

6.6.6 Delområde 1.6 - Mora by



Figur 6.10 Delområde 1.6 Mora by.

Delområde 1.6 innehåller förlängning, uppgradering och komplettering med ett tredje spår av befintlig mötesstation Gustafs.

Förlängningen gör att mötesstationen klarar 750 meter långa godståg och en uppgradering för samtidigt för att snabba upp mötena mellan tåg.

Inga miljöintressen finns på platsen.

Järnvägen korsas vid tre tillfällen; en plankorsning, en järnvägsbro över väg och en vägbro över järnväg. Se bild 6.11.

Se figur 6.10.



Bild 6.11 Plankorsning, Mora by.

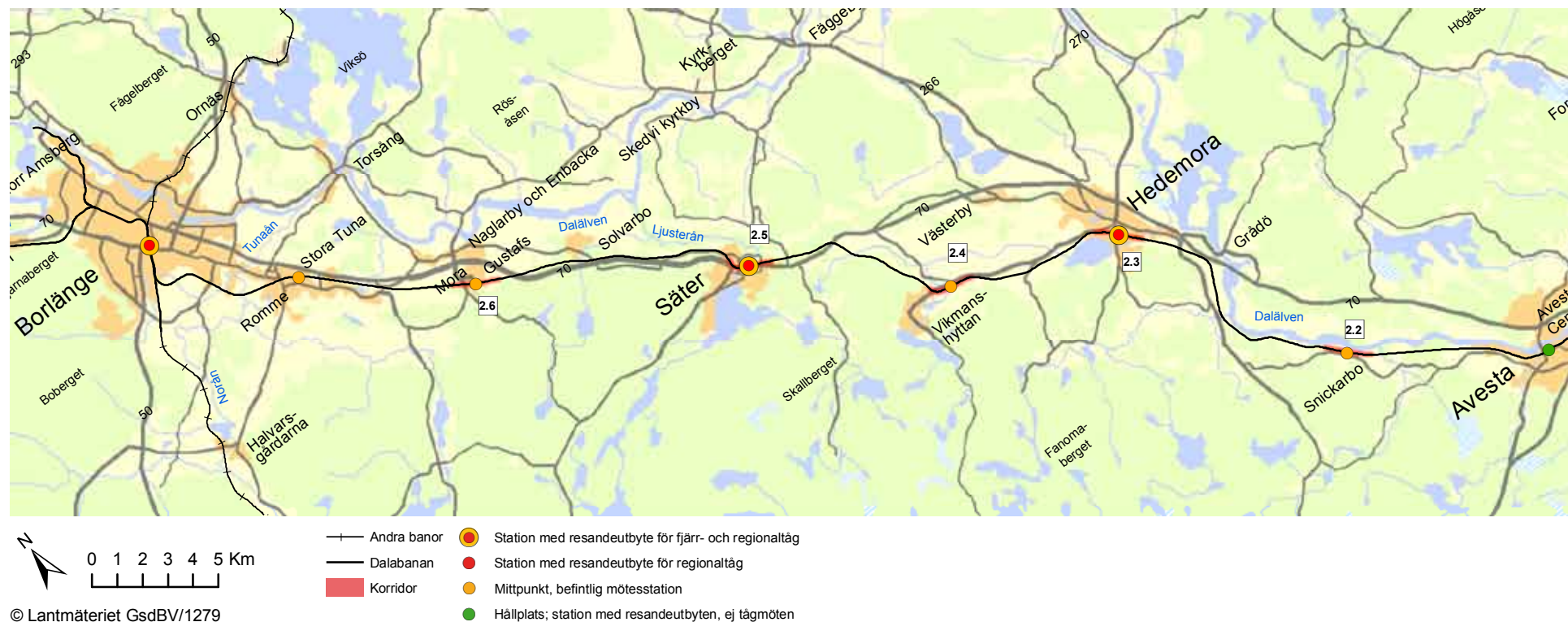
6.7 Utredningsalternativ 2 - linjeomläggning norr om Sala

Utredningsalternativ 2 håller sig huvudsakligen inom eller intill befintligt spårområde. Ett stort undantag gäller dock, och det är norr om Sala där en större linjeomläggning föreslås.

UA2 består av sex delområden. Se figur 6.11a och b. Fem av dem är enbart kapacitetshöjande åtgärder. Den

sjätte har både kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder och innebär en linjeomdragning väster om Sala. Den har valts med avseende på spårgeometri, signal-system, omgivande miljö och bebyggelse, kostnad och tågkapacitet. Se tabell 6.4.

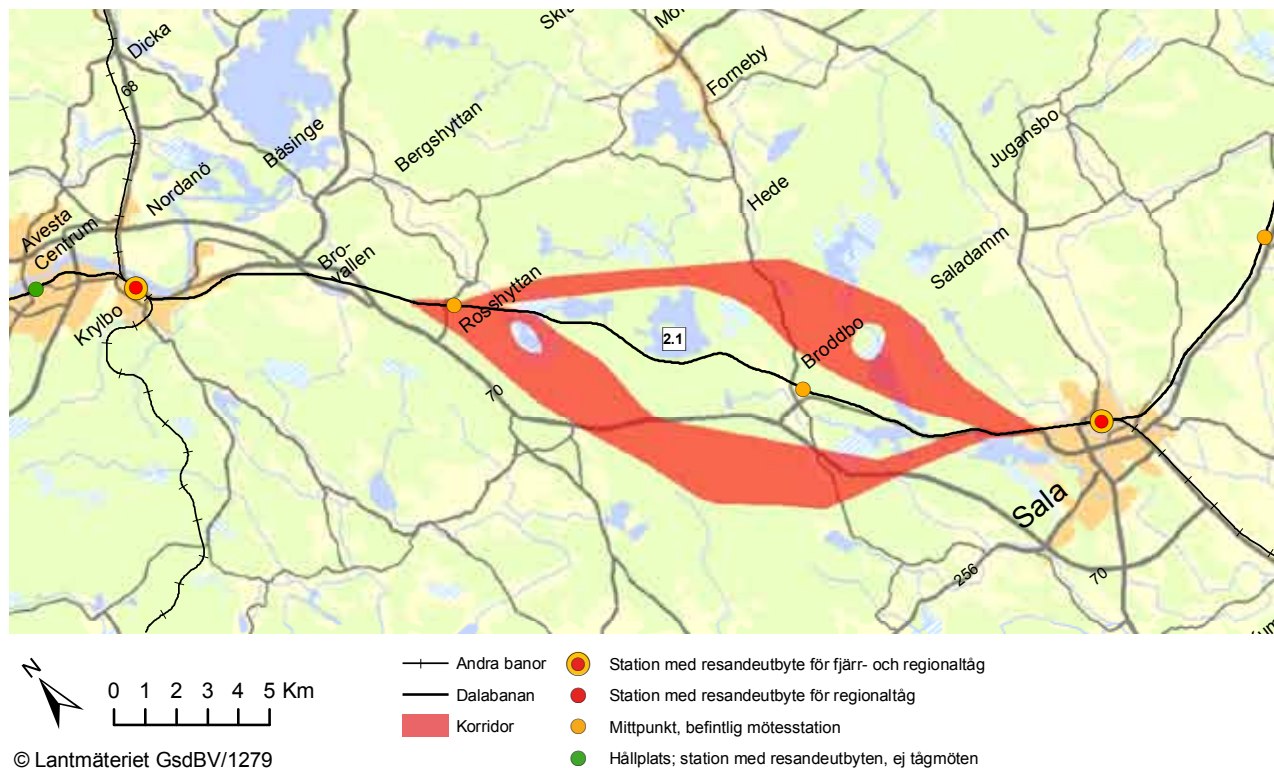
I följande delkapitel beskrivs varje delområde för sig.



Figur 6.11a Utredningsalternativ 2 med dess delområden.

UA2	Hastighetshöjande åtgärder	Kapacitetshöjande åtgärder
2.1 - väster om Sala	Linjeomdragnig	Mötesstationen Broddbo byggs bort och en ny förläggs längs den nya linjeomdragningen. Förlängning och uppgradering av Rosshyttans mötesstation
2.2 - Snickarbo	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
2.3 - Hedemora stationsområde	-	Hedemora station förlängs , uppgraderas och kompletteras med ett tredje spår
2.4 - Vikmanshyttan (som 1.4)	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
2.5 - Säter (som 1.5)	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
2.6 - Mora by (som 1.6)	-	Mötesstation Gustafs i Mora by förlängs, uppgraderas och kompletteras med ett tredje spår

Tabell 6.4 Sammanställning av föreslagna åtgärder i UA2.



Figur 6.11b Utredningsalternativ 2 med dess delområden.

6.7.1 Delområde 2.1 - väster om Sala

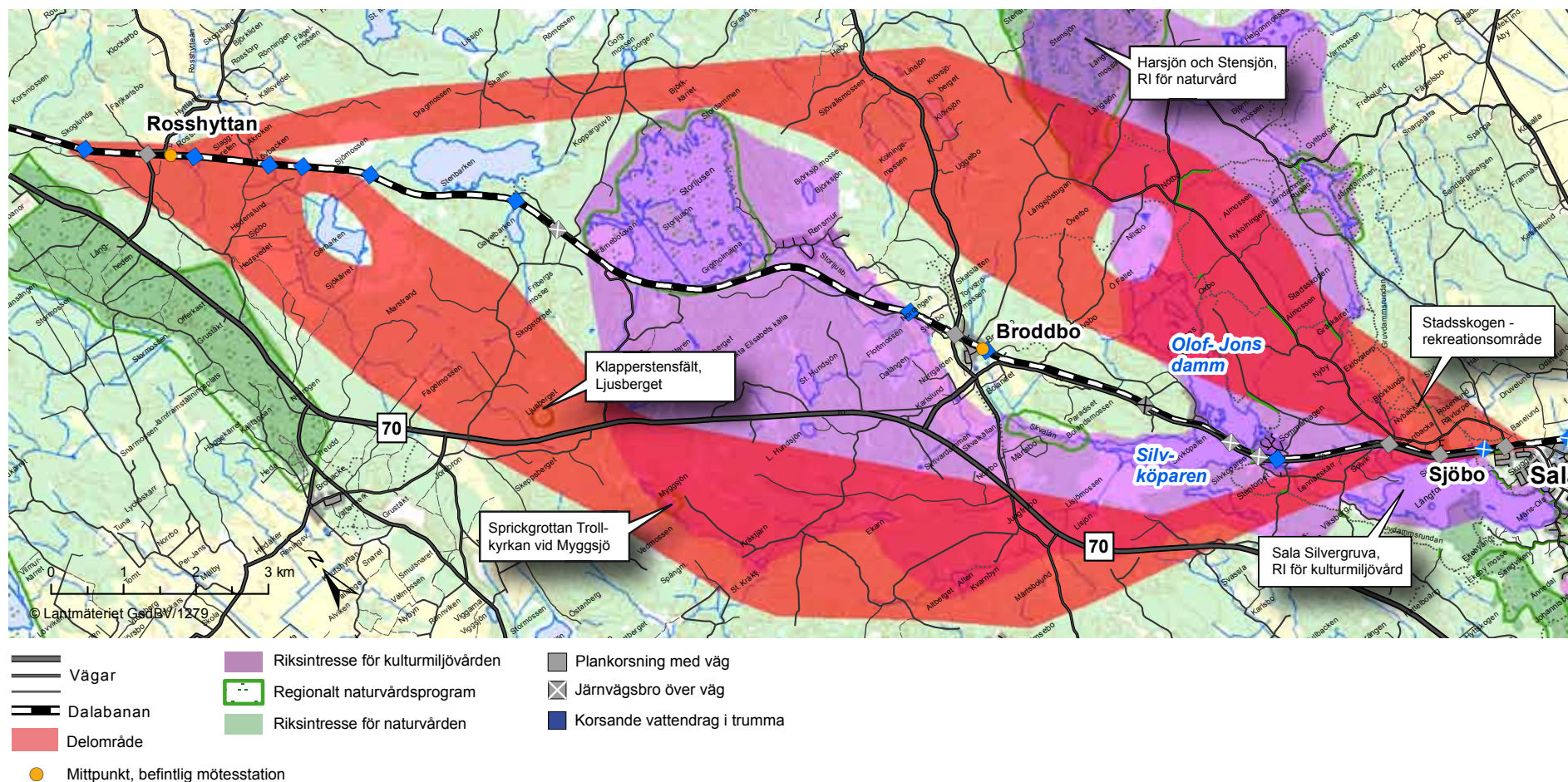
Delområde 2.1 omfattar två förslag till korridorer för linjeomdragning. Båda korridorerna ligger långt från befintlig järnväg.

Den ena korridoren går öster om Dalabanan, vid Olof-Jons damm (se bild 6.12), korsar en större väg och passerar öster om Storljusen innan den ansluter

befintlig bana strax söder om Rosshyttan. Den andra korridoren går väster om Dalabanan. Den viker av från Dalabanan vid Sjöbo, går söder om Silvköparen och korsar väg 70. Nära Ljusberget korsar korridoren väg 70 igen och ansluter befintlig bana i närheten av Rosshyttan.

Broddbö mötesstation rivs och en ny mötesstation byggs på den nya järnvägssträckningen.

Båda sträckningarna berör riksintresset för kulturmiljö Sala Silvergruva. Nydragningarna norr om Sala löper genom ett relativt opåverkat skogsmarksområde, "Stadsskogen", med stora lokala friluftsliv/rekreationsintressen. Vidare berörs riksintresset Harsjön – Stensjön, ett anlagt våtmarksområde med botaniska och ornitologiska värden.



Figur 6.12 Delområde 2.1 väster om Sala.

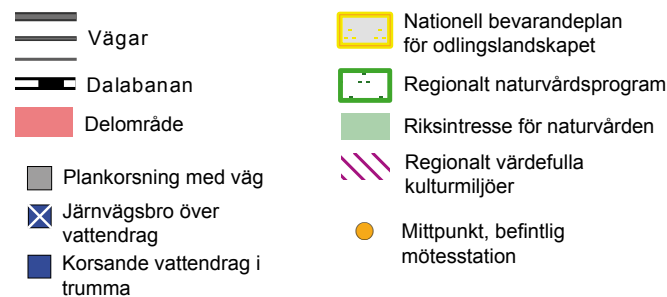
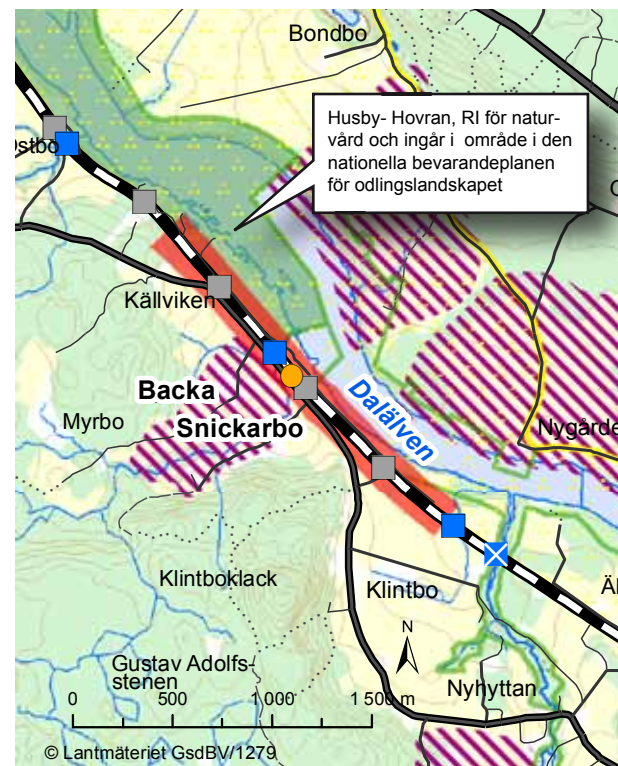
Inom den västra delen av delområdet ligger Trollkyrkan i Myggsjö, en av landets främsta sprickgrottor samt Ljusberget, ett bevarat klapperstensfält. Båda förekomsterna är av regionalt miljöintresse. Båda sträckningarna inom delområdet innehåller relativt orörda och skogsklädda våtmarksområden.

Se figur 6.12.



Bild 6.12 Olof-Jons damm.

6.7.2 Delområde 2.2 - Snickarbo



Figur 6.13 Delområde 2.2 Snickarbo.

Delområde 2.2 vid Snickarbo omfattar förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation.

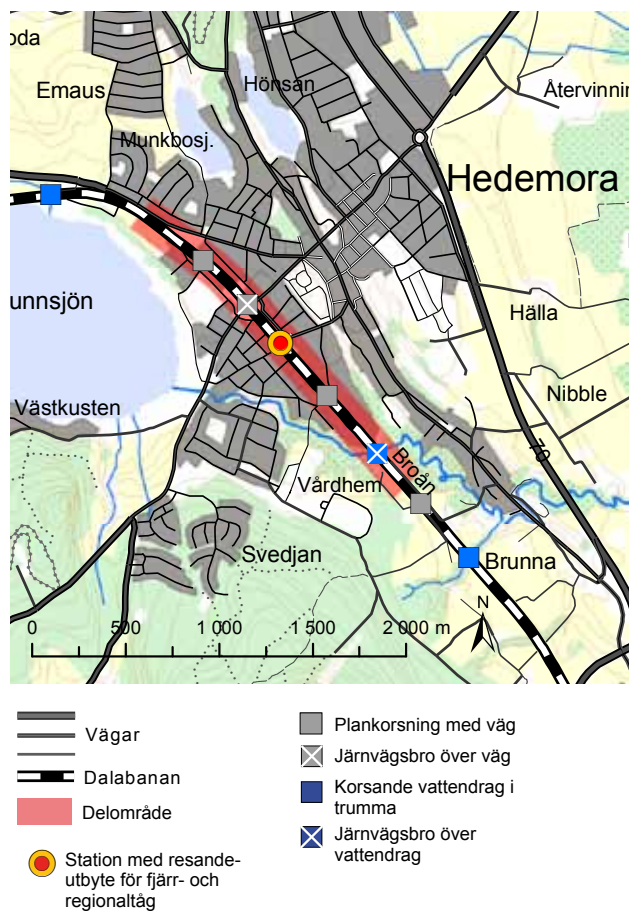
Delområdet gränsar till riksintresset för naturmiljö Hovran samt till det regionala naturvårdsintresset Dalälven som på avsnittet kännetecknas av ett lugnt och jämnt lopp åt sydöst i en ganska jämbred älvfåra. Delområdet gränsar till Husby Håvran, område för nationellt bevarande av odlingslandskapet.

Intill delområdet ligger även kulturmiljöintresset Backa, en liten samling bondgårdar, en sk holby, på en liten brant moränkulle i odlingslandskapet, nära Dalälven. Fornfynd av trindyxor indikerar en förhistorisk bosättning inom gårdssamlingen eller i sluttningarna ner mot bäcken. Delområdet ligger intill Dalälven och relativt nära nivåer för s.k. dimensionerande flöden.

Tre vägar passerar järnvägen i plan och ett vattendrag korsar delområdet i trumma.

Se figur 6.13.

6.7.3 Delområde 2.3 - Hedemora stationsområde



Figur 6.14 Delområde 2.3 Hedemora stationsområde.

Delområde 2.3 vid Hedemora omfattar förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation.

Inga miljöintressen finns på platsen.

Två vägar passerar järnvägen i plan. Det finns en järnvägsbro över väg och en järnvägsbro över vattendrag inom korridoren. På stationsområdet går en gångbana under spåren planskilt.

Kommunen och Trafikverket arbetar för att rusta upp stationsområdet.

Se figur 6.14 och bild 6.13.



Bild 6.13 Hedemora stationsområde, söderut.

6.7.4 Delområde 2.4 - Vikmanshyttan

Delområde 2.4 Vikmanshyttan är samma som delområde 1.4.

6.7.5 Delområde 2.5 - Säter

Delområde 2.5 Säter är samma som delområde 1.5.

6.7.6 Delområde 2.6 - Mora by

Delområde 2.6 Mora by med mötesstationen Gustafs är samma som delområde 1.6.

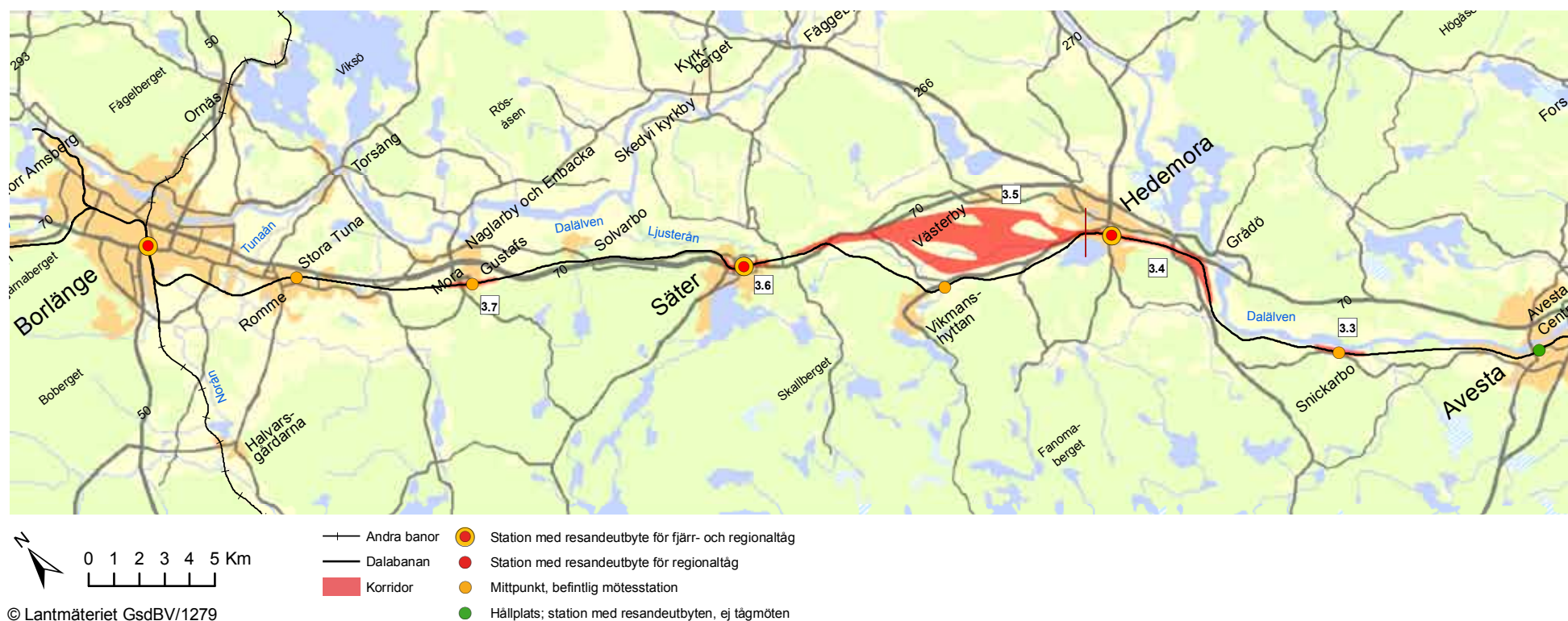
6.8 Utredningsalternativ 3 - linjeomläggning norr om och partiellt dubbelspår söder om Hedemora

Utredningsalternativ 3 innehåller ett förslag till partiellt dubbelspår söder om Hedemora och en linjeomdragning norr om Hedemora. Övriga åtgärder håller sig delvis inom eller intill befintligt spårområde.

UA3 består av sju delområden. Se figur 6.15a och b. Fem av dem är enbart kapacitetshöjande åtgärder.

Övriga två har både kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder. De hastighetshöjande delarna har valts med avseende på spårgeometri, signalsystem, omgivande miljö och bebyggelse, kostnad och tågkapacitet. Se tabell 6.5.

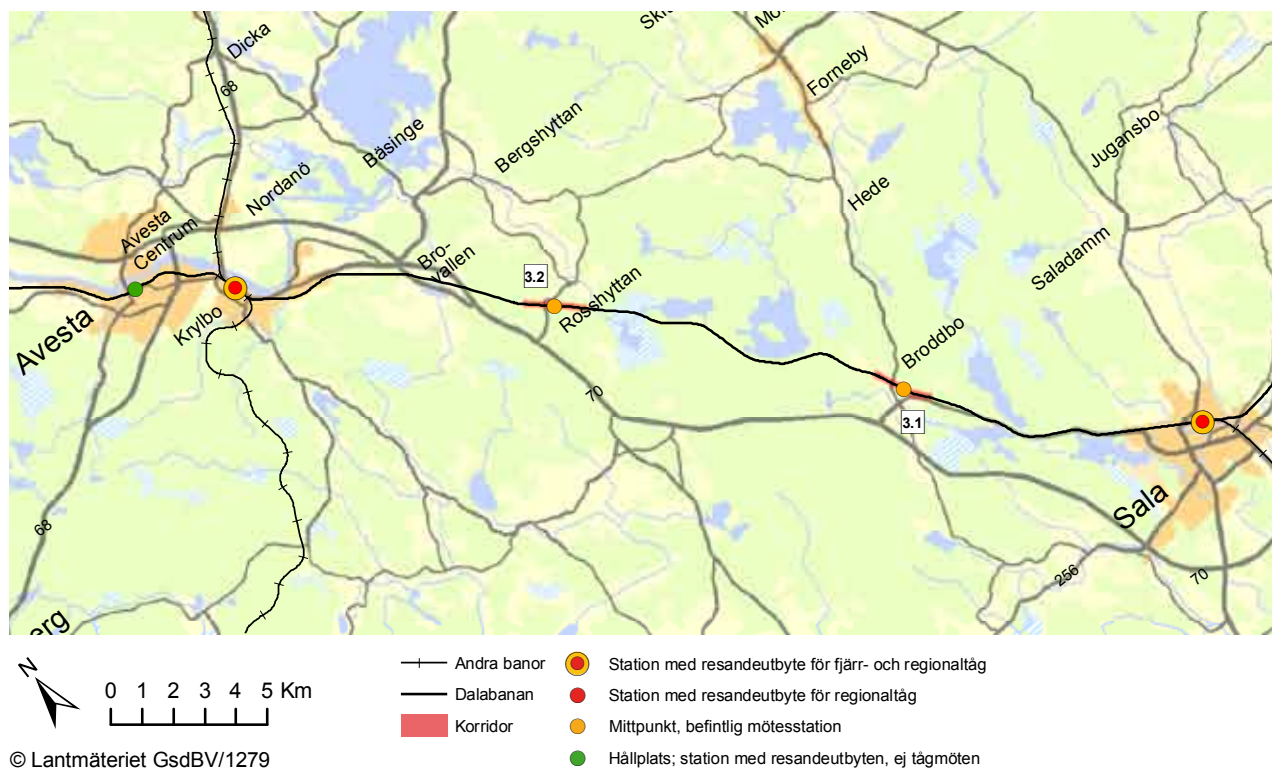
I följande delkapitel beskrivs varje delområde för sig.



Figur 6.15a Utredningsalternativ 3 med dess delområden.

UA3	Hastighetshöjande åtgärder	Kapacitetshöjande åtgärder
3.1 - Broddbo (som 1.1)	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
3.2 - Rosshyttan	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
3.3 - Snickarbo (som 2.2)	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
3.4 - söder om Hedemora	Utbyggnad till dubbelspår Sidoförskjutning av spår	Förlängning, uppgradering och komplettering med ett tredje spår av befintlig mötesstation
3.5 - norr om Hedemora	Linjeomdragning Flytt av befintlig mötesstation	-
3.6 - Säter (som 1.5)	-	Förlängning och uppgradering av befintlig mötesstation
3.7 - Mora by (som 1.6)	-	Mötesstation Gustafs (i Mora by) förlängs, uppgraderas och kompletteras med ett tredje spår

Tabell 6.5 Sammanställning av föreslagna åtgärder i UA3



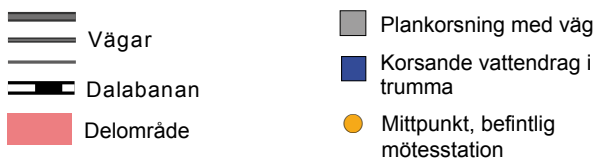
© Lantmäteriet GsdBV/1279

Figur 6.15 b Utredningsalternativ 3 med dess delområden.

6.8.1 Delområde 3.1

Delområde 3.1 Broddbo är samma som delområde 1.1.

6.8.2 Delområde 3.2 - Rosshyttan



Figur 6.16 Delområde 3.2 Rosshyttan.

Delområde 3.2 omfattar endast en förlängning och en uppgradering av befintlig mötesstation.

Järnvägen korsar en väg i plan och ett vattendrag rinner under järnvägen i trumma. Se bild 6.14.

Det finns inga särskilt utpekade miljöintressen i området.

Se figur 6.16.



Bild 6.14 Plankorsning i Rosshyttan.

6.8.3 Delområde 3.3 - Snickarbo

Delområde 3.3 Snickarbo är samma som delområde 2.2.