

FÖRSTUDIE

Väg 764, Svinöhed - Stjärnsund

Hedemora kommun, Dalarnas län

Samrådshandling 2011-07-06

Objekt: 83859490



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

Trafikverket

Projektledare: Marcus Wester

Biträdande projektledare: Torbjörn Karlsson

Ramböll Sverige AB

Uppdragsansvarig: Per Thunmarker/Anna-Lena Söderlind

Förstudie: Patrik Larsson

Åsa Säfström

Titel: Förstudie. Väg 764, Svinöhed - Stjärnsund

Objektnummer: 83859490

Utgivningsdatum: 2011-07-06

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Marcus Wester, Trafikverket Region Mitt, telefon: 026-147350

Författare: Patrik Larsson och Anna-Lena Söderlind, Ramböll Sverige AB

Foton: Ramböll Sverige AB

Kartor: Underlagskartor ©Lantmäteriet

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

Innehåll

Sammanfattning	2
1. Bakgrund	5
1.1. Problem och syfte	5
1.2. Avgränsning.....	7
1.3. Aktualitet	8
1.4. Tidigare utredningar och beslut	8
1.5. Övergripande mål.....	8
1.6. Vägplanering och vägprojekteringsprocessen	10
2 Befintliga förhållanden	10
2.1. Markanvändning	10
2.2. Trafik och trafikanter	12
2.3. Miljö.....	14
3. Funktionsanalys	18
3.1. Funktionsmål – tillgänglighet	18
3.2. Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa	18
3.3. Sammanfattande problem- och värdebeskrivning	19
4. Projekt mål	19
5. Tänkbara åtgärder	19
5.1. Analys av tänkbara åtgärder utifrån fyrstegsprincipen	19
5.2. Föreslagna åtgärder.....	20
5.3. Effekter och konsekvenser	23
5.4. Kostnader.....	24
6. Riskhantering	25
6.1. Skydds- och riskobjekt	25
6.2. Konfliktpunkter	25
7. Måluppfyllelse	26
8. Samråd	26
8.1. Remissinstanser	26
9. Vaghållningsmyndighetens ställningstagande	27
10. Fortsatt arbete	27
10.1. Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	27
10.2. Prövning enligt annan lagstiftning.....	27
Källor	28
Bilaga 1	Karta Kulturmiljö Stjärnsunds tätort
Bilaga 2	Detaljplan Fritidsområde Rönäsudd, Stjärnsund
Bilaga 3	Detaljplan Stjärnsund 5:1 mfl
Bilaga 4	Detaljplan Fritidsområde Björknäbbaa, Stjärnsund
Bilaga 5	Karta Busshållplatser, vägbredd och hastighetsgränser
Bilaga 6	Karta Trafikolyckor och hastighetsgränser
Bilaga 7	Karta Kulturmiljö förstudieområde
Bilaga 8	Karta Naturmiljö och riskområden
Bilaga 9 a-d	Kartor översikt sträckor för bymiljöväg samt gång- och cykelväg

Sammanfattning

Bakgrund och problem

Denna förstudie behandlar väg 764, sträckan Svinöhed-Gävleborgs läns gräns, Hedemora kommun. En sträcka på 17 km, se figur 1.2. Vägen slingrar sig igenom öppet odlingslandskap, skogslandskap och bruksmiljöer. Vägen har relativt sett låga trafikflöden med en årsdygnsmedeltrafik på 570 fordon. Sommartid ökar trafikmängderna på grund av turisttrafik. Vägen är också en populär MC-väg. Åkerinäringen ser väg 764 som prioriterad.

Stjärnsunds tätort är riksintresse för kulturmiljövård på grund av dess unika järnbruksmiljö som är rikt på kulturlämningar. Inventering av stora träd visar att det finns många värdefulla och gamla träd längs sträckan. Både alléerna och enskilda träd har höga biologiska värden för lavar, fåglar och insekter. Träden ingår i ett av Dalarnas viktigaste trädbestånd, enligt Länsstyrelsen Dalarna.

Målpunkter i förstudieområdet är bostäder, skola, busshållplatser, närbutik, kursgård och skogsavverkningsområden. Hedemora och Långshyttan är målpunkter för arbetspendlare, elever med flera.

Vägen har idag dålig bärighet och är allmänt spärig. Stenblock vandrar upp med tjälen till vägens överbyggnad och orsakar bulor. Detta gör vägen mer ojämn än vad som är önskvärt. Återkommande spårlagning och blockrensning medför höga kostnader för underhåll. I samband med åtgärder som förbättrar bärigheten föreslås även en rensning av vägområdet från större stenar och träd för att höja trafiksäkerheten.

Vägen används även av fotgängare och cyklister, främst inom och mellan orterna Stjärnsund och Rörshyttan. Skolan och närbutiken/kiosken i Stjärnsund är viktiga målpunkter. I Stjärnsund finns flera fritidshusområden, vilket bidrar till att antalet oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen ökar under semestertider. Det finns idag inga gång- och cykelförbindelser inom eller mellan orterna. Gående och cyklister får samsas om vägutrymmet med övriga trafikslag, vilket gör att vägen upplevs som otrygg.

Syftet med förstudien är att studera förutsättningarna och möjligheterna att förbättra bärigheten på väg 764 från korsningen med väg 270 till X-länsgräns samt att förbättra trafiksäkerheten genom att ta bort träd och större stenar i vägområdet.

Syftet är även att utreda möjligheterna för upprättande av bymiljöväg genom Rörshyttan och Stjärnsund samt byggande av en gång- och cykelväg mellan orterna, en sträcka på totalt ca 4,5 km. En bymiljöväg ska fungera som ett alternativ till en separerad gång- och cykelväg.

Det finns i dagsläget inga behov av åtgärder på väg 764 i X-län.

Bärighetsåtgärder

För att öka vägens trafiksäkerhet, bärighet och jämnhet samt förbättra avvattningen av vägen kan följande åtgärder komma att bli aktuella:

- Urgrävning av svaga undergrunder och block.
- Utbyte av befintlig överbyggnad på delsträckor.
- Ny beläggning och bärlager på hela eller delar av sträckan.
- Geonätsförstärkning
- Dikesåtgärder för bättre dagvattenavrinning.
- Trumåtgärder (rensning, byte).
- Rensning av fasta hinder (stenar och träd) i vägområdet.

- Linjemålning av totalt ca 3,5 km bymiljöväg med en bredd av 1,25 m på varje sida av vägen.
- Anläggning av ca 1 km gång- och cykelväg med en bredd på 2,5 m, inkl. belysning.
- Anläggning av vägmidjor, hastighetsbegränsande åtgärd

Inga åtgärder som förändrar vägens läge i plan eller höjd föreslås.

Åtgärder för gång- och cykelväg samt bymiljöväg

Utöver de bärighetsförbättrande åtgärderna har förslag även tagits fram för en eventuell gång- och cykelförbindelse mellan Rörshyttan och Stjärnsund. Genom Rörshyttan och Stjärnsund föreslås en så kallad bymiljöväg, dvs. en väg med ett smalt körfält och dubbelsidiga gång- och cykelbanor. Exempel på hur utformning av en bymiljöväg kan se ut, se figur 3.2 & 3.3. Förslaget innebär att en vägren på 1,25 m målas på var sida om körfältet, vilka ger utrymme för oskyddade trafikanter i båda riktningar. Körfältet får då en bredd på 3,5 m. Det smala körfältet innebär att mötande fordon tillfälligt behöver inkräkta på ytorna avsedda för gång- och cykeltrafikanter. Hastigheten föreslås sänkas inom området för bymiljöväg.

Vid tillfarterna till varje ort kommer vägmidjor att byggas som vägentréer in till Rörshyttan respektive Stjärnsund, se figur 3.2 för exempel. Detta för att tydliggöra vart bymiljövägen tar vid och att hastigheten sänks. Det föreslås också en vägmidja med säker passage vid Stjärnsunds skola för att höja trafiksäkerheten ytterligare och därmed skapa en tryggare miljö för skolbarnen.

Mellan orterna föreslås en vanlig gång- och cykelväg på den norra sidan av väg 764. Gång- och cykelvägen skall ha en bredd på 2,5 m och följa landskapets nivåer i så stor utsträckning som möjligt för att i minsta mån påverka landskapsbilden. En grön skiljeremsa mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen utformas förslagsvis som mjukt utformad dikesanvisning för god möjlighet till underhåll samt vattenavrinning. Se bilaga 9 för förslag på sträckning av bymiljöväg samt gång- och cykelbana.

Effekter och konsekvenser, bärighetsåtgärder

Förbättrad bärighet och en jämnare väg bana ger positiva effekter på tillgängligheten för motorfordonstrafikanter. Det medför att trafiken får en jämnare rytm och konsekvensen blir mindre utsläpp till luft.

En bättre vägstandard och rensning av fasta hinder i vägens säkerhetszoner (stenar och träd) bidrar till ökad trafiksäkerhet med konsekvens att färre skadas eller dör. Eftersom området hyser ett av länets viktigaste trädbestånd, ur biologisk synvinkel, är det av yttersta vikt att borttagande av träd föregås av en mer noggrann trädinventering än den som utförts tidigare. Detta för att undvika borttagande av biologiskt viktiga träd. Största hänsyn bör också tas vid åtgärder i nära anslutning till alléer och solitära träd så att träd inte skadas. Detta kan annars få negativa effekter på den biologiska mångfalden ge negativa konsekvenser på artrikedomen av lavar, insekter och fåglar.

För att förbättra avrinningen kan diken längs vägen åtgärdas. Detta kan leda till tillfällig grumling av vatten som kan ge negativa effekter på den biologiska mångfalden.

Åtgärder som förändrar vägens sidoområde kan ge negativa effekter på landskapsbilden. Konsekvensen blir att upplevelsen av vägen med dess omgivning försämras. Vägens sidoområde bör harmoniera med omgivningen. Ytjord kan läggas tillbaka och eventuell sprängsten kan få full jordtäckning. Vägområdet bör vara beväxt för att minska de negativa effekterna och konsekvenserna på landskapsbild och upplevelse.

Vid eventuella åtgärder på trummor som vägen passerar ska dessa läggas på rätt nivå för att undvika att vandringshinder för fisk och andra vattendjur uppstår. Tillgodoses inte detta kan

det ha negativa effekter på den biologiska mångfalden och ge konsekvenser som minskad artrikedom i sjöar och vattendrag. Hänsyn bör också tas till utter vid eventuella åtgärder på trummor, t.ex. kan torra passager lämnas vid trummans kanter. Det kan ge positiva effekter på den biologiska mångfalden och ge större rörlighet för utter som konsekvens.

Stjärnsunds tätort är riksintresse för kulturmiljövård enligt miljöbalken 3 kap 6§. Se bilaga 1. I förstudieområdet finns även ett antal kulturlämningar, framför allt i Stjärnsunds tätort, se bilaga 1 och 7. Bärighetsåtgärderna kommer att påverka upplevelsen av sträckan under tiden som arbetet med åtgärderna utförs. De bedöms dock inte påverka de kulturlämningar som finns inom förstudieområdet. Sammantaget bedöms effekterna och konsekvenserna på kulturmiljön vid genomförande av föreslagna bärighetsåtgärder som små.

Väg 764 ingår i Kulturvägar i Dalarna, Länsstyrelsens inventering från 2003. Vägens sträckning är medeltida och slingrar sig genom odlingslandskap, bruksmiljö och skogslandskap. Effekter och konsekvenser på dessa värden bedöms som små.

Effekter och konsekvenser, gång- och cykelväg samt bymiljöväg

Effekter och konsekvenser av en gång- och cykelväg mellan orterna, samt bymiljöväg inom orterna, bedöms vara positiva för tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter. Främst innebär gång- och cykelvägen mellan orterna en förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet, men även upprättandet av bymiljöväg inom orterna förbättrar trafiksituationen för oskyddade trafikanter. För motorfordonstrafiken innebär upprättandet av bymiljöväg inom orterna en något sämre tillgänglighet då vägbanan kommer att smalnas av för att i första hand ge den oskyddade trafikanten rätt till vägrenen. Dock ger en separerad gång- och cykelväg mellan orterna positiva effekter för motorfordonstrafiken då de oskyddade trafikanterna skiljs från befintlig väg och därmed höjs trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Den jordbruksmark som ligger väster om Stjärnsund klassas som bevarandevärd, då den ses som en del av den gamla bruksmiljö som karaktäriserar orten. En ny gång- och cykelväg mellan orterna, enligt förslaget, innebär ett intrång på denna jordbruksmark. Effekterna blir att brukbar markyta minskas för berörd/berörda markägare samt att landskapsbilden förändras. Konsekvensen av detta innebär något minskad produktionsvolym för den/de som brukar marken samt ett förändrat synintryck av landskapet. Utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan orterna kommer också att påverka biotopskyddade vattendrag och diken. Detta kan eventuellt ge tillfälliga negativa effekter i vattenmiljön under byggtiden. Bymiljöväg inom orterna bedöms inte påverka kulturmiljö eller landskapsbilden i någon större utsträckning.

Effekter och konsekvenser av en gång- och cykelväg mellan orterna samt upprättandet av bymiljöväg inom orterna bedöms sammantaget vara små för ovanstående kulturmiljöer.

Hur går Trafikverket vidare?

Förstudien skickas på remiss. Efter sammanställning av synpunkterna tar Trafikverket beslut om hur processen ska gå vidare.

1. Bakgrund

1.1. Problem och syfte

Väg 764 i Hedemora kommun är den gamla landsvägen mellan södra Dalarna och Gävleborgs län (X-län). Se figur 1.2. Vägen slingrar sig igenom öppet odlingslandskap, skogslandskap och bruksmiljöer. Vägen har relativt sett låga trafikflöden med en årsdygnsmedeltrafik på 570 fordon. Sommartid ökar trafikmängderna på grund av turisttrafik. Vägen är också en populär MC-väg. Åkerinäringen ser väg 764 som prioriterad. På delen Stjärnsund till X-länsgräns gjordes vägförbättringsåtgärder för ca 15 år sedan, justering av beläggning och gruslager.

Vägen har idag dålig bärighet och är allmänt spärig. Stenblock vandrar upp med tjälen till vägens överbyggnad och orsakar bulor. Detta gör vägen mer ojämn än vad som är önskvärt. Återkommande spårlagning och blockrensning medför höga kostnader för underhåll. I samband med åtgärder som förbättrar bärigheten föreslås även en rensning av vägområdet från större stenar och träd för att höja trafiksäkerheten.

Vägen används även av fotgängare och cyklister, främst inom och mellan orterna Stjärnsund och Rörshyttan. Skolan och närbutiken/kiosken i Stjärnsund är viktiga målpunkter. I Stjärnsund finns flera fritidshusområden, vilket bidrar till att antalet oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen ökar under semestertider. Det finns idag inga gång- och cykelförbindelser inom eller mellan orterna. Gående och cyklister får samsas om vägutrymmet med övriga trafikslag, vilket gör att vägen upplevs som otrygg.

Syftet med förstudien är att studera förutsättningarna och möjligheterna att förbättra bärigheten på väg 764 från korsningen med väg 270 till X-länsgräns samt utreda möjligheten till gång- och cykelförbindelse mellan Rörshyttan och Stjärnsund för att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Syftet är också att förbättra trafiksäkerheten genom att ta bort träd och större stenar i vägområdet. Det finns i dagsläget inga behov av åtgärder på väg 764 i X-län.



Figur 1.1 Sprickbildning i väg 764, 2011.



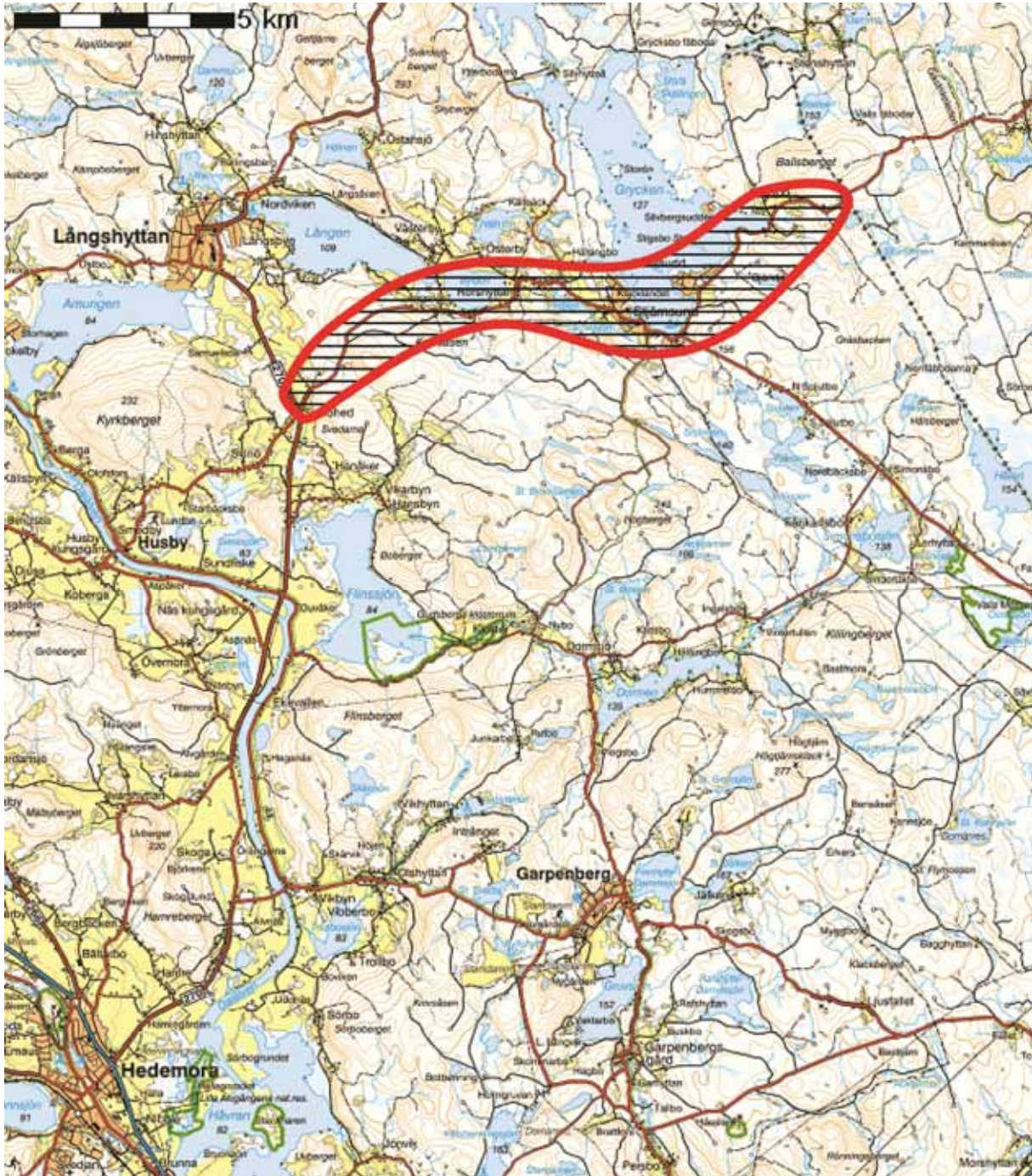
Skala 1:50000

Figur 1.2 Översiktskarta väg 764, Svinöhed, Rörshyttan, Stjärnsund och Stigsbo.

1.2 Avgränsning

Förstudien omfattar två delar:

- bärighets- och trafiksäkerhetsåtgärder på väg 764 från korsningen med väg 270 till X-längsgräns, en sträcka på ca 17 km. Se figur 1.3.
- utredning för möjlighet till gång- och cykelförbindelse mellan Rörshyttan och Stjärnsund. En sträcka på totalt ca 4,5 km, se figur 1.4.



Figur 1.3. Kartöversikt med aktuellt förstudieområde markerat. Källa: Lantmäteriet



Figur 1.4. Karta med översikt för sträcka av bymiljöväg samt gång- och cykelväg.
Källa: Lantmäteriet

1.3 Aktualitet

Objektet finns med i Trafikverket Region Mitts bärighetsplan för perioden 2010-2021.

1.4 Tidigare utredningar och beslut

Förstudieområdet ingår i Översiktsplan för Hedemora, antagen av kommunfullmäktige 1991-04-25. Stjärnsunds tätort omfattas av detaljplan och områdesbestämmelser. Våren 2010 genomfördes en inventering av Trafikverket, som visar att vägen har dålig bärighet, sprickor och sättningar i vägkant längsledes. Bro med trummor vid passagen vid bäcken i Stjärnsund har anmärkning på korrosion, enligt Trafikverkets inspektion utförd 2009. Skadan har tillståndsklass tre, som påpekar bristfällig funktion. Åtgärder på trummorna finns med i Trafikverkets brorörsprogram och planeras att genomföras år 2012-2014. Tjäl- och bärighetsinventering är genomförda 2010-04-09 och 2011-04-07.

1.5 Övergripande mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

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

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Dessa är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och

användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet genomsyrar vägprocessen, inklusive förstudieskedet.

Nationell strategi bärighet

Regeringen har i "Nationell plan för transportsystemet 2010-2021" avsatt utpekade medel till bärighetsåtgärder. Detta för att tillgodose näringslivets behov och uppfylla de transportpolitiska målen.

Regionala mål

I *Strategi för miljöanpassade transporter i Dalarna*, som tagits fram av Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen Dalarna och Region Dalarna, 2009, framgår följande mål för 2020 som berör förstudien:

- Effektivare transporter i Dalarna bidrar till att nationella klimatmål kan nås. Användningen av energi till transporter sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt.
- Transportsystemet och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads-, kultur- och naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- och säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön. Hänsyn ska också tas till att transportsystemet ska vara jämlikt och jämställt.

Lokala mål

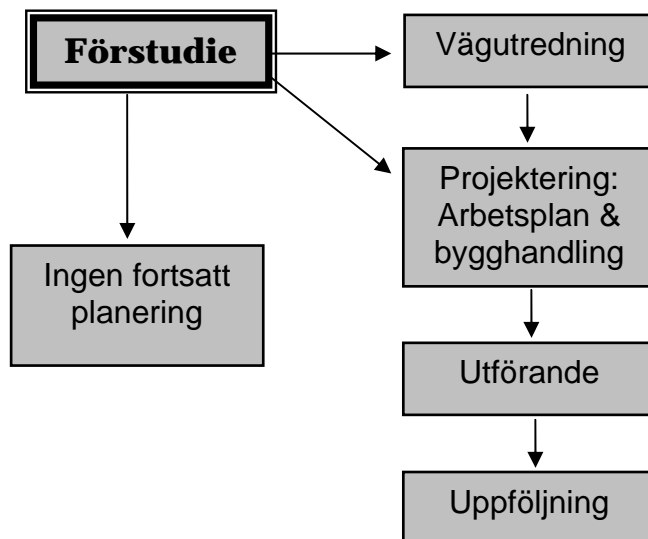
I Hedemora kommuns Landsbygdsprogram, beslutat i kommunfullmäktige 2007, finns följande mål som berör förstudien:

- Hedemora kommun värnar om ett öppet landskap med biologisk mångfald.
- Hedemora kommun värnar om sjöar, vattendrag och grundvatten med god kvalitet.

En klimatstrategi för kommunen är under utarbetande.

1.6 Vägplanering och vägprojekteringsprocessen

Genom förstudien skapas en bra plattform för den fortsatta planeringsprocessen. Förstudien ska beskriva förutsättningar inom området, identifiera behov och ge exempel på möjliga åtgärder som kan medverka till uppsatta mål. Förstudien är ett underlag för beslut om och hur projektet ska drivas vidare samt underlag för länsstyrelsen inför beslut om betydande miljöpåverkan.



Figur 1.5. Förstudiens roll i genomförandeprocessen

2 Befintliga förhållanden

2.1. Markanvändning

Befolkning, bebyggelse och näringsliv

Längs aktuell sträcka av väg 764 bor ca 325 personer. Huvuddelen av barnen i förskoleklass till årskurs sex (F-6) går i Stjärnsundsskolan. Inom Stjärnsundsskolans upptagningsområde, en radie på ca 5 km, bor 27 barn i åldrarna 6-12, 19 st. mellan 13 och 15 år och 21 st. i åldrarna 16-19. Ett fåtal barn i åk F-6 går i Annaskolan mellan Stjärnsund och Garpenberg. Högstadielärover pendlar till Långshyttan. Den närmaste gymnasieskolan ligger i Hedemora.

Stjärnsund är förstudieområdets största och livaktigaste ort med ca 215 invånare. Det är ett gammalt brukssamhälle som fortfarande präglas av den unika bruksmiljön. Detta märks i byggnader, anläggningar och vegetation, framförallt i form av trädalléer som ramar in vägen. Längs sträckan finns spridd bebyggelse och i förstudieområdet finns även ett flertal fritidshus.

Det finns flera verksamheter i området med olika verksamhetsinriktningar ex. skola, närbutik/kiosk, kursgård, museum, veterinär, musteri och bageri.

Målpunkter

Bostäder i förstudieområdet

Busshållplatser

Kyrka, Stjärnsund

Bibliotek, Stjärnsund

Skola i Stjärnsund, Långshyttan och Hedemora

Café med hantverksbod, Stjärnsund

Fridhems kursgård, Stjärnsund

Polhemsmuseet, Stjärnsund

Smedjan, kulturverksamhet, Stjärnsund

Närbutik/kiosk, Stjärnsund

Sundsgården, idrotts- och aktivitetshus, Stjärnsund

Friluftsentressen: fotbolls-, ishockey- och tennisplan, elljusspår, bastu,

Tätort i Hedemora, Hofors och Husby

Skogsavverkningsområden

Se även bilaga 1.



Figur 2.1 Skolan i Stjärnsund

Ledningar

Stjärnsunds tätort har kommunalt vatten och avlopp. Vatten- och avloppsledningar går längs med och korsar väg 764 vid ett flertal ställen.

Hedemora Energi har optoledningar i området både i luften och i marken. I Stjärnsund ligger markledningar bitvis längs med vägen och korsar även vägen vid ett tillfälle. I övriga området

är optoledningarna luftburna. Vid avfarten till Ängsnäs tangerar luftledningen väg 764 och väster om Rörshyttan korsar den vägen. Hedemora Energi ansvarar även för elledningar både i luften och i marken inom förstudieområdet. Elledningar i mark finns längs med och tvärs vägen i Stjärnsund och Sandviken. Luftledningarna för el sammanfaller delvis med de luftburna optoledningarna. Högspänningsledningar finns både i mark och i luft längs stora delar av sträckan. Se figur 1.2.

Skanova har teleledning längs med vägen en kortare sträcka, ca 300 m, innan korsningen till Ängsnäs samt större delen av vägen mellan Rörshyttan och Stjärnsund. På några ställen korsar ledningen vägen. I Stjärnsund och till Sandviken går teleledning längs med och tvärs vägen på flera ställen. Från Rönäsudd och ca 400 m i riktning mot Stigsbo går teleledning längs med samt korsar vägen vid två ställen.

Kommunala planer, framtida markanvändning

Förstudieområdet ingår i Översiktsplan för Hedemora, antagen av kommunfullmäktige 1991-04-25. Arbete med en ny översiktsplan kommer att påbörjas hösten 2011. En fördjupad översiktsplan för Stjärnsund antogs i september 1999. Stjärnsunds tätort berörs både av detaljplan och av områdesbestämmelser. Se figur 2.2. Områdesbestämmelserna har tagits fram för att skydda den intressanta kulturmiljön. Inga åtgärder får vidtas som kan skada kulturmiljön. Detaljplan Fritidsområde Rönäsudd, Stjärnsund, antagen i kommunfullmäktige 1965-02-11, tangerar väg 764. Se bilaga 2. Detaljplan Stjärnsund 5:1 m.fl., vann laga kraft 1991-10-21, omfattar del av väg 764 vid fastighet Stjärnsund 5:1. Se bilaga 3. Väg 764 passerar igen område för väg- och parkmark i detaljplan för Fritidsområde Björknäbba, Stjärnsund, som vann laga kraft 1967-01-18. Se bilaga 4. I ett nytt bostadsområde i Stjärnsund är 11 tomter till salu vid Sandviken, Gryckens södra ände.



Figur 2.2. Plankarta Stjärnsund. Källa: Hedemora kommun

Riksintressen

Stjärnsunds tätort är riksintresse för kulturmiljövård, *Stjärnsund (W40)*, enligt miljöbalken 3 kap 6§. Området består av unik järnbruksam miljö med bl.a. välbevarat hammarsmide och manufakturverk, grundat av G. Stierncrona och C. Polhem 1699-1700. Se bilaga 7.

2.2. Trafik och trafikanter

Biltrafik, tung trafik och farligt gods

Väg 764 har, från korsningen med väg 270 till Stjärnsund, en årsdygnsmedeltrafik (ÅDT) på 570 fordon, varav 45 utgörs av tung trafik. Från Stjärnsund och till X-länsgräns ligger ÅDT på 310 fordon av vilka 15 utgörs av tung trafik. Se figur 1.2. Detta enligt Trafikverkets mätningar från 2001 respektive 2004. Vägen har bärighetsklass 1 (BK 1), d.v.s. klarar högsta tillåtna belastning. Vägbredden varierar mellan 5,8 och 8,3 m. Se bilaga 5. Större delen av

sträckan har en vägbredd på 6 m. Vägen är kurvig och har smal eller obefintlig vägren. Sträckan är skyltad 70 km/h, förutom genom Rörshyttans och Stjärnsunds tätorter där råder 50 km/h. Utanför skolan i Stjärnsund är tillåten hastighet 30km/h. Se bilaga 6.

Den tunga trafiken utgörs i huvudsak av skogstransporter från anslutande vägar norr och söder om Stjärnsund. Vägen används mycket sparsamt som genomfartsled för tung trafik, enligt Skogsåakarna i Sandviken.

Kollektivtrafik

Sträckan trafikeras av Dalatrafik med busslinje nr 21 (Stjärnsund-Långshyttan-Hedemora) med fem turer under vardagar (en av dessa går endast skoldagar). Ett fåtal av busshållplatserna har väderskydd, enligt Hedemora kommun.

Linje 21 nyttjas av högstadie- och gymnasieelever som ska till skolor i Långshyttan respektive Hedemora. Ett mindre skolskjutsfordon matar högstadie- och gymnasieeleverna till och från områden öster och söder om linje 21 ändhållplats i Sandviken. Barn som bor i Stjärnsunds upptagningsområde åker skolbuss till Stjärnsundsskolan. Skolbussen utgörs av ett mindre fordon som tar sju till 19 passagerare. På- och avstigning för skolbarn sker i så stor utsträckning som möjligt vid ordinarie busshållplatser.

Gång- och cykeltrafik

Idag saknas gång- och cykelväg längs aktuell vägsträcka. Fotgängare och cyklister rör sig främst inom och mellan orterna Stjärnsund och Rörshyttan. Skolan och närbutiken/kiosken i Stjärnsund är viktiga målpunkter. Ett fåtal elever cyklar mellan Rörshyttan och skolan i Stjärnsund. Sträckan upplevs idag som otrygg eftersom vägren saknas och gående och cyklister är hänvisad till körbanan. I Stjärnsund finns flera fritidshusområden, vilket bidrar till att antalet oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen ökar under semestertider.

Trafiksäkerhet

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas har två polisrapporterade olyckor inträffat längs sträckan mellan åren 2005 och 2010. En lindrig och en svår olycka. Vid båda tillfällena var personbilar inblandade. Olyckan med svårt skadade inträffade i vägkorsning mellan två korsande personbilar. Den andra olyckan, som orsakade lindriga skador, skedde vid möte mellan personbilar. Se bilaga 6.

2.3. Miljö

Landskapsbild

Den aktuella vägsträckan ligger i ett varierat och kuperat landskap som karaktäriseras av odlad mark, sjöar och skogsområden. Vägen slingrar sig genom både täta skogspartier och öppna, böljande odlingslandskap från korsningen med väg 270 fram till Stjärnsund. I Stjärnsund går vägen genom välbevarad bruksmiljö och kantas av alléträd. Alléerna ramar in vägen och förstärker topografin, vilket bidrar till att höja upplevelsevärde. Efter Stjärnsund går vägen genom skogslandskap längs Grycken. På flera ställen ligger bebyggelsen i nära anslutning till vägen.



Figur 2.3. Väg 764 slingrar sig genom landskapet.

Kultur

I förstudieområdet finns ett antal kulturlämningar, framför allt i Stjärnsunds tätort. Följande kulturlämningar ligger ca 50-100 m från väg 764 (se bilaga 1 och 7):

- Källa* med tradition, trefaldighetskälla norr om vägen, väster om Rörshyttan (RAÄ Husby 58:1)
- Hyttområde*, två stycken norr och söder om vägen i Rörshyttan (RAÄ Husby 61:1, Husby 61:2)
- Bytomt/gårdstomt* i Stjärnsunds tätort (RAÄ Husby 491:1)
- Herrgårdsanläggning*, flera byggnader, i Stjärnsunds tätort (RAÄ Husby 122:1)
- Minnesmärke* i form av en minnessten i Stjärnsunds tätort (RAÄ Husby 102:1)
- Fyndplats* för mynt av koppar i Stjärnsunds tätort (RAÄ Husby 586)
- Lägenhetsbebyggelse* i Stjärnsund (RAÄ Husby 428:1)
- Vägmärke* milstolpe vid gränsen till Gävleborgs län (RAÄ Husby 501:1)
- Fångstgrop* för varg väster om gränsen till Gävleborgs län (RAÄ Husby 502:1)

Stjärnsunds tätort är riksintresse för kulturmiljövård enligt miljöbalken 3 kap 6§. Se bilaga 1. Tätorten har en väl bevarad bruksmiljö med herrgård och brukskontor från 1700-talets senare del, en engelsk park från 1800-talets första hälft, kyrka från 1800-talets slut, bruksgator med arbetarbebyggelse samt industribyggnader uppförda i slaggsten från 1800-talet och sekelskiftet 1900. Stjärnsund har symbolisk betydelse som en av svensk industris födelseplatser.

Väg 764 ingår i Kulturvägar i Dalarna, Länsstyrelsens inventering från 2003. Vägens sträckning är medeltida och slingrar sig genom odlingslandskap, bruksmiljö och skogslandskap. Vägen har bevarad sträckning, med undantag från partiet väster om Rörshyttan, och har bibehållen följsamhet till landskapets topografi.



Figur 2.4. Milstolpe vid gränsen till Gävleborgs län.

Natur

Inventering av stora träd visar att det finns många värdefulla och gamla träd längs sträckan. Störst är ansamlingen i Stjärnsund med Engelska parken och alléer. Se bilaga 1 och 7. Både alléerna och solitära träd har höga biologiska värden för lavar, fåglar och insekter. Träden ingår i ett av Dalarnas viktigaste trädbestånd, enligt Länsstyrelsen Dalarna. De är unika på grund av deras höga ålder och långa och kontinuerliga tillsyn. Träden är också värdefulla för den kulturhistoriska miljön. Alléerna omfattas av biotopskydd.

Stjärnsunds tätort och området västerut längs vägen är utpekade som värdefullt odlingslandskap i Länsstyrelsens bevarandeprogram. Se bilaga 8. Genom dessa odlingslandskap finns diken och ett mindre vattendrag som är biotopskyddade.

Områdets sjöar och vattendrag omfattas av strandskydd. Två fynd av utter har gjorts i Rörshyttan, bl.a. vid bro (damm) över Hälens utlopp. Se bilaga 8. Flera fynd av utter har gjorts i förstudieområdets omnejd. Sjön Grycken har god ekologisk status. Det finns inga indikationer på någon tydlig påverkan av vattnet. Vattnet har periodvis dåliga syrgasförhållanden. Sjön uppnår god kemisk status (exklusive kvicksilver) d.v.s. statusen i sjön är inte försämrade till följd av påverkan från miljögifter. I Sverige idag överstiger kvicksilver gränsvärdet i alla ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten. Sjön Bysjön vid Rörshyttan uppnår måttlig ekologisk status eftersom den tydligt påverkas kemiskt av näringsämnen, som bidrar till övergödning. Dess kemiska status är god (exklusive kvicksilver). Den ekologiska statusen har bedömts i fyra av de vattendrag som vägen passerar. De tre vattendragen mellan Rörshyttan och Stjärnsund håller måttlig ekologisk status. Bäckan, som vägen passerar i Sandviken, bedöms ha god ekologisk status.

Nyckelbiotoper, sumpskogar och naturvärden finns i området, enligt Skogens källa. Dessa ligger dock inte i nära anslutning till vägen.

Aktuell vägsträcka av väg 764 är inte utpekad i Trafikverkets sammanställning över artrik väggkant. Sträckan finns däremot med i de utpekade områdena för natur- och kultur, som prioriterats i landskapsanalys för driftområde i Dalarna.



Figur 2.5. Trädallé i Stjärnsund.

Rekreation och friluftsliv

Inga specifika friluftssintressen finns utpekade av länsstyrelsen. Sjön Grycken utnyttjas idag för ex. bad, paddling och fiske. Vid Björknäbba i Stjärnsund (se bilaga 1) finns en kommunal badplats liksom en småbåtshamn. Stjärnsund ingår i "Prämleden", leder för cykel, kanot, båt och vandring, som breder ut sig i området mellan Hofors och Hedemora. I den fördjupade översiktsplanen för Stjärnsund från år 2000 uttrycks önskemål om att utveckla friluftslivet vid Grycken. Rekommendationerna i planen är att inga åtgärder får vidtas som försämrar möjligheterna att bedriva friluftsliv i området.

Naturresurser

Aktiv jordbruksdrift finns i områdena kring Svinöhed, Rörshyttan och Stigsbo. I Översiktsplan för Hedemora, antagen av kommunfullmäktige 1991-04-25, pekas jordbruksområdet kring Rörshyttan ut. Där förekommer ängs- och hagmarker som bör bevaras. Aktivt skogsbruk bedrivs i skogarna kring förstudieområdet. Sydost om vägen vid Rönäsudd finns en vattentäkt, skyddsområde. Se bilaga 8. Skogsbruk förekommer också i skogsområdena i anslutning till förstudieområdet.

I Stjärnsund finns ett område som klassas som potentiellt förorenat område, riskklass 3, nära väg 764. Det är återvinningsstationen vid närbutiken. Se bilaga 8.

Miljöbelastning

Väg 764 i förstudieområdet har en trafikmängd på 570 fordon per dygn med högre trafikmängder under turistsäsongen. Bebyggelse ligger bitvis nära vägen framförallt i tätorterna. Trafikmängderna är tämligen låga vilket medför att miljöpåverkan från vägtrafiken i form av buller, luftföroreningar och föroreningar från vägdagvatten generellt sett är relativt liten. Det aktuella området bedöms ha låg miljöbelastning.

Byggnadstekniska förutsättningar

Enligt jordartskarta från SGU består jorden, längs de första 500 m av sträckan från väg 270, av lera, därefter och fram till Rörshyttan i huvudsak av morän. Vid Bysjöns sydöstra del passerar ett område med moränkullar. Genom Rörshyttan fortsätter moränjorden, men med inslag av lera. Efter Rörshyttan och ca 1 km i riktning mot Stjärnsund passerar vägen ett område med lerjord. I Stjärnsund återkommer moränjord med inslag av lera. Vid Gryckens sydspets försvinner leran och jorden består endast av morän. Vid vägens tangering med Rönäsudd övergår jorden i ett område med lera. Resterande del av vägsträckan fram till länsgränsen passerar genom moränjord med undantag för stäckningen genom Stigsbo där jorden består av lera. Precis söder om Stigsbo gränsar vägen utkanten av ett område med tunt eller osammanhängande jordtäckning på berg.

Inom förstudieområdet finns el-, tele-, opto- och högspänningsledningar. I Stjärnsund finns kommunalt vatten- och avloppsnät.

Sträckan från korsningen med väg 270 fram till Stjärnsund kan ha tjärhaltig asfalt. Om så är fallet krävs särskilt omhändertagande av asfalten.

3. Funktionsanalys

Vägnätets funktion provas mot de transportpolitiska målen. De övergripande målen är:

- **Funktionsmål: Tillgänglighet.** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- **Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa.** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Funktionsanalysen utgår från dessa mål.

3.1. Funktionsmål – tillgänglighet

Den aktuella vägsträckan är prioriterad av åkerinäringen. Den tunga trafiken består i huvudsak av skogstransporter från anslutande vägar, enligt Skogsåakarna i Sandviken. De ser inte någon minskning av skogstransporter inom överskådlig framtid. Vägen är den enda kommunikationsleden för de boende i området att ta sig till målpunkter inom och utanför förstudieområdet. Sommartid är framförallt Stjärnsund en stor målpunkt för turister, vilket bidrar till ökade trafikmängder. Vägsträckan är också en populär MC-väg. Vägen är relativt smal och kurvig och har idag dålig bärighet och är allmänt spärig och ojämn, vilket försämrar tillgängligheten till målpunkter för samtliga motortrafikanter.

Utrymmet för oskyddade trafikanter längs vägen är litet då vägen har smal eller saknar helt vägren. Det finns inga trafiksäkra passager längs vägen. Detta försämrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter till viktiga målpunkter som busshållplatser, bostäder, skola och närbutik.

Åtgärder som förbättrar bärigheten och ger jämnare vägbana förbättrar tillgängligheten för motortrafikanter.

Upprättandet av en bymiljöväg genom Rörshyttan och Stjärnsund samt en gång- och cykelväg mellan orterna förbättrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

3.2. Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

I vägområdet längs aktuell sträcka av väg 764 finns på ett antal ställen större stenar och träd, vilket försämrar trafiksäkerheten för motorfordonstrafikanter. Vägbans sprickbildningar och ojämnheter ger också försämrad trafiksäkerhet, i synnerhet för MC-förare. Vägen ger litet utrymme för oskyddade trafikanter och saknar gång- och cykelväg samt trafiksäkra passager. Detta gynnar inte trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Trafikmängderna och den relativt låga hastigheten genom bebyggelse medför låga störningar från trafiken vad gäller buller, vibrationer och luftutsläpp.

Vid och omkring vägen finns ett flertal kulturlämningar. I området finns, enligt länsstyrelsen, ett av länets viktigaste trädbestånd i form av alléer och solitärer. Alléerna omfattas av biotopskydd.

Genom ökad vägstandard och rensning av vägområdet höjs trafiksäkerheten för motorfordonstrafikanter. Vid byggande och rensning av vägområdet är det viktigt att ta hänsyn till områdets vegetation och unika trädbestånd. Förbättrad vägbana kan bidra till jämnare trafikrytm och mindre luftutsläpp.

Genom upprättande av bymiljöväg genom Rörshyttan och Stjärnsund samt byggande av en gång- och cykelväg mellan orterna kommer trafiksäkerheten att höjas för oskyddade trafikanter. Åtgärderna främjar en bättre miljö genom möjligheten att transportera sig

mellan orterna på annat sätt än med motorfordon. Byggandet kan även ge positiva effekter för den allmänna hälsan då en gång- och cykelväg främjar fysisk aktivitet.

3.3. Sammanfattande problem- och värdebeskrivning

Vägens standard är låg i förhållande till trafikmängderna. Genom ökad vägstandard förbättras tillgängligheten, trafiksäkerheten och sannolikt även miljön. Oskyddade trafikanter har idag inget eget vägutrymme att färdas på mellan Rörshyttan och Stjärnsund och trafiksäkerheten och tillgängligheten bedöms som låg. Genom att upprätta en bymiljöväg genom Rörshyttan och Stjärnsund samt en gång- och cykelväg mellan orterna kan tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras väsentligt.

4. Projekt mål

Projektets mål är att förbättra bärigheten och trafiksäkerheten längs den aktuella vägsträckan samt utreda möjligheten till en gång- och cykelförbindelse mellan Rörshyttan och Stjärnsund.

5. Tänkbara åtgärder

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att det inte sker någon förändring utom normal drift och underhåll av befintligt vägnät. Alternativet medför att vägen försämras ytterligare med fortsatt höga kostnader för underhåll.

5.1. Analys av tänkbara åtgärder utifrån fyrstegsprincipen

Trafikverkets fyrstegsprincip är ett verktyg som tagits fram för att hushålla med resurser och minska vägtransportsystemets negativa konsekvenser. Det innebär att i första hand ska åtgärder som påverkar transportbehovet eller som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät väljas.

Åtgärder ska analyseras i följande ordning:

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

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

Analys

Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportmedel (steg 1)

Åtgärder inom steg 1 är inte relevanta för de bärighetsrelaterade problemen då stora stenar och träd i vägområdet, dålig bärighet samt spärig och ojämn vägbana inte går att lösa med åtgärder i dessa steg. För att åtgärda problemen krävs mer omfattande vägåtgärder. För den planerade cykelförbindelsen finns dock en möjlighet till ett fortsatt arbete med steg 1-åtgärder när väl denna förbindelse är upprättad. Exempelvis kan information delas ut och kampanjer utföras kring nyttjandet av gång- och cykelförbindelsen för att öka nyttjandet av förbindelsen.

Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät (steg 2)

Det går inte att lösa bristerna i vägens bärighet genom att utnyttja det befintliga vägnätet mer effektivare. Det går heller inte att lösa de brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet som finns för oskyddade trafikanter genom att nyttja det befintliga vägnätet effektivare. Åtgärder inom steg 2 är därför inte relevanta för detta projekt.

Begränsade ombyggnadsåtgärder (steg 3)

För att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten för motorfordonstrafiken krävs fysiska lösningar i form av bärighetsrelaterade åtgärder. Även för oskyddade krävs fysiska åtgärder för att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten. Gång- och cykelförbindelsen, i form av bymiljöväg och en separerad gång- och cykelväg, samt bärighetsåtgärderna bedöms som begränsade och inryms i steg 3.

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (steg 4)

Åtgärder inom steg 4 krävs inte för att åtgärda problemen.

5.2. Föreslagna åtgärder

Bärighetsåtgärder

För att förbättra vägens bärighet, jämnhet och avvattnings samt öka trafiksäkerheten kan följande åtgärder komma att bli aktuella:

- Urgrävning av svaga undergrunder och block.
- Utbyte av befintlig överbyggnad på delsträckor.
- Ny beläggning och bärlager på hela eller delar av sträckan.
- Geonätsförstärkning
- Dikesåtgärder för bättre dagvattenavrinning.
- Trumåtgärder (rensning, byte).
- Rensning av fasta hinder (stenar och träd) i vägområdet.
- Linjemålning av totalt ca 3,5 km bymiljöväg med en bredd av 1,25 m på varje sida av vägen.
- Anläggning av ca 1 km gång- och cykelväg med en bredd på 2,5 m, inkl. belysning.
- Anläggning av vägmiddjor, hastighetsbegränsande åtgärd

Inga åtgärder som förändrar vägens läge i plan eller höjd föreslås.



Figur 3.1 Större sten och träd i vägområde, väg 764.

Åtgärder för gång- och cykelväg samt bymiljöväg

Utöver de bärighetsförbättrande åtgärderna har förslag även tagits fram för en eventuell gång- och cykelförbindelse mellan Rörshyttan och Stjärnsund. Genom Rörshyttan och Stjärnsund föreslås en så kallad bymiljöväg, dvs. en väg med ett smalt körfält och dubbelsidiga gång- och cykelbanor. Exempel på hur utformning av en bymiljöväg kan se ut, se figur 3.2 & 3.3. Förslaget innebär att en vägren på 1,25 m målas på var sida om körfältet, vilka ger utrymme för oskyddade trafikanter i båda riktningar. Körfältet får då en bredd på 3,5 m. Det smala körfältet innebär att mötande fordon tillfälligt behöver inkräkta på ytorna avsedda för gång- och cykeltrafikanter. Hastigheten föreslås sänkas inom området för bymiljöväg.

Vid tillfarterna till varje ort kommer vägmidjor att byggas som vägentréer in till Rörshyttan respektive Stjärnsund, se figur 3.2 för exempel. Detta för att tydliggöra vart bymiljövägen tar vid och att hastigheten sänks. Det föreslås också en vägmidja med säker passage vid Stjärnsunds skola för att höja trafiksäkerheten ytterligare och därmed skapa en tryggare miljö för skolbarnen.

Mellan orterna föreslås en vanlig gång- och cykelväg på den norra sidan av väg 764. Gång- och cykelvägen skall ha en bredd på 2,5 m och följa landskapets nivåer i så stor utsträckning som möjligt för att i minsta mån påverka landskapsbilden. En grön skiljeremsa mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen utformas förslagsvis som mjukt utformad dikesanvisning för god möjlighet till underhåll samt vattenavrinning. Se bilaga 9 för förslag på sträckning av bymiljöväg samt gång- och cykelbana.



Figur 3.2 Exempel på utformning av bymiljöväg vid entré till Östtjärna, Gagnefs kommun, Dalarna. Vägmidja markerar entrén till orten och vart bymiljövägen tar vid.



Figur 3.3 Exempel på utformning av Bymiljöväg längs väg 590 genom Östtjärna, Gagnefs kommun, Dalarna.

5.3. Effekter och konsekvenser

Nollalternativet

Bedömningen av konsekvenser jämförs med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att inga åtgärder görs. Det innebär att dagens tillgänglighetsproblem med låg vägstandard växer. I övrigt bedöms inga miljökonsekvenser uppstå till följd av nollalternativet förutom de som uppstår av normal trafik och vägunderhåll.

Effekter och konsekvenser, bärighetsåtgärder

Förbättrad bärighet och en jämnare vägbanan ger positiva effekter på tillgängligheten för motorfordonstrafikanter. Det medför att trafiken får en jämnare rytm och konsekvensen blir mindre utsläpp till luft.

En bättre vägstandard och rensning av fasta hinder i vägens säkerhetszoner (stenar och träd) bidrar till ökad trafiksäkerhet med konsekvens att färre skadas eller dör. Eftersom området hyser ett av länets viktigaste trädbestånd, ur biologisk synvinkel, är det av yttersta vikt att borttagande av träd föregås av en mer noggrann trädinventering än den som utförts tidigare. Detta för att undvika borttagande av biologiskt viktiga träd. Största hänsyn bör också tas vid åtgärder i nära anslutning till alléer och solitära träd så att träd inte skadas. Detta kan annars få negativa effekter på den biologiska mångfalden och ge negativa konsekvenser på artrikedomen av lavar, insekter och fåglar.

För att förbättra avrinningen kan diken längs vägen åtgärdas. Detta kan leda till tillfällig grumling av vatten som kan ge negativa effekter på den biologiska mångfalden.

Åtgärder som förändrar vägens sidoområde kan ge negativa effekter på landskapsbilden. Konsekvensen blir att upplevelsen av vägen med dess omgivning försämras. Vägens sidoområde bör harmoniera med omgivningen. Ytjord kan läggas tillbaka och eventuell sprängsten kan få full jordtäckning. Vägområdet bör vara beväxt för att minska de negativa effekterna och konsekvenserna på landskapsbild och upplevelse.

Vid eventuella åtgärder på trummor som vägen passerar ska dessa läggas på rätt nivå för att undvika att vandringshinder för fisk och andra vattendjur uppstår. Tillgodoses inte detta kan det ha negativa effekter på den biologiska mångfalden och ge konsekvenser som minskad artrikedom i sjöar och vattendrag. Hänsyn bör också tas till utter vid eventuella åtgärder på trummor, t.ex. kan torra passager lämnas vid trummans kanter. Det kan ge positiva effekter på den biologiska mångfalden och ge större rörlighet för utter som konsekvens.

Stjärnsunds tätort är riksintresse för kulturmiljövård enligt miljöbalken 3 kap 6§. Se bilaga 1. I förstudieområdet finns även ett antal kulturlämningar, framför allt i Stjärnsunds tätort, se bilaga 1 och 7. Bärighetsåtgärderna kommer att påverka upplevelsen av sträckan under tiden som arbetet med åtgärderna utförs. De bedöms dock inte påverka de kulturlämningar som finns inom förstudieområdet. Sammantaget bedöms effekterna och konsekvenserna på kulturmiljön vid genomförande av föreslagna bärighetsåtgärder som små.

Väg 764 ingår i Kulturvägar i Dalarna, Länsstyrelsens inventering från 2003. Vägens sträckning är medeltida och slingrar sig genom odlingslandskap, bruksmiljö och skogslandskap. Effekter och konsekvenser på dessa värden bedöms som små.

Effekter och konsekvenser, gång- och cykelväg samt bymiljöväg

Effekter och konsekvenser av en gång- och cykelväg mellan orterna, samt bymiljöväg inom orterna, bedöms vara positiva för tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter. Framst innebär gång- och cykelvägen mellan orterna en förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet, men även upprättandet av bymiljöväg inom orterna förbättrar trafiksituationen för oskyddade trafikanter. För motorfordonstrafiken innebär upprättandet av bymiljöväg inom orterna en något sämre tillgänglighet då vägbanan kommer att smalnas

av för att i första hand ge den oskyddade trafikanten rätt till vägreten. Dock ger en separerad gång- och cykelväg mellan orterna positiva effekter för motorfordonstrafiken då de oskyddade trafikanterna skiljs från befintlig väg och därmed höjs trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Den jordbruksmark som ligger väster om Stjärnsund klassas som bevarandevärd, då den ses som en del av den gamla bruksmiljö som karaktäriserar orten. En ny gång- och cykelväg mellan orterna, enligt förslaget, innebär ett intrång på denna jordbruksmark. Effekterna blir att brukbar markyta minskas för berörd/berörda markägare samt att landskapsbilden förändras. Konsekvensen av detta innebär något minskad produktionsvolym för den/de som brukar marken samt ett förändrat synintryck av landskapet. Utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan orterna kommer också att påverka biotopskyddade vattendrag och diken. Detta kan eventuellt ge tillfälliga negativa effekter i vattenmiljön under byggtiden. Bymiljöväg inom orterna bedöms inte påverka kulturmiljö eller landskapsbilden i någon större utsträckning.

Effekter och konsekvenser av en gång- och cykelväg mellan orterna samt upprättandet av bymiljöväg inom orterna bedöms sammantaget vara små för ovanstående kulturmiljöer.

5.4. Kostnader

Den totala kostnaden för föreslagna åtgärder bedöms bli ca 50 miljoner kronor.

Kostnaden för att upprätta bymiljöväg inom orterna, bygga en gång- och cykelförbindelse mellan orterna samt vägmidjor/entréer bedöms till ca 2 miljoner kronor.

6. Riskhantering

6.1. Skydds- och riskobjekt

Skyddsobjekt

- Bostäder
- Busshållplatser
- Alléer och vissa enskilda träd
- Hotade arter ex utter, lav
- Kulturmiljö (Stjärnsunds tätort, fornlämningar)
- Vattendrag

Riskobjekt och riskslag

- Kraftverksdamm med bro i Rörshyttan
- Vattendrag
- Byggnader nära väg 764
- Trafiken på väg 764
- Transporter av skogsprodukter

Under arbete med föreslagna åtgärder finns arbetsmiljörisker såsom arbete vid väg, fällning av träd och bearbetning av fällda träd, eventuellt sprängarbete m.m.

6.2. Konfliktpunkter

Vid förbättringar av bärighet samt byggande av gång- och cykelväg finns risk att värdefulla träd skadas och påverkas och att vägområdet förändras och inte harmoniserar med landskapsbilden. Olycka som innebär utsläpp av hälso- eller miljöfarliga ämnen utgör en risk för både människa och miljö.

Intrång i natur- och kulturmiljön kommer att behandlas i eventuell arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

7. Måluppfyllelse

Efter analys enligt fyrstegsprincipen anser Trafikverket att åtgärder inom steg 3 bäst uppfyller det uppsatta projektmalet, d.v.s. förbättrar vägen bärighet och höjer vägens standard samt ökar trafiksäkerheten. Dessa åtgärder förbättrar även tillgängligheten för motorfordonstrafik.

Även åtgärder inom steg 3 för upprättandet av bymiljöväg och byggande av gång- och cykelväg uppfyller den andra delen av projektmalet, dvs. att upprätta en gång- och cykelförbindelse mellan orterna Rörshyttan och Stjärnsund. Dessa ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

För att undvika negativa effekter på natur- och kulturmiljön är det av yttersta vikt att åtgärderna tar hänsyn till områdets känsliga miljö.

8. Samråd

8.1. Remissinstanser

Förstudiehandlingen översänds till följande myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare och sammanslutningar för yttrande, alternativt kännedom, under perioden 2011-07-07 – 2011-08-31:

- Stjärnsunds vägförening
- Polhemsstiftelsen i Stjärnsund
- Dalarnas ornitologiska förening
- Dalatrafik
- Hedemora Energi AB
- Hedemora kommun
- Försvarsmakten, högkvarteret
- Länsstyrelsen Dalarna
- Mellansvenska Handelskammaren
- Naturskyddsföreningen i Hedemora
- Södra Dalarnas Räddningstjänstförbund
- Skogsstyrelsen Hedemora
- Skogsåkarna i Sandviken
- Region Dalarna
- Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)
- Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) Hedemora

- Åkeriföreningen MITT
- Husby Norra Fiskevårdsområde

Länsstyrelsen kommer att behandla förstudien och besluta om projektet har betydande miljöpåverkan efter samråd tidens slut.

9. Väghållningsmyndighetens ställningstagande

Ställningstagande görs efter avslutad remisstid och bearbetning av inkomna synpunkter.

10. Fortsatt arbete

Under förutsättning att Trafikverket väljer att driva projektet vidare är nästa steg i planeringsprocessen att ta fram en arbetsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Den geografiska avgränsningen föreslås vara densamma som i förstudien.

10.1. Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

Bevarandevärda alléer och enskilda träd.

Åtgärder inom riksintresse för kulturmiljö.

Kulturhistoriska lämningar.

Intrång på fastigheter och ledningsstråk.

Broåtgärder över å i Stjärnsund, eventuell samordning.

Vattendrag i jordbrukslandskap.

Undersökning om eventuell tjärhaltig asfalt från korsningen med väg 270 till Stjärnsund.

10.2. Prövning enligt annan lagstiftning

Åtgärder i eller vid biotopskyddade alléer kräver dispens hos Länsstyrelsen, enligt miljöbalken 7 kap 11§.

Om vatten eller vattendrag berörs av föreslagen åtgärd måste vattenanmälan alternativt vattenverksamhet sökas.

Vid åtgärd som kan påverka fornlämning ska tillstånd enligt Lagen om kulturminnen 2 kap sökas.

Källor

Internetbaserade källor

RUM, länsstyrelsen Dalarna, uttag v 11 2011.

Skogens källa, uttag v 12 2011.

VISS, länsstyrelserna, uttag v 12 2011.

Trafikverkets nationella vägdatatabas, NVDB.

Trafikverkets trafikflödeskartor, uttag v 12 2011.

Transportstyrelsens olycksdatatabas, STRADA, uttag v 6 2011.

Ledningskollen.se.

Sverige Geologiska Undersökning (SGU), uttag v 14 2011.

BaTMan, Trafikverket, uttag v 9 2011.

Riksantikvarieämbetet, www.fmis.se

Skriftliga källor

Strategi för miljöanpassade transporter i Dalarna, Positionsdokument 2009-03-13

Kulturvägar i Dalarna, Falun Kulturmiljöenheten, Länsstyrelsen 2003

Vägverket, Handbok Förstudie, Publikation 2002:46

Hedemora kommun, Landsbygdsprogram, 2007

Hedemora kommun, Detaljplaner Stjärnsund; Fritidsområde Rönäsudd, Stjärnsund, 1965-02-11, Stjärnsund5:1 mfl, 1991-10-21, Fritidsområde Björknäbba, Stjärnsund 1967-01-18

Hedemora kommun, Fördjupad översiktsplan Stjärnsund, 2000

Hedemora kommun, Översiktsplan 1991-04-25

Hedemora kommun, Till dig som har hus i Stjärnsund, 2010

Digitalt material

Lantmäteriet, vägkartan (Kartex), ©Lantmäteriet 2009

Lantmäteriet, terrängkartan (Kartex), ©Lantmäteriet 2000

Lantmäteriet, digital terrängkarta (koordinatsystem SWEREF 99)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1.
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se