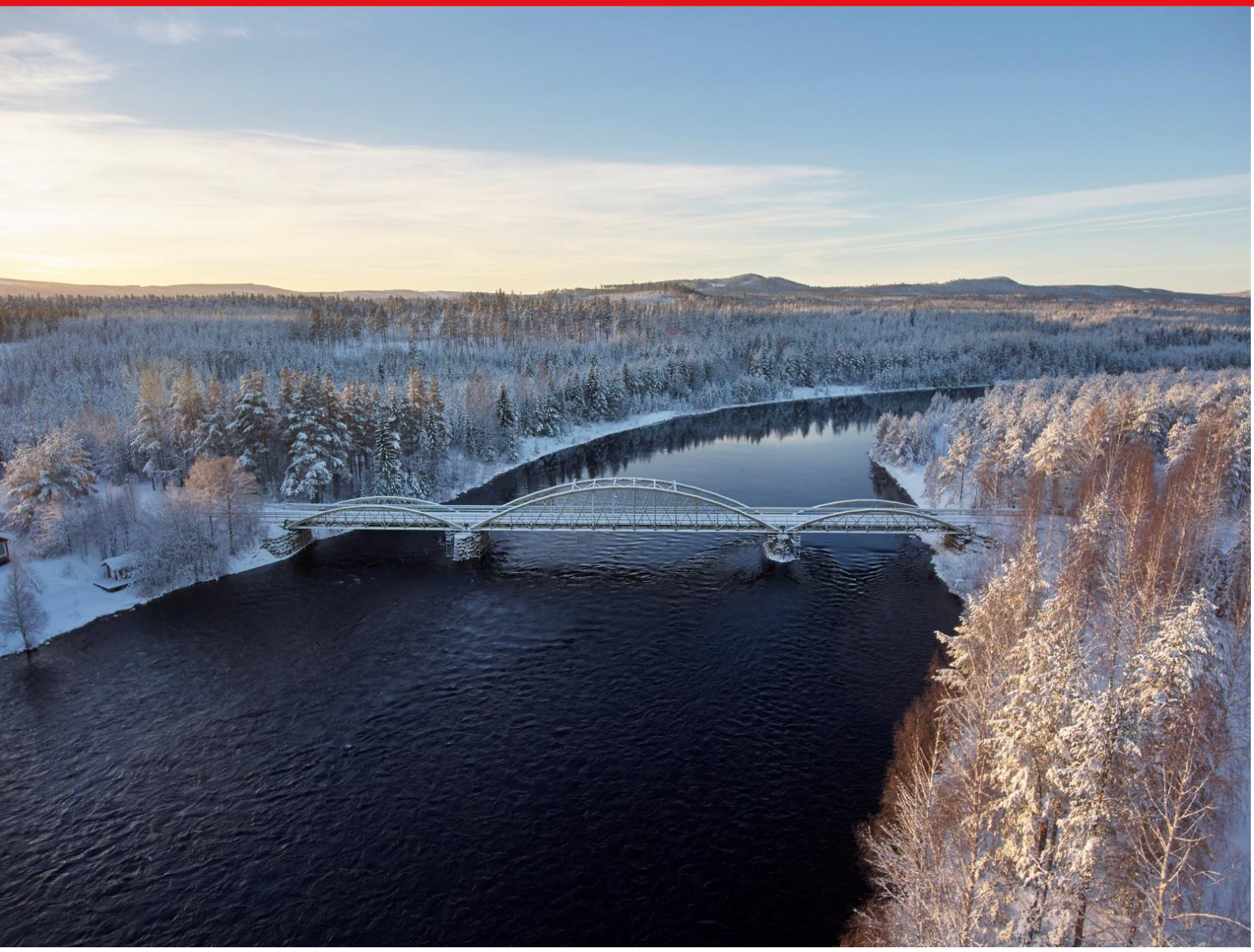
TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 1012, Bro i Oxberg

Mora kommun och Älvdalens kommun, Dalarnas Län

Vägplan, 2017-05-09



Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Väg 1012, Bro i Oxberg
Författare: WSP Samhällsbyggnad
Dokumentdatum: 2017-05-09
Ärendenummer: TRV 2017/19102
Uppdragsnummer: 152822
Version: 1.0
Kontaktperson: Ulla-Märta Nilsson

TMALL 0095 Mall samrådsunderlag v.4.0

Innehåll

1. SAMMANFATTNING 5

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET 6

2.1. Planläggningsprocessen 6

2.2. Bakgrund 6

2.3. Tidigare utredningar 7

2.4. Ändamål och projektmål 8

2.5. Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning 9

2.6. Angränsande planering 10

3. AVGRÄNSNINGAR 11

3.1. Geografisk avgränsning 11

3.2. Avgränsning i tid 11

4. FÖRUTSÄTTNINGAR 12

4.1. Landskapet 12

4.2. Kulturmiljö 14

4.3. Naturmiljö 15

4.4. Jordartsförhållanden 16

4.5. Rekreation och friluftsliv 16

4.6. Markanvändning 18

4.7. Vatten 18

4.8. Trafik och trafikanter 22

4.9. Miljö och hälsa 23

5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE 25

5.1. Kulturmiljö 25

5.1. Naturmiljö 25

5.1. Landskapet 25

5.2. Rekreation och friluftsliv 25

5.3. Miljö och hälsa 26

5.4. Trafik 26

5.5. Vatten 26

5.6. Förorenad mark 27

6. FORTSATT ARBETE 28

6.1. Planläggning 28

6.2. Viktiga frågeställningar 28

6.3. Tillstånd och dispenser 28

7. KÄLLOR 30

1. Sammanfattning

Syftet med samrådsunderlaget är att klargöra förutsättningarna för ny förbindelse över Österdalälven samt tillhörande vägar. Underlaget beskriver förutsättningar och tänkbara effekter i detta tidiga utredningsskede.

Bron över Österdalälven i Oxberg har nedsatt bärighet för vägtrafik och uppfyller inte nuvarande krav på bärighet för tågtrafik. Ett beslut togs i november 2016 att bron skulle stängas av och en provisorisk bro kommer finnas på plats från midsommar 2017.

En förstudie har tidigare tagits fram för Vasaloppsvägen, väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, där bron över Österdalälven ingick. Denna förstudie som utfördes år 2011 redovisar fyra alternativ för ny bro. Efter inkomna remissvar på förstudien har det sydligaste alternativet (alternativ D) valts bort.

Följande projektmål har definierats:

- Projektet ska öka trafiksäkerheten genom separerade fält för järnväg och väg, samt ökat utrymme för oskyddade trafikanter.
- Framkomligheten över Österdalälven ska förbättras för anslutande vägar mot väg 70 och väg 1012/1027 genom minskad köbildning.
- Riksintressen ska inte påverkas negativt.
- Natur- och kulturmiljöintressen ska beaktas.

I arbetet med samrådsunderlaget har ett par viktiga frågeställningar definierats inför kommande arbete. Bland annat bör lokalisering och utformning anpassas efter friluftslivet, rekreation, småvilt och landskapsrum.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

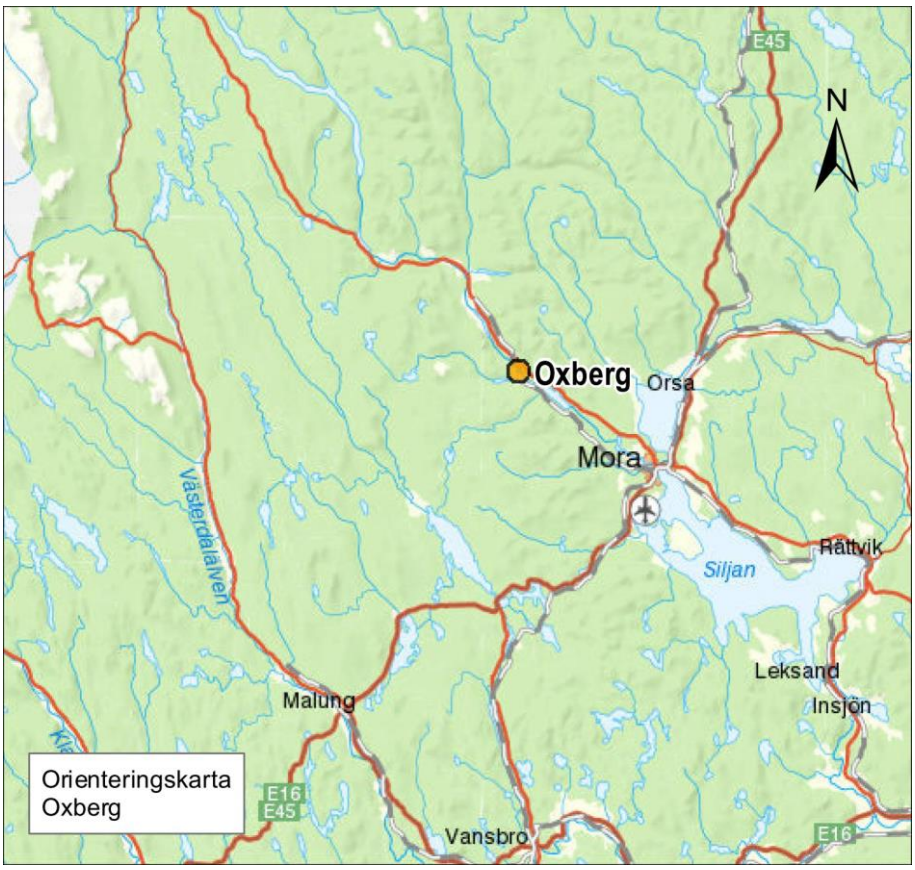
Ett väg- eller järnvägsprojekt planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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

2.2. Bakgrund

Väg 1012, som går från Mora till Oxberg passerar Österdalälven på bro i Oxberg. Utredningsområdet ligger i Mora och Älvdalens kommun i Dalarnas län. Passage över älven har hittills skett på bro kombinerad för vägtrafik samt tågtrafik i form av industrispår. Bron är byggd år 1898 och dess livslängd är slut. Vid besiktning i november 2016 dömdes bron ut för trafik och stängdes av. Sedan dess pågår ett arbete för att snarast möjligt byta ut bron. Som en temporär åtgärd kommer en provisorisk bro att finnas på plats från midsommar 2017.



Orienteringskarta Oxberg

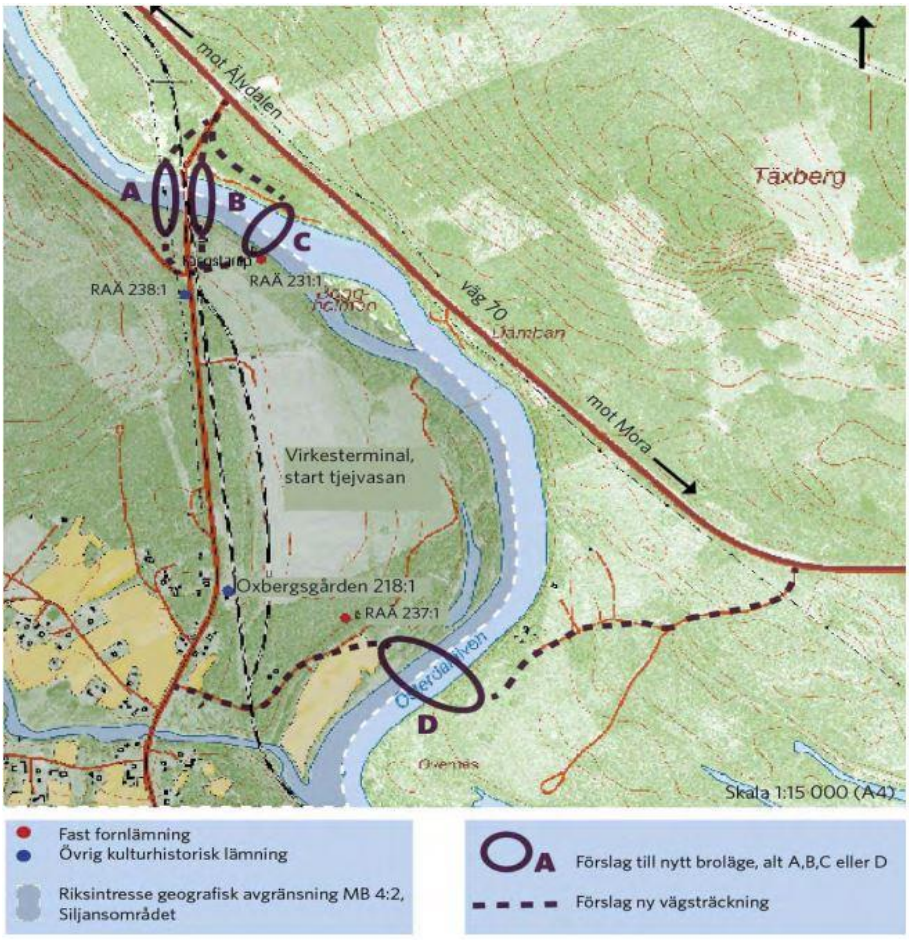
2.3. Tidigare utredningar

Det har genomförts en förstudie, Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, ”Vasaloppsvägen”, daterad 2011-10-26. En utredning kring möjliga lokaliseringar för en ny vägförbindelse över Österdalälven i Oxberg ingår i förstudien.

Det framgår i förstudien att befintlig bro över Österdalälven i Oxberg inte uppfyller krav på bärighet för järnvägstrafik och har nedsatt bärighet (BK2[1]) för vägtrafik.

I förstudien redovisas fyra alternativ för placering av bron, A, B, C och D, se karta nedan. Alternativ A och B kan innebära samtrafik mellan väg- och järnvägstrafik. Alternativen kan byggas antingen uppströms eller nedströms befintlig bro och så nära befintlig bro som möjligt. Alternativ C och D medger inte samtrafik med järnvägstrafik.

Ett flertal myndigheter och organisationer lämnade remissvar under utställelsen av förstudien. Vasaloppsorganisationen framförde bland annat synpunkten att broläge D skulle medföra betydande problem då man under Vasaloppsveckans kortare distanser har cirka 19 000 startande vid Oxberg. Mora kommun samt angränsande kommuner Malung-Sälen framför också att Vasaloppsorganisationens synpunkter bör beaktas.



Karta som visar det olika alternativen A, B, C och D från förstudien 2011.

Under våren 2017 har det arbetats med en bärighetsutredning gällande bron i Oxberg. Denna utredning påvisar att de befintliga stenstöden inte går att använda för en ny överbyggnad avsedd för järnvägstrafik.

[1] Max 51,4 tons bruttovikt och ett axeltryck på max 10 ton.

2.4. Ändamål och projektmål

2.4.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för näringsliv och medborgare i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmål samt 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. Transportsystemet ska samtidigt vara jämställt, det vill säga svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

2.4.2. Projektmål

För projektet har följande mål definierats:

- Öka trafiksäkerheten genom separerade fält för järnväg och väg, samt ge utökat utrymme för oskyddade trafikanter.

- Förbättra framkomligheten över Österdalälven och för anslutande vägar mot väg 70 och väg 1012/1027 genom minskad köbildning.
  Med separerad väg- och järnvägsbro kombinerat med att vägbron nu blir dubbelriktad, kommer framkomligheten att öka betydligt. Det är dock inte möjligt att bygga bort den köbildning som kan uppstå under Vasaloppsveckan.

- Riksintressen ska inte påverkas negativt.
  Friluftslivet med Vasaloppsveckan i centrum ska inte påverkas negativt av ny bro och vägdragning. Vasaloppsspåret är ett naturreservat. Riksintresse från Blyberg till Orsasjön för rörligt friluftsliv.

- Natur- och kulturmiljöintressen ska beaktas.
  Natur- och kulturmiljöintressen ska beaktas och intrång i intresseområden ska minimeras. Gestaltning av nya broar ska om det är möjligt och samhälls-ekonomiskt försvarbart anpassas till den kulturhistoriskt intressanta miljön.

2.5. Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning

Väg 1012 från Oxberg över Österdalälven till väg 70 är ca två kilometer lång. Vägbredden varierar mellan 5,5 och 7,6 meter. Den tillåtna hastigheten är 50 km/h i centrala Oxberg och vid vägens anslutning mot väg 70. Vid infarterna till Oxberg är den tillåtna hastigheten 80 respektive 70 km/h. Hastigheten på bron över Österdalälven har hittills haft 30 km/h som högsta tillåtna hastigheten. Sidoområdet längs väg 1012 bedöms hålla en låg standard och i säkerhetszonen finns många fasta hinder.

Kombinerad väg- och järnvägstrafik

Väg 1012 är huvudsakligen en turistväg som används i hög utsträckning under vintersäsongen. Under Vasaloppsveckan trafikeras vägen hårt då startplatsen för bland annat Tjejvasan nås via väg 1012. Vägen är även en ”smitväg” för trafik mellan väg 70 och väg 66. Trafikanter som väljer att köra till Sälen via Falun/Mora, ges här en möjlighet att köra väg 70 för att sedan via väg 1012 ansluta mot väg 66 vidare mot Sälen.

Den gamla bron över Österdalälven togs i bruk omkring 1900. Bron var en fackverkskonstruktion med brostöd av kvaderhuggen natursten, fogarna i stenstöden är horisontella och vertikala. Bron var i början av 1900-talet den vanligaste brotypen som byggdes för väg och järnvägar. Idag finns endast ett tiotal liknande broar kvar i Sverige.

För att bevara kunskapen om bron kommer Trafikverket att ta fram en skrift som dokumenterar brons livslängd och dess betydelse ur kulturhistorisk synvinkel.

Järnvägen Mora-Märbäck är den avkortade del som återstår av Mora-Älvdalens Järnväg. Det är ingen persontrafik på järnvägen men chartertåg brukar varje år köras till Oxberg i samband med Vasaloppet. Avseende godstrafiken är det skogsvaror som dominerar.

2.6. Angränsande planering

Länsväg 1024/25 (Vasaloppsvägen), är en viktig övergripande länk för den omfattande turisttrafiken till Sälenfjällen. Vidare är det ett viktigt stråk för främst skogsnäringen. Det är bärighetsåtgärder planerade längst sträckan. Trafikverket har beslutat att en vägplan för att förstärka och bredda vägen ska tas fram. I arbetet med här aktuell vägplan kommer hänsyn tas till projektet väg 1025.

3. Avgränsningar

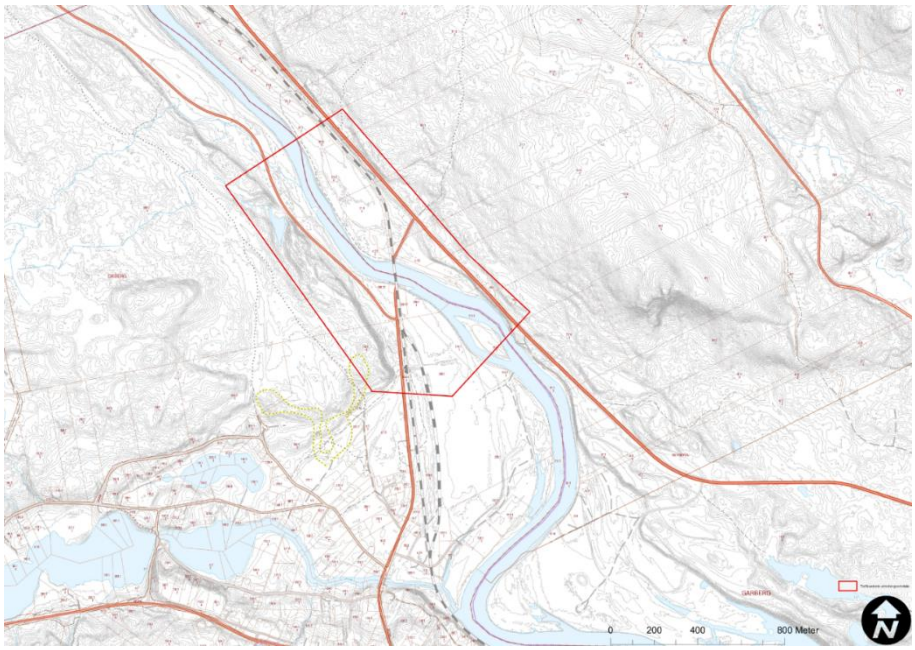
3.1. Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet omfattar en sträcka längs med Österdalälven med utgångspunkt från bro vid Oxberg. Utredningsområdet sträcker sig öster om respektive väster om Oxbergsbron och omfattar även befintlig och alternativa anslutningar till väg 1027 samt anslutningar till väg 70 norr om Österdalälven.

Vägplanens utredningsområde är framtaget med förstudie Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, ”Vasaloppsvägen”, daterad 2011-10-26 som grund. Utredningsområdet i samrådsunderlaget har begränsats till de nordligaste delarna från förstudieområdet. Efter inkomna remissynpunkter under förstudiens samrådstid, där alternativet i områdets södra del bedömdes ge allt för stor påverkan på Vasaloppet, anpassades utredningsområdet.

Förutsättningar och tänkbara effekter har översiktligt utretts för ett något större influensområde, då utredningsområdet kan påverka eller påverkas av yttre faktorer.

.



Karta över projektets utredningsområde, som framgår av röd markering.

3.2. Avgränsning i tid

Vägplanen avses fastställas under sommaren 2018. Byggnation av broarna med anslutande vägar planeras år 2020 och byggtiden bedöms bli cirka två år.

4. Förutsättningar

4.1. Landskapet

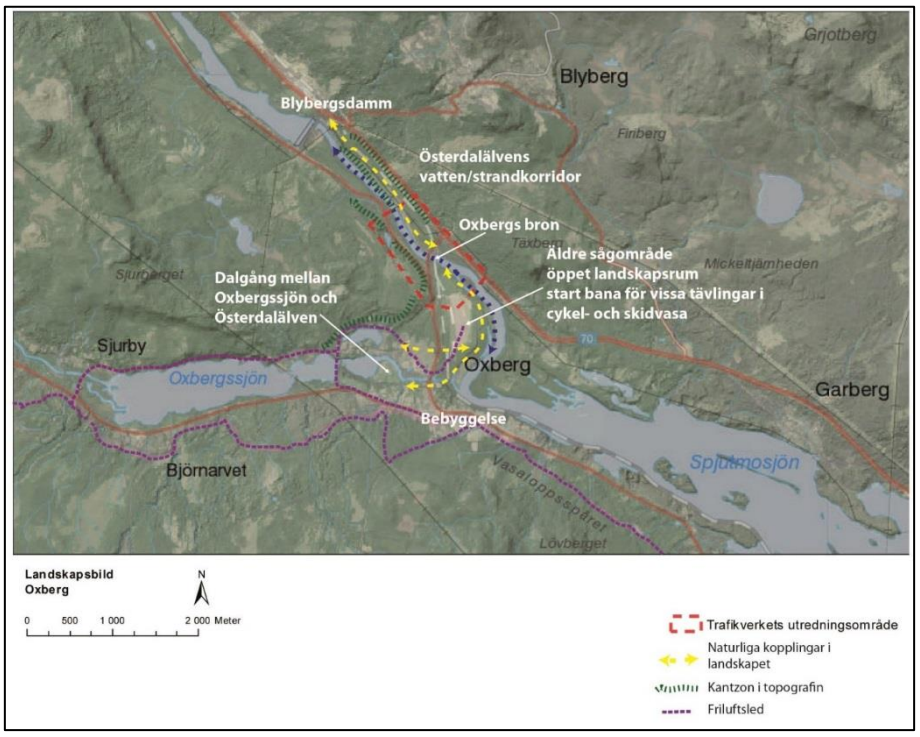
4.1.1. Landskapsbild och skala

Utredningsområdet ligger inom den så kallade Norrlandsterrängen, som karakteriseras av ett bergkullelandskap med storkuperad terräng. Landskapet består av platåer som kantas av branta väggar av berg eller isälvssediment. På dessa platåer växer vidsträckta barrskogsområden som öppnar sig kring mindre myrmarker, tjärnar och vattendrag. Det är ett landskap starkt präglat av närheten till högsta kustlinjen samt av Österdalälven.

Topografin kan variera kraftigt mellan de olika platåerna. Om man färdas på väg 70 norrut mot Älvdalen klättrar vägen snabbt högre upp medan järnvägen och älven ligger på lägre nivå. Närmare Blybergs damm är höjdskillnaden som störst mellan väg 70 och järnvägen, samt mellan älvens norra och södra strand. Inom utredningsområdet är älvens stränder relativt branta men österut, nedströms mot Oxberg blir stränderna betydligt flackare. Marken består här av finare isälvssediment vilket medger en större variation av naturtyper, med mer lövinslag samt ängs och betesmarker.

Landskapet längs med Österdalälven omges till stor del av produktionsskog i varierande ålder och slutenhet. Den relativt täta skogen övergår till öppnare marker vid området kring Oxberg, söder om utredningsområdet, se karta nedan över landskapsbilden. Bebyggelse, odlingar och betesmarker är belägna vid dalgången mellan Oxbergssjön och Österdalälven.

Ur ett trafikantperspektiv färdas man i ett relativt slutet landskap med få utblickar förutom vid Oxberg och vid Österdalälven. Variationen i topografin tillåter besökaren att från vissa platser få vida utblick över stora områden vilket underlättar orientering och förståelse av landskapets struktur.



Karta över landskapsbilden, landskapets struktur och samband.

4.1.2. Landskapets karaktär och funktion

Utredningsområdet ligger i gränsen till Mora och Älvdalens kommun, Mora och Älvdalens socken, samt Oxbergs och Blybergs by. Av vad den äldre ekonomiska kartan visar har det inte funnits några strukturella samband mellan områdena, förutom att markägo-strukturerna möts vid detta gränsområde längs med Österdalälven. Den norra stranden kan ha varit samfälld för gemensam strandlinje, gränsen går mitt på älven.

Landskapet bär spår av de senaste århundradens industriutveckling. Blybergsdammen som ligger norr om utredningsområdet har starkt påverkat älvens naturliga flöden och dess strandkorridorer. Den tidigare sågverksamheten som var beläget i det öppna området där Vasaloppet startar, startades någonstans på slutet 1800-talet. Här uppstod en viktig nod med Österdalälven som en viktig transportled för virket och senare järnvägen. Oxbergsgården är det gamla stationshuset som ligger intill väg 1012.

Den vänstra bilden visar Blybergs damm, öster om utredningsområdet och den högra visar

Österdalälvens norra strand, väster om bron.

Bild som visar järnvägsspåret genom utredningsområdet med väg 70 till höger. Samt bild över älvens stränder öster om bron.

Äldre kartor från 1847 (storskifteskarta över skogsmark i Mora socken), visar på att det inte fanns någon väg norr om Dalälven utan att det gick en landsväg söder om älven i samma sträckning som nuvarande väg 1027. 1937 tog Länsstyrelsen beslut om en kombinerad bil- och järnvägsbro vid Oxberg för att ansluta till den nya väg 70.

4.2. Kulturmiljö

4.2.1. Värdefull kulturmiljö

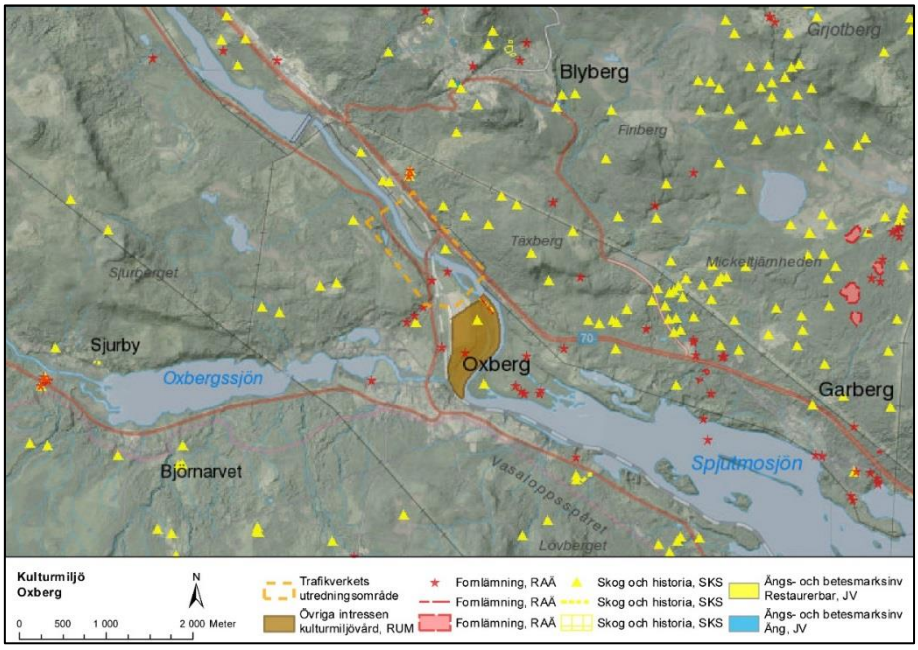
Inom eller i närheten av utredningsområdet finns inga kulturreservat eller riksintressen för kulturmiljövården. Närmsta riksintresse för kulturmiljövård (Blyberg) ligger cirka 2 kilometer nordost om utredningsområdet bestående av välbevarad äldre bymiljö och jordbrukslandskap.

Ett område klassat som övrigt intresse för kulturvård Oxbergssjön är beläget i anslutning till utredningsområdets sydöstra del. Inom området har man funnit en stensättning från järnåldern i skogsmark ovanför en odlingsterrass vid älven.

Inga övriga intressen kulturmiljö finns registrerade inom eller i närheten av utredningsområdet.

4.2.2. Forn- och övriga kulturhistoriska lämningar

Inom utredningsområdet finns fornlämningsmiljöer där man funnit fångstgropar, tjärdal för uttag av tjära, kolbottnar och kolningsgropar och täktgrop, enligt Riksantikvarieämbetets fornminnesregister (FMIS) och skogsstyrelsens Skogens pärlor. Strax söder om utredningsområdet, vid väg 1012 finns ett objekt klassad som övrig kulturhistorisk lämning vägsten (kilometersten) i granit som visar avståndet "27 km från Mora"(FMIS).



Kartan visar kulturmiljö.

4.3. Naturmiljö

Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns inga nationalparker, Natura 2000-områden, naturminnen, riksintressen för naturvård, djur- och växtskyddsområden, interimistiska förbud eller områden för marinvetenskaplig forskning. Det finns inte heller något Natura 2000 område inom influensområdet.

Utredningsområdet ligger i närheten av naturreservatet Vasaloppspåret. Vasaloppspåret passerar genom Oxbergsbyn söder om utredningsområdet och skyddas på grund av dess betydelse för friluftslivet.

I närheten av området ligger Spjutmosjön som omfattas av landskapsbildskydd enligt äldre bestämmelser i naturvårdslagen (Mora ÖP, 2004)

Underlagsdata från Skogsstyrelsen (SKS) visar att det finns en nyckelbiotop[2] på Övernäs i södra delen av utredningsområdet.

Inga observationer av rödlistade eller fridlysta arter har rapporterats till Artportalen inom utredningsområdet för åren 2000-2017. Förekomst av utter har rapporterats från Dysån i Oxberg år 2005, strax söder om utredningsområdet. Några värdefulla träd har inte rapporterats till Trädportalen för åren 2000-2017.

En översiktlig naturvärdesinventering genomfördes år 2014 av Mora kommun som en del av planeringsunderlag för LIS-planen[3]. I naturvärdesinventeringen framgår att den rödlistade fågeln drillsnäppan (NT) har observerats i älven.

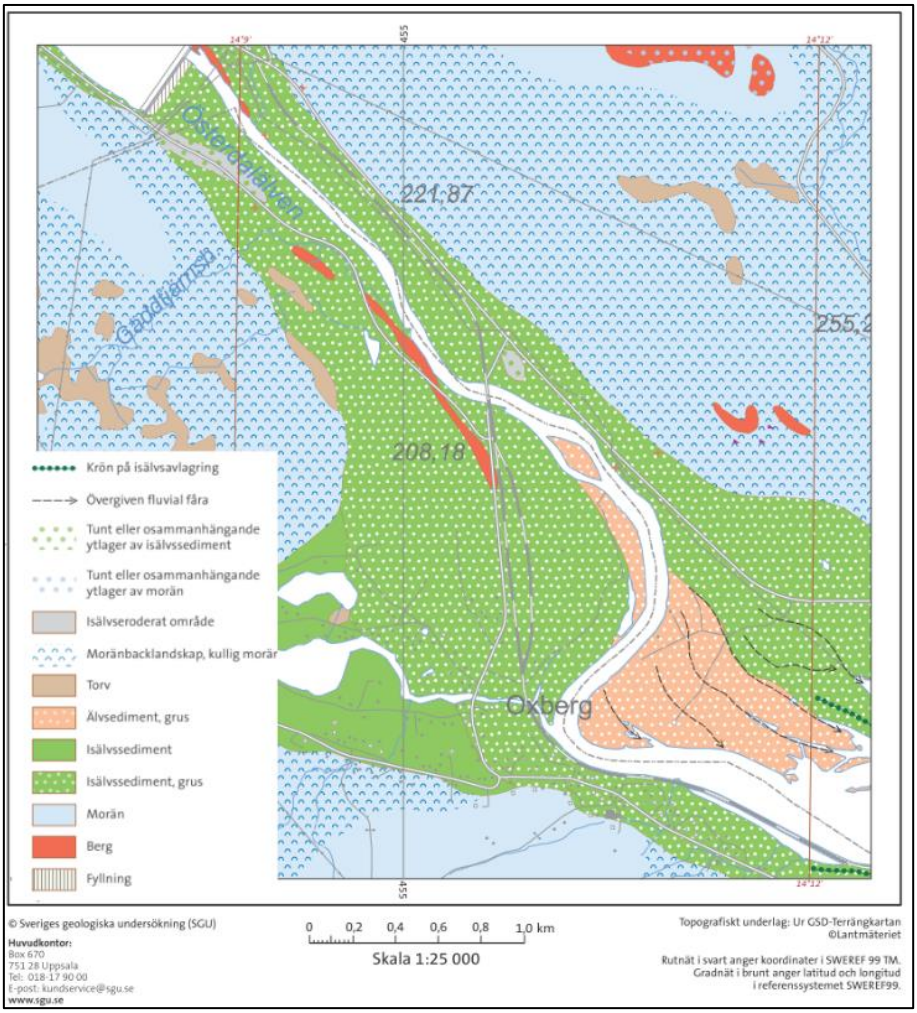
Under 2009-2010 genomförde länsstyrelsen i Dalarna en länstäckande inventering av bomburkla. Av tio kända förekomster av bombmurkla finns tre på sandig-grusig mark med äldre granar i anslutning till Österdalälven. Två av de tre förekomsterna finns en bit nedströms utredningsområdet.

2 Med nyckelbiotop avses en från naturvårdssynpunkt särskilt skyddsvärd miljö där det kan förväntas förekomma rödlistade arter.

3 LIS, Landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Tematiskt tillägg till översiktsplan för Mora kommun, december 2014.

4.4. Jordartsförhållanden

Vid berört område består jorden enligt SGU:s jordartskarta till största del av isälvssediment grus. Enligt jordartskartan förekommer även berg i dagen längsmed väg 1027 och vid korsningen med Oxbergs Landsväg (väg 1012). Djup till berg enligt SGU:s jorddjupskarta bedöms som stort (djup till berg> 10-20m) bortsett från området kring väg 1027 där berg dagen förekommer.



Karta som visar jordarter från SGU.

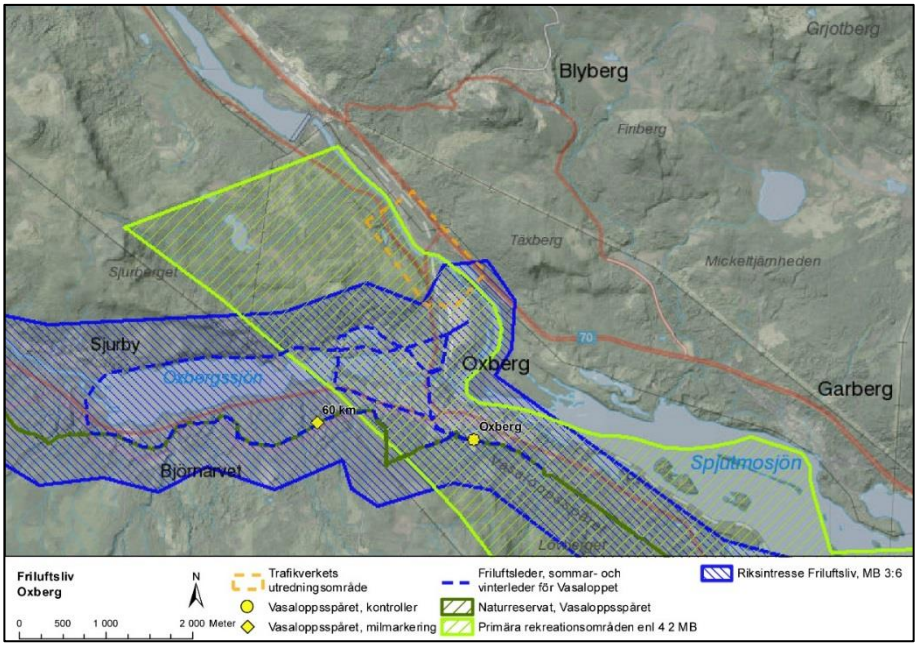
4.5. Rekreation och friluftsliv

4.5.1. Riksintresse rörligt friluftsliv

Utredningsområdet ligger mitt i ett riksintresse för turism och friluftsliv, Siljanområdet enligt Miljöbalken 4:2. Området utgörs av Siljan-Orsasjöns vattensystem med anslutande terräng, samt området längs Siljansringen. Siljanområdet besöks årligen av hundratusentals människor från hela världen med varierande friluftsaktiviteter och naturupplevelser som huvudsakliga rekreationskällor.

De sydöstra delarna av utredningsområdet ligger i ett riksintresse för friluftsliv enligt Miljöbalken 3:6, FW 28 Vasaloppsspåret. Områdets utbredning är huvudsakligen förlagt till skogs- och myrmark på höjdplanet mellan Öster- och Västerdalälvarna, samt i sin avslutande del längs västra delen av Österdalälvens dalgång. Spåret passerar Oxberg där spårsträckningen berör åker och ängsmark i varierande hävd. Vasaloppets sträckning utgör en viktig länk mellan två av Sveriges största turistområden: Sälen och Siljansbygden. Riksintresseområdets värde ligger i det stora nyttjande av området under vasaloppsveckan i

mars, men även i nyttjandet av spårområdet för träning, vandring och cykling under övriga delar av året.



Riksintressen för friluftslivet och friluftsleder.

4.5.2. Friluftsleder

Vasaloppsspåret och Öppet spår går genom byn Oxberg. Skidspåren för Tjejvasan, Kortvasan och Halvvasan, startar på gamla timmerterminalen i anslutning till utredningsområdet.

Även under sommaren pågår aktiviteter kring Vasaloppsspåret, med både cykel- och löpartävlingar. Cykelvasan går genom byn Oxberg, Cykelvasan 45 går runt Oxrbergssjön och Cykelvasan 30 startar på gamla timmerterminalen i anslutning till utredningsområdet.

Det finns ett elljusspår i skogsområdet strax söder om utredningsområdet.

Österdalälven fungerar som vattenled för kanotpaddling. Oxbergssjön står i förbindelse med Österdalälven genom band annat Dysån.

4.5.3. Fiske

I Österdalälven kan man fiska både öring och harr. Vid älven finns det iordningställda slogbodar för att kunna campa (Mora kommun).

Bilden visar det äldre sågområdet, idag startplats för tävlingar i cykel- och skidvasan.

4.6. Markanvändning

4.6.1. Bebyggelse

Inom utredningsområdet intill väg 1012 (Oxbergs landsväg) ligger en fastighet på vägens och järnvägens östra sida som är en gammal brovaktarstuga. Bebyggelsen i övrigt är koncentrerad till Oxbergs by, där det bor cirka 160 personer (2005). Oxbergsgården ligger i Oxbergs norra del. Byggnaden ligger i anslutning till väg 1012, järnvägen samt startområdet för Vasaloppet i Oxberg, byggnaden används för logi, bokningar och andra evenemang.

Befintlig bebyggelse är också, Bro över Österdalälven vid Oxberg km 28+227.

4.6.2. Kommunala planer

Den aktuella sträckan för vägplanen berör både Älvdalen och Mora kommun.
I Mora kommuns översiktsplan, antagen 2006, utpekas Oxberg som ett bebyggelseområde. Enligt tematiskt tillägg Landsbygdsutveckling i strandnära lägen till Moras kommuns översiktsplan så benämns Oxberg med dess närhet till Vasaloppsspåret och startplats som ett område lämpligt för landsbygdsutveckling.
Älvdalens kommun har en kommuntäckande översiktsplan från 1994. Utredningsområdet berörs inte av några uttalade exploateringsplaner.

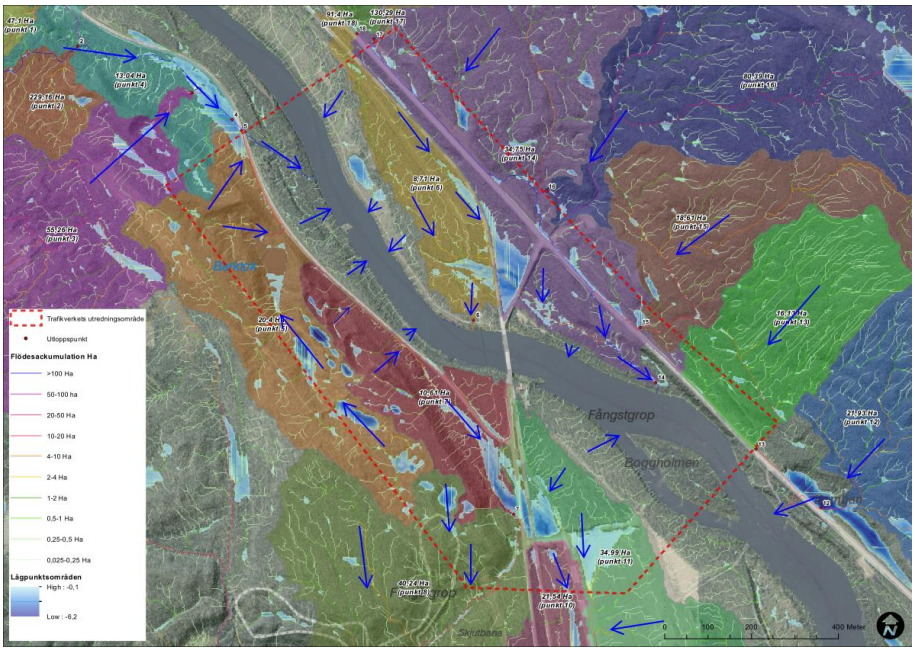
4.7. Vatten

4.7.1. Topografi och dräneringsförhållanden

Österdalälven rinner genom utredningsområdet, se karta över orienteringsområdet nedan. Älven ligger i en dalgång med angränsande högre moränmarker som avvattnas ner mot älven. I dalgångens sand och grusområde sker en infiltration av nederbörd och dagvatten till grundvattnet. Grundvattnet bedöms ligga djupare i dalgångens centrala delar och närmare markytan i anslutning till moränområdena vid dalsidorna. Grundvattnets flöde i dalgången är riktat mot sydost och bör i stora drag följa älvens flödesriktning. Grundvattnets nivå bedöms ligga i anslutning till älvens nivå, vilket i så fall innebär att grundvattennivån kan ligga flera meter under markytan.

Karta som visar utredningsområdet markerat med rött samt Österdalälven, Gaddtjärnsbäcken och Barklok.

En GIS-analys har utförts som visar instängda områden, vattnets ytliga flödesvägar och utredningsområdets avrinningsområden, se karta över avrinningsvägar. En av flödesvägarna i nordvästra delen av utredningsområdet utgör Gaddtjärnsbäcken som avvattnar Gaddtjärnmyren i nordväst. Inom utredningsområdet finns en mindre sjö, Barklok, se karta över utredningsområdet. Enligt Länsstyrelsens planeringsunderlag finns inga markavvattningsföretag inom området.

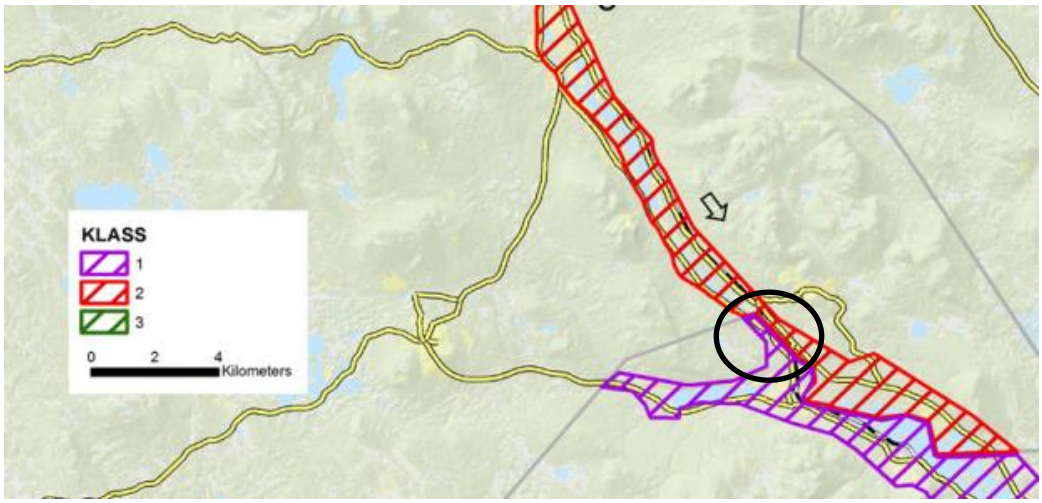


Karta som visar avrinningsvägar, lågpunktsområden och avrinningsområden.

4.7.2. Yt- och grundvattenförekomster

Österdalälven utgör en ytvattenförekomst enligt VISS (Länsstyrelsen, 2017). Ytvattenförekomsten har otillfredsställande ekologisk potential. Bedömningen är genomförd i enlighet med Havs- och Vattenmyndighetens vägledning för kraftigt modifierade vatten med tillämpning på vattenkraft och bygger på att antalet åtgärder som genomförts i vattenförekomsten eller i verksamheter som påverkar vattenförekomstens hydromorfologiska och ekologiska kvalitetsfaktorer är få. Ytvattenförekomsten uppnår ej god kemisk ytvattenstatus och beror på de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

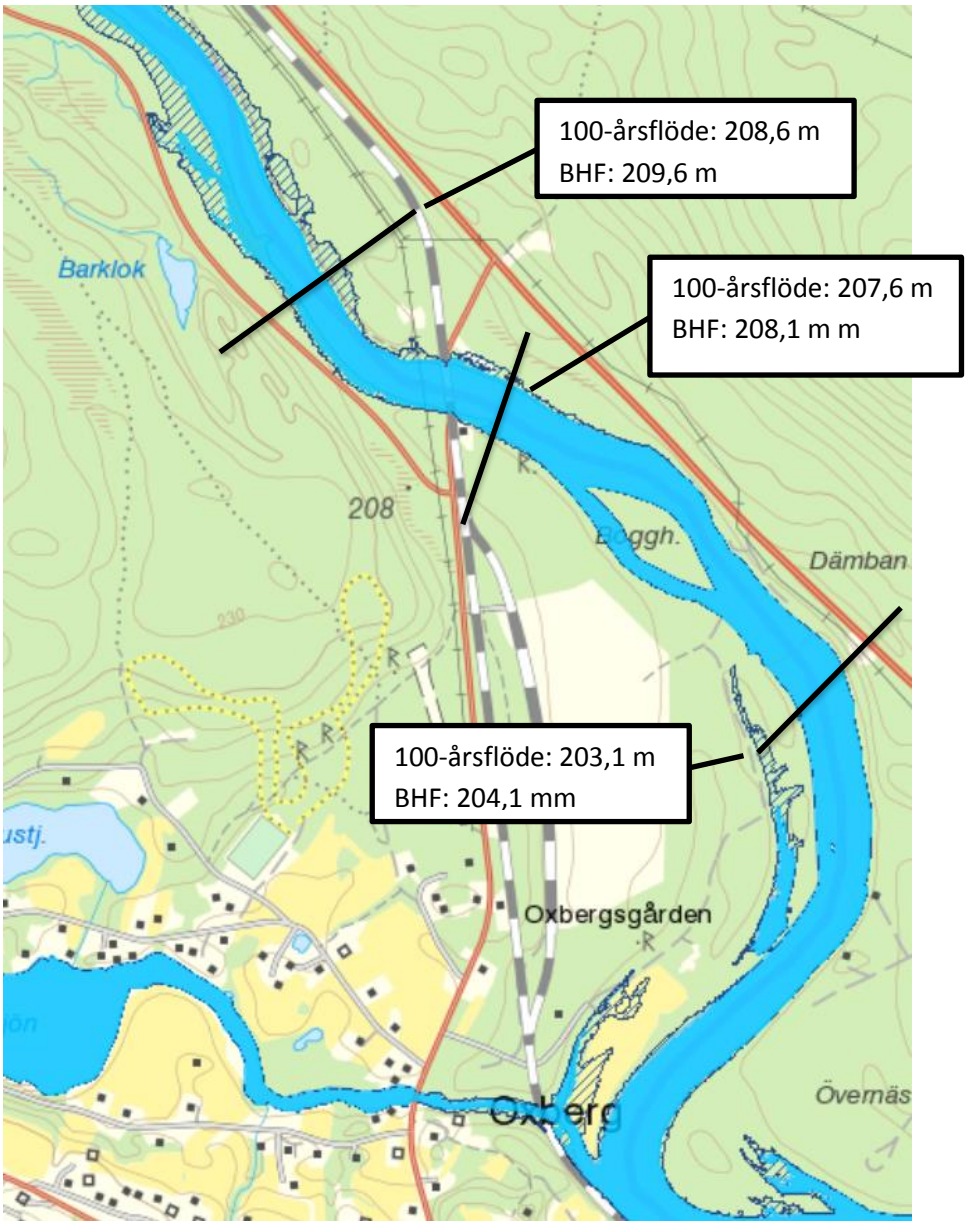
Utredningsområdet ligger på Älvdalsåsen som är en sand- och grusförekomst enligt VISS. Det röda området i figuren som visar klassindelning av Älvdalsåsen, är Älvdalsåsen Älvdalen. Det har klass 2 vilket innebär skyddsvärd grundvattenförekomst av kommunalt intresse. Det lila området är Älvdalsåsen Mora och är klassat som Klass 1 - viktig och skyddsvärd grundvattenförekomst av regionalt intresse (Länsstyrelsen, 2012). Åsen kvantitativa och kemiska status är klassad som god. Miljökvalitetsnormen är god kemisk och kvantitativ status. Åsen har inget vattenskyddsområde vid utredningsområdet.



Figur som visar klassindelning av Älvdalsåsen (Länsstyrelsen, 2012). Utredningsområdet är inringat i svart.

4.7.3. Karaktäristiska vattennivåer

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har tagit fram en översvämningskartering för Dalälven. Karteringen visar översvämningsnivå vid 100-årsflöde och vid högsta beräknade vattennivå. Karteringen nedan visar hur stor utbredning översvämningen kan ha och vilket vattennivå det motsvarar i olika sektioner.



Figuren visar vattennivåer vid 100-årsflöde (blå yta) och vid beräknat högsta flöde (BHF, blå streckad yta). Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2017. Vattennivåer redovisas i valda sektioner.

4.8. Trafik och trafikanter

4.8.1. Trafikmätningar

På väg 1012 mellan Oxberg och korsningen med väg 70 på Österdalälvens östra sida gjordes trafikmätningar år 2016 som visar att den genomsnittliga dygnstrafiken under året (ÅDT) uppgick till 740 fordon per dygn. 120 av dessa (16 %) var tunga transporter.

Trafiken varierar kraftigt över året på grund av olika evenemang i närheten. Enligt Mora kommun uppmättes runt 3 500 fordon/dygn på Vasaloppsvägen (väg 1012 genom Oxberg) under högtrafikerade dagar under Vasaloppsveckan 2015. Under lågtrafikerade dagar under samma vecka uppmättes trafiken till 850 fordon/dygn. Enligt Trafikverkets mätning år 2016 var ÅDT 540 fordon/dygn på samma sträcka. Under Trafikverkets mätning år 2016 gick det även att se en topp i trafikintensiteten mellan 1-4 juli, då trafikmängden var mer än dubbelt så stor på väg 1012.

Enligt Trafikverkets trafikuppräkningstal kommer trafikmängden för personbilstrafik stiga med 18 % och tung trafik stiga med 26 % mellan år 2014-2040. Det innebär att ÅDT på väg 1012 mellan Oxberg och väg 70 kommer stiga till 870 fordon per dygn varav 150 tunga fordon (17 %).

Väg 1012 mellan väg 1025, i Oxberg, och väg 70 är cirka två kilometer lång. Hastighetsbegränsningen i Oxberg är 40 och 60 km/h, sträckan däremellan och väg 1027 (söder om bron) är hastighetsbegränsningen 70 km/h. På bron över Österdalälven är den högsta tillåtna hastigheten 40 km/h.

4.8.2. Kollektivtrafik

Dalatrafik trafikerar både väg 66 (linje 133) och väg 70 (linje 104) mellan Älvdalen och Mora. Linjerna går cirka 7 gånger per dag måndag-fredag. Turtätheten varierar över året. Linje 133 har hållplats i Oxberg.

4.8.3. Oskyddade trafikanter

Separat gång- och cykelvägnät saknas inom utredningsområdet. Oskyddade trafikanter är hänvisade till befintliga bilvägar. Några större målpunkter längs väg 70 saknas, förutom en rastplats i anslutning till brofästet på älvens norra sida. Rastplatsen sköts av Mora kommun.

Bedömningen är annars att merparten av oskyddade trafikanter rör sig i anslutning till Oxberg. Behovet av att som oskyddad trafikant använda bron över Österdalälven handlar huvudsakligen om det rörliga friluftslivet, exempelvis för att för fiske ta sig mellan strandbrinkarna på vardera sida om älven.

I publikationen Ökad cykelturism i Dalarna beskrivs sträckan Mora – Oxberg som en dagsetapp, där Österdalälven passeras via väg 1012.

4.8.4. Järnvägsspår

Krav på spåret är att det ska utformas som ballasterat skarvfritt spår. Spåret ska dimensioneras för axellast 25 ton och Stvm[4] 8,0 ton/m. Den nya järnvägsbron projekteras för ett spår.

4.9. Miljö och hälsa

4.9.1. Förorenad mark

Nuvarande verksamheter
Inom utredningsområdet finns i dagsläget ett avloppsreningsverk med 25 anslutna hushåll. Det finns även en skjutbana som varit aktivt sedan 1970 och ett sportfält som bland annat är startfält för olika Vasaloppstävlingar.

Historiska verksamheter
Under perioden 1970-1994 bedrev Trätåg Oxberg verksamhet inom området. Där lagrades timmer med en kapacitet på 200 000 m^3. Medel för insektsbekämpning användes i processen.

[4] Största tillåtna vikt per meter

En avslutad deponi för hushållsavfall ligger väster om utredningsområdet, utbredningen av deponin är osäker och den kan gå in i området för denna utredning. Deponin avslutades år 1963.

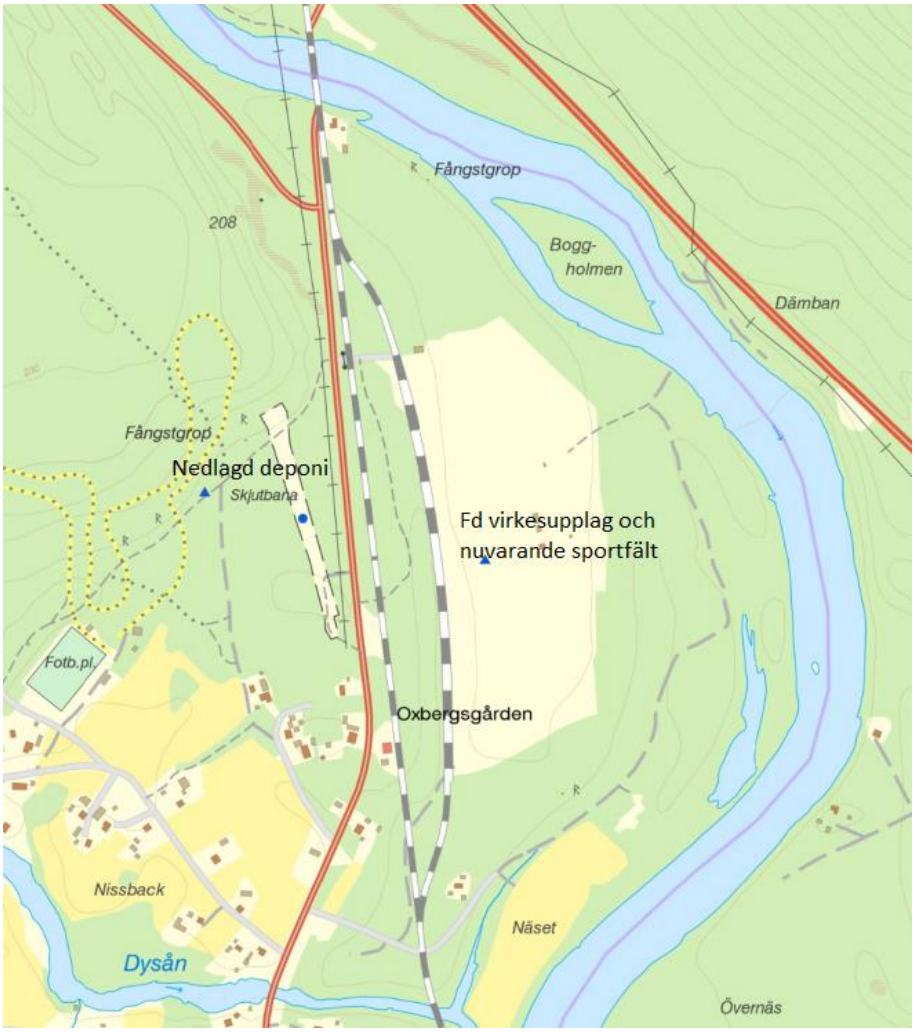
Föroreningskällor
Följande källor finns för föroreningar:

- Den nedlagda deponin kan genom lakvattnet sprida föroreningar av till exempel aromatiska kolväten, lösningsmedel, färg, organiska klorföroreningar och bekämpningsmedel.

- Det kan vid skjutbanan finnas blyföroreningar.

- Vid sportfältet för start av Tjejvasan kan rester av vallor innehållande PFAS-föroreningar och silver finnas.

Placering för de förorenade områdena kan utläsas i figuren nedan.



Figur som visar området med de förorenade områdena.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1. Kulturmiljö

Utifrån det kunskapsunderlag som finns tillgängliga så kommer vägplanen ge små effekter på kulturmiljön utifrån aktuellt utredningsområde.

En ny placering av bron avsedd för bilar och tillhörande ny väg kan ge en negativ effekt på enstaka objekt om vägen lokaliseras på eller i nära anslutning till objektet. I första hand är det största påverkan på kulturmiljön för eventuella alternativ öster om bron, eftersom de flesta fornlämningsobjekt i en sammanhängande fornlämningsmiljö är koncentrerade där. Öster om befintlig bro ligger även det område som klassats som övrigt intresse för kulturmiljövård, ”Oxbergssjön” och som beskrivs under 4.2.1.

En positiv effekt som den planerade vägen har är att mer kunskap om områdets kulturmiljövärden inhämtas under framtagandet av vägplanen. Berörs någon fornlämning krävs arkeologisk utredning.

5.1. Naturmiljö

Inga kända naturvärden kommer att påverkas. Utifrån det kunskapsunderlag som i dagsläget finns tillgängligt så kommer vägplanen ge små effekter på naturmiljön utifrån aktuellt utredningsområde. I kommande skeden utförs fältinventeringar för att säkerställa eventuell förekomst av enskilda fridlysta arter.

5.1. Landskapet

Nya brokonstruktioner och brofästen blir nya element vid Österdalälven och dess närmiljö som starkt kommer att påverka upplevelsen av älvens landskapsrum. Det är viktig att gestaltningen av de planerade broarna inklusive brofästen tar hänsyn till passagen över älven samt till områdets karaktär samt den äldre brons funktion och historia.

Effekterna på produktionsskogen är mindre visuella än i de öppna landskapsrummen men däremot de delar av skogsmarken med en mer varierad topografi som formats av isälvsformationer, svackor och vattendrag inom området, är mer känsliga för en ny vägdragning.

5.2. Rekreation och friluftsliv

Beroende på placeringen kan en ny bro med tillhörande vägkorridor förstärka barriäreffekten av den befintliga väg-/brokonstruktionen. En noggrann landskapsanpassning och följsamhet mot landskapets topografi är viktigt för den nya brons och vägkorridorens påverkan på det rörliga friluftslivet.

Startområdet för Vasaloppstävlingar både sommar och vinter är belägna strax sydöst om utredningsområdet. Det är viktigt att man tar hänsyn till detta vid lokalisering av de föreslagna alternativen och man utreder de eventuella effekterna.

5.3. Miljö och hälsa

De negativa konsekvenserna som kan uppstå gällande miljö och hälsa är främst kopplade till markintrång. En nybyggnad av bro över Österdalälven med tillhörande nya vägar kan beroende på alternativ, ta ny mark i anspråk.

Tillkommande byggnadsverk kommer att vara ny bro eller broar över Österdalälven.

5.3.1. 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. Det finns i dagsläget fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller och för utpekade fisk- och musselvatten.

5.4. Trafik

En ombyggnad av befintlig bro över Österdalälven innebär ökad tillgänglighet och säkerhet för alla trafikanter.

5.4.1. Järnvägsspår

Spåret ska ligga kvar i befintligt läge så långt som det är möjligt. I plan kommer spårgeometrin troligtvis inte att förändras, däremot kommer anpassningar göras i profil till den nya järnvägsbrons läge. Den nya bron kommer att medföra höjningar för spåret, men det är ännu oklart med hur mycket. Hur mycket spåret kommer att höjas kan få betydelse även för spårets underbyggnad, då bankarna kan behöva höjas. Justeringar för spårets profil kan även bli aktuell beroende på hur korsningspunkten för vägen och järnvägen utformas. Alltså var korsningspunkten hamnar och om det blir en plankorsning eller en planskild korsning. Den befintliga vägskyddsanläggningen (järnvägsbommarna) kommer att demonteras.

5.5. Vatten

5.5.1. Påverkan på höjdsättning och vägutformning

Ny järnvägs- och vägbro kommer att korsa Österdalälven. Förutom att broarna kommer att korsa älven kan flera mindre avvattningstråk i terrängen behöva korsas. Om den nya vägen anläggs i utredningsområdets nordvästra del kan Gaddtjärnbäcken behöva korsas. Där vägen korsar flödesstråk i terrängen måste trummor anläggas.

Vid höjdsättning av ny bro och väg måste hänsyn tas till Österdalälvens potentiella översvämningsnivå. Bedömning av vilket flöde bron ska klara att leda igenom och om det påverkar brons höjdsättning utreds i senare skede.

5.5.2. Påverkan på vattenmiljön

För nya broar över Österdalälven krävs tillståndsansökan för vattenverksamhet (MQ>1 m^3/s). För eventuell vägsträckning som korsar Gäddtjärnsbäcken kommer anmälan om vattenverksamhet krävas (MQ<1 m^3/s). Där vägen korsar mindre vattenmiljöer och åtgärder i vattnet är små avser Trafikverket att in komma med anmälan om vattenverksamhet för eventuella åtgärder inom vattenområde, såvida det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen inte skadas.

Risken för påverkan på Österdalälvens ytvattenstatus eller att projektet förhindrar uppnåendet av miljökvalitetsnormerna bedöms vara liten med avseende på påverkan på vattenkvaliteten. Recipienten är stor och har idag inga kända problem med näringsämnen eller andra föroreningar förutom de överallt överskridande ämnena. Dagvatten från vägen kommer att kunna renas i öppna diken. Påverkan på små avvattningstråk kan bli stor vid lokala utsläpp t.ex. vid olycka eller oljeutsläpp vid byggnationen. Eventuell påverkan som nya broar kan medföra på älvens strand och bottenmiljö utreds vid framtagandet av vägplanen.

Ny väg och nya broar kommer att sträcka sig över Älvsdalsåsen som är en skyddsvärd grundvattenförekomst både kommunalt och regionalt. En riskanalys kommer att tas fram i samband med framtagandet av vägplanen som belyser möjlig påverkan på grundvattenförekomsten och om det finns behov av särskilda vattenskyddsåtgärder.

Inom utredningsområdet finns endast ett fåtal fastigheter. Om ny vägsträckning hamnar nära någon av fastigheterna kommer en brunnsinventering utföras vid framtagandet av vägplanen.

5.6. Förorenad mark

Föroreningar i mark kan ha negativa effekter på både hälsa och miljö. Att identifiera, undersöka och åtgärda områden som förorenats av befintliga eller tidigare verksamheter är ett viktigt led i arbetet att minska riskerna för spridning av ämnen.

Gällande förorenad mark kommer fördjupade undersökningar göras i senare skede.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer att användas för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet. Samrådsunderlaget skickas också till Länsstyrelsen för beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet avgör sedan vilken typ av planläggning som ska tillämpas för projektet.

Nästa steg i planläggningsprocessen är att utforma en samrådshandling – val av lokalisering med syfte att välja vägens och brons lokalisering. Därefter tas en samrådshandling – planförslag fram, som visar placering och utformning av anläggningen. Samrådshandlingen övergår sedan till en granskningshandling och till sist en fastställelsehandling innan vägplanen fastställs och vinner laga kraft.

Om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas med vägplanen. I annat fall ska vägplanen förses med en miljöbeskrivning, som ska innehålla uppgifter om åtgärdens förutsägbara påverkan på människors hälsa och miljön.

Samråd med allmänhet, myndigheter och övriga intressenter kommer att hållas i samband med framtagande av samrådshandling – val av lokalisering samt samrådshandling – planförslag.

Vägplanens granskningshandling kungörs och hålls tillgänglig för granskning för allmänheten, berörd kommun, kollektivtrafikmyndigheten övriga berörda myndigheter och organisationer. De inkomna synpunkterna på granskningshandlingen sammanställs i ett granskningsutlåtande. Innan vägplanen kan fastställas av Trafikverket så ska Länsstyrelsen yttra sig över projektet.

6.2. Viktiga frågeställningar

- Utreda behov av och ta fram förslag på anpassningar och skyddsåtgärder för rekreation och friluftsliv.

- Ta fram lämpliga förslag på anpassning av bron till Österdalälvens känsliga landskapsrum samt anpassning till områdets topografi.

6.3. Tillstånd och dispenser

Genomförandet av planen kan komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. Bland annat kommer tillståndsansökan behövas gällande passage över Österdalälven. Anmälan om vattenverksamhet kommer att behövas vid eventuell passage av Gäddtjärnsbäcken.

6.3.1. Strandskydd

Stränderna och resterande sträcka längs Österdalälven omfattas av strandskyddsbestämmelserna enligt Miljöbalken 7:13-15. Strandskyddet omfattar land och vattenområden inom 100 meter från älvens strandlinje. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Enligt Miljöbalken 7:16 upphör de förbud som finns inom strandskyddsbestämmelserna vid byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen.

6.3.2. Generella biotopskydd

Enligt Miljöbalken 7:11 utgör småvatten och våtmarker biotopskyddsområden. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön.

Enligt Miljöbalken 7:11 upphör de förbud som finns inom det generella biotopskydds-området vid byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen.

7. Källor

Förstudie Väg 1024/1025/1012, Fiskarheden – Evertsberg – Oxberg, ”Vasaloppsvägen, Trafikverket 2011-10-26

Ökad cykelturism i Dalarna – med fokus på Siljan och Orsasjön, Region Dalarna 2012-06-01

Länsplan för regional transport-infrastruktur för Dalarna 2014-2025

Mora kommun, Översiktsplan för Mora kommun, juni 2006.

LIS, Landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Tematiskt tillägg till översiktsplan för Mora kommun, december 2014.

Älvdalens översiktsplan, antagen 1994.

Länsstyrelsen, 2017. Vatteninformationssystem Sverige.

Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2017a. Jordartskartan.

Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2017b. Genomsläpplighetskartan.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2017. Översvämningskartering Dalälven.

Länsstyrelsen, 2012. Vattenförsörjningsplan - Dalarnas län.

Länsstyrelsen Dalarna. Regional underlagsmaterial (RUM).

Riksantikvarieämbetets söktjänst, Fornsök; ww.raa.se/fornsok

Skogsstyrelsen, Skogens pärlor, www.svo.se

Trädportalen. SLU Artdatabanken; http://www.artdatabanken.se/sok-art-och-miljodata/tradportalen/

Artportalen, söktjänst; https://www.artportalen.se/

Muntliga
Älvdalens kommun. 2017-04-12
Mora kommun, 2017-04-18
Vasaloppsorganisationen, Mora

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se