TRAFIKVERKET

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

TMALL 0096 Samrådsredogö 5.0

Innehåll

1 Sammanfattning 4

2 Samrådskrets 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 Försvarsmakten 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 Samrådskrets

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

Vägplan Väg 66 Smedjebacken-U-länsgräns	
Smedjebackens kommun	SKANOVA
Fagersta kommun	Smedjebackens Energi AB
Naturvårdsverket	Trafikverket Infrasystem
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
Friluftsfrämjandet Fagersta	Fagersta Norberg skoterklubb
Friluftsfrämjandet 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 Annonsbladet 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 markföroreningar. Länsstyrelsen förutsätter att det i vägplanen ska framgå hur och när uppgifter om markföroreningarna 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 föroreningsspridning 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 kulturmiljölagen 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 markföroreningar 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 föroreningsspridning 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 vägdagvatten 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 att 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 pendlingshållplats 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 vägdagvatten 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 cykelport/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 Laggarbo-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 vägskäl 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 landsvägscykling 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 yttrande 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 lantmäteriförrättning.*
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.

Försarbo, 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 byggrätt 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 utpekat 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 miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken samt bestämmelser om generellt 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 isälvssediment 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 vägdagvatten. 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 (Björsbo-Hedkärra).

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 projektmålet att vattentäkten inte får skadas. Risker under produktionen hanteras i byggskedet.*

2. *I vägplanen föreslås som skyddsåtgärd översilningsyta för sedimentering av vägdagvatten, 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 markintrång 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 cykel-vägar och att kommunerna skulle ta över ägandet av dessa. Kommunerna svarade att det generellt inte är önskansvärt 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 gicks 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 fortsätt 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-vägskorsningen 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 Björsbo, 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 gicks 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 Hedkärra, 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 fållor 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 skyddsrör.

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 företagens 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 långsamgående 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 företagens 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 samrådts 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 vingelutrymme 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 utpekas 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 stödremsorna ska vara utformade på RV 66 framgår inte och inte heller på anslutande vägar. Stödremsans 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 stödremsor 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 kompletterar 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 wbalk 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 Vägar och gators utformning vid projektering av väg. Specifika fordonsslag utreds inte.*
3. *Trafikverket följer Vägar 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 räckestyp 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 byggs 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, cyklister 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 samrådstiden 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 topografin 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 fordonsslag 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 uppräkningstal 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.

Värdeminskning 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 samrådstiden 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 utskriven.
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 långsamtgående 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 föreslå 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 rikvägen 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 försämras 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 Laggarbo

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 Laggarbo. 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 samrådskretsen 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 tillståndshantering 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