

Kommunstyrelsen

kallas härmed till sammanträde **tisdagen den 18 juli 2023 kl. 13:00 i Teamsmöte** för att behandla följande ärenden:

Ärende

1. Kungörande och granskning av vägplan för ombyggnad av riksväg 66 delen Oti-Söderbärke i Smedjebackens och Fagersta kommuner - TRV 2022/69140
Dnr 2023/00242
2. Rekrytering avdelningschef medborgarservice
Dnr 2023/00250

Fredrik Rönning
Ordförande

Mona Jansson
Sekreterare

Kommunstyrelsen

Yttrande vägplan för riksväg 66 delen Oti – Söderbärke TRV 2022/69140

Förslag till beslut

Planförslaget tillstyrks utifrån nedanstående yttrande.

Ärendebeskrivning

Trafikverket Region Mitt har upprättat förslag till vägplan för ombyggnad av riksväg 66 delen Oti-Söderbärke i Smedjebackens och Fagersta kommuner med ärendenummer TRV 2022/69140. Smedjebackens kommun har tidigare skickat in samrådssynpunkter när vägplanen var på samråd. Planen finns tillgänglig för granskning till och med 2023-08-10. Följande granskningsyttrande har utarbetats.

Förslag till yttrande

Trafikverket har svarat på kommunens tidigare samrådssynpunkter och de flesta synpunkter har glädjande blivit tillgodosedda. Smedjebackens kommun anser att vägplanen för riksväg 66 delen Oti-Söderbärke i sin helhet ser bra ut och tillstyrker planen.

Den **positiva utvecklingen** i regionen med Hitachi Energy och Ovako i spetsen gör att riksväg 66 blir än viktigare i framtiden för både gods- och persontrafik. Sveriges största exportorder på 147 miljarder har exempelvis precis tillfallit Hitachi Energy i Ludvika/Smedjebacken. Närmare 1 000 personer har rekryterats förra året och ytterligare 1 000 personer i år. Hitachi Energy har dessutom öppnat ny fabrik i Smedjebacken. Ovako i Smedjebacken planerar för en ny vätgasanläggning, en investering på närmare 250 miljoner. Det är bara några exempel på den fantastiska utveckling som äger rum i regionen. Vidare är riksväg 66 en betydelsefull länk för den omfattande trafiken från södra Sverige till Sälenfjällen. Vägen, som även kallas Gröna vägen, är en del i den gröna omställningen. Utbyggnad av el-laddstationer pågår med stöd av Energimyndigheten. Utvecklingen ställer krav på infrastruktur med god framkomlighet.

Viktiga delar i planförslaget för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet och som kommunen särskilt vill lyfta fram som positiva är:

- Mittseparering.
- De planerade cirkulationsplatserna i både Söderbärke och Oti.
- Det sammanhållna gång- och cykelstråket från Smedjebacken till Fagersta.

- Gång- och cykeltunnel under riksväg 66 i Söderbärke, som möjliggör gång- och cykelväg genom Söderbärke

Det är dessutom viktigt att kommunen får vara med i tidiga skeden gällande sträckning och utformning av de **ersättningsvägar** som ska byggas.

Övriga noteringar

I samrådsredogörelsen står det att den delen av Bergsmansvägen som ska flyttas hanteras av kommunen då det är en kommunal väg.

Ritningsunderlaget som presenteras anger att berörd vägsträcka däremot är enskild väg. Även NVDB redovisar vägsträckan som enskild väg. I förslaget till vägplan är det också redovisat som enskild väg. Kommunen utgår därför ifrån att det är det som gäller.

Beslutsunderlag

Kommunchefens tjänsteskrivelse

Trafikverkets granskningshandlingar

Susanne Hedman Jensen
Kommunchef

Beslutet ska skickas till

Trafikverket via e-post investeringsprojekt@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2022/69140
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

SMEDJEBACKENS KOMMUN Kansli	
Ank.	2023-06-20
Dnr.	Diariapl.bet.

Dokumentdatum
2022-11-02
Sidor
1(1)



TRAFIKVERKET

Enligt sändlista
Smedjebackens kommun

Diariet

77781 SMEDJEBACKEN

Kungörande och granskning av vägplan för ombyggnad av riksväg 66 delen Oti-Söderbärke i Smedjebackens och Fagersta kommun, Dalarnas och Västmanlands län.

Trafikverket Region Mitt har upprättat ett förslag till vägplan för *ombyggnad* av riksväg 66 på delen Oti-Söderbärke i Smedjebackens och Fagersta kommun. Vägplanen omfattar även förändring av väg från allmänt till enskilt underhåll. Förändringen omfattar väg Viksbergsvägen mellan cirka km 24/130 – 24/150. Befintliga Vikbergsvägen ansluts till ny väg 626.

Planen finns tillgänglig för granskning under tiden 2023-06-30 – 2023-08-10 hos:

- Trafikverket Region Mitt, receptionen, Röda vägen 1, Borlänge
- Smedjebackens kommun, receptionen, Vasagatan 17, Smedjebacken
- Fagersta kommun, receptionen, Bangårdsgatan 1, Fagersta
- Mötesplats Söderbärke Bärkevägen 27B, granne med pizzeria
- Planen, förutom fastighetsförteckningen, finns på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/vag66-smedjebacken-oti

Planen omfattar även arbete i vatten då Skrikbobäcken samt fem ej namngivna vattendrag berörs av omgrävning/byggverksamhet.

Omläggning av enskilda vägar/ägovägar kommer inte att omfattas av beslut om fastställelse. Dessa vägar kommer att regleras genom lantmäteriförrättning enligt anläggningslagen.

Synpunkter ska ha inkommit till Trafikverket Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se senast 2023-08-10. Ange ärendenummer TRV 2022/69140

Om du vill ha mer information kontakta Mikael Oscarson Trafikverket Region Mitt tel. 010-123 40 32 eller e-post mikael.oscarson@trafikverket.se.

Med vänlig hälsning

Mikael Oscarson, projektledare

Trafikverket har inhämtat dina personuppgifter från fastighetsregistret i syfte att genomföra rubricerad åtgärd i enlighet med sektorslagarna för infrastruktur. Inkomna synpunkter och yttranden i ärendet utgör allmän handling. Du har rätt att begära registerutdrag, begära rättelse, begära radering, begära begränsning av behandlingen samt invända mot behandlingen. Begäran görs till Trafikverkets kontaktcenter. Personuppgiftsansvarig är Trafikverket, 781 89 Borlänge. Organisationsnummer 202100-6297. Dataskyddsombudet kan nås på samma adress. Du har rätt att klaga till Datainspektionen som är tillsynsmyndighet för dataskyddsförordningen.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg,
delen Oti-Söderbärke,
Smedjebackens kommun, Fagersta kommun,
Dalarnas län, Västmanlands län

Vägplan, 2022-11-02

Uppdragsnummer: 157361



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE - RV 66 U LÄNSGRÄNS-SMEDJEBACKEN
MÖTESFRI VÄG, DELEN OTI-SÖDERBÄRKE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2022-11-02

Ärendenummer: TRV 2022/96140

Uppdragsnummer: 157361

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Oscarson, Trafikverket

Anders Josefsson, AFRY

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	9
3.1.3.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	11
3.1.4.	Samråd med Försvarmakten	11
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.1.6.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.1.7.	Samråd vägplan Väg 671, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Söderbärke	17
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	18
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	18
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	22
3.2.3.	Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet	24
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	24
3.2.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	33
3.2.6.	Samråd vägplan Väg 671, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Söderbärke	40

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter och protokoll från möten är diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/138905.

1 Sammanfattning

Denna vägplan sträcker sig från korsningen riksväg 66/väg Perhindersbo strax före Söderbärke (km cirka 9/900) fram till Oti, korsningen väg 66/väg 68/väg 250 (km 29/750), totalt ca 20 km. Sträckan ligger inom Smedjebackens och Fagersta kommuner i Dalarnas och Västmanlands län. Vägplanen var tidigare en del av en längre sträcka på totalt ca 30 km, det vill säga från cirkulationsplatsen i Smedjebacken fram till korsningen riksväg 66/68/250 vid Oti, Fagersta. Den stora vägplanen har efter att samrådshandlingen för hela sträckan ställdes ut på samråd delats upp i två mindre vägplaner där aktuell vägplan utgör del ett av den längre sträckan.

I samrådsunderlagsskedet har ett antal samråd genomförts. Den 2019-12-10 hölls ett inledande samrådsmöte med länsstyrelsen i Dalarnas län.

Ett första samordningsmöte med Ludvika, Smedjebacken och Fagersta kommuner hölls 2019-12-11.

Samrådsunderlaget har varit på remiss under perioden 2020-03-23 - 2020-04-13. Samrådsunderlaget och en inspelad presentation har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

I samrådshandlingsskede har ett andra och tredje samordningsmöte med länsstyrelsen i Dalarnas län samt Ludvika-, Smedjebacken- och Fagersta kommuner hållits 2020-06-21 samt 2020-12-03. Efter uppdelning av vägplanen till två vägplaner har ett fjärde samordningsmöte med Smedjebackens kommun hållits 2021-11-18.

Samrådshandlingen fanns utställd under perioden 2021-05-28– 2021-06-24. Förutom samrådshandlingen fanns en digital videopresentation av planförslaget tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Trafikverket erbjöd de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk möjlighet till samrådsmöte via telefon/Skype under samrådsperioden alternativt via ett personligt möte på orten 8-9 juni 2021.

Efter justeringar kring Söderbärke genomfördes ett kompletterande samråd för allmänheten kring ändringar av vägplanen på sträckan km ca 9/900-13/000. Materialet fanns utställt under perioden 30 november 2021- 12 januari 2022. Ändringarna berör främst boende i Söderbärke då de mest omfattande förändringarna sker på denna ort.

Samråd för gång- och cykelporten i Söderbärke, cirka km 11/820, har genomförts inom ramen för vägplanen väg 671, Trafiksäkerhetsåtgärder Söderbärke. Den vägplanen har varit ute på granskning mellan 1 december 2020 och 8 januari 2021. Delar av den vägplanen, det vill säga gång- och cykelporten under riksväg 66, har inarbetats i denna vägplan. Därför sammanfattas de samråd som skett inom ramen för den vägplanen också i denna samrådsredogörelse.

2 Samrådsrets

För samrådsunderlag har samråd hållits med Smedjebackens och Fagersta kommuner, berörda myndigheter och organisationer samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samtliga i samrådsretsen har fått brev om samrådsremiss. Förutom de enskilda som kan komma att bli berörda har följande ingått i samrådsretsen i de olika vägplaneskedena:

Vägplan Väg 66 Smedjebacken-U-länsgräns	
Smedjebackens kommun	SKANOVA
Fagersta kommun	Smedjebackens Energi AB
Naturvårdsverket	Trafikverket Infrasytem
Trafikverket	ABB Components
Länsstyrelsen Dalarnas län	Ovako
Länsstyrelsen Västmanlands län	Lycksta AB
Södra Dalarnas Räddningstjänstförbund	Ragn-Sells Smedjebacken
Räddningstjänsten Smedjebacken	Företagarna Norra Västmanland
Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län, Region Dalarna	Företagarna Smedjebacken
Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanlands län, Region Västmanland	Projekt Regional cykelled längs Strömsholms kanal
Polismyndigheten region Bergslagen	Region Dalarna
Polismyndigheten region Mitt	Fagersta golfklubb
Västerbergslagens naturskyddsförening	Vafab Miljö kommunalförbund
Naturskyddsföreningen Fagersta	Outokumpu Fagersta Stainless AB
Västmanlands ornitologiska förening	Region Västmanland
Dalarnas Ornitologiska förening	Norra Västmanlands kommunalteknikförbund
Jägareförbundet Dalarna	Postnord
Jägareförbundet Västmanland	IP Only
Friluftsförbundet Fagersta	Fagersta Norberg skoterklubb
Friluftsförbundet Smedjebacken	Norra Västmanlands kommunalteknikförbund
SGU Sveriges Geologiska Undersökning	VB Elnät AB
SGI Statens Geotekniska Institut	VB Energi AB
Försvarsmakten HKV PROD INFRA	Svenska kraftnät
Skogsstyrelsen	Handelskammaren Mälardalen
LRF Dalarna	Sveriges Åkeriföretag Mitt
LRF Mälardalen	Motormännens Riksförbund
Mellansvenska handelskammaren	WBAB

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådstiden var perioden 23 mars-13 april 2020. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. En filmad samrådspresentation där förslagen i vägplanen beskrivs har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Övriga myndigheter och organisationer har fått information om samråd via samrådsremiss. Det har även annonserats i Annonssbladet Ludvika Smedjebacken och i Dalademokraten.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2019/138905.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Ett inledande samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Dalarnas län 2019-12-10 för denna vägplan och den angränsande vägplanen för sträckan Ludvika-Smedjebacken. På mötet informerade Trafikverket om projektet och dess tidplan. Länsstyrelsen tog upp kulturmiljöfrågor längs sträckan.

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Dalarnas län inkom 2020-04-27 med yttrande på vägplanen.

1. Länsstyrelsen framför att det saknas en kulturhistorisk utredning som kan visa på tåligheter och svagheter hos kulturvärden i förhållande till de åtgärder som är aktuella.
2. I Dalarnas län gäller strandskyddet vid alla sjöar och vattendrag oberoende av storlek. Kommande handlingar ska innehålla en beskrivning av hur växt- och djurliv samt allmänhetens tillgänglighet påverkas inom strandskyddade områden.
3. Länsstyrelsen efterlyser vilka skyddsåtgärder det kan röra sig om för de befintliga vattenskyddsområdena.
4. Länsstyrelsens databas innehåller information kring kända markföreningar. Länsstyrelsen förutsätter att det i vägplanen ska framgå hur och när uppgifter om markföreningarna avses samlas in.
5. I kommande skede bör planen beskriva trafikens nya rörelsemönster när anslutningar stängs samt vilka konsekvenser som nya enskilda vägar skapar.
6. Länsstyrelsen poängterar att projektering av gång- och cykelväg längs väg 671 med tillhörande planskild passage vid väg 66 i Söderbärke pågår (TRV 2019/48575). Det är önskvärt att länsgränser och kommungränser markeras i figurer i underlaget.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig det i fortsatt projektering.

1. *PM Kulturarvsanalys har tagits fram under samrådsunderlagsskedet. Den har fördjupats i samrådshandlingsskedet.*

2. *Trafikverket hanterar strandskyddet i vägplanen.*
3. *Föreslagna skyddsåtgärder presenteras i samrådshandlingsskede och granskningshandlingsskede.*
4. *Förekomst av förorenade massor beskrivs i planbeskrivningen i granskningshandlingen. En masshanteringsanalys har tagits fram i samrådshandlingsskedet och har uppdaterats i granskningshandlingen för denna vägplan.*
5. *I vägplanens samråds- och granskningshandling beskrivs hur vägsystemet ska se ut. I vägplanen redovisas endast en illustration av vilka enskilda vägar som behövs och möjlig utformning av dessa. Enskilda vägar fastställs inte i vägplanen utan hanteras i separat lantmäteriförrättning.*
6. *Trafikverket anser inte att kommun- och länsgräns bör vara med i figurerna då det riskerar att bli rörigt.*

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västmanlands län inkom 2020-04-21 med yttrande på vägplanen.

1. Trafikverkets bedömning av åtgärdens miljöpåverkan, avsnitt 7, bör med fördel utgå från miljöbedömningsförordningens 10-13 §§.
2. Det är oklart hur mycket och var eventuell ny mark kommer tas i anspråk. Länsstyrelsen menar att det är lämpligt om detta förtydligas i handlingarna inför ett beslut om betydande miljöpåverkan.
3. De förorenade områden som har identifierats, som kan påverkas av projektet, och redovisas i Länsstyrelsens databas bör framgå av samrådsunderlaget. Förutom tjärhaltig asfalt i vägbeläggning är vägdikesmassor förorenade i olika hög grad och behöver hanteras utifrån det.
4. Länsstyrelsen ser med fördel att den lågpunktskartering som finns att tillgå via länsstyrelsen kan användas som underlag för projektet när det gäller klimatanpassning. Det bör även framgå utöver klimatfaktor vilket scenario vägen anpassas för.
5. Länsstyrelsen anser att även minimering av förorenings-spridning är en viktig aspekt när det gäller masshantering.
6. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att utbyggnaden anpassas till grundvattentäkten Viksvikens höga känslighet och att åtgärder vidtas på hela sträckan genom vattenskyddsområdena. Det bör säkerställas att föroreningsrisken från vägen minskas. Skyddsbehovet på sträckan bör utredas och åtgärder behöver vidtas för att minska risken för påverkan.
7. Länsstyrelsen saknar i underlaget kartbilder över naturreservat och biotopskydd. I kartan över listade potentiella naturvärdesobjekt saknas några i nuvarande version, detta bör kompletteras.
8. Det bör förtydligas vad som menas med att förutsättningar ska skapas för bekämpning av invasiva arter. Det bör i handlingarna framgå om de finns och/eller om de kommer inventeras.
9. När in- och utfarter stängs förändras bygdens rörelsemönster. Konsekvenserna av detta bör redovisas i beskrivningen av projektet.

10. Länsstyrelsen poängterar att det under avsnitt 8 saknas lagstiftning, tillstånd enligt 2 kap kulturnormlagen och samrådsanmälan enligt miljöbalken 12 kap 6§.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig det i fortsatt projektering.

1. *Trafikverket följer den planprocess som styrs av väglagen och i det fall att betydande miljöpåverkan föreligger kommer miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken att upprättas.*
2. *På plankartor samt i planbeskrivning i samrådshandling och granskningshandling redovisas behov av markanspråk.*
3. *Berörda markföreningar beskrivs i planbeskrivning i granskningshandlingen. Vägplanen har delats upp i två delar och Västmanlands län berörs av vägplan för delen Oti-Söderbärke. Ingen av vägplanerna bedöms innebära betydande miljöpåverkan.*
4. *Vägen dimensioneras för 100-årsflöde. Projekteringen följer krav enligt Trafikverkets TK Avvattning.*
5. *Trafikverket håller med om att minimering av förorenings-spridning är en viktig aspekt när det gäller masshantering. En annan viktig aspekt är återanvändning av material, så långt möjligt, för att bidra till god hushållning av naturresurser. Detta beskrivs i masshanteringsplan framtagen under samrådshandlingsskede och granskningshandlingsskede och har delvis arbetats in i planbeskrivningen.*
6. *Trafikverket håller med om att det är angeläget att väganläggningen anpassas så att föroreningsrisker minimeras. Trafikverket har utrett behov av skyddsåtgärder vilka föreslås i granskningshandlingen. Föreslagen skyddsåtgärd är SK2 Yta för infiltration av vägdragvatten vid cirka km 24/070 och 29/020.*
7. *Naturvärdesobjekt finns beskrivet i PM Förstudie Naturvärdesinventering som bifogas handlingen inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Under samrådshandlingsskede har en fullständig naturvärdesinventering tagits fram och inarbetats i vägplanen.*
8. *Eftersom invasiva arter sprids väldigt fort görs inte inventeringar av dessa i vägplanen. Inventering av invasiva arter sker i bygghandlingsskedet. Vid naturvärdesinventeringen i fält kommer invasiva arter att noteras. Trafikverkets nationella lista för invasiva arter används och där ingår de arter länsstyrelsen listat.*
9. *Trafikverket instämmer i att stängning av in- och utfarter kommer att påverka rörelsemönstren. I den kommande projekteringen har hänsyn till berörda fastigheter tagits. I vägplanen beskrivs hur den tänkta väganläggningen kommer att fungera.*
10. *Trafikverket förhåller sig till de lagar och regler som finns och har lagt till den nämnda lagstiftningen i planbeskrivningen i samrådshandling/granskningshandling.*

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Den 11 december 2019 hölls ett första samrådsmöte med Ludvika, Smedjebacken och Fagersta kommuner för denna vägplan och angränsande vägplan för sträckan Ludvika - Smedjebacken. På mötet diskuterades olika korsningspunkter samt behov av gång- och cykelväg. Nedan anges det som berör denna delsträcka, d.v.s. Smedjebacken – U-länsgräns.

På mötet informerade Smedjebackens kommun om att det finns en fornlämning norr om väg 66. Smedjebackens kommun framförde även att resenärer inte nyttjar rastplatsen vid Tjuvholmarna på grund av dess närhet till Smedjebacken. Kommunen önskar därför att Trafikverket löser in rastplatsen.

Vid Söderbärke önskar Smedjebackens kommun en gång- och cykeltunnel under väg 66 vid infarten mot järnvägsstationen.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna. Vägplanen har delats upp i två delar. Den fornlämning samt rastplats som frågan berör avser inte denna vägplan utan vägplan för delen Söderbärke-Smedjebacken.

Gång- och cykelporten vid Söderbärke planeras genomföras via ett annat Trafikverksprojekt och inte inom ramen för denna vägplan.

Smedjebackens kommun

Smedjebackens kommun inkom 2020-04-07 med ett yttrande. Kommunen poängterar att de ser mycket positivt på att arbetet är igång.

1. Vid Rastahyttan anser kommunen att hela rastplatsen bör ligga norr om riksvägen och vara tillgänglig för resenärer i båda riktningarna.
2. Kommunen anser att utfarten från Övre Vanbo borde dras lite mer norrut och ansluta till korsningen mot Vanhäll.
3. Vid Mårtsbo anser kommunen att det borde gå att förstärka befintliga vägar istället för den tänkta nya ersättningsvägen. Det går att komma till Mårtsbo både via industriområdet och från korsningen till Larssveden.
4. Vid Oti föreslår kommunen en cirkulationsplats motiverad av höga trafikflöden som delar sig i Oti-korset.
5. Kommunen framför önskemål om en pendlingshallplats för busstrafiken vid korsningen väg 66 och väg 671. Kommunen anser även att det bästa ur trafiksäkerhetssynpunkt är en cirkulationsplats.
6. Kommunen framför flera synpunkter på det tänkta gång- och cykelstråket och förslag på alternativa dragningar. Kommun påpekar även att det är viktigt att befintliga gång- och cykelstråk håller en god standard samt vikten av att kunna åka kollektivt varför hänsyn måste tas till bevarande av busshållplatser.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och har tagit med sig dessa i projekteringen.

1. *Rastplatsen Rastahyttan berör inte denna vägplan efter uppdelning till två vägplaner utan vägplan för delen Söderbärke-Smedjebacken*
2. *Korsning vid Vanbo och väg 66/670 vid Söderbärke rör vägplanen för delen Söderbärke-Smedjebacken.*

3. *Den tänkta ersättningsvägen vid Mårtsbo har utgått då påverkan på landskapsbilden blev för stor. Trafiken leds om via befintlig väg som rustas upp till korsning vid 10/000.*
4. *I vägplanen planeras för en cirkulation vid Oti-korsningen vilket redovisas i planbeskrivning i samrådshandling och granskningshandling.*
5. *I samråd med kollektivtrafikmyndigheten har en översyn av placering av busshållplatser på sträckan genomförts i samrådshandlingsskede.*
6. *Gång- och cykelstråket har utretts och ett sommarcykelstråk föreslås i vägplanen. Placering av busshållplatser har samråtts med kollektivtrafikmyndigheten. Bullerskyddsåtgärder har inarbetats i vägplanen.*

Fagersta kommun

Fagersta kommun inkom 2020-04-01 med ett yttrande. Fagersta kommun ser positivt på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mittseparering av vägsträckan.

1. Fagersta kommun anser att det är en absolut nödvändighet att anlägga en cirkulationsplats vid Oti vägskäl.
2. Kommunen vill vidare påpeka att planerade åtgärder måste vara säkerställda att inte påverka Fagersta huvudvattentäkt Viksviken, som vägens sträckning går rakt igenom.
3. Generellt för hela sträckan anser Fagersta kommun, med hänsyn till samverkansprojektet gällande regional cykelled, "Regional cykelled längs Strömsholms kanal", att beläggningsstandarden på cykelleden måste vara helst på asfalt, men som minst hårdgjort grus. Begreppet "befintliga gång- och cykelstråk" anges på flera ställen i samrådsunderlaget och ordet befintligt kan leda tanken till att de är av god standard. I samband med ombyggnationen av riksväg 66 så måste även de befintliga gång- och cykelstråken upprustas till bra standard.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i fortsatt projektering.

1. *I vägplanen föreslås en cirkulationsplats vid Oti.*
2. *I vägplanen föreslås skyddsåtgärd i form av översilningsyta för sedimentering av vägdamvatten vid Viksviken.*
3. *Trafikverket har samrått med projektet Regional cykelled längs Strömsholms kanal. Vägplanen har efter samrådshandlingsskede delats upp i två vägplaner där aktuell vägplan avser sträckan Söderbärke-Smedjebacken. På aktuell sträcka föreslås ett sammanhängande gång- och cykelstråk med sommarcykelstandard. Sommarcykelstandard innebär lägre standard än normalt, bland annat vinterunderhålls inte dessa vägar och ingen belysning finns längs dessa vägar*

3.1.3. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

Ett möte med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län hölls 2020-04-02. På mötet informerade Trafikverket om projektet och projektets tidplan. Det övergripande vägförslaget som tagits fram i samrådsunderlagsskedet presenterades.

I yttrandet från Region Dalarna i samband med samrådsremiss framgår det att de förankrat synpunkterna kring kollektivtrafik med kollektivtrafikförvaltningen.

3.1.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten inkom 2020-04-17 med yttrande där de informerar om att de inte har något att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

SGI

SGI inkom 2020-01-16 med ett yttrande. SGI har översiktligt studerat vägsträckningen med hjälp av en GIS-produkt från Skogsstyrelsen, SGI och SGU; "Områden där skogsbruk och exploatering kan orsaka erosion, ras och Slamströmmar". Vägsträckningen korsas, enligt produkten, av ett par raviner (en vid Flatenberg och en söder om Viksberg) utmed vilka det finns förutsättningar för erosion, ras och/eller slamströmmar. SGI anser att detta bör beaktas i samband med fortsatta utredningar, av exempelvis avvattning som korsar vägsträckningen.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och har beaktat detta i projekteringen i samrådshandlingsskedet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät inkom 2020-04-04 med ett yttrande där de informerar att de inte har något att erinra.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet.

SGU

SGU inkom 2020-03-31 med ett yttrande. SGU lämnar endast i undantagsfall platsspecifika synpunkter i denna samrådsfas och hänvisar till sina checklistor som behandlar olika geologiska aspekter av infrastrukturprojekt.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna.

Svenska jägarförbundet

Svenska jägareförbundet inkom 2020-04-13 med ett yttrande. Svenska jägarförbundet menar att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är bra att riksväg 66 byggs om då det är många olyckor där. Även med vilt sker många olyckor med fordon. Därför är det mycket bra att det kommer att sättas upp viltstängsel på den sträcka där ombyggnad sker.

Vägen är en barriär och kommer att bli en större med en utbyggnad av vägen. Det område som blir öster om vägen och sjösystemet kommer till ytan att bli litet vilket gör det extra viktigt med passager för det genetiska utbytet. Detta kan i viss mån underlättas med viltpassager. Dessa kan gå både över och under vägen. För de större däggdjuren är det främst de som går över vägen som kommer att användas.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna. Behov av viltpassager och viltstängsel har utretts inom ramen för vägplanen. I Läsarbo (cirka km 21/360) anläggs en faunapassage i anslutning till den gång-, cykel- och mopedport som planeras. Trafikverket föreslår att större delen av sträckan förses med viltstängsel.

Region Dalarna

1. Region Dalarna vill betona vikten av en fortsatt dialog kring ett sammanhängande gång- och cykelstråk så att omfattningen och standarden för gång- och cykelvägar längs det befintliga vägnätet hanteras i samråd inom ramen för projektet. Ambitionen är att inom ramen för ett stort vägprojekt kunna bidra med statliga medel via länsplanen för åtgärder i gång- och cykelvägar i största möjliga utsträckning. Det finns en uppenbar risk att gång- och cykelvägar inom projektet hänvisas till befintliga vägar etc där främst kommunerna får ta det ekonomiska ansvaret, då man sannolikt inte kan hänvisa till det funktionella sambandet till statlig väg.
2. Gällande synpunkter kring kollektivtrafik har dessa skett i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen. Ett antal hållplatser längs sträckan har identifierats med väldigt lågt resande. Om de inte kan bibehållas, utifrån nuvarande standard och framtida trafikering/inriktning, behöver dessa diskuteras vidare i planläggningsprocessen om de ska vara kvar eller inte.
3. Ett sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafikanter utreds inom ramen för projektet. Det anges att gång- och cykeltrafikanterna till stor del kan nyttja parallella gång- och cykelvägar och sidovägar i blandtrafik. Inom ramen för projektet är det viktigt att klara ut om dessa lösningar är relevanta utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet och vidare behovet av nya gång- och cykelvägar.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna.

1. *En översyn av placering av busshållplatser på sträckan har gjorts i samråd med kollektivtrafikmyndigheten.*
2. *Trafikverket tillser att det finns ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Där det saknas kopplingar i det befintliga stråket bygger Trafikverket ny gång- och cykelväg. Gång- och cykelstråket utformas som sommarcykelstandard Det innebär lägre standard än normalt, bland annat vinterunderhålls inte dessa vägar och ingen belysning finns längs dessa vägar. Gående och cyklister hänvisas även till befintliga lokalgator längs riksväg 66.*
3. *Samråd har skett med berörda kommuner kring utformning av gång- och cykelstråket.*

Projektet Regional cykelled längs Strömsholms kanal

Projektet inkom 2020-04-09 med ett yttrande.

1. Sedan många år finns en av Strömsholms kanalbolag, med svartgula skyltar, uppmärkt cykelled längs Strömsholms kanal. Cykelleden går från Smedjebackens centrum till Borgåsund vid Mälaren i söder. Strömsholms kanalbolag driver sedan 2018, med finansiering av Region Dalarna och Region Västmanland och berörda kommuner, projektet ”Regional cykelled längs Strömsholms kanal”.

Då gång- och cykelstråket på vissa delar går på vägsamfälligheter/privat väg måste tillgängligheten säkras till gång- och cykelstråket. Projektet menar att även de befintliga gång- och cykelstråken upprustas till bra standard.

2. Beläggningsstandarden på föreslagna gång- och cykelstråk/cykelleden måste vara minst hårdgjort grus men helst asfalt.
3. Projektet föreslår alternativa sträckningar för cykelleden eller ersättningsvägar vid Västerby-Årängen och Björsbo.

Projektet framför att det inte är optimalt att cykelleden ska passera väg 66 vid 21/500 utifrån tillgänglighet eller trafiksäkerhet. Därför föreslår de istället en ersättningsväg (cykelväg) öster om väg 66 på sträckan 21/500 till 24/500.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen kring cykelleden.

1. *I samrådshandlingsskedet har samråd med kommun och särskilt berörda skett där tillgänglighet till gång- och cykelnätet redovisats.*

Trafikverket tillser att det finns ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Där det saknas koppling i stråket bygger Trafikverket ny gång- och cykelväg. Det innebär att gående och cyklister även hänvisas till befintliga lokalgator längs riksväg 66.

2. *Beläggningsstandarden för gång- och cykelstråket kommer att variera då befintliga vägar nyttjas som är belagda med asfalt eller grus samt att Trafikverket bygger nya gång- och cykelvägar. Nya gång- och cykelvägar byggs med sommarcykelvägsstandard, vilket innebär att ytmaterialet kan variera.*
3. *I projektet föreslås ett gång- och cykelstråk av sommarcykelstandard. Trafikverket har tagit till sig synpunkterna i projekteringen. Det är dock svårt att anlägga gång- och cykelväg på sjösidan utrymmesmässigt och pga. vattentäkten vid Viksberg. Mellan Fallbyn och Viksberg cirka km 21/500-24/500 finns problem med utrymme mot sjön och vattentäkten som gör att gång- och cykelvägen inte kan ligga på östra sidan om väg 66. Det byggs en kombinerad gång- och cykelpport/faunaport vid cirka km 21/500 för att leda gående och cyklister över till västra sidan av väg 66. Gång- och cykeltrafiken leds i blandtrafik på befintlig enskild väg. Mellan cirka km 22/580 till 22/820 byggs en ny gång- och cykelväg som förbinder enskild väg med statlig väg 626. Från cirka km 22/820 leds trafiken i blandtrafik, dvs på vanliga gator. Vid cirka km 24/800-25/260 byggs en förlängning av väg 626. Vid cirka km 25/260 anläggs en ny gång- och cykelväg som korsar väg 66 i plan vid cirka km 25/330 där ny gång- och cykelväg fortsätter på den östra sidan till cirka km 25/610. Från cirka km 25/610 hänvisas gående och cyklister till blandtrafik på enskild väg.*

Vägsamfällighet Laggårbo-Lindbacka

Vägsamfälligheten inkom 2020-04-13 med ett yttrande. Vägsamfälligheten framför att förslaget innebär större slitage av väg 66 genom att deras utfarter stängs. Om dessa stängs så måste vändplatser för större fordon ex. brandtjänst, sopbil, busstrafik ha en möjlighet att vända.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och har tagit med sig dessa i projektering. Vid cirka km 16/640 planeras en vändplats för att större fordon ska kunna vända.

3.1.6. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I samband med samrådsremissen inkom följande synpunkter.

Vägutformning

1. Det har inkommit flera synpunkter kring utformning av in- och utfarter samt föreslagna stängningar av in- och utfarter. I flera yttranden ges också förslag till alternativa utformningar. Synpunkter har inkommit kring behov av nya enskilda vägar om in- och utfarter stängs. Det framförs även behov kring verksamheter kopplade till in- och utfarter. I vissa synpunkter framgår att stängningar av in- och utfarter medför att de inte får åtkomst till sina fastigheter och fastighetsägarna ställer sig frågande till hur det kommer att lösas.
2. I ett yttrande framförs önskemål om en cirkulationsplats i korsningen väg 66/Bärkevägen då det är mycket lastbilar, bussar och många privatpersoner med aktiviteter på båda sidor om väg 66.
3. Önskemål om ny cirkulationsplats vid Oti framförs i ett yttrande med motiveringen att denna korsning är olycksdrabbad.
4. Vid Västerby hytta föreslås en ny vägdragning istället för den som föreslås i samrådsunderlaget.
5. I flera yttranden framförs behovet av åtkomst till mark för jordbruket. Ett förslag om grind i viltstängsel framförs. I ett annat yttrande framförs förslag om öppning i räcket för att ta sig över väg 66, både som gående och med fyrhjuling med timmervagn. Andra korsningar anses behöva hållas öppna för trafik med arbetsfordon. Det framförs även förslag på skogsbilväg som angränsar till befintliga vägar/påfarter för att slippa skapa höger på/höger av filer i 2+1 väg.
6. I ett yttrande framförs frågan om färistar kommer att användas vid öppningar där vilt kan tänkas passera men där vi inte vill att de ska passera. Tips ges även på jägare med bra lokalkännedom. Andra yttranden framför behovet av vilträcke på hela sträckan då det sker många viltolyckor mellan Fagersta och Ludvika.
7. I två yttranden framförs protester mot att sätta mitträcke på väg 66 då det är många som kör 65-70 km/h och med mitträcke kommer det inte att gå att köra om bilarna.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och har tagit med sig dessa i projekteringen.

1. *Utformning av in- och utfarter och korsningar har detaljprojekteras i samrådhandlings- och granskningshandlingsskedet. Trafikverket har tagit till sig de synpunkter som inkommit. I projekteringen har ersättningsvägar utretts för att säkerställa att fastigheter där in- och utfarter stängs fortsatt är tillgängliga.*

2. *Trafikverket föreslår i granskningshandlingen att korsningen riksväg 66 och Bärkevägen byggs som en cirkulationsplats.*
3. *Trafikverket avser bygga en cirkulationsplats vid Oti vägskil vilket redovisas i samrådshandling och granskningshandling.*
4. *Trafikverket har i projekteringen undersökt korsningarna och föreslår i granskningshandlingen en ny korsning vid cirka km 15/140 Västerbyhytta.*
5. *I projekteringen har samråd med jordbruksfastigheter och skogsfastigheter att genomförts. Eventuella öppningar/grindar i räcket har utretts.*
6. *Färist är en anordning med en ytstruktur, ofta över väg, som syftartill att hindra djur att passera. Ytstrukturen och avståndet till marken under gör att djuren undviker att gå på risten. Färister fungerar sämre under vintertid varför Trafikverket inte bedömer att det är en bra lösning i detta projekt. Trafikverket föreslår en ny planskild viltpassage vid Backbyn. Hela sträckan förses med vilt- eller faunastängsel.*
7. *Ett mål med projektet är att hastigheten ska höjas till 100 km/h med mitträckesseparering. Utformningen av vägen sker enligt Trafikverkets riktlinjer i Vägar och gators utformning. På vägen finns omkörningssträckor.*

Gång- och cykel

1. I flera yttranden framförs vikten av ett gång- och cykelstråk längs sträckan. I ett yttrande framförs även vikten av att boende på andra sidan vägen ska ha åtkomst till gång- och cykelstråket. Det framförs att många använder väg 66 för landsvägscyckling varför det om mitträcke anläggs måste finnas en asfalterad gång- och cykelväg. Det framförs även frågor kring hur olika målpunkter ska nås för oskyddade trafikanter.
2. En synpunkt som framförs är behovet av att räcken med underglidningsskydd används för att skydda oskyddade trafikanter.
3. I några yttranden framförs önskemål om parallellväg/ersättningsvägar.
4. Flera yttranden handlar om passager för gång- och cykel. I flera yttranden framförs att boende behöver kunna nå badplatser och badbryggor och att gång- och cykelpassager därför behövs.
5. Vid Viksberg framförs att planerad cykelväg sker på redan existerande gammal väg som fungerar bra idag utan asfalt.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och har tagit med sig dessa i projekteringen.

1. *Trafikverket ska tillse att det finns ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Där det saknas koppling i stråket bygger Trafikverket ny gång- och cykelväg. Det innebär att gående och cyklister även hänvisas till befintliga lokalgator längs riksväg 66. Sommarcykelstråket presenteras i samrådshandling och granskningshandling*
2. *Typ av räcken bestäms i senare skede, i samband med att bygghandling tas fram.*

3. *Enskilda vägar och ersättningsvägar har utretts och föreslås i vägplanen. De fastställs dock inte i vägplanen utan genom lantmäteri-förrättning.*
4. *Planskild gång- och cykelpassage föreslås vid Läsarbo. I ett annat Trafikverksprojekt anläggs även en planskild gång- och cykelpassage vid Söderbärke.*
5. *Trafikverket noterar synpunkten. I vägplaneförslaget i granskningshandlingen föreslås en ny statlig väg på den västra sidan om väg 66 mellan cirka km 24/100-25/260 där gång- och cykeltrafiken leds i blandtrafik.*

Trafiksäkerhet

I ett yttrande framförs att sträckan är olycksdrabbad och att många av olyckorna på väg 66 skett under mörker eller halkperioden. Yttrande ställer sig frågan vad trafiksäkerhet får kosta? Delade körbanor och tillåten farthöjning samt reducerade av och påfarter anser yttrande vara bra men undrar varför Trafikverket inte går längre och stänger fler korsningar. Vid Söderbärke föreslås en cirkulationsplats.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna. Efter uppdelning av vägplanen till två delar kommer en cirkulationsplats i Söderbärke föreslås i vägplanen för delsträckan Oti-Söderbärke. Trafikverket har utrett frågan och har stängt så många utfarter som anses möjligt.

Föreslagna åtgärder i vägplanen, granskningshandling, bedöms öka trafiksäkerheten.

Synpunkter som rör annan vägplan

Önskemål framförs även om en säker övergång från Harnäs till badplatsen och boende i området ner mot Hillen. I samma yttrande framförs behov om att kunna cykla och gå till Marnäs.

I ett yttrande framförs förhoppningen att nuvarande gångtunnel öster om sjövägen i Fösarbo blir kvar.

Behovet av att det finns plats för cyklister, mopeder och EPA-traktorer framförs i flera yttranden. I två yttranden framförs att det främst är mellan Smedjebacken-Ludvika. I ett annat framförs frågan hur dessa ska kunna ta sig mellan utfarten Haggevägen till Morgårdshammar, från utfarten Tolvsbovägen mot Söderbärke och utfarten Gubbovägen till Ludvika.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna.

Fösarbo, Harnäs och Hillen samt Marnäs hanteras i den andra vägplanen för sträckan Ludvika-Smedjebacken. Även frågan om långsamtgående fordon på sträckan Smedjebacken-Ludvika hanteras i vägplan för den andra sträckan. Denna vägplan avser sträckan Oti-Söderbärke. Synpunkterna som berör Ludvika-Smedjebacken kommer även att diarieföras på projektet för berörd sträcka och bemötas i samrådsredogörelsen för den vägplanen.

3.1.7. Samråd vägplan Väg 671, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Söderbärke

Ett samrådsunderlag togs fram för Väg 671 trafiksäkerhetsåtgärder Söderbärke. Samrådsunderlaget skickades ut på remiss till alla i samrådskretsen för att informera samt samla in information och synpunkter om projektet. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt under 3 veckor under perioden, 2019-09-13 till 2019-10-03 på Trafikverkets webbplats i Trafikverkets reception, hos Smedjebackens kommun samt på Biblioteket på Söderbärke skola.

Samråd med Länsstyrelsen i Dalarnas län hölls 2019-06-11. Samråd med Smedjebackens kommun hölls 2019-06-05. Samrådsmöte med ledningsägare hölls 2019-08-28 och med Dalatrafik 2019-07-16.

I samrådet med allmänheten inkom inga synpunkter som rörde den planerade gång- och cykelporten under riksväg 66 vid Söderbärke.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Samrådstiden var perioden 2021-05-28– 2021-06-24. Samrådshandlingen fanns tillgänglig för samråd under samrådstiden på Trafikverkets hemsida, i Trafikverkets reception i Borlänge samt på Smedjebackens kommun.

Till materialet fanns även en digital videopresentation av planförslaget på Trafikverkets hemsida.

Trafikverket erbjöd de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk möjlighet till samrådsmöte via telefon/Skype under samrådsperioden alternativt via ett personligt möte på orten 8–9 juni 2021.

Efter justeringar kring Söderbärke genomfördes ett kompletterande samråd för allmänheten kring ändringar av vägplanen på sträckan ca km 9/900–13/000. Materialet fanns utställt under perioden 30 november 2021–12 januari 2022. Ändringarna berör främst boende i Söderbärke då de mest omfattande förändringar sker på denna ort.

Samrådshandlingen för kompletterande samråd fanns tillgänglig för samråd under samrådstiden på Trafikverkets hemsida, i Trafikverkets reception i Borlänge samt på Smedjebackens kommun.

Trafikverket erbjöd de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk möjlighet till samrådsmöte via telefon/Skype under samrådsperioden alternativt via ett personligt möte på orten 15 december 2022.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2019/138905.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Ett andra samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Dalarna, tillsammans med kommunerna, 2020-12-03. Mötet hölls gemensamt för de båda vägplanerna för väg 66, sträckan Smedjebacken - U-länsgräns och Ludvika Smedjebacken då dessa vägplaner arbetas fram parallellt och flera av aktörerna är desamma för båda projekten.

På mötet informerade Trafikverket om projektet och hur långt man kommit i projekteringen och att man vill förändra väghållaransvaret för ersättningsvägar, särskilt belagda sådana.

Länsstyrelsen Dalarnas län 2022-01-20

I samband med kompletterande samrådsmöte på orten kring ändringar vid Söderbärke inkom Länsstyrelsen i Dalarnas län med ett yttrande 2022-01-20. Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter:

1. Naturvård: Där åkermark tas i anspråk måste Trafikverket bedöma om något generellt biotopskydd berörs, exempelvis diken, odlingsrösen eller stenmurar.
2. Detaljplan: Vägplanen kommer att strida mot en befintlig detaljplan, "Industriområde väster om riksväg 65" (2061-P27). Smedjebackens kommun måste bedöma vilka konsekvenser detta får på detaljplanens bygggrätt och syfte. Detaljplanen kan behöva ändras eller så behöver kommunen och Trafikverket utreda om det går att ta ett beslut om liten avvikelse.

Trafikverket svarar:

- 1. En allé med ett fåtal träd med låga naturvärden berörs av vägplanen. Motsvarande mängd träd kommer att planteras. Vid diken och vattendrag i jordbruksmark kommer vid aktuella åtgärder vandringshinder att tas bort varpå en positiv effekt uppstår för dessa.*
- 1. Det justerade vägförslaget bedöms inte strida mot detaljplanens syfte och Trafikverket bedömer att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Detaljplanen syftar till att skapa industrimark. Gällande markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som industrimark närmst vägområdet med begränsning i form av att marken inte får bebyggas ("prickmark"). Intrånget i prickmarken är cirka 385 m² och ska användas för viltstängsel på södra sidan om riksväg 66. Detta finns beskrivet i planbeskrivningen med status granskningshandling.*

Länsstyrelsen Dalarnas län 2021-07-05

Länsstyrelsen Dalarnas län inkom med ett yttrande 2021-07-05. Länsstyrelsen lämnar synpunkter om vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3–4 kap. miljöbalken, bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken samt bestämmelser om generell biotopskydd och strandskydd enligt 7 kap. 11 och 13 §§ samma balk. Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen. Nedan följer synpunkter för olika sakområden.

1. Grundvatten och vattenförsörjningsintressen: Från Oti leder väg 66 igenom vattenskyddsområdena för reservvattentäkten i Hedkärra och huvudvattentäkten i Viksviken. På sträckan har vägen en dragning över isälvs sediment där känsligheten för förorening av grundvatten är mycket hög. Vattentäkten vid Viksviken har ett mycket känsligt läge med avseende på vägen. Ett av projektmålen är att vattentäkten inte får skadas. Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna vägplanen inte innehåller några särskilda skyddsåtgärder för att minska föroreningsrisken.

Trafikverket anger att riskanalysen för yt- och grundvattenskydd för Viksviken ska ställas i kö för fördjupad analys samt att en fördjupad analys kan ge en tydligare bild över risknivån för vatten och miljö på aktuell sträcka. När kommer denna fördjupade riskanalys att tas fram? Genom ombyggnationen av vägen finns en möjlighet att förbättra skyddet och minska riskerna för förorening vid olycka eller genom förorening från vägdragvatten. Länsstyrelsen anser att skyddsbehovet kan utredas ytterligare och att ytterligare åtgärder för att stärka skyddet kan föreslås i vägplanen.

2. Hänsyn ska tas till att gränsdragningen för en dricksvattenförekomst kan baseras på själva grusförekomsten och inte alltid inkluderar det totala tillrinningsområdet för en vattentäkt. Tillförda massor som placeras inom område som är känsligt ur grundvattensynpunkt ska vara rena och klara bakgrundshalten. Trafikverket anger inte att upplag av t. ex. uppriven asfalt och förorenade massor kommer att undvikas att placeras inom områden viktiga för grundvattnet i byggnadsskedet. Vattenskyddsområdenas skyddsföreskrifter ska följas.

3. Vattenmiljö, vattenverksamhet och markavvattningsföretag: Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket har tagit upp relevanta aspekter kopplade till vattenmiljöer, men ännu bara i generella ordalag. Exempelvis framgår det inte för vilka korsningar mellan vägar och vattendrag det kan bli aktuellt med anmälan om vattenverksamhet och vilka försiktighetsåtgärder som behövs var.

Länsstyrelsen har kännedom om att vattendragen Tunkarlsbobäcken och Plågbäcken hyser flodpärlmusslor. Trafikverket behöver redovisa hur dessa ev. påverkas och vilka skyddsåtgärder som i så fall behövs.

I avsnitt 4.5.7.1 anges att vägen korsar 11 vattendrag och att de anses kunna vara livsmiljö för vandrande fisk. Länsstyrelsen vet att det finns öring och kräftor i sjöarna och flera av vattendragen. Det saknas redovisning av kräftor som naturvärde i bäckarna och det är inte beskrivet vilka skador grumlingen kan ge på dessa naturvärden. 2014 byttes vägtrumman för Vilmorån/Flatenbergsån under väg 66 och det orsakade omfattande grumling som gav skador nedströms.

Länsstyrelsen noterar även att ett markavvattningsföretag i Västmanlands län berörs, vilket inte har tagits upp i Trafikverkets underlag (Björso-Hedkärre).

4. Masshantering: Av avsnitt 6.3.7 framgår det att projektet kommer att medföra ett massöverskott på 248 500 kubikmeter. Länsstyrelsen anser att en masshanteringsplan ska tas fram i god tid för att säkerställa en miljömässigt godtagbar hantering av massor, inom och utanför projektet. Det är Trafikverkets ansvar att säkerställa att massor utnyttjas som en resurs utan att föroreningar sprids eller naturvärden påverkas. Länsstyrelsen vill även påpeka att hantering av massor utanför projektområdet ska anmälas som återvinning av avfall i anläggningsändamål till tillsynsmyndigheten eller anmälas enligt 12 kap 6 § miljöbalken till Länsstyrelsen.
5. Naturvård: Jönsbackens naturreservat är ett Natura 2000-område och är således även riksintresse enligt 4 kap miljöbalken. Det bör framgå tydligt i handlingen.
6. Buller: I avsnitt 6.3.1, framgår att 141 bostadsbyggnader har identifierats som bullerberörda. Vidare framgår att bullerskyddsåtgärder har övervägts vid dessa och att det för ett antal föreslås skyddsåtgärder. Vad som avses med bullerberörda fastigheter framgår inte, vad Länsstyrelsen kan se.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i en tabell bör redovisa vilka fastigheter som kommer att få bullernivåer över de riktvärden som ska innehållas vid väsentlig ombyggnad, samt vilka bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas för dessa fastigheter. Länsstyrelsen anser att det tydligare kan framgå vilka typer av bullerskyddsåtgärder som kommer att genomföras. Tabellerna 6.3.1 och 6.3.2 behöver förtydligas.

7. Kulturmiljö: Länsstyrelsen håller med Kulturarvsanalysens samlade bedömning om att vägplanen ger förhållandevis små negativa konsekvenser för kulturmiljön i stort. Någon påtaglig skada bedöms inte ska kunna uppkomma på berörda riksintressen för kulturmiljövård. Fornlämningsbilden i området är dock komplex vilket kända lämningar från skilda tider och företeelser visar. Länsstyrelsens bedömning är att det sannolikt förekommer

okända fornlämningar som kan komma att beröras av ombyggnaden. Den planerade utvidgningen av vägområdena ska därför föregås av en arkeologisk utredning och påverkan på och direkta ingrepp i flera av de kända fornlämningarna ska prövas av Länsstyrelsen.

8. I avsnittet 4.5.3 bör vägens historik och vilka konsekvenser ombyggnaden får för närboende beskrivas. När utfarter stängs kommer det att innebära ett nytt rörelsemönster mellan gårdar och samhällen. För en gammal bygdeväg blir konsekvenserna ofta större än om det är en ny väg. I tabellen 6.3.3. används både nya och gamla beteckningar, detta bör för tydlighetens skull ändras och då till de nya L-beteckningarna.
9. I planbeskrivningen i avsnitt 6.6.1. bör det framgå att ombyggnaden ska föregås av en arkeologisk utredning längs med hela den aktuella vägsträckan för att klargöra fornlämningsförhållandena. Beroende av vad som framkommer kan ytterligare arkeologiska åtgärder bli aktuella. Flera kända fornlämningar berörs av det planerade vägområdet: Hyttområde L1999:2681 i Tunkarlsbo; Vattenränna L2000:4576 i Flatenberg; By-/gårdstomt L1999:2881 Viksberg; och kanske även Vägmärke/milstolpe L1999:3294 i Viksberg. När det gäller dessa kända fornlämningar ska tillstånd sökas från Länsstyrelsen för ingrepp i fornlämning. Sannolikt kommer tillstånd att villkoras med arkeologiska undersökningar.
10. Den tredje punkten i avsnitt 10.2. bör delas upp så att tillstånd/samråd enligt 2 kap. 10–13 § kulturmiljölagen får en egen punkt eller på annat sätt förtydligas.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket kommer fortsätta följa projekt målet att vattentäkten inte får skadas. Risker under produktionen hanteras i byggskedet.*
2. *I vägplanen föreslås som skyddsåtgärd översilningsyta för sedimentering av väg dagvatten, sk2, för att skydda vattentäkten. Vattenskyddsområdets föreskrifter kommer att följas. Risker under produktionen hanteras återigen i byggskedet.*
3. *I granskningshandlingen har planbeskrivningen kompletterats med redovisning av berört djurliv. Planbeskrivningen har även kompletterats med text om att grumling hanteras senare vid byggskede.*
4. *PM masshantering och masshanteringsanalys är framtaget.*
5. *Trafikverket har kompletterat planbeskrivningen i granskningshandlingen med information om att Jönsbackens naturreservat även är ett riksintresse.*
6. *Vilka fastigheter som är bullerberörda och vad som avses med bullerberörda fastigheter framgår av bilaga 4 till PM Buller som är en del av den utställda samrådshandlingen. Planbeskrivningen har i granskningshandlingsskedet kompletterats med tabell över fastigheter som erbjuds bulleråtgärder.*
7. *Arkeologiska undersökningar kommer efter bedömning om nödvändighet att genomföras där ny mark bryts.*
8. *Planbeskrivningen har justerats till granskningshandling med nya L-beteckningar.*

9. *I granskningshandlingen ses planbeskrivningen över och kompletteras eventuellt med tillstånd för arkeologiska undersökningar*
10. *Trafikverkets mall för planbeskrivning har använts i vilken tillstånd/samråd enligt 2 kap. 10–13 § kulturmiljölagen inte har en egen punkt.*

3.2.2. Samråd med berörd kommun

2021-11-18

Ett fjärde samordningsmöte med Smedjebackens kommun hölls 2021-11-18 för denna vägplan, U länsgräns-Smedjebacken, mötesfri väg, delen Söderbärke-Smedjebacken. På mötet redovisade Trafikverket vägplanens påverkan på kommunens planer. På mötet diskuterades hur kollisioner med planbestämmelser kan hanteras samt åtgärder som undantas från bygglov.

Avseende detaljplan 2061-P18 kan utformning av vägen och föreslagen bullervall komma i konflikt med bestämmelse för utformning av allmän plats som anger ”sidoområde” där ingen motordriven trafik får ske. Det kommer läggas som vägområde men ingen ny belagd vägyta kommer byggas mot bostadsområdet där denna plan är belägen.

Kommunen bedömer inledningsvis att detta ska kunna hanteras som en mindre avvikelse.

Avseende detaljplan 2061-P1979/3 strider nuvarande utformning av vägplanen mot gällande delar av detaljplanen för parkmark på grund av ett mindre område för permanent markinträng av vägrätt på Knipparen 1. Vägen breddas för att inrymma ytterligare ett körfält, det är två körfält idag och det blir tre körfält efter ombyggnationen. Kommunen bedömer inledningsvis att detta ska kunna hanteras som en mindre avvikelse eller att man upphäver del av detaljplanen.

Kommunen undersöker frågan om åtgärder som undantas från bygglov.

2020-12-03

Ett tredje samordningsmöte med Ludvika, Smedjebacken och Fagersta kommuner samt med Länsstyrelsen i Dalarna hölls 2020-12-03 för vägplan, Smedjebacken- U-länsgräns, och angränsande vägplan för sträckan Ludvika – Smedjebacken.

På mötet informerade Trafikverket om projektet och hur långt man kommit i projekteringen. Trafikverket frågade hur kommunerna ställde sig till att projektet skulle bygga vissa allmänna vägar eller gång- och cykelvägar och att kommunerna skulle ta över ägandet av dessa. Kommunerna svarade att det generellt inte är önskvärt med fragmenterade vägsträckor utan sammanhang. Kommunerna framförde att det gärna ser att sommarcykelstråk ersätts med gång- och cykelväg som går att nyttja året om.

2020-06-21

Ett andra samordningsmöte med Ludvika, Fagersta och Smedjebackens kommuner hölls 2020-06-21. På mötet informerade Trafikverket om prioriteringen mellan vägprojekten där den angränsande vägplanen för väg 66 Ludvika-Smedjebacken läggs på is.

Trafikverket gick igenom framtagna illustrationskartor, en cirkulationsplats i Söderbärke diskuterades. På mötet gick även synpunkter från Smedjebackens kommun igenom.

Smedjebackens kommun 2021-06-22

Smedjebackens kommun inkom 2021-06-22 med ett yttrande. Kommunen poängterar att de ser mycket positivt på att arbetet är i gång och vill gärna bidra i arbetet. Kommunen tycker att vägplanen i sin helhet ser bra ut men några funderingar och synpunkter finns. I

nedanstående punkter har beskrivits vad kommunen uppfattar som viktiga aspekter vad gäller behov och funktioner som bör beaktas vid planering och genomförande av projektet.

1. Gång- och cykelvägen mellan Backbyn och Vanhäll via Rastahyttan går på arrenderad mark, arrendet går ut 2036-01-01. Hela den gång- och cykelsträckan inklusive rastplatsen behöver inkluderas i vägplanen för att säkerställa framtida nyttjande.
2. Slitlager på den delen som ska flyttas av Bergsmansvägen bör vara asfalt.
3. Ersättningsvägen från Smällbo/Brustorpet till väg 671 bör följa detaljplanen 2061-P22, detaljplan 198 Åkerivägen, där industrigata är planlagd.
4. En cirkulationsplats bör eftersträvas i korsningen väg 671 och rv66 med tanke på de ökade trafikflödena som industrietableringen väster om rv66 kommer att medföra. Enligt Smedjebackens kommuns översiktsplan är planen fortsatt nyproduktion av både serviceboenden och flerbostadshus i tätorterna Smedjebacken och Söderbärke. Samma ÖP pekar ut Söderbärke som utvecklingsområde för industri och i det sammanhanget bör man eftersträva en cirkulationsplats i korsningen väg 671 och rv66.
5. En ny väg mellan väg 671 och Formvägen skulle vara positiv då den skulle koppla ihop industriområdena och möjliggöra att mer trafik kan ta sig till cirkulationsplatsen enligt punkten ovan.
6. Den nya 4-vägs korsningen vid väg 624 kommer att öka trafiken på Bergsmansvägen söder om Söderbärke. Den vägen kommer då behöva en upprustning.
7. Cykelstråket bör följa Bergsmansvägen söderut från korsningen väg 624 och ny ersättningsväg alternativt gc-väg från 14/400 till 15/000 byggs.
8. Gång- och cykelöverfarten i Björsbo uppfyller inte kraven för trafiksäkra korsningar för sommarcykelleder för rekreation och turism. Denna överfart ingår i regional cykelled längs Strömsholms kanal. Passager över vägar med hastigheten 100 km/tim bör vara planskilda. I undantagsfall kan vägar med hastigheten 100 km/tim vara säkrade med fysiska åtgärder i korsningspunkten, i kombination med varningsskyltning. Det förutsätter en glesbefolkad trakt och att vägen är relativt lågtrafikerad.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna.

1. *Rastahyttan och gång- och cykelvägen mellan Backbyn och Vanhäll är efter uppdelning en del av vägplanen för sträckan Söderbärke-Smedjebacken.*
2. *Bergsmansvägen är en kommunal väg. Den del som föreslås flyttas i vägplanen hanteras och beslutas av kommunen.*
3. *Trafikverket kommer fortsätta samråda med kommunen i denna fråga. Förslaget är justerat så att ersättningsvägen dras enligt detaljplan och det kommer anslutas en ersättningsväg från vändplanen men föranleder inget behov av ändring av detaljplan.*
4. *Trafikverket har efter inkomna synpunkter och ny utvärdering beslutat att bygga en cirkulationsplats i Söderbärke. Detta presenteras i granskningshandlingen.*

5. *Trafikverket avser även att bygga en ersättningsväg mellan Elvéns väg (väg 671) och Formvägen genom industriområdet.*
6. *Det stämmer att de nya lösningarna längs med väg 66 kommer påverka det kommunala vägnätet. Trafikverket har samrått detta med kommunen. Dock ansvarar Trafikverket för det statliga vägnätet och kommunen för det kommunala.*
7. *Trafikverket har beslutat att befintliga vägar ska användas där sådana finns för sommarcykelstråket.*
8. *Högsta tillåtna hastighet vid korsningen i Björso, liksom vid övriga korsningar, kommer att vara 80 km/tim. Därmed uppfylls trafiksäkerhetskraven på gång- och cykelöverfarten.*

Fagersta kommun

Fagersta kommun inkom 2021-06-14 med ett yttrande. Kommunen ser positivt på att Trafikverket har tagit hänsyn till de krav och önskemål som Fagersta kommun har ställt i tidigare yttranden.

Föreslagna åtgärder är förenliga med ambitionerna i projektet ”Regional cykelled längs Strömsholms kanal”. Trafikverket kommer antingen att bygga gång- och cykelvägar eller sidovägar på platser där det inte finns alternativa vägar. I och med detta blir det möjligt att ha sammanhängande sommarcykelstråk mellan Oti och Smedjebacken, med endast två korsningspunkter, varav en är planskild korsning. Den andra korsningspunkten för gång- och cykeltrafiken kommer att vara i plan (ca 25/260 km, illustrationskarta 24). Passager över vägar med hastigheten 100 km/h bör vara planskilda, annars får de röd standard utifrån de kriterier som finns i Trafikverkets publikation för cykelleder (2017:145). I undantagsfall kan passage över vägen med hastigheten 100 km/h accepteras om det är försvarbart utifrån helhetsperspektiv.

Kommunen vill lyfta fram trafiksäkerhetsperspektivet ytterligare och understryka behovet av att även den andra korsningspunkten för gång- och cykeltrafik blir planskild.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna. Hastigheten vid den korsningen i plan, km 25/260, kommer hastigheten att vara 80 km/tim samt korsningspunkten utformas med väntyta i refug varför Trafikverket bedömer att en korsning i plan är tillräckligt säker.

3.2.3. Samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet

Ett andra möte med den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Dalatrafik, hölls den 2020-12-08. På mötet gick befintliga och tänkta hållplatser igenom. Dalatrafik informerade om vilka linjer som kommer att dras in eller dras om.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Berörda myndigheter och organisationer fick samrådsremiss för samrådshandlingen. Samrådsperioden var 2021-05-28— 2021-06-24 under vilken tid samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida samt på lokala orter, se rubrik 3.2.5. Kompletterande samråd med allmänheten genomfördes 2021-11-30 till 2022-01-12.

Polisen

Polisen inkom 2021-06-01 med ett yttrande. Polisen i LPO Norra Västmanland anser att det är mycket bra att vägsträckan byggs om och att detta kommer att bidra till en säkrare trafiksituation. Polisen har inget att erinra mot projektet.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkten.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har varit i kontakt med Trafikverket per telefon för att påtala att Trafikverket behöver tänka till i utformningen av vägen så att den inte bidrar till problem för Räddningstjänsten.

Trafikverket svarar: Trafikverket samråder med Räddningstjänsten just för att undvika att utformningen av vägen bidrar till problem för Räddningstjänsten. Även i granskningen av vägplanen kommer den att samrådas med Räddningstjänsten.

Försvarsmakten

Försvarsmakten inkom 2021-06-28 med ett yttrande. Försvarsmakten har inget att erinra avseende transportinfrastrukturen. De framför dock att det är positivt för Försvarsmaktens verksamhet om ombyggnad av väg 66 medför att de kan nyttja Försvarsmaktens tyngsta fordon på vägen.

1. Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).
2. Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
3. Eventuella cirkulationsplatsers innerdiameter bör vara minst 20 m och ytterdiametern bör vara minst 32 m med körfältet(-ens) minsta bredd 6 m, alternativt bör det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
4. Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
5. Fri höjd ska minst vara 4,50 m.
6. Att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De bör stå minst 1,5 m från kanten på vägen. Märken som är placerade närmare vägen är oftast ett större bekymmer än själva bredden på vägen.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkten och har sett över hur planerad väg klarar de tyngsta fordonen enligt specifikationer i yttrandet.

1. Dimensioneringen av väg, broar och cirkulationer följer VGU. Den nya vägbron vid Läsarbo kommer att dimensioneras så att den klarar Försvarsmaktens tunga transporter, men det är det oklart om övriga befintliga broar längs sträckan klarar det efter att mitträcke utförs på väg 66. Detta har inte varit en del av dimensioneringskraven i projekteringen och har inte utretts. Cirkulationsplatserna kommer att klara Försvarsmaktens tunga transporter.

Huruvida vägen klara de tyngsta fordonen kan projektet inte svara på då det inte varit en del av dimensioneringskraven i projekteringen och inte har utretts.

2. *Sidomarkeringsstolpar ses över i bygghandlingsskedet och bestäms ej i vägplanen.*
3. *Ritad cirkulationsplats i Oti har en ytterdiameter om 30 meter och en körbanebredd på 8 meter. Eventuell överkörningsbar del hanteras i bygghandlingsskedet.*
4. *Eventuella överkörningsbara mittrefuger hanteras i bygghandlingsskedet och bestäms ej i vägplanen.*
5. *För planerad faunabro i Flatenberg är den fria höjden 4,7 meter.*
6. *Vägmärkens placering hanteras i bygghandlingsskedet och bestäms ej i vägplanen.*

Vafab Miljö

Vafab Miljö inkom med yttrande 2021-06-15. Vafab Miljö har inget att erinra i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet.

Stenfallsvägens samfällighetsförening

Trafikverket har ett järnvägsprojekt vars syfte är att minska antalet järnvägsövergångar. Projektet berör i högsta grad Stenfallsvägens samfällighetsförening. En förening som förvaltar två stora skogsbilvägsystem omfattande drygt 54 000 tonkm och har över 40 delägare. Ett beslut har tagits att stänga den bevakade järnvägsövergången i Stenfallet, vilken i dagsläget är den enda användbara utfartsvägen till väg 66. Som ersättning tänker Trafikverket bygga en ny väg med utfart öster om km 16/500 (mitt emot nuvarande västra infarten till Huggnora).

Eftersom skogstransporterna sker till många olika mottagare är det viktigt att transporterna kan köra i båda riktningarna vid väg 66. Vårt krav för att fullfölja stängningen av övergången var ett löfte att utfarten inte får begränsas av mitträcken och det har verifierats av representant för järnvägsprojektet.

Enligt honom ska frågan ha lyfts i samråd med vägprojektören men något måste ha hänt, för i planförslaget som presenteras på webben har ingen hänsyn tagits till någon utfartstrafik från en ny väg.

Trafikverket svarar: Den nya vägen som Trafikverket genom ett järnvägsprojekt kallat "fjärrblockeringsprojektet" bygger ska tas med i ritningen. Trafikverket kommer att projektera korsningen vid sektion ca 17/600 som höger in/höger ut samt lägga till en vändögla. En ut- och infart som utformas som höger in/högerut innebär att trafikanten bara kan svänga höger in på anslutande väg eller höger ut från anslutande väg.

Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland

Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland inkom med ett yttrande 2021-06-23. Kollektivtrafikförvaltningen har inga hållplatser utefter väg 66 men vill påtala att det ska finnas god framkomlighet för busstrafik i båda in- och utfarterna till Hedkärren, utefter väg 66 Ludvikavägen. Kollektivtrafikförvaltningen har inga övriga synpunkter i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen.

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät inkom med yttrande 2021-06-23. Svenska kraftnät har inga anläggningar, planer eller intressen som berörs av rubricerad remiss och har därför inga synpunkter i ärendet.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet.

Västerbergslagens Jaktvårdskrets

Västerbergslagens jaktvårdskrets inkom med ett yttrande 2021-06-25. Västerbergslagens Jaktvårdskrets, underorganisation till Jägareförbundet Dalarna, har i samarbete med utvalda berörda jägare/markägare granskat samrådshandlingen gällande ombyggnad av riksväg 66 Smedjebacken-Oti. Enligt vår bedömning så tycker vi att ni gjort bra insatser för viltet på berörd sträcka. Det enda som vi fick råd från Jägareförbundet centralt var att titta på hur viltstängslet utformas vid påfartsvägar, dels så det inte uppstår fällor där vilt har svårt att ta sig ur, dels att inte utformningen blir sådan att viltet styrs ut på vägen. Vi antar dock här att ni av erfarenhet och lärt er hur dessa skall utformas för att på bästa sätt minska riskerna för liknande problem.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet. Viltstängslet utformas enligt gällande regler i Vägar och gators utformning, VGU.

WessmanBarken Vatten och återvinning AB

Wessman Barken Vatten och återvinning AB inkom med ett yttrande 2021-06-24 där de önskar ha en dialog med projektet när projektering startar med avseende på den VA-plan som kommunen fastställt. De vill försöka samordna arbeten och exempelvis lägga ned tomrör om det är möjligt. Det finns även ställen där de skulle behöva förlänga vissa skyddsror.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer att samråda med Wessman Barken Vatten och Återvinning AB och lägga till det i det kontrollprogram som upprättats.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen inkom med ett yttrande 2021-06-30. I yttrandet informerar Skogsstyrelsen om deras uppgift samt att verksamheten rörande vägbyggnationer är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd men kan komma att påverka pågående skogsbruk och områden med naturvärden och kulturmiljövärden.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet.

LRF Dalarna, Smedjebacken

LRF Dalarna, Smedjebacken inkom med ett yttrande 2021-06-30.

1. Allmänt sett ser LRF positivt på att väg 66 förbättras och görs mer trafiksäker. För närvarande är riksväg 66 en hårt belastad sträckning mellan Fagersta och Ludvika. Mycket tung trafikbelastning från industrin samt servicenäringen men också en hög frekvens av personbilar från boende, fritidsboende och fritidstrafik till och från Dalafjällen.

Tyvärr når Trafikverkets planering inte hela vägen fram. LRF menar att målet om en modern och säker väg verkar ofullständig när den inte tycks ta hänsyn till jord- och skogsbrukets behov av att kunna genomföra transporter: Längs sjösystemet med Strömsholms kanal finns också en expanderande

jordbrukssektor med mycket åkermark i sjösystemets dalgång där också riksvägen är placerad. Skogsnäringen är och har varit en viktig näringsgren i området. Varför görs ingen analys om hur vägförslaget påverkar lantbruket och möjligheter i så fall till att underlätta och bibehålla lantbrukets transportmöjligheter i området som berörs av vägförslaget? Vi ber att Trafikverket gör en utredning av hur skilda vägalternativ påverkar statens och företagets möjligheter att uppnå de mål som finns uppsatta i Sveriges livsmedelsstrategi. Detta är särskilt viktigt när allt bredare och tyngre fordon används i jord- och skogsbrukets transporter.

2. Vid åtgärder med att gradera upp vägen till 2+1 väg med viltstängsel är det väsentligt att åtkomsten ej försvåras av skogsskiften & åkermark samt givetvis även för boende.
3. Storleken på dagens jordbruksmaskiner gör att en del alternativa vägar ej kan användas om dagens anslutning stängs. Anslutningsvägar måste i så fall rustas upp för att klara dagens maskiner.
4. Risknivån höjs avsevärt om långsamtgående fordon behöver köra på riksvägen i några kilometer för att vända och sedan tillbaka igen. Inom trakten finns många mindre jordbruksfastigheter där åkermarken ofta arrenderas av några yngre jordbrukare för att skapa rationella och större brukningsenheter. Blir då många skiften och också en avancerad logistik med mycket transporter av maskiner på vägnätet. Troligtvis innebär också färre anslutningar/utfarter längre körvägar att transportarbetet blir mer omfattande med större drivmedel/tidsåtgång men också som sagt till mer omfattande körning på v 66 med långsamtgående fordon.
5. Jordbruksfastigheterna i trakten är normalt fragmenterade i ett gårdscentrum med byggnader och åkermark, till det ett antal skogsskiften. Samtliga delar av fastigheten måste kunna nås. Skogsskiften behöver nås inom rimligt avstånd med transporttrailer för skogsmaskiner och timmerbilar för utkörning av virke. Alla skiften måste kunna nås! När kontakt tas med markägarna är det av stor vikt att alla anslutningar till åker, skog och betesmark diskuteras. Infarterna får inte bli för smala tänk på att maskiner och lastbilar är både långa (24 m) och breda upp till 4,5 meter. Tas infarter bort krävs det andra lösningar så att jordbruket inte drabbas.
6. Trafikverket måste utreda och beakta synpunkter från verksamheterna vilka som behöver 24/m 66 ton (spannmålstransporter lastbil) till de största och tyngsta traktordragna fordonen typ 3-axliga flytgödselfordon och tröskor.

Trafikverket svarar:

1. *En utredning av hur skilda vägalternativ påverkar statens och företagets möjligheter att uppnå de mål som finns uppsatta i Sveriges livsmedelsstrategi är en större fråga för Trafikverket än för detta projekt. Trafikverket följer gällande lagar och regler för upprättande av vägplan.*
2. *Trafikverket eftersträvar att skapa förutsättningar för fortsatt brukande av åkermark och skog och minimera de negativa konsekvenserna av ombyggnationen av väg 66.*
3. *En del av samrådsprocessen går ut på att Trafikverket ska få in synpunkter om var större maskiner behöver gå. Där Trafikverket föreslår nya*

ersättningsvägar kommer det leda till en lantmäteriförrättning där fastighetsägare ges möjlighet att komma med synpunkter gällande bland annat standard och läge.

4. *Valet av utformning grundas på avvägningar mellan en mängd intressen, bland annat vägens funktion, boendemiljöer, jord- och skogsbrukets intressen, kulturmiljö och naturmiljö.*
5. *Trafikverket har gått igenom samtliga jordbruksfastigheter för att säkerställa åtkomst till skogsskiften och åkermarker.*
6. *Trafikverket beaktar samtliga synpunkter som inkommer under vägplanens framtagande.*

Statens geotekniska institut, SGI

Statens geotekniska institut inkom med ett yttrande 2021-06-30. I yttrandet framför SGI att de har lämnat ett remissvar i ett tidigare samråd, 2020-04-16 (diarienummer 5.3.2-2002-0144) där de pekat ut att vägsträckningen korsas av ett par raviner (en vid Flatenberg och en söder om Viksberg) utmed vilka det finns förutsättningar för erosion, ras och/eller slamströmmar och att detta bör beaktas. De påpekade även att det i vägsträckningen förekommer strandnära förutsättningar för skred i finkorniga jordar utmed sjön Södra Barken i södra delen av sträckningen.

I detta nya yttrande framför SGI att det intill sträckningen utmed Viksberg finns enligt SGU:s karta ett flertal ravinbildningar, troligen bildade i samband med avrinning från höjdområden väster om Viksberg Tallåsen. SGI noterar att åtgärder kommer att vidtas för att förbättra avvattningen (genom fördröjning genom breddning av nya diken med mera). Har ravinbildningarna beaktats i samband med framtagande av dessa eller andra åtgärder för avvattning?

Trafikverket svarar: Baserat på vägens geometri tillsammans med utförda geotekniska undersökningar bedöms inga stabilitetsproblem finnas längs denna del av sträckan. Vägen behåller i huvudsak sin befintliga geometri, dvs ingen breddning utförs ut mot vattnet. På berörda sträckor vid Flatenberg och söder om Viksbergs görs inga åtgärder som påverkar avvattningen. Befintliga trummor ligger kvar, förlängs alternativt byts ut till större dimensioner. Dagens avvattningslösningar fungerar idag, förutom ett antal trummor som föreslås åtgärdas, och bedöms göra det även efter att vägen byggs om. Ravinbildning vid Viksberg Tallåsen har beaktats och åtgärder som breddade diken med fördröjning och rening har föreslagits.

Spögubbens samfällighetsförening

Spögubbens samfällighetsförening inkom med ett yttrande 2021-06-29. Spögubbens samfällighetsförening har samlat ihop sina synpunkter gällande väg 66 vid infarten till vår enskilda väg intill Oti vägskäl. De är som följer:

1. Trafiksäker passage/övergångsställe till gc-väg mot Eskiln.
2. Särskild fil för vänstersväng in mot Spögubbsvägen.
3. Trafiksäker busshållplats för skolbuss intill och på samma sida som Spögubbsvägen.
4. Om fil för vänstersväng ej byggs, 2+1 väg ska börja efter avfarten till Otivägen/Väg 738.

Trafikverket svarar:

1. Trafikverket kommer att lägga till en passage i plan samt en gång- och cykelväg mellan Spögubben och ansluta till befintlig gång- och cykelväg mot badplats vid Eskiln på andra sidan väg 66. Detta kommer att redovisas i granskningshandlingen.
2. Det kommer inte att anläggas en särskild vänstersvängsfil in mot Spögubben. Däremot börjar inte mitträckesseparering förrän efter avfart Otivägen/väg 738.
3. Busshållplatser har samrått med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas och Västmanlands län. De har inte framfört behov av busshållplats vid Spögubbsvägen.
4. Se svar under punkt 2.

Sveriges MotorCyklister, SMC

Sveriges MotorCyklister inkom med ett yttrande 2021-06-23.

1. I samrådshandlingen är det gående och cyklister som ses som oskyddade trafikanter. Tyvärr exkluderas andra oskyddade trafikanter genomgående i samrådshandling, bedömningskriterier och den integrerade landskapsanalysen.
2. SMC föreslår att Trafikverket dels ändrar GC-vägar i samrådshandlingen till GCM-vägar vilket innebär att moped klass II kan färdas där, dels att Trafikverket kompletterar samrådshandlingen med en beskrivning över lämpliga färdvägar för dem som färdas på moped klass I.
3. SMC föreslår att förslaget ändras så att vägrenen breddas till 1,5 meter. Det är vad som internationellt ses som det minsta måttet för ett säkert sidoområde. Det ger ett vinglutrymme för oskyddade trafikanter på MC och moped samtidigt som det ökar säkerheten för dem som av någon anledning måste stanna på en 2+1-väg.
4. I avsnittet om jämställdhet förklarar Trafikverket att: ”Transportsystemet ska vara jämställt så att det på ett likvärdigt sätt svarar mot kvinnors och mäns behov”. SMC tolkar detta som att jämställdhet i transportsystemet även omfattar trafikanter på MC och moped, oavsett om det är kvinnor eller män. För att nå ett jämställt transportsystem krävs att man inkluderar samtliga transportslag redan i planeringsarbetet vilket inte skett här.
5. Avsnittet om miljö och hälsa omfattar närmare 20 sidor men ingenstans nämns säkerhet för oskyddade trafikanter på MC och moped och deras särskilda behov. Däremot beskrivs landskap, natur, miljö, vatten, ängs- och betesmark, biotopskydd, invasiva arter samt hotade växt-och djurarter. Trafikverket har dessutom gjort en inventering av fåglar, växter och däggdjur. SMC har inget emot att Trafikverket värnar om natur, miljö, fåglar, grodor och kräldjur. Självklart ska man mäta fåglar som utpekats i ett direktiv. Därför är det förvånande att Trafikverket exkluderar oskyddade trafikanter på MC och moped som pekas ut i EG-direktiv 2008/96/EG om vägars säkerhet. Detta regleras i Vägsäkerhetslag (2010:1362) samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet (TSFS 2010:83). Just nu revideras direktivet och RV66 är en väg som kommer att omfattas av direktivet. Oavsett

om direktivet omfattar RV 66 eller inte bör alla oskyddade trafikanter omfattas av Trafikverkets projekt och samråd.

SMC föreslår att samrådshandlingen kompletteras utifrån ovan nämnda lagstiftning och direktiv och då särskilt den del som föreskriver säkra räcken och säkra sidoområden för oskyddade trafikanter på motorcykel och moped klass I och tillgänglighet och framkomlighet specifikt för förare och passagerare på moped klass I längs RV66.

6. På sidan 58 beskrivs bland annat stödremsa på enskilda vägar, Hur stödremorna ska vara utformade på RV 66 framgår inte och inte heller på anslutande vägar. Stödremans bredd ska vara 0,25 meter. Statistik från STRADA visar att var fjärde allvarligt skadad motorcyklist nämner grus som bidragande faktor till olyckan. Ett stort problem är gruset i stödremor som dras ut av övriga trafikanter och då särskilt i korsningar och kurvor där olycksrisken är störst.

Det är också viktigt att anslutande grusvägar asfalteras minst 20 meter närmast RV66 för att minimera risken att grus dras ut på vägen av trafiken. SMC föreslår att Trafikverket kompletterat samrådshandlingen med krav på belagd eller förstärkt stödremsa samt asfaltering av anslutande enskilda vägar för att minimera risken av grus på körbanan.

7. SMC föreslår att både mittvägrenen och sidovägrenen görs bredare för att minska skaderisken bland oskyddade trafikanter.
8. Det finns ingen beskrivning över vilket räcke som ska väljas på vägsträckan. SMC förutsätter att Trafikverket inte bara vill minska mötesolyckor utan även minimera skaderisken för alla trafikanter, även oskyddade, som krockar med räcket. SMC föreslår att Trafikverket ställer krav på räcken utan utstickande delar och oskyddade stolpar, vilket kan rädda liv och minska skaderisken för motorcyklister som krockar med det. Det finns räcken på marknaden, till exempel betongräcken eller wbank som förses med underglidningsskydd men här måste Trafikverket ställa krav i upphandling.
9. Av underlaget framgår inte vilket sidoområde som kommer att väljas. För oskyddade trafikanter är förlåtande sidoområden att föredra framför sidoräcken som är ett oeftergivligt hinder som ökar skaderisken vid kollision. Ett förlåtande sidoområde rensat från hinder gör att personer på moped och MC kan fortsätta köra utan att krocka med sidoräcket. För bilister och andra som får stopp på sitt fordon är detta också en fördel om något oförutsett händer med fordonet. Varje år dödas fyra trafikanter som fått stopp på sitt fordon på 2+1-väg enligt statistik från Trafikverket.

SMC föreslår att Trafikverket ställer krav på förlåtande sidområden rensade från hinder i stället för sidoräcken på sträckan.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för informationen.

1. *Projektet har dimensionerat och projekterat vägar, GCM-vägar samt sommarcykelvägar enligt det regelverk, VGU, som gäller. Specifika fordonsslag utreds inte.*

2. *Mopeder klass II får använda GCM-bana och sommarcykelväg. Trafikverket följer Väggar och gators utformning vid projektering av väg. Specifika fordonsslag utreds inte.*
3. *Trafikverket följer Väggar och gators utformning vid projektering av väg.*
4. *Se svar under punkt 3. Specifika fordonsslag utreds inte.*
5. *GCM-vägar har projekterats för oskyddade trafikanter (inkl. moped klass II) och i övrigt har projektet följt kraven i VGU för den vägtyp som valts för övrig trafik. Vad gäller flora och fauna finns lagar, Miljöbalken (1998:808) med tillhörande förordningar, som styr hur hanteringen av dessa frågor ska genomföras.*
6. *Se svar under punkt 3.*
7. *Se svar under punkt 3.*
8. *Se svar under punkt 3. Val av räcke typ görs dessutom inte i detta skede utan i byggskede.*
9. *Sidoräcken anläggs endast vid behov och projektet följer VGU. Då vägen inte breddas kommer sidoområden vara så som de ser ut idag.*

Conroco AB, LaFast HB, Bärke Mek & Fordonsteknik AB

Conroco AB tillsammans med LaFast HB, Bärke Mek & Fordonsteknik AB inkom med ett yttrande under det kompletterande samrådet kring ändringar vid Söderbärke. Företagen framför att stängning av korsningen Formvägen/riksväg 66 kommer försämra för de företag som ligger i anslutning till korsningen att bedriva sin verksamhet.

Trafikverket svarar: Av trafiksäkerhetsskäl vill Trafikverket minimera antalet korsningar och direktutfarter på sträckan. Fastigheter som berörs av stängning av korsningen riksväg 66/Formvägen hänvisas till ny ersättningsväg till föreslagen cirkulationsplats i Söderbärke.

Söderbärke hembygdsförening

I samband med kompletterande samrådsmöte på orten kring ändringar vid Söderbärke inkom Söderbärke hembygdsförening med ett yttrande.

1. Trafikverkets förslag till en 2+1 lösning för Riksväg 66 innebär en påtaglig påverkan på kulturlandskapet när det gäller delen förbi Söderbärke. När Riksväg 66 ursprungligen drogs på 1960-talet gjordes betydande ingrepp i landskapet. Föreliggande förslag innebär ytterligare påverkan. Argumenten för 2+1 lösningen är att den ger förhöjd säkerhet för förbipasserande trafik samt möjlighet till högre hastigheter. Detta sker till priset av betydande ingrepp i kulturlandskapet då parallellvägar behöver byggas när på- och avfarter stängs av. Det för även med sig negativ miljöpåverkan med mycket förlängda transportvägar för berörda boende och näringsidkare i området.
2. En väg att minska olägenheterna med Trafikverkets förslag kunde vara att man avstår från att genomföra 2+1-vägen mellan överfarten från Västerbyhytta i söder till Larsveden i norr med bibehållen fartbegränsning till 80 km/h.
3. Vi värdesätter förbättringar av säkerheten för alla sorters trafikanter; gångtrafik, cyklisterna och biltrafik och ambitionen med cirkulationsplatsen då den eventuellt ökar säkerheten vid huvudinfarten men vi anser också att den markant förändrar landskapsbilden.

4. Om det av säkerhetsskäl är nödvändigt att stänga av in/utfarter till riksvägen så föreslår vi i så fall någon av infarterna till Västerbyhytta samt någon av infarterna norr om cirkulationsplatsen. Befintlig överfart vid Smällbo har stor betydelse för ut/infart till två stora villaområden där också ny bebyggelse planeras. Vi anser därför att den bör bibehållas. Med dessa mindre ingrepp som vi föreslår får vi den eftersträvade förbättringen av trafiksäkerheten samtidigt som ingreppen i kulturlandskapet blir mindre i och med att parallellvägar inte byggs. Det bör ge en miljömässig vinst och ekonomisk besparing. Den tidsförlust man får genom att bibehålla 80 km/h som högsta hastighet måste anses vara försumbar.
5. När det gäller Bärkevägen och den föreslagna gång-och cykelvägen anser vi att det är av stor vikt att den görs följsamt i stor samklang med den befintliga vägen och bebyggelsen intill. Detta för att bibehålla en sammanhållen bykärna.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket väger i vägplaner en mängd olika intressen mot varandra och anser att det är befogat att bygga om vägen till en mitträckesseparerad väg utifrån de trafiksäkerhetseffekter som uppnås.*
2. *För att uppnå projektmålen om 100 km/h på hela sträckan, höjd trafiksäkerhet genom bland annat mötesseparering och säkrare passager anser Trafikverket att den bästa lösningen är att mitträckesseparera aktuell sträcka.*
3. *Trafikverket noterar synpunkten. Landskapsbilden kommer att påverkas då cirkulationsplatsen tar större plats än den korsningsutformning som finns idag. Trafikverket avser landskapsanpassa cirkulationsplatsen efter den karaktär som är på platsen för att minimera påverkan på landskapsbilden.*
4. *Trafikverket har utrett stängningen av infarterna till Västerbyhytta. Trafiken från Smällbo leds med ny ersättningsväg till planerad cirkulationsplats.*
5. *Gång- och cykelvägen i anslutning till föreslagen cirkulationsplats vid korsningen riksväg 66/Bärkevägen byggs inom ramen för ett annat Trafikverksprojekt och berör inte denna vägplan.*

3.2.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.2.5.1. Samråd med allmänheten - 2021-05-28 till 2021-06-24

Inkomna synpunkter under samrådet sammanfattas under olika rubriker nedan.

Vägutformning

1. Flera inkomna synpunkter handlar om hur infarter till fastigheter kommer beröras. Önskemål om utformning föreslås och information om hur infarterna idag används ges i något fall. Det framförs även synpunkter på utformning och dragning av ersättningsvägar. I flera yttranden framförs förslag om vilka anslutningar som bör stängas och vilka som bör hållas öppna och hur stängning av en korsning kan påverka trafik på andra gator. Flera markägare önskar möjlighet till åtkomst till sin mark på andra sidan väg 66.

Flera synpunkter har inkommit där det framförs att det krävs grind i viltstängsel för att uppnå åtkomst. Flera yttrande har motsatt sig nya tillfartsvägar över sina fastigheter.

2. I flera yttranden framförs att stängda anslutningar ger orimligt långa vägar för att bruka åkrar, bland annat på grund av att det i ett annat Trafikverksprojekt avseende fjärrblockering stängs järnvägspassage. I ett annat yttrande framförs att stängning av korsningar kommer att påverka trafiken på andra vägar. I flera yttranden framförs att åtkomst till skogsskifte eller jordbruksmark saknas. I några av yttranden framförs förslag på hur detta kan göras.
Det framförs även att det är av stor vikt att ombyggnaden av vägen inte försvårar för jordbruket som drivs längs med vägen och deras möjlighet att färdas på väg 66 med sina maskiner.
3. I ett yttrande framförs önskemål om att inte ha vajerräcken i körbanan förbi Rastahyttan utan i stället sänka hastigheten där.
I annat yttrande framförs frågor kring hastigheter och om det kommer att gälla 80 km/tim vid korsningar.
4. I flera yttranden framförs frågor om utformning och placering av viltstängsel. Det framförs frågor om placering av viltstängsel och viltuthopp. Det framförs även fråga kring hur man gör när stängsel placeras i sluttning utan bakkant och hur man då tänkt med dike. I några fall önskar yttranden flytta viltuthopp. I ett annat yttrande undrar varför det görs större intrång för viltstängsel på dennes fastighet än för fastigheter som ligger intill.
5. I flera yttrande framförs motiv för cirkulationsplats vid korsningen i Söderbärke. Då mindre anslutningar kring Söderbärke stängs kommer korsningen påverkas i högre grad. Det framförs även att övergången över väg 66 till järnvägsstationen är farlig i Söderbärke.
6. I ett yttrande framförs frågor om väg som kommer gå över yttrandes fastighet och hur skötsel av denna kommer att se ut.
7. I ett yttrande framförs det att mitträcket inte får börja förrän ca 50 meter före/efter cirkulationen i Smedjebacken samt i Oti, då det finns specialtransporter som behöver kunna köra på fel sida om cirkulationen.
8. I flera yttranden framförs önskemål om att ha fortsatt tillgång till brygga och badplats, bland annat vid Myggnäset, Läsarbo och Hedtjärnen.
9. Färister på anslutningsvägar i samband med viltstängsel?
10. I ett yttrande framförs fråga om brevlådor kommer att flyttas då korsningar stängs.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket kommer att säkerställa att alla fastigheter får en anslutning till sin fastighet. Trafikverket har beaktat synpunkter och utrett anslutningar och ersättningsvägar samt prövat olika utformningar utifrån önskemål. Vägområde för viltstängsel har setts över för att kunna ordna åtkomst med grindar. Trafikverket har tagit separat kontakt med de fastighetsägare som önskat detta.*
2. *Trafikverket har tagit upp frågan om järnvägspassage som stängs. Tyvärr kan inte berörd korsning hållas öppen. Passagen ifråga finns inte registrerad som laglig överfart. Trafikverket har i granskningshandlingen sett över åtkomst till skogs- och jordbruksmark och säkerställt denna.*

3. Rastplatsen Rastahyttan berör inte denna vägplan utan vägplan för sträckan Söderbärke-Smedjebacken
4. Trafikverket har beaktat de synpunkter som kommit in och anpassat såväl viltuthopp som viltstängsel i den mån det varit möjligt för att minimera intrång och negativ påverkan.
5. Trafikverket har tagit beslut om att bygga en cirkulationsplats vid Söderbärke. Vid Söderbärke planeras även en planskild övergång för oskyddade trafikanter i ett annat Trafikverksprojekt.
6. Yttrandet avser en statlig väg som kommer att förvaltas och underhållas av Trafikverket.
7. Trafikverket har sett över avstånd mellan cirkulation och när mitträcke börjar för att anpassa till stora transporter. Kravet om 50 meter innan/efter cirkulationsplats uppfylls. Cirkulation i Smedjebacken berör inte denna vägplan utan den för Söderbärke-Smedjebacken.
8. Trafikverket har sett över möjlighet till anslutning till badplatser. Där det funnits möjlighet har anslutning lagts till i projekteringen.
9. Färister fungerar sämre under vintertid varför Trafikverket inte bedömer att det är en bra lösning i detta projekt.
10. Trafikverket har sett över placering av brevlådor där behov av detta framförts och kommer att samråda detta med PostNord.

Gång- och cykelstråk

I ett yttrande framförs önskemål om gång- och cykelport under väg 66 vid Tunkarlsbo. I ett annat efterfrågas var den planerade gång- och cykelvägen kommer gå.

I ett annat yttrande framförs att riksväg 66 är det största cykelstråket i området och det ifrågasätts hur en cykelväg i sommarcykelstandard är tänkt att fungera för landsvägscyklister. Just dessa nämns inte heller i underlaget eller effekterna för dessa. Det framförs att det bör byggas en bred asfalterad vägren alternativt att det planerade gång- och cykelstråket asfalteras.

Trafikverket svarar: Det planeras ingen gång- och cykelport vid Tunkarlsbo då dels topografien gör det svårt att bygga gång- och cykelport vid Tunkarlsbo. Däremot planeras det för en korsning i plan med refug. I planbeskrivningen kapitel 5.2.5 beskrivs hur gång- och cykeltrafiken planeras ledas, var det planeras ny gång- och cykelväg och var gång- och cykeltrafiken leds in på befintliga vägar.

Projektet har dimensionerat och projekterat vägar, GCM-vägar samt sommarcykelvägar enligt det regelverk, Vägar och gators utformning, VGU, som gäller. Specifika fordonslag utreds inte.

Buller

Flera yttranden handlar om ökat buller och frågor kring bullerskydd vid fastigheter. Det framförs behov av bullervall eller bullerplank vid olika fastigheter och korsningar. I ett annat yttrande framförs att fastighetsägaren idag har ett bullerplank och hur kommer de att påverkas av ökat buller till följd av ökade hastigheter.

I ett annat yttrande framförs frågor kring tänkt hastighet förbi Flatenberg som enligt yttrande redan idag upplevs som störande.

I ett yttrande framförs frågor kring om hänsyn tas i till att trafiken är mycket lägre under vinter/våren jämfört med under sommaren. Och om hänsyn tas till att det är olika trafikmängd under dagen. Oro framförs för att den vegetation som idag agerar bullerskydd för fastigheter kommer tas ner i samband med att ersättningsväg byggs vilket kommer öka bullernivåer.

Trafikverket svarar: De fastigheter som erbjuds bulleråtgärder kommer att få dessa i samband med ombyggnation av väg 66. Trafikverket har utrett om befintliga bullerplank påverkas.

För samtliga bullerberörda bostadshus har i första hand vägnära bullerskyddsåtgärder övervägts. Överväganden är baserade på resultatet från de bullerberäkningar som genomförts enligt planalternativet. Vägnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärm och -vallar har modellerats/utretts in i beräkningsmodellen och dess effekt har studerats med avseende på placering, höjd, utbredning etcetera. Det har även utretts om det är möjligt att ersätta bullerskyddsskärmarna med bullerskyddsvallar i stället.

För de fall där vägnära bullerskyddsåtgärder inte bedöms vara ekonomiskt och/eller teknisk rimliga och där riktvärden överskrids föreslås fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Fastighetsnära åtgärder föreslås även i kombination med de vägnära åtgärderna om det krävs för att kunna klara riktvärden inomhus och/eller på uteplats. Bullerskyddsåtgärderna presenteras i PM Buller.

I bullerberäkningar används årsmedelsdygnstrafik, ÅDT, som räknas upp med Trafikverkets uppräkningsstat till ett prognosår. I detta projekt är prognosåret 2040. Att trafiken varierar under år och över dygnets timmar hanteras i omvandlingen från mätdata till ÅDT. Den vegetation som kan komma att tas ner kommer inte påverka bullernivåerna då det i så fall skulle krävas att större skogspartier rivs vilket inte är aktuellt i projektet.

Värdeinsänkning fastigheter

I flera yttranden framförs frågor kring ersättning av mark. Det framförs farhågor om att fastigheters värde kommer minska på grund av ökat buller och ersättningsvägar nära fastighet.

Frågor om jordsbruksstöd och EU-bidrag har inkommit under samrådtiden och hur dessa påverkas.

Trafikverket svarar:

Vad avser intrång på fastigheter så hänvisar Trafikverket till plankartor samt till illustrationskartor som finns på Trafikverkets hemsida. Trafikverket har tagit separat kontakt med de fastighetsägare som önskat detta. Berörda markägare kommer att ersättas av Trafikverket enligt gängse värderingsmetoder. Projektets markförhandlare kommer hantera dessa frågor med var och en.

Vid intrång är det marknadsvärdeminskningen som ersätts. Får man EU-bidrag idag men inte efter intrång kommer det att vägas in i marknadsvärdet.

Övrigt

1. I några synpunkter framförs frågor om hur deras respektive fastigheter kommer att påverkas.
2. I ett yttrande framförs att parkeringsficka i Flatenberg vid vattendrag används som toalett av många och önskar att parkeringsfickan avvecklas.
3. I ett yttrande framförs att markägaren har en grävd brunn och de undrar vad som händer med vattenkvaliteten under ombyggnation av väg 66 och ersättningsväg. I ett annat yttrande framförs att fastigheten har en brunn och undrar vad de ska göra om påverkan upptäcks under bygget. I ett annat yttrande informeras om att befintlig slambrunn idag töms från väg 66. Det har kommit fler yttranden gällande markägares enskilda brunnar och hur dessa påverkas av byggnationen.
4. I ett yttrande framförs frågor om process och tidplan. I ett annat yttrande framförs önskemål om att få handlingen utskrivna.
5. I några yttrande framförs att vägen inte är farlig och inte motiverar den höga kostnad som åtgärden innebär samt att det räcker med viltstängsel.
6. I ett yttrande har fastighetsägaren frågat om det är okej att sälja del av berörd fastighet.
7. Det framförs att det bör utredas hur kollektivtrafiken skall fungera. Ett antal inkomna synpunkter berör busshållplatser.
8. I ett yttrande framförs farhågor om att EPA-traktorer kommer att nyttja fastighetsägares mark.

Trafikverket svarar:

1. *Vad avser intrång på fastigheter så hänvisar Trafikverket till plankartor samt till illustrationskartor som finns på Trafikverkets hemsida. Trafikverket har tagit separat kontakt med de fastighetsägare som önskat detta och erbjudit kontakt med markförhandlare.*
2. *Parkeringsfickan som avses kommer att utgå då vägen byggs om för att inrymma vändögla.*
3. *Om fastighetsägare upptäcker att vattnet sinar eller någon annan påverkan på egen brunn så ska detta påtalas till Trafikverket snarast så att Trafikverket kan vidta åtgärder. Skada eller värdeminskning hanteras som ersättningsfråga av Trafikverkets markförhandlare.*
4. *Process och tidplan finns att läsa i planbeskrivningen som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Trafikverket skickar inte ut vägplanen, den fanns utställd i pappersform på Trafikverkets kontor i Borlänge samt biblioteket i Smedjebacken. Den finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/projekt, se Dalarna.*
5. *För att uppfylla projektändamålet om ökad framkomlighet och trafiksäkerhet bedömer Trafikverket att det är en mitträckesseparerad 2+1 väg som behövs.*

6. Vägplanen är inte ett hinder för försäljning av fastigheter eller del av fastigheter.
7. Trafikverket har och fortsätter att samråda med kollektivtrafikmyndigheten. I planbeskrivningen kapitel 5.2.4 beskrivs åtgärder för busshållplatser, däribland vilka busshållplatser som kommer att dras in, var nya busshållplatser planeras och vilka som kommer att tillgänglighetsanpassas.
8. Lagstiftningen tillåter långsamgående fordon och Trafikverket kan inte hindra specifika trafikanter från att nyttja vägar.

3.2.5.2. Kompletterande samråd med allmänheten kring ändringar i Söderbärke 2021-11-30 – 2022-01-12

Inkomna synpunkter under samrådstiden sammanfattas under olika rubriker nedan.

I samband med kompletterande samrådsmöte på orten kring ändringar vid Söderbärke inkom ett yttrande från allmänheten via Smedjebackens kommun. Yttrandet berör synpunkter från ett antal privatpersoner. Yttrandet sammanfattas nedan:

Barriäreffekt

Vägen kommer att dela Söderbärke i en östlig och en västlig del då vägens barriäreffekt ökar. Det nya vägförslaget kommer att försämra möjligheterna att finna bra promenadvägar för alla som bor mellan Larssveden och Bärkevägen. Samma gäller för alla som ägnar sig åt ridning.

Enligt det senaste förslaget kommer det inte att gå att ta sig över vägen på en sträcka om 2 km vilket gör det omöjligt att få en kollektivtrafik att fungera för de som bor i anslutning till vägen. Nämnas kan att gällande översiktsplan visar fyra hållplatser utefter den aktuella sträckan av riksvägen (Brustorpsvägen, Bärkevägen, Formvägen och Hälltorpsvägen).

Trafikverket svarar:

På sträckan mellan Perhindersbo och Hälltorpsvägen finns ett befintligt gång- och cykelstråk som delvis går parallellt med riksväg 66 på den östra sidan. Längs med gång- och cykelvägen från Perhindersbo cirka km 10/030–10/670 föreslår Trafikverket att kommunen bygger en ridväg i form av en grusad yta kant i kant med befintlig gång- och cykelväg. Korsningen riksväg 66/Perhindersbo föreslås vara öppen.

I dialog med Dalatrafik och Västmanlands trafik har placering av hållplatser och antal platser diskuterats. Hållplatserna har placerats i lägen där god sikt kan uppnås. I anslutning till planerad cirkulation i Söderbärke anläggs en gång- och cykelport i ett annat projekt till vilken gång- och cykeltrafik hänvisas, även för att nå hållplatser som flyttas till sidovägnätet.

Stängning av anslutningar

De centrala delarna av Söderbärke påverkas genom att Brustorpsvägens anslutning till riksvägen stängs. Detta får som effekt att all trafik från Urnäsudden kommer att ta sig ut på riksvägen via Bärkevägen och passera Hedgatan eller Bergsmansvägen. Hedgatan är smal, passerar äldreboendet Hedgården och har en trafikfarlig anslutning till Bärkevägen. Utefter Bergsmansvägen blir befintliga bostadshus störda av den ökade trafiken och anslutningen till Bärkevägen är trafikfarlig. Vidare ska Bergsmansvägen ingå i ett överordnande gång- och cykelstråk från Fagersta till Smedjebacken. Kommunen avser

även bygga bostäder i Brustorpet. Vägplanen strider enligt yttrandet mot gällande detaljplan för Brustorpet. Tillfarten från Brusgatan till riksvägen bör behållas.

Föreslagen stängning av Formvägen gör det svårare att ta sig till och från industriområdet. Transportföretagen får längre körsträcka norrut.

Trafikverket svarar: Av trafiksäkerhetsskäl vill Trafikverket minimera antalet korsningar och direktutfarter på sträckan. Brusgatans anslutning till riksväg 66 föreslås stängas. Trafikanterna hänvisas via befintlig enskild väg till cirkulationsplatsen i Söderbärke. Plangränsen för stadsplanen 2061-P1981/7 för Brustorpet slutar vid Bergmansgatan och vägplanen påverkar inte stadsplanen. I planbeskrivningen med status granskningshandling redovisas berörda detaljplaner.

Fastigheter som berörs av stängning av korsningen riksväg 66/Formvägen hänvisas till ny ersättningsväg till föreslagen cirkulationsplats i Söderbärke.

Övrigt

Miljön kommer att försämrats genom ökade bullernivåer och att gröna ytor försvinner. Detta kommer att väsentligt öka koldioxidutsläppen. Till det kommer också de ökade utsläppen från själva trafiken genom längre körsträckor på grund av parallellvägar som föreslås.

Farhågor lyfts om att ombyggnationen av vägen kommer att göra det svårare för skogsbruket. Speciellt vill de peka på Hälltorpsvägen som viktig för skogstransporterna. I vägförslaget föreslås anslutningen från Hälltorpsvägen till riksväg 66 stängas samtidigt som Perhindersbovägen hålls öppen.

Trafikverket svarar: Trafikverket föreslår bullerskyddsåtgärder för de fastigheter som blir bullerberörda enligt bullerberäkningar. Ökade bullernivåer och minskade gröna ytor ökar inte i sig koldioxidutsläppen. Då en stor andel av de fordon som kör på vägen kommer elektrifieras inom kommande år så beräknas utsläpp till följd av trafik att minska.

Trafikverket har gått igenom samtliga jordbruksfastigheter för att säkerställa åtkomst till skogsskiften och åkermarker. Trafikverket har utrett korsningen vid Hälltorpsvägen. Gällande förslag är att den stängs och trafiken hänvisas till ny ersättningsväg och korsning vid km 10/000.

3.2.5.3. Samråd med berörda kring förslag på nya ersättningsvägar Laggårbo

Efter samrådsmöte på orten och kompletterande samråd med allmänheten för Söderbärke har Trafikverket tittat på två nya alternativa förslag till ersättningsvägar för de fastigheter som berörs av justering av korsning vid cirka km 16/625 i Laggårbo. Korsningen justeras till höger in/höger ut. Mejl med beskrivning av dessa två alternativ skickades ut den 24 augusti 2022 till berörda fastighetsägare och rättighetsinnehavare. De ombads inkomma med synpunkter senast 2022-09-07. Efter samråd har ett antal synpunkter inkommit via telefon och mejl, vilka sammanfattas och besvaras nedan.

Flera synpunkter inkom som förordade en ersättningsväg söderut mellan Bjursjövägen och vändplanen vid den väg som leder till Tolvsbovägen. Det inkom även synpunkter som förordade ersättningsväg parallellt med riksväg 66.

Trafikverket svarar: Trafikverket har i planförslaget ritat in en ersättningsväg mellan Bjursjövägen och vändplan vid väg som leder till Tolvsbovägen. Utformningen är ett förslag på hur ersättningsvägen kan utformas, exakt utformning bestäms i lantmäteriförrättning.

3.2.6. Samråd vägplan Väg 671, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Söderbärke

Samrådshandlingen daterad 2020-06-17 var tillgänglig under perioden 2020-06-17 till 2020-07-08 på Trafikverkets webbsida, i receptionen hos Trafikverket i Borlänge, på kommunhuset i Smedjebacken samt på biblioteket i Söderbärke. Berörda, övriga intressenter samt de i samrådsgruppen kungjordes om informationen kring handlingarna via brev. Även annonsering i post-och inrikes tidning, Dalarnas tidningar samt Annonsbladet skedde för att informera allmänheten.

På grund av den Coronaepidemi som rådde för tiden så bjöds inte allmänheten in till fysiskt samrådsmöte på orten utan en digital presentation fanns tillgänglig på webbsidan ihop med gällande samrådshandlingar. Berörda fastighetsägare erbjöds även ett personligt telefonmöte alternativt ett fysiskt möte på orten för att samråda kring funderingar kring det framtagna planförslaget.

Samråd med Länsstyrelsen i Dalarnas län skedde via Skype 2019-11-14, 2020-09-17 och 2020-10-20. Länsstyrelsen inkom med ett yttrande på samrådshandlingen där de skrev om tillståndshandling av den permanenta grundvattensänkning vid planerad gång- och cykeltunnel under väg 66.

Trafikverket svarar: Trafikverket har utfört en utredning av den permanenta grundvattensänkningens påverkan för att se om tillstånd krävs. Resultatet av utredningen påvisar att inga enskilda eller allmänna intressen påverkas och således krävs ingen tillståndsansökan. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Samråd med Smedjebackens kommun har skett 2019-10-21 samt 2020-01-20 i samband med samrådsmöte på orten. Samrådsmöte med Smedjebackens kommun har även hållits 2019-10-24, 2019-11-28 och 2020-05-07. Smedjebackens kommun inkom med ett yttrande på samrådshandlingen men inga synpunkter rörde den planskilda gång- och cykelporten i Söderbärke.

Samråd har även hållits med Dalatrafik per mejl 2020-01-22 och med ledningsägare 2020-05-06.

Enskilda samråd med fastighetsägare i Söderbärke har hållits 2019-10-21, 2019-10-21, 2020-01-20, 2020-06-30.

I samband med samrådsmöte på orten och tillhörande samrådstid inkom inga synpunkter från allmänheten på handlingen.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se

GRANSKNINGSHANDLING

RV 66 U länsgräns – Smedjebacken mötesfri väg, delen Oti-Söderbärke

Smedjebacken och Fagersta kommun, Dalarna och
Västmanlands län

Vägplanbeskrivning, 2023-06-09



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GRANSKNINGSHANDLING - RV 66 U LÄNSGRÄNS – SMEDJEBACKEN
MÖTESFRI VÄG, DELEN OTI - SÖDERBÄRKE. VÄGPLANBESKRIVNING

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2023-06-09

Ärendenummer: TRV 2022/69140

Uppdragsnummer: 157361

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Oscarson, Trafikverket

Anders Josefsson, AFRY

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1. Planprocessen	6
2.2. Bakgrund	7
2.3. Beskrivning av projektet.....	8
2.4. Ändamål och projektmål	10
3. Miljöbeskrivning	14
3.1. Avgränsning.....	14
4. Förutsättningar	15
4.1. Vägens funktion och standard.....	15
4.2. Trafik och användargrupper	16
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	23
4.4. Landskapet och staden	29
4.5. Miljö och hälsa	31
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.....	52
5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	60
5.1. Val av lokalisering	60
5.2. Val av utformning.....	60
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	91
6. Effekter och konsekvenser av projektet	95
6.1. Trafik och användargrupper	95
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	96
6.3. Miljö och hälsa	96
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	112
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	112
6.6. Påverkan under byggnadstiden.....	112
7. Samlad bedömning	116
7.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen.....	116
7.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	117
7.3. Måluppfyllelse ändamål och projektmål.....	118
7.4. Måluppfyllelse lokala och regionala mål	118

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	119
8.1. Miljökvalitetsmål.....	119
8.2. Miljökvalitetsnormer.....	119
8.3. Hushållning med mark och vatten.....	119
9. Markanspråk och pågående markanvändning.....	120
9.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	121
9.2. Vägområde inom detaljplan.....	121
9.3. Indragning av väg från allmänt underhåll.....	121
9.4. Inskränkt drift.....	122
9.5. Område med tillfällig nyttjanderätt.....	122
9.6. Byggnader.....	122
10. Fortsatt arbete.....	123
10.1. Fortsatt process.....	123
10.2. Anmälningar och prövningar.....	123
11. Genomförande och finansiering.....	124
11.1. Formell hantering.....	124
11.2. Genomförande.....	125
11.3. Finansiering.....	130
12. Underlagsmaterial och källor.....	131

1. Sammanfattning

Riksväg 66 (Rv 66) sträcker sig mellan Västerås och Sälenfjällen via bland annat Fagersta och Ludvika. Vägen ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät som regionalt viktig väg som binder samman län och funktionella regioner, till exempel arbetsmarknadsregioner. Riksväg 66 är ett viktigt stråk ur turismsynpunkt då den förbinder Mälardalen med fjällregionen.

Under 2016–2017 togs en åtgärdsvalsstudie fram för riksväg 66 sträckan Ludvika-Fagersta. I åtgärdsvalsstudien konstateras att det finns flera trafiksäkerhetsbrister samt svårigheter för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt korsa vägen längs med hela sträckan Ludvika-Fagersta.

Vägplanen, delen Oti – Söderbärke, omfattar riksväg 66 mellan Söderbärke (korsningen riksväg 66/väg Perhindersbo), km 9/900 fram till Oti (korsningen riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250), km 29/750. Vägplanen var tidigare en del av hela vägplanen mellan Oti och Smedjebacken men har efter samrådshandlingsskedet delats upp i två delar med varsin vägplan.

Det aktuella projektet avser att mötesseparera vägen med mitträcke till mötesfri väg med 2+1 körfält (2+1 avser antal körfält i respektive riktning). I trånga sektioner där vägbredden måste anpassas mot befintliga förhållanden kommer mötesfri väg med 1+1 körfält att föreslås. I åtgärden ingår också erforderliga anpassningar av befintliga anslutningar och korsningar med riksväg 66. Korsningar stängs längs vägen och trafiken leds via ersättningsvägar, via parallellt vägnät, mot lägen där korsningspunkterna är bättre anpassade för trafiksäkerheten. Viltstängsel sätts upp på båda sidor av riksväg 66 delen Söderbärke - järnvägsbro i Oti.

Ett sammanhängande stråk för gång och cykeltrafikanter föreslås också inom ramen för projektet. Där det är möjligt går stråket i blandtrafik på sidovägnätet.

Fyra busshållplatser utformas enligt typ fickhållplats med yta för väderskydd. Hållplatserna tillgänglighetsanpassas och samordnas med den nya trafiklösningen för att öka trafiksäkerheten. Övriga hållplatser dras in eller flyttas in på sidovägnätet.

Länsstyrelsen har beslutat att vägplanen inte bedöms orsaka betydande miljöpåverkan.

Vägplanen bedöms ha god måluppfyllelse mot de transportpolitiska målen. De planerade åtgärderna bidrar till att nå funktionsmålet genom förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag. Åtgärderna bidrar positivt till hänsynsmålet genom ökad miljöanpassning med bullerskyddsåtgärder och förbättrad dagvattenhantering. Vägens förbättrade linjeföring, mitträckesseparering, viltstängsel samt gång- och cykelpassager och ett cykelstråk bidrar positivt till hänsynsmålet.

Projektet bedöms bidra, i huvudsak, positivt till miljö kvalitetsmålen. De miljö kvalitetsmål som bedöms få negativa påverkan är begränsad klimatpåverkan där anläggningsarbetet med massor och material kommer att medföra utsläpp av klimatpåverkande gaser. Planförslaget innebär att skogsmark och jordbruksmark tas i anspråk vilket är negativt för målen levande skogar och ett rikt odlingslandskap.

Åtgärderna bedöms ha god måluppfyllelse för projektändamål och projektmål. Hastigheten höjs till 100 km/h på större delen av sträckan. Gång- och cykeltrafiken separeras genom ett cykelstråk. Vägen mitträckessepareras, korsningar kanaliseras (föres vänstersvängkörfält) och anpassas och ett antal korsningar stängs. Åtgärderna förbättrar för gående och cyklisterna att passera riksväg 66. Viltstängsel minskar risker för viltolyckor.

Objektet finns med i länsplan Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029 och i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018-2029.

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

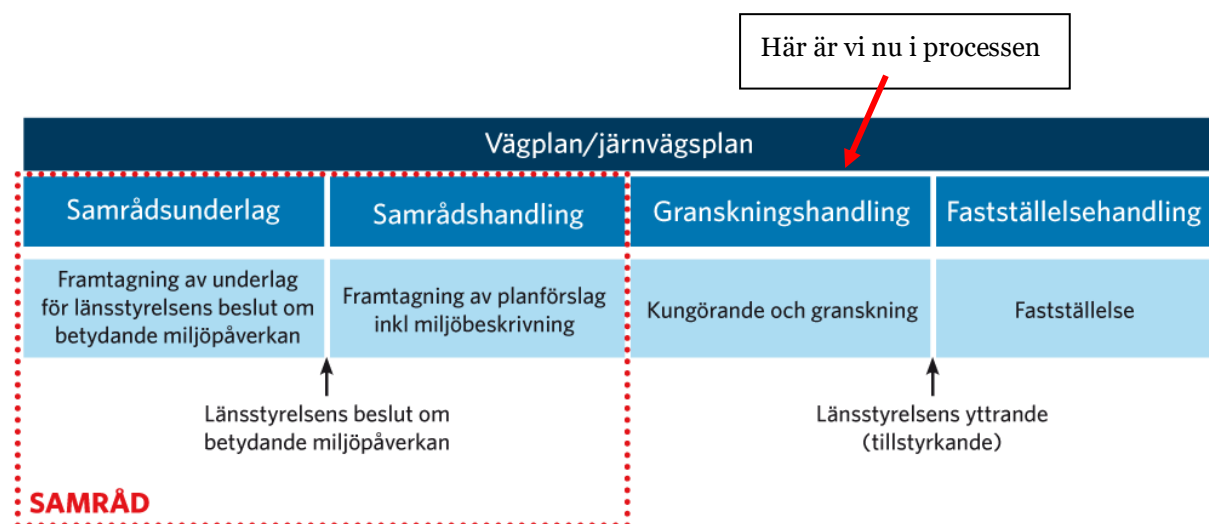
2.1. Planprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

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.



Figur 2.1:1 Planläggningsprocessen för projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ingen separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram utan en miljöbeskrivning inarbetas i planbeskrivningen.

2.2. Bakgrund

Riksväg 66 (Rv 66) sträcker sig mellan Västerås och Sälenfjällen via bland annat Fagersta och Ludvika. Vägen ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät som regionalt viktig väg som binder samman län och funktionella regioner, till exempel arbetsmarknadsregioner. Riksväg 66 är också ett viktigt stråk ur turismsynpunkt då den förbinder Mälardalen med fjällregionen.

Denna vägplan sträcker sig från korsningen riksväg 66/ väg Perhindersbo strax före Söderbärke (km 9/900) fram till korsningen riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250 vid Oti, Fagersta, (km 29/750) totalt cirka 20 km. Sträckan ligger inom Smedjebacken och Fagersta kommuner, Dalarnas och Västmanlands län. Vägplanen var tidigare en del av en längre sträcka på totalt cirka 30 km, det vill säga från cirkulationsplatsen i Smedjebacken fram till korsningen riksväg 66/68/250 vid Oti, Fagersta. Den stora vägplanen har efter att samrådshandlingen för hela sträckan ställdes ut på samråd delats upp i två mindre vägplaner där aktuell vägplan utgör del ett av den längre sträckan.

Riksväg 66 har brister i trafiksäkerheten och är olycksdrabbad. Längs vägen finns många utfarter och korsningar, fordon håller höga hastigheter och andelen tung trafik är relativt hög. Där vägen passerar genom eller nära bebyggelse finns svårigheter för oskyddade trafikanter att röra sig längs med och tvärs över vägen. Busshållplatserna längs sträckan saknar plattform och bussficka för av- och påstigning samt säkra angoringsvägar. Vägen har bärighets- och tjälrelaterade skador. Flera trummor och broar utgör vandringshinder för både vattenlevande och landlevande djur.

Det finns cirka 70 anslutningar längs sträckan. Därtill finns även några platser där människor korsar vägen. Vid Huggnora finns en kommunal informationsplats.

Riksväg 66 mellan Söderbärke och Fagersta ligger mellan två riksintressen för friluftsliv, dels Malingsbo-Kloten som karaktäriseras av Bergslagens höglänta och kuperade barrskogsområde, dels Barkensjöarna som tillsammans med Nedre Hillen ingår i ett längre sjösystem som sträcker sig ner till Mälaren. På flera ställen längs riksväg 66 finns visuell kontakt med sjön Södra Barken. Strax norr om Söderbärke samhälle passerar vägen just väster om Söderbärke vattentäkts västra gräns. Längre söderut passerar vägen rakt igenom Fagerstas vattentäkt Viksviken.

Längs med sträckan ligger även Tunkarlsbo som utgör riksintresseområden för kulturmiljö.

Projektet finansieras via länsplan Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029 och Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018–2029.

Preliminär byggstart för trafiksäkerhetshöjande åtgärder är angiven till år 2026–2027.

2.2.1. Tidigare utredningar

Under 2016–2017 togs en åtgärdsvalsstudie fram för riksväg 66 sträckan Ludvika-Fagersta. Åtgärdsvalsstudien är daterad 2017-01-19.

En åtgärdsvalsstudie är en förberedande studie där Trafikverket försöker förstå trafiksituationen i sin helhet med de brister, problem eller behov som finns. Alla Trafikverkets formella planeringsprocesser ska föregås av åtgärdsvalsstudier. Arbetet följer fyrstegsprincipen som tillämpas för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn. På så sätt kan vi hitta bästa möjliga åtgärder för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg. I första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom nybyggen.

I åtgärdsvalsstudien konstateras att det finns flera trafiksäkerhetsbrister samt svårigheter för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt korsa vägen längs med hela sträckan Ludvika-Fagersta. I studien föreslås mål om kortad restid, separerad gång- och cykeltrafik samt trafiksäkrare väg, passager

och busshållplatser. De åtgärdsförslag som rekommenderas är en kombination av steg 1–4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Principen bygger på fyra steg utifrån vilka åtgärder ska föreslås; tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt. Bland annat föreslås breddning av väg, mitträckesseparering Ludvika-Fagersta, förbättrad säkerhet och tillgänglighet vid korsningar och viltstängsel för att uppnå projektmålen.

För riksväg 66 Smedjebacken-U-länsgräns har en vägplan med status samrådsunderlag, daterad 2020-03-06, och en samrådshandling, daterad 2021-04-12, tagits fram. Samrådshandlingen var ute på samråd under maj/juni 2021. Vägplanen har sedermera delats upp i två vägplaner där denna vägplan utgör Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg, delen Oti-Söderbärke.

2.3. Beskrivning av projektet

Vägplanen omfattar riksväg 66 mellan Söderbärke (korsningen riksväg 66/väg Perhindersbo) fram till Oti (korsningen riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250). Se projektets geografiska avgränsning i figur 2.3:1. Den aktuella åtgärden avser att mötesseparera vägen med mitträcke till 2+1-väg (2+1 avser antal körfält i respektive riktning). Vid övergångar mellan omkörningsfält samt i trånga sektioner där vägbredden måste anpassas mot befintliga förhållanden kommer 1+1 väg att föreslås. I åtgärden ingår också anpassningar av befintliga anslutningar och korsningar med riksväg 66 samt en ny cirkulationsplats anläggs i Söderbärke. Ett antal korsningar stängs längs vägen och trafiken leds via ersättningsvägar, via parallellt vägnät, mot nya lägen där korsningspunkterna är bättre anpassade för trafiksäkerheten.

Ett sammanhängande stråk för gång och cykeltrafikanter utreds också inom ramen för projektet. Där det är möjligt kommer stråket att gå i blandtrafik på sidovägnätet. Det byggs även nya gång- och cykelvägar för att knyta ihop stråken samt kortare gång- och cykelvägar i form av anslutningar till nya busshållplatser.

Detaljerad information om åtgärderna och deras placering finns i plankartor 101C0210-101C0227 och illustrationskartor 101T0610-101T0627.



Figur 2.3:1 Översiktspild, vägplanens geografiska avgränsning

2.3.1. Angränsande planering

Planering och projektering pågår för RV 66 U länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg, delen Söderbärke-Smedjebacken. Tidigare var den vägplanen samt denna vägplan, delen Oti-Söderbärke en del av samma vägplan.

Planering pågår även avseende vägplan för angränsande sträcka Ludvika-Smedjebacken. Det saknas dock finansiering för Ludvika-Smedjebacken varför det inte kommer att påverka denna vägplan.

Angränsande till vägplanen driver Trafikverket ett fjärrblockeringsprojekt inom ramen för projektet Fjärrstyrning Fagersta- Ludvika, ett järnvägsprojekt för Bergslagspendeln. Projektet innebär bland annat ombyggnation av flera plankorsningar, stängning av plankorsningar samt spår i Smedjebackens kommun. Samordning med fjärrblockeringsprojektet och vägplanen har skett.

Planering och projektering pågår avseende vägplan Väg 671 Söderbärke, ny gång- och cykelväg. Projektet omfattar bland annat ny gång och cykelväg från Elvéns väg fram till Klockarvägen samt ombyggnation av befintlig gång- och cykelväg från Klockarvägen till Sörängsvägen. Projektet innebär även hastighetsdämpande åtgärder, översyn av busshållplatser och nya säkra passager, ny planskild passage för oskyddade trafikanter under riksväg 66 vid infarten till Söderbärke. I nuläget är vägplanen klar men inte fastställd och projektet saknar finansiering. Se figur 2.3:2.

Eftersom projektet saknar finansiering tas planskild passage med port under riksväg 66 med i denna vägplan för att säkerställa att säker passage under riksväg 66 byggs i samband med att cirkulationsplats byggs. Om projektet Väg 671 Söderbärke, ny gång- och cykelväg återupptas innan den byggs inom aktuell vägplan kan den planskilda passagen flyttas tillbaka till det projektet för väg 671.



Figur 2.3:2 Planerad utformning enligt vägplan Väg 671 Söderbärke, ny gång- och cykelväg. Källa: Väg 671 Trafiksäkerhetsåtgärder Söderbärke – Planbeskrivning, 2021-02-12.

2.4. Ändamål och projektmål

2.4.1. Projektändamål

Projektets ändamål är ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på riksväg 66.

2.4.2. Projektmål

Nedanstående projektmål har formulerats för riksväg 66.

- Höjd högsta tillåtna hastighet till 100 km/h på hela sträckan
- Skapa stråk med sommarcykelvägsstandard för gång och cykeltrafikanter
- Höja trafiksäkerheten genom bland annat mötesseparering, säkrare passager och busshållplatser.
- Befintliga vandringshinder för djur ska åtgärdas.
- Passagemöjligheter för små och medelstora djur samt klövvilt ska säkras.
- Vattenflöden skall inte förändras på ett för vattenlevande organismer negativt sätt.
- Vattentäkt Viksviken får inte skadas.

2.4.3. 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. De 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 i trafiken. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

2.4.4. Miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2020.

De sexton miljö kvalitetsmålen är (de gröna bedöms som berörda av detta projekt):

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

2.4.5. Regionala mål

Länsplanen Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029 fastställdes 2018-10-24. Här lyfts samtliga transportslag fram som viktiga resurser att satsa på i framtiden.

Utifrån de fyra vägvalen i Dalastrategin har de regionala målen för transportsystemet fått tydliga inriktningar:

- Transportsystemet ska underlätta och bidra till möjligheter till ett livslångt lärande för befolkningen i Dalarna och underlätta rekrytering och spetskompetensförsörjning.
- Transportsystemet ska erbjuda effektiva pendlingsmöjligheter till utbildning- och arbetsmarknad.
- Dalarnas näringsliv ska ha god tillgänglighet till och från nationella och internationella marknader som därmed ska underlätta utveckling av företag.
- Miljöanpassade och resurseffektiva transporter ska ges förbättrade förutsättningar genom transportsnål fysisk samhällsplanering där kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resalternativ för att möjliggöra arbets-, studiependling och fritidsresor.
- Kollektivtrafik ska bidra till hållbar utveckling genom att öka sin marknadsandel mot bilen.
- Transportsystemet ska vara jämställt så att det på ett likvärdigt sätt svarar mot kvinnors och mäns behov.
- Det ska vara säkert och tryggt med nollvisionen som ledstjärna, det vill säga att inga personer dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Grundläggande samhällsservice ska kunna nås inom 30 minuter med bil eller kollektivtrafik.

De regionala målen i länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018–2029 utgörs av målen inom ramen för det regionala utvecklingsprogrammet för Västmanlands län 2014–2020, trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik i Västmanlands län samt den regionala gång- och cykelstrategi för Västmanlands län som beslutas under hösten 2017. De regionala målen för Västmanland som rör vägplanen är följande:

- Västmanland har effektiva kommunikationer som ger långsiktigt hållbar tillväxt i hela länet:
- Utveckla och integrera kollektivtrafiksystemet i Östra Mellansverige
- Utveckla det nationella vägnätet i länet
- Satsa på åtgärder för en säker vägtrafik
- Satsa på gång- och cykeltrafiken
- Förstärk drift och underhåll på länets allmänna vägnät
- Minska vägtrafiken miljöpåverkan
- Övergripande mål för kollektivtrafiken:
- Tillgänglighet för regional utveckling
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Långsiktigt hållbart resande
- Säker resa
- Enkel och attraktiv resa

- Gång- och cykelstrategin: Gång- och cykeltrafik ska tillsammans med kollektivtrafik vara ett naturligt sätt att ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter samt möjliggöra rekreation och främja turism för alla, så väl invånare som besökare.

2.4.6. Lokala mål

Översiktsplan Smedjebacken

I Smedjebackens kommuns översiktsplan från 2018 finns ett antal övergripande mål. Av dessa berör följande vägplanen:

- En kommun för alla. Smedjebacken är en kommun där alla ska ha samma möjligheter att leva ett gott liv och känna sig delaktiga. Vår fysiska och psykiska hälsa ska vara god. Trygghet och framtidstro ska känneteckna vår sociala samvaro. Vi ska främja jämställdhet, jämlikhet och integration. Smedjebackens kommun ska erbjuda bra möjligheter för alla åldrar.
- Jobb och innovationskraft. Smedjebacken är och ska fortsätta vara en tillväxtkommun med hög sysselsättning och goda förutsättningar för företagande. För att främja fortsatt tillväxt och minska sårbarheten behöver näringslivet breddas till fler branscher. Regionförstoring med närmare samarbete med våra grannkommuner och tydligare kopplingar till Mälardalen behövs för att skapa en större arbetsmarknad. Innovationskraft, engagemang och entreprenörskap ska uppmuntras.
- Attraktivt boende. Smedjebackens kommun ska fortsätta att erbjuda attraktivt boende. Vi ska förtäta för de som vill bo i tätorterna och erbjuda nya tomter i strandnära lägen. Tillgång till kommunalt vatten, avlopp och bredbandsfiber ska användas för att öka attraktiviteten

Översiktsplan Fagersta

I Fagersta kommuns översiktsplan från 2007 finns ett övergripande mål, Målbild Fagersta:

- Fagersta ska vara en utvecklande och trygg miljö som ger människor och företag möjlighet att vara aktiva och växande.

Kommunens målbild har uppdaterats 2013 och anges i den fördjupade översiktsplanen för Fagersta stad från 2017. I den nya målbilden står det att följande områden ska prioriteras:

- Infrastruktur och trafik
- Byggnader och boende
- Tillväxt genom investeringar i kunskap, företagsamhet, miljö och ekonomi.

3. Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen meddelade 2020-09-07 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivning inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och för miljön redovisas i en miljöbeskrivning i denna planbeskrivning. Miljöbeskrivning innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

Miljöförutsättningarna redovisas i kapitel 4 och konsekvenser av vägplanen i kapitel 6. I kapitel 7 redovisas en samlad bedömning av planen, inklusive hur de nationella miljömålen påverkas. Hur vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gällande miljö kvalitetsnormer samt hushållningen med naturresurser redovisas i kapitel 8. Det fortsatta arbetet beskrivs i kapitel 10.

3.1. Avgränsning

Miljöbeskrivningen har avgränsats till att behandla följande identifierade miljöaspekter:

- Kulturmiljö – främst gällande påverkan på kända och identifierade nya kulturmiljövärden där markanspråk görs i vägens närhet.
- Naturmiljö – förlust av värden där markanspråk görs, påverkan på arter och naturvärden i vägens närhet, vandringshinder i vattendrag samt vägens barriäreffekt.
- Rekreation och friluftsliv – barriäreffekter av vägen.
- Landskapsbild – projektet innebär en breddning av vägen, tillkommande parallell- och ersättningsvägar samt gång- och cykelväg) längs delar av sträckan. Det tillkommer även bullerskyddsskärmar längs delar av sträckan. Vägåtgärderna innebär att väganläggningen får en mer dominerande ställning i landskapet och de visuella barriäreffekterna blir stora längs delar av sträckan.
- Boendemiljö och hälsa – påverkan av buller i boendemiljön. Utredningar görs för att ta fram vilka bostäder som får buller över riktvärden i planalternativ för prognos år 2040, samt föreslå bullerskyddsåtgärder.
- Mark och vatten (hushållning med naturresurser) – främst påverkan av vägtrafikens utsläpp på yt- och grundvatten samt påverkan på jord- och skogsbruket.
- Risk och säkerhet – främst avseende transporter av farligt gods.
- Byggskedets störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning under byggskedet.

Projektet bedöms inte alls eller endast obetydligt påverka följande aspekter varför de inte kommer utredas vidare:

- Luftmiljö – Trafikmängden och det öppna vägrummet gör att halterna av luftföroreningar kommer att underskrida gällande miljö kvalitetsnormer för luft med god marginal.
- Klimatpåverkan – den ombyggda vägen bedöms inte förändra trafikmängden, däremot tillkommer det klimatutsläpp under byggtiden. En klimatkalkyl har upprättats och ligger till grund för att arbeta med klimatpåverkan i anläggningskedet.
- Vibrationer i driftskedet hanteras inte.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Aktuell vägplan sträcker sig från Söderbärke till Oti. Totalt är sträckan cirka 20 km, från km 9/900 till km 29/750.

Riksväg 66 ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät och är föreslaget som skikt 2 väg, det vill säga en regionalt viktig väg som binder samman län och funktionella regioner, till exempel arbetsmarknadsregioner. Vägen är viktig för pendlingstrafik mellan Fagersta, Söderbärke, Smedjebacken och Ludvika. Den är även viktig för boende i området att nå sina målpunkter. Riksväg 66 är också ett viktigt stråk ur turismsynpunkt då den förbinder Mälardalen med fjällregionen. Hela sträckan är rekommenderad väg för transporter av farligt gods.

Riksväg 66 har brister i trafiksäkerheten och är olycksdrabbad. Där vägen passerar genom eller nära bebyggelse finns svårigheter för oskyddade trafikanter att röra sig längs med och tvärs över vägen.

Vägbredden mellan Söderbärke och Oti är 13 meter.

Det finns cirka 70 anslutningar längs sträckan. Därtill finns några platser där oskyddade trafikanter korsar vägen.

Viltstängsel saknas på hela den aktuella vägsträckan.

Det finns idag fem trafiksäkerhetskameror (ATK) utmed riksväg 66 mellan Söderbärke och Oti samt en utmed riksväg 68 i korsning riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250. Dessa är placerade vid cirka km 10/840 (Mårtsbo) i norrgående riktning, cirka km 13/880 (Årången) södergående riktning, cirka km 14/100 (Årången) norrgående riktning, cirka km 19/000 (Tunkarlsbo) södergående riktning samt vid km 21/900 (Läsarbo) norrgående riktning.

Belysning finns på delar av sträckan, anläggningarna är i varierande skick och är delvis sambyggd med kommunernas anläggning. Fullständig dokumentation kring belysning saknas.

Busshållplatserna längs sträckan saknar plattform och bussficka för av- och påstigning samt säkra anföringsvägar.

Vägsträckan mellan Söderbärke och Oti har bärighets- och tjälrelaterade skador.

Flera vattenförande trummor utgör vandringshinder både för vattenlevande organismer liksom för små och medelstora däggdjur. Det finns även vägtrummor för avvattning som fungerar dåligt samt ett flertal som är i dåligt skick.

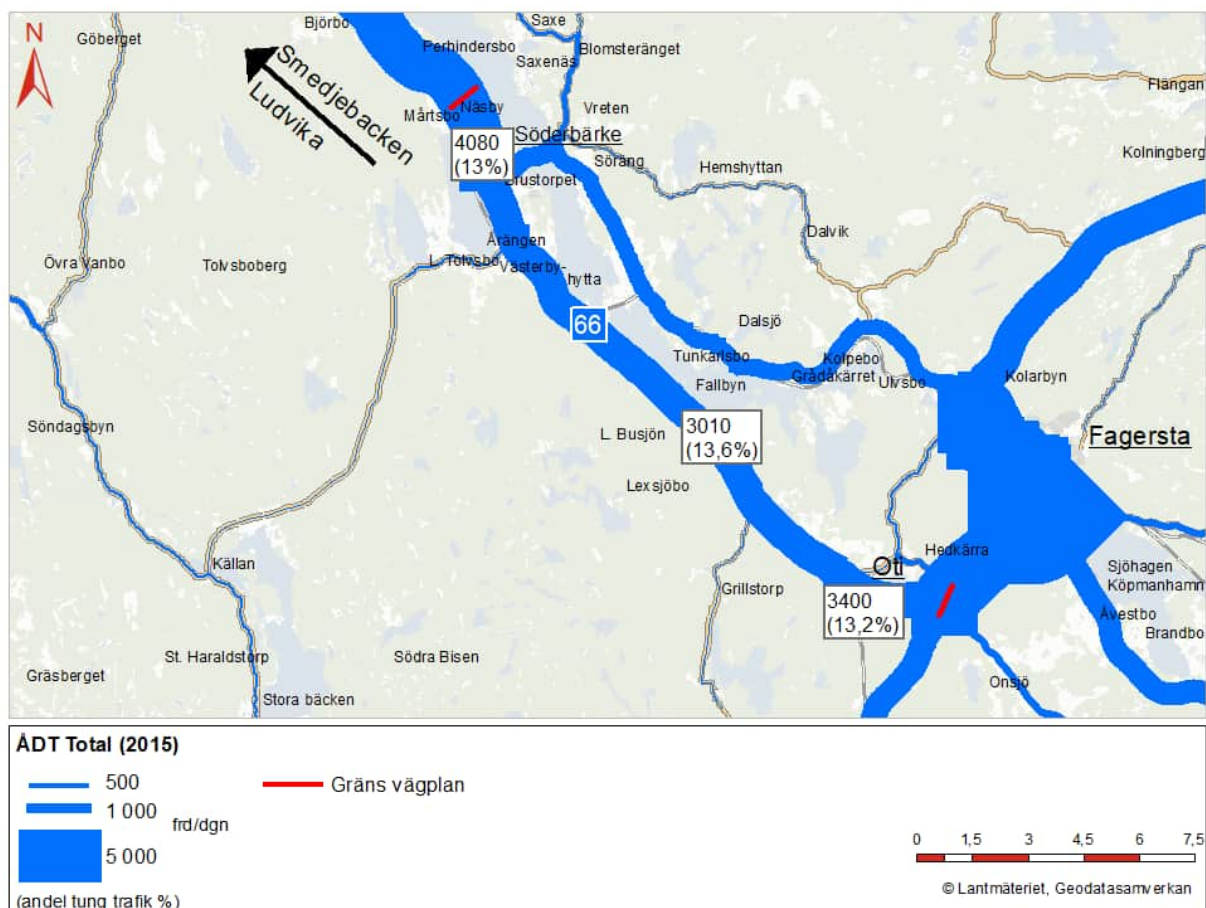
4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafik

Dagens trafik

Riksväg 66 är en tvåfältsväg och större delen av sträckan har en högsta tillåtna hastighet på 90 km/h. Vid Söderbärke, mellan en punkt 200 meter norr om och 200 meter söder om befintlig fyrvägs korsning (cirka km 12/000) gäller högsta tillåtna hastighet 70 km/h. Vid Oti (cirka km 29/750) mellan väg 68 och en punkt 100 meter väster om samma väg gäller högsta tillåtna hastighet 50 km/h.

Trafikflödet varierar på sträckan med en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på 4 080 fordon närmast Söderbärke till 3 400 fordon närmast Oti (mätår 2015 respektive 2018). Andel tung trafik motsvarar cirka 13 procent av den totala fordonsmängden och industritransporter utgörs av tunga, långa och ibland extra breda fordon. För årsmedelsdygnstrafik se figur 4.2:1.



Figur 4.2:1 Årsmedelsdygnstrafik på riksväg 66 mellan Söderbärke och Oti, tung trafik redovisas i procent inom parentes med mätår 2015 respektive 2018. Källa: Vägtrafikflödeskarta på Trafikverkets hemsida (<http://vtf.trafikverket.se>)

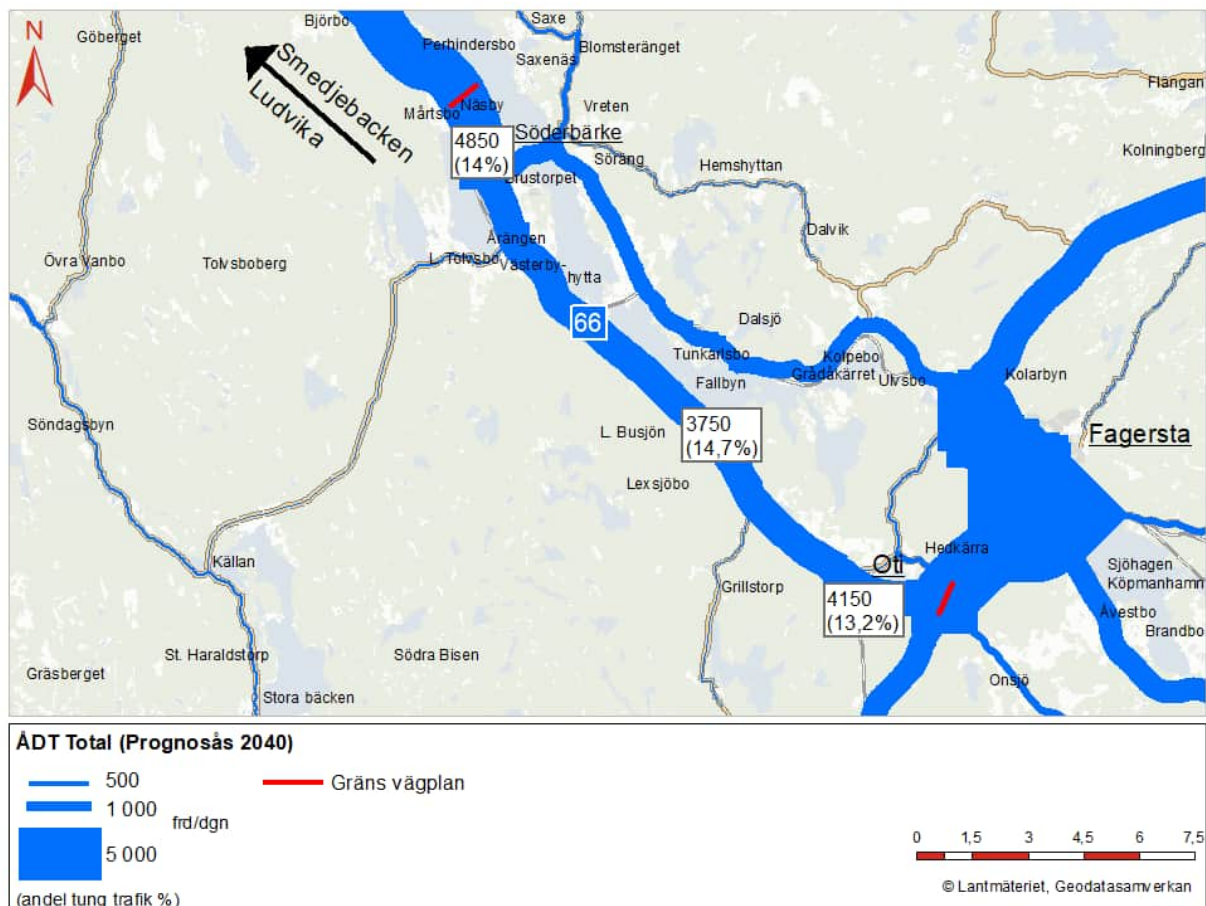
Trafikprognos

På sträckan uppskattas den totala trafikmängden för riksväg 66 öka med 19 – 20 procent jämfört med trafikflödet år 2020 (nulägesår ¹) till prognosår 2040. Trafikmängden för prognosår 2040 och den procentuella trafikökningen mellan nulägesår 2020 samt prognosår 2040 visas i tabell 4.2:1 samt i figur 4.2:2.

Tabell 4.2:1 Visar uppskattade framtida trafikmängder för prognosår 2040 för riksväg 66 mellan Söderbärke och Oti och närliggande vägar i Smedjebacken- och Fagersta kommuner som ansluter till riksväg 66, samt dess ökning i procent jämfört med nulägesår 2020.

Vägsträcka	Trafikverkets mätavsnitt	Framtida 2040:			Ökning (%) jämfört med 2020		
		Total trafik	Person- bil	Lastbil	Total trafik	Person- bil	Lastbil
Smedjebackens kommun							
Väg 671 (Bärkevägen)	12520034	2050	1850	200	13%	11%	33%
Gärdsbovägen	12520040	230	200	30	15%	11%	50%
Riksväg 66: Smedjegatan – Söderbärke	12520036	4850	4150	700	15%	13%	25%
Riksväg 66: Söderbärke - Oti	12520016	3750	3200	550	19%	18%	25%
Fagersta kommun							
Väg 627	12520015	160	150	10	23%	25%	0%
Väg 742	12520011	530	500	30	18%	16%	50%
Riksväg 66: väster om Oti	11540011	4150	3550	600	20%	18%	30%
Riksväg 66: Oti – Virsovägen	12610051	8200	6950	1250	25%	23%	36%
Riksväg 68	11540007	3250	2550	700	25%	24%	32%
Riksväg 250	11630007	1000	850	150	23%	25%	15%

¹ Nulägesåret har skrivits upp till år 2020 från mätåret 2015 med hjälp av Trafikverkets trafikillväxttal.



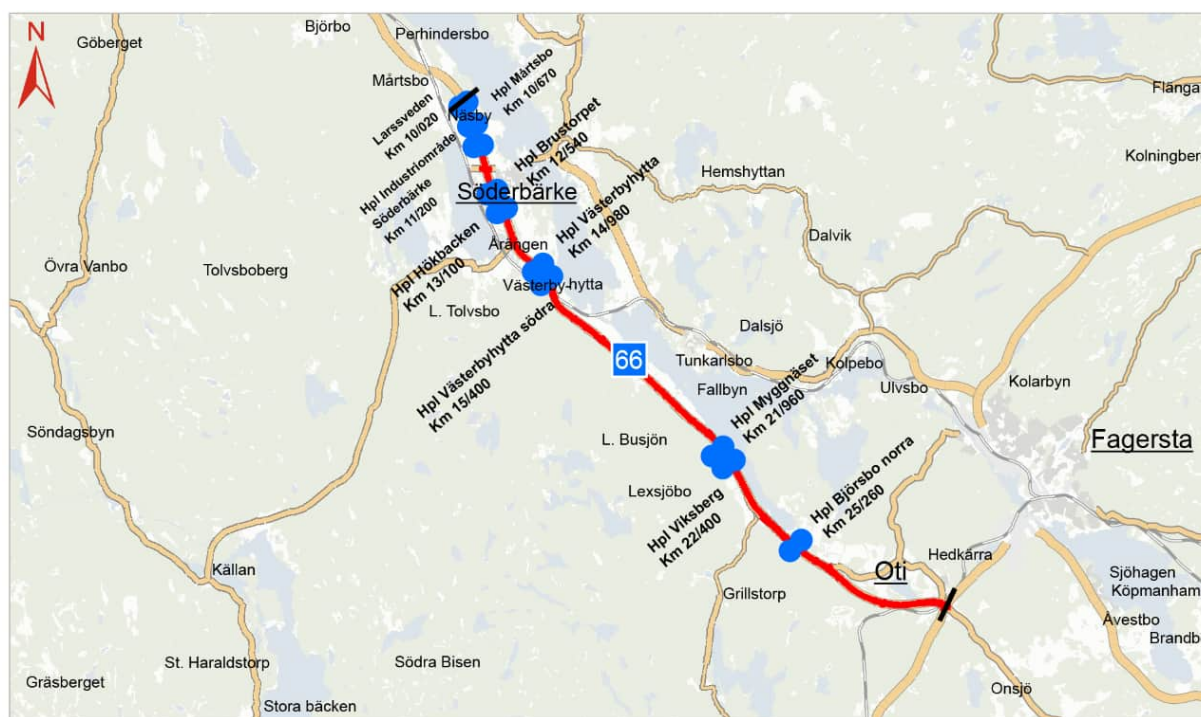
Figur 4.2:2 Visar uppskattat trafikflöde i Smedjebackens kommun för prognosår 2040 i enheten ÅDT (årsmedelsdygnstrafik). Siffrorna motsvarar totaltrafik, tung trafik.

4.2.2. Kollektivtrafik

Landsbygdsbuss 362 trafikerar sträckan Söderbärke (cirka km 9/900) – Oti (cirka km 29/750) och det finns idag 20 busshållplatser med varierande standard, belägna på riksväg 66. Sidovägnätet trafikeras även av landsbygdsbuss 84. Se tabell 4.2:2 och figur 4.2:3 för busshållplatsernas geografiska lägen längs med riksväg 66. Hållplatserna saknar plattform och bussficka för av- och påstigning samt säkra angoringsvägar.

Tabell 4.2:2 Befintliga busshållplatser på sträckan. Rv=riksväg, Hpl=Hållplats, V= norrgående riktning, H= södergående riktning

Hållplatsläge	Längs riksväg 66 - cirka km	Antal påstigande/ dag befintligt eller förväntat
Rv 66 Hpl Larssveden	10/030 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Mårtsbo	10/670 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Industriområde Söderbärke	11/200 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Brustorpet	12/540 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Hökbacken	13/100 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Västerbyhytta	14/400 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Västerbyhytta södra	15/400 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Myggnäset	21/960 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Viksberg norra	22/400 V + H	1-20
Rv 66 Hpl Björso norra	25/260 V + H	1-20



KOLLEKTIVTRAFIK

- Busshållplatser
- Gräns vägplan
- Vägområde

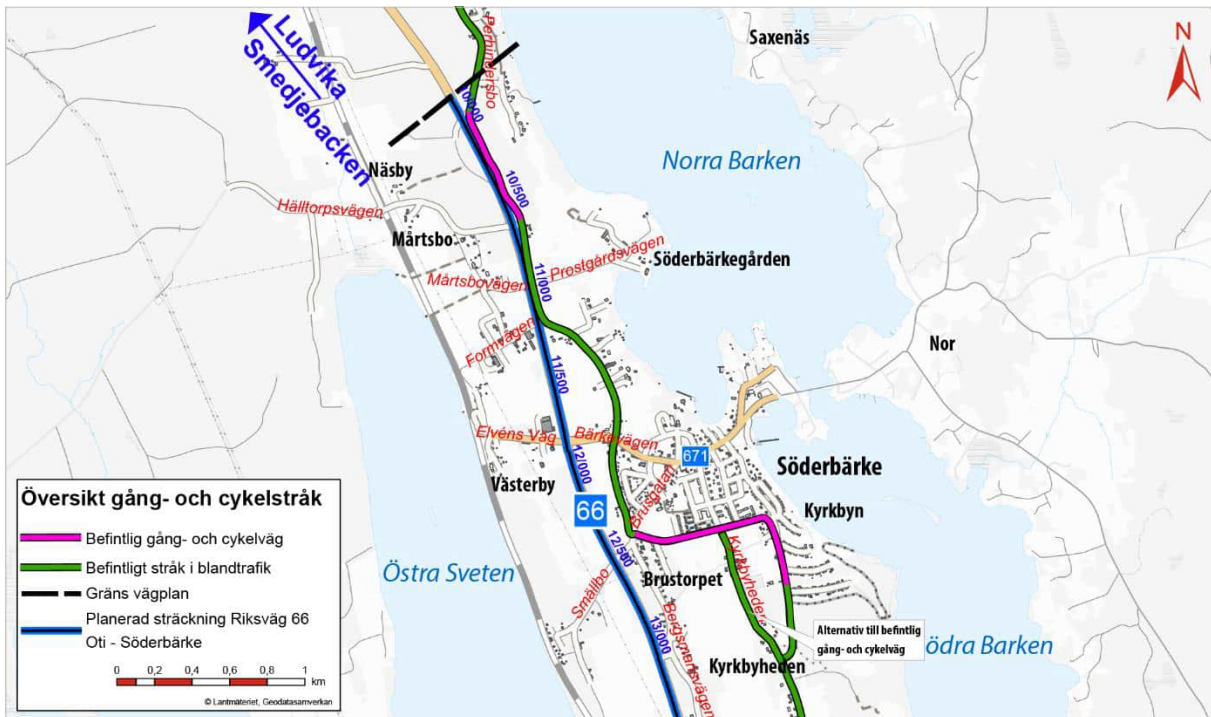


© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

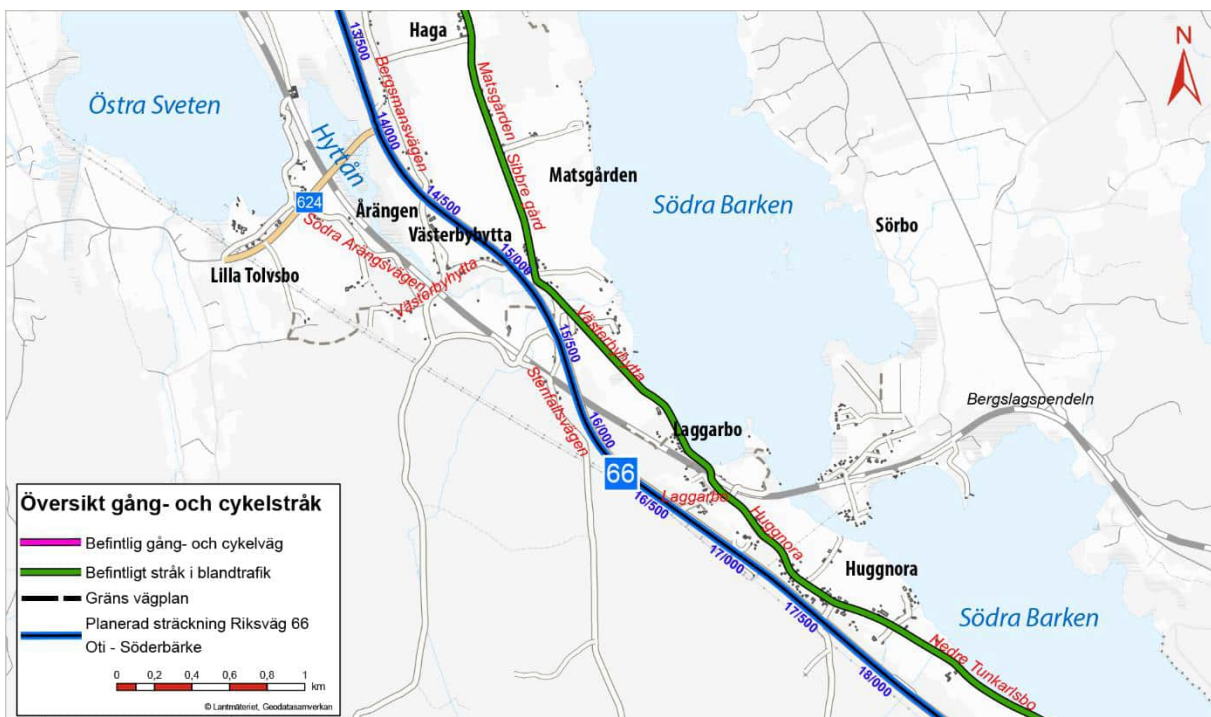
Figur 4.2:3 **Error! Reference source not found.** Geografiska lägen för befintliga busshållplatser utmed riksväg 66 mellan Söderbärke och Oti.

4.2.3. Gång- och cykeltrafik

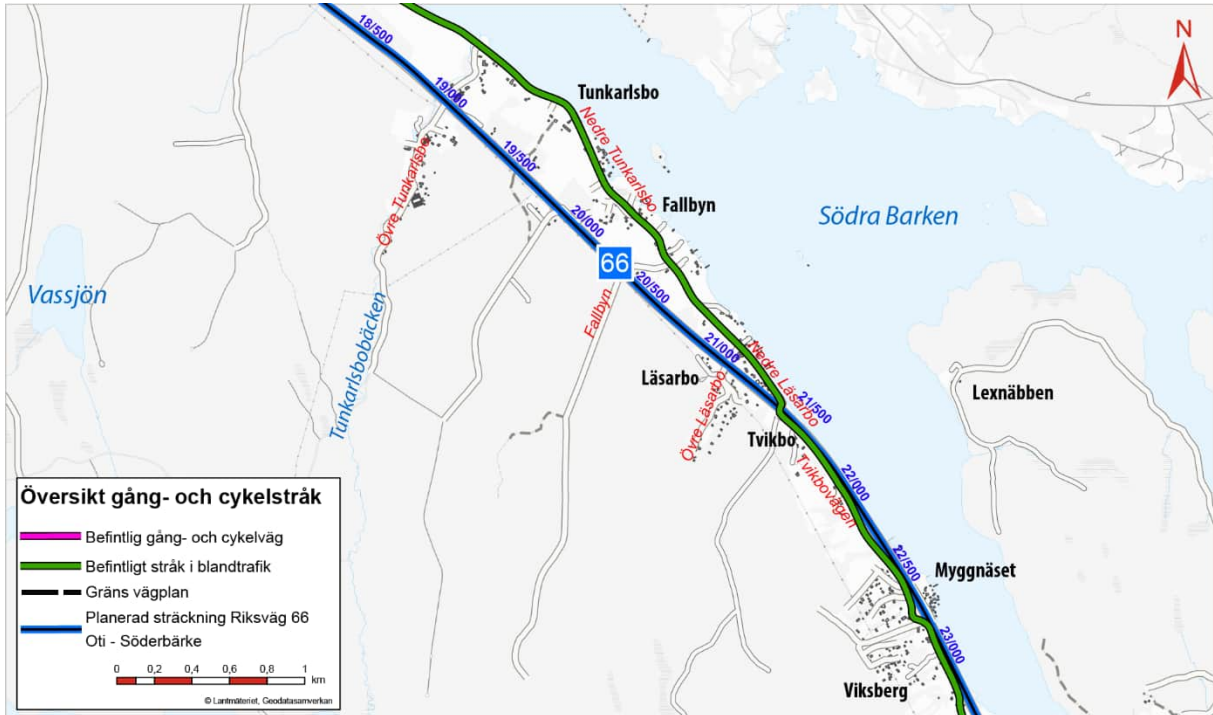
Gång- och cykelvägar saknas på stora delar av sträckan. Det finns endast en ordnad passagemöjlighet för de oskyddade trafikanterna (gående och cyklister) utmed sträckan, en befintlig ”koport” under vägen vid cirka km 28/300. Angränsande vägnät kan nyttjas för gående och cyklister, beroende på målpunkt. Se figur 4.2:4-4.2:7 för befintligt gång- och cykelstråk.



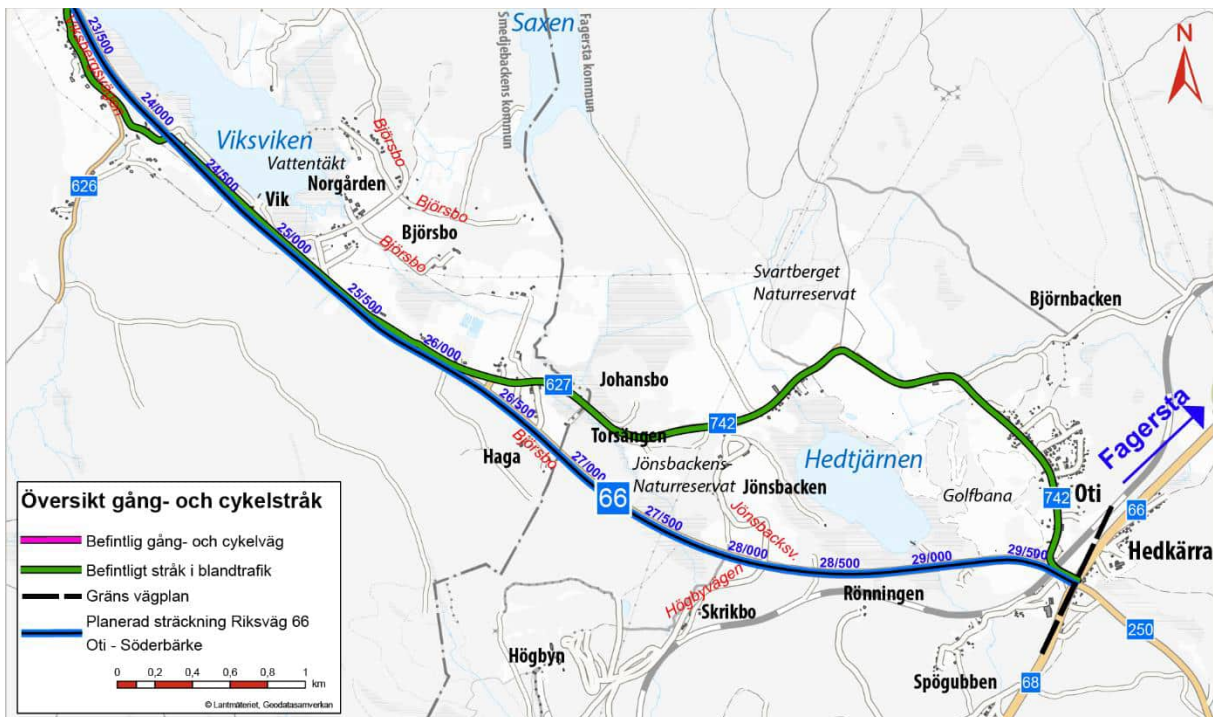
Figur 4.2:4 Befintligt gång- och cykelstråk ca km 9/900-cirka 13/800



Figur 4.2:5 Befintligt gång- och cykelstråk ca km 13/800-cirka 18/500



Figur 4.2:6 Befintligt gång- och cykelstråk cirka km 18/500-cirka 23/500

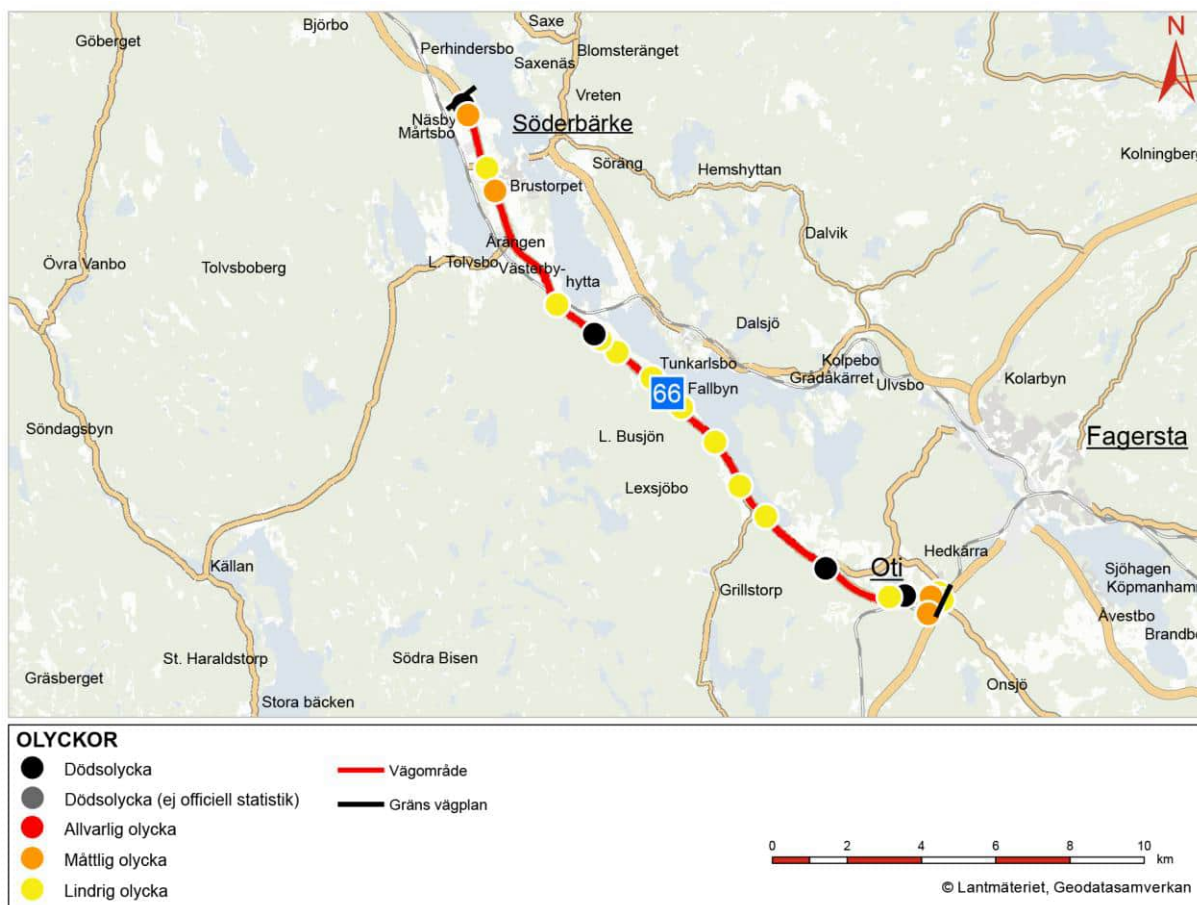


Figur 4.2:7 Befintligt gång- och cykelstråk cirka km 23/500 - 29/750

4.2.4. Trafiksäkerhet

Riksväg 66 har brister i trafiksäkerhet och aktuell sträcka är olycksdrabbad. Enligt STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet har totalt 47 olyckor rapporterats mellan åren 2010 och 2020. Svårighetsgraden på de rapporterade olyckorna är 34 lindriga olyckor, 4 måttliga olyckor, 6 allvarliga olyckor samt 3 dödsolyckor, se kartbild över olyckornas lägen i figur 4.2:8.

Utmed sträckan finns många utfarter och korsningar varav en del har begränsad sikt. Fordon håller höga hastigheter och andelen tung trafik är relativt hög med 13 procent av den totala fordonsmängden. Svårigheter uppstår för oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) att röra sig längs med och tvärs över riksväg 66.



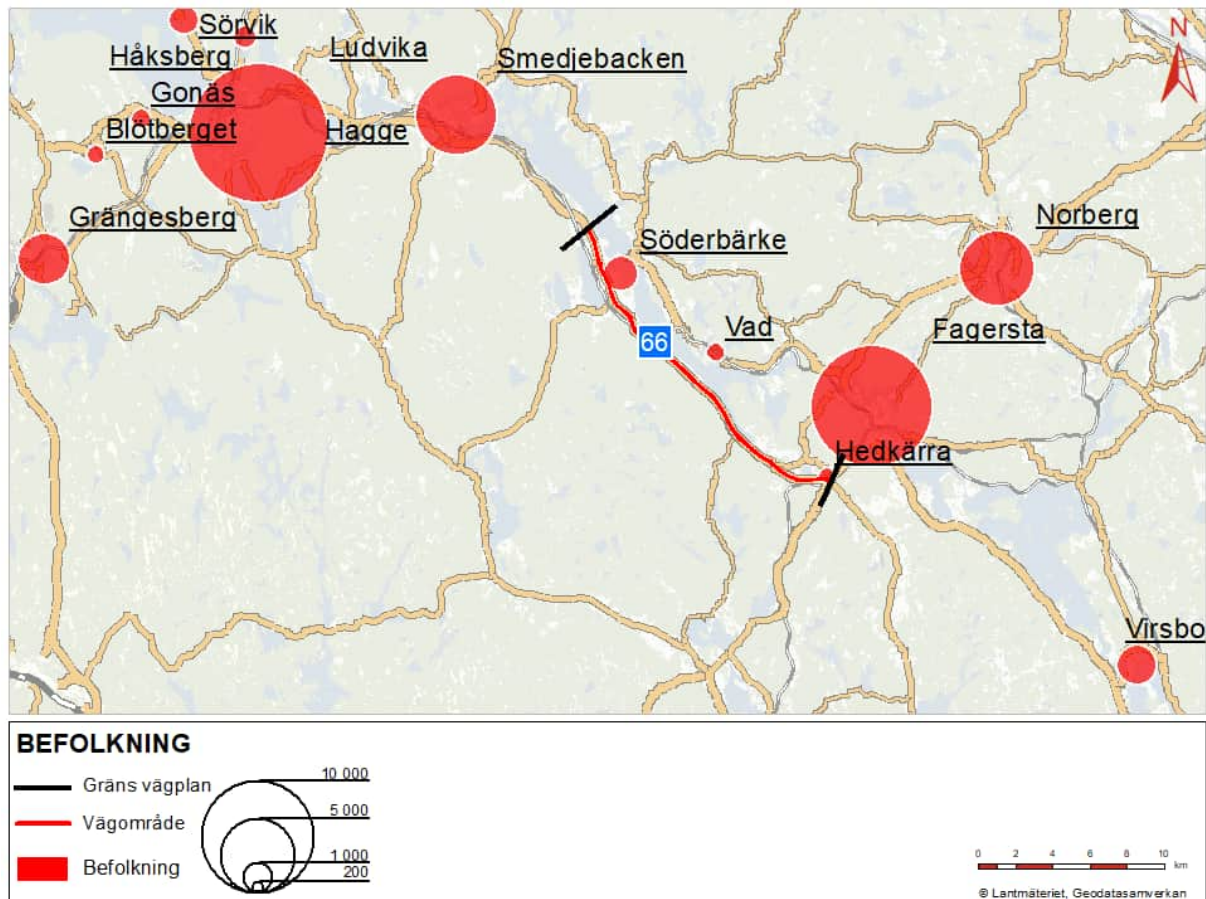
Figur 4.2:8 Visar geografisk spridning av olyckorna på riksväg 66 mellan Söderbärke och Oti mellan åren 2010 och 2020. Källa: STRADA

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Befolkning och bebyggelse

Smedjebackens kommun har en befolkning på närmare 11 000 personer varav cirka 5 200 bor i tätorten Smedjebacken och cirka 1 000 personer bor i Söderbärke. Fagersta kommun har en befolkning på cirka 13 400 personer varav närmare 12 000 personer bor i tätorten Fagersta.

I anslutning till vägområdet finns ett flertal bostäder och industriområden som kan komma att beröras av vägplanen, se figur 4.3:1 för befolkningsmängd per tätort.



Figur 4.3:1 Befolkningsmängd per tätort 2018 (tätorter med minst 200 innevånare). Källa: SCB 2019

Bebyggelsen är koncentrerad till Smedjebacken, Söderbärke och Fagersta. Längs sträckan finns flera byar med småbostadshus, de större av dessa är Västerbyhytta, Huggnora, Myggnäset och Viksberg.

4.3.2. Näringsliv och sysselsättning

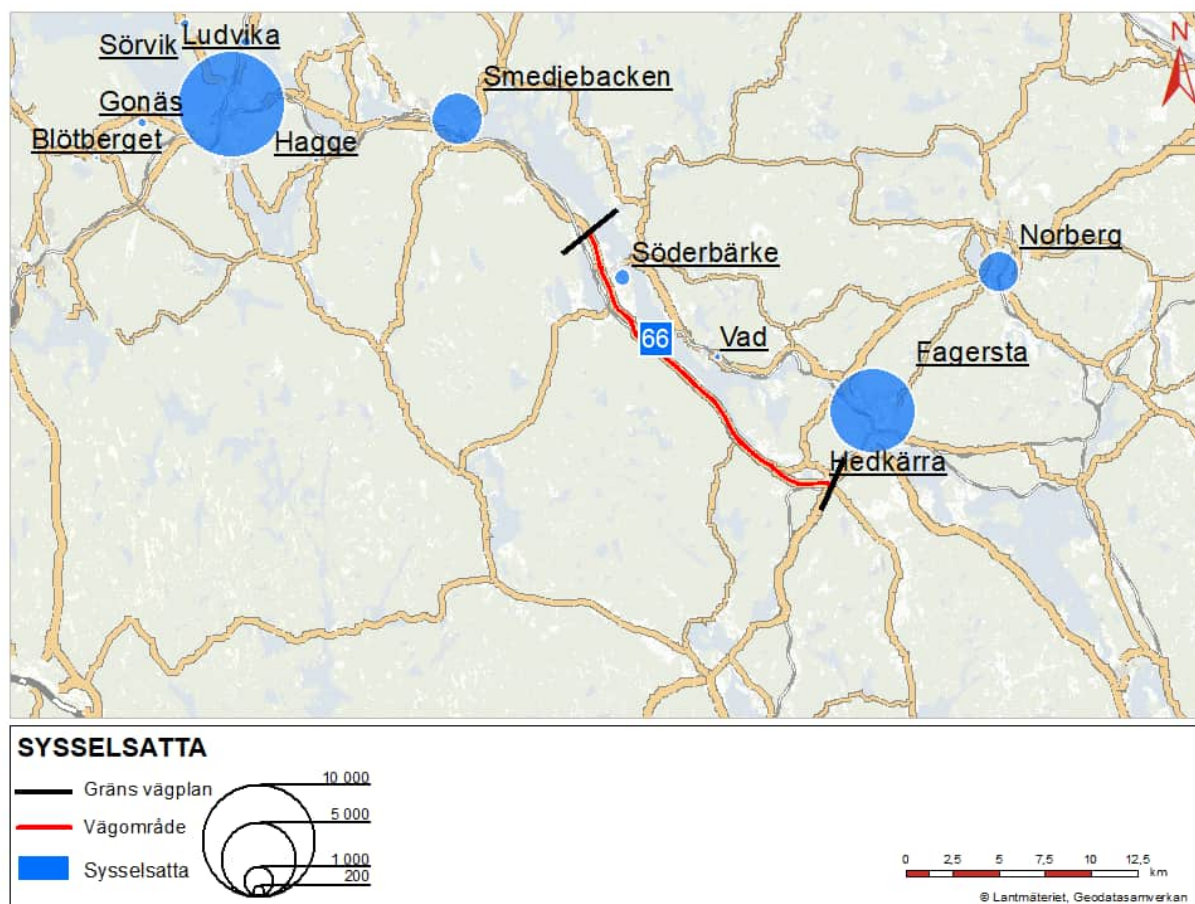
Söderbärke är en tätort i Smedjebackens kommun. I kommunen finns idag många små och medelstora företag. Näringslivet domineras av företag inom bearbetningsindustri och verkstad även om besöksnäringen och tjänstenäringen är växande branscher.

Fagersta är historiskt en traditionell bruksort och var det fram till 1970-talet när den första stålkrisen kom. Idag finns dock ett antal ståltillverkare i Fagersta med anknytning till det gamla bruket. Seco Tools är en av de viktigaste industrierna på orten, men även Atlas Copco är en viktig arbetsgivare för bygden. Utöver det finns flera små och medelstora företag.

Smedjebackens kommun är en pendlingskommun med ett utpendlingsnetto på cirka 1 600 personer dagligen. Fler män än kvinnor pendlar in, medan utpendlingen är relativt jämnt fördelad mellan könen. Ludvika är största pendlingsorten idag, men pendlingen till Borlänge ökar. Smedjebacken utgör tillsammans med Ludvika och Ljusnarsberg en egen arbetsmarknadsregion med stor pendling från dessa kommuner in till Ludvika

Fagersta bildar tillsammans med Norberg och Skinnskatteberg en egen arbetsmarknadsregion där Fagersta utgör lokalt centrum med störst inpendling till Fagersta. Pendlingen är också stor till och från Västerås.

Se figur 4.3:2 för antal sysselsatta per tätort.



Figur 4.3:2 Sysselsättning per tätort 2015 (tätorter med minst 200 innevånare, 2015 är senast tillgänglig statistik). Källa: SCB 2019.

4.3.3. Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner

Riksväg 66 är en viktig länk för att kunna nå målpunkter i anslutning till vägområdet.

För Smedjebackens kommun är handel och service koncentrerad till Smedjebacken och Söderbärke tätorter. I Smedjebacken finns järnvägsstation, butiker, vårdcentraler, skolor med mera.

I Fagersta finns all den service som följer en centralort. Detaljhandel, kommunala tjänster, sjukhus och vårdcentral, förskolor, grundskolor, gymnasium, högskolecentrum, nöjen och arbetsplatser.

Även i Ludvika finns målpunkter och service som är viktig.

4.3.4. Kommunala planer

Kommunala översiktsplaner

Smedjebacken har en gällande översiktsplan lagakraftvunnen 2018-10-12. Riksväg 66 är prioriterad väg enligt översiktsplanen. Gällande plan har bland annat som mål att ge bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter, utveckla kommunikationerna med andra regioner och stärka näringslivets transporter. Genom översiktsplanen vill kommunen även stärka barn och ungdomars uppväxtvillkor.

Smedjebackens kommun har en lagakraftvunnen LIS-plan (översiktsplan där kommunen pekat ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen) från 2011. Planen föreslår utbyggnadsområden i olika strandnära lägen, bland annat anges områden med framtida, möjliga anslutningar mot riksväg 66. Den ingår nu som en del i översiktsplan 2018.

Smedjebackens kommun har även en fördjupad översiktsplan för Smedjebackens tätort, laga kraftvunnen 2009-07-14, och en fördjupad översiktsplan för Söderbärke som vann laga kraft 1999-05-18. Den fördjupade översiktsplanen för Söderbärke står det angående kulturvårdsintressen bland annat att äldre vägar bör behållas i oförändrat skick och rätas eller breddas.

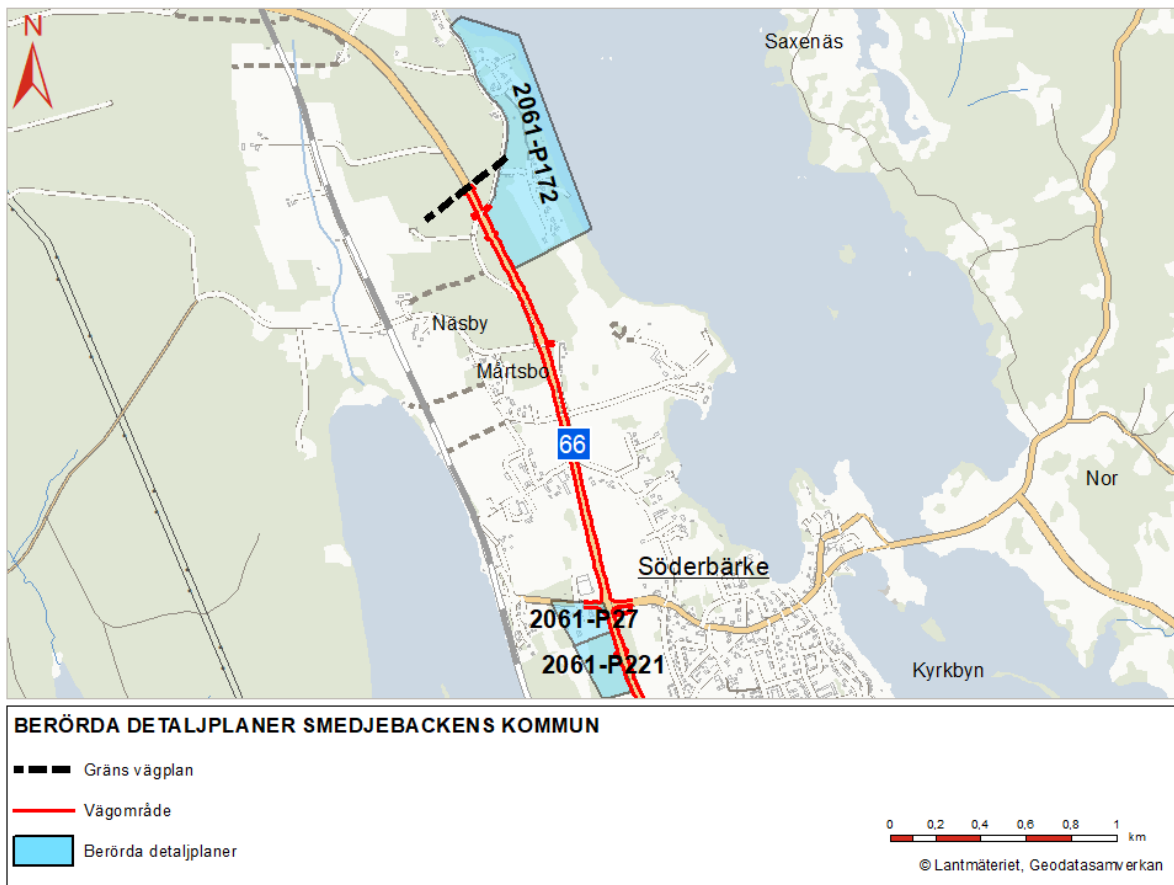
Fagersta har en gällande översiktsplan antagen 2007-12-18. Den gällande planen har bland annat som mål att Fagersta ska vara en utvecklande och trygg miljö som ger människor och företag möjlighet att vara aktiva och växande och infrastrukturen ska vara väl utbyggd. Fagersta har dessutom en fördjupad översiktsplan för Fagersta stad från 2017 som dock inte berör vägområdet.

Kommunala detaljplaner

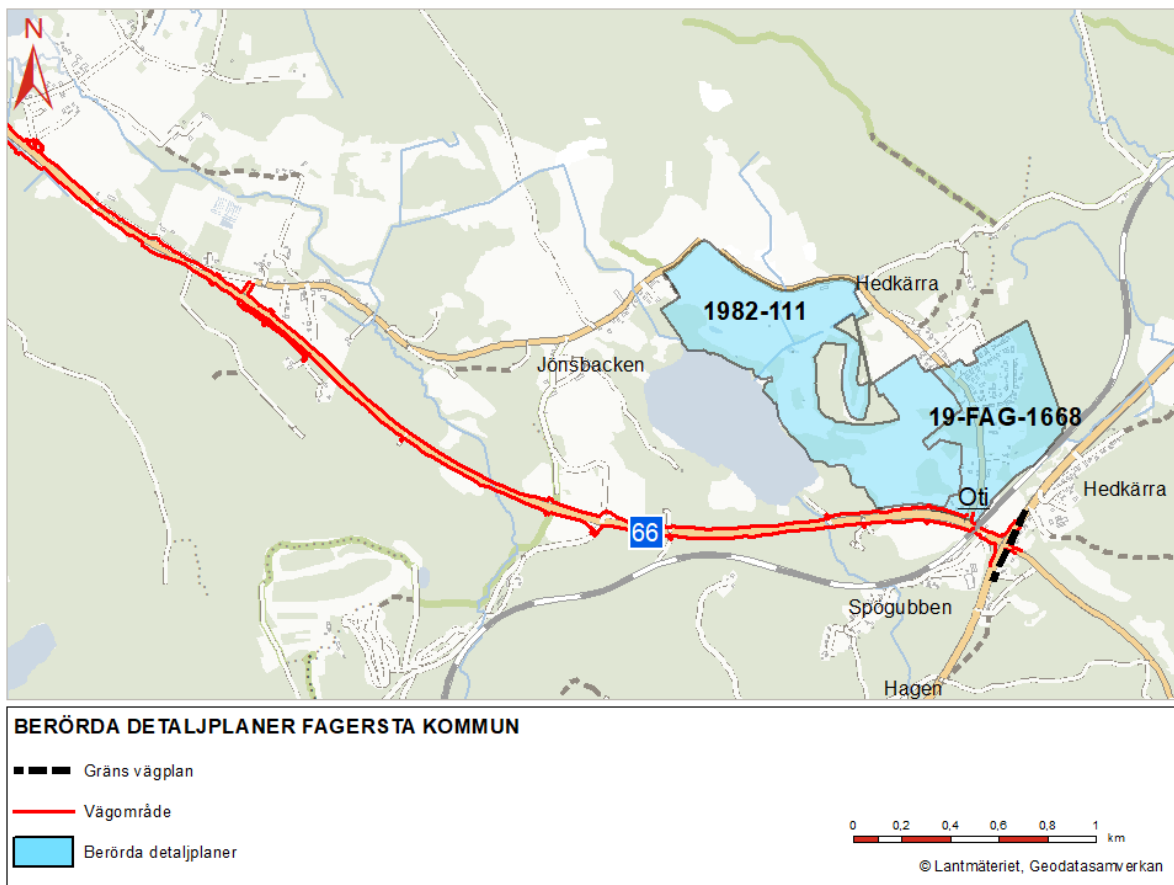
Detaljplaner är ett juridiskt bindande dokument. Syftet med detaljplanering är att reglera och fastställa en lämplig användning av mark- och vattenområden. Detaljplaner tas fram i enlighet med plan- och bygglagen och det är kommunen som ansvarar för upprättandet.

Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark.

Detaljplaner som berörs anges i tabell 4.3:1 och figur 4.3:3 och 4.3:4. Bedömning gällande påverkan på gällande detaljplaner redovisas i avsnitt 11.2.2.



Figur 4.3:3 Detaljplaner som berörs, i närheten av Söderbärke



Figur 4.3:4 Detaljplaner som berörs, i närheten av Oti, Fagersta.

Tabell 4.3:1 Berörda detaljplaner

	Löp-nummer	Plan-beteckning	Plannamn	Mark-användning	Anmärkning
Smedjebackens kommun	1	2061-P172.	Detaljplan D180 Larssveden, villaområde	Allmän plats, skydd.	Område som skyddar mot störning.
	2	2061-P27	Detaljplan D127 Söderbärke industriområde	Allmän plats, huvudgata	Marken för industri närmst vägområdet med begränsning i form av att marken inte får bebyggas ("prickmark"). Därtill krav för området närmst vägområde att vegetation inte får skymma trafiken, samt förbud mot parkering och upplag.
				J – kvartersmark för industri.	
3	2061-P221.	Detaljplan 198 Åkerivägen	J – kvartersmark för industri.	Marken för industri närmst vägområdet med begränsning i form av att marken inte får bebyggas ("prickmark"). Därtill krav för området närmst vägområde att vegetation inte får skymma trafiken, samt förbud mot parkering och upplag.	
Fagersta kommun	4	1982-111.	Detaljplan S232, Hedkärra golfbana	Y1 – kvartersmark för golfbana.	Marken för golfbana närmst vägområdet med begränsning; skyddszon ej golfspel.
	5	19-FAG-1668.	Stadsplan S201, Hedkärra stg	Lj – jord- och skogsbruk, samt allmän plats, gata.	

4.3.5. Övrig transportinfrastruktur

Övriga riksvägar

Riksväg 50 och riksväg 66 strålar samman i Ludvika. Riksväg 50, även kallad Bergslagsdiagonalen, förbinder Norrland med Svealand och Götaland. Bergslagsdiagonalen är den befintliga väg som binder samman Vätternbygden, Närkeslätten, Bergslagen, Dalarna och Hälsingland via Motala, Örebro, Ludvika, Borlänge, Falun och Söderhamn, från E4 i Östergötland till E4 i Hälsingland.

Riksväg 68 och riksväg 66 sammanstrålar vid Fagersta, Oti (cirka km 29/750). Riksväg 68 går från Örebro, via Lindsberg, Fagersta och Avesta till Gävle.

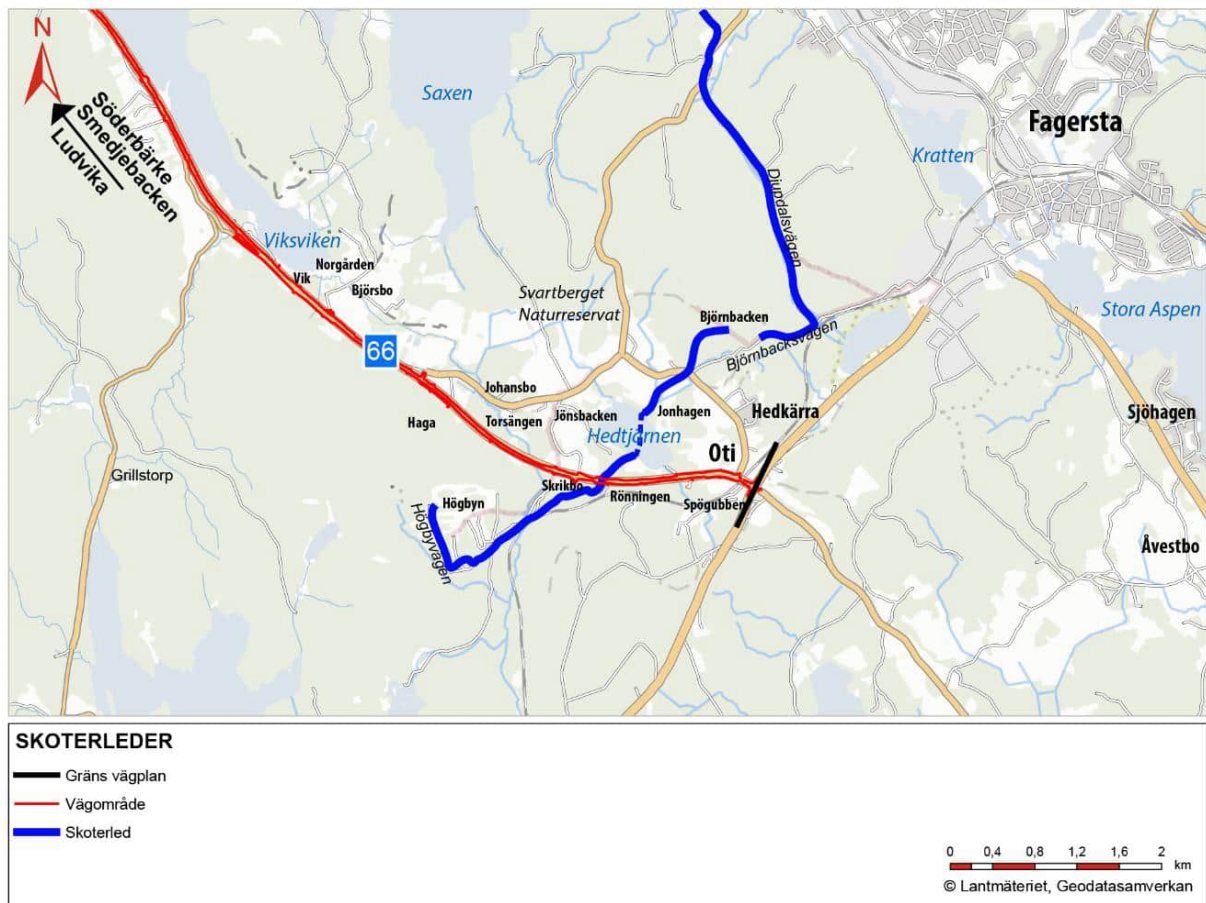
Vid Oti sammanstrålar riksväg 66 med riksväg 250 som förbinder Kungsör med Fagersta via Köping.

Järnväg

Bergslagspendeln går mellan Ludvika – Smedjebacken – Fagersta - Kolbäck. Tåg i Bergslagen kör persontrafiktåg på banan. Även SJ trafikerar banan. Järnvägen löper på stor del av sträckan parallellt med riksväg 66.

Skoterleder

Det finns en skoterled som sköts av Fagersta-Norberg Skoterklubb som korsar riksväg 66, se figur 4.3:5. Skotertrafiken korsar vägen i en befintlig ”koport” under vägen (vid cirka km 28/300).



Figur 4.3:5 Skoterled som korsar riksväg 66 planskilt genom befintlig ”koport” enligt uppgift från skoterklubben.
Källa: Skoterleder.org

4.4. Landskapet och staden

4.4.1. Riksintressen

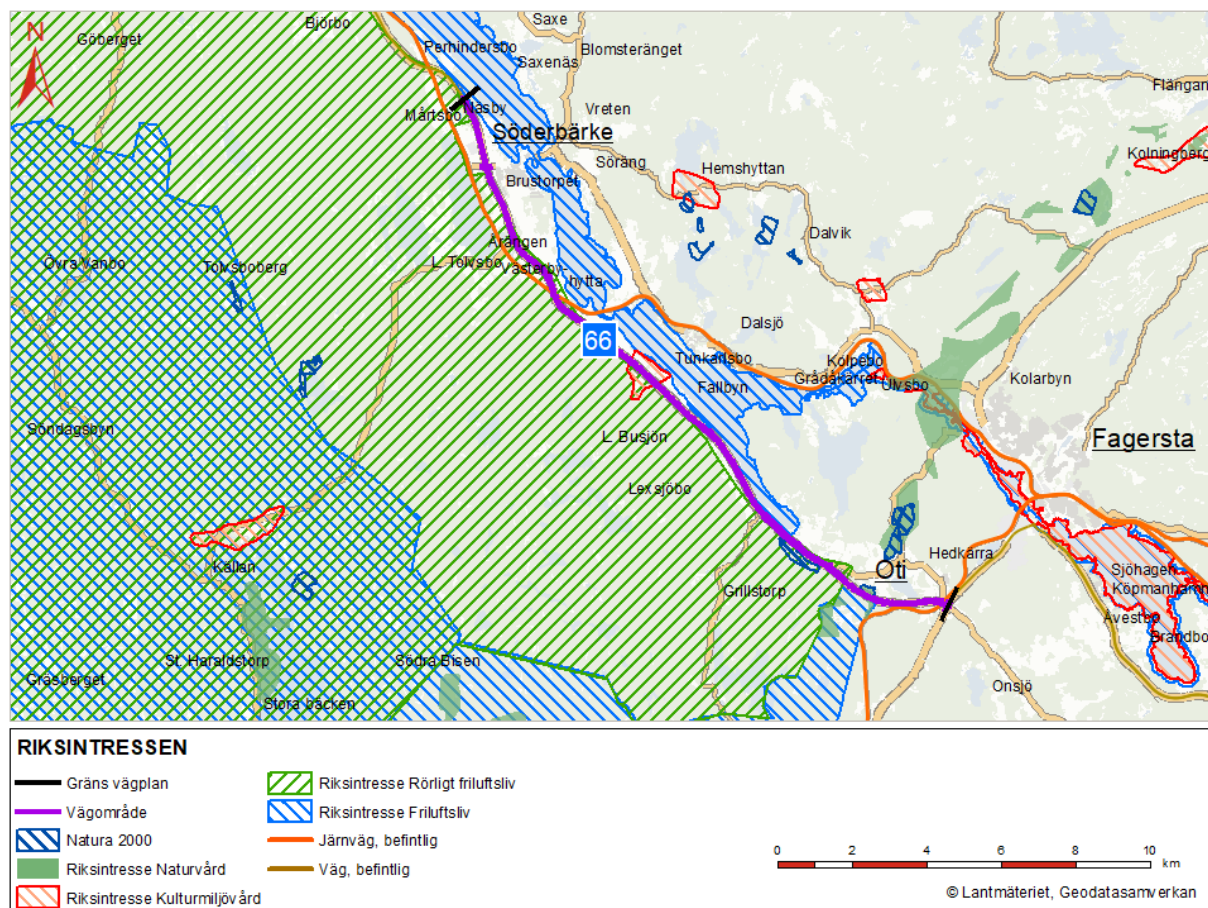
Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som pekats ut som riksintressen och har betydelse för allmänheten på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem. För riksintressen i området, se figur 4.4:1.

Den aktuella vägsträckan angränsar till Malingsbo-Kloten, ett område som är utpekad riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Det är utpekad som riksintresse på grund av de goda förutsättningar för friluftsliv samt de naturvärden som finns inom området. Inom riksintresset ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Riksintresset Tunkarlsbo (cirka km 18/500–19/500) är beläget mellan Söderbärke och Oti och är ett riksintresse för kulturmiljö längs med riksväg 66. Riksintresset sträcker sig längs med Tunkarlsbobacken, och är där riksväg 66 korsar cirka 900 meter brett. Riksintresset är en bergmansby med flera välbevarade bebyggelser med vattenkraftsanslutna industrilämningar. Här återfinns enstaka uthus av slaggsten samt såg och kvarn med välbevarad maskinell utrustning.

Riksväg 66, delen mellan Västerås och Ludvika, ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt och utgör riksintresse för kommunikation. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Ett annat riksintresse för kommunikation är Bergslagspendeln som sträcker sig från Kolbäck via Fagersta till Ludvika. Järnvägsbanan är av särskild regional betydelse.

För riksintressen i området, se figur 4.4:1.



Figur 4.4:1 Riksintressen

4.4.2. Landskapet

Landskapet längs den aktuella sträckan mellan Söderbärke och Oti har indelats översiktligt i fyra huvudsakliga landskapskaraktärer. Dessa är skogslandskapet, odlingslandskapet, bebyggelse och vatten- och strandområden.

Skogslandskapet består företrädesvis av produktionsskog som domineras av barrskogsvegetation med gran och tall. Lövinslaget i bestånden är relativt stort framför allt i brynazonen närmast vägen.

Skogsbestånden utgörs till större delen av medelålders till äldre bestånd, men det förekommer även områden med yngre skog och föryngringsytor. Dessa bidrar till att skapa en viss variation i skogslandskapet genom skogens olika karaktär och genom växlingen mellan öppna och mer slutna partier i skogsvegetationen.

Odlingslandskapet karaktäriseras framför allt av ett småskaligt mosaikartat odlingslandskap som delas upp i mindre enheter av skogsområden, trädriddåer och vattendrag. Odlingsmarkerna bildar tydliga landskapsrum avgränsade av den omgivande skogsvegetationen. Odlingsmarkerna består av såväl ängs- och betesmarker som åkermarker.

På vissa delar av sträckan förekommer också trädriddåer mellan vägen och odlingsmarken så att man endast skimtar odlingslandskapet och sjön genom träden.

I anslutning till Västerby (cirka km 12/000) vidtar ett mer storskaligt odlingslandskap på båda sidor om vägen med vida utblickar över jordbruksbygden samt mot Norra Barken.

Söder om Västerbyhytta (cirka km 15/500) präglas landskapet av skog som sluter tätt mot vägen på den sydvästra sidan.

På den nordvästra finns odlingsmarker ned mot sjön Södra Barken. Dessa är till stora delar dolda från vägen av trädungar/ridåer som sluter tätt mot vägen. I anslutning till Tunkarlsbo (cirka km 19/500) öppnar sig landskapet med längre utblickar över odlingslandskapet och sjön Södra Barken.

Vid Björsbo (cirka km 25/500) är odlingslandskapet mosaikartat med ängs- och betesmarker avgränsade av trädriddåer och skogsdungar. På delar av sträckan avgränsas odlingslandskapet mot vägen av trädriddåer.

Söderbärke är ett mindre samhälle med cirka 1000 invånare, beläget mellan sjöarna Östra Sveten, Norra Barken och Södra Barken.

Därutöver finns ett antal mindre byar längs sträckan så som Näsby (cirka km 10/500), Västerbyhytta, Huggnora (cirka km 17/000), Tunkarlsbo samt Viksberg (cirka km 23/000) liksom spridd bebyggelse längs hela sträckan.

Bebyggelsens karaktär längs sträckan varierar. I det öppna odlingslandskapet förekommer främst spridd gårdsbebyggelse med mangårdsbyggnader, ladugårdar, lador och andra byggnader hörande till jordbruket. Dessa utgör karaktäristiska inslag i landskapsbilden med sina faluröda fasader.

I de större byarna och i tätorten finns en mer blandad bebyggelse. I anslutning till Söderbärke finns även mindre industriområden.

Riksväg 66 mellan Söderbärke och Oti sträcker sig längs ett sammangängade sjösystem, med Norra och Södra Barken. På flera ställen längs riksväg 66 finns visuell kontakt med dessa sjöar och vattendrag. Vattendragen medför också stundtals möjlighet till längre siktlinjer, med skog och flera berg i bakgrunden. Utblickarna över sjösystemet bidrar till variation längs sträckan med en mer öppen karaktär med längre siktlinjer.

4.5. Miljö och hälsa

Vid utredningar och miljöbedömningar har sakexpertis med dokumenterad erfarenhet inom området deltagit i framtagande av vägplanen. För redovisning av sakexpertis se kapitel 12.

4.5.1. Boende och hälsa

Riksväg 66 kan till följd av trafikmängden och hastigheten upplevas som en fysisk barriär för oskyddade trafikanter som ska ta sig över eller som färdas längs med vägen. Oskyddade trafikanter passerar idag riksväg 66 mestadels i plan.

Merparten av bostäderna vid vägen är koncentrerade till Söderbärke (cirka km 12/000) och längs den gamla landsvägen som löper parallellt norr/öster om riksväg 66. Från Läsarbo ner till Vik (cirka km 21/900 till 25/300) finns flertalet hus nära belägna till riksväg 66.

Parallellt med riksväg 66 går Bergslagspendeln. Trafik på riksväg 66 och järnvägen bidrar till bullerstörningar i området.

Boende nära infrastruktur kan störas och få sin hälsa påverkad av trafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastighet och typ av farligt gods. Riskerna och störningen minskar med avståndet till vägen.

Buller

Buller definieras som oönskat ljud. Omgivningsbuller anses ofta vara den vanligaste och mest märkbara miljöstörningen i vårt samhälle. De flesta källor till omgivningsbuller är trafik, det vill säga buller från vägar, järnvägar och flyg, även ljud från grannar, industrier, byggarbetsplatser, etcetera bidrar.

Buller kan påverka människors hälsa och välbefinnande både direkt och indirekt. Direkta effekter är hörselpåverkan och öronsus. Indirekta effekter kan vara en känsla av obehag, stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och försämrad kognitiv förmåga.

För beskrivning av ljud, vars styrka är konstant över tid, används oftast ljudnivå i decibel med beteckningen dB. När det gäller trafikbuller används indexet "A", dBA. Ljudets frekvenser har då vägts (A-vägts) på ett sådant sätt som motsvarar hur det mänskliga örat uppfattar ljud.

I Sverige används två störningsmått för trafikbuller, ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod. För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under exempelvis en fordonspassage.

Riktvärdet för högsta ljudnivå utomhus vid fasad avser frifältsvärde. Med frifältsvärde avses beräknad eller uppmätt ljudnivå utan inverkan av reflexer i den egna bakomvarande fasaden dock med reflexer från övriga byggnader, skärmar och andra vertikala ytor.

Decibel är ett logaritmiskt måttetal. Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dBA. På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden 3 dBA högre/lägre ekvivalent ljudnivå.

Riksdag och regering har i proposition 1996/97:53 angett riktvärden för trafikbuller. Riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid befintliga bostäder vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Ombyggnationen av riksväg 66, delen Söderbärke-Oti, bedöms medföra genomgripande fysiska förändringar i infrastrukturen. Sträckan blir väsentligt och permanent förändrad genom att sträckan utformas som en mötesfri väg med 2+1 körfält, mitträcke och viltstängsel samt att flera korsningar

byggs om. Ombyggnationen klassas därför som väsentlig ombyggnad av infrastruktur, vilket gör att åtgärder för att innehålla riktvärden ska utredas och övervägas.

Vid tillämpning av riktvärden vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Detta angavs i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och den bedömningen kvarstår enligt Naturvårdsverket. I Trafikverkets riktlinje för buller anges att om det inte är tekniskt möjligt att uppnå samtliga riktvärden eller om kostnaderna för åtgärder är uppenbart orimliga ska alternativa åtgärder övervägas.

I tabell 4.5:1 redovisas en sammanställning och komplettering av riksdagens fastställda riktvärden för trafikbuller. Värdena ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer.

Längs riksväg 66 finns i dag ett flertal bostadsbyggnader med höga ljudnivåer utomhus vid fasad. Ett flertal bostadshus berörs av buller från både vägtrafik och järnvägstrafik, där järnvägen i många fall är betydande. Ibland ligger väg och järnväg på samma sida men det förekommer även att väg och järnväg ligger på var sin sida av bostadsbyggnaden.

Tabell 4.5:1 Trafikverkets riktvärden för buller från väg- och spårtrafik.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h, utomhus	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h utomhus på	Maximal ljudnivå, Lmax utomhus på uteplats/	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h inomhus	Maximal ljudnivå, Lmax inomhus
Bostäder ^{1 2}	55 dBA ³	55 dBA	70 dBA ⁵	30 dBA	45 dBA ⁶
Vårdlokaler ⁸				30 dBA	45 dBA ⁶
Skolor och undervisnings- lokaler ⁹	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ¹⁰	30 dBA	45 dBA ¹¹
Bostadsområden med låg bakgrunds nivå ¹²	45 dBA				
Parker och andra rekreatio nsytor i tätorter ¹²	45-55 dBA				
Friluftsområden ¹²	40 dBA				
Betydelsefulla fågelområden med låg bakgrunds nivå ¹²	50 dBA				
Hotell ^{12 13}				30 dBA	45 dBA
Kontor ^{12 14}				35 dBA	50 dBA

¹ Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad

² Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53

³ Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

⁴ Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/h

⁵ Om ljudnivån överskrids bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22)

⁶ Avser ljudnivåer nattetid (22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

⁸ Avser utrymme för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad

⁹ Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila

¹⁰ Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

¹¹ Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

¹² Riktvärden för dessa områdestyper beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

¹³ Avser gästrum för sömn och vila

¹⁴ Avser rum för enskilt arbete

4.5.2. Skyddade områden

Inom utredningsområdet har områden som skyddas med avseende på natur-, kultur- eller vattenmiljö eftersökts och identifierats.

Strandskydd

Strandskyddets syfte är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsvillkor i vatten och på land för växt- och djurlivet. Inom ett strandskyddsområde får till exempel inte nya byggnader uppföras eller ändras så att de får nya syften. Inga andra anläggningar eller anordningar får utföras som hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt eller som väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Den planerade vägsträckningen berör ett flertal vattendrag samt vattenområden som ligger inom område för strandskydd enligt 7 kap. 13 § miljöbalken, se tabell 4.5:2.

Tabell 4.5:2 Vattendrag och vattenområden som ligger inom område för strandskydd

Recipient (längdmätning)	Cirka km	Krav	Ekologisk status och påverkansfaktorer	Kemisk status och påverkansfaktorer
Hyttån (Vattenförekomst SE665874-148648)	15/229	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god
			<ul style="list-style-type: none"> • Fisk • Fysiska ingrepp 	<ul style="list-style-type: none"> • Bromerade difenyleter • Kvicksilverföreningar
Namnlös bäck	17/989	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Namnlös bäck	18/179	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Tunkarlsbobäcken (Vattenförekomst SE665425-148922)	18/963	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god
			<ul style="list-style-type: none"> • Fisk • Försurning • Konnektivitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Bromerade difenyleter • Kvicksilverföreningar
Plågbäcken (Vattenförekomst SE665037-149215)	24/084	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god
			<ul style="list-style-type: none"> • Fysiska ingrepp 	<ul style="list-style-type: none"> • Bromerade difenyleter • Kvicksilverföreningar
Namnlös bäck	25/116	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Skrikbobäcken (Vattenförekomst NW664894-149555)	27/598	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Namnlös bäck	29/026	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad

Det generella biotopskyddet

Inom jordbruksmark omfattas vissa biotoper av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. För alléer gäller skyddet när de står längs med väg eller i övrigt öppet landskap. Nedan redovisas de biotopskyddade objekten som bedöms kunna påverkas av vägplanen.

I höjd med Mårtsbo/Västerby (km 11/000) finns en dubbelsidig allé med björkträd på riksvägens västra sida i norrgående riktning. Allén är en del av de tidigare mer vidsträckta lövträdsalléerna i området som bland annat gick ner till prostgården. Allén består till största delen av äldre träd och bedöms därmed omfattas av biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Yngre ersättningsträd har planterats för att göra allén mer enhetlig. De träd som skulle kunna påverkas av vägplanen är ett par unga träd som står vid utfarten av Mårtsbovägen.

I anslutning till vägplanen finns 12 diken som omfattas av det generella biotopskyddet. Av dessa 12 diken kommer fyra diken beröras av planens genomförande. De fyra diken ligger vid km 19/702, 20/087, 20/226, 20/587 och 29/328.

Skyddade områden

Vattenskyddsområden

Söderbärke vattenskyddsområde ligger strax norr om Söderbärke (cirka km 10/500–11/000), längs med V 66. Vattenskyddsområdets södra del ligger i gränsen för vattenskyddsområdet.

Vägplanen skär igenom Viksviken vattenskyddsområde som sträcker sig från Myggnäset till Johansbo (cirka km 22/500–27/000). Vägplanen går även genom Hedkärrens vattenskyddsområde runt Hedtjärnen och öster ut till Oti (cirka km 28/000–29/750). Vattenskyddsområdena framgår av figur 4.5.9 längre ner i dokumentet.

Jönsbackens vattenskyddsområde ligger i vägplanens närhet men bedöms inte riskera att påverkas.

Naturreservat och Natura 2000-områden

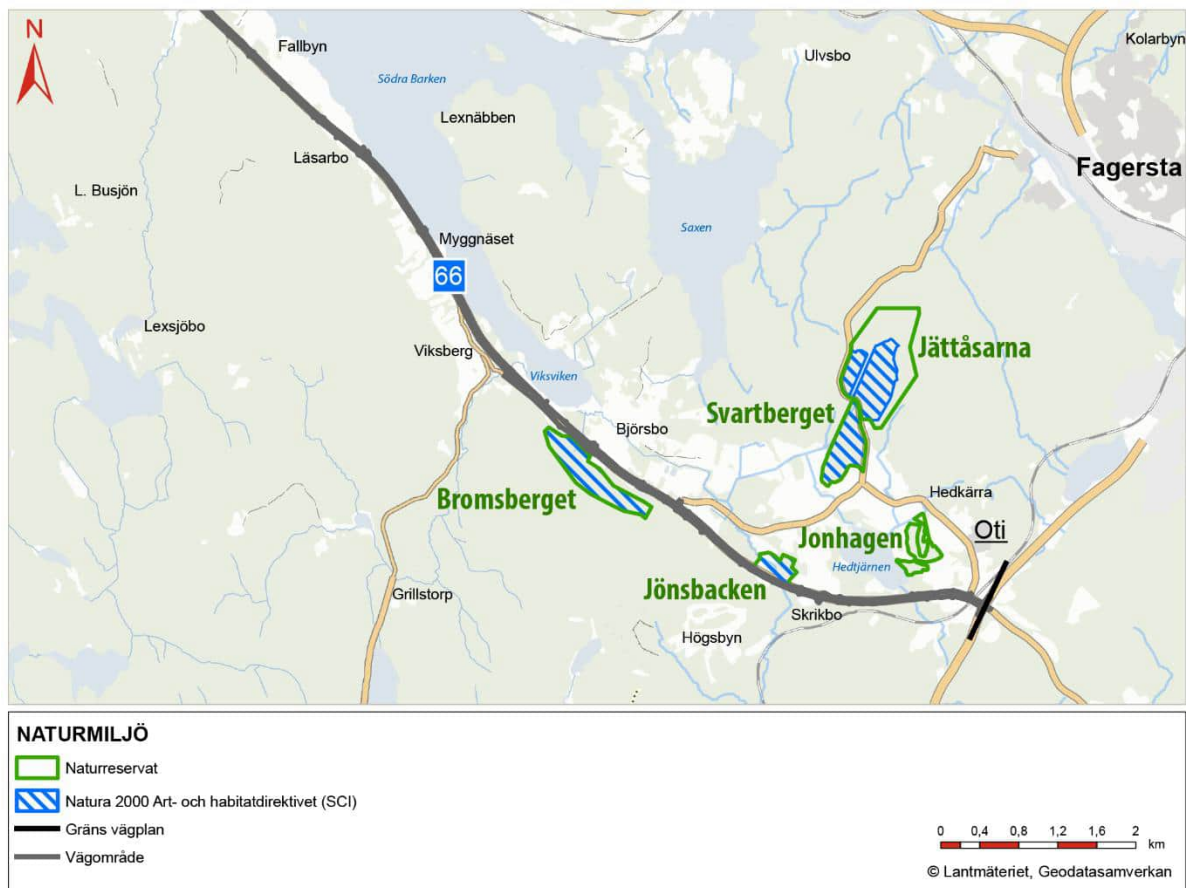
I vägplanens närhet ligger två naturreservat, se figur 4.5:1. Bromsbergets naturreservat ligger cirka 50 meter söder om riksvägen i höjd med Björsbo (cirka km 25/000–26/500). Bromsberget består av ett lövskogsområde med inslag av ädellöv och hassel. Jönsbackens naturreservat ligger i direkt anslutning till riksväg 66, i höjd med Jönsbacken (cirka km 27/400). Området består av ett före detta

Jönsbacken är även utpekad som Natura 2000-område utifrån och art- och habitatdirektivet. Natura 2000-områden är ett ekologiskt nätverk av värdefulla naturområden inom Europeiska unionen. Inom Natura 2000-områden finns det särskilt värdefulla naturmiljöer och/eller arter. Målet är att de utpekade naturtyperna och arterna ska ha gynnsam bevarandestatus.

I bevarandeplanen för området pekas de aktuella naturtyperna och/eller arterna ut. Bevarandeplanen innehåller även statusbedömning för de utpekade värdena och vilka hot som kan finnas för att uppnå god bevarandestatus. Jönsbacken hyser naturtyperna Slätterängar i låglandet (6510), Öppna mossar och kärr (7140) och Näringsrik granskog (9050). Av dessa tre bedöms endast näringsrik granskog ha gynnsam bevarandestatus. Naturtypen taiga (9010) har pekats ut som utvecklingsmark i området. Arten grön sköldmossa har pekats ut och dess bevarandestatus anges som osäker.

Andra närliggande naturreservat är Jonhagen, Svartberget och Jättåsarna I. Svartberget-Hedkärren och Jättåsarna är även utpekade som Natura 2000-område för sina skogliga värden.

Åtgärder som på ett betydande sätt skulle kunna påverka Natura 2000-områdets utpekade värden negativt kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.



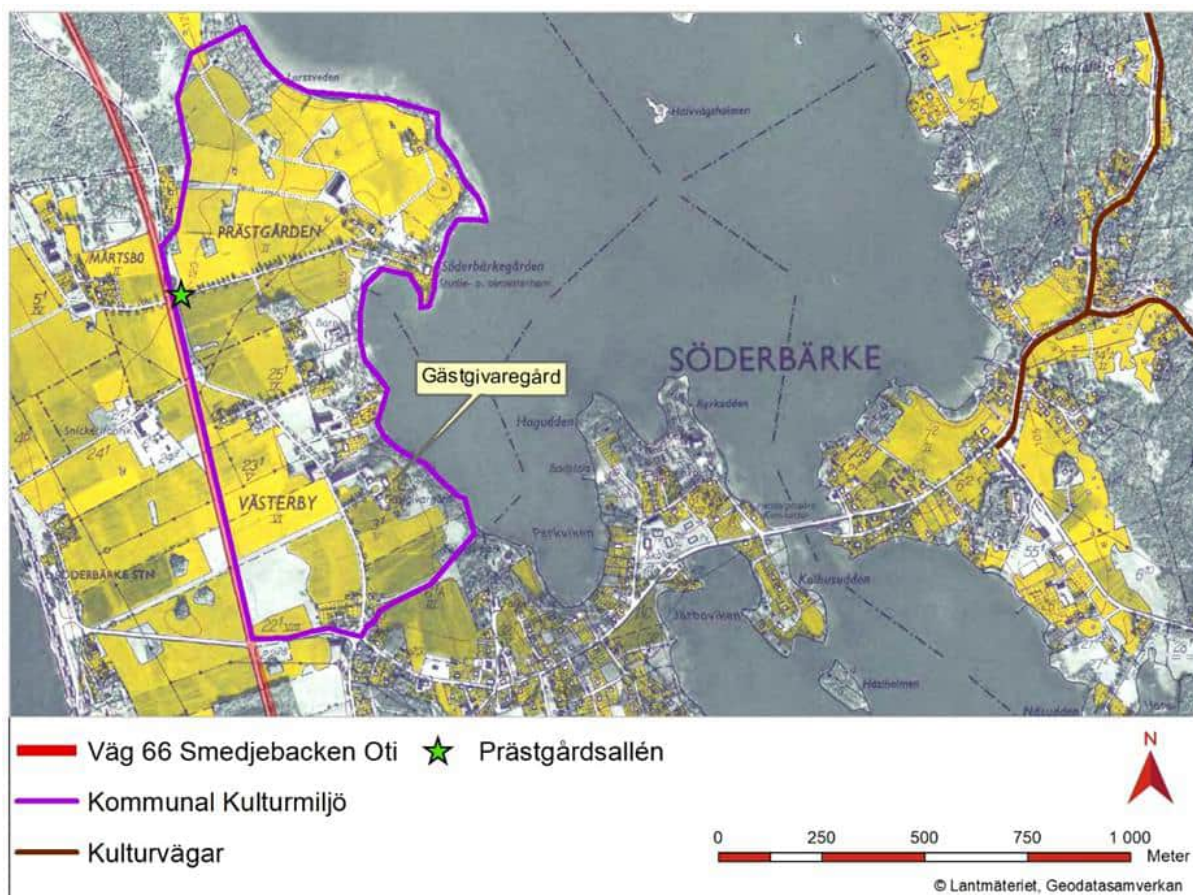
Figur 4.5:1 Naturreservat och Natura 2000-områden i vägplanens närhet.

4.5.3. Kulturmiljö

Bergens dominans i området samt de många vattendragen har historiskt främjat bergshantering och utnyttjandet av vattenkraft. Ett flertal hyttor finns i området. Sjösystemen tillsammans med järnväg och väg har utgjort värdefulla transportsystem för att forsla framför allt malm och järn från områdets gruvor och hyttor ut mot Mälaren.

I Söderbärke sammanstrålade land- och vattenvägar vilket gjorde platsen till en knutpunkt. Söderbärke socken var till exempel från början ett kapell under Malma som ligger nordväst om Köping. Under 1300-talet byggdes dock en stenkyrka i Söderbärke. Den bördiga trakten kring Söderbärke utgör ett betydande jordbruksområde i Västerbergslagen och gjorde tidigt Söderbärke till en naturlig centralbygd.

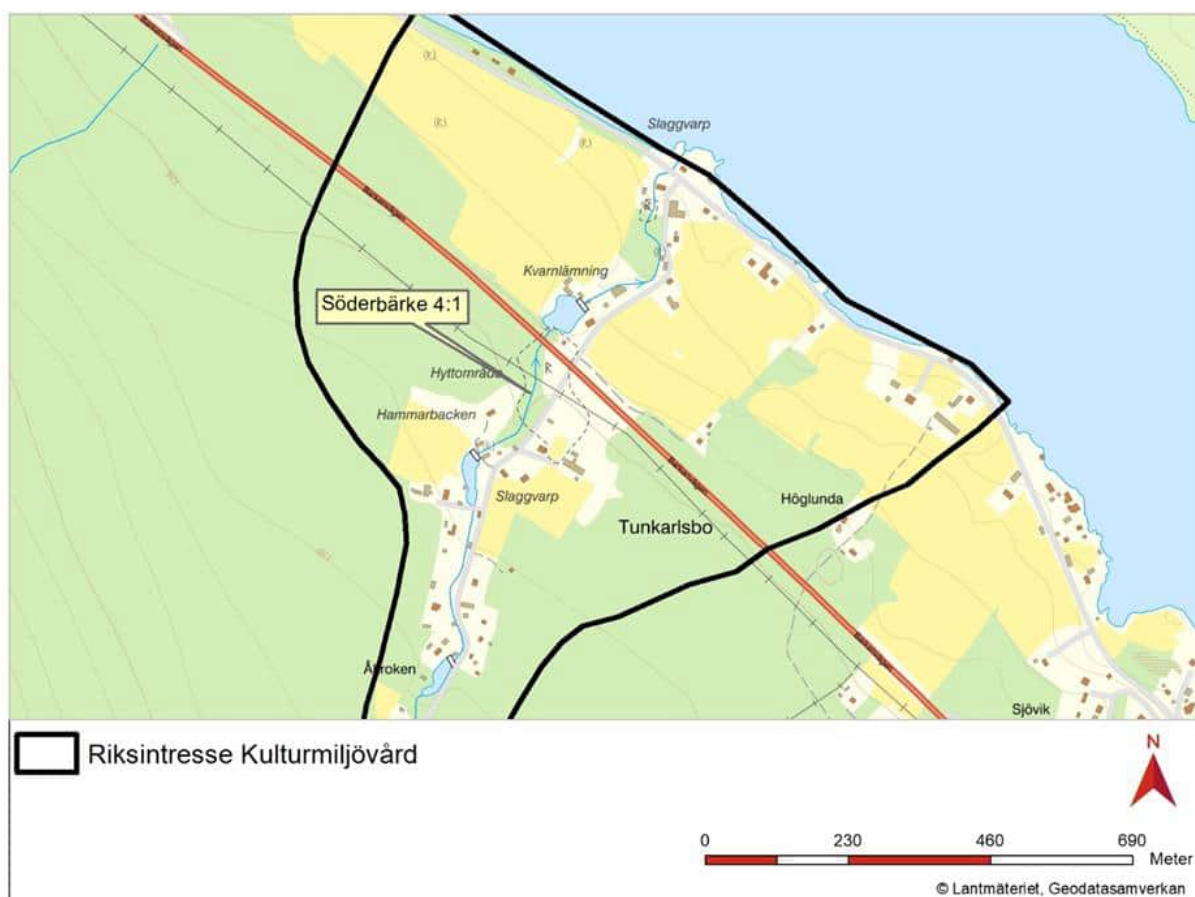
Västerby (cirka km 10/000–12/000) utgör en av de tre byarna som utgör Söderbärkes tätort med skriftliga belägg från 1300-talet, se figur 4.5:2. Området är ganska flackt och består av ett öppet kulturlandskap med ett stort värde för helhetsmiljön. Enstaka byggnader i Västerby har ett stort kulturhistoriskt värde. En av dessa byggnader har tidigare varit en gästgivaregård och tidigare fanns en rak anslutning mellan gästgivaregården vid Södra Barken och järnvägsstationen vid Östra Sveten. I området finns lövträdsalléer upp mot flera av gårdarna. Tidigare fanns även en lång lövträdsallé mellan Söderbärkegården och Mårtsbo, kallad Prästgårdsallén. I dag är dock flera av träden borta i allén. Rekommendationerna för Västerby är att äldre vägar bör behållas i oförändrat skick och ej rätas eller breddas och att det öppna odlingslandskapet bör bevaras. Äldre lövträd bör sparas.



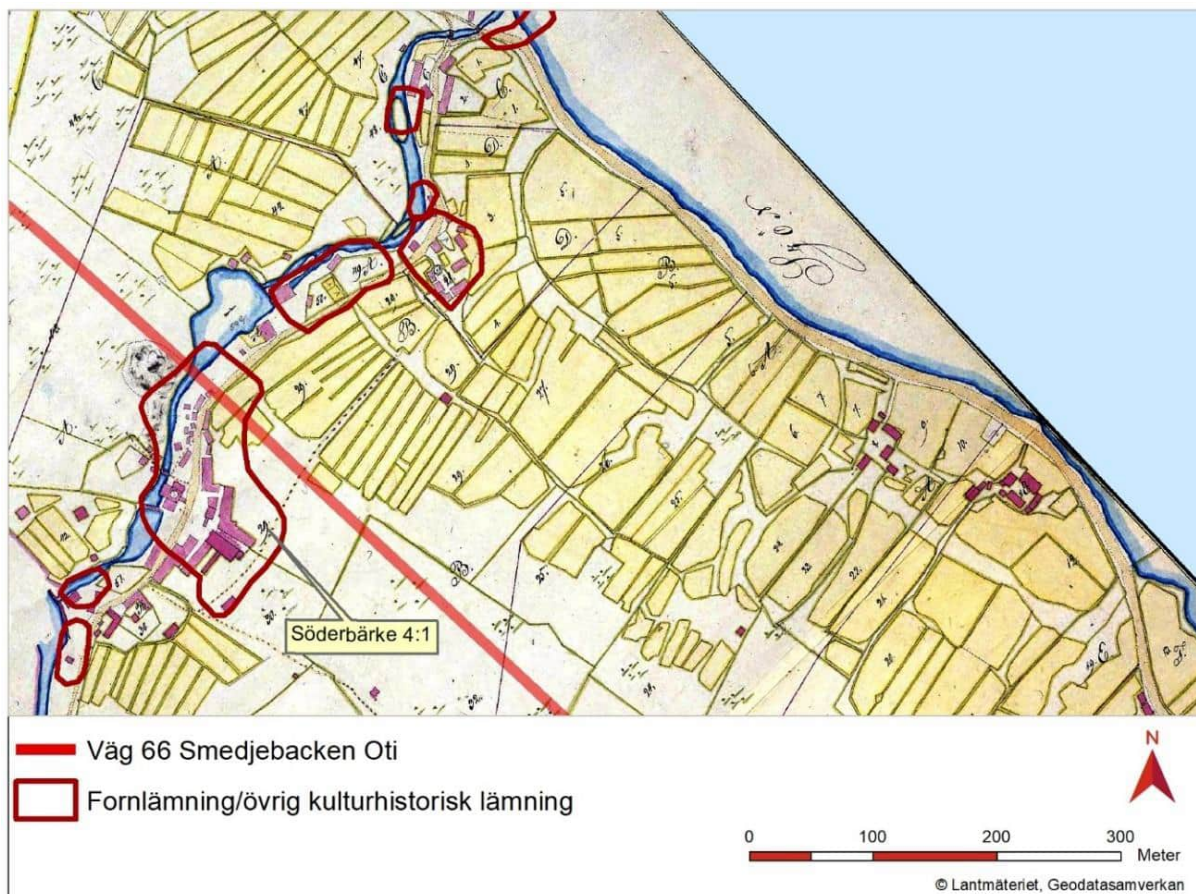
Figur 4.5:2 Området för det kommunala kulturmiljöintresset Västerby på den Ekonomiska kartan från 1964

Tunkarlsbo (cirka km 18/400–19/600) är ett riksintresse med motiveringen ”Bergsmansby med välbevarad bebyggelse, hytta och andra vattenkraftsanknutna industrilämningar. (Kvarnmiljö)”. En bergsmansby är en plats där det brutits malm och tillverkats järn från medeltiden. Se figur 4.5:3 och 4.5:4. Uttryck för riksintresset förklaras med ”Till slingrande bäckfåra anknuten bebyggelse, med större och välbevarade gårdar mot bäckens utflöde i sjön. Enstaka uthus av slaggsten. Såg och kvarn med välbevarad maskinell utrustning. Hyttruin, kolhus och transformatorhus. Hyttan var i drift till 1885.” Husen ligger främst längs med Tunkarlsbobäcken men även längs med sjöstranden där de största gårdarna finns. Riksväg 66 delar byn i två delar där den norra delen till större del består av jordbruksmark, en damm samt kvarn och såg. Strax intill vägen finns även en gammal transformatorstation av putsad slaggflis. Söder om vägen är markerna i dag till stor del skogsmark och här finns Hammarbacken där det har funnits en hammare, hyttområdet med resterna av den gamla hyttan, vattenhjulsränna, kolhusområde och slaggvarp.

Ett flertal kommunalt uppmärksammade kulturmiljöer finns längs med vägen.

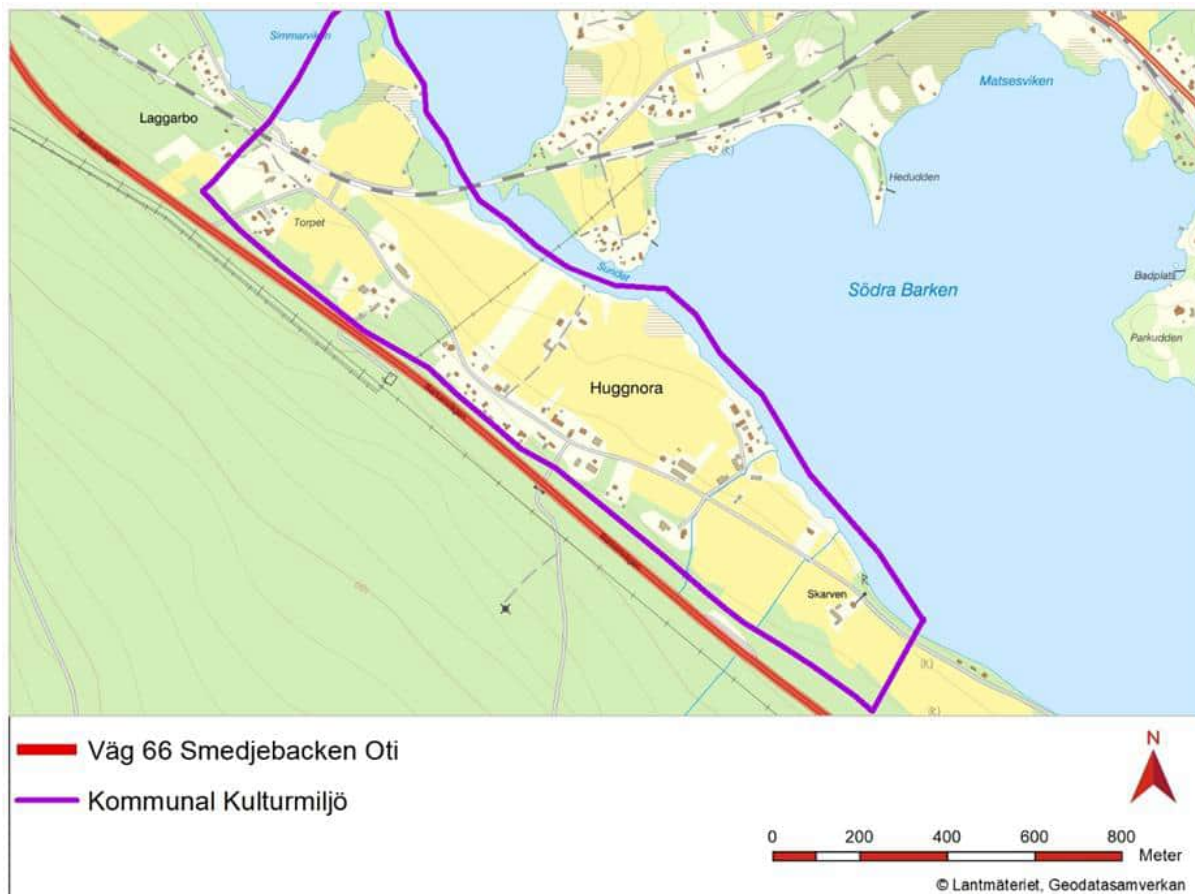


Figur 4.5:3 Området för Riksintresset Tunkarlsbo. Riksväg 66 delar området i två delar. Hyttområdet med RAÄ nr Söderbärke 4:1 utmärkt.



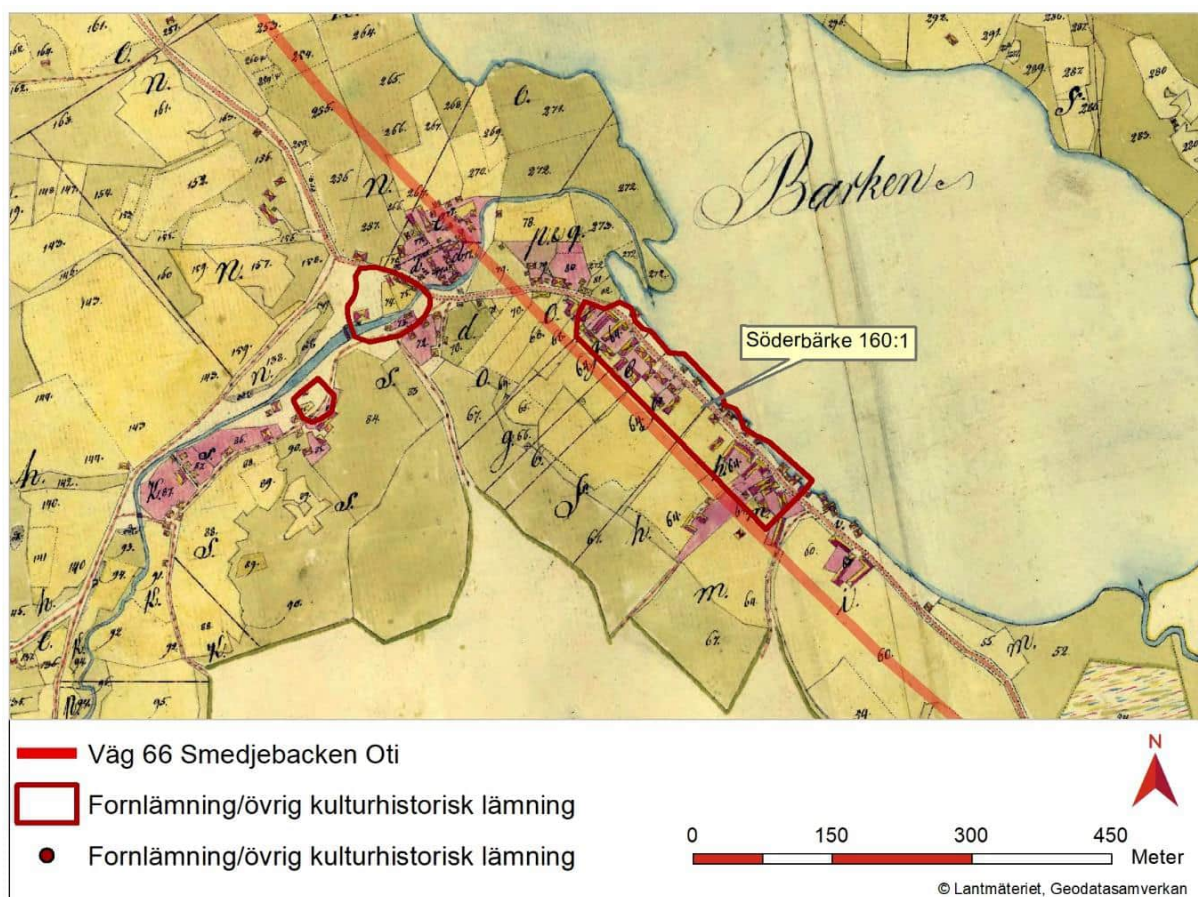
Figur 4.5:4 Utsnitt av Storskifteskarta från 1822 över Tunkarlsbo. Riksväg 66 inlagd med rött. Ett flertal byggnader syns längs med bäcken kring hyttområdet ned mot riksväg 66.

Huggnora (cirka km 16/600–18/300) är en långsträckt strandby med bebyggelsen främst kring den gamla landsvägen, se figur 4.5:5. Byn har belägg från 1500-talet och området i norra Huggnora som kallas Torpet utgör antagligen platsen för den första bebyggelsen. Rekommendationerna för området är bland annat att bevara det öppna jordbrukslandskapet, gamla lövträd samt att behålla en skogsridå mot riksväg 66.



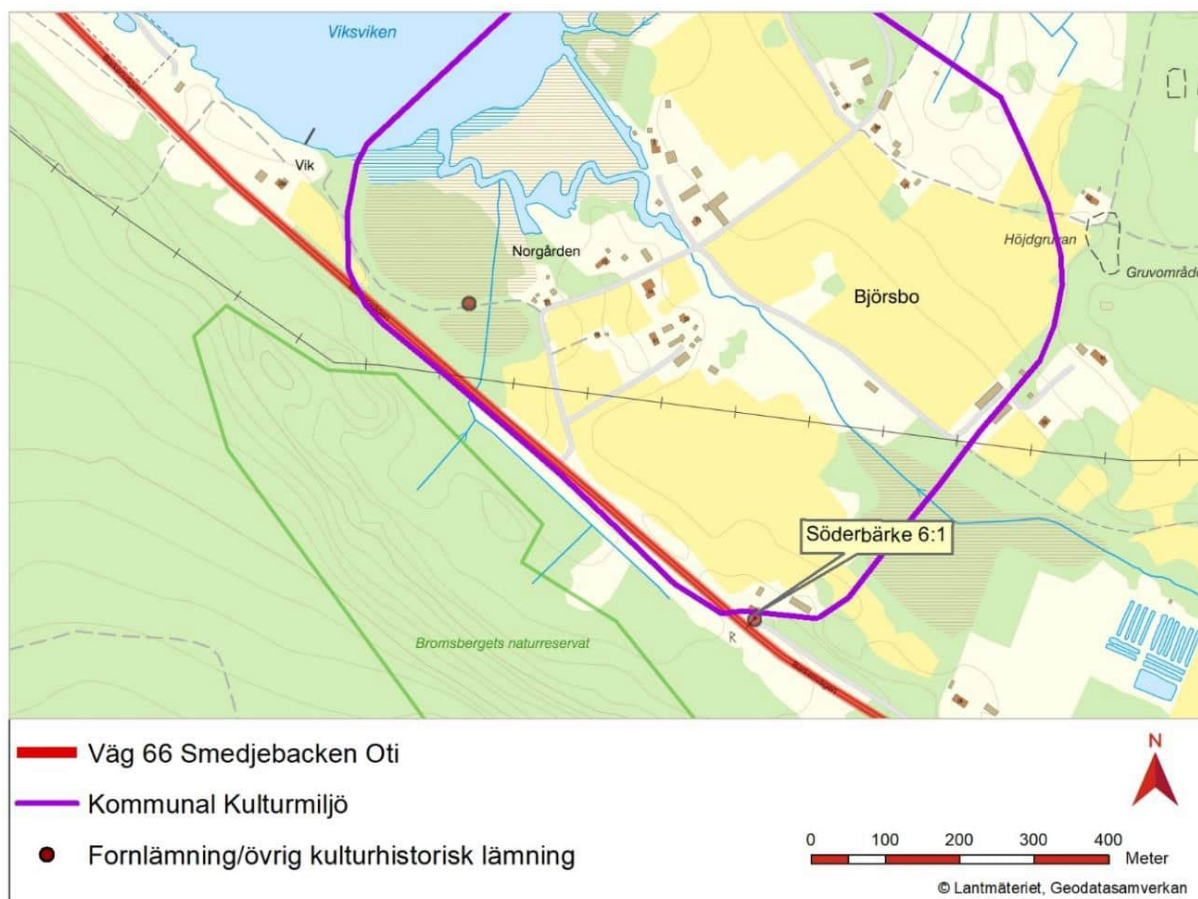
Figur 4.5:5 Kartan visar området för det kommunala kulturmiljöintresset Huggnora, en långsträckt strandby

Byn Vik (cirka km 24/500) fick en viktig roll för exporten av järn och har belägg från 1300-talet, se figur 4.5:6. Byn ligger där vattenvägarna möter landvägar och är en gammal knutpunkt mellan Mälardalen och Bergslagen. Hit fördes järnet från Bergslagen och lagrades tills det kunde transporteras till Köping och Västerås. Förutom marknadsplats fanns Kronans järnvåg, gästgiveri och poststation. Då Strömsholms kanal blev klar 1795 förlorade Vik sin särställning till förmån för Smedjebacken som då började utvecklas till ett mer ståndsmässigt samhälle.



Figur 4.5:6 Utsnitt av Storskipteska över Vik från 1822, knappt 30 år efter att Strömsholms kanal blev klar och byn miste sin särställning. LMS, Storskipte på inägor, Söderbärke socken Vik nr 1-12.

Björso (cirka km 24/700–25/600) ligger vid södra änden av Södra Barken i ett småkuperat odlingslandskap, se figur 4.5:7. Gårdarna ligger utspridda längs med vägen. Byn har belägg från 1600-talet. Rekommendationerna för området är bland annat att bevara den öppna landskapsbilden och det slingrande vägsystemet.



Figur 4.5:7 Kartan visar området för det kommunala kulturmiljöintresset Björnsbo, ett småkuperat odlingslandskap samt en vägsten som påverkas RAÄ nr Söderbärke 6:1.

Längs med sträckan finns flera kända kulturhistoriska lämningar som ligger i direkt närhet av vägområdet, dessa redovisas i tabell framgår i tabell 4.5:3.

Tabell 4.5:3. Fornlämningar som berörs eller ligger nära väglinjen.

Lämnings-nummer	Lämnings-typ/Beskrivning	Antikvarisk bedömning
L1999:2514 15/200 - 15/450	Hyttområde vid Västerbyhyttan bestående av dammvall, slagghvarp, hyttbacke och eventuellt kolhusområde. Lämningsens exakta utbredning är ej utredd.	Fornlämning
L1999:2681 18/400 - 19/600	Hyttområde i Tunnskarlsbo, bestående av hyttruin, dammvall, vattenhjulsränna, slagghvarp, fundament och grunder samt kolhusområde med kvarstående kolhus. Lämningsen är delvis avgränsad.	Fornlämning
L1999:3308 24/500	Bytomt/gårdstomt bestående av 11 husgrunder, 3 jordkällare och 4 sjöbodar.	Fornlämning

4.5.4. Naturmiljö

En stor del av naturmiljön runt riksväg 66 är på sträckan är dominerad av produktionsskog och jordbruksmarker med låga naturvärden. De låga naturvärdena kommer från att produktionsmarker ger upphov till artfattiga monokulturer och biotopskapande värden har tagits bort med målet att skapa mer brukbar mark.

I samband med framtagande av vägplanen har en naturvärdesinventering enligt Svensk Standard SS 199000:214 genomförts. Inventeringsområdet sträcker sig 50 m på vardera sida om väg 66.

Totalt har 17 naturvärdesobjekt identifierats inom inventeringsområdet. Nedan redovisas de objekt som bedöms ligga inom eller i vägplanens direkta närhet. Samtliga objekt framgår av figur 4.5.8 och 4.5.9 samt tabell 4.5.9

Vid vägsträckans början runt Söderbärke har det vid inventeringen identifierats flertalet skyddade biotoper i form av åkerholmar som inte berörs av vägplanen. Vägplanen berör en allé där ett par yngre björkar tillhörande en gammal allé kan behöva avverkas. Ett flertal biotopskyddade diken i jordbruksmark kommer behöva trumläggas. Flera av dessa har idag redan äldre trummor som utgör vandringshinder.

Väg 66 korsar Hyttån (objekt 8) som bedöms ha påtagligt naturvärde. Objekt 9 är ett biflöde till Hyttån som bedöms ha visst naturvärde.

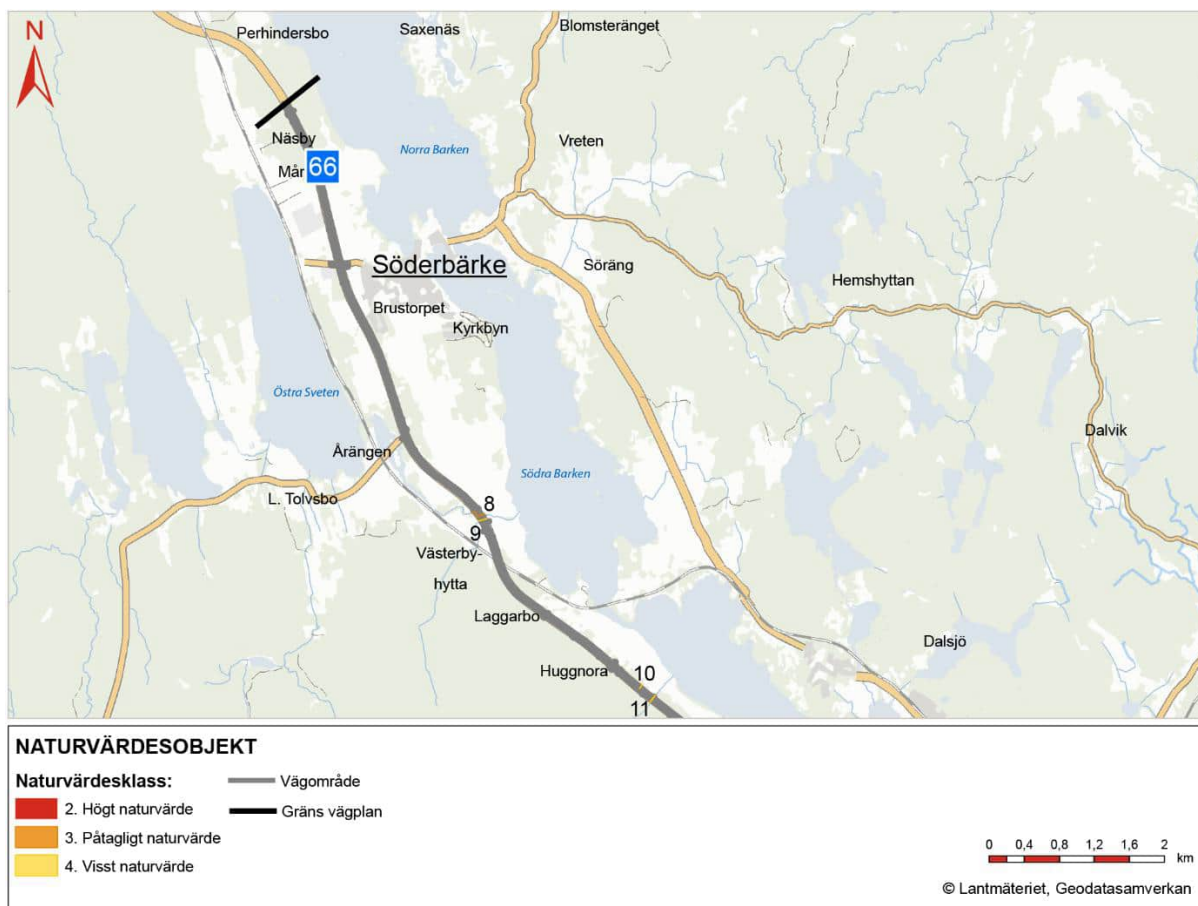
Vägen går vidare i en mer sydöstlig riktning och nästkommande vattendrag (objekt 11) med visst naturvärde och strax därefter på vägens östra sida finns en mindre torräng (objekt 10B) som även den har visst naturvärde då den innehåller värdeskapande habitat för insekter. Tunkarlsbobäcken (objekt 12) har goda art och biotopvärden men är kraftigt påverkad av människan. Bäckens bedöms ha påtagligt naturvärde. Vidare åt sydost närmar sig riksväg 66 sjön Södra Barken och går längs med dess västra strand. Två strandzonsområden (objekt 13 och 17) har bedömts ha visst naturvärde.

Innan vägen lämnar Södra Barken går den över Plågbäcken (objekt 18) där det i strandzonen finns skogsalm. Objekt 19 är ett fuktigt skogsområde med påtagligt naturvärde med värden för fågellivet. Området kan också ha betydelse för fladdermusfaunan. Området kommer inte beröras av vägplanen.

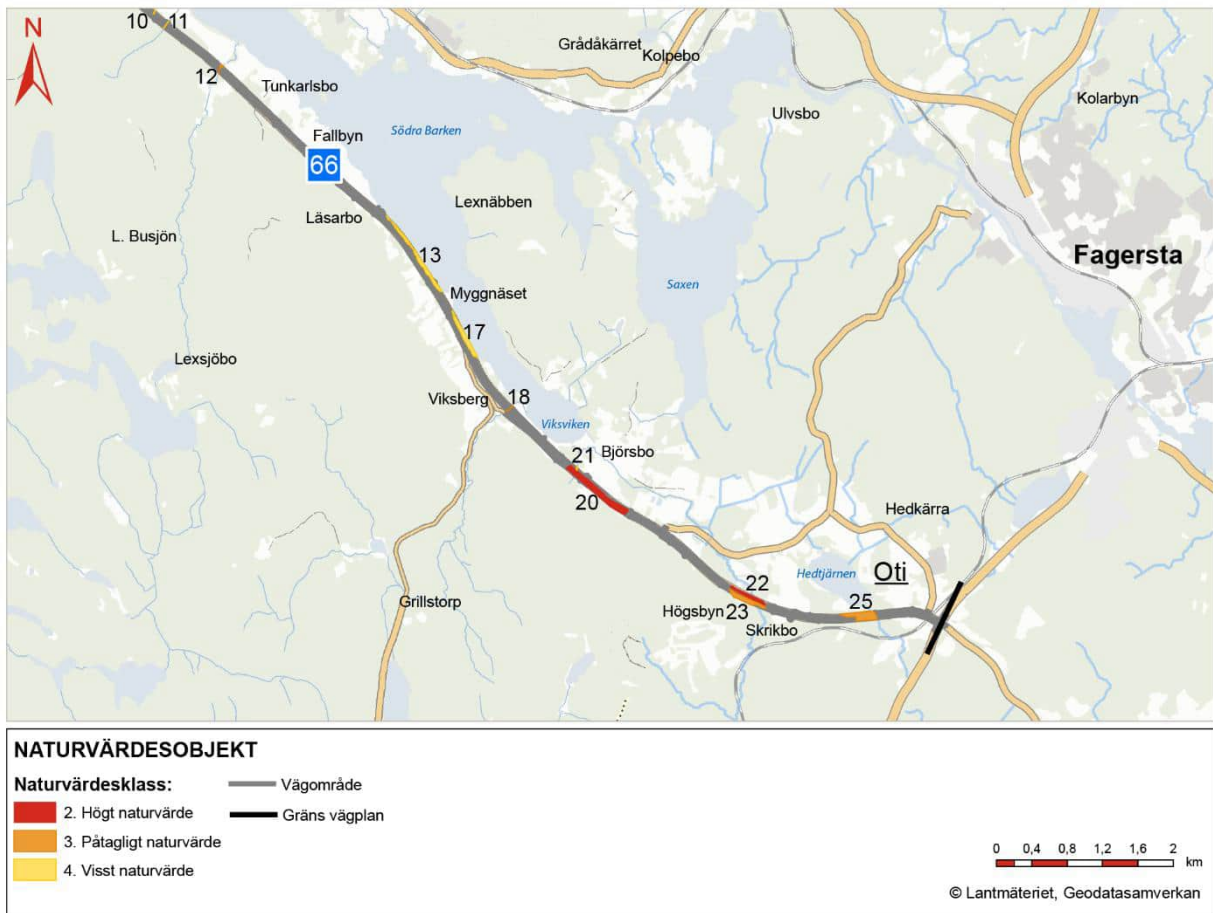
Därefter når den Bromsbergets naturreservat som ligger strax utanför inventeringsområdet på vägens södra sida men mellan vägen och naturreservatet ligger en skoglig nyckelbiotop (objekt 20) som har högt naturvärde. Genom nyckelbiotopen ringlar sig en bäck (objekt 21) med visst naturvärde. Här finns också en vägslänt med värdefull flora (objekt 21B) som bedöms ha påtagligt naturvärde.

Efter cirka en och en halv kilometer angränsar vägområdet till Jönsbackens naturreservat på vägens norra sida. Ett område (objekt 22) med högt naturvärde har avgränsats. Vid Jönsbacken så har även området på vägens södra sida bedömts ha påtagligt naturvärde (objekt 23) då det utgörs av en nyckelbiotop. Där vägen går över bäcken som rinner till Hedtjärnen finns en näringsrik kärrmark på båda sidor om vägen och området har bedömts ha påtagligt naturvärde (objekt 25).

De korsande ekologiska samband som finns kan kopplas till antingen korsande vattendrag eller till skogsbryn. Vägen går parallellt med sjön Södra Barken och längs med den delen av sträckan har djur få korsningspunkter. Ett starkare ekologiskt samband på denna plats med viltstråk som korsar vägen finns i den södra delen av sträckan där Södra Barken är mindre bred i höjd med Uvberget. Än längre söderut där vägen lämnat sjön sker vilts korsning av vägen mer diffust utan särskilda stråk.



Figur 4.5:8 Identifierade naturvärdesobjekt längs med riksväg 66. Beskrivning av objekten finns i tabell 4.5.4.



Figur 4.5:9 Identifierade naturvärdesobjekt längs med riksväg 66. Beskrivning av objekten finns i tabell 4.5.4.

Tabell 4.5:4 Identifierade naturvärdesobjekt längs med riksväg 66. Objekt från en tidigare förstudie har bedömts ha låga naturvärden varpå de har utgått och hopp i objektsnumrering har uppstått.

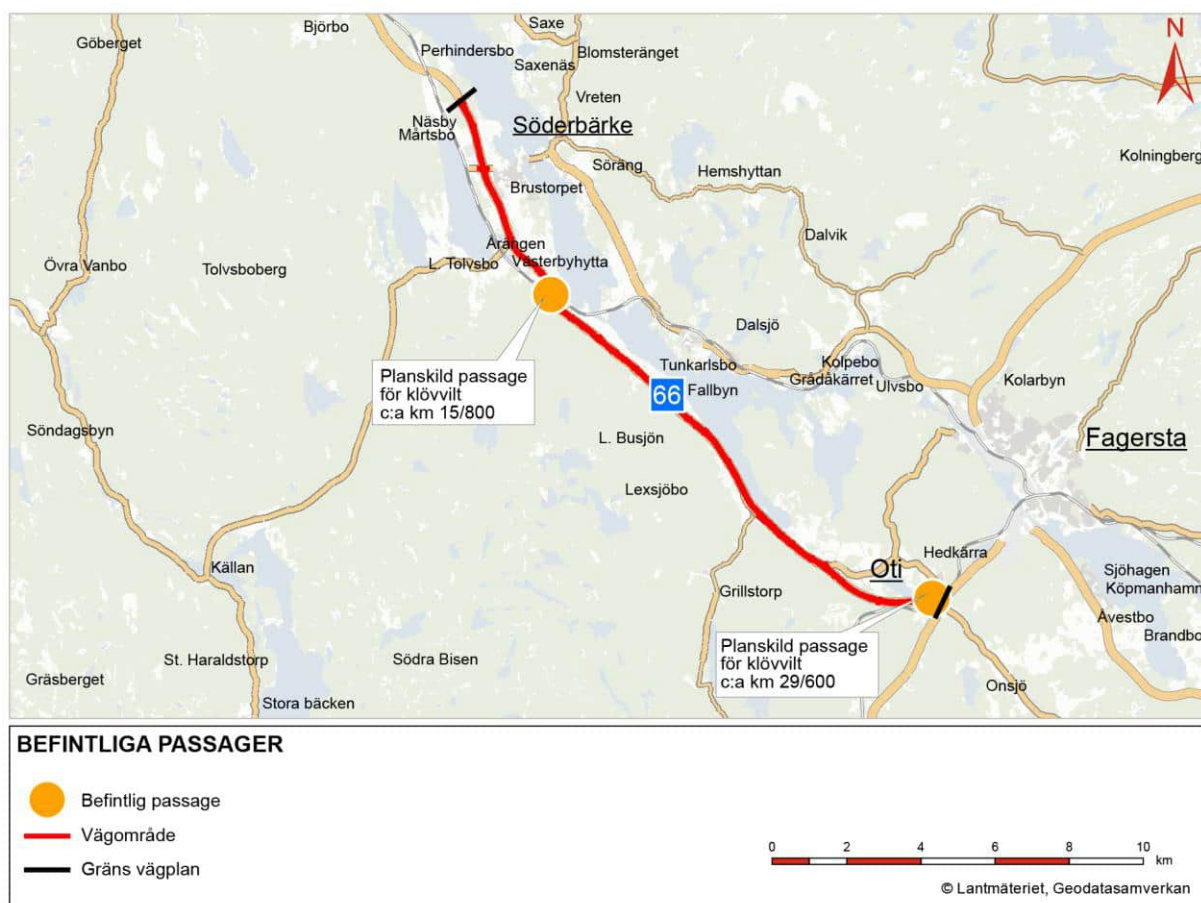
Objekt	Cirka km	Naturtyp	Naturvärdesklass	Beskrivning
6	14/000 - 14/400	Våtmark	3, påtagligt naturvärde	Våtmarksområde med öppna vattenytor som är viktiga för fågellivet.
8	15/229	Vattendrag	3, påtagligt naturvärde	Hyttån, vattendrag med flytbladsvegetation och akvatiska mossor.
9	15/284	Vattendrag	4, visst naturvärde	Biflöde till Hyttån
10	17/989	Vattendrag	4, visst naturvärde	Påverkat mindre vattendrag
10 B	17/989 - 18/080	Torräng	4, visst naturvärde	Torrängsbiotop med insektshabitat
11	18/179	Vattendrag	4, visst naturvärde	Påverkat mindre vattendrag
12	18/963	Vattendrag	3, påtagligt naturvärde	Tunnkarlsbobäcken, bäcken är dämnd och skapat mindre vattensamling som lockar fåglar.
13 och 17	22/000 - 23/250	Limnisk strand	4, visst naturvärde	Sjön Södra Barkens, strand och strandzon.
18	24/084	Vattendrag	3, påtagligt naturvärde	Plågbäcken, mindre påverkat vattendrag men längs med vattendraget finns skogsalm.
19	24/800- 25/100	Skog och träd	3, påtagligt naturvärde	Fuktskogsområde som kan vara potentiellt fladdermusområde, värden för fågellivet
20	25/020 - 25/300	Skog och träd	3, påtagligt naturvärde	Skoglig nyckelbiotop
21	25/116	Vattendrag	4, visst naturvärde	Påverkat vattendrag i objekt 20.
21B	25/625- 25/750	Vägslänt	3, påtagligt naturvärde	Vägslänt med värdefull flora.
22	27/300 - 27/740	Våtmark	2, högt naturvärde	Jönsbackens naturreservat, väg 66 norra sida
23	27/300 - 27/740	Skog och träd	3, påtagligt naturvärde	Skoglig nyckelbiotop, väg 66 södra sida
25	28/700 - 29/100	Vattendrag/ våtmark	3, påtagligt naturvärde	Vattendrag med omkringliggande våtmark

4.5.5. Vilt och passagemöjligheter

Längs med sträckan förekommer flertalet olika stora och medelstora däggdjur. Sett till antal domineras klövviltet av rådjur och delvis älg med mindre förekomster av vildsvin. I övrigt förekommer även dovhjort, kronhjort samt rovdjuren varg, lodjur och järv i området och vid vattendrag förekommer utter.

Idag är vägsträckan inte stängslad med en årsmedelsdygnstrafik, ÅDT, på cirka 3 000 mellan Söderbärke (cirka km 9/900) och Oti (cirka km 29/750). Andra potentiella barriärer i landskapet är järnvägen som löper parallellt med riksväg 66 och sjöarna Norra och Södra Barken. Dessa båda är endast semibarriärer då järnvägen trafikeras med få tåg och endast är delvis stängslad. Sjöarna blir endast en barriär för de djur som inte simmar. Dock sker en förtätning av populationerna i de områden där det är som lättast att korsa vattnet eller där landförbindelse finns.

Det finns två befintliga planskilda passagepunkter för klövvilt, en söder om Västerbyhyttan (cirka km 15/800) och en strax före korsningen i Oti (cirka km 29/600), se figur 4.5:10. I övrigt korsar djuren riksväg 66 i plan.



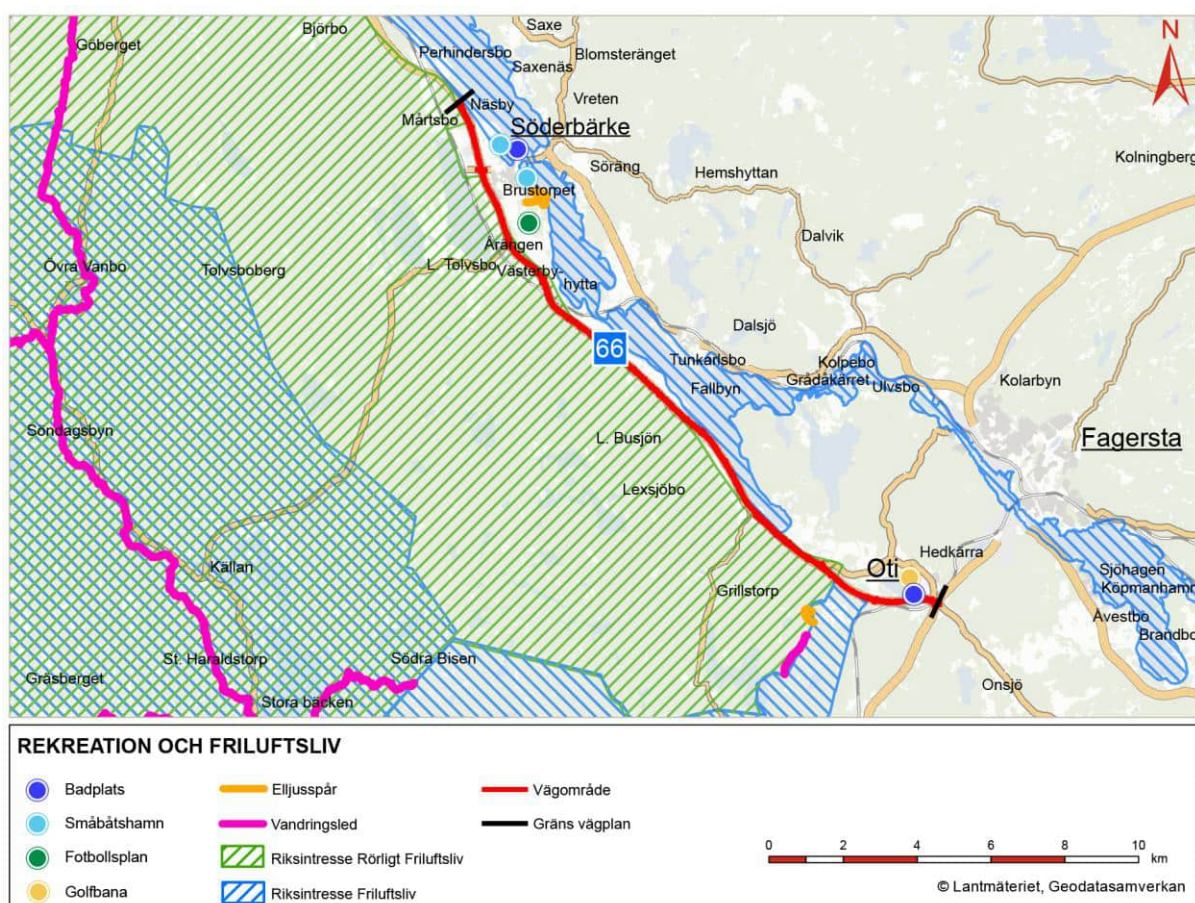
Figur 4.5:10 Befintliga passager för djur

4.5.6. Friluftsliv

Söder om riksväg 66 är riksintresset för det rörliga friluftslivet Malingsbo-Kloten beläget. Inom riksintresset finns otaliga kanot-, cykel- och vandringsleder och det utgör ett av Sveriges största naturreservat. Idag finns inget sammanhängande gång- eller cykelstråk längs med riksväg 66 och korsning av vägen sker mestadels i plan förutom en mindre gång- och cykelpassage i Myggånäset (cirka km 22/800). Ett korsande skoterspår finns mellan Jönsbacken och Oti och där finns en mindre planskild passage (vid cirka km 28/300).

I en kartläggning av Smedjebackens friluftsliv från 2018 så har Norra och Södra Barkens stränder och vattenområden bedömts som mycket viktiga friluftsområden tillsammans med Högbyn (cirka km 27/500) söder om Jönsbackens naturreservat (cirka km 27/400). Även de historiska områdena runt Västerbyhyttan (cirka km 15/500) och Tunkarlsbo (cirka km 19/500) nämns som viktiga för friluftslivet. I Hedtjärnen (cirka km 29/040) finns en badplats och strax norr om sjön en ridanläggning.

Se figur 4.5:11 för exempel på områden för rekreation och friluftsliv samt riksintresse för rörligt friluftsliv samt för friluftsliv.



Figur 4.5:11 I anslutning till vägområdet finns ett blandat utbud för rekreation och friluftsliv.

4.5.7. Mark och vatten (hushållning med naturresurser)

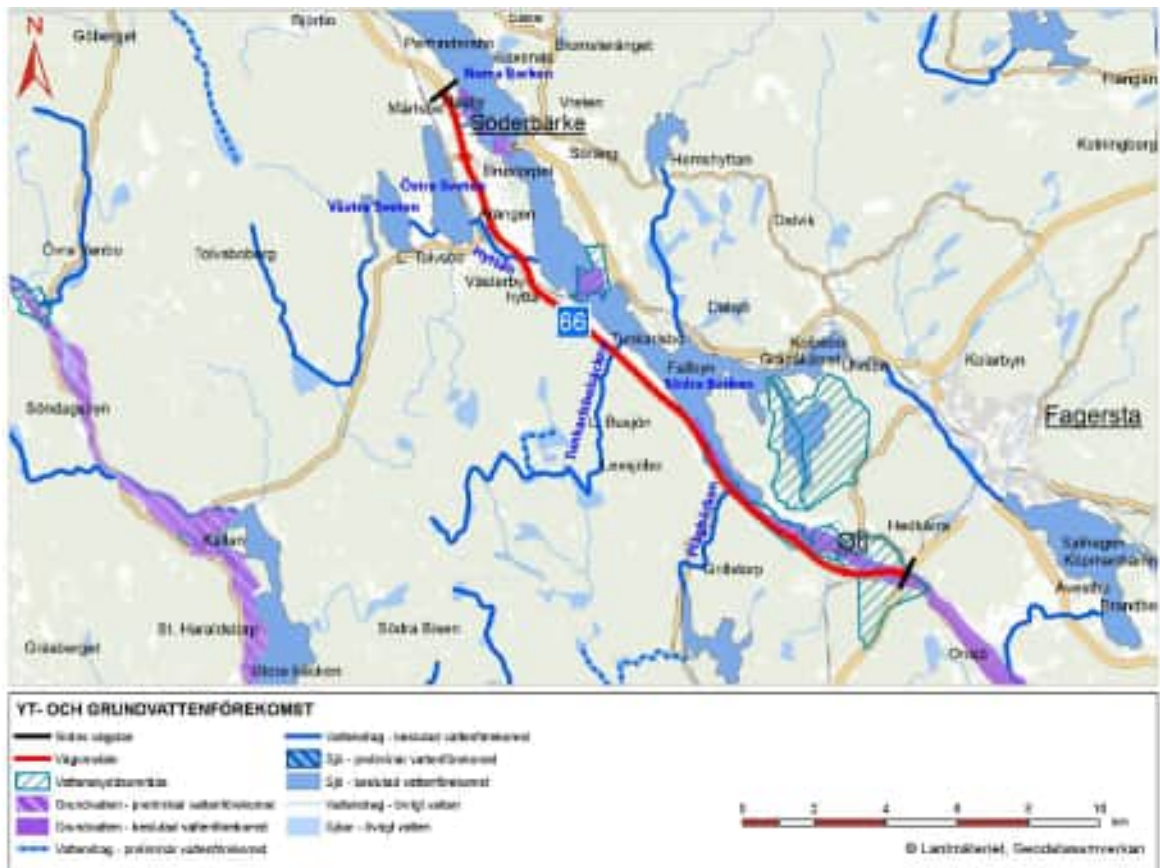
Hushållning med mark och vatten regleras i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, enligt det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats, samt att alla vattenförekomster ska uppnå god status, med vissa fastställda undantag. Statusklassningar och beslutade normer 2021 finns redovisade i VISS (viss.lansstyrelsen.se).

Ytvatten

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, enligt det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats.

Vägplaneområdet ingår i Norra Östersjöns vattendistrikt. Hela sträckan ingår i Kolbäckåns huvudavrinningsområde. Inom detta område finns ett antal statusklassade vattenförekomster.

Vägplanen korsar 11 vattendrag som är direkta recipienter för vägdagvatten, se figur 4.5:12 och tabell 4.5:5. Samtliga vattendrag har flöden som underskrider 1 m³/s och anses kunna vara livsmiljö för vandrande fisk. Berörd och planerad sträcka av riksväg 66 korsar eller finns nära ett tiotal diken och vattendrag. Längs vägsträckningen finns också fyra markavttningsföretag; Kyrkbyns dikningsföretag (av år 1936), Kyrkbyns dikningsföretag I-II (av år 1946), Kyrkbyns dikningsföretag I-II (av år 1963) och Västerby torrlägnings- och kloakledningsföretag (av år 1946).



Figur 4.5:12 Ytvattendrag som korsas av riksväg 66, vattenskyddsområden och grundvattenförekomster längs med sträckan.

Befintlig avvattning sker direkt via vattendragen listade i tabell 4.5:5 men även via befintliga avvattningssystem och vidare till respektive recipient listade i tabell 4.5:6, dessa benämns som indirekta recipienter då de inte är direkta mottagare av vägdagvatten. Det berörda vattensystemet börjar vid sjön Norra Barken vilken i Söderbärke ansluter till Södra Barken vars strand riksväg 66 löper parallellt med.

Berörda vattenförekomsternas statusklassning beskrivs i tabell 4.5:5 och 4.5:6.

Tabell 4.5:5 Direkt berörda recipienter.

Recipient (längdmätning)	Cirka km	Krav	Ekologisk status och påverkansfaktore r	Kemisk status och påverkansfaktorer
Hyttån (Vattenförekomst SE665874-148648)	15/229	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god
			<ul style="list-style-type: none"> • Fisk • Fysiska ingrepp 	<ul style="list-style-type: none"> • Bromerade difenyleter • Kvicksilverföreningar
Namnlös bäck	17/989	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Namnlös bäck	18/179	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Tunkarlsbobäcken (Vattenförekomst SE665425-148922)	18/963	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god
			<ul style="list-style-type: none"> • Fisk • Försurning • Konnektivitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Bromerade difenyleter • Kvicksilverföreningar
Plågbäcken (Vattenförekomst SE665037-149215)	24/084	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god
			<ul style="list-style-type: none"> • Fysiska ingrepp 	<ul style="list-style-type: none"> • Bromerade difenyleter • Kvicksilverföreningar
Namnlös bäck	25/116	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Skrikbobäcken (Vattenförekomst NW664894-149555)	27/598	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad
Namnlös bäck	29/026	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad

*undantag bromerad difenyleter och kvicksilverföreningar

Tabell 4.5:6 Indirekt berörda recipienter.

Recipient	Krav	Ekologisk status och påverkansfaktorer	Kemisk status och påverkansfaktorer
Norra Barken (Vattenförekomst SE666165-148695)	God ekologisk och kemisk status * 2027	Måttlig <ul style="list-style-type: none"> Fisk Särskilt förorenade ämnen Fysiska ingrepp 	Uppnår ej god <ul style="list-style-type: none"> Bromerade difenyleter Kvicksilverföreningar Uran Antracen Blyföreningar Kadmium Tributyltenn
Södra Barken (Vattenförekomst SE665545-149734)	God ekologisk och kemisk status * 2027	Måttlig <ul style="list-style-type: none"> Fisk Syrgasförhållanden Särskilt förorenade ämnen Fysiska ingrepp 	Uppnår ej god <ul style="list-style-type: none"> Bromerade difenyleter Kvicksilverföreningar Antracen Kadmium Blyföreningar Tributyltenn

Grundvatten

Vägplanen anknyter till eller korsar tre grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden, se figur 4.5:12. Schaktning kommer ske under befintlig grundvattennivå endast vid anläggande av brokonstruktion i Viksberg. Denna plats är utanför vattenskyddsområdena.

Areella näringar

I anslutning till riksväg 66 bedrivs aktivt jord- och skogsbruk längs med delar av sträckan. Jord- och skogsbruk är enligt 3 kap 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

4.5.8. Markföroreningar

En miljöteknisk markundersökning har genomförts inom aktuellt vägområde mellan Söderbärke och Oti. Prover har tagits inom vägområdet och analyserats på föroreningar relevanta med avseende på vägområdet och tidigare verksamheter i anslutning till vägen. Inga halter över KM har påträffats i någon analyspunkt.

Inom vägplanen har sedimentprover tagits i Tunnkarlsbobäcken där det tidigare legat en hytta. Sedimentprovet uppvisar endast mycket låga halter enligt Naturvårdsverkets riktvärden för sediment.

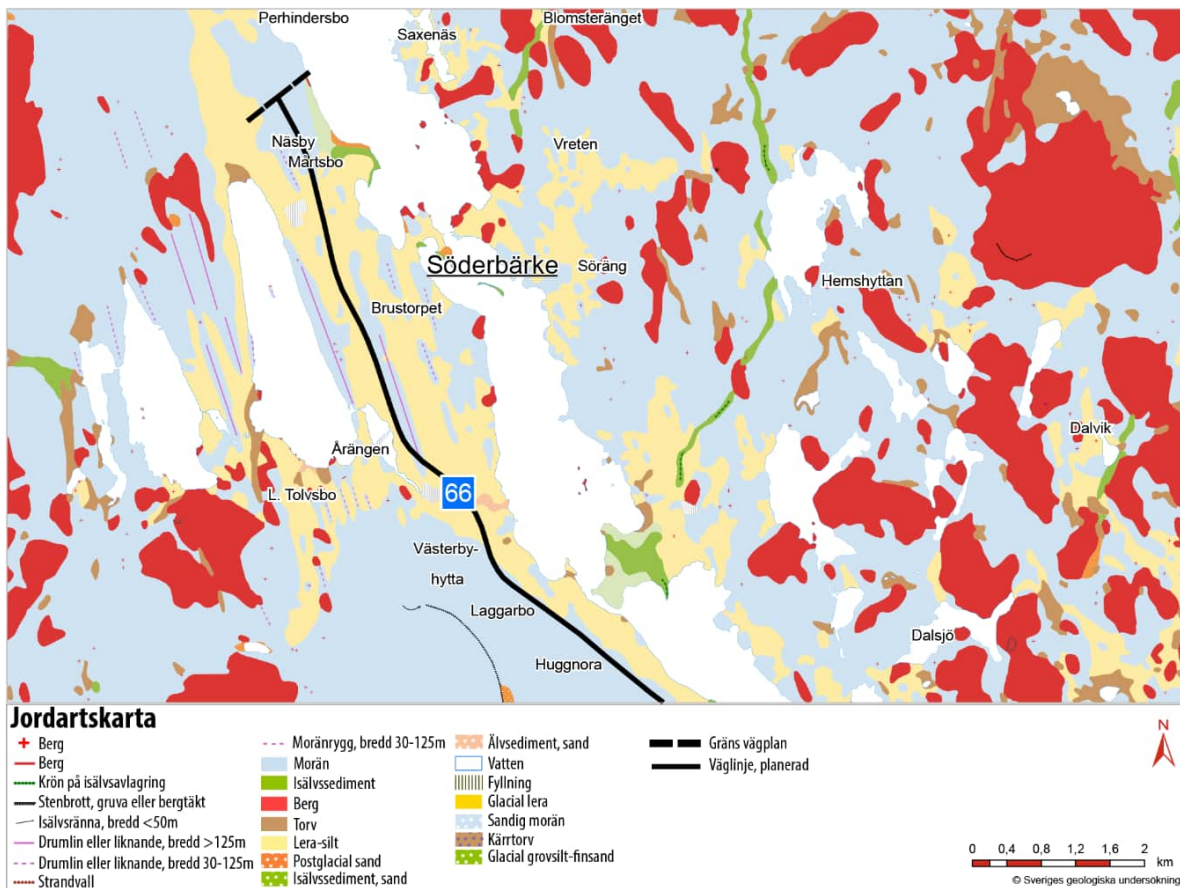
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

4.6.1. Markförhållanden

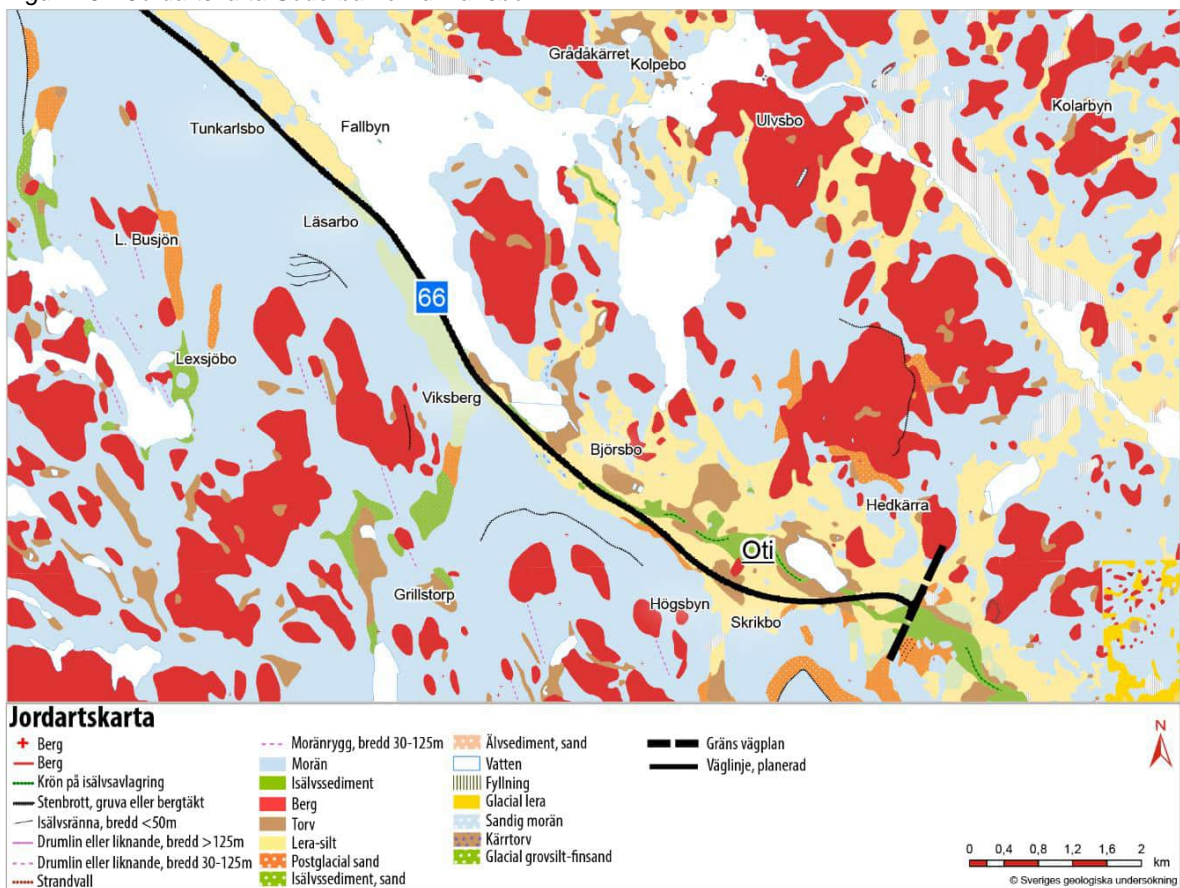
I figur 4.6:1 och 4.6:2 visas jordartskartor för sträckan Söderbärke-Oti. Jordarterna längs sträckan utgörs till stor del av morän och fast lagrad sand och silt. På sträckan kring Söderbärke (cirka km 9/900–12/000) förekommer några mindre områden med lösare jordar av lera och silt, främst förbi Söderbärke. Söder om Söderbärke finns ett område med lös till medelfast torrskorpelera mellan Årången och Västerbyhyttan (cirka km 14/500–15/500) men i övrigt går vägen i huvudsak på moränmark vidare åt sydost ner till Fallbyn (cirka km 20/300). Norr om riksväg 66 gränsar moränen till finsediment av lera och silt mot sjön Södra Barken. På delen förbi Läsarbo (cirka km 21/000) och ner till Viksberg (cirka km 23/100) består jordprofilen av siltig sand och sandig silt. Förbi Viksberg följer vägen Färnaåsen som utgörs av isälvsmaterial och går sedan över på lösare jord av silt och lera med förekommande torvområden ner till Oti (cirka km 29/750) längst i söder. Vid anslutning till riksväg 68 utgörs jordprofilen i huvudsak av fast sand.

Hela sträckan ligger under höga kustlinjen, vilket innebär att de ytliga jordarterna har påverkats av vattnets vågor under landhöjningen.

Längs sträckan förekommer inget berg i dagen och SGU:s jorrdjupskarta indikerar att djupet till berg i huvudsak är mellan 5–20 meter. Berggrunden domineras av en metamorf intrusiv- och ytbergart av typ Granodiorit-granit och Dacit-ryolit som finns i södra delen av sträckan.



Figur 4.6:1 Jordartskarta Söderbärke-Tunkarlsbo



Figur 4.6:2 Jordartskarta Tunkarlsbo-Oti

För större delen av sträckan bedöms de geotekniska förhållandena som relativt goda då marken till stor del utgörs av fast lagrade jordar av silt, sand och morän. Lokalt förekommer lösare lagrad jord av lera eller silt i undergrunden på delar av sträckan.

I läget för ny fauna- och gång- och cykelport, cirka km 21/360 vid Läsarbo, utgörs jordprofilen under bankfyllningen för riksväg 66 av medfast siltig finsand ner till cirka 1,5 meter under brons bottenplattor. Under sanden finns ett cirka 1,5 meter mäktigt lager lerig silt med mycket lös lagringstäthet på grusig sandig morän. Vid anläggandet av fauna- och gång- och cykelporten kommer schakt under grundvattennivån behövas.

Vid planerad vändögla i Myggnäset, cirka km 22/380–22/440, utgörs jordprofilen på östra sidan om riksväg 66 av siltig finsand med på ett 1–1,5 meter lager av torv ner till cirka 3–4 meter djup. Under sanden och torven finns silt med lös lagringstäthet ner till 7–8 meter djup där fastare jord finns. I den norra delen av den efterföljande ersättningsvägen mellan km 22/440–22/600 finns fortsatt inslag av torv under finsanden ner till cirka 3 meters djup. Under sanden och torven finns silt med lös lagringstäthet ner till 5–8 m djup där fastare jord finns.

Jordprofilen vid planerade vändögglor på var sida riksväg 66 i km 28/000–28/200 vid Hedkärra utgörs av fast torrskorpelera på lös till medelfast siltig finsand eller finsandig silt underlagrat av morän.

Beroende på förekommande moräns sammansättning och typ av finsediment längs sträckan har jordarna olika benägenhet att påverkas av tjäle, varpå jordarna indelas i olika tjälfarlighetsklasser som underlag till dimensionering av vägen överbyggnad.

4.6.2. Hydrologi

Grundvattnets strömningsriktning bedöms i huvudsak följa terrängs topografi som för vägsträckan i huvudsak lutar neråt mot sjöarna Norra Barken (cirka km 9/900–12/000) och Södra Barken (cirka km 12/000–25/800). Söderbärke (cirka km 12/000–13/000) utgör i sig ett relativt flackt lågpunktsområde där vägen passerar. Mellan Söderbärke och Oti finns lågpunkter främst i Årången (cirka km 14/000), Tunkarlsbo (cirka km 19/000) samt vid Viksviken (cirka km 25/000) och Hedkärra (cirka km 28/500) längst i söder.

Moränjordarna längs sträckan har medelhög genomsläpplighet medan de förekommande partierna med lera och silt har lägre genomsläpplighet. Sydost om Söderbärke är jordens genomsläpplighet medelhög på vägens södra sida och låg i silt och lerjordarna som finns på vägens norra sida ner mot sjön Södra Barken.

Grundvattenytan har uppmätts i grundvattenrör och observerats i undersökningspunkter längs sträckan. I början av sträckan vid Näsby bedöms grundvattenytan ligga på mellan 0,5–2,5 meter djup under markytan. Förbi Söderbärke och ner mot Årången finns grundvattenytan rätt ytligt på mellan 0–0,7 meter djup för att på efterföljande delen förbi Västerbyhyttan och Huggnora ligga på 0,2–1,0 meter djup under markytan. På delen vid Tunkarlsbo och ner till Myggnäset har grundvattenytan uppmätts på mellan 0–1,7 meter djup och i slutet av sträckan inom Viksvikens vattenskyddsområde ligger grundvattenytan på mellan 1,0–2,6 meter djup.

Vid skärning under befintlig grundvattennivå kan permanent grundvattensänkning med pumpstation eller genom ytlig avledning komma att erfordras.

4.6.3. Broar och andra byggnadsverk

Bro 20-1111-1, Bro över bäck 2 km NV Huggnora

Bron är en rörbro i stål, klädd med sprutbetong för riksväg 66 över bäck från 1966 vid cirka km 15/240, se figur 4.6:3. Bron består av två rör med spännvidd på cirka 2,8+2,8 meter. Rörens topp- och bottenlängd är 21,0 meter och total brobredd är 13 meter. Uppgift om grundläggning saknas.

Bron ska utföras med mitträcke.



Figur 4.6:3 Bro över bäck 2 km NV Huggnora. Foto: BaTMan.

Bro 20-714-1, Bro över järnväg vid Västerbyhytta

Bron är en balkbro i betong för riksväg 66 över järnväg från 1966 (cirka km 15/800), se figur 4.6:4. Bron har en korsningsvinkel på 39 grader. Bron är kontinuerlig över tre spann med spännvidd på cirka 15,5+20,5+15,5 meter. Total brobredd är 13 meter. Bron är grundlagd med platta på mark.

Bron ska anpassas mot vägsektionen och utföras med skiljebalk och mitträcke.



Figur 4.6:4 Bro över järnväg vid Västerbyhytta. Foto: BaTMan.

Bro 20-727-1, Bro över st. Lexens utlopp vid Tunkarlsbo

Bron är en rörbro i stål, klädd med sprutbetong för riksväg 66 över Tunkarlsbobäckens (Lexens) utlopp från 1966 (cirka km 18/960), se figur 4.6:5. Bron består av ett lågbyggt rör med spännvidd på cirka 3,8 meter. Rörets bottenlängd är 26,0 meter och total brobredd är 13 meter. Bron är grundlagd på mark.

Bron ska utföras med mitträcke.



Figur 4.6:5 Bro över st. Lexens utlopp vid Tunkarlsbo. Foto: BaTMan.

Bro 20-1255-1, Bro över gång- och cykelväg vid Läsarbo

Bron är en rörbro i stål för riksväg 66 över järnväg från 1992 (cirka km 22/800), se figur 4.6:6. Bron består av ett lågbyggt rör med spännvidd på cirka 4,3 meter. Rörets topp- respektive bottenlängd är 17,2 respektive 23,4 meter och total brobredd är 13 meter. Bron är grundlagd med packad fyllning på mark.

Bron ska utföras med mitträcke.



Figur 4.6:6 Bro över gång- och cykelväg vid Läsarbo. Foto: BaTMan.

Bro 20-1110-1, Bro över bäck 1 km NO Viksberg

Bron är en rörbro i stål, klädd med sprutbetong för riksväg 66 över bäck från 1967 (cirka km 24/080), se figur 4.6:7. Bron består av ett lågbyggt rör med spännvidd på cirka 2,5 meter. Rörets topp- och bottenlängd är 20,0 meter och total brobredd är 13 meter. Uppgift om grundläggning saknas.

Bron ska utföras med mitträcke.



Figur 4.6:7 Bro över bäck 1 km NU Viksberg. Foto: BaTMan.

Bro 19-59-1, Bro över s.j. vid Hedkärren, Oti, i Fagersta

Bron är en plattrambro i betong för riksväg 66 över järnväg från 1967 (cirka km 29/650), se figur 4.6:8. Bron har en korsningsvinkel på 82 gon. Bron har ett spann med spännvidd på cirka 10,4 meter med fri höjd $\geq 5,95$ meter över r.ök.. Total brobredd är 13,0 meter och vägbanebredd är 12,9 meter. Bron är grundlagd med platta på mark. Byte av kantbalk och tätskikt är utfört 2011.

Bron åtgärdas ej i projektet.



Figur 4.6:8 Bro över s.j. vid Hedkärren, Oti, i Fagersta. Foto: BaTMan.

4.6.4. Vägteknik

Vägteknik avser i första hand dimensionering av överbyggnad (förstärkningslager, bärlager, asfalt) Dels påbyggnad på befintlig vägbana och vägrenar; dels breddning av vägen.

Sedan vägen byggdes för cirka ett halvt sekel sedan har den nötts ner. Samtidigt har kraven på vägens bärighet ökat, bland annat för att klara högre axellast. De tillåtna totallasterna har också gått upp väsentligt och på sträckan förekommer omfattande tung dispenstrafik.

Den nuvarande vägen har begränsad bärighet i vägren och den behöver byggas om. Efter ombyggnad kommer nuvarande vägren bli körfält på sträckor där även tung trafik kommer att gå.

4.6.5. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljö kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara normen.

I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Luft

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Problemen med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda delar av samhället. Enligt mätningar och/eller modellberäkningar utförda av Dalarnas luftvårdsförbund klarar Smedjebackens kommun samtliga miljökvalitetsnormer för luft.

Yt- och grundvatten

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämras. Alla vattenförekomster har kvalitetskrav som är kopplat till ett datum när kravet senast ska uppnås.

Mer information om de ytvatten som är klassade med miljökvalitetsnormer i närheten av vägplaneområdet finns i avsnittet om Ytvatten och Hushållning med naturresurser 4.5.6 och 6.3.5.

Fisk- och musselvatten

Förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Inga fisk- eller musselvatten enligt förordningen berörs av denna vägplan.

Omgivningsbuller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska Trafikverket vart femte år ha kartlagt buller från vägtrafik vid vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år (cirka 8 200 fordon/årsmedeldygn) och tagit fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret samt ett åtgärdsprogram. Syftet är att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Riksväg 66 har en årsmedelsdygnstrafik mellan 3000- drygt 4 000 fordon och berörs därmed inte av förordningen. Trafikverket har dock valt att utöka omfattningen av åtgärdsprogrammet till att innefatta all statlig väg och järnväg, samt även vibrationsstörningar i bostäder. Åtgärder genomförs enligt ett nationellt åtgärdsprogram.

Inom projektet utförs kartläggning av buller från väg och bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas för att minska bullerpåverkan från vägen vilket är i linje med miljökvalitetsnormen.

4.6.6. Ledningar

Inom den aktuella vägsträckningen finns el-, tele-, optokablar samt VA- och fjärrvärmeledningar i mark och i luften. Ett antal enskilda vattenbrunnar och avloppsreningsanläggningar finns också inom området. Projektet har samrått med samtliga berörda ledningsägare.

4.6.7. Avvattning

Riksväg 66 avvattnas idag via vägtrummor och öppna diken som har norra och södra Barken samt Hedtjärnen som recipienter. Befintlig avvattning som sker via öppna vägdiken och infiltration renas till viss del. Det finns inga anlagda reningsanläggningar förutom de öppna diken.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Efter framtagen åtgärdsvalsstudie har Trafikverket tagit ställning för att bygga om riksväg 66 i befintlig sträckning, därför finns inga alternativa lokaliseringar.

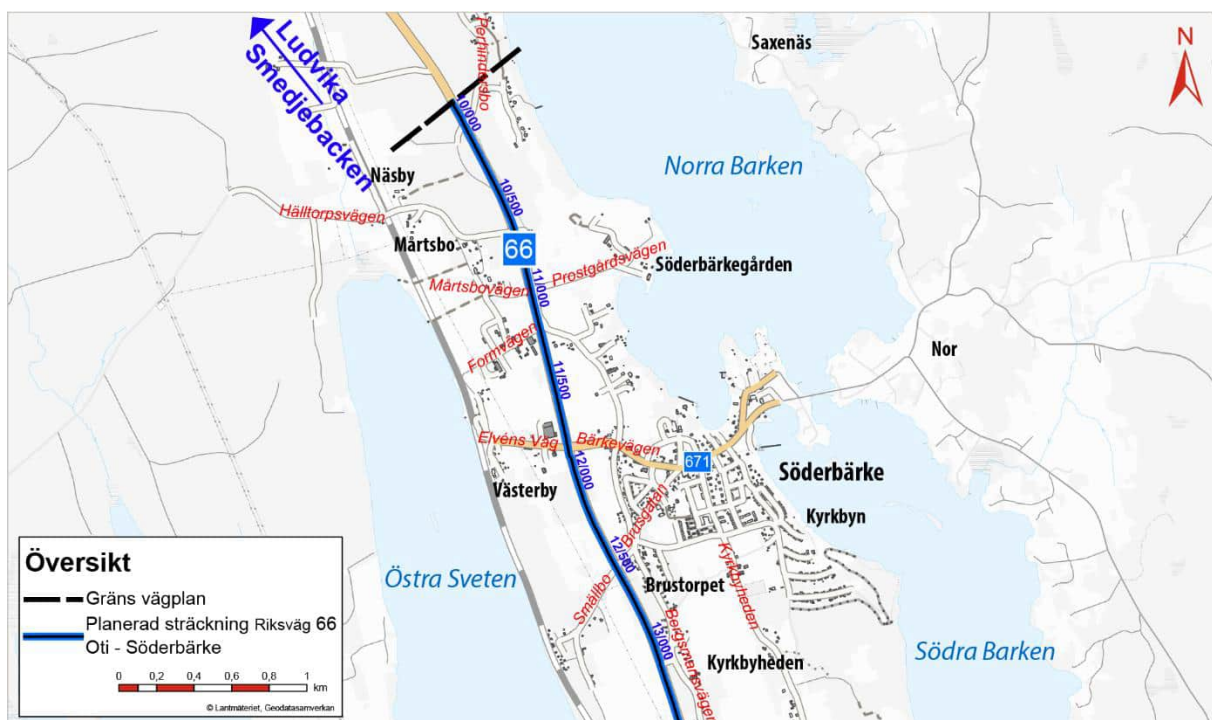
Ombyggnation i befintlig vägs sträckning har bedömts som det mest kostnadseffektiva att göra. Planerade åtgärder kan göras till stor del inom befintligt vägområde genom att optimera väggeometrin och bredda befintlig väg. Markanspråket för dessa åtgärder blir avsevärt mindre jämfört med en alternativ ny vägdragning.

5.2. Val av utformning

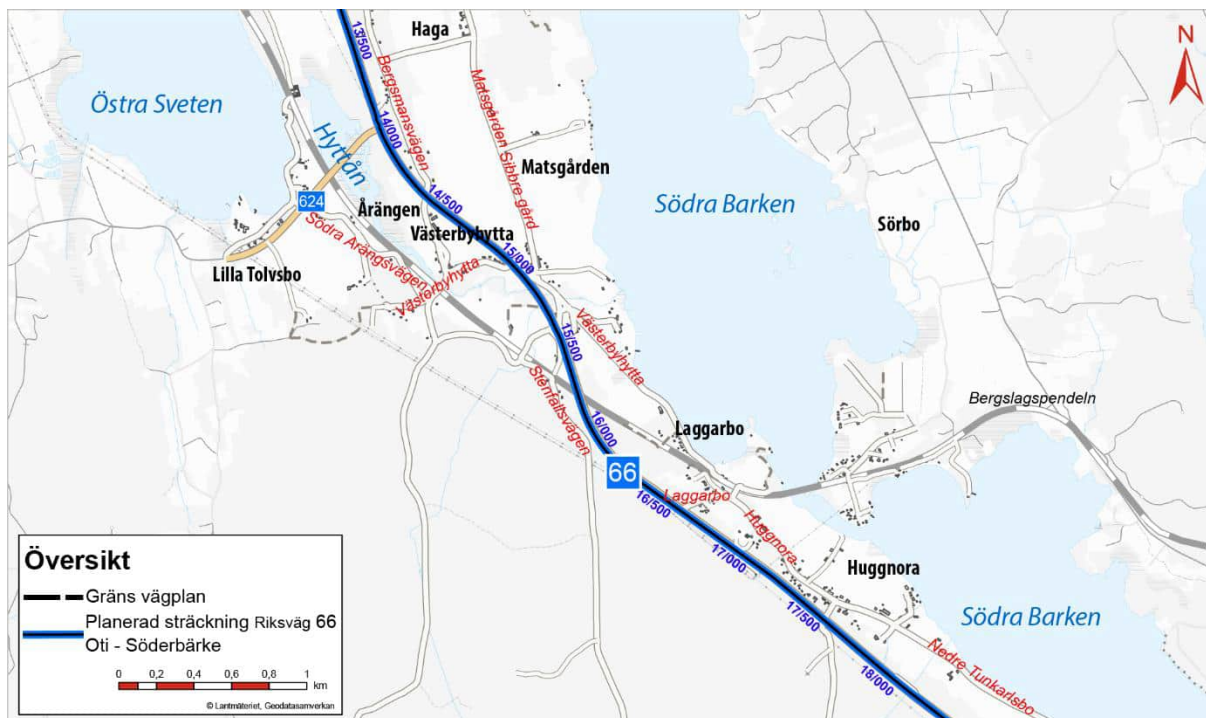
5.2.1. Vägutformning

Vägutformningen är utförd enligt Trafikverkets riktlinjer avseende vägar och gators utformning, Vägar och gators utformning, VGU, 2020.

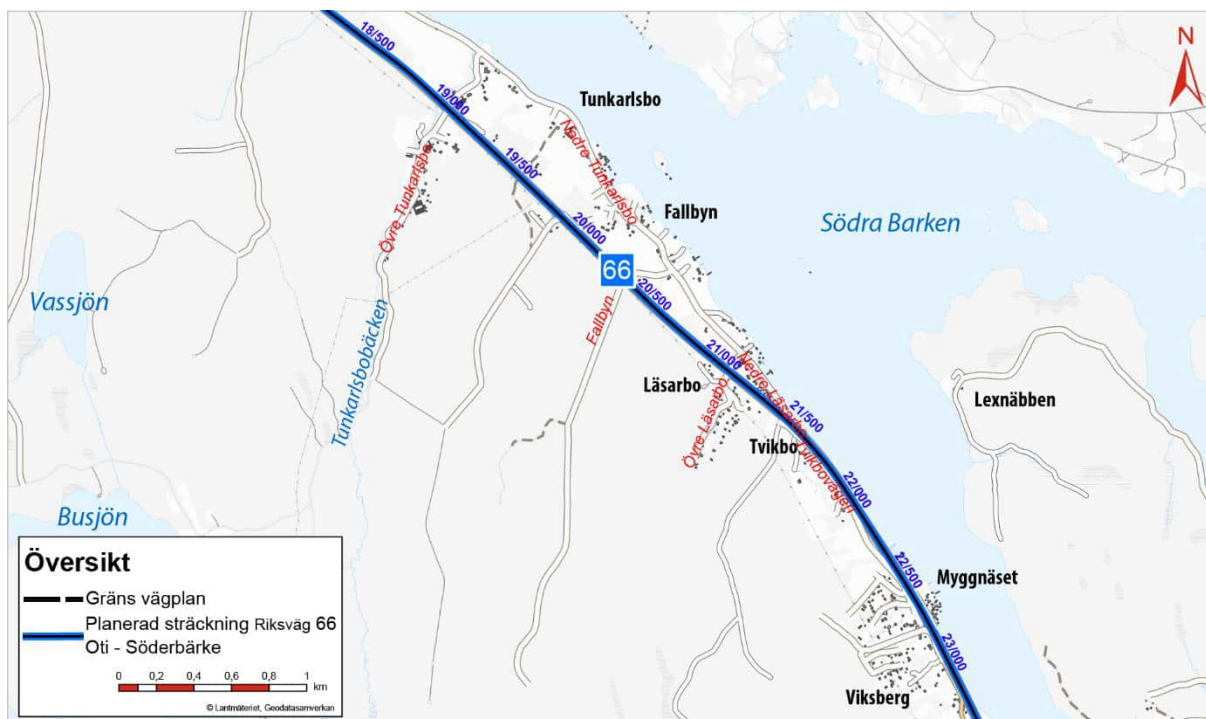
Planerade åtgärder med nytt vägområde har markerats på plankartorna (101Co210-27). På illustrationskartorna (101To610-27) finns även åtgärder som inte fastställs markerade. Orienteringskartor (2Co2OK01 och 2Co2OK02) finns framtaget som underlag till vägplanen och kan läsas parallellt med planbeskrivningen. Se även PM Gestaltningssprogram och PM Buller som är en del av vägplanen för vidare förståelse av vägplanen. Se figur 5.2:1–5.2:4 för översikt med gatunamn och ortsnamn samt kilometerhänvisning.



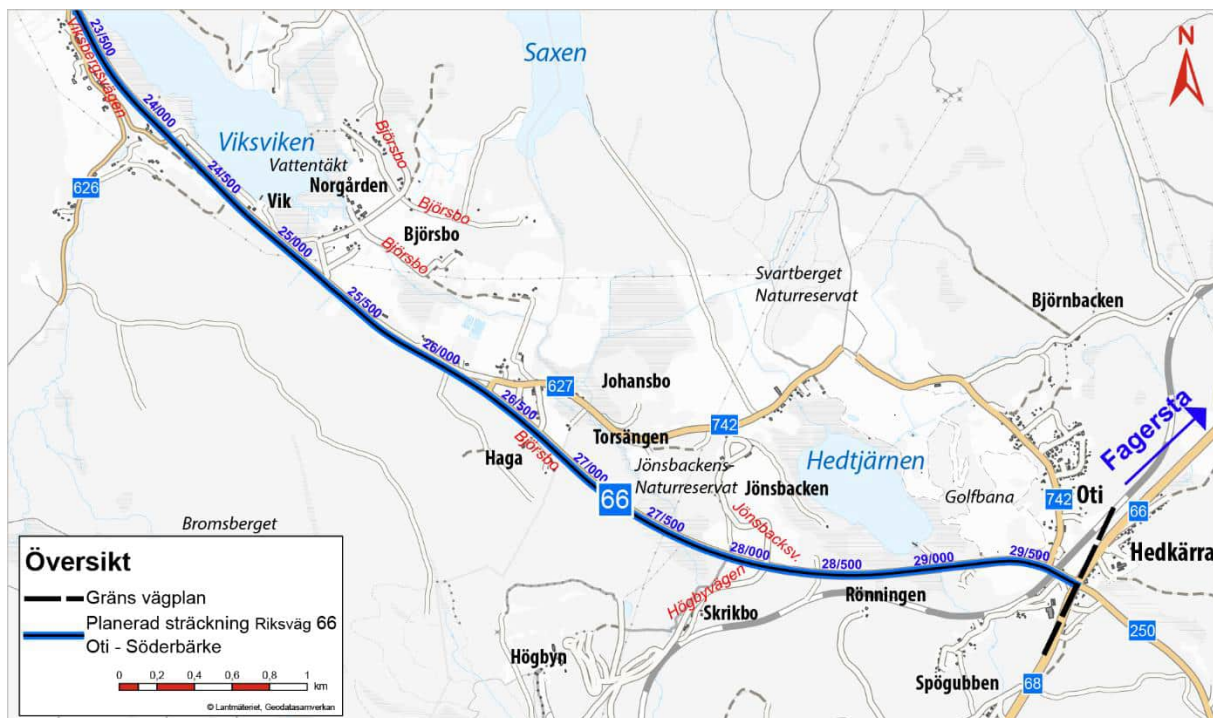
Figur 5.2:1 Detaljerad översiktskarta med gatunamn och ortsnamn ca km 9/900-cirka 13/800



Figur 5.2:2 Detaljerad översiktsskarta med gatunamn och ortsnamn ca km 13/800-cirka 18/500



Figur 5.2:3 Detaljerad översiktsskarta med gatunamn och ortsnamn cirka km 18/500-cirka 23/500



Figur 5.2:4 Detaljerad översiktskarta med gatunamn och ortsnamn cirka km 23/500 - 29/750

Riksväg 66

För att öka trafiksäkerheten längs med sträckan byggs riksväg 66 om till mötesseparerad väg med mötteseparering (mitträcke) och växlande 2+1 körfält från Söderbärke, km 9/900, till Oti, km 29/750. Ett antal enskilda anslutningar till riksväg 66 stängs. Nya enskilda vägar (för boende och lantbrukets behov) kommer att anläggas med anslutning till passager i plan eller med lösningen höger in/höger ut till riksväg 66.

Befintlig riksväg 66 byggs om till mötesfri väg med referenshastighet 100 km/tim. Se figur 5.2:1–5.2:4 för översikt med gatunamn och ortsnamn samt kilometerhänvisning.

Vägen utformas på sträckan km 9/900–29/630 med 2+1 körfält i vardera riktningen med mitträckesseparering. Vid övergångar mellan omkörningsfält i södergående respektive norrgående riktning utformas vägen som mötesfri väg med 1+1 körfält.

Vägen utformas med säkra sidoområden/säkerhetszon, det vill säga med ett område utanför vägbanekanten som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål så som stenar och träd. Om dessa åtgärder inte är lämpliga eller möjliga krävs sidoräcken. Säkerhetszonerna är utformade enligt kraven i Trafikverkets regelverk Vägar och gators utformning, VGU, och varierar med referenshastigheten. Skyddszonens storlek beror på vägens referenshastighet, bankhöjd, om det är raksträcka eller inner/ytterkurva och radien på en eventuell kurva. Sträckor med referenshastigheten 100 km/tim har vid breddning en säkerhetszon på minst 9 meter, där vägen inte breddas är säkerhetszonen minst 5 meter vilket är lika med befintlig säkerhetszon. Där vägen breddas innebär det att mark kommer att tas för att uppfylla krav på säkerhetszon enligt kraven i VGU.

Eftersom det på sträckan även går farligt gods, måste sidoområdena vara utformade så att skador på tredje man eller tredje mans anläggning förhindras. Sidoräcken sätts vid behov, exempelvis vid branta och/eller höga slänter, broar, trummor och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen. Vågräcken monteras även vid närhet till vattendrag. Placering av sidoräcken redovisas i tabell 5.2:1. Räckena får inte inkräkta på körbanans bredd så att denna blir mindre än 5,1 meter mellan räckena. Se ritning typsektion 201T0401-02. Sidoräcken fastställs i vägplanen men ej räckenas avslut.

Tabell 5.2:1 Placering av sidoräcken.

Placering av sidoräcke vid cirka km	Körriktning
11/787–11/842	Södergående riktning
11/793–11/860	Norrgående riktning
13/734–13/490 (ATK)	Södergående riktning
14/055–14/094 (ATK)	Norrgående riktning
15/160–15/264	Norrgående riktning
15/162–15/253	Södergående riktning
15/500–16/035	Norrgående riktning
15/509–16/010	Södergående riktning
17/375–17/487	Norrgående riktning
18/883–18/920 (ATK)	Södergående riktning
18/920–19/000	Norrgående riktning
18/930–18/990	Södergående riktning
19/125–19/180 (ATK)	Norrgående riktning
21/240–21/450	Norrgående riktning
21/260–21/440	Södergående riktning
21/470–21/590	Norrgående riktning
22/250–22/413	Norrgående riktning
22/570–22/840 (mellan vägkant och gång- och cykelbana)	Södergående riktning
22/745–23/270	Norrgående riktning
24/160–24/590	Norrgående riktning
25/570–25/640 (mellan vägkant och gång- och cykelbana)	Norrgående riktning
25/810–26/020	Södergående riktning
25/840–26/300	Norrgående riktning
28/240–28/350	Norrgående riktning
28/250–28/360	Södergående riktning
28/670–29/084	Södergående riktning
29/280–29/677	Södergående riktning
29/286–29/605	Norrgående riktning

Grundprincipen för utformningen av sidoområden är att de ska anpassas till det omgivande landskapet. Därigenom kommer väganläggningen att upplevas som mindre dominerande och dess kontrastverkan minskar.

På hela sträckan går vägen i befintligt läge.

De byggnadstekniska förutsättningarna för riksväg 66 är goda då jordprofilen längs vägen i huvudsak utgörs av fast lagrade jordar av silt, sand och morän. I området vid cirkulationsplatsen vid Oti, cirka km 29/750, består marken av fyllning på fasta jordar av sand med vissa inslag av sandig silt. Breddning av vägen på områden med lokala förekomster av lösare jordar av lera eller silt i undergrunden bedöms kunna hanteras med tidig utläggning för att minimera ojämna sättningar och uppnå fullgod stabilitet. Tidig utläggning innebär att planerade fyllnadsmassor läggs ut i tidigt skede i projektet så att eventuella sättningar från fyllningens tyngd hinner ske innan överytan slutjusteras och vägen färdigställs.

Typsektioner:

Indelning av vägen anges i tabell 5.2:2.

Tabell 5.2:2 Riksväg 66:s indelning

Vägdela	2+1 sträckor, 13 meter bred väg	1+1 sträckor, 10 meter bred väg
Vägren	0,50 m	0,50 m
Körfält	3,50 m	3,75 m
Körfält	3,25 m	-
Inre vägren	0,45 m	0,60 m
Mitträcke	0,30 m	0,30 m
Inre vägren	0,75 m	0,60 m
Körfält	3,75 m	3,75 m
Vägren	0,50 m	0,50 m

Vägrenarnas bredd är anpassad till att gång- och cykeltrafiken separeras från vägen och i stället leds via separat gång- och cykelstråk. Sidoområdet utformas med en släntlutning på 1:3 eller 1:2 med sidoräcke. Släntlutning i bakslänt vid skärning i jord är 1:2.

Mitträckets placering och sträckning framgår av plankartor 101C0210-101C0227. Sidoräcken redovisas på plankartor 101C0210-101C0227.

Vägslänter, bankar och övriga sidoområden utformas så att det med tiden inte är möjligt att urskilja en tydlig gräns mellan anlagd och befintlig mark. Vägbankar och skärningsslänter ges en utformning och släntlutning som är anpassad till platsen. Bank- och skärningsslänter utförs så långt som möjligt som jordslänter och befintlig markvegetation och jordmån tas tillvara och återanvänds som släntbegränsning. Invasiva arter får inte påföras slänterna. Även övriga ytor som påverkas av

anläggningen liksom eventuella erosionsskydd av bergkross ska täckas med ytjord och vegetationsb eklädas. Utgångspunkten är att jordmån och markvegetation från samma naturtyp som den aktuella ska användas. I det öppna odlingslandskapet stödsås ytorna med en ängsfröblandning med en stor andel örter i syfte att gynna den biologiska mångfalden.

Viltstängsel placeras utanför vägens säkerhetszon där så är möjligt men inom vägområdet. För att möjliggöra skötsel av stängslet och för att kunna vidmakthålla dess funktion tas i skogsmark två meter vägrätt utanför viltstängslet, i åkermark, ängsmark samt tomtmark en meter vägrätt utanför viltstängslet. Avståndet från säkerhetszonen varierar något beroende på terrängen. I viltstängslet görs ett antal viltuthopp för att möjliggöra för djur som tagit sig förbi stängslet att lämna vägområdet.

Den befintliga kommunala informationsplatsen vid Huggnora (cirka km 17/400) anpassas mot riksväg 66.

Plan-och profilstandard

Utformning av kurvorna (radier) på dagens riksväg 66 gällande plan och profil beräknas fungera för framtida funktion. Hastigheten föreslås höjas till 100 km/h förutom i korsningar där den föreslås sänkas till 80 km/h. I slutet av vägplanen på sträckan cirka km 29/630 - 29/750 utformas vägen som tvåfältsväg med högsta tillåtna hastighet 60 km/h.

Bortvald utformning:

Förslag på upprätning av kurva närmast järnvägsbro i Oti (cirka km 29/600) har studerats. Vägen ligger på hög bank vilket gör att uträtning av kurvan blir en dyr åtgärd. Även om kurvan skulle rätas krävs en hastighetssänkning innan järnvägsbron och efterföljande korsning riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250.

Väg 626 (Statlig väg)

Den statliga väg 626 förlängs (cirka km 24/100–25/260) och utformas som enfältsväg då den kommer att ha lågt trafikflöde. Vägens bredd kommer att vara 5,0 meter. Innerslännt utformas som 1:3 och ytterslännt som 1:2. Förlängningen av väg 626 blir en del av ett cykelstråket där gående och cyklister samsas med övrig trafik. På så vis kan även långsamtgående fordon köra på väg 626 i stället för på riksväg 66.

Bortvald utformning:

Inga alternativa utformningar har studerats.

Driftvändplatser och vändöglor

Drift- och vändplatser ordnas via korsningar och vändöglor och placeras så att det som mest blir cirka två km förlängd körväg för permanent- och fritidsboende som får anslutning höger in/höger ut.

Driftvändplatser samordnas med vändöglor som anläggs vid cirka km 17/550 södergående och cirka km 17/620 norrgående riktning vid Huggnora, cirka km 19/900 norrgående riktning vid Tunkarlsbo, cirka km 22/400 norrgående riktning vid Myggnäset och cirka km 28/100 norr- och södergående riktning vid Jönsbacken och Skrikbo.

Vid cirka km 10/000 norrgående riktning anläggs en vändplan för att anslutning vid cirka km 10/670 norrgående riktning ändras till höger in/höger ut samt att anslutning vid cirka km 11/200 norrgående riktning föreslås stängas. Vändplan vid cirka km 10/000 anläggs för att långa fordon ska hinna räta upp fordonet för att få god sikt innan de kör ut på riksväg 66.

Vid cirka km 12/550 norrgående riktning anläggs en vändögla på väg Smällbo eftersom befintlig anslutning mot riksväg 66 stängs.

Vid cirka km 25/260 norrgående riktning anläggs en vändplan kombinerat med en busshållplats för att bussarna inte ska behöva stanna på riksväg 66. Det anläggs även en vändmöjlighet då in- och utfart vid cirka km 24/590 justeras till höger in/höger ut.

Vid cirka km 26/680 vid Björsbo anläggs en vändögla på sidoväg då sidovägens in- och utfart stängs mot riksväg 66.

Vändögla i Myggnäset vid km 22/380-22/440 och planerade vändöglor på var sida riksväg 66 i km 28/000–28/200 vid Hedkärra föreslås utföras med tidig utläggning för att utvinna eventuella sättningar innan färdigställande. För beskrivning av tidig utläggning se mer under avsnittet om riksväg 66 tidigare i kapitlet.

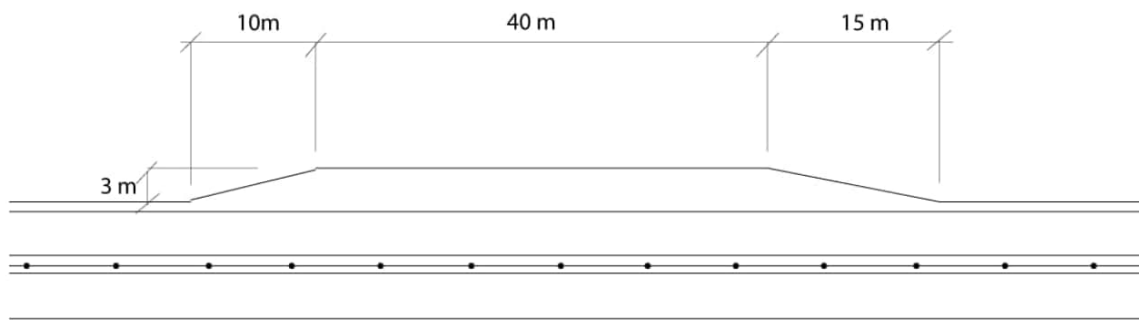
Bortvald utformning

Alternativ lokalisering av vändplats kombinerat med busshållplats vid cirka km 25/260 har studerats. Med valt utformning behöver oskyddade trafikanter inte passera riksväg 66 för att komma till busshållplats i södergående riktning. I nuläget stannar bussen i korsningen vilket inte är möjligt med den nya utformningen.

Nöduppställningsplats

Då det med mitträckesseparerad 2+1 väg blir långa sträckor med varierande ett körfält i vardera riktningen behöver nöduppställningsplatser anläggas för att kunna få undan fordon från vägen vid exempelvis olyckor eller punkteringar. Se figur 5.2:5 för illustration av nöduppställningsplats.

Utmed sträckan ska 10 nödfickor anläggas, vid cirka km 10/590 norrgående riktning, 12/800 södergående riktning, 14/630 norrgående riktning, 16/500 södergående riktning, 20/010 södergående riktning, 21/960 norrgående riktning, 22/040 södergående riktning, 23/910 norrgående riktning, 26/940 södergående riktning och 28/890 norrgående riktning.



Figur 5.2:5 Utformning av nöduppställningsplats enligt Väggar och gators utformning

5.2.2. Vägmärken och vägmarkeringar

Skyltning av vägmärken sker enligt vägmärkesförordningen (SFS 2007:90) med stöd av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar, TSFS 2019:74. De större vägvisningstavlorna utmed sträckan har förprojekterats för att tillse att dessa ryms inom vägområdet.

Vägen kommer att utföras med vägmarkeringar enligt Transportstyrelsens och Trafikverkets gällande regler. Vägmarkering utförs med mitt- och kantlinjer längs hela sträckan.

Räffling utförs i höger sidoväggen för att öka trafiksäkerheten. En vägrensräffla väcker och varnar föraren med vibrationer och buller som uppstår när ett hjulpar rullar över den räfflade markeringen vid vägrenen.

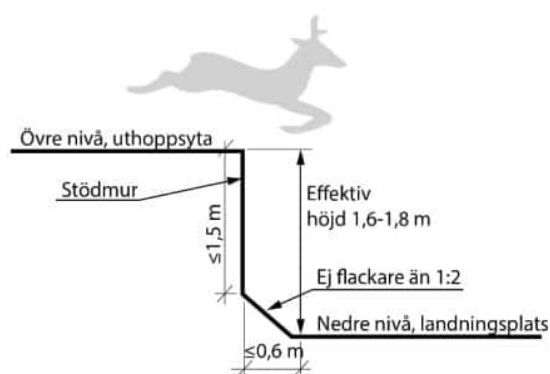
5.2.3. Viltstängsel och viltpassage

Vägen förses med viltstängsel samt viltuthopp för att öka trafiksäkerheten ytterligare, se mer om placering av viltuthopp under kapitel 5.3.3. Viltstängsel sätts upp på båda sidor av riksväg 66 på sträckan cirka km 9/900–29/630.

Viltuthopp anläggs när vägen förses med viltstängsel och utformas så att djur som kommit in i vägområdet kan hoppa ut. Ett uthopp ska vara utformat så att djur inte kan ta sig in i vägområdet via konstruktionen. Uthopp ska placeras i anslutning till platser där djur kan ta sig in i vägområdet där det saknas en öppning på andra sidan. Uthoppens placering ska anpassas till djurens beteende så att de naturligt söker sig till uthoppet. Stängslet ska på ömse sidor anslutas till uthoppet så att djur inte kan ta sig in i vägområdet. Se figur 5.2:6 för exempel på viltuthopp och figur 5.2:7 för principutformning av viltuthopp enligt Vägar och gators utformning.



Figur 5.2:6 Exempel på viltuthopp väg 23 Tjörnarps-Sandåkra. Källa Trafikverket.



Figur 5.2:7 Principutformning viltuthopp. Källa Trafikverket, Vägar och gators utformning

I utredningen för passageplan har djurs rörelser, teknisk möjlighet för passager och befintliga passager utretts vilket har lett fram till placering av en faunapassage. I Läsarbo (cirka km 21/360) anläggs en faunapassage i anslutning till den gång- och cykelport som planeras. Omledningen av bäckens lopp gestaltas med omtanke så att den nya bäckfåran får en naturlig förankring i omgivningen och på ett sådant sätt att den inte utgör ett vandringshinder.

Bäckens botten utformas skålad och täcks med rundat naturstensmaterial i blandade storlekar genom hela passagen för att efterlikna naturlig botten. Bäckens förlägg på ett sätt så att de som färdas på gång- och cykelvägen genom passagen får visuell kontakt med vattendraget.

5.2.4. Landskapsanpassning

För att väganläggningen ska upplevas som en sammanhängande helhet så är behandlingen av ytorna som bildas mellan riksväg 66 och nya gång- och cykelvägar, tillkommande ersättningsvägar/parallellvägar liksom sidoytor i korsningar och övriga sidoområden betydelsefulla.

Där större ytor bildas till exempel mellan nya ersättningsvägar/parallellvägar och riksväg 66 är grundprincipen att befintlig skogsvegetation så långt som möjligt bevaras. Där det inte är möjligt ska den tidigare skogskaraktären återskapas genom återplantering med naturligt förekommande trädarter.

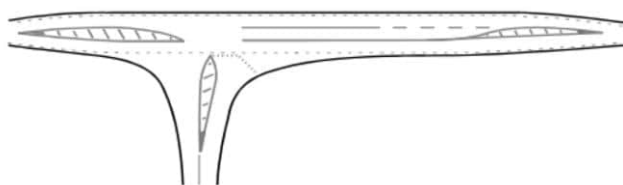
Smalare skiljeremсор och andra sidoytor inom vägområdet terrängmodelleras och landskapsanpassas på ett sådant sätt att de upplevs som väl förankrade i terrängen och så att de harmonierar med det omgivande landskapet.

Lågpunkter och sänkor liksom ”onaturliga kullar” som bildas mellan vägbankar och skärningar markmodelleras på ett sådant sätt att de upplevs som naturliga formationer som ansluter till omgivande terräng.

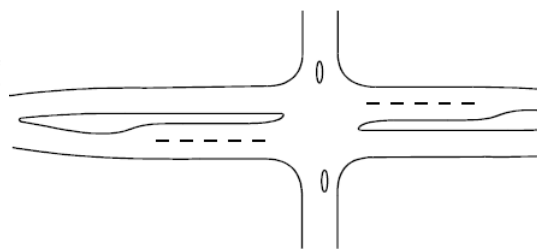
5.2.5. Korsningar och anslutningar

Längs riksväg 66, Söderbärke-Oti, anläggs ett antal korsningar i plan. Korsningspunkter justeras med utökning av ett extra körfält och separata vänstersvängsfält. För korsande gång- och cykeltrafik skapas ordnade passager där man kan passera ett körfält i taget.

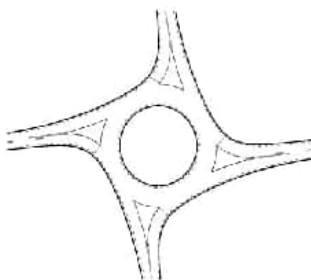
De större korsningarna i projektet utformas som typ C, kanalisation (vänstersvängskörfält) förutom vid korsningen riksväg 66/väg 671/Elvéns väg i Söderbärke (cirka km 11/850) samt riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250 i Oti (cirka km 29/750) där korsningarna utformas som typ D, cirkulationsplats. En kanaliserad korsning utformas så att avfarter till sidovägar sker via eget körfält, se illustration figur 5.2:8–5.2:9. Korsningen är enkel, tar liten plats och är lätt att orientera sig i. En cirkulationsplats är en korsningstyp där trafiken kör enkelriktat runt en trafikö (rondell), se illustration figur 5.2:10. Trafiksäkerhet är högre jämfört med okanaliserad och kanaliserad korsning och framkomlighet är högre för sekundärvägar jämfört med okanaliserad och kanaliserad korsning. Se tabell 5.2:3 för utformning av korsningar.



Figur 5.2:8 Kanaliserad korsning 3-vägs-korsning, bild från Vägar och gators utformning, VGU 2020.



Figur 5.2:9 Kanaliserad 4-vägs-korsning, bild från Vägar och gators utformning, VGU 2020.



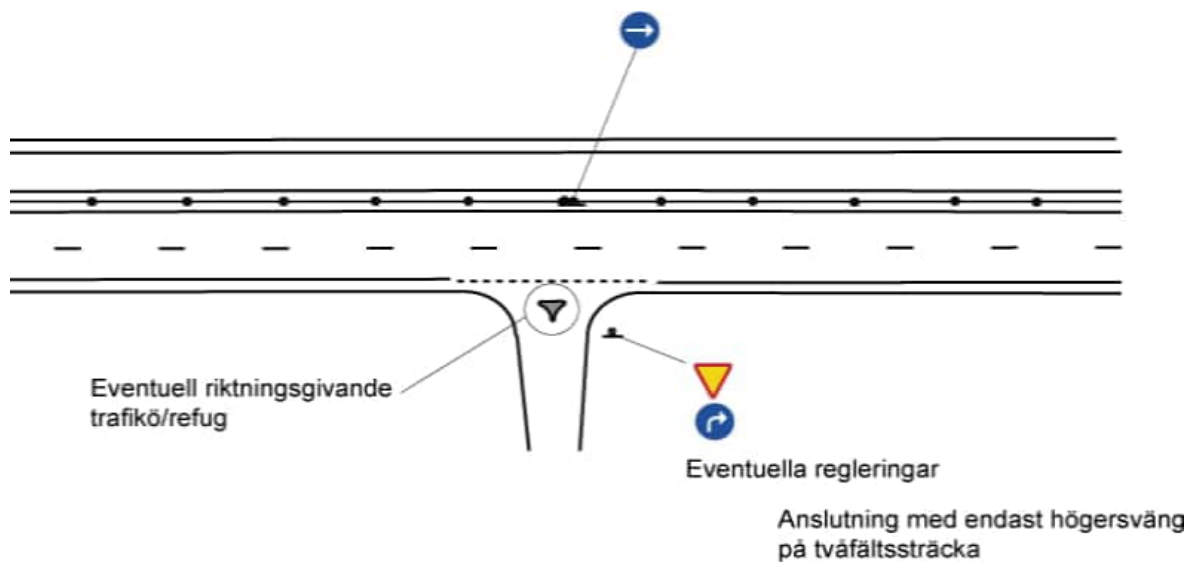
Figur 5.2:10 Cirkulationsplats, bild från VGU.

Tabell 5.2:3 Korsningsutformning

Cirka km	Korsning	Korsningsutformning
10/020	Söderbärke kyrkby, riksväg 66/ väg Perhindersbo/ Hälltorpsvägen	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning.
11/850	Söderbärke, riksväg 66/ Bärkevägen/Elvéns väg.	Utformas som en cirkulationsplats. Planskild korsning för gång- och cykeltrafik.
13/890	Årängen, riksväg 66/ Anslutning Bergmansvägen	Utformas som en kanaliserad 3-vägs korsning.
13/970	Årängen, riksväg 66/ Gärdsjöbovägen (väg 624).	Utformas som en kanaliserad 3-vägs korsning.
15/140	Västerbyhytta, riksväg 66/väg Västerbyhytta	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning.
15/400	Västerbyhytta, riksväg 66/ Stenfallsvägen.	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning.
17/590	Huggnora, riksväg 66/ väg Huggnora.	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning med dubbla vändöglor.
19/030	Tunkarlsbo, riksväg 66/Övre Tunkarlsbovägen/Nedre Tunkarlsbovägen.	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning. Planskild korsning för gång- och cykeltrafik via befintlig rörbro (koport)
21/080	Läsarbo, riksväg 66/Övre Läsarbovägen.	Utformas som en kanaliserad 3-vägs korsning. Korsning för gång- och cykeltrafik i plan.
21/450	Tvikbo, riksväg 66/Tvikbovägen.	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning. Planskild korsning för gång- och cykeltrafik vid 21/360.
22/380	Korsning Viksberg N, riksväg 66/ Tvikbovägen	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning med vändögla på östra sidan. Korsning för gång- och cykeltrafik i plan.
23/020	Viksberg S, riksväg 66/ Viksbergsvägen.	Utformas som en kanaliserad 3-vägs korsning.
25/260	Björso, riksväg 66/ Björsovägen N.	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning. Korsning för gång- och cykeltrafik i plan.
26/320	Jönsbacken, riksväg 66/ Björsovägen S/väg 627.	Utformas som en kanaliserad 4-vägs korsning. Korsning för gång- och cykeltrafik i plan.
28/090	Spögubben, riksväg 66/ Högbyvägen.	Utformas som en 3-vägs korsning med vändöglor på både västra och östra sidan.
29/600	Oti N, riksväg 66/väg 742	Utformas som en kanaliserad 3-vägs korsning.
29/770	Oti S, riksväg 66/riksväg 68/ riksväg 250.	Utformas som en cirkulationsplats med 4 anslutningar. Korsning för gång- och cykeltrafik i plan.

Flera ut- och infarter längs vägen stängs och trafiken leds via ersättningsvägar mot nya säkra korsningspunkter via parallellt vägnät. Där ut- och infarter blir kvar kommer det endast att bli möjligt att svänga höger in/höger ut, se principskiss i figur 5.2:11 samt tabell 5.2:4 för sammanställning av ut- och infarter som utformas som höger in/höger ut.

En ut- och infart som utformas som höger in/högerut innebär att trafikanten bara kan svänga höger in på anslutande väg eller höger ut från anslutande väg.



Figur 5.2:11 Principskiss på en ut- och infart som utformas som höger in/höger ut, bild från Vägar och gators utformning, VGU 2020.

Tabell 5.2:4 Ut- och infarter som justeras. V= norrgående riktning, H= södergående riktning

Cirka km	Ut- och infarter som justeras	Ny lösning
10/670 V	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut	För att åka söderut föreslås fastighetsägare att vända vid vändplan, korsning 10/020 alternativt åker till cirkulationsplats vid 11/850 För att svänga av, om trafikanten kommer norrifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid cirkulationsplats 11/850
16/625 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut.	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 17/590 För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 15/400. Ett alternativ för fastigheter söder om Västerbyhytta är använda är att använda enskilt vägnät via basvägarna Stenfallsvägen och/eller Västerbyhytta till ny ersättningsväg mellan Stora Djupenvägen och Hildings väg för att därefter nå riksväg 66 vid korsningen i Västerbyhytta cirka km 15/140 för att köra norrut.
17/010 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Förses med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 17/590 För att svänga av, om trafikanten kommer, norrifrån föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 15/400
18/050 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Förses med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 19/030 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 17/590
18/060 V	Befintlig utfart justeras till enbart höger ut.	Endast höger ut
18/220 V	Befintlig infart justeras till enbart höger in	Endast höger in
18/440 H	Befintlig infart justeras till enbart höger in. Förses med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 19/030 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 17/590
18/830 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Förses med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 19/030 För att svänga av om, trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 17/590
19/550 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Förses med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 21/450 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, så föreslås fastighetsägare vända vid korsning 19/030
20/330 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Förses med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 21/450 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare vända vid vändögla 19/860
20/760 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 21/450

	in/höger ut. Fördes med grind	För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare vända vid vändögla 19/860
21/960 V	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Fördes med grind. Infart via nöduppställningsplats.	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 21/450 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare vända vid vändögla 19/860
24/590 V	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut	För att åka söderut föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 22/380 För att svänga av, om trafikanten kommer norrifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 25/260
26/080 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid korsning 26/320. För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 25/260
27/200 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 28/100 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 25/260 alt vid korsning 26/310
28/380 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut. Fördes med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid cirkulationsplats 29/780 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 28/100
28/380 V	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut och flyttas 20 m. Fördes med grind	För att åka söderut föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 28/100 För att svänga av, om trafikanten kommer norrifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid cirkulationsplats 29/780
29/040 V	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut med grind	För att åka söderut föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 28/100 För att svänga av, om trafikanten kommer norrifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid cirkulationsplats 29/780
29/180 H	Befintlig ut- och infart justeras till höger in/höger ut med grind	För att åka norrut föreslås fastighetsägare att vända vid cirkulationsplats 29/780 För att svänga av, om trafikanten kommer söderifrån, föreslås fastighetsägare att vända vid vändögla 28/100

Flera ut- och infarter längs vägen stängs och trafiken leds via ersättningsvägar mot nya säkra korsningspunkter via parallellt vägnät. Ett antal korsningar och anslutningar föreslås stängas. Dessa redovisas i tabell 5.2:5.

Tabell 5.2:5 Korsningar/anslutningar som stängs. V= norrgående riktning, H= södergående riktning

Cirka km	Korsning/anslutning som stängs	Ny lösning
10/050 H	Anslutning höger stängs	Berörda fastigheter föreslås använda ny ersättningsväg och korsning vid 10/020.
10/670 H	Anslutning höger Hälltorpsvägen stängs	Berörda fastigheter föreslås använda ny ersättningsväg och korsning vid 10/020.
11/000 H	Anslutning höger till Näsby stängs	Berörda fastigheter föreslås använda ny ersättningsväg och korsning vid 10/020 alternativt befintlig sidoväg till cirkulationsplats vid 11/850.
11/200 V+H	Anslutning till Bergmansvägen (vänster) och Formvägen (höger stängs).	Berörda fastigheter för Bergmansvägen (kommunal väg) föreslås använda befintlig sidoväg till cirkulationsplats vid 11/850 eller använda hö-in/hö-ut vid 10/670. Berörda fastigheter Formvägen (kommunal väg) föreslås använda ny ersättningsväg till cirkulationsplats vid 11/850.
11/820 väg 671/ Elvéns väg	En anslutning till industrifastighet stängs.	Berörd fastighet på Elvéns väg har flera infarter som kan användas.
12/550 V+H	Anslutning till väg mot Bergmansvägen vänster och Brustorpsvägen höger stängs	Berörda fastigheter väg mot Bergmansvägen (kommunal väg) föreslås använda befintlig sidoväg till cirkulationsplats vid 11/850. Berörda fastigheter Brustorpsvägen föreslås använda ny ersättningsväg till cirkulationsplats vid 11/850.
13/120 V+H	Anslutning vänster väg mot Bergmansvägen vänster stängs. Anslutning i södergående riktning mot åkermark stängs	Berörda fastigheter väg mot Bergmansvägen (kommunal väg) föreslås använda befintlig sidoväg till cirkulationsplats vid 11/850. Alternativt använda ny ersättningsväg till korsning vid 13/890 Berörd fastighetsägare till åkermark hö får åka till korsning 13/970 och åka ny ersättningsväg
13/615 H	Anslutning skogsskifte stängs	Berörd fastighetsägare till skogsmark får åka till korsning 13/970 och åka ny ersättningsväg
13/880 V	Anslutning till fastighet stängs	Berörd fastighetsägare få via ny ersättningsväg åka till korsning vid 13/890
14/410 V+H	Anslutning Bergmansvägen vänster och anslutning Västerby hyttområde höger stängs	Berörda fastigheter väg mot Bergmansvägen föreslås använda ny ersättningsväg till korsning vid 13/890. Berörda fastigheter väg hyttområde föreslås använda ny korsning vid 15/140
14/990 V+H	Anslutning Västerby hyttområde vänster och höger stängs	Berörda fastigheter föreslås använda ny korsning vid 15/140.

16/625 V	Anslutning väg till Laggårbo vänster stängs	Berörda fastigheter föreslås använda korsning vid 17/590
17/010 V	Anslutning gårdsinfart vänster stängs	Berörd fastighet föreslås använda ny ersättningsväg till väg Laggårbo
19/550 V	Anslutning gårdsinfart vänster stängs	Berörd fastighet vänster föreslås använda ny ersättningsväg till korsning vid 19/030.
20/330 V	Anslutning gårdsinfart vänster stängs	Berörd fastighet föreslås använda befintlig sidoväg till korsning vid 21/450
21/080 V	Anslutning gårdsinfart vänster stängs	Berörd fastighet föreslås använda befintlig sidoväg till korsning vid 21/450
21/630 V	Anslutning till sjöbod stängs	Ny enklare gångväg anordnas från korsning 21/450. Bilanslutning blir ej möjlig.
22/600 V	Anslutning till Myggnäset stängs	Berörda fastigheter föreslås använda ny ersättningsväg till vändögla 22/380
22/740 V	Anslutning väg till Myggnäset vänster stängs	Berörda fastigheter föreslås använda ny ersättningsväg till korsning vid 22/380.
23/360 V	Anslutning till fastighet stängs	Berörd fastighetsägare föreslås använda ny anslutning vid 23/670
23/640 H	Anslutning till fastighet stängs	Berörd fastighetsägare föreslås använda Viksbergsvägen
24/590 H	Anslutning skogsskifte höger stängs	Berörda fastighetsägare föreslås använda ny statlig väg 626 till korsning vid 25/260.
25/610 V	Anslutning gårdsinfart vänster stängs	Berörda fastigheter föreslås använda befintlig sidoväg till korsning vid 26/320.
26/660 V+H	Anslutning gårdsinfarter vänster och gårdsinfarter höger stängs	Berörda fastigheter gårdsinfarter vänster föreslås använda befintlig sidoväg till korsning vid 26/320. Berörda fastigheter gårdsinfarter höger föreslås använda ny ersättningsväg till korsning vid 26/320.
26/860 H	Anslutning gårdsinfart höger stängs	Berörda fastigheter gårdsinfarter höger föreslås använda ny ersättningsväg till korsning vid 26/320.
0/075 H (väg 250)	Anslutning gårdsinfart höger stängs	Berörda fastigheter gårdsinfarter höger föreslås använda ny ut och infart vid km ca 30/040.

Bortvald utformning:

- Möjligheten att flytta befintlig korsning vid cirka km 10/000 till 9/780 för att inrymma ett tillräckligt långt omkörningsfält har studerats. Då det i nuvarande planförslag inte behövs för att få in ett omkörningsfält på sträckan har detta valts bort.
- Vid korsning Mårtsbo (cirka km 10/700) har det studerats att stänga korsningen och via befintliga och nya parallellvägar leda trafiken till korsning Söderbärke (cirka km 11/200) men det skulle innebära tre parallella vägar inklusive riksväg 66 vilket stör landskapsbilden.

- Det har studerats att byggas om befintlig korsning vid cirka km 11/200 till kanaliserad 4-vägs korsning. Detta förslag har förkastats då det i nuvarande planförslag föreslås att befintlig korsning stängs för att för att leda trafiken till cirkulationsplatsen vid cirka km 11/850.
- Vid korsningen i Söderbärke riksväg 66/väg 671/Elvéns väg (cirka km 11/850) har en kanaliserad 4-vägs korsning utretts. Lösningen har förkastats då det enligt beräkningar är samhällsekonomiskt motiverat med en cirkulationsplats av trafiksäkerhetsskäl.

Trafikverket har genomfört en samhällsekonomisk beräkning för alternativen cirkulationsplats och en utbyggd C-korsning, en kanaliserad 4-vägs korsning. En cirkulationsplats i Söderbärke ger cirka sju gånger lägre olyckskostnad än en C-korsning. En cirkulationsplats innebär att anslutningsvägar både norr och söder om korsningen kan stängas och ledas om till cirkulationsplatsen vilket leder till trafiksäkerhetsvinster. Åtgärderna med en cirkulationsplats innebär även att en högre hastighet kan upprätthållas på en längre sträcka vilket är viktigt för framkomligheten.

- Vid korsning Årängen (cirka km 13/980) har en stängning av östra anslutningen och att trafiken leds via lokalväg studerats men anslutningen har flyttats längre norrut.
- Vid korsning Tunkarlsbo (cirka km 19/030) har en korsning i befintligt läge kombinerad med planskild vilt- och gångpassage samt även flyttning av korsningen söderut samt kombinerad med vilt- och gångpassage men planskild viltpassage studerats men förkastats på grund av att det skulle göra intrång i riksintresse-område och en flyttad korsning söderut skulle innebära stora lutningar för anslutningsvägar.
- Vid korsning Läsarbo (cirka km 21/080) har ett alternativ studerats med stängd anslutning på västra sidan och att lokaltrafik leds via ny parallellväg till korsning vid Tvikbo och på östra sidan via befintlig byväg till nästa korsningspunkt antingen söderut eller norrut. Detta förslag har förkastats eftersom ny parallellväg på västra sidan skulle få mycket brant lutning och göra ett stort ingrepp i naturen.
- Stängd anslutning österut både med och utan vändslinga respektive vändplats på östra sidan vid korsning Tvikbo (cirka km 21/450) har förkastats då bussarna behöver komma ut här då anslutningen längre norrut är ganska brant. En vändögla på västra sidan har också studerats men den skulle omöjliggöra en planskild vilt- och gång- och cykelpassage och den möjligheten har ansetts viktigare.
- Vid korsning Viksberg N (cirka km 22/380) har även vändslinga på östra sidan studerats men förkastats på grund av stort intrång på tomtmark.
- Vid korsning Spögubben (cirka km 28/100) har alternativet med stängd korsning på södra sidan och vändplan på norra sidan studerats men förkastats då dubbla vändöglor skulle behövs på grund av höger-in/höger-ut vid anslutningsväg till badplats.
- Vid korsning Oti S (cirka km 29/750) har ett alternativ med böjda anslutningar till cirkulationsplatsen studerats men förkastats på grund av problem med skevningsövergångar kopplat till närheten till järnvägsbron. Ett alternativ med kanaliserad korsning har också studerats men förkastats då en cirkulationsplats har både bättre framkomlighet och trafiksäkerhet (god hastighetsdämpning).
- Även två budgetvarianter vid Oti S har studerats, fri högersväng för riksväg 68 in på riksväg 66 samt stopplikt och lättare trafiksäkerhetshöjande åtgärder till exempel vibrationsstrips men har förkastats då de anses ge för lite effekt.

Enskilda vägar och parallellvägar

Befintliga anslutningar från enskilda vägar kommer i vissa fall att stängas. Förändringar av anslutningar illustreras på illustrationsritningar och ger berörda fastigheter en säker möjlighet att ansluta till allmän väg. Formalia kring hantering av enskilda vägar redovisas i kapitel 11.2.1. Nya enskilda vägar och förändringar av befintliga enskilda vägar föreslås men ingår inte i vägplanen. Det exakta läget samt ansvar för drift och underhåll bestäms i en särskild lantmäteriförrättning.

Nya enskilda vägar föreslås utformas som enfältsvägar med vägbanebredd 5,0 m. Där det finns behov av räcken behövs en stödremsa om minst 0,5 meter som mothåll oavsett om vägen är belagd eller inte. Avståndet mellan vägmitt och räcke föreslås vara minst 2,5 meter på en enfältsväg. Breddökningen föreslås spetsas ut enligt samma principer som vid breddökning av kurva enligt VGU. Innerslänt 1:3 och ytterslänt 1:2.

Ny ersättningsväg i Mårtsbo väster om riksväg 66 (cirka km 9/900–10/020) tillkommer för att undvika jordbruksmaskiner på riksväg 66.

Ny ersättningsväg i Mårtsbo väster om riksväg 66 (cirka km 10/020–10/670) tillkommer på grund av att korsning vid 10/670 stängs.

Befintlig enskild väg i Mårtsbo väster om riksväg 66 rustas upp (cirka km 10/670–11/200).

Flyttad befintlig enskild väg i Söderbärke öster om riksväg 66 (cirka km 10/820–11/200) flyttas på grund av att riksväg 66 breddas.

Ny ersättningsväg i Söderbärke väster om riksväg 66 (cirka km 11/270–11/800) tillkommer på grund av korsning vid 11/200 stängs och för att styra trafiken mot ny cirkulationsplats.

Ny ersättningsväg i Brustorpet väster om riksväg 66 (cirka km 11/880–12/660) tillkommer på grund av att korsning vid 12/550 stängs samt för att leda trafiken mot ny cirkulationsplats.

Ny anslutningsväg i Söderbärke öster om riksväg 66 fram till Bergmansvägen (cirka km 13/890) tillkommer på grund av att korsning vid 14/400 stängs.

Ny ersättningsväg i Årången väster om riksväg 66 (cirka km 13/470–13/970) tillkommer på grund av att markägare ska få tillgång till sina jordbruksmarker.

Ny ersättningsväg i Västerbyhytta väster om riksväg 66 (cirka km 14/980–15/140) tillkommer på grund av att korsning vid 15/000 stängs.

Ny anslutningsväg i Västerbyhytta öster om riksväg 66 (cirka km 15/140) tillkommer på grund av ny korsning vid 15/140.

Ny anslutningsväg i Västerbyhytta väster om riksväg 66 mellan Stora Djupenvägen och Hildings väg (cirka km 14/600–15/300) tillkommer på grund av justering av korsning vid 16/625.

Ny ersättningsväg i Västerbyhytta väster om riksväg 66 rustas upp och delvis ny sträckning (cirka km 15/400–15/520) på grund av att ny busshållplats på riksväg 66 anläggs.

Ny ersättningsväg i Huggnora nordöst om riksväg 66 (cirka km 16/960) tillkommer på grund av ny anslutning till fastighet.

Ny ersättningsväg i Tunkarlsbo nordöst om riksväg 66 (cirka km 19/030–19/540) tillkommer på grund av ny anslutning till fastigheter och att korsning vid 19/540 stängs.

Ny ersättningsväg i Myggnäset NÖ om riksväg 66 (cirka km 22/420–22/630) tillkommer på grund av att korsning vid 22/730 stängs. Vägen föreslås utföras med tidig utläggning för att eventuella mindre sättningar skall hinna ske innan vägens färdigställande. För beskrivning av tidig utläggning se mer under avsnittet för riksväg 66 i kapitel 5.2.1.

Ny ersättningsväg i Högbyn söder om riksväg 66 (cirka km 26/320–26/670) tillkommer på grund av ny väg till fastigheter och att korsning vid 26/670 och 26/860 stängs

Ny ersättningsväg i Högbyn söder om riksväg 66 (cirka km 26/760–26/810) tillkommer på grund av ny anslutningsväg till fastighet och att korsning vid 26/860 stängs.

Bortvald utformning:

- Förslag att enskild väg öster om riksväg 66 delen km 10/000–10/500 behålls i befintligt läge skulle innebära att både bländskydd och sidovägräcke skulle behöva sättas upp efter riksväg 66 på denna sträcka vilket tillsammans med viltstängsel tar bort utblickarna över det öppna landskapet.
- Ny parallellväg öster om riksväg 66 i Näsby (cirka km 10/000–10/500) har studerats i samband med förslag på stängd korsning vid 10/000 men har förkastats för att det blir för lång omväg för de som ska norrut.
- Ny parallellväg väster om riksväg 66 i Mårtsbo (cirka km 10/670–10/900) har studerats i samband med förslag på stängd korsning vid 10/000 men har förkastats för att det är en trång passage mellan befintliga byggnader.
- Ny parallellväg väster om riksväg 66 i Söderbärke (cirka km 10/660–11/200) har studerats i samband med förslag på stängd korsning vid 10/000 men har förkastats för att tre parallella vägar stör intrycket av det öppna landskapet.
- Ny parallellväg öster om riksväg 66 i Söderbärke (cirka km 11/200–11/860) har studerats i samband med förslag på stängd korsning vid 10/000 men har förkastats för att för att det inte passar in i miljön med tre parallella vägar över det öppna fältet vidare så finns det en befintlig väg längre öster ut och det blir svårt att passera den nya gång- och cykelporten. Båda korsningarna behöver vara kvar.
- Ny parallellväg väster om riksväg 66 i Västerbyhytta (cirka km 13/970–14/420) har studerats med förkastats på grund av att fjärrblockeringsprojektet öppnat en järnvägsöverfart.
- Ny parallellväg väster om riksväg 66 (öster om järnvägen) i Västerbyhytta (cirka km 14/750–15/400) har studerats men förkastats då fjärrblockeringsprojektet inte har några järnvägsövergångar på denna sträcka.
- Nya parallellvägar väster om riksväg 66 i Västerbyhytta (cirka km 14/900–15/400) har studerats med förslag på stängd korsning men har förkastades på grund av att egen korsning för de boende har ansetts smidigare.

5.2.6. Kollektivtrafik

Det finns idag inga kända planer på förändringar av nuvarande kollektivtrafik till följd av vägplanen.

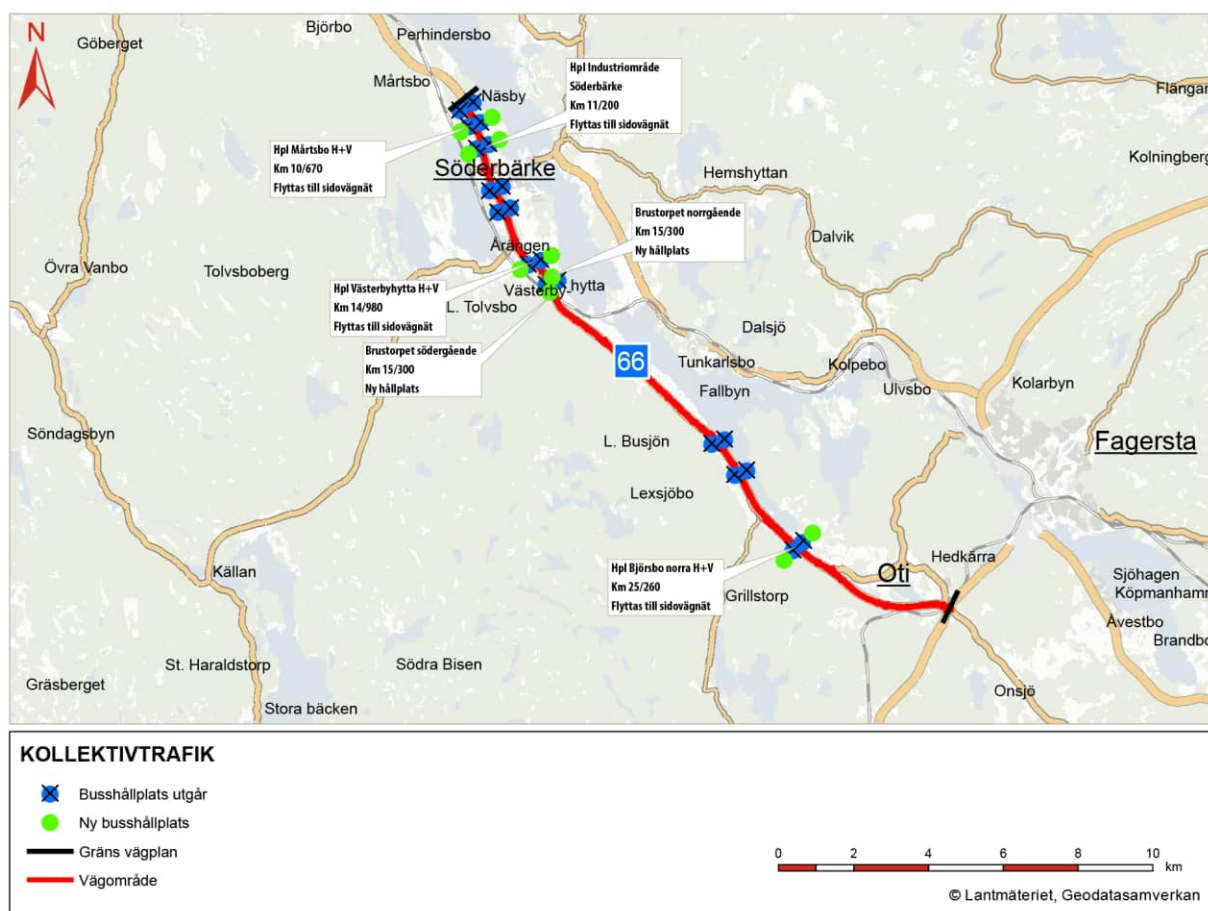
I dialog med Dalatrafik och Västmanlands trafik har placering av hållplatser och antal platser diskuterats. Hållplatser efter riksväg 66 utformas som fickhållplats med plattform och yta för väderskydd. Hållplatserna tillgänglighetsanpassas och samordnas med den nya trafiklösningen för att öka trafiksäkerheten och ett antal hållplatser flyttas in på sidovägnätet. Hållplatserna har placerats i lägen där god sikt kan uppnås. Se figur 5.2:12 för exempel på fickhållplats.



Figur 5.2:12 Exempel på fickhållplats. Källa Trafikverket, Vägar och gators utformning

Utformning av hållplatser samt hållplatslägen har samrådts med kollektivförvaltningen Region Dalarna och Region Västmanland. Se figur 5.2:13 och tabell 5.2:6 för hållplatsåtgärder.

Då bussresenärerna förutsätts komma från anslutande vägar rekommenderas resterande busshållplatser placeras så nära anslutningsvägarna som möjligt för att minimera längden där resenärerna behöver röra sig längs riksväg 66.



Figur 5.2:13 Åtgärder busshållplatser

Tabell 5.2:6 Åtgärder busshållplatser. Hpl=Hållplats. V= norrgående riktning, H= södergående riktning

Hållplatsläge	Cirka km	Åtgärder
V66 Hpl Larssveden H+V	10/030	Befintliga hållplatser utgår.
V66 Hpl Mårtsbo H+V	10/670	Befintliga hållplatser tas bort och flyttas till sidovägnätet
V66 Hpl Industriområde Söderbärke	11/200	Befintliga hållplatser tas bort och flyttas till sidovägnätet.
V66 Hpl Brustorpet H+V	12/540	Befintliga hållplatser utgår.
V66 Hpl Hökbacken H+V	13/100	Befintliga hållplatser utgår.
V66 Hpl Västerbyhytta H+V	14/400	Befintliga hållplatser tas bort och flyttas till sidovägnätet
V66 Hpl Västerbyhytta södra V	15/300	Ny busshållplats norrgående
V66 Hpl Västerbyhytta södra H+V	15/400	Befintliga hållplatser utgår och ersätts med V66 Hpl Västerbyhytta södra 15/300 samt 15/450.
V66 Hpl Västerbyhytta södra H	15/450	Ny busshållplats södergående
V66 Hpl Myggnäset H+V	21/960	Befintliga hållplatser utgår.
V66 Hpl Viksberg norra H+V	22/400	Befintliga hållplatser utgår och flyttas till ny vändögla vid sidan om riksväg 66.
V66 Hpl Björsbo norra H+V	25/260	Befintliga hållplatser flyttas till vändplan kombinerad med busshållplats i norrgående riktning.

Bortvald utformning

Inga andra utformningar har studerats.

5.2.7. Gång- och cykeltrafik

Riksväg 66, Söderbärke-Oti utgör en barriär. En mötesseparerad väg utgör en större barriär för boende än en väg utan mitträcke.

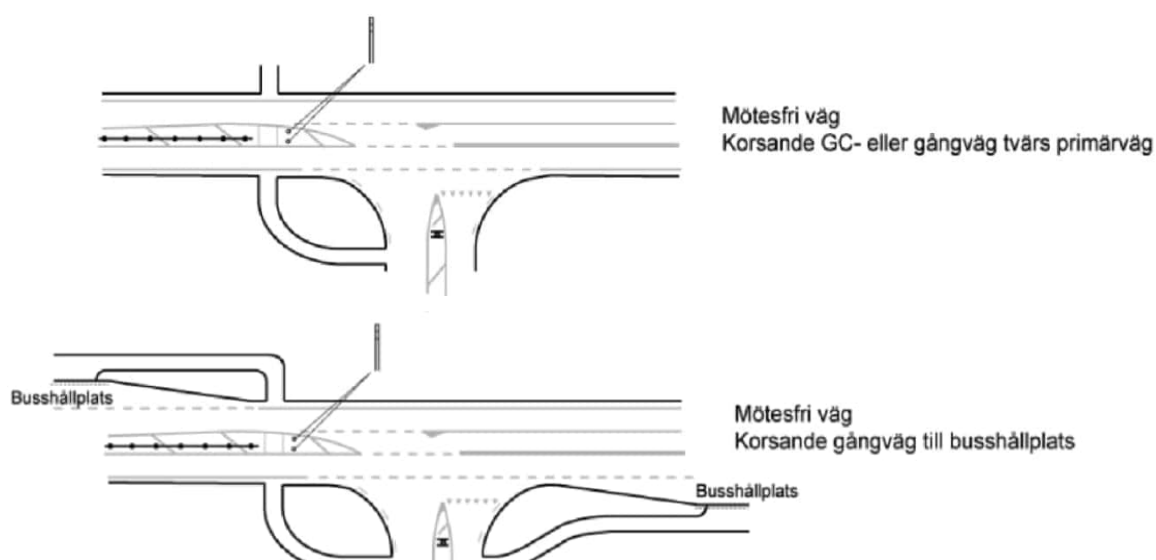
För att minska barriäreffekten för riksväg 66 föreslås antingen planskilda passager eller passager i plan i anslutning till nya korsningar. Vid planerad cirkulationsplats i Söderbärke planeras en planskild passage under riksväg 66 vid cirka km 11/820. Vid Läsarbo vid cirka km 21/360 föreslås en planskild passage. Passager i plan via målad refug föreslås vid cirka km 15/330, km 19/015, km 22/400, km 25/330, km 26/380, km 29/740 samt på riksväg 68 norr om cirkulationsplats.

Se figur 5.2:15-5.2:18 för passagernas läge på sträckan.

Passagerna har placerats så att markintrång minimeras och att god funktion uppnås. För exempel på passager med refug se figur 5.2:14.

Vid cirka km 15/320 samt vid 15/420 anläggs även kortare sträcka gång- och cykelväg i anslutning busshållplats Västerbyhytta södra.

På sträckan km 29/040 – 29/610 anläggs en gång- och cykelväg norr om riksväg 66 för åtkomst till badplats vid sjön Hedtjärnen. Gång- och cykelväg föreslås utföras med tidig utläggning eller förbelastning fram till ca km 29/300 för att utvinna eventuella sättningar innan anläggningen färdigställs och övrig del grundläggs direkt på fast jord. För beskrivning av tidig utläggning se mer under avsnittet för riksväg 66 i kapitel 5.2.1.



Figur 5.2:14 Exempel på utformning av gångpassage på mötesfri väg enligt *Vägar och gators utformning*, 2020.

Cykelstråk

Längs med riksväg 66 och mellan Söderbärke och Oti finns ett befintligt vägnät bestående av enskilda vägar, kommunala vägar och andra statliga vägar. Till stor del kan gång- och cykeltrafikanter nyttja parallellt intilliggande gång- och cykelvägar samt sidovägar där de färdas i blandtrafik. Det befintliga vägnätet har viss avsaknad av gång- och cykelvägar som knyter samman stråket. Trafikverket anlägger nya gång- och cykelvägar som knyter samman ett stråk med sommarcykelvägsstandard för gång och cykeltrafikanter.

Det mesta av stråket ligger på befintliga vägar och gång- och cykelvägar som har en varierande standard, bland annat kommer en del av dessa vägar och nya gång- och cykelvägar inte ha någon

vinterväghållning (inskränkt drift, se avsnitt 9.4) och ingen belysning. De nya gång- och cykelvägarna som föreslås anläggas ska ingå i den statliga väghållningen. Cykelstråket som föreslås ska avlasta riksväg 66 och öka trafiksäkerheten för samtliga trafikanter, cykelstråket binder även ihop de olika byarna.

Cirka km 9/900–13/800

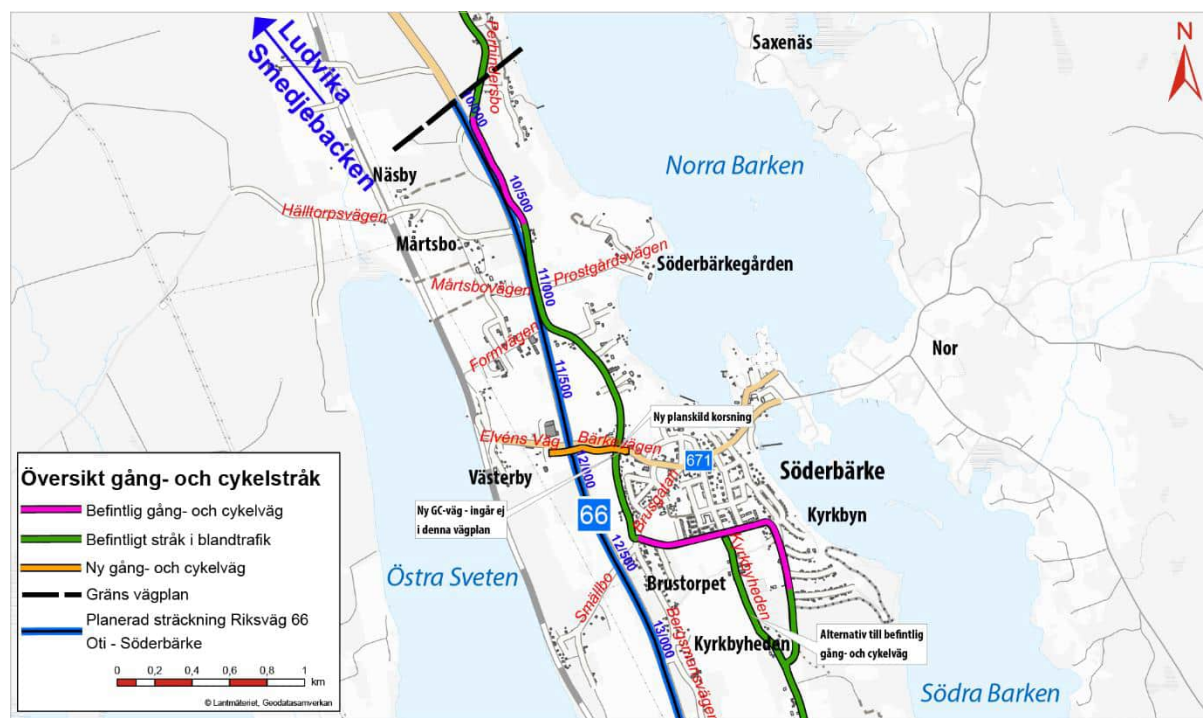
Se figur 5.2:15 för planerade gång- och cykelåtgärder på sträckan cirka km 9/900–13/800.

Vid cirka km 9/900–10/000 hänvisas gående och cyklister till parallellväg i blandtrafik, Perhindersbo väg. Från cirka km 10/000–10/670 finns befintlig kommunal gång- och cykelväg. Därefter går cykelstråket i blandtrafik på parallellväg Bergsmansvägen fram till cirka km 12/540.

Vid cirka km 11/820 anläggs en planskild passage under riksväg 66. Inom ramen för projektet Väg 671, Söderbärke, ny gång och cykelväg, planeras för en sträcka med gång- och cykelväg öster och väster om riksväg 66 i anslutning till den planskilda passagen, se avsnitt 2.3.1.

Från cirka km 12/540 fram till i höjd med cirka km 13/000 finns kommunal gång- och cykelväg längs med Kopparvägen och Skeppargatan som slutar i korsningen Skeppargatan/Uddvägen. I höjd med cirka km 13/000–13/800 hänvisas gående och cyklister igen till blandtrafik på Skeppargatan.

Gående och cyklister hänvisas även till befintlig enskild väg Kyrkbyheden och befintlig enskild väg Hällarna mellan Kopparvägen och Skeppargatan.



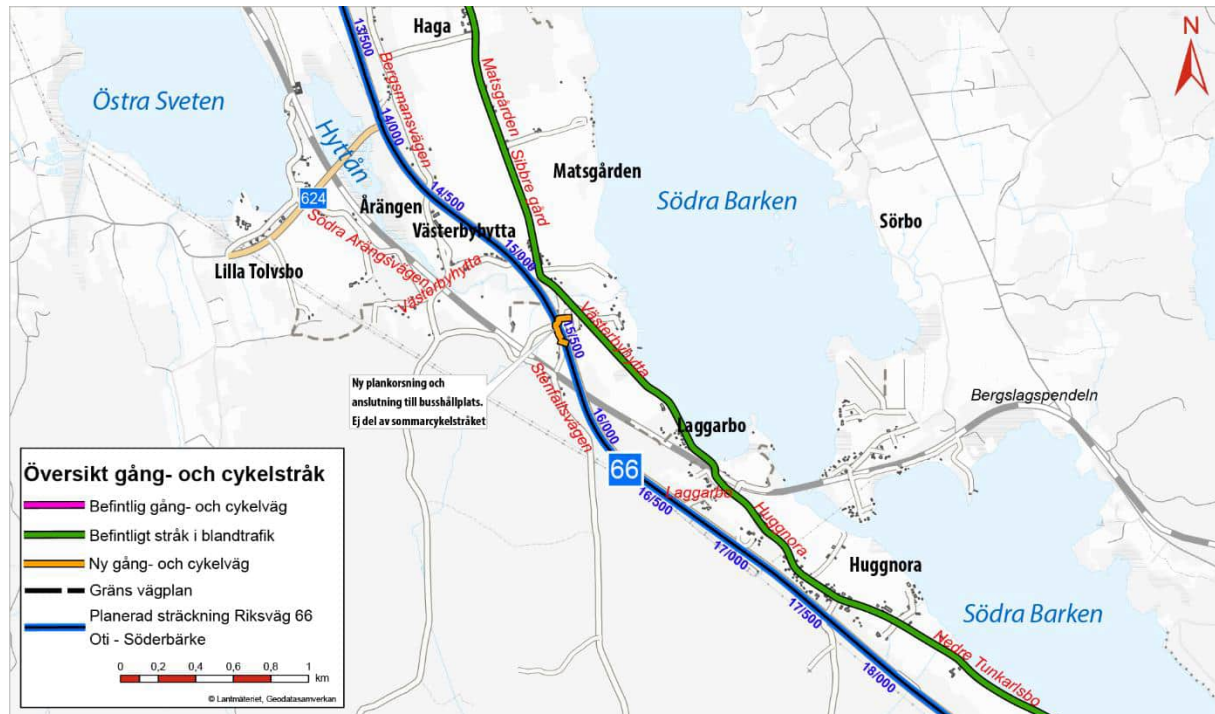
Figur 5.2:15 Planerade gång- och cykelvägar ca km 9/900-cirka 13/800

Cirka km 13/800–18/500

Se figur 5.2:16 för planerade gång- och cykelåtgärder på sträckan cirka km 13/800–18/500.

Vid cirka km 15/500 anläggs en ny statlig gång-och cykelväg, denna föreslås ingå i cykelstråket men kommer inte ha någon inskränkt drift. Gång- och cykelvägen anläggs dels för att knyta samman stråket, dels för åtkomst till och från busshållplatser.

Cykelstråket fortsätter att gå i blandtrafik på befintliga enskilda vägar: Hällarna, Haga, Matsgården, Sibbre gård, Västerbyhytta, genom Laggårbo (inklusive via ny järnvägs korsning Laggårbo), Huggnora, Nedre Tunkarlsbo vid cirka km 18/500.



Figur 5.2:16 Planerade gång- och cykelvägar ca km 13/800-cirka 18/500

Cirka km 18/500–23/500

Se figur 5.2:17 för planerade gång- och cykelåtgärder på sträckan cirka km 18/500–23/500.

Cykelstråket fortsätter att gå i blandtrafik på befintliga enskilda vägar: Nedre Tunkarlsbo och Nedre Läsarbo till cirka km 21/360

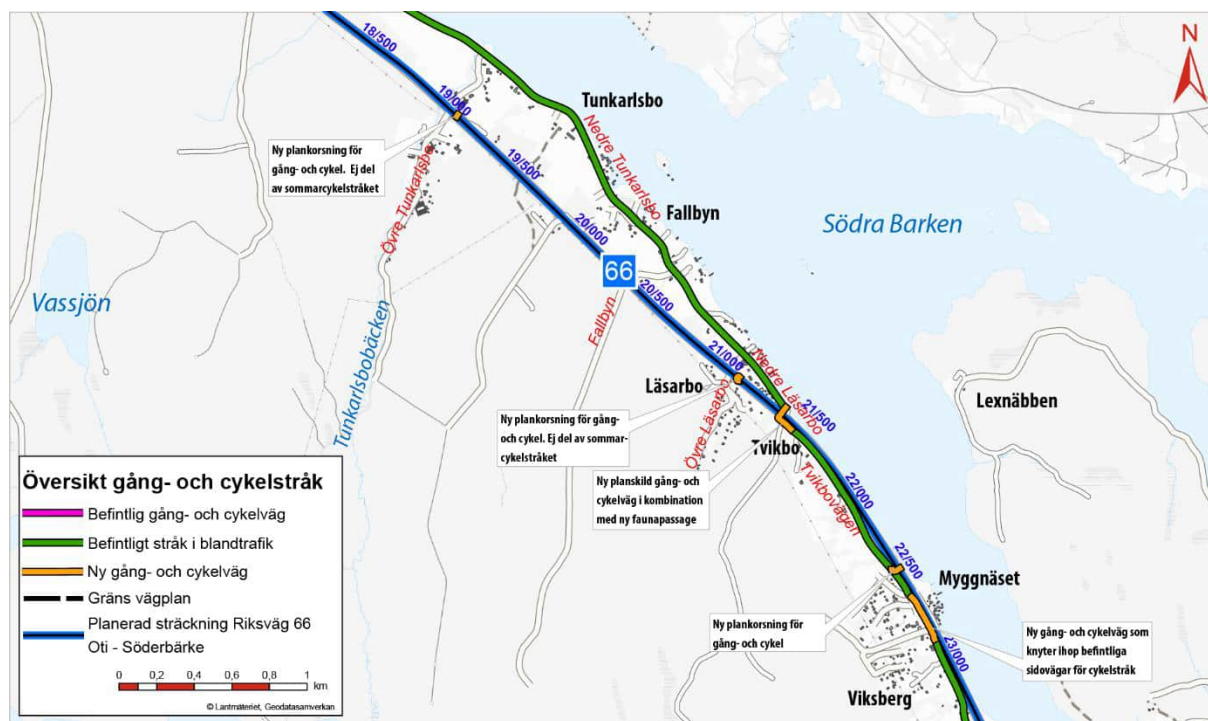
Vid km 21/360 anläggs en planskild ny statlig gång- och cykelväg i kombination med en faunapassage. Gång- och cykelvägen i porten utformas med cykelvägsstandard. Vägbanan utförs med 2,5 meter bred vägbana med 0,25 meter skyddsremсор. Ny gång- och cykelväg kommer inte ha någon vinterväghållning (inskränkt drift).

Från den planskilda gång- och cykelpassagen vid cirka km 21/360 byter cykelstråket sida om riksväg 66 och går på södergående sida i blandtrafik på befintlig enskild väg, Tvikbovägen, fram till cirka km 22/580.

Vid cirka km 22/400 anläggs en ny passage i plan för gång och cykeltrafik.

På sträckan cirka km 22/580 – 22/830 anläggs en gång- och cykelväg väster om riksväg 66 för att knyta ihop befintliga sidovägar som kan användas som cykelstråk. Ny gång- och cykelväg kommer inte ha någon vinterväghållning (inskränkt drift).

Därefter leds gående och cyklister in på Viksbergsvägen fram till cirka km 23/500.



Figur 5.2:17 Planerade gång- och cykelvägar cirka km 18/500-cirka 23/500

Cirka km 23/500–29/750

Se figur 5.2:18 för planerade gång- och cykelåtgärder på sträckan cirka km 23/500–29/750.

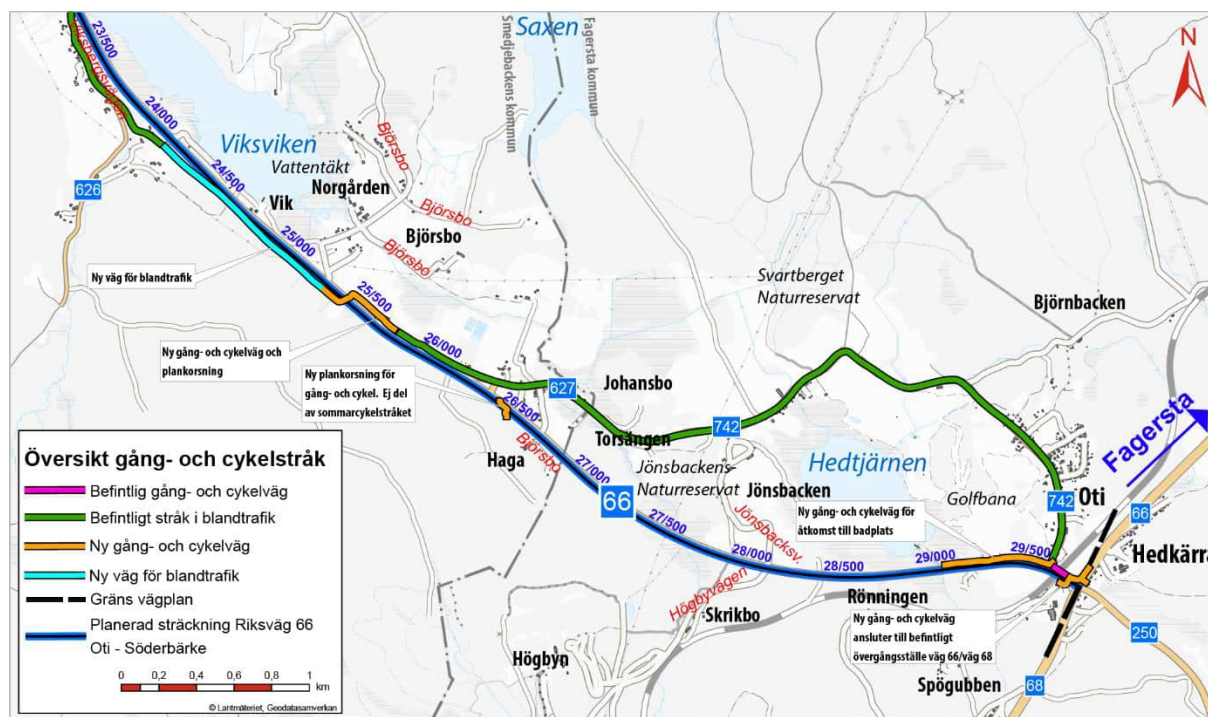
Från cirka km 23/500 fortsätter cykelstråket på Viksbergsvägen. Vid cirka km 24/100 hänvisas gående och cyklister till ny förlängning av statlig väg 626, i blandtrafik, fram till cirka km 25/260 se mer under kapitel 5.2.1.

På sträckan cirka km 25/260–25/610 anläggs en ny statlig gång- och cykelväg söder om riksväg 66 för boende på södra sidan av vägen. Vid 25/330 anläggs en ny gång- och cykelpassage i plan och cykelstråket byter sida till norrgående sidan av riksväg 66. Ny gång- och cykelväg och gång- och cykelpassage kommer inte ha någon vinterväghållning (inskränkt drift).

Från cirka km 25/610 hänvisas gående och cyklister till befintlig enskild väg samt enskild väg Björso parallellt med riksväg 66 fram till väg 627. Från 25/610 fortsätter cykelstråket i blandtrafik längs med väg 627 och 742. Vid korsningen riksväg 66/väg 742 vid cirka km 29/610 går cykelstråket via befintlig gång- och cykelbana över bro över järnväg och ansluter sedan till befintlig gång och cykelväg efter v68 in mot Fagersta.

Från cirka km 29/040–29/610 anläggs en ny statlig gång och cykelväg till badplats. Ny gång- och cykelväg kommer inte ha någon vinterväghållning (inskränkt drift).

På sträckan km 29/700 – 29/750 anläggs en ny statlig gång- och cykelväg söder om riksväg 66 för anslutning till övergångsställe vid korsning riksväg 66/riksväg 68.



Figur 5.2:18 Planerade gång- och cykelvägar cirka km 23/500 - 29/750

Bortvald utformning

En ny planskild gång- och cykelpassage över riksväg 66 vid Björso (km 24/820) har studerats då detta är en av få platser efter sträckan som har naturligt höjdstöd för planskilda passager. Lösningen har dock förkastats på grund av det är en dyr lösning för relativt liten mängd gång- och cykeltrafik.

Gång- och cykelpassage vid km 24/600 och upprustning av befintlig väg ner mot sjön har utgått då det byggs en ny väg på andra sidan.

5.2.8. Ridväg

Planförslaget innebär att ett antal passager över riksväg 66 stängs i närheten av flera hästgårdar kring Perhindersbo. För att koppla samman hästvägar till skogen på västra sidan om riksväg 66 föreslår Trafikverket att en ridväg anläggs kant i kant med befintlig kommunal gång- och cykelväg mellan Perhindersbo och Hälltorpsvägen vid cirka km 10/030–10/670. Ridvägen föreslås ingå i det kommunala vägnätet. Ryttare föreslås korsa riksväg 66 vid korsningen i Perhindersbo, cirka km 10/030.

5.2.9. Ledningar

Vid nuvarande korsning i Oti, riksväg 66/riksväg 68/riksväg 250, (cirka km 29/750) kommer en cirkulationsplats att anläggas. Detta medför att de befintliga vatten- och spillvattenledningarna kommer i konflikt med den nya cirkulationsplatsen. Dessa kommer därför att läggas om i nya sträckningar.

5.2.10. Belysning

Samtliga korsningar utformade som C-korsningar, det vill säga kanaliserade korsningar se mer under kapitel 5.2.5, och cirkulationsplatser ska belysas. Även samtliga busshållplatser i projektet ska belysas. Gång- och cykelporten under riksväg 66 vid cirka km 11/820 ska vara belyst. Däremot kommer inte riksväg 66 eller nya gång- och cykelvägar att belysas.

5.2.11. Trafiksäkerhetskameror

De fem befintliga trafiksäkerhetskameror (ATK) som finns längs med sträckan utgår. Fyra nya trafiksäkerhetskameror placeras vid cirka km 13/780 höger sida, 14/060 vänster sida, 18/920 höger sida och 19/130 vänster sida.

5.2.12. Avvattning

Avvattningen av vägen kommer fortsättningsvis att ske via vägtrummor och öppna diken. Fördröjning och rening förbättras genom att nya diken breddas och fördjupas med singelfyllning strax innan de når recipienten (diken tillhörande vägtrummor). Tanken är då att vattnet ska stanna upp, infiltreras och renas innan de når recipienten. Detta utförs både vid trummornas in- och utlopp. Dessa magasin konstrueras genom att dikesbotten breddas cirka 0,5 meter (mot ytterslänt), fördjupas 0,5 meter och fylls med krossmaterial 0,3 meter. Längden på dessa fördröjnings och reningsytor är cirka 5,0 – 7,0 meter. Dessa förläggs innan trummor som leder större alternativt mindre vattendrag. Se figur 5.2:19.



Figur 5.2:19 Makadamdike- Stockholm Vatten och Avfall

Avvattning av gång- och cykelport vid cirkulationsplatsen i Söderbärke, cirka km 11/820, sker via diken som avleds mot dagvattenbrunnar med kupolsilbetäckning och sandfång i lågpunkter under nya gång- och cykelporten. Vattnet leds därefter till en dagvattenpumpstation som pumpar ytvattnet samt grundvattnet vidare till dike vid riksväg 66 norrgående riktning och tar sig därefter via diken mot Norra Barken. Detta medför en lokal grundvattensänkning. Terrass avvattnas via dräneringsledning.

Föreslagen sidotrumma (i södergående riktning), dim. 400 mm, flyttas från cirka km 9/890 till cirka km 10/010. Föreslagen sidotrumma (i södergående riktning), dim. 300 mm, km 12/255 utgår.

Nya trummor kommer att anläggas där det blir nya väganslutningar. Där befintliga väganslutningar slopas utgår trummorna och dessa rivs. Ett antal korsande vägtrummor kommer att förlängas alternativt renoveras eftersom vägen breddas på några delsträckor, se tabell 5.2:7.

Tabell 5.2:7 Åtgärder trummor

Cirka km	Åtgärd	Cirka km	Åtgärd
10/073	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	16/700	Trumma dim. 500 mm förlängs.
10/353	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	17/613	Trumma dim. 520 mm. Del av trumma byts och förlängs.
10/716	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm och förlängs.	17/755	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.
10/912	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm och förlängs.	17/989	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.
11/166	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	18/179	Trumma dim. 600 mm. Del av trumma byts.
11/492	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	18/278	Trumma dim. 600 mm. Del av trumma byts och förlängs.
11/652	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	19/051	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.
11/812	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	19/166	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.
12/332	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	19/337	Trumma dim. 600 mm. Del av trumma byts och förlängs.
12/588	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	19/702	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.
12/992	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	19/822	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.
13/337	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	20/087	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.
13/609	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	20/226	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.
14/073	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	20/587	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.

14/488	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	20/875	Trumma dim. 600 mm. Del av trumma byts och förlängs.
15/028	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	21/397	Trumma rivs.
15/564	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 800 mm.	21/558	Trumma dim. 700 mm byts mot en dim. 800 mm.
16/204	Trumma dim. 520 mm. Del av trumma byts och förlängs.	21/765	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.
16/497	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts och förlängs.	21/865	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.
22/105	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	25/895	Trumma dim. 800 mm.
22/189	Trumma dim. 400 mm byts mot en dim. 600 mm.	26/216	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.
22/535	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	26/432	Trumman dim. 500 mm byts till en dim. 800 mm och förlängs. Mellan V66 och sidoväg sätts en låg DB 600 med kupol på trumman för att ta in instängt dagvatten.
22/608	Trumma dim. 400 mm byts mot en dim. 600 mm.	26/657	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm och förlängs
22/988	Trumma dim. 400 mm förlängs.	26/768	Trumma dim. 300 mm byts mot en dim. 800 mm.
23/408	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	26/830	Trumma dim. 300 mm förlängs.
23/640	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	27/092	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.
23/865	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.	27/176	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 600 mm.
24/228	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	28/106	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.
24/425	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	28/296	Trumma dim. 500 mm byts mot en dim. 800 mm.
24/520	Trumma dim. Osäker förkortas och ny trumma anläggs under sidoväg.	29/328	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.
24/682	Trumma dim. 500 mm. Del av trumma byts.	29/773	Trumma dim. 500 mm rivs.
24/763	Trumma dim. 500 och 400 mm. Del av trumma byts.	29/783	Trumma dim. osäker mm rivs.
25/116	Trumma dim. 600 mm byts mot en dim. 800 mm.		

5.2.13. Broar och andra byggnadsverk

Ny port för gång- och cykelväg Söderbärke, 100-16839-1

En ny port för gång- och cykelväg under riksväg 66 föreslås anläggas för att möjliggöra en planskild passage för oskyddade trafikanter. Två olika alternativ har studerats för det aktuella läget, en plattrambro och en rörbro i stål. En plattrambro är den föreslagna lösningen med en fri höjd på >2,7 m och en fri öppning på cirka 4 meter, vilket ska leda till en tryggare genomfart för gång- och cykeltrafikanter. Gestaltningmässigt passar plattrambro bättre eftersom passagen blir kortare och har ett större öppenhetsindex.

Anledningen till att rörbron i stål inte föreslås är på grund av att den kräver en djupare grundläggningsnivå, vilket leder till större bergschakt samt att gång- och cykelvägens profil påverkas negativt. Den befintliga balkbron (20-1055-1) över Barken påverkas inte i detta projekt.



Figur 5.2:20 Exempelbild av förordat alternativ med plattrambro (bro 15-1548-1, bildkälla: BaTMan)

Bro över passage vid Läsarbo, 100-24244-1

Planskild gång- och cykelpassage anläggs för att höja trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter vid cirka km 21/360. Passagen utformas som en faunaanpassad port enligt framtagen passageplan. De fria måtten dimensioneras för att ge ett tillfredställande öppenhetsindex för rådjur och gång- och cykeltrafik (öppenhetsindex innebär att en lång passage behöver vara bredare eller högre för att få samma relativa öppenhet som en kortare passage). Passagen genom porten utförs med fri öppning 10 meter och fri höjd 2,5 meter. Porten utförs som en plattrambro i betong.

Porten föreslås grundläggas med platta på packad fyllning på siltig finsand. Alternativ åtgärd om schaktbotten inte skulle ha önskvärd bärighet på grund av stor grundvattenförekomst är att utföra etappvis utskiftning ner till underkant lerig silt och kontinuerlig återfyllnad av krossad sprängsten. Denna åtgärd skulle innebära ytterligare cirka 2,5 meter djupare schakt vilket också inryms inom vägområdet.

Portens läge har valts för att ansluta till befintlig bäck samt för att klara fri höjd. Att bäcken utförs i ett öppet dike snarare än i en trumma bedöms vara positivt. God avvattningsuppnås genom att mark- och vägyta lutar så att vatten rinner mot sjön i norr.

Gång- och cykelvägen genom bron ska vara av cykelvägsstandard. Vägbanan utförs 2,5 meter bred vägbanan med 0,25 meter skyddsremsor.

Slänter i anslutning till gång- och cykelporten modelleras så att de ansluter till omgivande terräng. Släntkrön utförs med släntavrundning och beklädes med jordmån och markvegetation från aktuell naturtyp. En trädrad med björk föreslås längs gång- och cykelanslutningen till gång- och cykelporten i syfte att skapa rumslighet och förankra passagen i landskapet.

Den västra skärningsslänten för gång- och cykelvägen föreslås utföras med erosionsskydd av krossad sprängsten för att undvika erosion i slänten på grund av utläckande grundvatten.

Bro över järnväg vid Västerbyhytta, 20-714-1

Vid cirka km 15/785 är vägmitt förskjutet och flyttas därav från bromitt. Vägmitt placeras så att krav på 5,1 meter fri bredd mellan räcken uppnås. För att få plats med vägsektionen utförs vägrenarna något mindre över bron.

Det kommer att krävas en skiljebalk över bron för mitträcket. Skiljebalkens överyta placeras i nivå med beläggningen.

För de norrgående körfälten krävs ett beläggningsbyte för att erhålla samma räckeshöjd från båda sidor av mitträcket. Ny beläggning utförs cirka 95 mm tjock för norrgående körfälten, vilket är mindre än dagens 150 mm.

Bro 20-714 är en balkbro och behöver därav en bärighetsutredning.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

5.3.1. Skyddsåtgärder med avseende på boendemiljö

Totalt har 111 bostadsbyggnader identifierats som bullerberörda i vägplanen. Vid samtliga bullerberörda bostäder har bullerskyddsåtgärder övervägts och för ett antal av bostadshusen föreslås skyddsåtgärder, se tabell 5.3:1. Ett flertal vägnära bullerskyddsåtgärder har övervägts. Två bullerskyddsskärmar föreslås. Övriga övervägda vägnära bullerskyddsåtgärder föreslås inte genomföras eftersom de inte bedöms vara ekonomiskt och/eller tekniskt rimliga. Mellan Söderbärke och Oti ligger byggnaderna glest och/eller högre jämfört med väg 66 eller på ett avstånd från väg 66 som gör att ett vägnära bullerskydd blir orimligt högt och/eller långt. Att vidta vägnära bullerskyddsåtgärder för att innehålla riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsbyggnader bedöms inte vara tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt. Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus på övre våningsplan och vid markplan. Övervägande om bullerskyddsåtgärder finns utförligt redovisat i PM Buller.

Följande skyddsåtgärder föreslås och redovisas på plankarta:

Sk1 Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde, fasad

För att riktvärdena ska klaras inomhus föreslås fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fönster/ventilåtgärd för 45 bostadshus.

Åtgärder på fasad avser de bostadsrum i respektive byggnad som beräknas få nivåer över riktvärdena. Det innebär att det kan bli aktuellt med exempelvis fönsterbyte i ett bostadsrum men inte i övriga. Det kan även innebära att åtgärder utförs på övre plan men inte på nedre plan.

Sk5 Bullerskyddsskärm vid vägbana. 2,5 meter över vägmitt.

En bullerskyddsskärm vid cirka km 25/560 - 25/600 föreslås och utformas som 2,5 meter över vägmitt.

Sk7 Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde, uteplats

Bullerskyddsåtgärder i form av skyddsåtgärder för uteplats föreslås vid 27 bostadshus.

Föreslagna uteplatsåtgärder kan innefatta lokalt skydd av en befintlig uteplats eller uppförande av en ny uteplats i bullerskyddat läge på tomten. Bullerskyddet avser en yta som rymmer matplats för de antal boende som har tillgång till uteplatsen. Ny uteplats avser uppförande av enkelt trädäck/yta eller yta med betongplattor.

Se även PM buller för mer information angående bullerskyddsåtgärder. I bilaga 4 (till PM Buller), redovisas också en mer detaljerad information om samtliga bullerberörda bostadshus i nuläge, nollalternativ samt planalternativ utan och med bullerskyddsåtgärder.

Sk9 Bullerskyddsskärm vid vägbana. 2,5–2,7 meter över vägmitt.

En bullerskyddsskärm vid cirka km 22/600 – 22/800 föreslås och utformas som 2,5 - 2,7 meter över vägmitt.

Tabell 5.3:1 Sammanfattning av föreslagna bullerskyddsåtgärder

Fastighet	Cirka km	Förslag på skyddsåtgärd
Björso 1:10	26/830	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Björso 1:13	26/610	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Björso 1:17	26/690	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Björso 6:3	25/600	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm) Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Björso 7:2	26/020	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Hedkärre 12:120	29/830	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Hedkärre 12:151	29/570	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Huggnora 8:13	17/480	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Huggnora 8:16	17/450	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Laggarbo 4:3	15/470	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Läsarbo 1:10	21/050	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 1:3	20/930	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 1:6	20/980	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 4:1	21/650	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 6:10	21/150	Fastighetsnära åtgärd (Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 6:11	21/130	Fastighetsnära åtgärd (Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 6:5	21/200	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 6:7	21/290	Fastighetsnära åtgärd (Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 6:8	21/240	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 6:9	21/200	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Läsarbo 7:1	21/300	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Mårtsbo 7:3	10/800	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Mårtsbo 7:4	10/750	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Söderbärke kyrkby 1:8	15/850	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Söderbärke kyrkby 23:2	15/050	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Söderbärke kyrkby 25:4	15/550	Fastighetsnära åtgärd (Fönsteråtgärd)
Söderbärke kyrkby 35:2	15/350	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Tunkarlsbo 6:7	19/750	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Vik 17:2	22/400	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Vik 17:33	22/750	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)

Vik 17:6	22/490	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Vik 17:8	22/530	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Vik 18:1	21/950	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Vik 2:11	23/660	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Vik 2:16	24/740	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Vik 2:7	24/050	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Vik 2:8	24/020	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Vik 3:4	22/000	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Vik 3:5	22/300	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Vik 3:6	21/910	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Uteplatsåtgärd)
Vik 3:8	22/350	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Vik 6:2	22/610	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 8:2	22/730	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 8:4	22/710	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 8:5	22/750	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 8:6	22/620	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 8:7	22/660	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 8:8	22/680	Källnära åtgärd (Bullerskyddsskärm)
Vik 9:1	23/200	Fastighetsnära åtgärd (Uteplatsåtgärd)
Västerby 1:5	14/150	Fastighetsnära åtgärd (Uteplatsåtgärd)
Västerby 2:18	12/600	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Västerby 2:21	12/960	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd)
Västerby 2:5	12/550	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Västerby 22:3	14/240	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)
Västerby 34:1	14/980	Fastighetsnära åtgärd (Fönsteråtgärd, Uteplatsåtgärd)
Västerby 4:19	11/320	Fastighetsnära åtgärd (Ventilåtgärd, Fönsteråtgärd)

5.3.2. Skyddsåtgärder avseende naturresurser

Som skydd för naturresursen ytvatten planeras att vägdagvatten infiltreras i diken samt att översilningsytor anläggs där vägdiken anknyter till recipienter. Detta innebär att vatten från vägen ej rinner ner i vattendragen men tas upp i marken.

Sk2 Yta för infiltration av vägdagvatten

Ytor för infiltration av vägdagvatten placeras vid cirka km 17/950, 18/180, 24/070, 29/020.

5.3.3. Skyddsåtgärder avseende naturmiljö

Sk3 Faunapassage/Torrtrumma för småvilt och mindre djur

Torrtrummor som skapar säker passage för mindre och medelstora däggdjur. Diameter minst 600 mm. Torrtrummorna är placerade där de är tekniskt möjliga och där det finns ledlinjer i landskapet som djur följer. Torrtrummor placeras vid km 15/230, 17/990, 18/970, 24/080, 25/850, 28/320, 28/765.

Sk4 Faunapassage i port eller i plan

Årängen, cirka km 14/000, passage för vilt i plan i samband med korsning och sänkt hastighet.

Tunkarlsbo, cirka km 19/030, passage för vilt i plan i samband med korsning och sänkt hastighet.

Läsarbo, cirka km 21/360, faunaport som kombineras med vattendragspassage och sommarväg för gång- och cykeltrafikanter.

Bromsberget, cirka km 25/080 passage för vilt i plan i samband med kraftledning och sänkt hastighet.

Sk6 Viltuthopp

Viltuthopp är en anordning som möjliggör för vilt på fel sida viltstängslet att hoppa ut över stängslet. Det är en evakueringsväg för vilt som kommit in inom vägområde vid stängselavslut. Vid viltuthoppet byggs en ramp vid viltstängslet som gör att djuren kan hoppa över stängslet.

Viltuthopp placeras vid cirka km 9/995, 10/140, 11/700, 12/070, 13/760, 13/820, 14/040, 14/150, 14/990, 15/250, 15/300, 15/500, 17/400, 17/700, 18/800, 18/880, 19/270, 20/840, 24/880, 25/220, 26/180, 26/450, 27/870, 28/270, 29/450.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Trafikkonsekvenser

Högre hastighet och förbättrad standard på riksväg 66 samt säkrare korsningsanslutningar kommer tillsammans att bidra till en möjlighet för ökad kapacitet i trafiksystemet samt kortare restid.

6.1.2. Tillgänglighet

Antalet busshållplatser utmed riksväg 66 har reducerats. Fyra nya busshållplatser i form av fickhållplatser har utformats på riksväg 66 vilka tillgänglighetsanpassas. Tillsammans bidrar detta till ökad trafiksäkerhet och tryggare trafikmiljö för resenärerna. Att hållplatserna får egen fickhållplats utanför körfälten ger ökad framkomlighet för förbipasserande trafik. Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser ger ökad tillgänglighet för resenärer men samtidigt blir antalet busshållplatser färre i antal vilket minskar tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer.

6.1.3. Transportkvalitet och trafikantupplevelse

Riksväg 66 är en rekommenderad transportväg för farligt gods och kommer via åtgärder som mittseparering, 2+1 körfält samt säkrare korsningspunkter att medföra en mer trafiksäker miljö.

6.1.4. Trafiksäkerhet

Mötesseparerad väg med 2+1 är trafiksäkerhetsmässigt en stor förbättring för riksväg 66 jämfört med dagens utformning. Antalet anslutningar har reducerats och ersatts med ersättningsvägar för att binda ihop sidovägnätet samt att flertalet korsningspunkter utmed sträckan har ersatts med höger -in/höger-ut, vänstersvängsfält, vändplatser med öglor eller cirkulationsplats.

Ett utökat gång- och cykelstråk kombinerat med ersättningsvägar som förbinder sidovägarna innebär en förbättrad trafikmiljö, ökad framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken. Utformning av passager i plan i anslutning till nya korsningar och en ny planskild gång- och cykelpassage i Läsarbo cirka km vid 21/360 innebär säkrare passager av riksväg 66 för fotgängare och cyklister. Idag är framkomligheten besvärlig för gång- och cykeltrafiken då vägrenar på delar av sträckan är smala och ordnade passagemöjligheter saknas.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Ombyggnad av riksväg 66 till mittseparerad väg på större delen av sträckan, med höjd hastighetsstandard, kapacitet och trafiksäkerhet bidrar till bland annat att:

- Näringslivets transporter och utvecklingsmöjligheter stärks i regionen
- Attraktivare arbetspendling och utbildningspendling, vilket bidrar till stärkt samspel mellan orterna i stråket längs riksväg 66. Det kan bli mer attraktivt att bosätta sig utmed vägsträckan då förutsättningarna för pendling förbättras.

Åtgärderna sker i linje med gällande översiktsplan och regionala utvecklingsplaner.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Boende och hälsa

Ombyggnationen av riksväg 66 medför begränsade förändringar av ljudnivåerna för majoriteten av bostadshusen längs med vägområdet. Totalt har 111 bostadsbyggnader identifierats som bullerberörda av del 1 av vägplanen, Söderbärke till Oti. Av 111 bullerberörda bostadsbyggnader har 62 bostadsbyggnader över 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad i nuläget och 77 bostadsbyggnader i nollalternativet. I planalternativet med åtgärder har 92 bullerberörda bostäder en ljudnivå vid fasad som överskrider riktvärden från endast riksväg 66 och 100 bostäder från samtlig statlig infrastruktur.

I tabell 6.3:1 redovisas en sammanställning av bostadsbyggnader som överskrider riktvärden utomhus och inomhus för respektive beräkningsfall kring riksväg 66. I tabell 6.3:2 redovisas sammanställning av bostadsbyggnader som överskrider riktvärdet enligt plan utomhus och inomhus för respektive beräkningsfall för samtlig statlig infrastruktur. Sammanställningen baseras på beräkningar av ljudnivåer från både ombyggd riksväg 66 och befintlig statlig väg och järnväg. Se PM Buller för mer information.

Tabell 6.3:1. Antal bostäder som får över riktvärdesnivåer enligt plan från endast riksväg 66

Beräkningsfall	Ekvivalent ljudnivå			Maximal ljudnivå	
	> 55 dBA vid fasad	> 30 dBA Inomhus	> 55 dBA vid uteplats	> 45 dBA inomhus	> 70 dBA vid uteplats
Nuläge	53	24	16	14	9
Nollalternativ	72	30	21	16	10
Planalternativ	93	42	30	14	8
Planalternativ med föreslagna åtgärder	92	0	0	0	0

Tabell 6.3.2. Antal bostadsbyggnader som får över riktvärdesnivåer enligt plan från samtlig statlig infrastruktur

Beräkningsfall	Ekvivalent ljudnivå		Maximal ljudnivå				
	> 55 dBA vid fasad	> 30 dBA Inomhus	> 55 dBA vid uteplats	> 45 dBA Inomhus Från väg	> 45 dBA inomhus Från järnväg	> 70 dBA vid uteplats Från väg	> 80 dBA vid uteplats Från järnväg 1)
Nuläge	62	30	19	14	4	9	2
Nollalternativ	77	37	24	16	4	10	2
Planalternativ	101	47	33	14	4	8	2
Planalternativ med föreslagna åtgärder	100	2 2)	0	0	3	0	2

1) Färre än 5 tågpassager sker per timme

2) Överskridande av den ekvivalenta ljudnivån inomhus beror på höga ljudnivåer från järnvägstrafiken.

Sammantagen bedömning

Sammantaget bedöms vägplanen ge positiva effekter för boende och hälsa i området. Med planerade åtgärder mot bullerstörningar får de boende en bättre boendemiljö jämfört med nollalternativet.

6.3.2. Riksintressen

Vägplanens åtgärder innebär en påverkan på riksintresset för kommunikation, riksväg 66. Påverkan kommer främst uppkomma under byggtiden då framkomligheten försämras. Åtgärderna innebär dock på lång sikt en bättrad trafiksäkerhet vilket gynnar riksintresset.

Riksintresset för rörligt friluftsliv kommer inte direkt att påverkas av åtgärderna inom vägplanen. Vägplanen kommer att förbättra möjligheten för oskyddade trafikanter att säkert korsa riksväg 66 via passager i plan och planskilt vilket bidrar till en positiv effekt för friluftslivet i området.

Då vägplanen inte kommer påverka trafiken på Bergslagspendeln bedöms inte den påverkas av åtgärderna.

Riksintresset Tunkarlsbo (cirka km 18/400–19/600) påverkas av en föreslagen enskild väg längs riksväg 66 då en infart mot Höglunda stängs. Föreslagen enskild väg går delvis längs en existerande gräsväg i åkerkanten men dras sedan genom skogsmark sista biten. Då vägen i dag är en gräsväg underordnar den sig landskapet och tar inte fokus från kulturlandskapet som sluttar ned mot husen vid sjön. Ett bredare vägrum påverkar upplevelsen av området och vägområdet kommer mer i fokus. Detta gäller även där ersättningsvägen går genom skogsmark. Träd bör därför bevaras mellan riksväg 66 och ersättningsvägen så långt det är möjligt där den dras genom skogsmark. I dag växer en del sly mellan riksväg 66 och åkermarken vilket hindrar utblickar över kulturlandskapet. Om den nya ersättningsvägen medför att sly försvinner är detta positivt då det leder till att man lättare kan överblicka och få en förståelse av Tunkarlsbo, figur 6.3:1.



Figur 6.3:1 Kartan visar föreslagna åtgärder i Tunkarlsbo.

Sammantagen bedömning

Sammantaget bedöms vägplanen ge positiva effekter på områdets berörda riksintressen. En viss temporär påverkan kan uppkomma på riksintresset för kommunikation, riksväg 66, under byggtiden men denna är tillfällig. Säkrare passager gynnar friluftslivet i området på långsikt.

6.3.3. Kulturmiljö

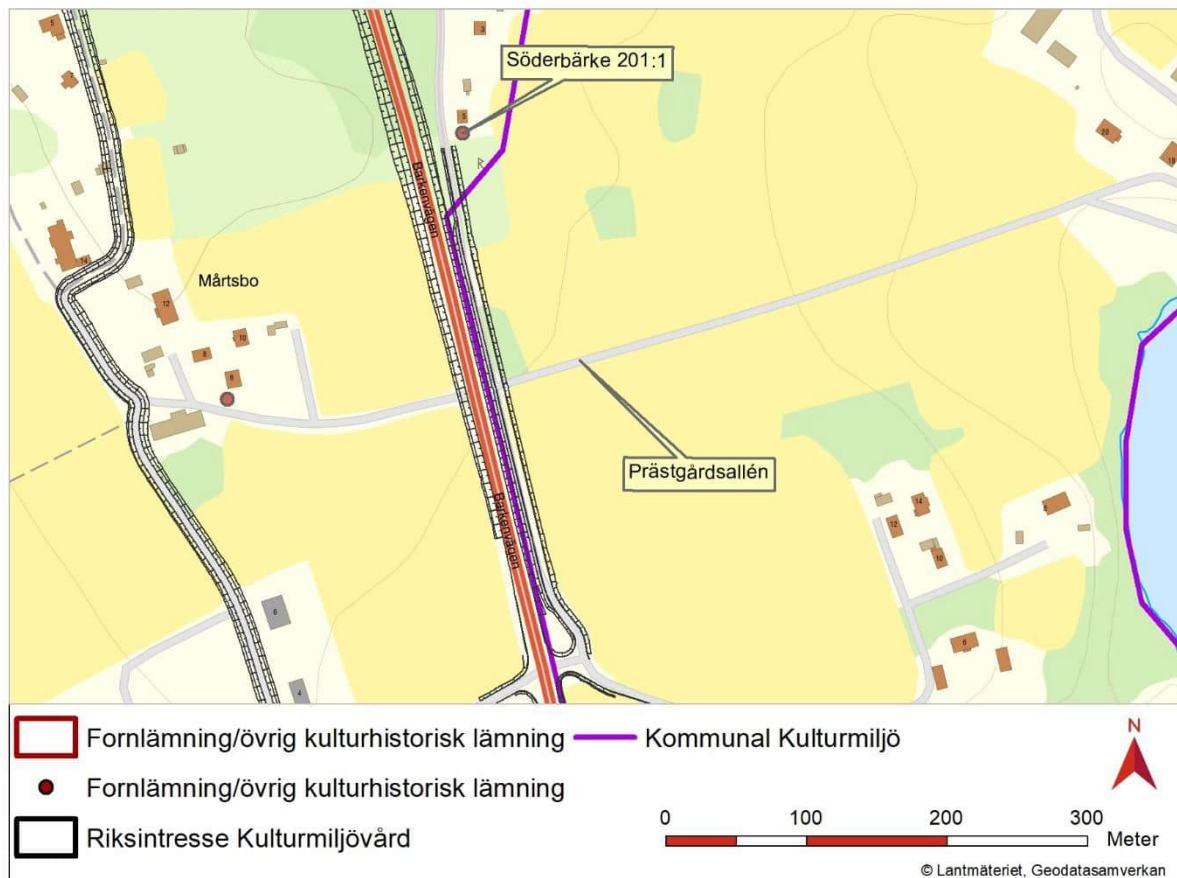
De vägätgärder som planeras inom ramen för vägplanen bedöms påverka ett antal utpekade värden för kulturmiljön. De kulturhistoriska lämningar som ligger i direkt närhet av vägområdet framgår i tabell 6.3:3 tillsammans med bedömd påverkan.

Tabell 6.3:3. Fornlämningar som berörs eller ligger nära väglinjen.

Lämnings-nummer, cirka km	Lämningsstyp/Beskrivning	Antikvarisk bedömning	Bedömning
Söderbärke 40:1 Cirka km 10/500	Vägmärke. Milstolpe, av granit, 1.33 m h, 0.57 m br vid basen (NV-SÖ) och 0.15 m tj. Avsmalnande uppåt med spetsig överdel. Inskrift på den åt SV och vägen vända sidan, under Gustav III:s namnchiffer 1 MIL \ 1 : B \ 1790.	Fornlämning	Påverkas ej av vägplanen då lämningen ligger utanför arbetsområdet.
Söderbärke 201:1 Cirka km 10/800	Vägmärke. Vägghållningssten, granit, 0.7 m h, 0.35 m br och 0.15 m tj (N-S). På den V, mot vägen vettande sidan är inskriften: A P S \ M ?? S BO \ 18 ? 5.	Fornlämning	Påverkas ej av vägplanen då lämningen ligger utanför arbetsområdet.
Söderbärke 14:1 Cirka km 15/250	Hyttområde. Hyttområde, 250x110 m st (Ö-V), bestående av 1 dammvall, 1 slaggarvarp, 1 hyttbacke och 1 kolhusområde(?).	Fornlämning	Kan påverkas av vägplanen då lämningen ligger i anslutning till arbetsområdet.
Söderbärke 4:1 Cirka km 18/500–19/500	Hyttområde. Delundersökt, 95-150x70-120 m st (NNÖ-SSV), bestående av 1 hyttruin, 1 dammvall, 1 vattenhjulsränna, 2 slaggarvarp, 1 fundament, 1 grund(?) och 1 kolhusområde med kvarstående kolhus.	Fornlämning	Påverkas av vägplanen då hyttområdet korsar riksväg 66.
Söderbärke 73:1 Cirka km 29/800	Boplats. Skärvestensförekomst. Inom ett ca 50x30 m st (NV-SÖ) område, påträffas enstaka skörbrända stenar.	Möjlig fornlämning	Påverkas ej av vägplanen då lämningen ligger utanför arbetsområdet.
Söderbärke 73:2 Cirka km 29/800	Boplats. Kulturlager, övrigt, uppgift om, enligt beskrivning till geologiska bladet 1930, skall "kol och brända stenar (hårdar?) ha anträffats under odlingsarbeten på sluttningen mot Barkens S strand mellan Fallbyn och Läsarbo". Kan möjligen avse nr 1.	Ingen antikvarisk bedömning -ej bekräftad i fält	Påverkas ej av vägplanen då lämningen ligger utanför arbetsområdet.

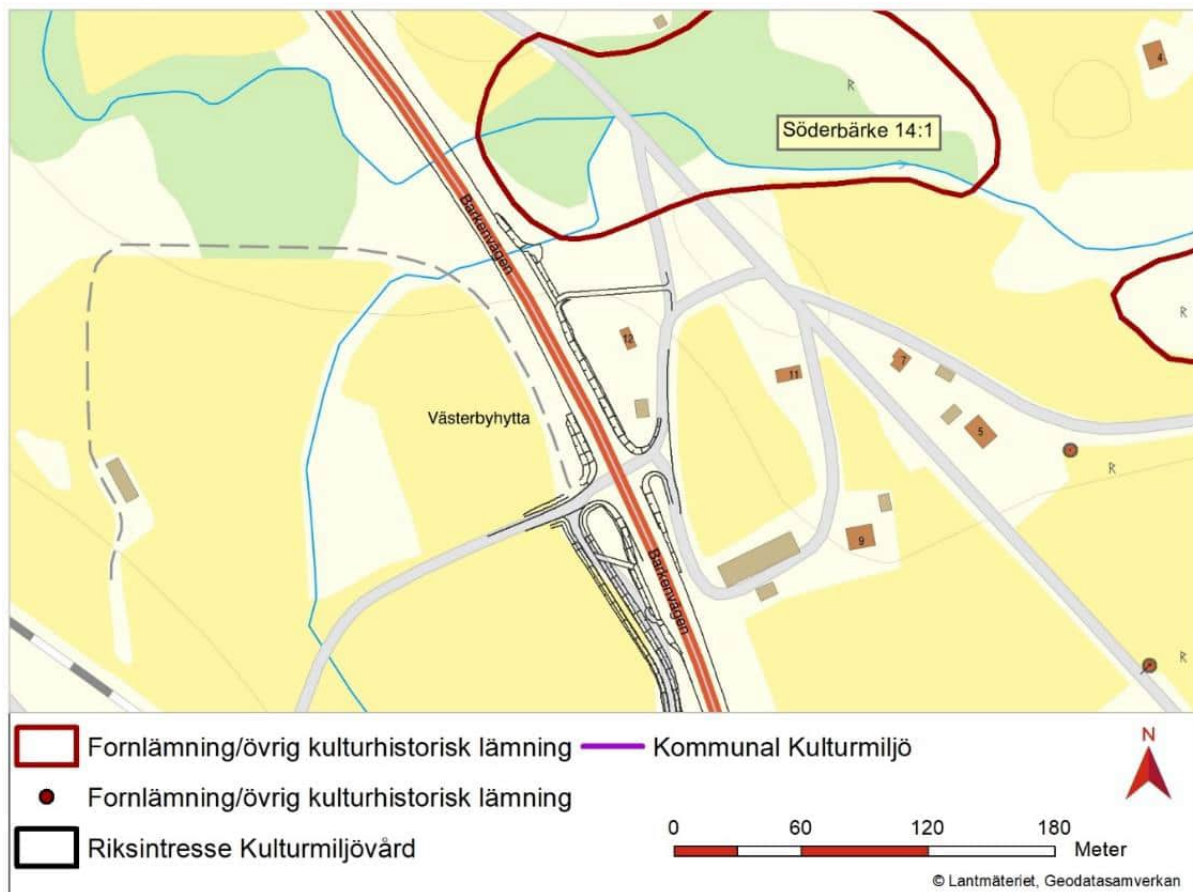
Söderbärke 106:1 Cirka km 22/500	Område med fossil åkermark. Fossil åker(?). Enligt storskifteskarta från 1822-23 över Vik benämns 2 åkrar, 1 slogdälja, samt 1 backe med förleden Hackarbo tågten. Ytterligare 1 åker benämns "Marius Hackarbo".	Ingen antikvarisk bedömning -ej bekräftad i fält	Påverkas ej av vägplanen då lämningen ligger utanför arbetsområdet.
Söderbärke 134:1 Cirka km 22/800	Bytomt/gårdstomt. Bebyggelselämning. Plats för by(?), 400x400 m st (NNV-SSÖ). Enligt storskifteskarta över Vik från 1823-24, har inägor namn som Övra Norrbo, Marcus Norrbo, Nedra Norrbo, Norells Norrbo och Norrbo Tågten.	Ingen antikvarisk bedömning -ej bekräftad i fält	Påverkas något av vägplanen om en vändslinga anläggs i anslutning till korsningen. I övrigt ligger bytomten utanför arbetsområdet.
Söderbärke 5:1 Cirka km 22/800	Vägmärke. Milstolpe, av granit, 0.7 m h, 0.45 m br (vid basen), 0.15 m tj.	Fornlämning	Milstolpen står inom vägområdet men bör inte påverkas då vägen breddas åt andra hållet.
Söderbärke 160:1 Cirka km 24/250	Bytomt/gårdstomt. Bytomt, del av, 320x65 m st (NV-SÖ), bestående av 11 husgrunder, 3 jordkällare och 4 sjöbodar, grunder efter.	Fornlämning	Bytomten påverkas inte av vägplanen då lämningen ligger utanför arbetsområdet.
Söderbärke 6:1 Cirka km 25/600	Vägmärke. Milstolpe, av granit, 1.3 m h, 0.6 m br vid basen (NV-SÖ) och 0.15 m tj. Avsmalnande uppåt med rundad överdel. med inskription: 1/2.	Fornlämning	Milstolpen står inom vägområdet men ska inte påverkas av vägplanen.
Fagersta 297:1 Cirka km 27/800	Bytomt/gårdstomt. Gårdstomt, med oklar utsträckning, markerad p g a uppgift i äldre kartmaterial. Enligt kartan bör Västra Skrikbo ha legat ungefär här.	Möjlig fornlämning	Gårdstomten påverkas antagligen inte av vägplanen då utmarkerad gårdstomt ligger utanför arbetsområdet.

I den kommunala kulturmiljön Västerby (cirka km 10/000–12/000) finns en äldre vägsträckning längs riksväg 66 som flyttas i sidled. Då rekommendationerna för området är att äldre vägar bör behållas i oförändrat skick innebär detta en negativ konsekvens av vägplanen. Att vägen flyttas medför dock att det inte behövs räcken eller avskärmningar mellan vägarna vilket är positivt och den visuella kontakten mellan båda sidorna av vägen finns kvar. Vägen mellan Mårtsbo och Söderbärkegården, den gamla prästgårdsallén, stängs av vilket minskar förståelsen av sambandet mellan de båda områdena och utgör en negativ konsekvens. Tidigare har det även funnits fler vägar i öst-västlig riktning, figur 6.3:2.



Figur 6.3:2 Kartan visar föreslagna åtgärder i Västerby.

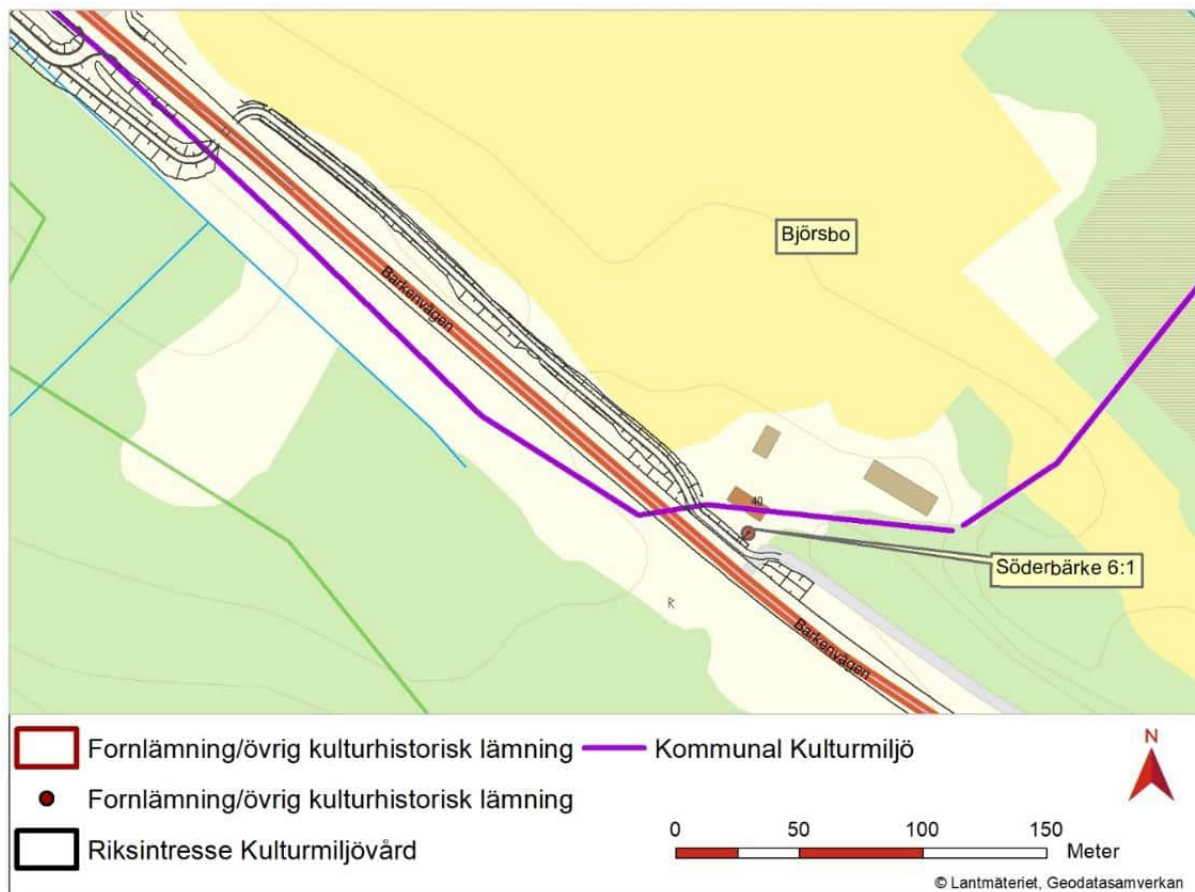
Kärnområdet Västerbyhytta (cirka km 15/500) påverkas något då vägen breddas och en ny gångväg anläggs. En sidoväg rätas för att få plats med en busshållplats och korsningen blir större. Hyttområdet påverkas inte, figur 6.3:3.



Figur 6.3:3 Kartan visar föreslagna åtgärder vid Västerbyhytta.

Den kommunala kulturmiljön Huggnora (cirka km 16/600-18/300) påverkas inte av vägplanen. Rekommendationerna för området är dock att träd bör sparas som en ridå mellan riksväg 66 och Huggnora och de kan eventuellt minska i antal om vägen breddas.

Den kommunala kulturmiljön Björnsbo (cirka km 24/700–25/600) påverkas endast av en ny cykelväg längs riksväg 66. Cykelvägen går till stora delar på den gamla landsvägen som syns på kartor från 1800-talet och det kan anses som positivt att den åter kommer i bruk figur 6.3:4.



Figur 6.3:4 Kartan visar föreslagna åtgärder vid Björnsbo.

Sammantagen bedömning

Sammantaget bedöms vägplanen ge små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Vägens breddning är i de flesta fall marginell och påverkar endast ett fåtal kulturmiljöer. Vägen har sedan tidigare gjort en åverkan på ett flertal av lämningarna och ytterligare påverkan från vägplanen kan anses som liten.

6.3.4. Naturmiljö

Projektet kommer ha mindre påverkan på naturmiljö då de flesta åtgärder kan göras inom befintligt vägområde som har låga naturvärden. Viss utfyllnad mot vattenmiljöer för att skapa parallellvägnät och gång- och cykelbanor kan dock inte uteslutas. Inom den terrestra naturmiljön påverkas främst jordbruksmark och produktionsskogar med låga naturvärden.

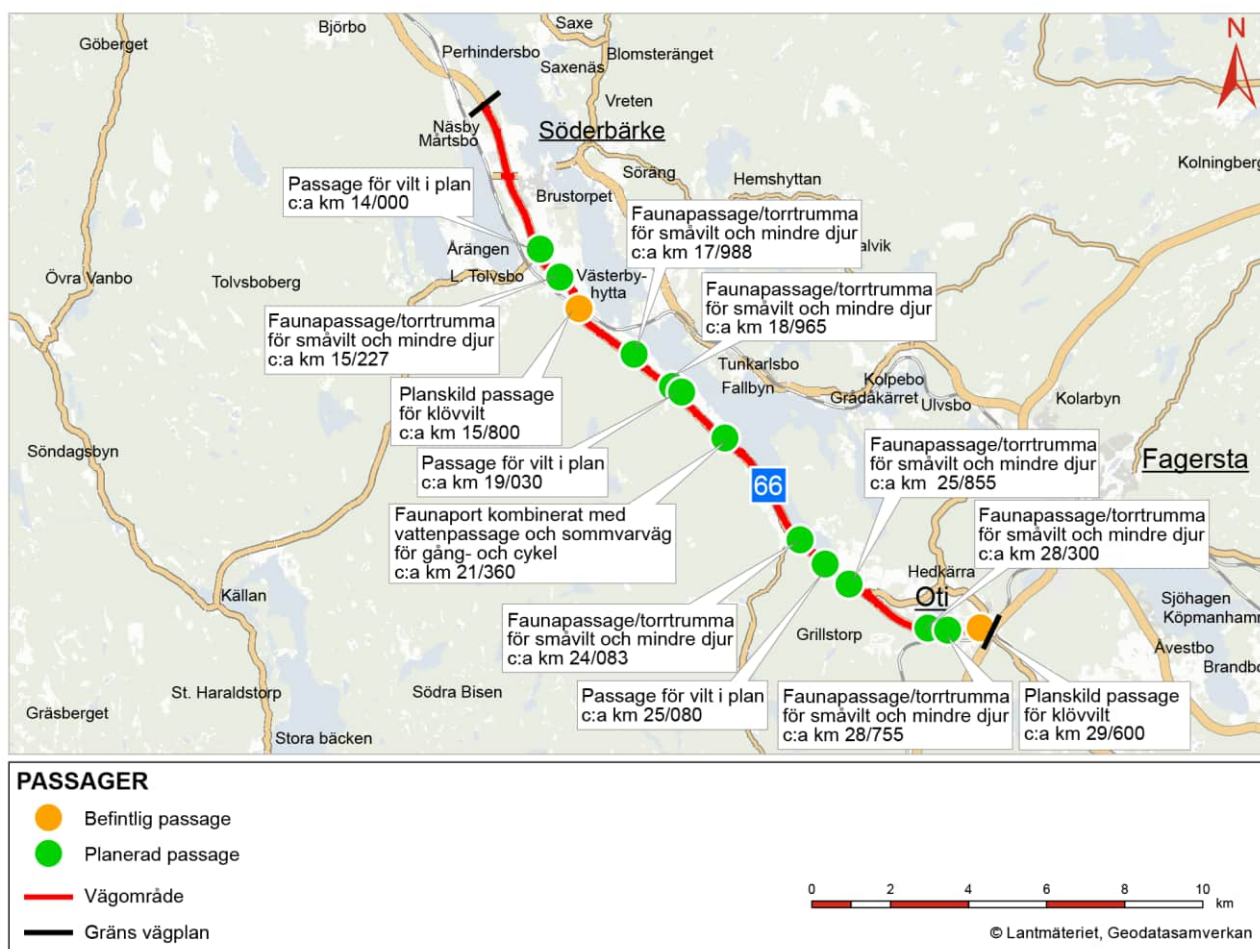
I byggskedet kommer vägslänter, diken och vattendrag påverkas negativt och skyddsåtgärder ska vidtas så långt som möjligt. Exempel på skyddsåtgärder är grumlingsförbyggande åtgärder. Genomförande av vägplanen kommer ha mindre och lokala negativa effekter med ringa konsekvenser på naturmiljön.

Vilt och passagemöjligheter

Större delen av vägsträckan från Söderbärke till Oti kommer att stänglas med viltstängsel (cirka km 9/900-29/630) samt mittbarriär kommer att sättas upp. Detta ger att den barriäreffekt som idag finns kommer att förstärkas.

Där till följd planeras att möjliggöra passage för klövdjur och övrigt vilt på fyra platser utöver den planskilda passage som idag finns se figur 6.3:5.

- Årängen, passage för vilt i plan (cirka km 13/980).
- Tunkarlsbo, passage för vilt i plan (cirka km 19/030).
- Läsarbo, faunaport som kombineras med vattendragspassage och sommarväg för gång- och cykeltrafikanter (cirka km 21/350).
- Bromsberget, passage för vilt i plan (cirka km 25/080).



Figur 6.3:5 Befintliga passager med de kompletterande nya passagera.

Från första norrut liggande passage vid järnvägspassagen strax norr om vägplanen till första planerade passage i plan överstigs riktavståndet på 4 km. Där till följd kommer en viss negativ effekt för större däggdjur kan uppstå med den ökade barriäreffekten i vägplanens norra del. Som konsekvens kommer färre djur korsa vägen men det genetiska utbytet är idag begränsat i nordsydlig riktning då sjöarna Norra och Södra barken utgör en partiella barriärer varpå konsekvensen bedöms som liten.

Skyddade områden

Strandskydd

Vägplaneområdet kommer beröra åtta vattenområden som omfattas av strandskydd. Mindre naturmarksytor i anslutning till befintlig väg kommer att tas i anspråk som nytt vägområde. Generellt sett bedöms dessa ytor ha låga naturvärden. En viss störning kommer ske under byggtiden. Exempel

på störningar i vattenmiljöer är grumlande åtgärder. För att minimera negativ påverkan på natur- och vattenmiljöer ska skyddsåtgärder vidtas exempelvis grumlingsförebyggande åtgärder.

Vägplanen bedöms inte ianspråkta något område som har betydelse för det rörliga friluftslivet och allmänhetens tillgång till strandområden. Vägplanen bedöms innebära en liten temporär negativ konsekvens för strandskyddade områden. Eftersom trummor som idag utgör ett vandringshinder kommer åtgärdas så att vandringshindret försvinner kommer den permanenta konsekvensen på naturmiljön bli positivt.

Sammantaget bedöms vägplanen inte stå i strid med strandskyddets syften.

Det generella biotopskyddet

Negativ påverkan kommer även ske på en allé vid Mårtbo. Två yngre björkar kan behöva flyttas eller tas bort. Om möjligt ska träden flyttas inom befintlig allé i samråd med markägare och i andra hand återplanteras på annan lämplig plats. Om det visar sig att träden inte går att flytta ska björkarna ersättas med nya träd.

För de fyra diken som kommer påverkas av planens genomförande innebär åtgärderna att delar av befintlig trumma kommer bytas och förlängas. Sträckor av öppna diken som försvinner i och med kulverteringen är marginella men likväl minskar mängden öppna diken. De aktuella dikena bedöms ha låga naturvärden. Negativ påverkan kan främst ske under förläggning av trumma. Vid genomförande åtgärder kan grumlingsförebyggande åtgärder vidtas om nödvändigt. Vissa av dikena kan vara torra delar av året och om möjligt genomförs planerade åtgärder vid denna tid.

Naturresevat och Natura 2000

Vid Jönsbackens naturresevat och tillika Natura 2000-område (cirka km 27/400) görs ingen breddning av riksväg 66. Inga åtgärder i anslutning till befintlig väg 66 är aktuella. Det innebär att inga ingrepp i eller i Natura 2000-områdets direkta närhet är aktuella. Påverkan på områdets hydrologi är inte aktuellt.

Vägplanen kommer inte innebära någon betydande påverkan på Natura 2000-området Jönsbacken och tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken bedöms inte krävas.

Inte heller några av de andra närliggande naturresevat eller Natura 2000-områdena bedöms kunna påverkas på något sätt av vägplanens genomförande dels då de ligger på tillräckligt avstånd från vägplanen dels kan områdenas hydrologi inte komma att påverkas.

Vattenskyddsområden

Väg 66 skär igenom två vattenskyddsområden. Inför byggskedet kommer erforderliga tillstånd sökas hos kommunen. Uppställning av maskiner, hantering i drivmedel och kemikalier ska ske enligt krav på entreprenören vilket innebär att någon negativ påverkan på vattenskyddsområdena minimeras.

För att undvika att punkterna tätskiktet vilket kan medföra en negativ påverkan på Viksvikens vattenskyddsområde kommer inget vägräcke sättas upp. Genom Hedkärrens vattenskyddsområde kommer endast diken att tätas och ingen negativ påverkan kommer uppstå.

Sammantagen bedömning

Vägplanen bedöms medföra både negativa och positiva konsekvenser för naturmiljön och den biologiska mångfalden.

Det blir kortsiktig försämring med mindre habitatförluster främst i byggskedet med viss bullerstörning samtidigt blir den långsiktiga effekten en förbättring genom att säkra passager för vilt åstadkoms.

Mark återställs till naturmark där anslutningar stängs och träd kommer att planteras för en bättre landskapsanpassning där detta är möjligt.

Den sammanvägda konsekvensen för naturmiljön bedöms som liten positiv.

6.3.5. Friluftsliv

Möjligheterna för det rörliga friluftslivet att korsa riksväg 66 kommer minska i och med att vägen stängslas men de passager som kommer finnas kommer vara säkrare.

I längsled kommer gång- och cykelstråket öka möjligheterna för friluftsliv samt att vandringshinder för akvatiska djur kommer öka möjligheten för fisk och därmed även för fiske i sjöarna Norra och Södra Barken. De båda befintliga planskilda passagerna för gång och cykeltrafikanter respektive skoteråkare kommer att vara kvar.

Sammantagen bedömning

Förutsättningarna för rekreation och friluftsliv förbättras genom de nya gång- och cykelstråket samt genom nya säkrare passagemöjligheter. Vägen får en viss ökad barriäreffekt men sammantaget bedöms konsekvensen som liten positiv för rekreation och friluftsliv.

6.3.6. Naturresurser

Ytvatten

Vattendragen som korsar sträckan och agerar som direkta recipienter för vägdagvatten kommer påverkas av en obetydlig mängd vägdagvatten som omhändertas med infiltration i diken innan utsläpp till vattendrag. Den ökade trafiksäkerheten medför minskad risk för olyckor som kan orsaka utsläpp till ytvatten av farligt gods eller drivmedel.

Vattenförekomsternas status och miljö kvalitetsnormer samt vägplanens bedömda konsekvenser redovisas i tabell 6.3:4.

Tabell 6.3:4 Vattenförekomsternas status och miljö kvalitetsnormer samt vägplanens bedömda konsekvenser

Recipient	Cirka km	Miljö kvalitets-norm	Bedömd status enligt VISS	Kvalitets-faktorer	Vägplanens påverkan
Vattendrag					
Hyttån (Vattenförekomst SE665874-148648)	15/229	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
			Fisk Fysiska ingrepp	Bromerade difenyleter Kvicksilver-föreningar	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Namnlös bäck	17/989	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Namnlös bäck	18/179	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Tunkarlsbo-bäcken (Vattenförekomst SE665425-148922)	18/963	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
			Fisk Förurning Konnektivitet	Bromerade difenyleter Kvicksilver-föreningar	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Plågbäcken (Vattenförekomst SE665037-149215)	24/084	God ekologisk och kemisk ytvattenstatus * 2027	Måttlig	Uppnår ej god	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
			Fysiska ingrepp	Bromerade difenyleter Kvicksilver-föreningar	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Namnlös bäck	25/116	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Skrikbobäcken (Vattenförekomst NW664894-149555)	27/598	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.
Namnlös bäck	29/026	Ej kravsatt	Ej statusklassad	Ej statusklassad	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare väg ger mindre risk för utsläpp.

Norra Barken (Vattenförekomst SE666165-148695)		God ekologisk och kemisk status * 2027	Måttlig	Uppnår ej god	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare vägar ger mindre risk för utsläpp.
			Fisk Särskilt förorenade ämnen Fysiska ingrepp	Bromerade difenyleter Kvicksilverföreningar Uran Antracen Blyföreningar Kadmium Tributyltenn	
Södra Barken (Vattenförekomst SE665545-149734)		God ekologisk och kemisk status * 2027	Måttlig	Uppnår ej god	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare vägar ger mindre risk för utsläpp.
			Fisk Syrgasförhållanden Särskilt förorenade ämnen Fysiska ingrepp	Bromerade difenyleter Kvicksilverföreningar Antracen Kadmium Blyföreningar Tributyltenn	Risker: Utsläpp drivmedel eller farligt gods – trafiksäkrare vägar ger mindre risk för utsläpp.

Grundvatten

En trafiksäkrare väg samt förbättrat omhändertagande av vägdagvatten ger minskad risk för kontaminering av grundvatten.

Areella näringar

Små andelar skogsbruksmark kommer att tas i anspråk främst där breddning av vägområdet är nödvändigt men främst runt anslutningar eller ersättningsvägar. I övrigt görs mindre markanspråk på skogs- och impedimentsytor.

Ersättningsvägars påverkan

Ny ersättningsväg i Mårtsbo väster om riksväg 66, km 10/020–10/670 ger en negativ påverkan då den kulturväg som är där idag parallellförskjuts vilket även ger en negativ påföljd på landskapet då ett större vägrum bildas. Jordbruksmarkerna har låga naturvärden varpå denna påverkan bedöms som låg.

Flytt av befintlig enskild väg i Söderbärke öster om riksväg 66 (cirka km 10/820–11/200) som ger en ringa påverkan då befintligheten bara förskjuts. Den enskilda vägen ansluts sedan till den befintliga Bergmansvägen.

Ny föreslagen enskild väg i Söderbärke (cirka km 11/200–11/850) binder ihop Formvägen med Elvéns väg parallellt väster om riksväg 66. Idag utgörs marken av slyskog då området är nyligen avverkat och har låga naturvärden.

Ny ersättningsväg i Brustorpet väster om riksväg 66, cirka km 11/840–12/640. Området har låga naturvärden och ingen övrig negativ påverkan uppstår.

Ny anslutningsväg till Söderbärke till Bergmansvägen (cirka km 13/890) öster om riksväg 66 genom produktionsskog med låga naturvärden.

Ny ersättningsväg i Årängen väster om riksväg 66, cirka km 13/480–13/970. Viss risk för negativ påverkan på naturmiljö med känslig vattenmiljö längre väster om riksväg 66. Ersättningsvägen skapar även ett bredare vägrum samt siktröjning vilket är positivt för den faunapassage som planeras i området.

Ny ersättningsväg i Västerbyhytta väster om riksväg 66 (cirka km 15/000–15/140) vilken ansluter västra Västerbyhyttan med väg 66. Ersättningsvägen går över jordbruksmark men kvarvarande åkerareal kan fortfarande nyttjas.

Mitt emot ovanstående anslutning planeras en ny anslutning till östra Västerbyhytta (cirka km 15/140). Anslutningen är cirka 30 meter genom skoglig impedimentyta.

Upprustning av befintlig väg i Västerbyhytta väster om riksväg 66 med delvis ny sträckning (cirka km 15/400–15/520). Den nya sträckningen är idag obrukbar impedimentsyta varpå påverkan på naturresurser blir låg.

Ny ersättningsväg i Tunkarlsbo till fastighet öster om riksväg 66, cirka km 19/030–19/540. Ny vägsträckning i riksintresset Tunkarlsbo parallellt med riksväg 66 ger en negativ påverkan på riksintresset.

Ersättningsvägen i Myggnäset mellan km 22/420–22/630 ger en negativ påverkan på vattenmiljön då utfyllnad inom vattenområde och svämzon kan uppstå.

Ny ersättningsväg i Högbyn på södra sidan om riksväg 66 mellan km 26/320–26/670 påverkar endast produktionsskog med låga naturvärden.

Sammantagen bedömning

Ombyggnationen av riksväg 66 på aktuell sträcka förväntas leda till en minskad olycksrisk och därmed minskad risk för utsläpp och farligt gods samt drivmedel, vilket leder till en reduceras risk för påverkan av yt- samt grundvatten kring vägen.

Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms ingen kvalitetsfaktor påverkas negativt så att miljökvalitetsnormen inte kan uppnås. Sammantaget bedöms vägprojektet medföra positiva konsekvenser för kringliggande yt- samt grundvatten jämfört med nuläget.

Ersättningsvägarna påverkar främst de kulturhistoriska intressena och breddar vägrummet varpå en negativ påverkan även uppstår för landskapsbilden. Dock så berör ersättningsvägarna främst produktionsmarker med låga naturvärden eller mindre ej brukbara areor och närheten till riksväg 66 ger bättre produktionsmöjligheter och därmed en lägre klimatpåverkan.

6.3.7. Masshantering

De massor som projektet genererar för åtgärder på riksväg 66 och väg 626 är cirka:

- 100 000 m³ jordschakt
- 22 000 m³ fyllning

Projektet förväntas få massbalans på jord- och bergmassor för uppbyggnad av vägen (upp till terrass) samt ett överskott på jordmassor som inte kan användas inom projektet.

Detaljprojekteringen kommer att visa på mer exakta mängder. Detta innebär att lösningar för hantering av överskottsmassor måste undersökas vidare i bygghandlingsskedet.

6.3.8. Markföroreningar

Jord och sediment

Massor med föroreningshalt under Naturvårdsverkets generella riktvärde för MKM (mindre känslig markanvändning) bedöms kunna återanvändas inom aktuellt projektområde (vägområdet) om tillsynsmyndigheten informeras och godkänner denna hantering.

Analyserade prover uppvisar halter som uppfyller Trafikverkets miljökriterier för extern användning till skogs- och brukningsvägar, uppställningsytor och/eller bullervallar. Mot bakgrund av att halter över KM (känslig markanvändning) och MRR (mindre än ringa risk) uppmätts i jorden kan inte massorna användas fritt utanför projektområdet. För att massor med halter över MRR skall få återvinnas på annan plats måste tillsynsmyndigheten godkänna det och anmälan om återvinning av avfall lämnas in till tillsynsmyndigheten.

Asfalt

Erhållna analysresultat påvisar generellt höga halter av PAH-16 i asfalt. Asfaltsmassor från sträckan Oti-Söderbärke kommer ej återvinnas och hanteras som farligt avfall.

Sammantagen bedömning

Ombyggnationen av riksväg 66 på aktuell sträcka förväntas leda till en minskad olycksrisk och därmed minskad risk för utsläpp av så väl farligt gods som drivmedel, vilket leder till en reduceras risk för markföroreningar orsakade av direkta utsläpp. Ombyggnationen förväntas inte påverka mängden diffusa utsläpp från trafiken orsakad av avgaser och slitage. Utbytande av PAH-haltig asfalt minskar risken för läckage till omkringliggande miljö.

6.3.9. Risk och säkerhet

Projektet innebär en mindre justering i och med ombyggnation av befintlig väg. För större delen av området bedöms de geotekniska förhållandena som relativt goda då marken till stor del utgörs av morän. Risken med avseende på översvämningar har bedömts som låg och därmed acceptabel.

Vägplanen innebär åtgärder som ökar trafiksäkerheten, bland annat viltstängsel, anläggande av mitträcke och att minska antalet korsningar samt vidta säkrare korsningsåtgärder. Sannolikheten med avseende på trafikolyckor bedöms förbättras trots den ökade hastigheten på vägen. Oskyddade trafikanter som trots parallellt intilliggande gång- och cykelvägar och sidovägar vägar väljer att fortsätta gå/cykla på riksväg 66 eller passera på mindre säkra platser i stället för cykelstråket kommer dock utsättas för en högre risk jämfört med tidigare på grund av den högre hastigheten.

17 byggnader har identifierats som kan ligga inom oacceptabel risknivå med avseende på risken från farligt gods. Risknivån bedöms dock vara jämförbar med dagens situation eller förbättras då åtgärder på vägen inom vägplanen innebär lägre sannolikhet för olyckor. Bullerskydd kan ge en positiv effekt ur risksynpunkt då de kan hindra eventuella utsläpp av farligt gods från att hamna intill bostäderna och eventuellt även sprida koncentrationer av brandfarlig eller explosiv gas till mindre farliga koncentrationer.

I den översiktliga riskanalysen för yt- och grundvattenskydd har Viksvikens vattenskyddsområde erhållit riskklass 1–2. Detta då det i samrådsunderlaget framkommit brister i befintliga åtgärder. Om riskklass 2 uppnås skall riskanalysen ställas i kö för fördjupad analys vilket är fallet för aktuella vattenskyddsområden Viksviken och Hedkärra samt för naturskyddsområdet Jönsbacken. Vajerräcke ska inte väljas i områden för vattenskydd. I aktuellt fall har balkräcke valts vilket bör vara fördelaktigt. Då vägbanan bidrar som tätskikt är det viktigt att denna funktion inte påverkas (till exempel när mitträcke anläggs) så att ett eventuellt läckage på vägbanan kan rinna ner under vägbanan. En fördjupad analys kan ge en tydligare bild över risknivån för vatten och miljö på aktuell sträcka.

I byggskedet finns risk för läckage och spill av drivmedel eller olja samt eventuella andra kemikalier. Om farmartankar och arbetsfordon ställs upp inom området finns risk för spill och läckage från dessa. Spill av drivmedel eller olja skulle kunna påverka miljö och vatten i området negativt. Det är viktigt att ansvarig entreprenör i byggskedet följer de vattenskyddsföreskrifter som finns samt att vidta försiktighetsåtgärder som medför att minska sannolikheten och/eller konsekvensen för förorening av dessa. Det finns även risk för bland annat fall vid slänter, vallar schakt samt risk att begravas under jordmassor i byggskedet. Det är därför viktigt att där denna risk förekommer, om möjligt, stängs in området eller på annat sätt se till så att obehöriga inte befinner sig inom arbetsområdet.

Sammanfattningsvis bedöms riskerna med avseende på olyckor i drift- och byggskede vara hanterbara inom vägplanen i detta skede av projektet. För att säkerställa att vattenskyddsområdet Viksviken, Hedkärra och naturskyddsområdet Jönsbacken inte utsätts för oacceptabel risk bör en fördjupad riskanalys för yt- och grundvattenskydd genomföras. Därutöver bör det säkerställas att risken för oskyddade trafikanter inte ökar i samband med den nya vägplanen. Föreslagna lösningar för gång- och cykeltrafikanter ska vara tillräckligt attraktiva att de väljs före att använda riksväg 66.

6.3.10. Landskapsbild

Landskapsbildens längs vägen kommer att påverkas av nya räcken och viltstängsel och genom att vägen breddas, vilket innebär nya slänter samt intrång på odlings- och skogsmarken längs sträckan.

Räcken och viltstängsel bidrar till att vägen blir en mer synlig barriär jämfört med idag i synnerhet i odlingslandskapet. Planerade bullerskyddsskärmar som förekommer längs delar av sträckan utgör fysiska och visuella barriärer som får stor påverkan på landskapsbildens. De visuella barriäreffekterna

är mest framträdande i det öppna odlingslandskapet och i anslutning till sjöarna Norra och södra Barken.

Tillkommande parallell- och ersättningsvägar på delar av sträckan innebär att ett väsentligt bredare vägrum skapas. Släntutbredningen blir längs vissa delar omfattande med stort markintrång och påverkan på befintlig vegetation. Den breda vägkorridor som bildas kan framför allt i det öppna odlingslandskapet bidra till att skapa ett splittrat intryck och till att minska upplevelsen av helhet i landskapet.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för landskapsbilden som måttliga.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Åtgärderna bedöms ge positiva samhällsekonomiska effekter, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskade antal olyckor samt minskade restider för personbilar och godstransporter. Samtidigt innebär ökad hastighet ökat utsläpp av koldioxideffekter vilket är negativt samhällsekonomiskt. Åtgärderna bedöms även påverka den visuella karaktären av landskapet negativt öka barriäreffekten för djurlivet när vägen mitträckessepareras.

Åtgärderna bedöms främst gynna fordonstrafikanterna då åtgärderna i huvudsak är vägåtgärder.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Nya enskilda vägar, gång- och cykelvägar samt förändringar av befintliga enskilda vägar föreslås men ingår inte i vägplanen. Detta för att minska antalet enskilda anslutningar mot riksväg 66 samt för att skapa ett sammanhängande cykelstråk. Sådana förändringar syftar till att ge positiva effekter såsom till exempel trafiksäkerhet.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Byggskedet i ett vägprojekt innebär en rad åtgärder och arbetsmoment som genererar störningar för närboende och risk för att skador uppstår på miljön. Även om påverkan i många fall är begränsad i tiden kan den ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade.

Under byggtiden kommer omfattande verksamhet att ske i anslutning till människors boendemiljöer och rekreationsområden. Effekter av dessa arbeten är främst buller, vibrationer samt föroreningar som kan påverka mark och vatten, damning etcetera. Under byggtiden kommer också ytor att tillfälligt tas i anspråk för till exempel etablering, upplag och byggtransportvägar vilket medför barriäreffekter och intrång. Även tillfälliga förbiledningar för allmän trafik kommer att utföras för att exempelvis byta vägtrummor, bygga ny bro, cirkulationsplats med mera. Det innebär att mark tillfälligt kommer tas i anspråk som ett T4-område i plankartan för att tillse att trafiken på riksväg 66 hålls framkomlig.

Skyddsåtgärder kommer att vidtas under planeringen och byggandet för att minimera störningar, se mer under kapitel 6.6.5 (Anpassning och skadeförebyggande åtgärder under byggskedet).

Hänsyn till vattentäkt Viksviken kommer att ske för att förhindra risker vid tankning eller annan hantering av miljöfarliga ämnen. Grundvattenförekomsten skyddas genom tätskikt som omedelbart kommer att repareras om det punkteras.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning som reglerar entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner och representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag som utförs för Trafikverkets räkning.

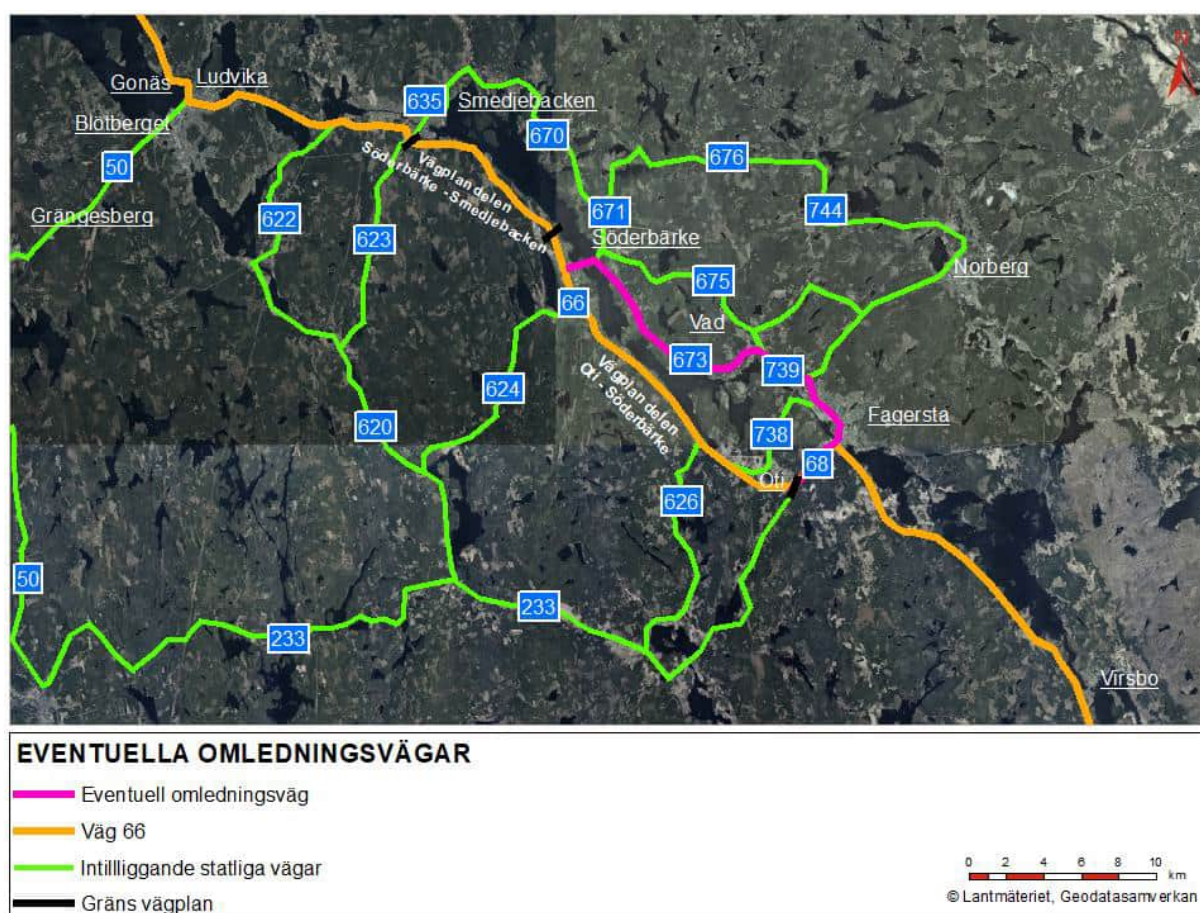
För att beakta en god arbetsmiljö är det värdefullt om det är möjligt att stänga av vägen helt och hänvisa trafiken via befintliga vägar som kan nyttjas som tillfälliga omledningsvägar. En omledningsväg har flera funktioner, dels att fungera som en tillfällig omledning under själva vägbygget, dels att fungera som en mer permanent omledningsväg för avlastning när exempelvis olyckor eller andra hinder uppkommer där det finns behov av att flytta trafiken.

För att bedöma om intilliggande vägar till riksväg 66 kan nyttjas som omledningsvägar har en översyn genomförts med fokus på de statliga vägarna. I översynen har vägens beskaffenhet som vägbredd, standard och omgivning med exempelvis omkringliggande bebyggelse beaktats.

För vägplan delen Oti - Söderbärke bedöms vägsträcka 68 mellan riksväg 66 och väg 739 tillsammans med väg 739 och väg 673 mellan väg 68 och 671 vid Söderbärke som en möjlig omledningsväg, se figur 6.6:1. Omledningsvägens totala sträcka för Oti-Söderbärke är cirka 26 kilometer via väg 68, 739 och 673 jämfört med ordinarie sträcka Oti - Söderbärke via riksväg 66 som är cirka 19 kilometer.

Utmed riksväg 66 kommer tillfälliga förbiledningar eller förbifarter att byggas på de platser där behov finns, exempelvis när trummor, byggnadsverk eller andra större anordningar ska på plats. Om trafik ska ledas om på andra vägar som inte är statliga måste samordning ske med berörd väghållare.

För sträckor där varken omledningsvägar finns eller tillfälliga förbifarter kan byggas får ombyggnationen antingen ske genom att bygga etappvis med hjälp av lots alternativt trafikljus eller flytta över trafiken till en sida.



Figur 6.6:1 visar möjlig omledningsväg via väg 68, 739 och 673 mellan Oti och Söderbärke

6.6.1. Natur- och kulturmiljövärden

Vid anläggningsarbeten kan okända värden som till exempel okända fornlämningar påträffas. Alla fornlämningar, både kända och okända, är skyddade enligt kulturmiljölagen. Natur- och kulturmiljövärden som finns nära vägområde eller område med tillfälligt nyttjanderätt kan behöva skyddas för att inte av misstag komma till skada. Detta hanteras i kommande skeden vid framtagande av bygghandling.

Grumling kan komma att ske under byggtiden i berörda vattendrag och vattenområden vid anläggning.

Arbete med maskiner och transport av massor och material i samband med vägarbete kan leda till tillfälliga störningar i form av damning, buller och vibrationer. Användning av fordon och maskiner samt hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier innebär risk för läckage till omgivande mark och vatten.

6.6.2. Föroreningar i mark

Inga påvisade halter över KM har påträffats och massorna bedöms kunna återanvändas inom vägplaneområdet utan risk för skada på människors hälsa eller miljö.

De överskottsmassor som inte kan återanvändas inom projektområdet eller annan plats skickas som icke farligt avfall, KM (känslig markanvändning) och MKM (mindre känslig markanvändning), till godkänd deponi utifrån nu erhållna resultat.

6.6.3. Energi och resurshållning

Massbalans ska så långt som det är möjligt eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter och för god hushållning med naturresurser. Energiförbrukningen och därmed klimatpåverkan, i vägprojekt är i stor utsträckning kopplad till transportarbetet och därmed masshanteringen i projektet.

6.6.4. Generella miljökrav entreprenör

För byggskedet gäller, förutom projektspecifika skyddsåtgärder enligt efterföljande avsnitt, Trafikverkets kravdokument "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling". Dokumentet innehåller krav på fordon, bränslen och kemikalier och representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag som utförs för Trafikverkets räkning.

6.6.5. Anpassning och skadeförebyggande åtgärder under byggskedet

Generella miljökrav vid entreprenadupphandling ska följas.

- Information ska ges till närboende och övriga berörda om pågående arbeten och inför särskilt störande moment.
- Anpassningar och skyddsåtgärder vidtas vad gäller störande buller och beaktande av Naturvårdsverkets allmänna råd 2004:15. Om det uppstår problem med damning från arbetsområdet till omgivningen, vid till exempel krossning av berg eller i samband med transporter, så ska lämpliga skyddsåtgärder vidtas. Exempel på åtgärd kan vara användning av dammbindning eller bevattning.
- Inför byggskedet utreds om vägdikesmassor kan användas och omhändertas.
- Om markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.
- Ytor för upplag och etablering ska inte placeras inom 100 meter från dricksvattenbrunn eller 50 meter från vattendrag och anordnas på sådant sätt att risken för störningar, skador och olägenheter minimeras.
- Förvaring av bränslen och kemikalier ska ske på ett säkert sätt.
- Beredskap för hantering av läckage och utsläpp ska finnas.
- Arbeta i och nära vatten ska ske med metoder som minimerar grumling. Med hänsyn till lekperioder för fisk med mera kan anpassning i tid behöva göras. Befintligt vegetationsskikt nära vattendrag ska hållas så intakt som möjligt. Vattendrag får inte köras över av arbetsmaskiner annat än via körplåt, bro eller annan åtgärd som skyddar vattendraget och det närmaste vegetationsskiktet. Under anläggningstiden ska åtgärder som minimerar risken för utsläpp av förorenat läsvatten vidtas.
- Utpekade skyddsvärda naturområden samt fornlämningar som gränsar till vägområde eller område för tillfällig nyttjanderätt märks ut eller stängslas under byggtiden med hjälp av sakkunnig expertis. Om kulturlämningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.

7. Samlad bedömning

7.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

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 upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. 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. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

De planerade åtgärderna bidrar till att nå funktionsmålet genom förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag.

Åtgärderna bidrar positivt till hänsynsmålet genom ökad miljöanpassning med bullerskyddsåtgärder och förbättrad dagvattenhantering. Vägens förbättrade linjeföring, mitträckesseparering, viltstängsel samt gång- och cykelpassager och ett cykelstråk bidrar positivt till hänsynsmålet.

Nödvändiga markanspråk ger intrång i bland annat natur- och kulturmiljövärden samt jordbruksmark. Ökad högsta tillåtna hastigheten på riksväg 66 ger ökade bullernivåer och utsläpp av avgaser från vägtrafiken. Dessa effekter bidrar negativt till hänsynsmålet.

7.2. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Av de nationella miljö kvalitetsmålen har de valts ut som bedömts ha betydelse för utvärderingen av planförslaget. Se redovisning i tabell 7.2:1 nedan. Projektet bidrar i huvudsak positivt till miljö kvalitetsmålen.

Tabell 7.2:1 Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål.

Miljö mål	Vägplanen	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	-	Anläggningsarbetet med massor och material kommer att medföra utsläpp av klimatpåverkande gaser. En klimatkalkyl har upprättats och ligger till grund för att arbeta med klimatpåverkan från anläggningsskedet.
Frisk luft	+	Vägplanen ger en jämnare hastighet med lägre utsläpp.
Giftfri miljö	+	Minskad olycksrisk och åtgärder för omhändertagande av vägdagvatten medför minskad risk för markföroreningar.
Levande sjöar och vattendrag	+	Minskad olycksrisk och åtgärder för omhändertagande av vägdagvatten medför minskad risk för påverkan på sjöar och vattendrag.
Grundvatten av god kvalitet	+	Minskad olycksrisk medför minskad risk för påverkan på grundvatten.
Myllrande våtmarker	+/-	De våtmarker som ligger längs med vägen berörs ej.
Levande skogar	-	Planförslaget innebär att skogsmark tas i anspråk.
Ett rikt odlingslandskap	-	Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk.
God bebyggd miljö	+	Bullerskyddsåtgärder medför minskat buller i bostäder och vid uteplatser. Förbättringar för oskyddade trafikanter.
Ett rikt växt- och djurliv	+	Nya viltpassager förbättrar förutsättningarna för ett rikt djurliv. Åtgärder av befintliga vandringshinder.

7.3. Måluppfyllelse ändamål och projektmål

Föreslagna åtgärder, där vägen mitträckessepareras och korsningar stängs och byggs om, bedöms uppfylla ändamålet om ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på riksväg 66. Genom dessa åtgärder kan även hastigheten höjas på stora delar av sträckan.

Måluppfyllelsen bedöms vara god. Hastigheten höjs till 100 km/h på större delen av sträckan. Gång- och cykeltrafiken separeras genom ett cykelstråk. Vägen mitträckessepareras, passager byggs och byggs om alternativt stängs, busshållplatser byggs om och vägen förses med viltstängsel.

En faunaport med vattendragspassage, samt tre passager för vilt i plan planeras för att säkra passagemöjligheter för små och medelstora djur samt klövvilt förutom de planskilda passager som redan idag finns. I planen ingår även att vandringshinder tas bort. För småvilt och mindre djur anläggs faunapassager/torrtrummor längs med sträckan.

Hänsyn till vattenflöden så att vattenlevande organismer inte påverkas negativt i projekteringen.

Hänsyn till vattentäkt Viksviken kommer att ske för att förhindra risker vid tankning eller annan hantering av miljöfarliga ämnen. Grundvattenförekomsten skyddas genom tätskikt som omedelbart kommer att repareras om det punkteras.

7.4. Måluppfyllelse lokala och regionala mål

Åtgärden bidrar till god måluppfyllelse av de regionala målen för Dalarna exempelvis genom att förbättra pendlingsmöjligheterna, öka tillgången till nationella och internationella marknader och ökad trafiksäkerhet. Åtgärden bidrar även till god måluppfyllelse av de regionala målen för Västmanland genom exempelvis att nationella vägnätet förbättras samt att åtgärderna innebär en säkrare vägtrafik. Cykelstråket innebär även en förbättring för gång- och cykeltrafiken. Nya tillgänglighetsanpassade busshållplatser stärker kollektivtrafiken och tillgängligheten.

Åtgärderna bedöms även bidra till Smedjebackens och Fagerstas lokala mål där en bra infrastruktur och förbättrade kommunikationer kan bidra till kommunernas attraktivitet och mål om att öka sin befolkning, få fler arbetstillfällen och vara attraktiva orter för näringsliv, företagande och boende. Det bedöms bidra positivt till att alla ska ha samma möjlighet att leva ett gott liv och känna sig delaktiga.

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

8.1. Miljökvalitetsmål

Nedan beskrivs en bedömning hur hänsynsreglerna tillämpas i projektet.

Bevisbörderegeln: Genom att det i vägplanen ingår en miljöbeskrivning som visar att verksamheten kan bedrivas i enlighet med hänsynsreglerna har kravet tillgodosetts.

Kunskapskravet: Utöver den befintliga kunskap som inhämtats från länsstyrelsen och berörda kommuner med flera har även kunskap framkommit vid fältinventeringar, undersökningar och samråd.

Försiktighetsprincipen: Vid risk för negativ påverkan på människors hälsa och miljön finns en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra störning. Vägplanen har anpassats och skyddsåtgärder vidtas för att minska eller undvika negativ påverkan på miljön och åtgärder vidtas för att skydda naturvärden

Lokaliseringsprincipen: Vid utredning om ombyggnation av den breddningen av vägen har konsekvenser för omgivande miljö beaktats.

Bästa möjliga teknik: Tekniska lösningar har utretts avseende markintrång, omhändertagande av vägdagvatten, bullerskydd med mera.

Produktvalsprincipen och hushållningsprincipen: Produktval och hushållning säkerställs i byggskedet genom Trafikverkets styrande riktlinjer.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Genom de anpassningar och skyddsåtgärder som vidtas i projektet bedöms de konsekvenser som uppkommer för berörda vattenförekomster under byggskedet vara tillfälliga och små eller obetydliga. Den nya vägen medför minskad risk för olyckor som kan skada närliggande yt- och grundvattenförekomster. Närliggande vattenförekomsternas status kommer inte att påverkas negativt. Miljökvalitetsnormer för luft, buller samt fisk- och musselvatten påverkas inte av projektet.

8.3. Hushållning med mark och vatten

Mark och vatten skyddas genom bestämmelserna i 3 och 4 kap miljöbalken. Särskild skydd gäller för områden som är av riksintresse. Vägplanen berör område som är av riksintresse för rörligt friluftsliv men kommer genom de anpassningar och skyddsåtgärder som vidtas inte medföra någon påtaglig skada på områdets värden.

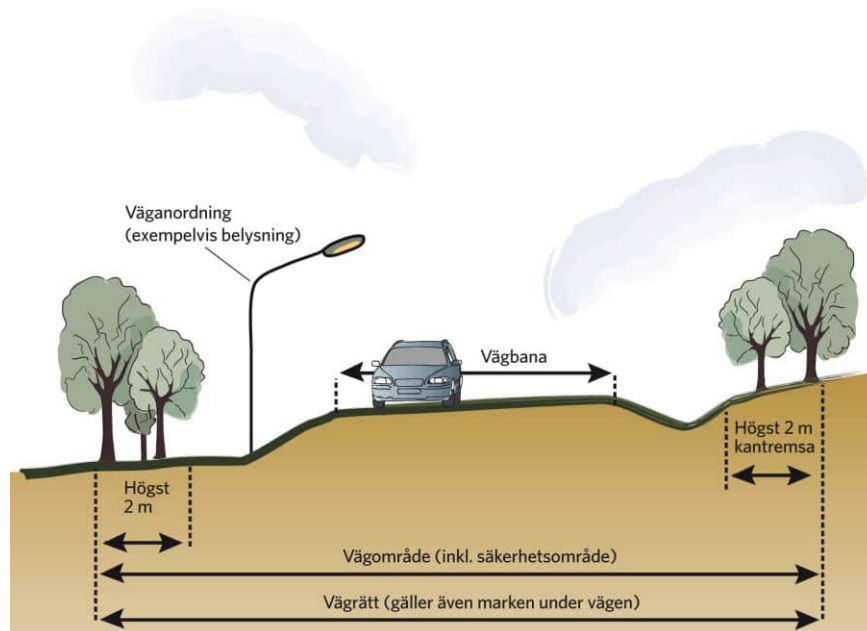
9. Markanspråk och pågående markanvändning

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvården. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. I detta projekt byggs riksväg 66 om i befintlig sträckning då det bedöms vara mest kostnadseffektivt och samtidigt minimera intrånget för enskilda. Planerade åtgärder kan göras till stor del inom befintligt vägområde genom att optimera väggeometrin och bredda befintlig väg. Genom ombyggnation av vägen till mötesseparerad väg och med minskade antal direktanslutningar ökar trafiksäkerheten. Cykelstråket bidrar till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister och bedöms avlasta riksväg 66.

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

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

Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet. Även om parterna inte är överens om ersättningen för markintrånget uppkommer vägrätten och byggandet av vägen kan påbörjas. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränser ändras. Marken som planeras tas i anspråk i denna vägplan består till största del av skogs- och jordbruksmark, även industri- och tomtmark kommer att beröras av markintrång.



Figur 9.1:1 Vägområde och vägrätt.

9.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

För projektets genomförande kommer ny mark att behöva tas i anspråk.

För den nya väganläggningen kommer cirka 253 622 m² att tas i anspråk med vägrätt, uppdelad på cirka 161 108 m² skogsmark, cirka 26 393 m² åkermark, cirka 66 121 m² tomtmark och övrig mark.

9.1.1. Vägområde med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren har samma rättighet som vägrätten ger för att kunna säkerställa och bibehålla konstruktionen men brukandet och nyttjandet av marken kan kvarstå på fastighetsägaren. Detta innebär att fastighetsägaren inte får göra arbeten och inte använda marken som kan skada konstruktionen eller förändra funktionen.

Vägområde med inskränkt vägrätt redovisas på plankartor och behövs för följande ändamål:

- Vi1 Dagvattenledning

Trafikverket har rätten att upprätthålla markens nivå samt tillträde till denna vid underhållsåtgärder. Fastighetsägare/rättighetsinnehavare kan efter ombyggnad fortsätta bruka marken som väg under förutsättning att markens nivå ej förändras. Fastighetsägaren får inte gräva, uppföra byggnad eller annan bebyggelse inom området för dagvattenledning.

- Vi2 Drift och underhåll av viltstängsel/viltuthopp

Trafikverket har rätten att upprätthålla viltstängsel/viltuthopp samt tillträde till denna vid underhållsåtgärder. Fastighetsägaren och rättighetsinnehavare har rätt att köra på vägen men inte på annat sätt bruka marken.

Markanspråket på cirka 6 338 m² består av cirka 2 220 m² skogsmark, cirka 470 m² åkermark, cirka 3 648 m² tomtmark och övrig mark.

9.2. Vägområde inom detaljplan

Inom detaljplanerat område där marken är avsedd för allmän plats, kommunen är huvudman för allmän plats och kommunen äger marken uppkommer ingen vägrätt. I dessa fall tillhandahåller kommunen den mark eller det utrymme som behövs för vägen samt väganordningar. Se under avsnitt 11.2.2 för bedömning om påverkan på berörda detaljplaner.

9.3. Indragning av väg från allmänt underhåll

Projektet innefattar indragning av väg från allmänt underhåll vid en plats längs med sträckan. En del av Vikbergsvägen vid cirka km 24/130–24/150 dras in vilket medför att mark inom nuvarande vägområde återställs och lämnas tillbaka till fastighetsägaren, berörd fastighet är SMEDJEBACKEN VIK 2:6. Delen dras in på grund av att en ny statlig väg anläggs och ansluter till Vikbergsvägen, denna ansluter sedan till riksväg 66 i korsning vid cirka km 25/250. Vägområdet som finns kvar mellan Vikbergsvägen och riksväg 66 behövs inte längre för det allmänna, se avsnitt 5.2.1, plankarta 101Co222 och illustrationskarta 101To623. Ett särskilt beslut om indragning av väg från allmänt underhåll fattas i samband med planen.

9.4. Inskränkt drift

Längs med riksväg 66 och mellan Söderbärke och Oti finns ett befintligt vägnät bestående av enskilda vägar, kommunala vägar och andra statliga vägar. Trafikverket anlägger nya gång- och cykelvägar som knyter samman ett stråk med sommarcykelvägsstandard för gång och cykeltrafikanter. Det mesta av stråket ligger på befintliga vägar och gång- och cykelvägar som har en varierande standard och Trafikverket kan endast säkerställa underhåll av statliga väganläggningar. Då detta projekt endast anlägger kortare sträckor gång- och cykelväg som ska ingå i stråket med sommarcykelvägsstandard har Trafikverket beslutat att inte vinterväghålla dessa sträckor.

Projektet innefattar inskränkt drift av vissa nya statliga gång- och cykelvägar. Det gäller vid fyra platser: cirka km 21/360, 22/580 – 22/830, 25/330–25/600 samt 29/040–29/610. Beskrivning av cykelstråket framgår av avsnitt 5.2.7 och redovisas på plankartorna 101C0210-101C0227. Dessa gång- och cykelvägar föreslås att inte ha någon vinterväghållning, såsom snöplogning eller halkbekämpning under perioden oktober-april. Ett särskilt beslut om inskränkt drift fattas i samband med fastställelse av planen.

9.5. Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden behöver entreprenören få tillgång till mark även utanför vägrättsområdet för att kunna genomföra bygget. Mark med tillfällig nyttjanderätt kan behövas för tillfartsvägar för att kunna nå arbetsområdet med maskiner och transporter samt kan det behövas sammanhållna ytor för övrig etablering för till exempel byggbodar och upplag av massor. Markåtkomsten för dessa tillfälliga ytor sker med så kallad tillfällig nyttjanderätt.

Områden för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden och dess användning redovisas på plankarta och behövs för följande ändamål:

- T1 Område för byggtrafik, 36 månader från byggstart, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T2 Område för etableringsområde och tillfälligt upplag, 36 månader från byggstart, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T3 Område för upplag av massor, 36 månader från byggstart, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T4 Område för tillfällig omledning av allmän trafik, 36 månader från byggstart, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T5 Område för anläggande av viltstängsel, 36 månader från byggstart, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T6 Område för åtkomst för att riva byggnad

Behovet av tillfällig nyttjanderätt uppgår till cirka 70 482 m², varav cirka 26 617 m² skogsmark, cirka 30 810 m² åkermark och cirka 13 055 m² tomtmark och övrig mark.

9.6. Byggnader

Ett uthus på fastigheten Smedjebacken Läsarbo 4:1 vid cirka km 21/650 föreslås rivas på grund av att byggnaden tas i anspråk av ny vägrätt för viltstängsel samt att byggnaden inte kommer att ha någon åtkomst efter uppsättning av viltstängsel. Byggnaden återges på plankarta 101C0220.

10. Fortsatt arbete

10.1. Fortsatt process

Denna vägplan, granskningshandling, kommer att samrådask. Den hålls då tillgänglig för berörda och allmänhet och synpunkter kan lämnas. Fastighetsägare som berörs av markinträang kommer att erbjudas med samrådsmöte på orten. Trafikverket sammanställer och besvarar inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Därefter stämplas vägplanen om till fastställelsehandling som kan gå vidare till fastställelseprövning. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandling tas fram.

10.2. Anmälningar och prövningar

Följande prövningar kan komma att krävas för att genomföra projektet:

- Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för åtgärder i korsande vattendrag.
- Dispens från miljöbalkens strandskyddsbestämmelser för åtgärder som inte ingår i vägplanen (anslutande vägar med mera).
- Samråd enligt 12 kap. 6 § och 2 kap. 11 § kulturmiljölagen för åtgärder som inte ingår i vägplanen (sidoåtgärder, till exempel enskilda vägar).
- Tillstånd/samråd gällande ingrepp i fornlämningar/andra kulturhistoriska lämningar som påverkas av genomförandet av vägplanen och åtgärder på sidovägnätet.

Ytterligare anmälningar/dispens/tillstånd kan komma att krävas under byggperioden gällande hantering av avfall, eventuella markföroreningar med mera.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

11.2. Genomförande

Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Det är ännu inte klart i vilken form projektet kommer att genomföras.

Byggtiden beräknas till 3 år från byggstart.

11.2.1. Fastighetsrättsliga åtgärder

Anslutningar till allmän väg

En enskild väg får inte ansluta eller ändras till allmän väg utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Väghållningsmyndigheten prövar om den tilltänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet på den allmänna vägen. Väghållningsmyndigheten kan då förordna att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen skall spärras eller ändras. Trafikverket avser att söka tillstånd för att spärra och ändra ett antal befintliga fastighetsanslutningar längs denna sträcka samt söka tillstånd för nya anslutningar, se avsnitt 5.2.5.

Enskilda vägar

Förändring av befintliga enskilda vägar samt anläggande av nya enskilda vägar kommer att byggas i projektet som en konsekvens av att befintliga anslutningar föreslås förändras eller spärras. Markanspråk för enskilda vägar ingår inte i vägplanen och fastställs inte. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras av lantmäterimyndigheten. Trafikverket ansöker om förrättning för inrättande/omprövning av gemensamhetsanläggning enligt VägL § 20a. Ansökan kan göras tidigast när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft. Det är lantmäterimyndigheten som fattar beslut om deläggande fastigheter och andelstal i gemensamhetsanläggningen. Beslutet kan överklagas hos lantmäterimyndigheten när underrättelse om beslut skickats ut till berörda sakägare och går således inte att överklaga i vägplanen. Förslag på nya enskilda vägar och de enskilda anslutningar som föreslås stängas har markerats på illustrationskartorna 201T0610-201T0627.

Intrång lantbruksfastigheter

Vid intrång i en jordbruksverksamhet används till exempel den så kallade jordbruksnormen. Enligt jordbruksnormen kan fastighetsägaren få ersättning för mark, men också för sådant som gör det svårare att bruka marken, till exempel att avståndet till ägorna blir längre, att fastighetsägaren måste passera en väg för att komma till skiften eller att fastighetsägaren får svårare att komma åt betesmark. Vid intrång i skogsmark används den så kallade skogsnormen. Enligt denna kan fastighetsägaren få ersättning för mark men även för bland annat förtidig avverkning av skog, kanträd och framtida storm- och torkskador på kvarstående skog. Det är alltid förhållandena och intrångets påverkan på den specifika fastigheten som ligger till grund för bedömningarna.

11.2.2. Överensstämmelse med kommunala planer

Enligt 14 § väglagen (1971:948) får en väg inte byggas i strid med detaljplanens bestämmelser. Om syftet med detaljplanen inte motverkas får dock mindre avvikelser göras. En detaljplan gäller tills den ändras, ersätts eller upphävs. Om en detaljplan ändras, ersätts eller upphävs innan detaljplanens genomförandetid har gått ut kan det medföra att fastighetsägaren har rätt till ekonomisk ersättning för förlorade rättigheter. Efter att genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla på samma sätt som innan med den skillnaden att planen då kan ersättas, ändras eller upphävas utan att berörda kan ställa ersättningsanspråk för förlorade rättigheter.

Trafikverket Region Mitt bedömer intrånget som mindre avvikelser som inte strider mot de berörda detaljplanernas syfte. Intrånget i berörda detaljplaner har samråtts med Smedjebackens och Fagersta kommun som instämmer med bedömningen att intrånget är mindre avvikelser som inte motverkar detaljplanens syfte.

Detaljplan D180 Larssveden, villaområde, akt 2061-P172.

Laga kraft: 2007-07-16. Genomförandetiden har gått ut.

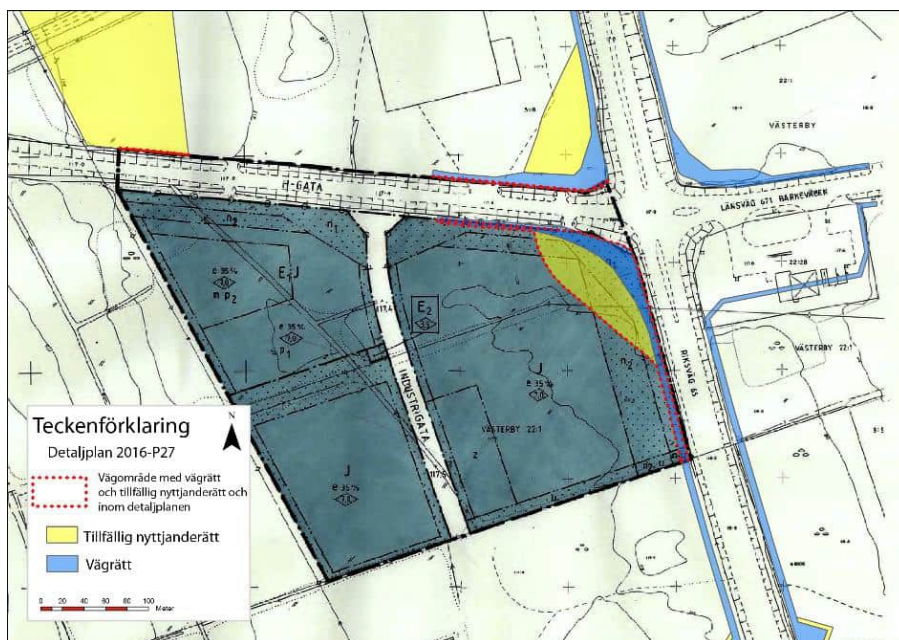


Figur 11.2:1 Detaljplan D180 Larssveden, villaområde

Detaljplanens syfte är att kunna erbjuda attraktiva bostäder. Planen innehåller därför en skyddszon på cirka 150 meter med sparad skog mellan riksvägen och de planerade bostäderna. Gällande markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som allmäns plats "Skydd". Intrånget i parkmarken är 590 m² och ska användas för viltstängsel på norra sidan om riksväg 66, se figur 11.2:1. Trafikverket region Mitt bedömer att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte och att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen.

Detaljplan D127 Söderbärke, akt 2061-P27

Laga kraft: 1990-08-23. Genomförandetiden har gått ut.

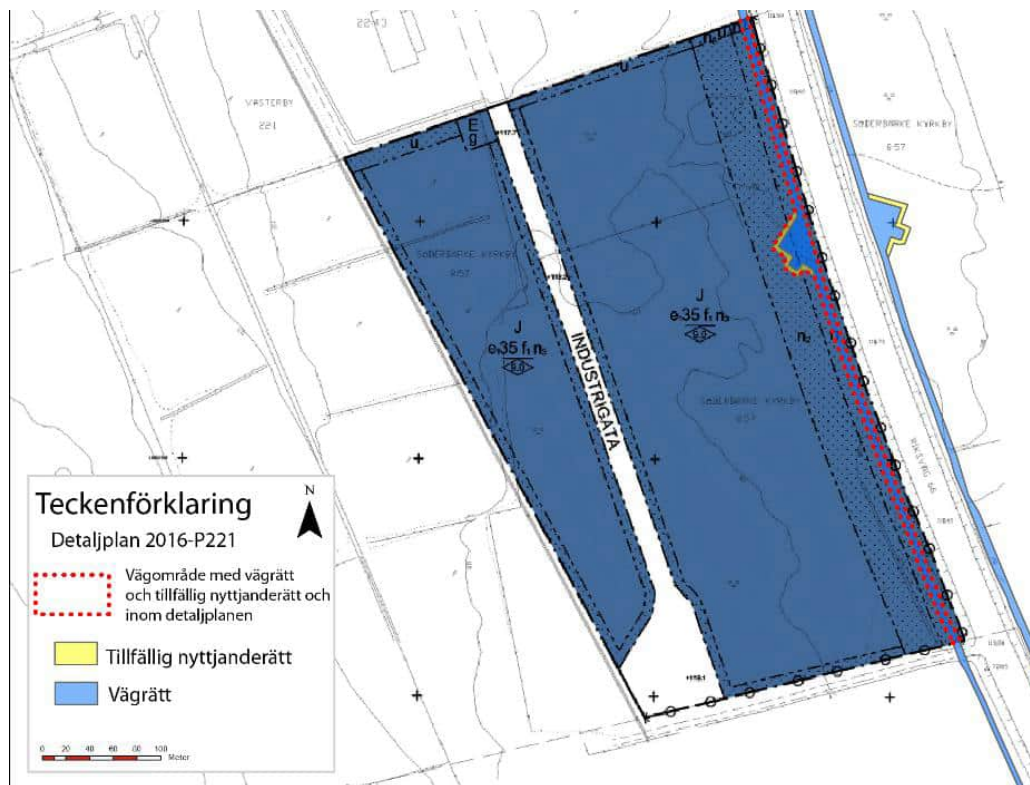


Figur 11.2:2 Detaljplan D127 Söderbärke

Planen syftar till att skapa industrimark. Gällande markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som industrimark närmst vägområdet med begränsning i form av att marken inte får bebyggas ("prickmark"). Intrånget i prickmarken är cirka 385 m² och ska användas för viltstängsel på södra sidan om riksväg 66, se figur 11.2:3. Trafikverket region Mitt bedömer att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte och att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen.

Detaljplan 198 Åkerivägen, akt 2061-P221.

Laga kraft: 2016-01-12. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 11.2:3 Detaljplan 198 Åkerivägen

Planens syfte är att möjliggöra industrimark med flexibla användningsmöjligheter nära riksvägen i Söderbärke. Området ansluter till ett tidigare detaljplanelagt industriområde (Detaljplan D127 Söderbärke). Gällande markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som industrimark närmst vägområdet med begränsning i form av att marken inte får bebyggas ("prickmark"). Prickmarken är uppdelad som n_1 och n_2 . Där n_1 är begränsad till att vegetation inte får skymma sikten för trafiken och att parkering inte får anordnas, n_2 anger att plantering ska finnas och upplag får inte anordnas. Intrånget i prickmarken är cirka 580 m² och ska användas för viltstängsel på södra sidan om riksväg 66, se figur 11.2:3. Trafikverket region Mitt bedömer att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte och att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen.

Detaljplan S232, Hedekärra golfbana, akt 1982-111.

Laga kraft: 1990-11-27. Genomförandetiden är har gått ut.

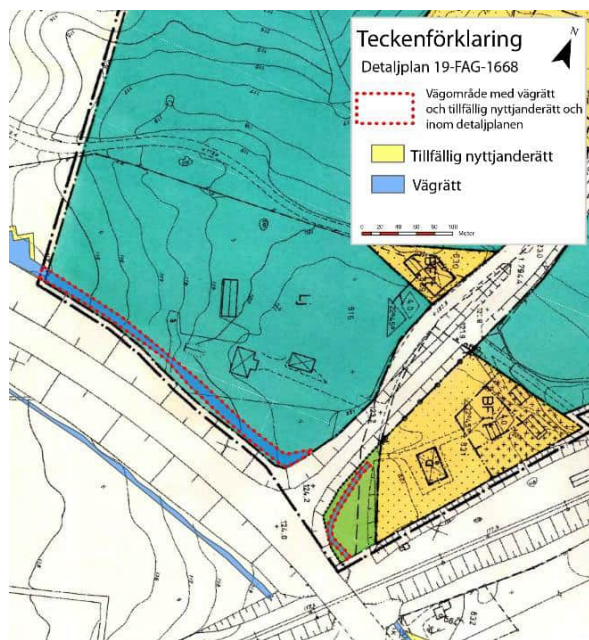


Figur 11.2:4 Detaljplan S232, Hedekärra golfbana

Planen upprättades för att ge möjlighet till samt ange förutsättningar för att utöka den befintliga golfbanan i Hedekärra söderut. Mot angränsande befintlig bostadsbebyggelse har en skyddszon utlagts. Motsvarande skyddszon har utlagts mot länsvägen och riksvägen. Gällande markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som Golfbana men även med skyddszon där golfspel ej är tillåtet. Intrånget i skyddszonen är cirka 620 m² och ska användas för en ny gång-och cykelväg på norra sidan om riksväg 66, se figur 11.2:4. Trafikverket region Mitt bedömer att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte och att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen.

Stadsplan S201, Hedkärra stg, akt 19-FAG-1668.

Laga kraft: 1980-10-31. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 11.2:5 Stadsplan S201, Hedkärra stg

Planförslaget huvudsyfte var att ge möjlighet till utbyggnad av ett begränsat antal enfamiljshus som komplement till befintlig bebyggelse i Hedkärra. Gällande markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som jord- och skogsbruk och allmän plats Park. Intrånget i jord- och skogsmarken är cirka 400 m² och intrånget i Park är cirka 100 m² ska användas för en ny gång- och cykelväg och viltstängsel på norra sidan om riksväg 66, se figur 11.2:5. Trafikverket region Mitt bedömer att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte och att det är en fråga om en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen.

11.3. Finansiering

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till cirka 400 miljoner kronor i 2022 års prisnivå. Denna kostnad inkluderar även kostnader för detaljprojektering och marklösen (byggherrekostnader). Framtagen anläggningskostnads kalkylen är ännu inte fastställd.

Objektet finns med i länsplan Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029.

12. Underlagsmaterial och källor

Trafikverket Åtgärdsvalsstudie. Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrist, väg 66, Ludvika-Fagersta, 2017.

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), Transportstyrelsen (2019), <https://www.transportstyrelsen.se/STRADA>

Nationell vägdatas, NVDB (2019), <http://www.nvdb.se/sv>

Trafikverkets bro och tunnelförvaltningssystem, BaTMan (2019), <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/forvaltning-och-underhall/BaTMan/>

Statistiska centralbyrån, SCB (2019), <https://www.scb.se/>

VISS – Vatteninformationssystem Sverige (2019), <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Vägtrafikflödeskarta på Trafikverkets hemsida (<http://vtf.trafikverket.se>)

Sveriges geologiska undersökning, SGU (2019), <https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Riksantikvarieämbetet (2019). <http://raa.se/>

Planeringsunderlag i Dalarna, webbgis: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=c45f776423d948caa269c98e21a11950>

Kartläggning friluftsliv 2018, Smedjebacken, smedjebacken.se, Smedjebackens kommun <https://smedjebacken.se/download/18.14bb6dof16d4d9aaeff4d7fa/1569239519812/Rapport%20Kartl>

Underlagsmaterial framtagna i projektet

Klimatkalkyl

KAM-kalkyl

PM Risk

PM Belysning

PM Fastighetsrättsligåtgärdsanalys

Anläggningskostnads kalkyl

Kulturarvsanalys

PM Markmiljöundersökning

PM Masshantering

PM Passageplan

PM Skyddsbestämmelser

PM Trafikprognos

PM sammanställning över förutsättningar och standardval

PM Beslutsunderlag för övergripande utformningsstandard

PM Trafik och vägutformning

PM Byggnadsverk

PM Asfaltprovtagning

Kulturarvsanalys

MUR Markmiljö

MUR

Mätningsteknisk redovisning MätR

PM Beslutsunderlag för val av detaljutformningsstandard

PM Beslutsunderlag för val av principutformning



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se

Kommunstyrelsen

Rekrytering avdelningschef medborgarservice

Förslag till beslut

Anställning av avdelningschef för medborgarservice tillika kvalitets- och kommunikationschef.

Ärendebeskrivning

Rekrytering av avdelningschef för medborgarservice tillika kvalitets- och kommunikationschef pågår då tidigare befattningshavare har gått vidare till annan tjänst inom kommunen. Rekryteringsprocessen är inne i sitt slutskede.

Slutkandidat kommer presenteras på mötet.

Kommunstyrelsen beslutar om anställning av avdelningschefer.

Beslutsunderlag

Kommunchefens tjänsteskrivelse

Susanne Hedman Jensen
Kommunchef

Beslutet skickas till

Kommunchef
Berörd kandidat