

Analys av väglandskapet i Jämtlands län

– med prioriterade områden för drift och underhåll



Titel: Analys av väglandskapet i Jämtlands län
– med prioriterade områden för drift och underhåll

Publikation: 2007:128

Utgivningsdatum: 2008-03-01

Utgivare: Vägverket Region Mitt

Projektledare: Åsa Karlberg, Vägverket Region Mitt

Konsult: Lena Brunsell, Ekologigruppen AB, Jens-Henrik Kloth,
Ekologigruppen AB, Therese Fast, Akt Landskap.

Referensperson (metodutveckling): Tomas Saxgård, Landskapslaget AB

Layout: Lena Brunsell, Ekologigruppen AB

Layout omslag: Ateljén, Vägverket

Tryck: Härnösand

ISSN: 1401-9612

Analys av väglandskapet i Jämtlands län

- med prioriterade områden för drift och underhåll

Innehåll

Inledning	5
BESKRIVNING AV VÄGANKNUTNA VÄRDEN	7
Landskapets karaktärer	8
Vägarna i landskapet	10
Väganknutna företeelser	10
RIKTLINJER FÖR SKÖTSEL	15
Till vem riktar sig förslagen?	16
Skötsel förslag	16
DRIFTSOMRÅDEN - karaktär och prioriterade områden	21
Svegs driftsområde	23
Svenstaviks driftsområde	27
Bräckes driftsområde	31
Krokoms driftsområde	35
Lits driftsområde	39
Strömsunds driftsområde	43
Källförteckning	47
BILAGOR	51
Bilaga 1: Metodbeskrivning	52
Bilaga 2: Vägindex	56

Inledning

Varför landskapsanalys?

Denna landskapsanalys utgör en del av Vägverket Region Mitts arbete med de av riksdagen antagna 16 nationella miljö kvalitetsmålen.

I rapporten *Vägverkets inriktningsdokument för natur, kultur och friluftsliv i vägmiljö* (Vägverket, 2006) beskrivs hur Vägverket ska arbeta för att bidra till de svenska miljömålen. Ett övergripande mål anges vara att väghållningen ska leda till att: "Vägen bidrar till att upprätthålla ett landskaps utmärkande karaktär, som är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer. Vägen lyfter fram upplevelsen av landskapets kvaliteter." Angreppssättet, där ett landskapsperspektiv används, ligger även i linje med den Europeiska landskapskonventionen.

Landskapsanalysen lyfter fram och beskriver de utmärkande karaktärsdragen som kännetecknar Jämtlands län och dess olika driftsområden. Fokus ligger på de aspekter som har stor positiv eller negativ påverkan på natur-, kulturmiljö- och friluftslivsvärden till följd av drift- och underhållsåtgärder i väghållningen.

Analysen ska användas vid framtagande av miljömål för varje driftsområde och upphandlingskrav i funktions- och standardbeskrivningar för drift och underhåll. Den kan också användas vid beskrivning av miljöaspekter för vissa vägprojekt. Den syftar även till att öka medvetenheten om Jämtlands läns landskapsvärden bland anställda på Vägverket Region Mitt och bland entreprenörer som arbetar med vägars drift och underhåll i länet.

Miljö kvalitetsmål:

Riksdagen har antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål som ska kunna uppnås inom en generation och som ska vara vägledande för arbetet mot ett ekologiskt hållbart samhälle.

Landskapskonventionen:

Konventionen har tillkommit på initiativ av Europarådet med målet att lyfta fram landskapets betydelse för människan. Konventionen slår fast att de europeiska landskapens kvalitet och mångfald utgör en gemensam resurs och att det är viktigt att samarbeta om skydd, förvaltning och planering av denna resurs.

Läshänvisning

Rapporten är indelad i tre delar; *Beskrivning av väganknutna värden*, *Riktlinjer för skötsel* och *Driftsområden - karaktärer och prioriterade områden*. De metoder som använts i projektet beskrivs i *Bilagor*.

Beskrivning av väganknutna värden innehåller tre kapitel. De två första kapitlen, *Landskapets karaktärer* och *Vägarna i landskapet*, ger en översiktlig beskrivning av de landskapskaraktärer som används i rapporten. Det tredje kapitlet, *Väganknutna företeelser*, beskriver företeelser som påverkas av och har anknytning till vägar i Jämtlands län.

Riktlinjer för skötsel innehåller förslag på hur drift- och underhåll kan genomföras för att bevara och utveckla värden i de prioriterade områden som pekas ut i denna rapport.

Driftsområden - karaktärer och prioriterade områden är indelat i ett kapitel för vardera driftsområde. Driftsområdets olika landskapskaraktärer beskrivs först kortfattat. Därefter presenteras områden inom driftsområdet som innehåller särskilt höga värden för natur, kulturmiljö och/eller friluftsliv och som därför har valts ut som särskilt prioriterade skötselområden. Till varje prioriterat område föreslås vilka riktlinjer för skötsel som kan appliceras på det specifika området.

I *Bilagorna* *Metodbeskrivning* och *Vägindex* beskrivs hur landskapsanalysen utförts, hur de prioriterade områdena valts ut, hur vägindexet tagits fram och använts samt vilka osäkerheter som finns i rapporten.

BESKRIVNING AV VÄGANKNUTNA VÄRDEN

Landskapets karaktärer

Den beskrivning av landskapets karaktärer som görs för respektive driftsområde i denna rapport utgår från indelningar gjorda i Vägverkets skrift *Landskapets karaktärsdrag - en beskrivning för infrastrukturen* (Vägverket, 2006).

I skriften beskrivs de regionala särdragen i varje län. I Jämtlands län har fyra olika karaktärsområden identifierats. Här nedan beskrivs dessa kortfattat. En mer ingående beskrivning finns i beskrivningen av respektive driftsområde.

Fjälltrakterna

Fjälltrakterna består av kalfjällsområdena mot norska gränsen. Historiskt har fjällen använts för renbete men även gruvsdrift. I ett fåtal dalar finns också en lång jordbrukstradition som hålls levande än idag. I dag är området främst präglad av turism med flera skidanläggningar, fritidshus samt skid- och vandringsleder.

Norrlands inland

Norrlands inland består till stora delar av ödemarker med myrar, skogsklädda berg av ganska konstant höjd och enstaka bebyggda och uppodlade dalgångar. I området finns samisk kultur som kan vara förhistorisk. Fasta bosättningar och byar började etableras under medeltiden och ett omfattande fåbодук har förekommit. Avbefolkningen och jordbruksnedläggningen är stor och de öppna kulturlandskapen försvinner alltmer. Skogsbruk är viktigt i området.

Storsjöbygden med omnejd

Storsjöbygden utgör sannolikt världens nordligaste största sammanhängande jordbruksområde. Odlingsmarkerna ligger ofta i sluttningar ned mot sjöar och vattendrag eller i krönlägen. Jordbruket är småskaligt och aktivt. Den kalkhaltiga moränleran gör att området är mycket artrikt. Här finns många stora byar som ofta ligger som spridda klungor vid krön eller utsträckta utmed dalgångar. Bebyggelsen är som tätast invid Storsjön och delar av Indalsälven. Förutom jordbruket är skogsbruk en viktig näring och här och var förekommer väl avgränsade granodlingar.

Älvdalarna

Älvdalarna, som bl.a. består av Ljungans och Indalsälvens dalgångar karaktäriseras av en topografi med djupt nedskurna älvdalar. I Jämtlands län har denna karaktär sin västliga gräns och landskapet är mycket likt det i Norrlands inland.

Kartan till höger visar indelningen av landskapskaraktärer i Jämtlands län. Indelningen är en generalisering över områden som är någorluna homogena vad gäller t.ex. bebyggelsestruktur, geologi, historisk och nutida markanvändning samt infrastruktur. Gränserna är dock inte så exakta som denna kartbild anger. En landskapskaraktär glider snarast över i nästa.



Vägarna i landskapet

Jämtlands läns vägnät är som tätast i Storsjöbygden där det består av en stor mängd större och mindre vägar. Från Storsjöbygden strålar sedan ett glest vägnät ut längs dalarna och upp i fjällen i det omgivande landskapet. Tvärförbindelserna mellan dessa vägar är ofta svaga i Norrlands inland och i flera fall obefintliga i fjälltrakten.

Väganknutna företeelser

Kulturhistoriskt intressanta vägar

Vägarnas placering och utformning i landskapet berättar en historia om äldre tiders vägbyggnadsteknik, hur samhällen utvecklats och hur människor färdats. Flera av vägarna vi färdas längs idag är de samma som använts av våra förfäder i århundraden och vägarna utgör en viktig del av vårt gemensamma kulturarv. Vägverket har sedan 1995 haft uppdraget att kartlägga kulturmiljövärden knutna till landets vägar. Målet är att säkerställa ett hänsynstagande till dessa värden i planering, drift och underhåll.

En omfattande kartläggning av kulturhistoriska vägar i Jämtlands län utfördes under 1999. Kartläggningen resulterade i att ett antal vägar i länet lyftes fram som speciellt intressanta. Dessa vägar presenteras i rapporten *Historiska vägar i Jämtlands län* (Jonsson J., 2000).

Mer information om kulturhistoriskt intressanta vägar finns i publikationerna: *Historiska vägar i Jämtlands län* (Jonsson J., 2001) och *Vägars kulturvärden* (Riksantikvarieämbetet, 1997). Kartläggningen av Jämtlands läns kulturhistoriskt intressanta vägar finns även som GIS-skikt.



Exempel på kulturvägar präglade av olika epoker.



Skytning för artrik vägkant.

Artrika vägkanter

Sveriges vägkanter innehåller bitvis en artrikedom i nivå med landets artrikaste ängsmarker. Eftersom arealen ängsmark minskat kraftigt i Sverige är flera av ängarnas växter hotade eller under stark tillbakagång. Vägkanterna har därmed en viktig roll att fylla när det gäller att värna dessa växter. Blommande och artrika vägkanter bidrar också till en positiv upplevelse för trafikanterna.

För att bevara och utveckla artrikedomen längs de svenska vägarna har Vägverket sedan 1994 arbetat med ett program för skötsel av vägkanter. Målet är både att bevara och utveckla vägkanter som

redan har höga botaniska värden och att utveckla artrikedomen längs övriga vägkanter. Som en del i Vägverkets projekt ingår att märka ut artrika vägkanter med för ändamålet framtagna skyltar.

Jämtlands län har den största andelen artrika vägkanter i Sverige, 47 % av länets vägnät klassas som artrikt. Inventeringar av artrika vägkanter i Jämtlands län har utförts mellan 1995 och 1996 och en skötselplan har tagits fram. I skötselplanen identifieras vägsträckorna och en klassning av vilka sträckor som är speciellt värdefulla görs.

Mer information om artrika vägkanter finns i Vägverkets publikationer: *Skötselplan för artrika vägkanter i Jämtlands län* (2003), *Artrikare vägkanter – en idéskrift* (1996) och *Väggantsfloran* (1999). Kartläggningen av Jämtlands läns artrika vägkanter finns även som GIS-skikt.

Turistvägar

En turistväg är en väg som är intressant för turister. Attraktionen kan ligga både i att de går genom vackra landskap och att de leder fram till eller passerar intressanta turistmål. Det kan sägas finnas tre sorters turistvägar; de som har en officiell status som turistvägar och därmed fått den brunvita turistvägsskylten, de som genom hävd blivit turistvägar och de som genom lokala initiativ lanseras som turistvägar. Många av vägarna har särskilda namn som tagits fram för att locka turister.

Det finns idag ingen fullständig kartläggning av turistvägar i länet. I samband med framtagandet av denna rapport har information hämtats in från kommuner och turistorganisationer. Informationen finns samlad i ett GIS-skikt.

Milstolpar

Milstolpar är en viktig del i vägarnas kulturhistoria. Milstolpar började användas för att ange avstånd längs de svenska vägarna vid mitten av 1600-talet. Avståndet mellan stolparna markerades som 1/4, 1/2, 3/4 och 1 mil av dåtidens mil (ca 10 689 m). Stolparna som först tillverkades i sten eller trä, och från 1700-talet och framåt även i gjutjärn, kan ha många olika utseenden. Det är dock vanligt att det, utöver avståndsinformation, finns årtal, kunglig krona och dåvarande landshövdingens initialer. Stolparnas betydelse för Vägverket minskade när metersystemet infördes i Sverige 1878. Många stenar har därefter avlägsnats eller förfallit.

Mer information om milstolpar i Jämtland finns i skriften *Milstolpar i Jämtlands län - historik - dokumentation - vård* (Jonsson J., 2004). Viss information om milstenars placering finns att få i Fornminnesregistret som även finns som GIS-skikt.



Skyltning för turistväg.



Solitärträd kan fungera som landmärken och är ofta viktiga bo- och växtplatser för flera arter.



Spår av en tidigare vägbro.



Välutformade och välskötta rastplatser kan öka trafiksäkerheten.

Alléer och solitärträd

Alléer och solitärträd utgör viktiga inslag i vägmiljön. De fungerar som landmärken, de utgör en del av vägarnas kulturhistoria och har ofta höga estetiska värden. Gamla alléer och solitärträd med solbelysta stammar utgör också viktiga bo- och växtplatser för sällsynta insekter, mossor och lavar. Vägverkets mål är att både alléer och solitärträd ska vara ett vanligt förekommande inslag i vägmiljön.

En inventering av landsvägsalléer i Region Mitt utfördes 1999. Den visade att det är ovanligt med alléer och att de alléer som finns ofta är unga och saknar de värden som nämns ovan. En anledning är att anläggandet av alléer inte ingått i den lokala traditionen. Mer information om länets alléer finns i publikationen *Landsvägsalléer i Vägverket Region Mitt* (Vägverket Region Mitt, 2002). Under 2006/2007 har det även gjorts en kartläggning av förekomsten av grova träd i länet.

Vägbroar

Vägbroar, både äldre och av yngre datum, utgör ett viktigt inslag i vägmiljön och har ofta både höga estetiska och kulturhistoriska värden. Även de broar som tagits ur drift hör till Vägverkets ansvar. Dessa kan ofta ligga i anslutning till nyare vägar och är viktiga bärare av historien om äldre tiders vägar.

Vägverket har tagit fram en *Nationell plan för bevarandevärda broar* (Vägverket, 2005). Utöver de broar som nämns i denna rapport finns flera broar av lokalt och regionalt värde. En samlad kartläggning av dessa saknas.

Rastplatser

Attraktiva rastplatser på regelbundna avstånd längs vägarna bidrar både till ökad trafiksäkerhet och en trevligare resa. Rastplatser ger möjlighet för bilisten att på ett trafiksäkert sätt göra ett snabbt stopp för att titta på och fotografera det omgivande landskapet, eller för att stanna lite längre för att äta och vila. I ett län som Jämtland med många smala vägar med höga hastigheter, många natursköna vägsträckor och bitvis långt mellan samhällen är möjligheten att stanna till särskilt viktig.

Servicegrad och utseende kan variera mycket, från stora rastplatser med restaurang och kiosker till små naturrastplatser med ett ensamt picknickbord.

I publikationen *Naturrastplatser - en idéskrift* (Vägverket, 1999) finns möjlighet att läsa mer om rastplatser i allmänhet och naturrastplatser i synnerhet.

Andra väganknutna objekt

Förutom ovan nämnda objekt och värden finns en rad andra inslag som ger identitet till våra vägar.

Vägvisningsstolpar, minnesstenar, runstenar och väghållningsstenar är vid sidan av milstolpar ett viktigt kulturhistoriskt inslag. Vägvisningsstolpar visar vägen till olika platser. Minnesstenar berättar ofta om av vem och när en väg byggdes eller om viktiga händelser som skett längs vägen. En väghållningssten visar avgränsningen mellan två väghållningsområden och berättar om den tid då bönderna själva var ansvariga för delsträckor av vägen. Stenarnas utseende kan variera mycket, från välhuggna stenar till naturstenar med enkla inskriptioner.

Andra objekt som präglar upplevelsen av vägarna är t.ex. vägräcken, telefonstolpar, elledningar, postlådor, mjölkbord, grindar, gravfält, bensinpumpar, anslagstavlor och gästgiverier. I denna rapport har det inte funnits möjlighet att ta hänsyn till denna typ av objekt. Däremot förekommer de ofta som inslag längs de vägar som utpekats som kulturhistoriskt intressanta vägar eller turistvägar.

Flera exempel på sådana företeelser finns i boken *Längs vägen: mackar, motell och annat modernt* (Eivergård, M., 2004)

Skyddade områden

Med skyddade områden menas nationalparker, naturreservat och Natura 2000-områden. Vägar som passerar genom, eller intill, skyddade områden ska enligt Vägverkets nationella mål skötas enligt den skötselplan som tillhör området. Vägarnas drift- och underhåll får inte ha negativ inverkan på de värden som skyddas.

Mer information om länets skyddade områden finns på Länsstyrelsen i Jämtlands läns hemsida; www.z.lst.se. De skyddade områdena finns även som GIS-skikt.

Vägars påverkan på djurlivet

Vägar utövar en stor påverkan på djurlivet. Den största påverkan är den barriäreffekt vägarna innebär för både större och mindre djurs spridning i landskapet. Med rätt skötsel och underhåll kan dock t.ex. vägtrummor och viltlussar minska vägars barriäreffekter. För vissa djur kan vägen till och med utgöra en spridningsväg, d.v.s. öka möjligheterna för arten att sprida sig.

Vägverket arbetar med flera projekt för att minska vägars negativa effekter på djurlivet. I denna landskapsanalys har därför dessa faktorer inte tagits med.



Belysningsstolpar är ett av de objekt som bidrar till en vägs karaktär.

Värdefulla vatten- och våtmarksområden

Vägars påverkan på värdefulla vatten- och våtmarksområden kan vara stor. En våtmarks eller en sjös tillrinningsområde kan vara mycket utbrett varför vägsalter och andra föroreningar liksom dämning- och dräneringseffekter kan påverka naturvärden inte bara i vägens absoluta närhet utan även en bit bort från vägområdet.

Jämtlands län är rikt på värdefulla vatten- och våtmarksområden. Det stora antalet vägar som går genom eller passerar värdefulla områden tillsammans med att det är komplicerat att bedömma hur en väg påverkar ett specifikt område har inneburit att dessa faktorer inte tagits med i denna landskapsanalys.

RIKTLINJER FÖR SKÖTSEL

Till vem riktar sig förslagen?

Nedan föreslås skötselåtgärder som syftar till att bevara, utveckla och visa upp väganknutna kultur-, natur- och friluftslivsvärden. Många åtgärder kan utföras som en del av Vägverkets drifts- och underhållsarbete. Övriga åtgärder kan genomföras av andra intressenter i samarbete med Vägverket. Exempel på berörda intressenter är turistorganisationer, Länsstyrelsen, Länsmuseet och lokala organisationer.

Sköselförslag

Skötsel 1 – Artrika vägkanter och ängs- och betesmarker

I områden med en stor del artrika vägkanter i kombination med ängs- och betesmarker bör skötseln inriktas på att få ett sammanhållet nät av artrika vägkanter som kan fungera som spridningskorridorer mellan ängs- och betesmarkerna.

Skötsel 2 – Ängs- och betesmarker

Där ängsmarker förekommer i anslutning till vägen bör möjligheten att sluta avtal som innebär att brukaren slår även detta område mot viss ersättning utredas. Där betesmarker förekommer i anslutning till vägen bör brukaren uppmuntras att flytta ut stängslet ända ut till väggkanten, om så är möjligt, så att djuren även betar vägrenen/diket. För vissa känsliga arter är dock bete inte lämpligt. Samråd bör därför ske med Länsstyrelsen. Lantbrukaren bör uppmuntras att söka miljöstöd från Länsstyrelsen.

Skötsel 3 – Artrika vägkanter

För att upprätthålla och gynna artrikedomen i de artrika vägkanterna bör dessa slås årligen. För att vara så gynnsam som möjligt bör slåttorn inte utföras för tidigt och inte för sent. I de flesta områden bör slåttertidpunkten infalla mellan tidigast 15 juli och senast 31 augusti.

En viktig faktor för att upprätthålla och gynna artrikedomen är att gräs, örter och vedartade skott som slagits av samlas in i samband med slåttorn eller senast några dagar efteråt. Hittills har dock Vägverket inte kunnat hitta några metoder för insamling av avslaget material som bedömts som ekonomiskt rimliga. Möjligheten att söka miljöstöd från Länsstyrelsen bör utredas.



Artrik väggkant där djurstängslet är placerat i kanten av vägen.

Skötsel 4 – Information om artrika vägkanter

Redan idag finns skyltar uppsatta vid de artrika vägsträckorna (se bild s.10). För att visa upp vägsträckorna ytterligare kan information om sträckorna med artrika vägkanter läggas ut på internet, läggas in i GPS-kartor, beskrivas i foldrar m.m. Denna information skulle kunna användas både för den som aktivt vill söka upp vägsträckorna och för den som råkar stöta på en skylt under resan. För att underlätta för den intresserade att hitta rätt vägsträcka kan varje sträcka ges ett eget ID-nummer som skrivs ut på skylten och som återfinns i de olika medierna.

Skötsel 5 - Information om kulturhistoriska vägar

För att lyfta fram länets kulturhistoriskt värdefulla vägsträckor kan dessa skyltas på samma sätt som artrika vägkanter i sköselförslag 4.

Skötsel 6 – Kulturhistoriska vägar

Inför planeringen av projekt som kan innebära en förändring av vägen, bör kulturhistorisk expertis tillfrågas, även om förändringen förväntas bli liten.

Skötsel 7 – Landskap med särskild kulturhistorisk prägel

Områdets ålderdomliga prägel gör att det är viktigt att bevara sträckning och utformning även för vägar som inte klassats som kulturhistoriskt intressanta. Inför planeringen av projekt som kan innebära en förändring av vägar i området, bör därför kulturhistorisk expertis tillfrågas.

Skötsel 8 – Milstolpar

I de fall vägar tidigare har kantats av milstolpar som nu finns förvarade på annan plats bör dessa återföras till sina ursprungliga platser längs vägen. Detta är speciellt viktigt längs kulturhistoriska vägar och i landskap med särskild kulturhistorisk prägel.

Skötsel 9 – Utblicksröjning

Längs turistvägar bör en plan finnas för vilka sträckor det är angeläget att siktröja regelbundet. Eftersom siktlinjer ofta kan öppnas upp/växa igen i takt med att nya hyggen uppkommer och gamla växer igen bör en sådan utblicksröjningsplan ses över med jämna mellanrum.



Sly har vuxit upp och skymmer utsikten över det storslagna landskapet.



Välutformade naturrastplatser.

Skötsel 10 – Naturrastplatsers placering

Längs turistvägar bör det finnas en tät tillgång till naturrastplatser placerade på strategiska platser med utsikt över landskapet. Om det vid en del särskilt vackra utblickar inte finns plats för en rastplats, bör det finnas plats för att köra av vägen och gå ut och titta.

Skötsel 11 – Naturrastplatsers utformning

Naturrastplatser bör utformas så att det både finns möjlighet att sitta i anslutning till parkeringen och en bit ifrån i naturen.

Skötsel 12 – Information om kulturhistoriska miljöer

För att lyfta fram kulturhistoriska miljöer och göra en rastplats intressant kan rastplatser med information om omgivande landskap anläggas där turistiskt intressanta vägar passerar kulturhistoriska miljöer. Rastplatsen kan både vara en enkel vägficka där man kan stanna och sträcka på benen eller en naturrastplats med bord, parkering m.m. Samråd bör ske med Länsstyrelsen.

Skötsel 13 – Information om skyddade naturområden

För att lyfta fram det skyddade området och göra en rastplats intressant kan rastplatser med information om det skyddade området anläggas där turistiskt intressanta vägar passerar skyddade naturområden. Rastplatsen kan både vara en enkel vägficka där man kan stanna och sträcka på benen eller en naturrastplats med bord, parkering m.m. Samråd bör ske med Länsstyrelsen.

Skötsel 14 – Rastplatser i GPS

För att underlätta för bilisten kan rastplatser läggas in i GPS-kartor. I informationen kan det förslagsvis framgå vilken service som finns, om rastplatsen vinterväghålls och om rastplatsen har några speciella värden t.ex. vackra utblickar eller informationsskylt om intilliggande natur- eller kulturmiljö.

Skötsel 15 – Rastplatser i annans regi

I dagsläget finns flera rastplatser som anlagts av, och sköts av, lokala föreningar. Vägverket bör hitta former för att säkerställa en bra skötsel av dessa rastplatser och för att, i de områden där behov finns, uppmuntra fler liknande alternativ.

För att ansvarsfördelningen ska bli tydlig för besökaren kan ett anslag finnas på platsen som tydliggör vem som ansvarar för rastplatsens skötsel och vem besökaren ska kontakta om något behöver åtgärdas på rastplatsen.

Skötsel 16 – Skyddade områden

När en väg passerar ett skyddat område skall vägområdet skötas i enlighet med områdets skötselplan.

Skötsel 17 – Platsanpassad vegetation

Vid nyplantering av vegetation längs vägarna bör gräs som smälter in i omgivande miljö, både i färgskala och struktur, användas.

Skötsel 18 – Varsam dikning

Dikning (dikesrensning) bör inte ske slentrianmässigt utan bör endast genomföras på platser där ett faktiskt behov finns. Vid dikning kan man vidta ett antal åtgärder för att de negativa effekterna på natur-, kultur- och estetiska värden ska bli så små som möjligt.

Vid dikningen bör ytterslätten i så stor utsträckning som möjligt lämnas intakt. I de flesta fall räcker det att endast återställa dikesbotten till ursprunglig nivå och på så sätt skona både inner- och ytterslänter.

Om schaktning av slänter ändå måste genomföras bör den befintliga markvegetationen återföras till platsen efter schaktningen. Detta görs genom att markvegetationen (fältskikt, bottenskikt samt översta markskiktet, totalt cirka 10 cm) lyfts bort före schaktning och sedan varsamt läggs tillbaka efter schaktningen. Det är viktigt att materialet inte klappas fast eller plattas till eftersom detta ökar risken för erosion och ger sämre återetablering.

DRIFTSOMRÅDEN - karaktär och prioriterade områden

Svegs driftsområde

Landskapets karaktär

Svegs driftsområde rymmer tre landskapskaraktärer; Norrlands inland, fjälltrakterna och älvdalarna.

Fjälltrakterna

Fjälltrakterna består här av fjällområdena runt Funäsdalen och de mer isolerade fjällen runt Sonfjället och Vemdalsfjället. Största delen av området består av kalvfjäll, myrområden och gles skog av gran och björk. Området är mycket glesbefolkat och samhällen, byar och odlingsmarker är främst koncentrerade runt Ljusnan och Tännåns dalgångar samt enstaka sydsluttningar. På åtskilliga platser finns fäbodan varav en del fortfarande är i bruk. Fornlämningar i form av hällmålningar och gravplatser berättar om en lång historia av bosättningar i området. Trakten domineras idag av turism med flera skidanläggningar, stugbyar och vandringsleder.

De största vägarna är väg 311 och väg 84. Väg 531 är Sveriges högst belägna väg.

Norrlands inland

Driftsområdets östra del utgörs av landskapskaraktären Norrlands inland. Området är glesbefolkat och landskapet domineras av jämnhöga berg med produktionsskogar och myrar och dalar med sjöar, åar och enstaka byar eller samhällen. Här finns samhällen som grundades under medeltiden eller tidigare liksom samisk kultur. Odlingsmarkerna är få och kulturlandskapets fäbodan och gräsmarker är ofta ohävdade och under igenväxning.

De få allmänna vägar som går genom detta glesbefolkade område följer större åar och sjöar. Områdets största vägar är E45:an, även kallad Inlandsvägen och väg 84 och 315.

Älvdalarna

Ett mindre parti runt Sveg och Ytterhogdal ingår i landskapskaraktären Älvdalarna. I området finns Ljusnan med omgivande biflöden. I stort liknar landskapet det som återfinns i Norrlands inland.

Inom detta begränsade område rymmer vägarna 45, 84 och 296.

*Kollage 1 (övre kollaget):
Exempel från landskapet i
driftsområdets fjälltrakter.*

*Kollage 2 (nedre kollaget):
Exempel från norrlands inland.*



Prioriterade områden

1. Funäsdalens fjällområde (prioritet 1)

Området utgörs av samtliga vägar norr om Ljusnedal. Här finns värden både för turism, kultur och natur.

Vägarna går med undantag för väg 531, den så kallade Flatruetvägen, i skogsklädda dalar omgivna av fjäll. Flatruetvägen klättrar istället upp på fjället där den som högst når 975 meter och därmed utgör landets högst belägna allmänna väg. Vägen, som i stora delar bjuder på storslagna vyer över fjällvärden, är en populär turistväg och går delvis genom riksintresse för friluftsliv. Vägkanten innehåller också artrika avsnitt.

Väg 533 går genom ett unikt och vackert kulturlandskap. Vägen följer Ljusnans övre lopp och området är känt för sina många väl bevarade fäbodrar varav flera fortfarande är i bruk. Fäbodkulturen har gjort området ovanligt rikt på ängs- och betesmarker och vägkanterna är klassade som artrika. Hela området är av riksintresse för kulturmiljövården och stora delar utgör riksintresse för turism.

Övriga vägar (84, 532, 561) inom det prioriterade området är främst intressanta då de bitvis innehar artrika vägkanter och då hela området runt Funäsdalen är ett populärt turistområde med vackra utblickar över de omgivande fjällen.

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 7), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12).

2. Älvros - Ytterhogdal (prioritet 2)

Området sträcker sig längs E45:an mellan väg 507 mot Ytterberg fram till Ytterhogdal. Här finns främst värden för turism och kultur.

Området runt Ytterberg liksom området runt Älvros omfattas av riksintresse för kulturmiljön eftersom byarnas bebyggelse och läge är kulturhistoriskt intressant. Väg 507 är klassad som kulturhistoriskt intressant.

Byarna omges av marker som bitvis ingår i bevarandeplanen för odlingslandskap och bitvis kantas E45:an av artrika vägkanter. E45:an, även kallad inlandsvägen, är välanvänd av turister.

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12).

Bilderna i kollage 1 visar exempel på landskap och vägar i område 1.



Vägindexet väger samman hur många natur-, kultur- och friluftslivsvärden som ryms längs en specifik vägsträcka. Ett högt index indikerar att vägsträckan rymmer många värden medan ett lågt värde indikerar att vägsträckan rymmer få värden. För en mer ingående beskrivning av vägindex, se bilaga 1 och 2.

Svenstaviks driftsområde

Landskapets karaktär

Svenstaviks driftsområde rymmer tre landskapskaraktärer; Norrlands inland, fjälltrakterna och Storsjöbygden med omnejd.

Fjälltrakterna

Fjälltrakterna utgörs här av fjällområdena runt Helagsfjällen som består av kalfjäll, myrområden och gles skog av gran och björk. Inga vägar eller byar finns i området. Däremot är området ett friluftsområde med ett nät av vandringsleder och rastskydd.

Norrlands inland

Norrlands inland utgörs här av nästan helt väglösa områden med främst produktionsskog och myrar. Genom området leder dock ett sjösystem, med t.ex. Lännsjön och Storsjön, och i anslutning till detta går en av områdets få allmänna vägar, väg 535. Längst denna väg finns en rad små samhällen, däribland Ljungdalens fjällby med gravhögar från yngre järnåldern. Den högsta koncentrationen av samhällen och vägar finns dock i områdets östra del, längs E45:an, i anslutning till sjösystemet längs Ljungan. Här finns bland annat Klövsjö som utgörs av en gammaldags jordbruksbygd, med en struktur som minner om 1700-talet, och fäbodrar som ännu är i bruk.

Storsjöbygden med omnejd

I driftområdets nordöstra del börjar Storsjöbygden. Storsjöbygden har sedan yngre järnåldern varit centrum för bebyggelse och odling i Jämtland. Huvuddelen av Jämtlands befolkning bor här och området domineras av större byar och små samhällen med omgivande jordbruksmark. Byar och vägar ligger i anslutning till Storsjön. Byarna ligger oftast på stora avsatser likt ett pärlband utmed vägarna eller som en spridd klunga i krönlägen. Jordbruksområden och byar bryts här och var av grandominerade skogsmarker. Skogsbruket är omfattande men igenplantering av åkermarker har liten omfattning. De öppna kulturhistoriska jordbruksmarkerna samt närheten till både fjäll och Storsjön gör att området bjuder på många vackra landskapspartier. Hela området är klassat som riksintresse både för friluftslivet och för kultur.

De största vägarna är E45:an och väg 321 som går längst vardera sidan av Storsjön. Utifrån dessa leder flera små vägar ut i det omgivande jordbrukslandskapet.

Kollage 3 (övre kollaget): Ut-sikt mot driftsområdets fjäll-trakter.

Kollage 4 (mellersta kollaget): Exempel från norrlands inland.



Prioriterade områden

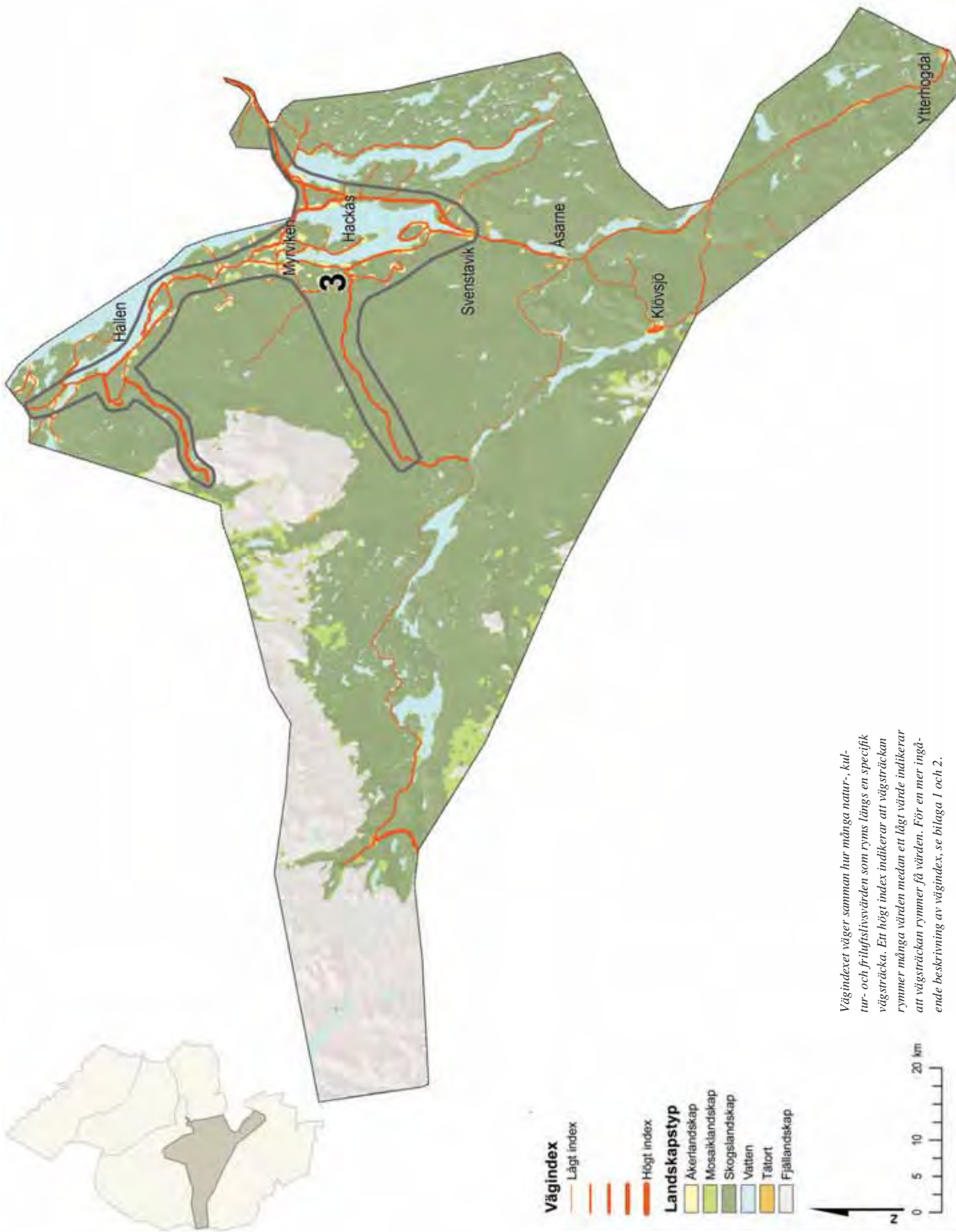
3. Sydvästra Storsjöbygden (prioritet 1)

Området utgörs av vägarna runt Storsjön samt väg 834 mot Börtnan. Här finns värden för såväl turism, kultur som natur.

Vägarna går, med undantag av väg 834 som sträcker sig in i fjäll- och skogslandskapet, genom Storsjötraktens odlingsbygder med vackra utblickar över Storsjön och mot fjällområdena.

Området utgör riksintresse för kulturmiljön och här finns ett antal kulturhistoriskt intressanta vägar (555, 576, 582, 584, 593) liksom enstaka milstenar. En stor del av vägarna har artrika vägkanter (321, 574, 575, 580, 593, 834) eller omges av ängs- och betesmarker. Hela Storsjöbygden är ett populärt turistområde och utgör riksintresse för friluftsliv. E45:an, som ofta används av turister, går genom området. Väg 834 är även den en populär turistväg. Den går under namnet fäbodvägen eftersom den kantas av många fäboddar.

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7, 8), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12).



Vägindexet väger samman hur många natur-, kultur- och friluftslivs värden som ryms längs en specifik vägsträcka. Ett högt index indikerar att vägsträckan rymmer många värden medan ett lågt värde indikerar att vägsträckan rymmer få värden. För en mer ingående beskrivning av vägindex, se bilaga 1 och 2.

Bräckes driftsområde

Landskapets karaktär

Bräcke driftsområde rymmer tre landskapskaraktärer; Norrlands inland, Storsjöbygden med omnejd och älvdalarna.

Norrlands inland

Norrlands inland är den dominerande landskapskaraktären i Bräcke. Landskapet består av skogsklädda bergsplatåer och dalar med sjöar och åar. Området, som började få fast befolkning på medeltiden, är glesbefolkat. Bebyggelse och vägar ligger i dalarna vid sjöar och åar. Jordbruksmarkerna är få och tidigare fäboddar och gräsmarker är ofta skogsplanterade.

E14 går genom områdets västra kant.

Storsjöbygden med omnejd

Landskapskaraktären Storsjöbygden med omnejd kommer in som en flik i driftområdets nordvästra del. Området utgör en gränstrakt mellan Storsjöbygden och Norrlands inland. Marken är mer kuperad än i stora delar av den övriga Storsjöbygden och de skogsklädda höjderna börjar ta över landskapskaraktären. Inslaget av byar, jordbruksmark och sjöar är dock större än i övriga delar av driftsområdet.

Älvdalarna

I driftsområdets nordöstra del bryter landskapskaraktären älvdalarna in som en smal sträng runt Indalsälven djupa dalgång. Ådalen omges av branta, ofta skogsbeklädda sluttningar, s.k. nipor, samt av raviner. På planare partier ovanför älven ligger byar med omgivande jordbrukslandskap samt några mindre samhällen. Inom området finns Döda fallet och Ragundasjön som båda torrlades av misstag 1796.

Prioriterade områden

4. Sydöstra Storsjöbygden (prioritet 2)

Området ligger i driftsområdets nordvästra kant. Här finns värden både för turism, kultur och natur.

Områdets främsta värde ligger i det levande odlingslandskapet. Flertalet vägar rymmer artrika vägkanter (14, 550, 559, 568, 706, 734-737) och nästan alla vägar kantas av ängs- och betesmarker. Ett mindre område i den nordvästra kanten utgör riksintresse för kultur, det finns en kulturhistoriskt intressant väg (737.01) liksom ett fåtal milstenar, främst längs E14. Väg 568 är en lokal turistväg och området runt Locknesjö utgör riksintresse för friluftsliv.

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7, 8), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12).

5. Indalsälven (prioritet 2)

Området utgörs av vägarna runt Indalsälven i driftsområdets nordöstra kant. Här finns värden för såväl turism, kultur som natur.

Områdets största väg är den så kallade Indalsleden som är en välfrekventerad turistväg med vackra utblickar över älvlandskapet. I området finns bland annat besöksmålen Ragundasjön och Döda fallet. Området runt Ammerån utgör vidare riksintresse för friluftsliv. De centrala delarna av området utgör riksintresse för kulturmiljön och här finns korta vägavsnitt av kulturhistoriskt intresse (738, 773, 832). Några vägar rymmer artrika vägkanter (87, 731, 773) och ett fåtal ängs- och betesmarker kantar vägarna.

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12, 13).

Vägindex

- Lågt index
- Högt index

Landskapstyp

- Akerlandskap
- Mosaiklandskap
- Skogslandskap
- Vatten
- Tältort
- Fjälllandskap

Vägindexet väger samman hur många natur-, kultur- och friluftslivsvärden som rymms längs en specifik vägsträcka. Ett högt index indikerar att vägsträckan rymmer många värden medan ett lågt värde indikerar att vägsträckan rymmer få värden. För en mer ingående beskrivning av vägindex, se bilaga 1 och 2.



Krokoms driftsområde

Landskapets karaktär

Krokoms driftsområde rymmer tre landskapskaraktärer; Norrlands inland, fjälltrakterna och Storsjöbygden med omnejd.

Fjälltrakterna

Fjälltrakterna består här av Sylarna, Jämtlands mäktigaste fjällmassiv, i söder, samt Skräckerfjället och i norr Sösjöfjället med urskogsreservatet Lulejarve. Största delen av området består av kalfjäll, myrområden och gles skog av gran och björk. Området är mycket glesbefolkat med ett fåtal ensamgårdar. Fornlämningar i form av hållmålningar och gravplatser berättar om en lång historia av bosättning i området. Trakten domineras idag av turism med skidanläggningar, stugbyar och vandringsleder.

Skalstugevägen (väg 322), som finns omnämnd redan i de isländska sagorna, går genom området. I övrigt är stora delar väglösa.

Norrlands inland

Som ett band mellan fjällvärden och Storsjöbygden finns Norrlands inland. Området består av skogsbygder med åar och sjöar i dalgångarna. Här och var, främst i dalarna, finns byar och mindre samhällen. Den största mängden bebyggelse finns vid Kallsjön som omges av byar och jordbruksmarker.

De vägar som finns i området är främst småvägar som leder fram till och slutar vid byarna. Undantaget är väg 336 som går längst Kallsjöns östra strand.

Storsjöbygden med omnejd

I den östra delen av driftområdet börjar Storsjöbygden. Storsjöbygden har sedan yngre järnåldern varit centrum för bebyggelse och odling i Jämtland. Huvuddelen av Jämtlands befolkning bor här och området domineras av relativt stora byar och små samhällen med omgivande jordbruksmark. Byar och vägar ligger främst i anslutning till Storsjön och omgivande småsjöar. Byarna ligger oftast på stora avsatser likt ett pärlband utmed vägarna eller som en spridd klunga i krönlägen. Flera av byarna har fortfarande kvar ålderdomliga bebyggelsestrukturer och byggnader. Landskapet runt Offerdal är ett särskilt tydligt exempel. I driftområdet finns Jämtlands residensstad, Östersund.

Jordbruksområdena och byar bryts här och var av grandomierade skogsmarker. Skogsbruket är omfattande men igenplantering av åkermarker sker ganska sällan. De öppna kulturhistoriska jordbruksmarkerna samt närheten till både fjäll och Storsjön gör att området bjuder på många vackra landskapspartier. Hela området är klassat som riksintresse både för friluftslivet och för kultur.

I området finns en stor mängd mindre och större vägar som går mellan byar och ut i de omgivande skogsmarkerna. De största vägarna är E14 och väg 340.

*Kollage 5 (övre kollaget):
Exempel från driftsområdets
fjälltrakter.*

*Kollage 6 (nedre kollaget):
Exempel från Storsjöbygden
i driftsområdet.*



Prioriterade områden

6. Åre området (prioritet 1)

Området utgörs av driftsområdets västra delar. Här finns främst värden för turism och kultur men även vissa värden för natur.

Hela området, med Åre som nav, är ett populärt turistområde. Flera av vägarna är intressanta ur turistsynpunkt. Förutom den välfrekventerade E:14 finns turistvägarna Kallvägen (336) och Skalstugevägen (322). Delar av området omfattas av riksintresse för friluftsliv eller landskapsbildsskydd.

I området omfattas Ånnsjön, Skalstugevägen samt trakterna runt Åre, Undsåker och Kall av riksintresse för kulturmiljön. Skalstugevägen har även utpekats som kulturhistoriskt intressant och här finns bland annat flera vackra stenvalsbroar. En ny väg har dock byggts över eller mycket nära Skalstugevägens ursprungliga sträckning. Även bitar av E14 är klassade som kulturhistoriskt intressanta.

Inom området finns avsnitt med rikligt med ängs- och betesmarker liksom ett antal artrika vägkanter (336, 645, 659, 1018, 14).

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12).

7. Nordvästra Storsjöbygden (prioritet 1)

Området ligger i driftsområdets sydöstra kant och utgör en del av Storsjöbygden. Här finns värden både för turism, kultur och natur.

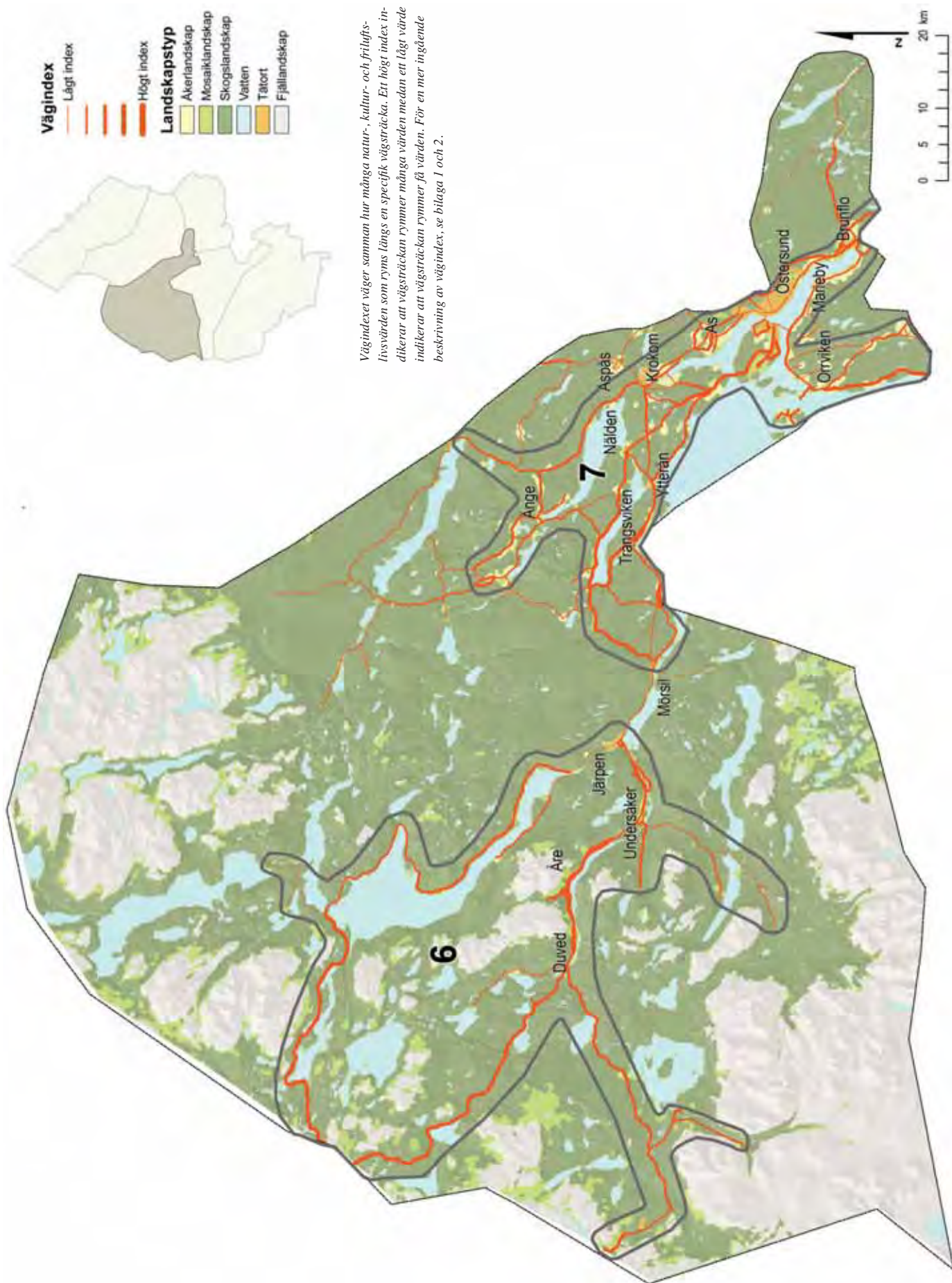
Områdets främsta värde ligger i det levande kultur- och odlingslandskapet. Flertalet vägar rymmer artrika vägkanter (14, 340, 592, 604, 609, 613, 614, 618, 639, 666, 670, 675 - 679, 740, 745, 755) och flera vägar kantas av ängs- och betesmarker. Stora delar utgör riksintresse för kulturmiljön och här finns flera kulturhistoriskt intressanta vägar (594, 606, 607, 609, 610, 614, 617, 621, 621.01, 658, 666, 670, 678, 682, 740, 755) samt milstenar.

De västliga delarna omfattas av riksintresse för friluftsliv och förutom de välfrekventerade vägarna E14 och E45 går turistvägen Fiskevägen (340) genom området liksom de lokala turistvägarna på Frösön (607, 609) och längs Alsensjöns norra kant (666).

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 8, 9, 10).

Bilderna i kollage 5 visar landskap och vägar i område 6.

Bilderna i kollage 6 visar landskap och vägar i område 7.



Vägindexet väger samman hur många natur-, kultur- och friluftslivs värden som ryms längs en specifik vägsträcka. Ett högt index indikerar att vägsträckan rymmer många värden medan ett lågt värde indikerar att vägsträckan rymmer få värden. För en mer ingående beskrivning av vägindex, se bilaga 1 och 2.

Lits driftsområde

Landskapets karaktär

Lits driftsområde rymmer tre landskapskaraktärer; Norrlands inland, fjälltrakterna och Storsjöbygden med omnejd.

Fjälltrakterna

Fjälltrakterna utgörs här av området runt Hotagsfjällen som till största delen inom området består av kalvfjäll, myrområden och gles skog av gran och björk. Här finns samhällena Valsjöbyn och Gunnarvattnet. Även fäbodan och renvaktarstugor finns här och var i området.

De enda allmänna vägarna i området är väg 340 och väg 692 som går förbi dessa samhällen.

Norrlands inland

Norrlands inland finns på två områden i driftsområdet, dels i dess nordvästra del runt Hotagensjön, dels i dess sydöstra kant.

Runt Hotagensjön består landskapet av en bergig, sjörik och myrrik skogsbygd. Området är bland annat känt för sina goda fiskevatten. I driftsområdets sydöstra kant dominerar produktionsskogen som bryts av mindre åar och sjöar.

Här och var, i båda områdena, bryts skogslandskapet av byar med omgivande jordbrukslandskap i anslutning till sjöarna. Enstaka fäbodan är fortfarande i bruk men många fäbodan och gräsmarker är nu obrukade och under igenväxning.

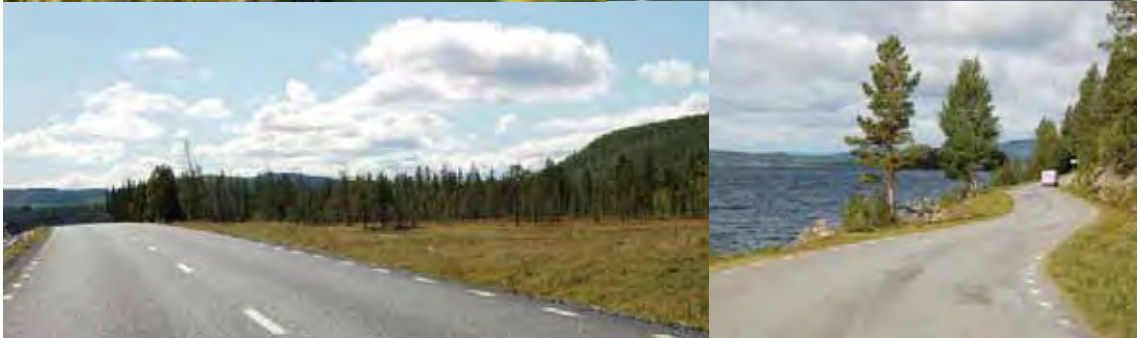
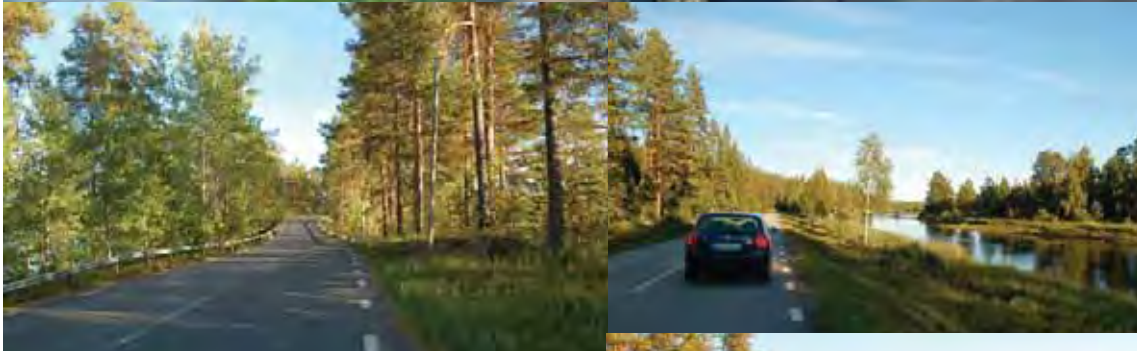
Storsjöbygden med omnejd

Storsjöbygden inom Lits driftsområde består till stora delar av småkuperad grandominerad produktionsskog. Här och var bryts skogen av byar med omgivande småskaliga jordbruksmarker. Jordbruksmarken ligger vanligtvis i krönlägen eller i sluttningar ned mot sjöar och vattendrag.

Landskapet genomkorsas av ett nät av vägar som binder samman de olika byarna. Den välfrekventerade E45:an genomkorsar landskapet.

*Kollage 7 (övre kollaget):
Exempel från Storsjöbygden
i driftsområdet.*

*Kollage 8 (nedre kollaget):
Exempel från Norrlands inland
i driftsområdet.*



Prioriterade områden

8. Nordöstra Storsjöbygden (prioritet 2)

Området utgör en del av Storsjöbygden. Här finns främst värden för natur och kultur men även vissa värden för turism.

Områdets största värde är de artrika vägkanterna (742, 749, 751, 763) som ofta kantas av ängs- och betesmarker. Mindre avsnitt utgör riksintresse för kulturmiljön och enstaka kulturhistoriskt intressanta vägar (742, 750, 759) och milstenar finns. Den välfrekventerade Inlandsvägen (E45:an) passerar genom området.

Skötseln bör inriktas på att bevara de kulturhistoriska värdena (skötsel 5, 6, 7, 8), på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 1, 2, 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 12).

9. Ammerån (prioritet 2)

Området utgörs av väg 344 och E45 när dessa går längs Ammerån. Här finns främst värden för natur och för turism men även vissa kulturvärden.

Områdets utgör ett riksintresse för turism och väg 344, som går tätt intill ån, har givits namnet Ammeråstigen. Bitvis finns artrika vägkanter längs vägen och hela åsystemet är ett Natura 2000-område. Delar av sträckans nedre hälft utgör riksintresse för kulturmiljön.

Skötseln bör inriktas på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 3, 4) och på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11, 13).

Bilderna i kollage 7 visar landskap och vägar i område 8.

Båda bilderna i andra raden samt den vänstra bilden i tredje raden av kollage 8 visar landskap och vägar i område 9.



Vägindexet väger samman hur många natur-, kultur- och friluftsvärden som rymms längs en specifik vägsträcka. Ett högt index indikerar att vägsträckan rymmer många värden medan ett lågt värde indikerar att vägsträckan rymmer få värden. För en mer ingående beskrivning av vägindex, se bilaga 1 och 2.

Strömsunds driftsområde

Landskapets karaktär

Strömsunds driftsområde rymmer fyra landskapskaraktärer; Norrlands inland, fjälltrakterna, älvdalarna och Storsjöbygden med omnejd.

Fjälltrakterna

Fjälltrakterna består här av fjällområdena Borgafjällen, Ohredahke och Gelvenåhke. Största delen av området utgörs av kalfjäll, myrområden och gles skog av gran och björk. Området är mycket glesbefolkat med enstaka fjällgårdar och fåbodar. Här finns också tätorten Gäddede samt Ankarede som är samernas kyrkplats och samlingsplats. Trakten domineras idag av turism med flera stugbyar och vandringsleder.

Vägen över Stekenjokk, en av landets mest omtyckta turistvägar, går genom området.

Norrlands inland

Största delen av Strömsunds driftsområde utgörs av landskapskaraktären "Norrlands inland". Området består till största delen av ödemarker med stora mängder granskogs- och myrmarker. Skogen är till stora delar produktionsskog. Området är bergigt och i dalarna finns rikligt med sjöar och vattendrag, bland annat i vattensystemet Ströms Vattudal. Intill dessa ligger här och var mindre samhällen, små byar och ensamgårdar. Området, som varit befolkat ända sedan stenåldern, är mycket glesbefolkat.

De allmänna vägarna följer dalar och större vattendrag. De största vägarna i området är E45, även kallad inlandsvägen, samt väg 345, 246 och 342.

Älvdalarna

I driftområdets östra kant förekommer landskapskaraktären Älvdalarna. Landskapet här är dock i stort det samma som i Norrlands inland. Delar av väg 346 går genom området.

Storsjöbygden med omnejd

Väster om Strömsund övergår landskapet gradvis till Storsjöbygden. Landskapet domineras fortfarande av produktionsskog men runt byarna finns här en del odlingsmarker. Marken är vidare mindre kuperad och vägarna sträcker sig fritt genom landskapet. De största vägarna är E45:an och väg 339.

*Kollage 9 (övre kollaget):
Exempel från fjälltrakterna i driftsområdet.*

*Kollage 10 (nitten kollaget):
Exempel från Norrlands inland i driftsområdet.*

*Kollage 11 (nedre kollaget):
Exempel från Storsjöbygden driftsområdet.*



Prioriterade områden

10. Vildmarksvägen (prioritet 2)

Området utgörs av vägarna runt vattensystemet Ströms Vattudal. Här finns främst värden för turism men även vissa värden för kultur och natur.

Turistvägen Vildmarksvägen (342, 819, 824) går genom hela området med vackra utblickar över sjöar och fjäll. Det finns även flera mindre vägar som går längs sjöar och till turistmål och som är frekventerade av turister (831, 820, 822). Vägarna går bitvis inom, eller med utsikt mot, riksintresse för natur och friluftsliv. Ett par kulturvägar finns i området (813, 816) och det finns flera sträckor med artrika vägkanter (342, 819, 823, 824).

Skötseln bör inriktas på att på att lyfta fram de turistiska värdena (skötsel 9, 10, 11) och på att bevara och vidareutveckla de artrika vägkanterna (skötsel 3, 4)

Bilderna i kollage 10 visar landskap och vägar i område 10.



Vägindexet väger samman hur många natur-, kultur- och friluftsvärden som rymms längs en specifik vägsträcka. Ett högt index indikerar att vägsträckan rymmer många värden medan ett lågt värde indikerar att vägsträckan rymmer få värden. För en mer ingående beskrivning av vägindex, se bilaga 1 och 2.

Källförteckning

Skriftliga källor

Eivergård, M. & Strandin M., 2004. *Längs vägen: mackar, motell och annat modernt*. Jämtlands läns museum.

Grenholm, L. & Wivall, P., red. 1995. *Värt att se i Sverige – En reseguide*.

Hedgren, S., red., 1987. *Värt att se i Sveriges natur – En reseguide*.

Jonsson J., 2000. *Historiska vägar i Jämtlands län*. Jämtlands läns museum.

Jonsson J., 2001. *Historiska vägar i Jämtlands län*. Jämtlands läns museum, Vägverket Region Mitt.

Jonsson J., 2004. *Milstolpar i Jämtlands län - historik - dokumentation - vård*. Vägverket och Jämtlands läns museum.

Kartförlaget, 2007. *Sveriges vägatlas*.

Nordiska ministerrådet, 1984. *Naturgeografisk regionindelning av Norden*.

Riksantikvarieämbetet, 1997. *Vägars kulturvärden*.

STF, 1999. *Svenska Turistföreningens årsbok 1999 - Jämtland*.

Vägverket, 1996. *Artrikare vägkanter - en idéskrift*, publikation 1996:74.

Vägverket, 1999. *Naturrastplatser – en idéskrift*, publikation 1999:143.

Vägverket, 1999. *Väggantsfloran*, publikation 1999:40.

Vägverket, 2003. *Skötselplan för artrika vägkanter i Jämtlands län*.

Vägverket, 2005. *Nationell plan för bevarandevärda broar*, publikation 2005:151.

Vägverket, 2006. *Funktions- och standardbeskrivning drift - Sverigemall FSB Drift 2006-12-14*.

Vägverket, 2006. *Landskapets karaktärsdrag – en beskrivning för infrastrukturektorn*, publikation 2006:33.

Vägverket, 2006. *Mål och Mått för natur- och kulturmiljö- och gestaltningvärden – Driftsområde Bjäre-Åsbo*, publikation 2006:3.

Vägverket, 2006. *Mål och Mått för natur- och kulturmiljö- och gestaltningsvärden – Driftsområde Helsingborg*, publikation 2006:4.

Vägverket, 2006. *Vägverkets inriktningsdokument för natur, kulturmiljö och friluftsliv i väghållning*, publikation 2006:164.

Vägverket, 2007. *Driftsområdeshandbok Vägverket Region Mitt – Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs och Dalarnas län*.

Vägverket Region Mitt, 2000. *Inventering av Landsvägsalléer*.

Vägverket Region Mitt, 2002. *Landsvägsalléer i Vägverket Region Mitt*.

Vägverket Region Mitt, 2005. *Kulturhistoriska vägar i region Mitt - Metod för urval av inventerade vägar samt förslag till prioriteringar*

Vägverket Region Mitt, 2005. *Landskapsanalys för kvalitetssäkring av det allmänna vägnätet i Sollefteå och Kramfors driftområden*.

Vägverket Region Skåne, 2005. *Mål och mått för natur- och kulturmiljövärden – Driftsområde Österlen*.

Wastenson, L., red., 1994. *Sveriges Nationalatlas – Kulturlandskapet och bebyggelsen*.

Wastenson, L., red., 1996. *Sveriges Nationalatlas – Sveriges geografi*.

Internetsidor

www.jamtli.se

www.z.lst.se

Muntliga källor

Turistbyråer i; Östersund, Bräcke, Funäsdalen, Gäddede, Krokom, Strömsund, Sveg, Vemdalen, Åre samt Jämtland-Härjedalen Turism

Gauffin, Sten. Antikvarie på Jamtli.

GIS skikt

Artrika vägkanter, Vägverkets miljödatabas 2007-07-31

Byggnadsminne, Objekt som byggnadsminnesförklarats enligt Kulturminneslagen, KML, Länsstyrelsen 2007-07-06

FMIS, Väganknutna fornlämningar, Riksantikvarieämbetet/FMIS 2007-07-06

Kulturresevat, Områden med kulturresevatsskydd enligt Miljöbalken (MB), Länsstyrelsen 2007-07-06

Kulturvägar, Kulturhistoriskt intressanta vägar, Vektorisering av identifierade vägar i rapporten Historiska vägar i Jämtlands län, 2007-08-17.

Landskapsbildsskydd, Områden med landskapsbildsskydd enligt Naturresurslagen (NRL), Länsstyrelsen 2007-07-06

Milstenar, Riksantikvarieämbetet/FMIS 2007-07-06

Nationell vägdatabas (NVDB), Nationell vägdatabas som omfattar statliga, kommunala och enskilda vägar, Vägverket 2007-07-31

Nationalpark, Områden med nationalparksskydd enligt Miljöbalken (MB), Länsstyrelsen 2007-07-06

Natura2000, Natura2000-områden, Länsstyrelsen 2007-07-06

Naturresevat, Områden med naturresevatsskydd enligt Miljöbalken (MB), Länsstyrelsen 2007-07-06

Riksintresse kultur, natur, friluftsliv, Riksintresse för kulturmiljövård, naturvård och friluftsliv enligt Miljöbalken (MB), Länsstyrelsen 2007-07-06

Turistvägar, Vägar av intresse för turism, Vektorisering av identifierade vägar 2007-08-16. Underlag för rektifiering: Information från lokala turistorganisationer.

Våtmarksinventeringen (VMI), Värdefulla våtmarker, Länsstyrelsen 2007-08-14

Värdefulla vattendrag, Sjöar och vattendrag av värde för natur, kultur och fiske, Vägverkets miljödatabas 2007-07-31

Ängs- och betesmarker, Ängs- och betesmarksinventering, Jordbruksverket 2007-07-06

BILAGOR

Parametrar i GIS:
Artrika vägkanter
Byggnadsminne
Fornminnen (FMIS)
Kulturresevat
Kulturvägar
Landskapsbildsskydd
Milstenar
Nationalpark
Naturreservat
Natura2000
Riksintresse kultur
Riksintresse natur
Riksintresse friluftsliv
Turistvägar
Våtmarksinventeringen
Värdefulla vattendrag
Ängs- och betesmarker

Övriga parametrar:
Alléer
Kulturbroar

Parametrar som ej ingått:
Faunapassager
Landmärken
Landskapsrum
Målpunkter
Naturminnen
Rastplatser
Solitärträd
Stråk för friluftsliv
Utblickar
Viltstråk
Viltstängsel
Vägtrummor
Vägutrustning

Bilaga 1: Metodbeskrivning

Den här analysen av väglandskapet i Jämtlands län är ett första steg i Vägverkets strategi att arbeta med ett landskapsperspektiv. Eftersom inga liknande analyser tidigare genomförts av Vägverket har en viktig del i projektet varit att ta fram, och testa, en metod för analys som även kan användas för övriga län.

Metod för beskrivning av karaktärer

Beskrivningarna av landskapets karaktär i respektive driftsområde baserar sig på litteratur- och kartstudier samt fältbesök.

Litteratur och kartstudier

Indelningen i karaktärsområden följer Vägverkets skrift *Landskapets karaktärsdrag – en beskrivning för infrastruktursektorn* (Vägverket, 2006). Informationen i denna rapport har kompletterats med information från turistböcker, turistbroschyrer, kartböcker, Sveriges Nationalatlas och muntliga kontakter med personer med kunskap om länet.

Fältbesök

Vid besök i respektive driftsområde kontrollerades och kompletterades beskrivningarna. Det har dock inte varit möjligt att besöka alla karaktärsområdena i de olika driftsområdena eftersom länet är stort och en grundlig fältkontroll skulle vara mycket tidskrävande.

Metod för urval av prioriterade områden

Urvalet av prioriterade vägområden har skett i fem steg; urval av värdeparametrar, framtagande av vägindex, avgränsning av prioriterade områden, fältbesök och seminarium.

Urval av värdeparametrar

Ett första steg i urvalet av prioriterade områden var att identifiera de friluftslivs-, natur- och kulturvärden som direkt eller indirekt kan påverkas av drift- och underhåll av vägen, eller som har betydelse för trafikanternas upplevelse av väglandskapet. Först tog konsultgruppen fram en bruttolista över dessa. Denna lista diskuterades med Vägverket och en slutlig lista togs fram. För en del parametrar fanns det inte något befintligt kunskapsunderlag. Det var inte heller möjligt att genom inventeringar ta fram underlag inom ramen för detta uppdrag. Ett antal parametrar har därför inte ingått i analysen. I denna sidas vänsterkolumn finns en lista över de parametrar som identifierades som viktiga och för vilka av dessa som det var möjligt att finna ett användbart underlagsmaterial.

Framtagande av vägindex

När parametrarna valts ut visade det sig nödvändigt att hitta en metod som gjorde den stora mängden information mer lättöverskådlig. För att få en översikt över hur parametrarna sammanfaller längs de olika vägsträckorna togs därför ett vägindex fram. I bilaga 2 redovisas närmare hur indexet utarbetats. I vägindexet ingick samtliga parametrar där GIS-databaser fanns tillgängliga (se vänsterspalt). I vägindexet poängsattes vägsträckorna efter i vilken grad de berördes av de utvalda parametrarna. Sträckor som berördes av flera parametrar gavs höga värden medan de sträckor som inte berördes av någon av parametrarna gavs låga värden. Detta översattes därefter i kartform där vägarna graderades. Vägar med ett högt värde markerades med en bredare linje på kartan än de med ett lågt värde.

Avgränsning av prioriterade områden

För att finna de prioriterade områdena identifierades först de sträckor som fått höga värden. Dessa sträckor analyserades närmare för att se om de enskilda värdeparametrar som analyserats i indexet verkligen kunde bedömas räcka till för att ange sträckan som en prioriterad vägsträcka. I stor utsträckning bedömdes indexet ge en rättvisande bild av vägsträckornas samlade kvaliteter och en stor del av de sträckor som fått höga poäng i indexet kunde ligga till grund för den senare avgränsningen av prioriterade områden. Ett fåtal vägsträckor hade dock fått hög poäng trots att de vid en närmare granskning inte kunde bedömas ha tillräckligt höga sammanlagda värden för att ligga till grund för prioriterade områden.

Vid en närmare genomgång visade det sig att även många vägsträckor eller områden som fått något lägre poäng i vägindexet kantades av så pass höga värden att de borde anses som prioriterade. En utgångspunkt för den fortsatta analysen blev att vissa kombinationer av värdeparametrar är mer intressanta än andra och att vägar som fått lägre poäng i vägindexet kan vara väl så intressanta som de som fått de högsta poängen.

Vägsträckor med nedan angivna kombinationer av värdeparametrar analyserades eftersom kombinationerna bedömdes tyda på höga värden för natur, kultur eller turism.

- Turistvägar i kombination med nationalpark, naturreservat, Natura 2000 och/eller riksintresse för natur.
- Turistvägar i kombination med landskapsbildsskydd, riksintresse för friluftsliv och/eller riksintresse för kultur.
- Artrika vägkanter i kombination med ängs- och betesmarker.
- Kulturhistoriskt intressanta vägar i kombination med kulturresevat, riksintresse kultur, fornminnen (FMIS) och/eller milstenar.

Även i dessa fall användes vägindexet för att finna områdena eftersom all information finns samlad i indexet och olika kombinationer av parametrar därmed lätt kan sökas fram. För varje kombination som söktes ut gjordes ett nytt lager där endast de vägar som stämde



Tjockleken på väg 666 och väg 670 tyder på höga värden...



... GIS-skikt med kulturvärden visar att området innehåller två kulturhistoriskt intressanta vägar (bruna vägar), är RI för kultur (brunt raster) och rymmer milstenar (blå prickar).



... GIS-skikt med naturvärden visar att området ingår i RI natur (gult raster) och innehåller flera artrika vägkanter (rosa väg), ängs- och betesmarker (grå områden) och vägar som går intill ängs- och betesmarker (gröna vägar)...



... GIS-skikt med turistvärden visar att områden delvis omfattas av RI för friluftsliv (blå avgränsning) och innehåller en turistväg (brun väg).

in på kombinationen filtrerades fram. Detta lager stämde sedan av mot grunddatat för respektive parameter för att kontrollera att värdena längs vägen sammanfaller på ett sätt som innebär att de tillsammans förstärker varandra. Vägsträckor där ängs- och betesmarkerna ligger glest valdes exempelvis bort. Möjligheten att vägkanterna längs sådana sträckor kan fungera som effektiva spridningskorridorer bedömdes som små.

Analysen av GIS-databaserna kompletterades därefter med en analys av kunskap från det underlagsmaterial som inte fanns i GIS-form.

Slutligen avgränsades de prioriterade områden. Ett prioriterat område innehåller flera vägsträckor med höga värden inom ett eller flera områden. Som exempel har området runt väg 666 och väg 670 avgränsats som ett prioriterat område eftersom det där förekommer ett flertal vägar som innehåller liknande värden för natur, friluftsliv och kultur. Inom området kan det också förekomma vägar med låga värden. I flera fall har även dessa vägar potential att utvecklas till värdefulla, t.ex. kantas flera vägar runt väg 666 och väg 670 av ängs- och betesmarker och de kan därför utvecklas till artrika vägkanter genom en anpassad skötsel.

I ett fåtal fall har enskilda längre vägsträckor valts ut som prioriterade områden om de bedömts innehålla höga värden. Kortare vägsträckor med höga värden som ligger avskilt från andra vägar med höga värden har däremot inte valts ut eftersom de bedömts för små för att utgöra områden i sig.

De prioriterade områdena delades in i två grupper. Den första gruppen består av områden eller vägsträckor som innehåller mycket stora kombinerade värden och där det därför kan anses särskilt viktigt att prioritera drifts- och underhållsåtgärder som tar hänsyn till, och lyfter fram, dessa värden (prioritet 1). Den andra gruppen består av de områden som innehåller något färre värden men där det fortfarande är viktigt att prioritera drifts- och underhållsåtgärder som tar hänsyn till, och lyfter fram, dessa värden i den mån resurser finns (prioritet 2).

Fältbesök

Analysarbetet avslutades med fältbesök. I fält besöktes ett stort antal av de prioriterade områdena för att kontrollera att analysen stämde. Några få områden med prioritet 2 valdes då bort eftersom det visade sig att värdena i dessa områden var för låga. T.ex. bedömdes kulturlandskapets upplevelsevärde var svagare än väntat i ett område som valts ut för att det hade en intressant kombination av turistväg och kulturlandskap.

Seminarium

När rapporten ställts samman skickades den ut på remiss till Länsstyrelsen, Länsmuseum och Jämtland Härjedalen Turism. Represen-

tanter från organisationerna bjöds också in till ett seminarium. Vid seminariet presenterades och diskuterades rapporten, de prioriterade områdena och skötselförslagen. De åsikter som kom fram under seminariet resulterade i att utbredningen av befintliga prioriterade områden ändrades, att nya områden tillkom och att nya skötselförslag kom fram.

Vägindexets användbarhet

Vägindexet är ett användbart analysinstrument eftersom det på ett överskådligt sätt väger samman en stor mängd information i ett och samma dataset. Detta ger möjlighet till att på ett enkelt sätt kombinera olika parametrar för att finna de områden som är särskilt värdefulla ur olika aspekter. Eftersom de mer avancerade GIS-analyserna redan genomförts, t.ex. utsök mot buffertzoner, är indexet enkelt att använda även för en person med begränsad kunskap i GIS. Indexet gör det också enkelt för Vägverket att genomföra nya sökningar om det längre fram uppstår ett intresse av att även identifiera de kortare sträckor eller mindre områden med höga värden som inte valts ut i denna rapport.

Genom att de olika värdena är indexerade ger indexet också viss möjlighet att välja bort de vägsträckor som fått lägst värden för en specifik parameter. Det visade sig exempelvis vid en närmare analys att vägar som fått lägre värde än 0,3 för parametern ängs- och betesmarker aldrig anslöt till tillräckligt många ängs- och betesmarker för att kunna bedömas som värdefulla. Indexet gav vidare möjlighet att identifiera de sträckor som innehöll en kombination av flera höga värden och därmed kunde ses som särskilt prioriterade.

Vid användningen av vägindexet bör man dock vara medveten om vissa begränsningar och källkritiska aspekter. Det är exempelvis viktigt att poängtera att värderingen av varje vägsträcka görs utifrån hela vägsegmentets längd i Nationell Vägdatabas. En kort vägsträcka som omges av ängs- och betesmarker ges ett högre värde än en lång vägsträcka som innehåller lika många ängs- och betesmarker inom en sträcka av samma längd som den korta vägen. Orsaken är att indexet delar arealen med vägsträckans längd oavsett om arealen är koncentrerad till en mindre del av sträckan eller inte. Ytterligare en källkritisk aspekt är att om ett vägsegment innehåller en mindre sträcka som har t.ex. artrika vägkanter kodas hela segmentet som artrikt.

Vid seminariet framkom endast små ändringar i de prioriterade områdenas utbredning. De områden som tillkom vid seminariet hade även varit aktuella under analysen men valts bort eftersom de bedömts ligga precis under gränsen för att kunna klassas som prioriterat område. Detta tyder på att vald analysmetod är användbar för att finna prioriterade områden men att det är viktigt att resultatet förankras hos personer som har god kännedom om värden för kultur, natur och turism i länet.

Bilaga 2: Vägindex

Index

De datakällor som använts som underlag för att ta fram prioriterade vägsträckor baseras på olika geometrityper, d.v.s. de beskriver antingen en areal, ett punktobjekt eller en linjeformig företeelse, exempelvis en vägsträcka. De är också skapade för att beskriva företeelser i olika geografiska skalområden och har olika principer för värdebeskrivning. Som konkret exempel kan nämnas att riksintresseområdena är ytmässigt omfattande och beskriver mycket översiktligt det landskapsutsnitt de representerar medan ängs- och betesmarksobjekten har en begränsad ytmässig utbredning och har jämförelsevis hög detaljeringsgrad. Milstenar är exempel på punktobjekt som har en mycket exakt position, men saknar alltså utbredning i rummet. Det är svårt att jämföra ingångsdata med så olika förutsättningar med varandra utan att först göra någon form av bearbetning. Det handlar med andra ord till viss del om att kunna jämföra ”äpplen och päron”. Datat har därför bearbetats till ett index. Ett index är: två eller fler indikatorer, alternativt data, aggregerade till ett numeriskt värde som representerar det övergripande värdet av de individuella beståndsdelarna.

Vägindexet bygger på att varje vägsträcka tilldelas värden från varje utvald parameter som undersökts utifrån olika principer. Vilken princip som har använts beror på:

- a) vilken geometrityp data har
- b) vilken geografisk utsträckning objekten i datasetet har
- c) vilken viktning parametern skall ges i indexet

Som utgångspunkt för indexet har Nationell Vägdatatabas (NVDB) använts. De minsta enheterna eller segmenten i Vägdatatabasen har slagits samman. De sträckor som bildas genom sammanslagning av subsegmenten utgör analysenheterna i indexet.

Framställning av index

Hur är då indexet framställt? För att förenkla lite utgår vi här från en av de undersökta parametrarna, i detta fall FMIS-objekt (forntinnen).

- a) Längs varje sträcka i NVDB läggs en 100 meter bred buffert på ömse sidor av vägen.
- b) Bufferten jämförs med innehållet i FMIS-datasetet. Antal objekt som faller inom bufferten som tillhör varje sträcka beräknas. Låt säga att en av sträckorna (X) efter summering får värdet 100, dvs. 100 FMIS-objekt befinner sig inom bufferten längs sträckan X.
- c) Antalet objekt divideras med sträckans längd i km. Om sträckan X är 2 km blir antal objekt/km = 50.
- d) Värdena normaliseras därefter. Detta innebär att de absoluta talen

omvandlas till relativa tal. Det är förutsättningen för att kunna jämföra och summera ”äpplen och päron”. Det skulle annars vara omöjligt att på ett enkelt sätt kunna jämföra sträckor som går genom riksintresseområden, passerar stora arealer ängs- och betesmarker eller kantas av fornlämningar etc. Normaliseringen sker genom att dividera värdet i samtliga sträckor med den sträcka som har det högsta värdet. Låt säga att det finns tre sträckor (X, Y och Z). Sträcka X har 50 FMIS-objekt/km, sträcka Y har 25 FMIS-objekt/km och sträcka Z har 200 FMIS-objekt/km. Värdena för samtliga sträckor divideras i detta fall med 200 eftersom detta är det högsta värdet i serien. De normaliserade värdena för de tre sträckorna blir således: $X=0,25$, $Y=0,13$ och $Z=1$.

- e) Liknande procedur genomförs för samtliga parametrar. Därefter summeras de normaliserade värdena för samtliga parametrar per sträcka. Slutligen normaliseras detta slutvärde och utgör därefter varje vägsträckas index.

Princip för framtagande av värden för parametrar

Fem olika principer har tillämpats för att ta fram värden för de olika parametrarna (dataseten).

Artrika vägkanter, Kulturvägar och Turistvägar
(se kapitlet ”Väganknutna företeelser”)

Sträckor som sammanfaller med dessa kategorier tilldelas värdet 2 eftersom dessa vägar har bedömts vara särskilt prioriterade i sig. Alla övriga sträckor tilldelas värdet 0. Observera att sträckorna i Vägindexet utgår från hela sträckor i Vägdatan. Om delar av en sträcka är utpekad markeras hela sträckan i Vägindexet.

Riksintresse kultur, Riksintresse natur, Riksintresse friluftsliv och Landskapsbildsskydd

Sträckor som tangerar någon av dessa kategorier tilldelas värdet 1. Alla övriga sträckor tilldelas värdet 0.

Milstenar, Byggnadsminne

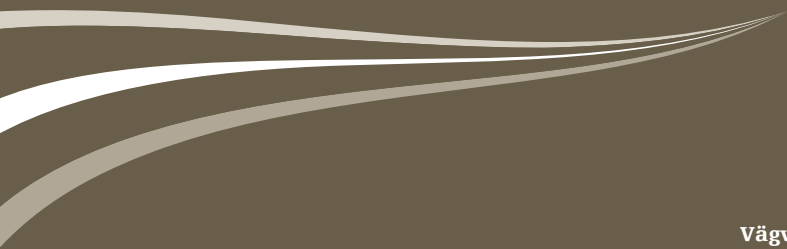
Sträckor som kantas (inom 100 meter) av en eller flera milstenar/byggnadsminnen tilldelas värdet 1. Alla övriga sträckor tilldelas värdet 0.

Naturreservat, Natura2000, Kulturresevat och Nationalpark

Sträckor som tangerar eller löper inom 100 meter från ett område med sådant skydd tilldelas värdet 1. Alla övriga sträckor tilldelas värdet 0.

Ängs- och betesmarker, Våtmarksinventeringen, Värdefulla vattendrag och FMIS (fornminnen)

Sträckvis summering av arealer för de objekt, eller antalet objekt, som ligger inom en zon om 100 meter längs respektive sida av vägen. Arealen delas med sträckans längd i km. Värdet normaliserat genom division med sträckan med högsta värdet. Sträckan med den största arealen tilldelas då 1,0 och övriga en fallande skala ned till 0.



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



Vägverket