färdigställt.
- Ändringen kan inte antas medföra betydande miljöpåverkan.
- Om mer mark behöver tas i anspråk måste fastighetsägare och innehavare av särskild rätt skriftligen medge ändringen av planen.

Ändringarna mynnar ut i ny plan som ska fastställas och som sedan kan överklagas. Om flera olika ändringar av en fastställd plan behöver göras finns dels möjlighet att göra alla ändringarna i en och samma plan alternativt kan ändringarna delas upp i flera nya planer för att på så sätt minimera överklaganden och problem med att inhämta medgivanden från fastighetsägare och innehavare av särskild rätt. Möjligheten att dela upp ändringarna i flera nya planer kan enbart göras om ändringarna inte hänger samman med varandra.

Vid ändringar som innebär en betydande miljöpåverkan eller då frivillig markåtkomst ej är möjligt måste hanteringen av planen ske enligt det normala förfarandet. Även om planen ska tas fram enligt det normala förfarandet så behöver planen enbart avse det avsnitt som måste ändras.

För att undersöka om ändringen av fastställd vägplan kan medföra betydande miljöpåverkan tas det fram ett samrådsunderlag. Samrådsunderlaget beskriver översiktligt projektets omfattning, förutsättningar samt hur det kan påverka miljön, såväl allmänna som enskilda intressen. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig. Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse som bifogas samrådsunderlaget för länsstyrelsens bedömning.

Projektets ändamål och projektmål redovisas i fastställd vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1, dnr: TRV 2013/73924

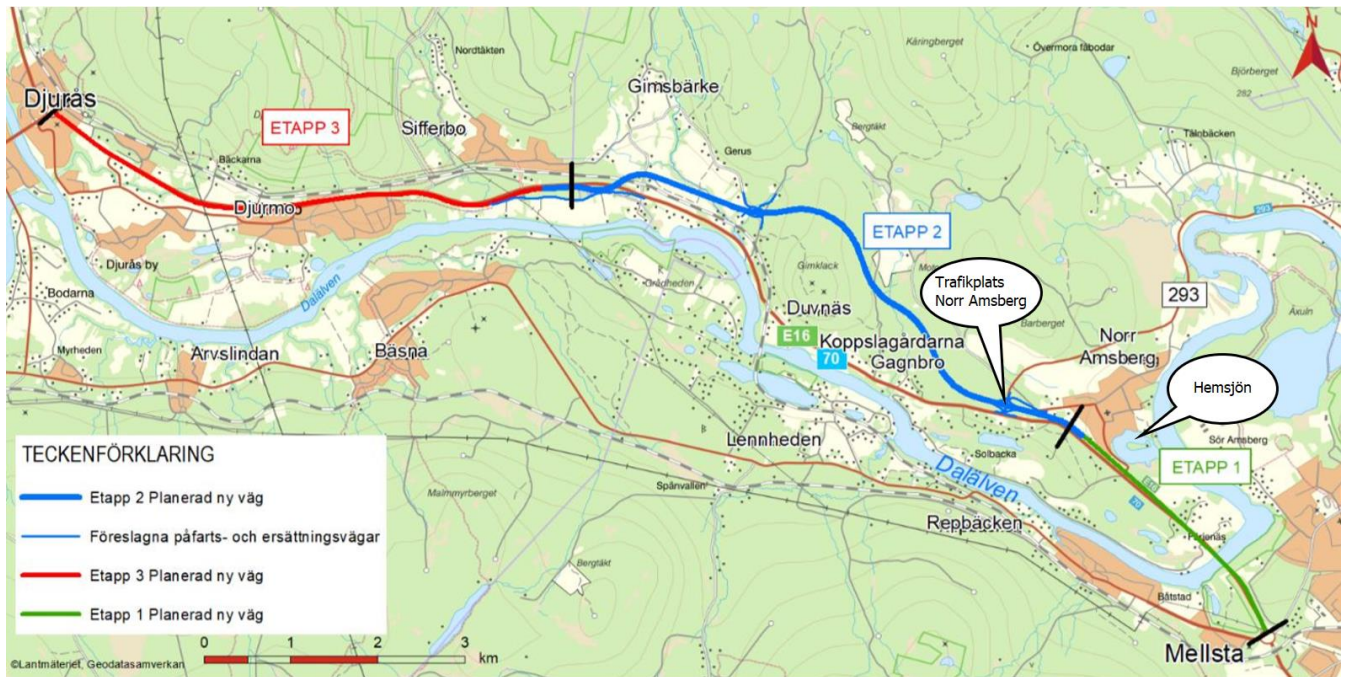
2.2. Bakgrund

E16/väg 70 är en nationell stamväg som sedan år 2012 är uppklassad som Europaväg. E16 är tänkt att bli ett starkt transportstråk Oslo-Gävle via Torsby-Malung-Vansbro-Borlänge och Falun. Dalarna tillhör ett av de största industri- och exportlänen i landet och i kombination med en hög andel turism är E16/väg 70 en viktig del i transportsystemet. Delen Borlänge- Djurås är även en viktig pendlingssträcka för den befolknings- och arbetsmarknadstäta delen av södra Dalarna. För att öka kapaciteten, standarden, trafiksäkerheten och tillgängligheten på E16/väg 70 krävs ombyggnad till mötesfri väg och åtgärder för att minska vägens barriär för boende och oskyddade trafikanter.

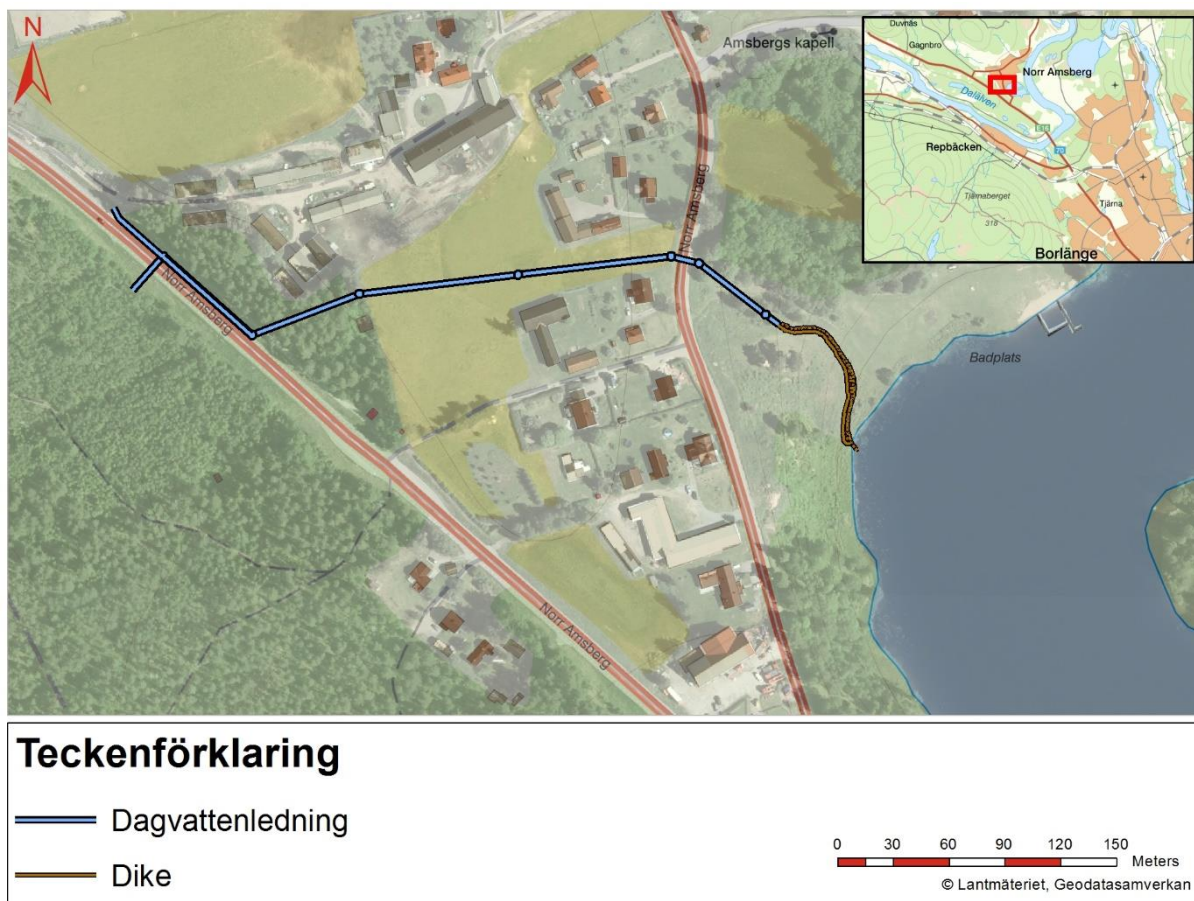
Vägsträckan Borlänge-Djurås har delats upp i 3 etapper, denna handling avser etapp 1 (Mellstarondellen-Norr Amsberg). För etappindelningen, se Figur 1. En vägplan har tagits fram för etapp 1 där vägen föreslås byggas om till omväxlande 1+1 och 2+2 körfält. Många trafikfarliga anslutningar stängs och ansluts till fullständigt utbyggda korsningar genom nya ersättningsvägar. På sträckor med mitträcke varierar hastigheten mellan 80 och 100 km/timme. Planskild passage för alla trafikslag föreslås i Norr Amsberg. Ett sammanhängande gång- och cykelstråk föreslås längs hela sträckan med delvis nya utbyggda gång- och cykelvägar/- banor. Fastigheter längs sträckan erbjuds bulleråtgärder i form av fönster-/fasadåtgärder eller vall och skärmar. Vägplanen för etapp 1 fastställdes 2020-01-13.

Inom projektets etapp 2 föreslås det vid Norr Amsberg att anläggas en ny trafikplats med planfri korsning för E16 samt väg 293. Ur vattenskyddssynpunkt behöver vägdagvattnet avledas till Dalälven och det lämpligaste alternativet har bedömts vara genom utsläppspunkt i Hemsjön, vid etapp 1, se Figur 1 och Figur 2. Avvattningslösningen ingår inte i den fastställda vägplanen för etapp 1 och innebär ett förändrat markanspråk. Avvikelsen från vägplanen som avvattningslösningen medför bedöms vara mer än oväsentlig, vilket är anledningen till denna ändring av fastställd vägplan.

Syftet med ändringen av vägplanen är att få tillgång till mark för att anlägga en dagvattenledning samt avvattningsdike. Eftersom dessa anses vara väganordningar behöver markanspråk tas med vägrätt.



Figur 1. Visar vägplanerna utmed sträckan Borlänge-Djurås (etapp 1–3). Denna ändring av vägplan avser etapp 1.



Figur 2. Föreslagen avvattningslösning vid Hemsjön.

2.2.1. Geografisk och tematisk avgränsning

Det förslag till ändring som framgår av denna handling benämns planförslag och området som berörs benämns vägplaneområde.

Vägplaneområdet för denna ändring av vägplan omfattar ett markområde vid km 2/900–3/230 längs E16/väg, mellan Mellstarondellen och Norr Amsberg. Geografiskt avgränsas handlingen till det ändrade vägområdet och dess omgivning.

Denna ändring av vägplan behandlar endast de åtgärder som ändringen innefattar. Information om vägutformning och andra aspekter återfinns i fastställd vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1, dnr: TRV 2013/73924. Redogörelse för dagvattenhanteringen i etapp 2 framgår av vägplan med status samrådshandling för E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg-Sifferbo, etapp 2, dnr: TRV 2018/97924.

2.2.2. Tidigare utredningar

- Fastställelsehandling vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1. Dnr: TRV 2013/73924, 2019-01-25
- Samrådshandling vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg-Sifferbo (etapp 2). Dnr: TRV 2018/97924, 2020-09-21

3 Förutsättningar

3.1. Miljö och hälsa

3.1.1. Natura 2000-områden och riksintressen

Inga Natura 2000-områden eller riksintressen för natur, kulturmiljö eller friluftsliv berörs av vägåtgärderna.

3.1.2. Landskap

E16 mellan Borlänge- Djurås ligger i ett älvdalslandskap som kännetecknas av dalgångar längs Dalälven och åar. Skalan varierar från vidsträckta strandterrasser till trånga sluttningar där dalgången smalnar av. Området ingår i nedre Dalarnas jordbruksbygder med centralbygder kring Dalälven där odlingslandskapet ligger på sedimentjordar.

Vid aktuellt område omges E16 av blandskog. Efter att planerad dagvattenledning svängt av österut mot Hemsjön utgörs landskapet av åkermark med bostadsbebyggelse, för att sedan övergå till en gräsbeklädd slänt ned till sjön. Hemsjön omges till stor del av strandskogar, på den nordvästra delen av sjön utgörs markområdet invid strandlinjen av en gräsbeklädd yta utan träd.

3.1.3. Natur- och kulturmiljö

Följande beskrivning av naturmiljön utgår dels från den äldre studerade sträckningen av ledning och dike, se figur 3. Efter samråd med Borlänge kommun har hänsyn tagits till kommunens planer med att bygga ut badplatsen och en kompletterande inventering av området har gjorts där den nya sträckningen projekteras.

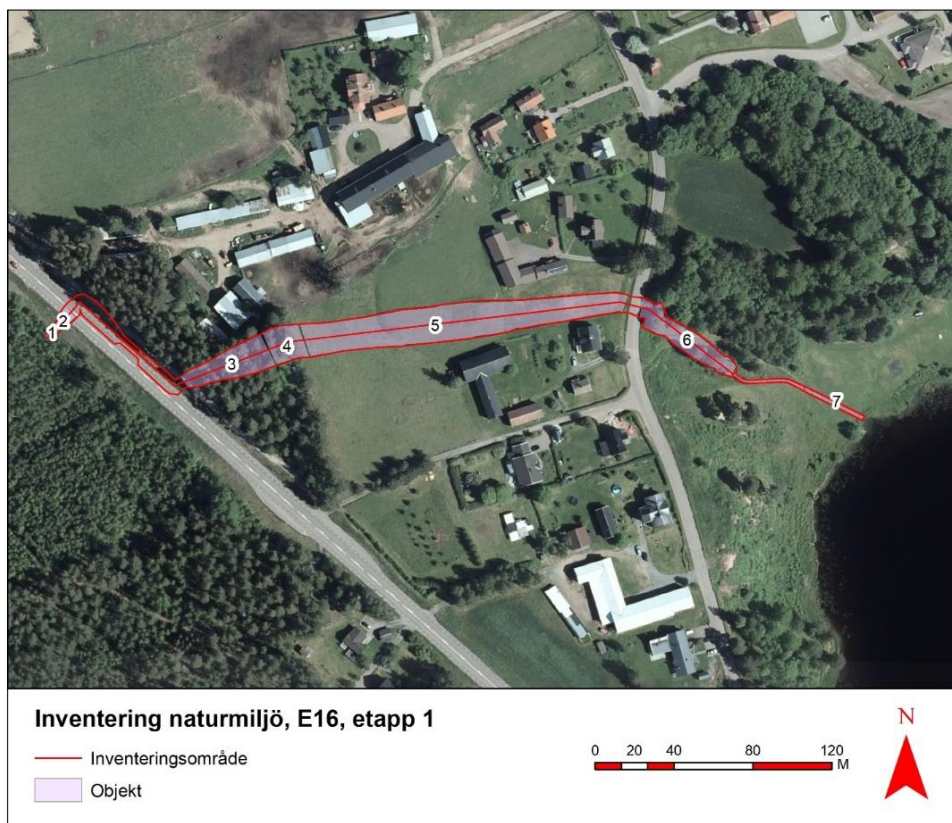
Det bördiga området längs Dalälven har odlats i långa tider och håller ett relativt rikt djurliv, sett till det omgivande skogslandskapet. Odlingsmarkerna i älvslandskapet brukas aktivt och bidrar till att bevara odlingslandskapet och skapa miljöer där småvilt kan förekomma. Hemsjöns stränder är utpekade av Länsstyrelsen som ett område med kända naturvärden tack vare lövrika strandskogar.

Det finns inga fornlämningar eller andra skyddade intressen för kulturmiljövården inom vägplaneområdet. Inget biotopskydd eller andra naturskyddade områden som berörs av åtgärderna.

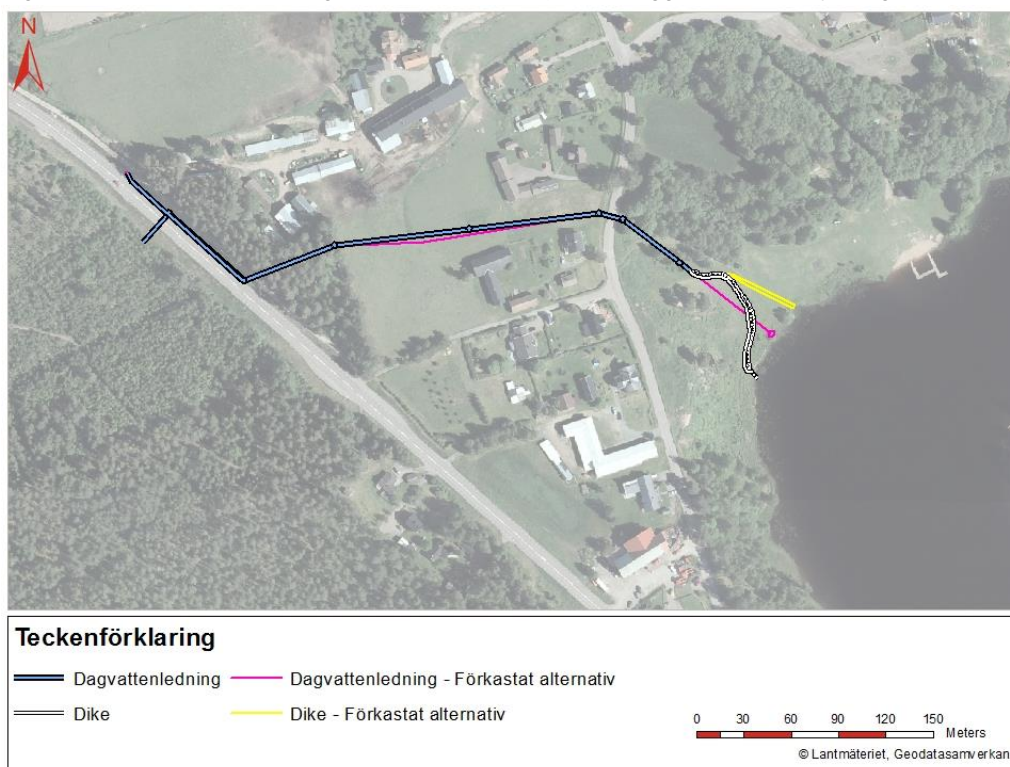
Norr Amsbergs bymiljö är ett regionalt kulturmiljöintresse som sträcker sig över det berörda området. I kulturmiljöprogrammet för Borlänge kommun beskrivs värdena som: En ålderdomlig bygd mellan Barbergsklack och Dalälven med träkapell från 1600-talet och en intressant bystruktur av betydande kulturhistoriskt- och miljömässigt intresse, väl värd att bevara.

I rekommenderade riktlinjer för området står bland annat att landskapets öppna karaktär och koncentrerade byklasas bör bibehållas.

Den 17:e november 2020 genomfördes en fältinventering av naturmiljön på området där dagvattenledningen och diket planeras. Inventeringsområdet delades upp i 7 objekt, där objekt 3–7 berörs av denna ändring av vägplan. Inventeringsområdet framgår i Figur 3.



Figur 3. Område för inventering av naturvärden. Objekt 1–2 ligger inte inom nytt vägplaneområde.



Figur 4 - Ny lednings- och dikesalternativ och förkastat alternativ. De förkastade alternativen har valts bort för att ta hänsyn till Borlänge kommuns planer med att bygga ut badplatsen.

I **objekt 3** finns en liten skogsdunge med medelålders tallar. Förekomst av enstaka ung gran, björk och en. I fältskiktet finns lite husmossa, ljung och harsyra. Framförallt består marken av jord täckt av barr och löv samt små kvistar. Två myrstackar noterades. Inga särskilda naturvärden, artrikedom, naturvårdsarter eller skyddsklassade arter noterades. Området bedöms inte ha några höga naturvärden.

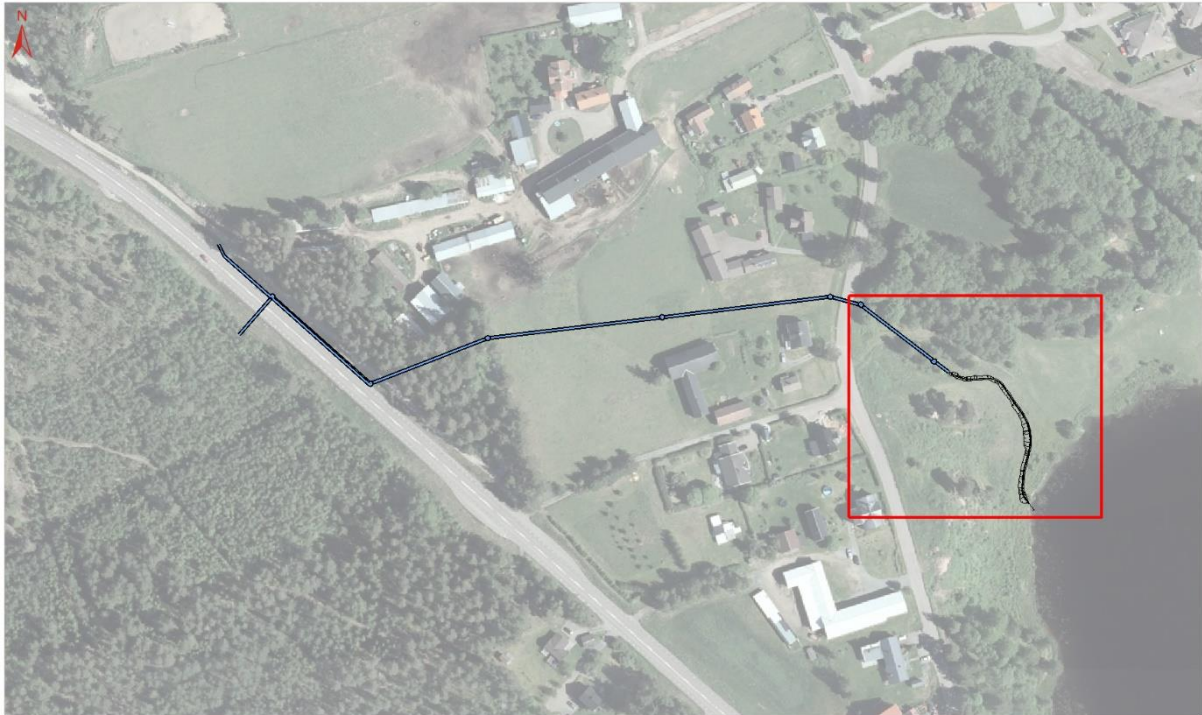
Det finns en stig som leder till tre större lador som avgränsar objekt 3 och objekt 4. **Objekt 4** utgörs av en barrskogsdunge med medelålders tallar. Förekomst av enstaka granar och en del sly. Marken består framförallt av jord, täckt med barr- och löv. Viss förekomst av harsyra, ljung och lingon. Inga särskilda naturvärden, artrikedom, naturvårdsarter eller skyddsklassade arter noterades. Området bedöms inte ha några höga naturvärden.

Marken i **objekt 5** nyttjas som hagar för kor och hästar. På grund av stängsel och djur som fanns i hagarna vid inventeringstillfället kunde ingen detaljerad inventering utföras i området. Inga tillsynes kärlväxter eller arter kunde identifieras. Tilläggas bör att inventeringen utfördes i november vilket innebär att eventuella kärlväxter kan ha förbisetts. Inga naturvårdsarter, skyddsklassade arter eller särskild artrikedom identifierades vid inventeringsområdet under inventeringstillfället. Området bedöms därför inte ha några höga naturvärden.

Objekt 6 är troligen en gammal betesmark för boskapsdjur. Ett staket är placerat vid delar av objektet. Längs västerut, på en kulle, finns ett glest bestånd av björkar och närmare Hemsjön är marken öppen med enstaka buskar. Vid inventeringstillfället noterades inga naturvårdsarter, särskild artrikedom eller skyddsklassade arter. Vissa hagmarksväxter kan finnas i området men eftersom inventeringen skedde i november kan dessa ha förbisetts. Biotopen hyser dock ingen stor variation när det gäller till exempel block, tuvor och våta områden och bedöms därför troligen inte hålla en stor artvariation. Vissa naturvärden kan förekomma.

Vid **objekt 7** utgörs marken av klippt gräs. Vid strandkanten finns ett område med högt gräs och vass. Det kan finnas kärlväxter som trivs i klippta gräsmarker med dessa kunde inte identifieras eftersom de flesta kärlväxter blommat över i november. Under inventeringstillfället identifierades inga naturvårdsarter, skyddsklassade arter eller någon särskild artrikedom. Biotopen är enformig och bedöms inte hålla några höga naturvärden.

Det kompletterade området som inventerats (figur 5) är en solexponerad betesmark som betats av kor. Inga kor vid inventeringstillfället (210621). Betesmarken består av en brant och lättare sluttning ner mot Hemsjön i närhet till Masenbadet. Förekomst av rörlilka, smörblomma, stjärnblomma, ängsklocka, rödklöver, vitklöver, ängssyra, femfingerört, backnejlika. Viss kärlväxtflora samt indikatorarten backnejlika ger ett visst artvärde. Inga övriga naturvårdsarter, sällsynta eller fridlysta arter noterades. Heller inga träd med särskilda värden.



Teckenförklaring

— Dagvattenledning

— Dike

□ Område för kompletterande inventering

0 0,015 0,03 0,045 0,06 0,075
Kilometers

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

3.1.4. Vattenmiljö

Ytvatten

Den ytvattenrecipient som påverkas av vägdagvatten inom ramen för ändringen av fastställd vägplan är Hemsjön som är en sjö som ”snörts av” när Dalälven ändrat sitt läge. Hemsjön är ett område av regionalt intresse och rymmer flera arter av kransalger, däribland arten Uddslinke (Borlänge kommun, 2013). Kransalger är grönalger som kan bilda täta mattor vid botten och Uddslinke är klassad som nära hotad (NT). Förekomst av kransalger visar att en sjö har en god vattenkvalitet då dessa alger i övergödda sjöar med mycket fosfor konkurreras ut av kärlväxter. (Länsstyrelsen i Dalarnas län, 2012).

Hemsjön har en area på 0,14km². Tidigare uppgifter från VISS angav att den ekologiska statusen i Hemsjön (NW671198-147584) klassades som god 2009. Statusen för näringsämnen bedömdes 2009 vara hög. I bedömningen ingick bara parametern fosfor. Det finns ingen föreslagen status efter 2009 eftersom Hemsjön inte längre betraktas som en egen vattenförekomst utan ingår i Dalälven.

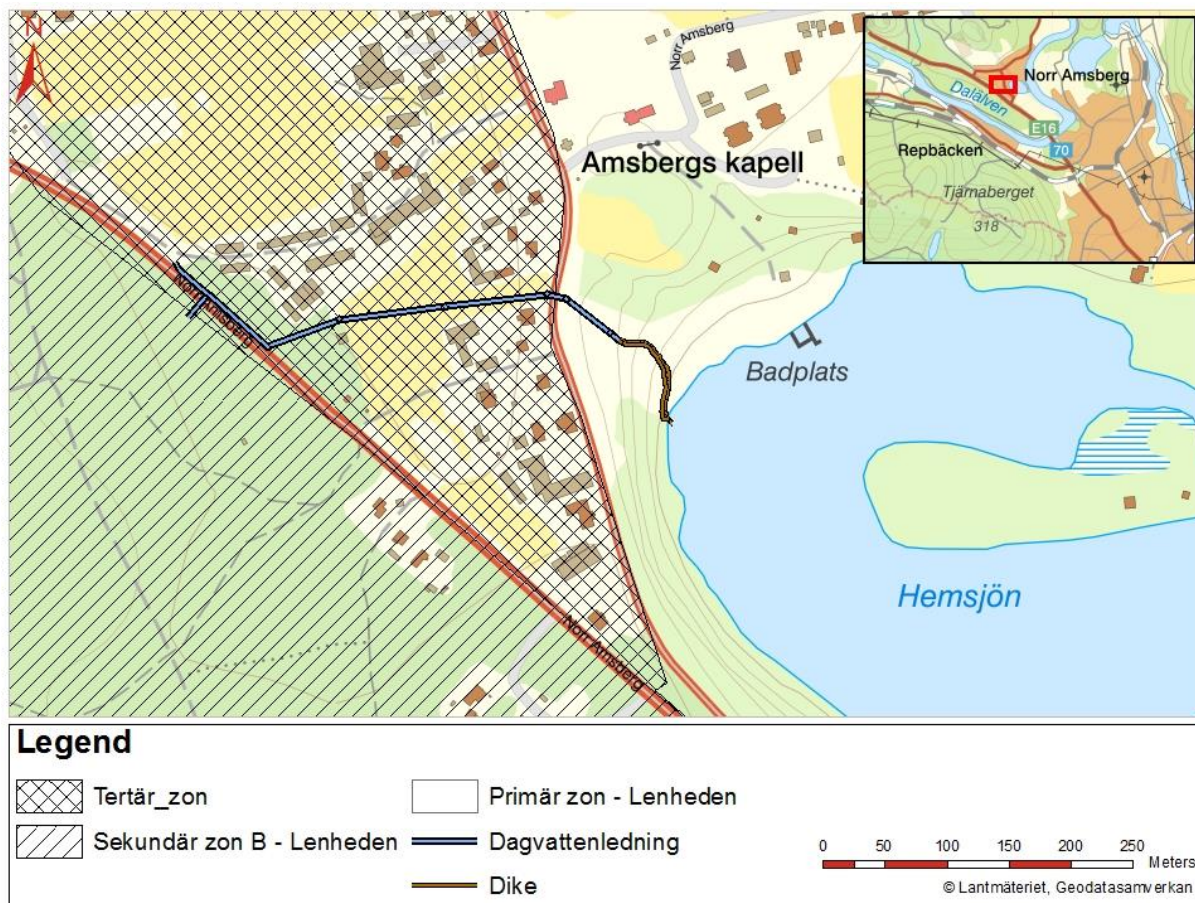
Dalälven (SE671330-147124) är Sveriges längsta älv, 542 km, med ett avrinningsområde på 28 954 km². Dalälvens ekologiska status klassades 2020 till måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god. Anledningen till den ekologiska statusen är bland annat otillfredsställande hydromorfologiska kvalitetsfaktorer (vattenreglering och vandringshinder). Kvalitetskravet för Dalälven är att den ska ha uppnått god ekologisk status år 2021 samt att god kemisk ytvattenstatus ska uppnås, med två undantag. Undantagen gäller mindre stränga krav för kvicksilver och bromerad difenyleter (PDBE) samt tidsfrist för tributyltennföreningar och kadmiumföreningar.

Förslag till ny miljö kvalitetsnorm enligt VISS (2021) är att god ekologisk status ska uppnås till 2033 samt god kemisk ytvattenstatus ska uppnås med undantag för kvicksilver samt PDBE.

Grundvatten

Grundvattenströmningen är riktad mot Borlänge och grundvattennivåerna ligger generellt lågt i förhållanden till vägen, ca 1 m under Dalälvens bottennivå. På en del av aktuellt område finns en registrerad grundvattenförekomst, Badelundaåsen-Leksand Borlänge. För aktuell sträcka av Badelundaåsen (SE671605-146879) är den kemiska samt kvantitativa statusen klassade som god. Beslutad miljö kvalitetsnorm är god kvantitativ status och god kemisk status.

E16 går genom vattenskyddsområde för Lennhedens vattentäkt (beslutat 2018-08-23). Området för ändring i vägplanen ligger inom tertiär skyddzon, se figur 6. Lennhedens vattentäkt försörjer, tillsammans med Tjärna vattentäkt, tätorterna Borlänge och Falun totalt ca 85 000 personekvivalenter med dricksvatten. Vattenförekomsten Badelundaåsen är utpekad i flera vattenförsörjningsplaner som mycket viktig för den regionala vattenförsörjningen och Lennheden-Tjärna dricksvattenanläggningar är utpekade av Havs- och vattenmyndigheten till riksintresse för dricksvatten.



Figur 6. Utbredning av Lennhedens vattenskyddsområde vid planerad ledning och dike.

3.1.5. Rekreation och friluftsliv

Hemsjön nyttjas för rekreation och hyser badplatsen Masenbaden. Sjön ingår i Borlänge centrala fiskevårdsområde.

3.2. Byggnadstekniska förutsättningar.

3.2.1. Geologiska förutsättningen

Jordarten på området består främst av silt eller finsand, vilket är den fraktion som är vanligast förekommande längs sträckan Borlänge-Djurås. Det är dessa kornfraktioner som är allra känsligast för erosion av vatten.

3.2.2. 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. Avvattningen av vägkroppen verkar dock fungera bra på grund av den självdränerande marken, men i vissa partier finns vägsador som tyder på bland annat uppfrysningsproblematik vilket kan vara kopplat till bristande dränering av vägkroppen

3.2.3. Ledningar

Inom och i angränsning till planerat vägområde finns befintliga ledningar för bland annat el, belysning, tele, VA, och opto. Ledningar kommer att mätas in och samordning kommer ske med berörda ledningsägare under projektets gång.

4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

I anslutning till E16 uppkommer dagvatten som behöver hanteras till följd av ombyggnationen av vägen. Bakgrunden till vägens lokalisering efter planerad ombyggnation framgår av fastställd vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1, dnr: TRV 2013/73924.samt vägplan med status samrådshandling för E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg-Sifferbo etapp 2, dnr: TRV 2018/97924.

4.2. Val av utformning

I ett tidigare skede var en idé att dagvatten från etapp 2 skulle ledas till sjön Havtrollet. Då Havtrollet angränsar till sekundär zon i vattenskyddsområdet för Lennhedens vattentäkt bedöms det ur vattenskyddssynpunkt vara ett bättre alternativ att leda dagvattnet till Hemsjön som är belägen längre från vattenskyddsområdet samt står i förbindelse med Dalälven.

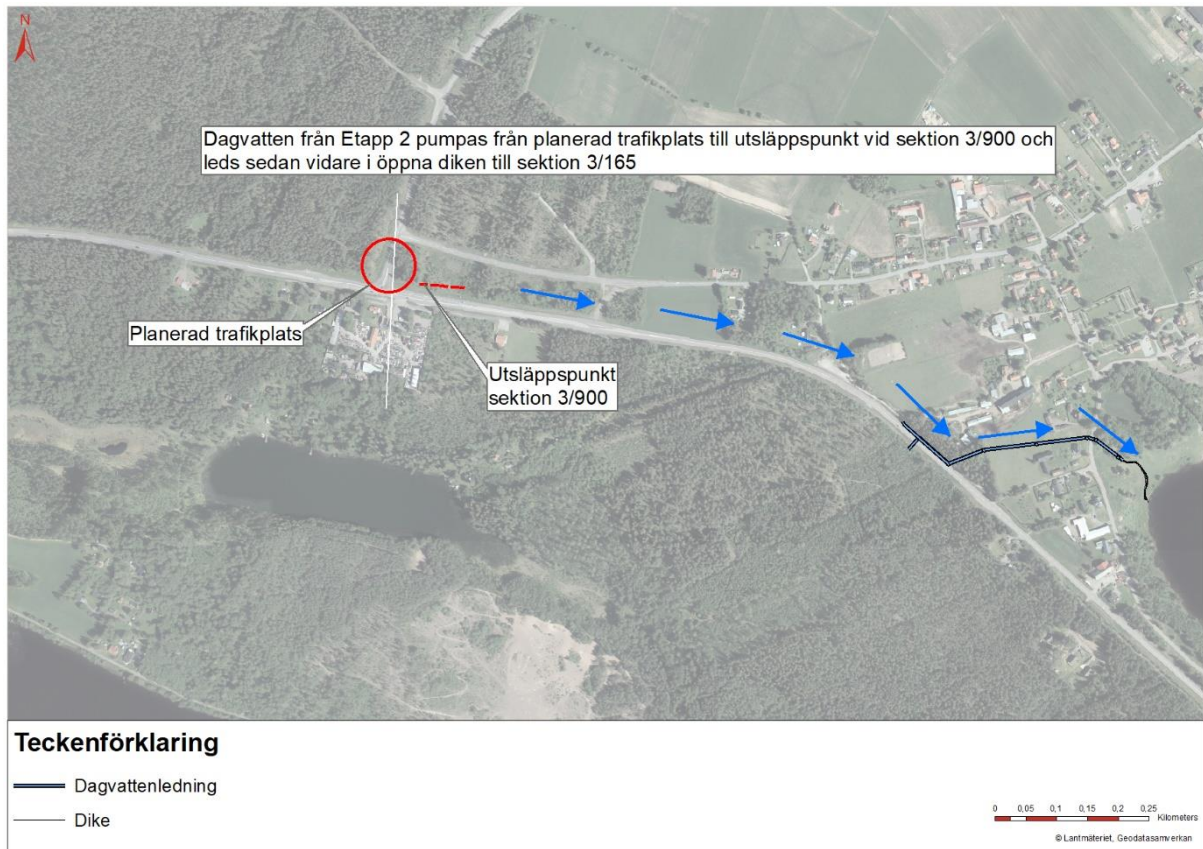
Genom att låta ledningen övergå till dike de sista 70 metrarna ges ytterligare möjlighet till översilning och en lägre flödes hastighet uppnås.

4.2.1. Vägavvattning och vattenmiljö

Vid Norr Amsberg (KM 3/980–4/370) planeras en ny trafikplats att anläggas inom etapp 2. Avvattning från vägen planeras samlas upp och ledas till en fördröjningsdamm med hjälp av täta diken samt via en genomgående trumma som tar vattnet från den norra sidan till den södra sidan av E16 där dammen är placerad. Fördröjningsdammen anpassas med funktion som katastrofskydd och förses med avstängningsmöjligheter innan utlopp. En pumpstation leder vattnet öster om trafikplatsen där det släpps i vägdiken. Vägdiket sluttar österut mot gränsen mellan etapp 1 och 2, därifrån (km 3/165) kan vattnet ledas med självfallsledning (DN400) till Hemsjön. I slänten ned mot Hemsjön övergår ledningen till ett öppet dike. Diket blir 70 m långt och beläggs med natursten med en lagertjocklek om 300 mm i erosionsskyddande syfte. Efter stenbeläggningen blir djupet på diket ca 0,2 m.

Avledandet av dagvatten innebär endast tillskott av dagvattenvatten i Hemsjön vid nederbörd. Dagvatten som släpps till dike från trafikplatsen beräknas infiltrera till 50% innan det når recipienten. Vägdiket och utloppet till Hemsjön kommer vara torrlagda i normalfall och enbart leda vatten vid regn. Väg dagvattnet kan vara förorenat av bl.a. avgaser, smörjoljor, korrosion, däck, vägbana, katalysatorer och bromsbelägg. En stor del av föroreningarna från vägar är partikelbundna, vilket gör att de är lättare att avskilja genom filtrering i mark eller exempelvis sedimentering i en damm. Den största andelen av föroreningarna är de partiklar som härrör från asfaltslitaget, vilka till stor del utgörs av stenpartiklar. (Trafikverket, 2011).

Föroreningarna kommer i första hand fastläggas när vattnet översilar vägslänter samt filtrerar i diket längs vägen, innan diket övergår till dagvattenledning. Dagvatten från trafikplatsen kommer att rinna via öppet vägdike i ca 800 m innan det når dagvattenledningen vilket har en hög reningsgrad. Innan utlopp till Hemsjön finns det ytterligare möjlighet till översilning och filtrering i det öppna diket. Vatten från trafikplatsen passerar även fördröjningsdammen vilket också utgör ett reningssteg. Vid olycka finns möjlighet till katastrof avstängning i fördröjningsdammen vid trafikplatsen.



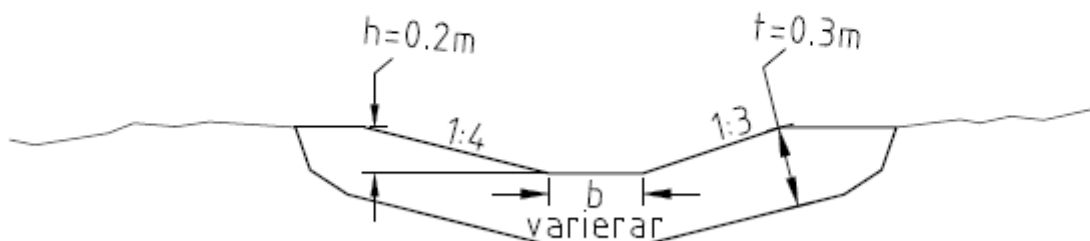
Figur 6 - Rinnsträcka för omhändertagande av dagvattnet genom dagvattenledning och dike (illustreras med blå pilar).

4.2.2. Gestaltning

Diket vid Hemsjön beläggs med natursten 90–150 mm som betande djur kan trampa på.

Kanterna av diket föreslås besås med fröer samt pluggplantor som är anpassade efter områdets flora för att snabbare integrera diket i omgivningen.

Normalsektion dike. Skala 1:50



Figur 7 - Normalsektion för diket.

4.2.3. Klimatförändringar

Sverige kommer troligtvis att få ett våtare och varmare klimat i framtiden, vilket kan innebära att ökade nederbördsmängder med extrema nederbördstillfällen inträffar oftare än tidigare. Vid utformningen av teknisk infrastruktur som vägar är avvattningsystemens dimensionering och kapacitet kritiska faktorer för att begränsa skador vid extrem nederbörd. Vägar och dess dagvattenavledning måste klara av klimatets variationer, till exempel i form av ras och skred och förändrade tjäl- och grundvattenförhållanden. I planförslaget har samtliga flöden räknats upp med en klimatkfaktor 1,2 för att ta hänsyn till ökade flöden vid eventuella framtida klimatförändringar

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga särskilda skyddsåtgärder föreslås fastställas.

5 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.1. Landskap

Åtgärderna kommer att påverka landskapet genom att befintlig vegetation tas bort. Då dagvattenledningen anläggs under mark är återetablering av vegetation i stor utsträckning möjlig och påverkan är av tillfällig karaktär. Den andel avverkade träd som inte återplanteras bedöms inte påverka landskapsbilden av betydelse.

Anläggandet av ett öppet dike innebär en förändring i landskapet kring den norra sidan av Hemsjön som är gräsbeklätt. Diket kan upplevas som ett visuellt avbrott i omgivningen. Störst kontrast bedöms uppstå i samband med byggskedet på grund av avsaknad av vegetation. Genom att beså området påskyndas återetableringen av växtlighet på platsen vilket minskar de visuella effekterna. Med tiden kommer diket att torvas över och kanterna blir då inte lika distinkta och smälter in mer i landskapet. På sikt kommer planförslagets påverkan på landskapet bli begränsad.

5.2. Natur- och kulturmiljö

Det regionala intresseområdet Norr Amsberg berörs av ändringen av vägplanen genom att åkermark i dess södra del tas i anspråk. Ledningen som anläggs under marken och det öppna diket påverkar inte de kärnvärden som pekats ut. Ingen negativ påverkan av betydelse förväntas uppstå avseende kulturmiljön.

Påverkan på djur- och växtliv kommer framförallt att utgöras av schaktning och avverkning i naturmark i samband med anläggande av dagvattenledning och dike. Anläggande av dagvattenledningen innebär att träd behöver avverkas i skogsdungen (objekt 3 och 4) samt ovan slänten till Hemsjön (objekt 6). Avverkning i strandområdet (objekt 6) kommer endast beröra enstaka unga björkar, därmed bedöms planförslaget inte påverka strandskogarna påtagligt. Påverkan på naturmiljön är av en relativt tillfällig karaktär då ledningen anläggs under marken och återetablering av växtlighet kommer ske efter byggskedet, dock med vissa restriktioner då växtligheten inte får utgöra

ett hinder för eller skada ledningen/diket. Detta begränsar bland annat möjligheten till återplantering av avverkade träd.

Diket som anläggs inom objekt 7 medför en mer bestående förändring i naturmiljön lokalt, men området bedöms inte hålla några höga naturvärden. Efter byggskedet kommer återetablering av växtlighet succesivt ske i och intill diket, bl.a. genom att lägga tillbaka avbaningsmassor då fröbanker finns i dessa.

Med hänsyn till naturvärdena i området och projektets art bedöms de negativa konsekvenserna för naturmiljön bli begränsade.

5.3. Vattenmiljö

Ytvatten

Tillrinning av vägdagvatten från trafikplatsen och vägsträckan bedöms ha en begränsad påverkan på Hemsjön på grund av planerad rening i fördröjningsdamm och vattnets relativt långa transportsträcka i dike. Vidare bedöms den tillkommande vattenmängden bli begränsad och inte medföra en ökning av näringsämnen och föroreningar som påverkar badande eller kransalger negativt.

Ombyggnationen av vägsträckan innebär mindre risk för olyckor. Vid händelse av olycka finns möjlighet till katastrofavgångning vid trafikplatsen, vidare finns goda möjligheter att vidta saneringsåtgärder innan Hemsjön nås. Risken för negativ påverkan på vattenmiljön till följd av olyckor bedöms därmed som låg.

Risk för grumling är främst knuten till byggskedet och reduceras i och med att skyddsåtgärder vidtas under byggskedet.

Grundvatten

Genom att rena och leda bort vägdagvattnet från vattenskyddsområdet för Lennhedens vattentäkt minskar risken för påverkan på grundvattnet från väganläggningen. Positiva effekter bedöms därmed uppstå avseende grundvatten.

5.4. Rekreation och friluftsliv

Förslaget till ändring av vägplan bedöms inte medföra någon direkt påverkan på friluftslivet i och med hänsyn tagits till den planerade utbyggnaden av badplatsen. Hemsjön kommer även i fortsättningen kunna nyttjas för rekreation.

5.5. Hushållning med naturresurser

Längs med den aktuella sträckan kommer skogs- och åkermark att tas i anspråk under byggskedet. Under driftskedet kommer marken kunna fortsätta nyttjas, dock med vissa begränsningar för att inte hindra eller störa väganläggningarna.

Massbalans ska, så långt det är möjligt, eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter samt för att uppnå god hushållning med naturresurser. Anläggande av dagvattenledning och dike innebär att schakt kommer att ske och uppschaktat material ska i första hand återanvändas inom projektet under förutsättningar att det är tekniskt möjligt och miljömässiga krav uppfylls.

5.6. Strandskydd

Inom etappen gäller generellt strandskydd, d.v.s. land- och vattenområdet intill 100 m från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Strandskyddets syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänheten att ha tillgång till strandområden samt att bevara goda livsvillkor

för djur- och växtliv på land och i vatten. Inom ett strandskyddsområde får, enligt 7 kap 15 § miljöbalken, inte byggnader eller anläggningar uppföras som kan hindra allmänheten från att beträda området. Inte heller får åtgärder vidtas som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Föreslaget vägområde ligger inom strandskyddsområde vid Hemsjöns nordvästra strand. Dagvattenanläggningen behöver för sin funktion ligga i anslutning till stranden. Ianspråktagande av mark kommer lokalt att förändra livsvillkoren för djur- och växtarter. Strandområdet kommer fortsatt vara tillgängligt för allmänheten.

Enligt 7 kap 16 § miljöbalken, gäller inte förbuden i 7 kap 15 § miljöbalken byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan.

5.7. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

En indirekt positiv effekt uppstår av denna ändring av vägplan då en fungerande hantering av dagvatten från etapp 2 kan uppnås. Kan dagvattnet inte ledas bort kommer det bli stående vid trafikplats Norr Amsberg. En fungerande dagvattenhantering är en förutsättning för att väganläggningen ska fungera tillfredsställande.

Samverkande effekter kommer att uppstå för Hemsjön då tillrinning av vägdagvatten kommer att ske från två utsläppspunkter, både från Norr Amsberg, etapp 2 och från en del av vägsträckan i etapp 1. Med planerad rening av vägdagvatten bedöms dock konsekvenserna för Hemsjön bli obetydliga på grund av vägdagvattnets relativt långa transportsträcka i dike.

5.8. 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. Risken för påverkan på recipient är störst vid arbete i vatten och vid nederbörd, då arbetet kan orsaka grumling.

Markåtkomsten påverkas tillfälligt under byggtiden då anläggningen förläggas. Störningar under byggtiden berör närboende i området.

För att minska riskerna för förorening av recipienter skall anpassade och lämpliga åtgärder utarbetas såsom grumlingskydd och val av lämplig tidsperiod för arbete i vatten.

För byggskedet gäller, förutom de krav som fastställs i vägplanen, Trafikverkets kravdokument Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93). Dessa krav representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag.

6 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer, miljö kvalitetsmål och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

6.1. De allmänna hänsynsreglerna

Enligt hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet vidta de skyddsåtgärder och den försiktighet som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. De allmänna hänsynsreglerna samt hur planförslaget uppfyller dessa framgår av Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Planförslagets uppfyllelse av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

Hänsynsregel	Beaktande av hänsynsreglerna
Bevisbörderegeln § 1 - verksamhetsutövaren ansvarar för att visa att verksamheten sker på ett miljömässigt godtagbart sätt i förhållande till hänsynsreglerna.	Trafikverket ansvarar för att vägplanen och dess genomförande uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan och tillhörande miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning upprättas.
Kunskapskravet § 2 - verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om hur miljön och människors hälsa kan påverkas av verksamheten samt vilka åtgärder som kan begränsa eventuell påverkan.	Trafikverket har genom egen personal och anlitade konsulter tillräcklig kompetens för den ansökte verksamheten. Vidare inhämtas kunskap via kommande samråd. Trafikverket kommer att förvissa sig om att den entreprenör som handlas upp för att genomföra de planerade åtgärderna, äger den kunskap som erfordras
Miljöbalkens försiktighetsprincip 3 § består av tre delar: Försiktighetsprincipen- blotta risken för skador eller olägenheter till följd av en verksamhet medför skyldighet att vidta åtgärder. Förorenaren betalar –det är alltid är den som orsakar eller riskerar att orsaka skada som ska bekosta de förebyggande eller avhjälpande åtgärder som erfordras för att skydda miljön. Bästa möjliga teknik – omfattar den teknologi som används för anläggning, drift och avveckling av verksamheten	Åtgärder kommer att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna planförslaget medför för vissa aspekter. Uppställningsplatser, tillfälliga upplag och användandet av maskiner etc. kommer att planeras på ett sätt som inte leder till skada på miljön eller för människor. Vid kommande upphandling kommer krav ställas för att fullgöra denna princip. Vid val av metod har teknik eftersträvat som påverkar miljön och motstående intressen i övrigt i så liten utsträckning som möjligt.
Produktvalsprincipen 4 § -verksamhetsutövaren ska undvika att använda kemiska produkter eller biotekniska organismer som innebär risk för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med andra produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga.	Användande och hantering av kemiska produkter och byggmaterial ska ske enligt gällande lagar. Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med produktvalsprincipen.
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna 5 § - verksamhet ska bedrivas på ett sådant sätt att råvaror och energi används effektivt.	I projektet ska god hushållning med råvaror och energi ske. Schaktmassor ska återanvändas i så stor utsträckning som möjligt. Trafikverkets ställer miljökrav på fordon och maskiner som används i entreprenader.
Lokaliseringsprincipen 6 § - en verksamhet ska lokaliseras där ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet.	Möjliga lokaliseringar för avvattningen vid planerad trafikplats Norr Amsberg har undersökts under framtagande av vägplan för etapp 2, därmed bedöms lokaliseringsprincipen uppfyllas.
Hänsynsregel	Beaktande av hänsynsreglerna
Skälighetsregeln 7 § - De allmänna hänsynsreglerna ska tillämpas i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.	Åtgärder kommer att vidtas då det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser.
Skadeansvaret 8 § - det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön som är ansvarig för att skadan blir avhjälp	Orsakas skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön är Trafikverket ansvarig för att skadan blir avhjälp.

6.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kap. miljöbalken. 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 (SFS 2010:477), Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), Omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt Vattenförekomster (SFS 2004:660).

Inga utpekade fisk- och musselvatten berörs av planförslaget.

De luftutsläpp som planförslaget medför är främst kopplad till anläggningsmaskiner och transporter byggskedet. Dessa utsläpp bedöms inte medföra att MKN avseende utomhusluft överskrids. Även uppkomsten av buller begränsas till byggskedet.

Naturvårdsverkets riktvärden för buller från bygplatser (NFS 2004:15) bedöms innehållas och planförslaget bedöms inte försämrade uppfyllandet av MKN för buller.

Planförslaget har en marginell inverkan på Dalälven och bedöms varken påverka statusen för någon kvalitetsfaktor eller den övergripande ekologiska och kemiska statusen. Vidare bedöms inte möjligheterna att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer påverkas. Planförslaget bedöms inte medföra negativ påverkan avseende beslutad MKN för grundvattenförekomsten Badelundaåsen-Leksand Borlänge.

6.3. Miljökvalitetsmål

I arbetet mot en hållbar utveckling för att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser samt skydda natur- och kulturlandskap har 16 nationella miljökvalitetsmål ställts upp. Miljömålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

Miljömålen *Hav i balans och levande kust och skärgård, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Storslagen fjällmiljö, Begränsad klimatpåverkan, Fisk luft, Bara naturlig försurning samt Myllrande våtmarker, God bebyggd miljö* bedöms inte beröras av planförslaget. För de 7 st miljömål som huvudsakligen bedöms beröras av projektet har en bedömning gjorts nedan.

Levande sjöar och vattendrag

Den tillkommande dagvattenmängden i Hemsjön blir begränsad och bedöms inte medföra en ökning av näringsämnen och föroreningar som påverkar vattenmiljön och kransalger negativt. Planförslaget bedöms inte motverka miljömålet.

Giftfri miljö

Planförslaget är en del av de åtgärder som planeras för att förbättra reningen av vägdagvattnet och bedöms inte motverka miljömålet.

Ingen övergödning

Den tillkommande dagvattenmängden i Hemsjön blir begränsad och bedöms inte medföra en ökning av näringsämnen som påverkar vattenmiljön och människors hälsa negativt. Planförslaget bedöms inte motverka miljömålet.

Grundvatten av god kvalitet

Planförslaget är en del av de åtgärder som planeras för att skydda Lennhedens vattentäkt från påverkan av väganläggningen. Målet bedöms till viss del påverkas positivt.

Levande skogar

En mindre skogsmark kommer att tas i anspråk för nytt vägområde, men detta bedöms inte påverka den biologiska mångfalden i området. Planförslaget bedöms inte motverka miljömålet.

Ett rikt växt- och djurliv

Planförslaget innebär vissa förändringar i naturmiljön, men inga högre naturvärden bedöms påverkas på land. I och med planerad rening av dagvattnet bedöms inte heller vattenmiljön och kransalgspopulationen påverkas betydligt. Planförslaget bedöms inte medföra ett hot mot bevarandet av biologisk mångfald i området och inte heller motverka miljömålet.

Ett rikt odlingslandskap

Planförslaget innebär markanspråk inom jordbruksmark. Påverkan uppstår främst under byggskedet och under driftskedet kommer marken kunna fortsätta nyttjas som tidigare, varför planförslaget inte bedöms motverka miljömålet.

6.4. Hushållning med mark- och vattenområden

I miljöbalkens tredje och fjärde kapitel regleras bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Dessa ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn av beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en god hushållning ska ges företräde.

Vägplaneförslaget bedöms inte påtagligt skada natur- eller kulturmiljön eller medföra betydande negativ påverkan på andra intressen som beskrivs i dessa kapitel. Den jordbruksmark och skogsmark som tas i anspråk är till hela vägprojektet sett försumbar. Vidare kommer marken till stor del kunna nyttjas till samma ändamål som tidigare.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen, som utgår från de kriterier som finns i 11-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966), att planförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan då åtgärdens omfattning och art är liten. Användning av mark och andra naturtillgångar är små och det finns inga riksintressen eller skyddade områden som berörs. Inom vägplaneområdet finns ett regionalt kulturmiljöintresse vars värde inte påverkas av åtgärden. Vidare förekommer det inga höga naturvärden på området och ingen betydande påverkan på vattenmiljön bedöms uppstå.

8 Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Inget vägområde för allmän väg tillkommer enligt denna ändring av vägplan.

8.2. 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. Exempelvis får träd och buskar inte uppföras inom vägområdet som kan vara till hinder för ledningen/diket eller som kan medföra att ledningen/diket skadas. Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

För anläggande av dagvattenledning och dike behöver natur-, skogs- och betesmark tas i anspråk genom inskränkt vägrätt. På plankartor 201C206 samt 201C207 redovisas följande nya vägområden med inskränkt vägrätt:

Vi_n1, inskränkt vägrätt för dagvattenledning

Vi_n2, inskränkt vägrätt för öppet dike

Nytt vägområde med inskränkt vägrätt i denna ändring av vägplan omfattar cirka 5300 m².

8.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

Vägområde med tillfälligt nyttjanderätt i denna ändring av vägplan omfattar cirka 756 m²

Området behövs för att arbetsmaskiner ska kunna nå området.

9 Fortsatt arbete

9.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag, tillsammans med samrådsredogörelsen, kommer att användas som underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram som ska godkännas av länsstyrelsen.

Nästa steg blir samrådshandling för vägplaneförslaget.

9.2. Samråd

Med detta samrådsunderlag kommer de första formella samråden att inledas.

Samråd kommer ske med kommun, länsstyrelse och direkt berörda. Direkt berörda får information om samråd i form av brev, alternativt genom besök på plats.

10 Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna ändring av vägplan hör till fastställd vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1, dnr: TRV 2013/73924. Ändring av vägplan kommer inte kungöras för granskning om markägare ger sitt medgivande och planen inte innebär betydande miljöpåverkan. Däremot kommer planen genomgå fastställelseprövning.

Innan länsstyrelsen får fatta beslut i frågan om ändringarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej ska den som avser bygga vägen eller järnvägen ha gett de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig. Samråd kan begränsas till de som berörs av ändringen dvs. ägare och innehavare av särskild rätt (t.ex. servitutshavare och arrendatorer) till de fastigheter som helt eller delvis kan komma att tas i anspråk. Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och när planförslaget utformats ska ägare och innehavare av särskild rätt till de fastigheter som helt eller delvis kan komma att tas i anspråk skriftligen medge ändringen av planen.

Vägplanen och medgivande från berörda översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. Fastställelsebeslutet kan i vanlig ordning överklagas. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

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

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

10.2. Kommunala planer

Borlänge kommun har tagit fram en gemensam översiktsplan tillsammans med Falun kommun. Översiktsplanen FalunBorlänge antogs 2014-06-16. I översiktsplanen omnämns bland annat E16/väg 70 som ett riksintresse för kommunikationen och att dagens vägnät upplevs som undermåliga och kan utgöra en flaskhals för regionens utveckling. I mark- och vattenanvändningskartan som tillhör översiktsplanen anges markanvändningen för Norr Amsberg vara bebyggelse.

Intill E16 tangerar vägplaneområdet gränsen för den fördjupade översiktsplanen "Översiktsplan för del av Borlänge kommun – Solbacka-Färjenäs" som antogs 1996-06-19.

Inga detaljplaner berörs av vägområdet.

10.3. Genomförande

Trafikverket kommer, när ändring av vägplanen har vunnit laga kraft, upphandla åtgärderna tillsammans med den ursprungliga vägplanen E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1, dnr: TRV 2013/73924. av en totalentreprenad. Den upphandlade entreprenören upprättar sedan en bygghandling.

10.4. Dispenser och tillstånd

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

- Anläggande av dike vid Hemsjön kräver schakt under högsta högvatten (HHW) och räknas därmed som vattenverksamhet enligt 11 kap 9a§ miljöbalken. Anmälan kommer att lämnas in till Borlänge kommun.
- Delar av åtgärderna innebär schakt inom vattenskyddsområde för Lennhedens vattentäkt. En ansökan om dispens från vattenskyddsområdesföreskrifterna kommer att lämnas in till Borlänge kommun. Denna ansökan avser att komplettera tidigare inskickad dispensansökan (daterad 2020-04-23) för övriga byggnationer längs etapp 1.
- Dagvattenlösningen innebär att arbete kommer ske inom strandskyddsområde för Hemsjön. Dispens för arbete inom strandskyddsområdet innefattas i vägplanens beslut. Det framgår av teckenförklaringen på plankartorna.

10.5. Finansiering

Tillägget av vägplanen ingår i anläggningskostnaden för det redan fastställda vägförslaget, beräknad till ca 90–100 miljoner kronor i 2015 års prisnivå. Denna kostnad inkluderar även kostnader för detaljprojektering och marklösen (byggherrekostnader).

Objektet finansieras genom Trafikverket. Projektet finns med i Nationell plan för infrastrukturåtgärder för perioden 2018–2029.

11 Underlagsmaterial och källor

Borlänge kommun. 2013. Planeringsunderlag-Natur. Dnr: 2012/119.

Borlänge och Falun kommun. 2014. Översiktsplan FalunBorlänge.

Trafikverket. 2019. Fastställelsehandling vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, etapp 1. Dnr: TRV 2013/73924.

Trafikverket. 2020. Samrådshandling vägplan E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg-Sifferbo (etapp 2). Dnr: TRV 2018/97924.

Länsstyrelsen Dalarna, Naturvårdsenheten. 2012. Kransalger i Dalarna Inventeringar 2008–2012. Rapport 2012:08

Naturvårdsverkets Skyddad Natur. 2021. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (hämtad 2021-01-11).

Riksantikvarieämbetet. 2021. Riksantikvarieämbetets karttjänst försök. <http://www.fmis.raa.se> (Hämtat 2021-01-11)

Sveriges miljömål,
<http://www.sverigesmiljomal.se/contentassets/146416ffed6549f18bo8d8be7913ff17/matrix-over-miljomalen-mappning.pdf> (hämtad 2021-01-20).

Trafikverket. 2011. Vägdayvatten – Råd och rekommendationer för val av miljöåtgärd. TDOK 2011:112.

Trafikverket. 2014. Planläggning av vägar och järnvägar. Rapport, version 1.0. Dnr: 2014/85426

Trafikverket. 2018. Förenklad handläggning vid ändring av en fastställd väg- eller järnvägsplan. TDOK 2014:099, version 3.0-

VISS (VattenInformationssystem Sverige). 2021. <http://www.viss.lansstyrelsen.se> (hämtad 2021-01-11).



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Ort. Besöksadress: Röda vägen 1, Hus 26.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se