

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Riskreducerande åtgärder väg 751 - Myckelby

Hedemora kommun, Dalarnas Län

Vägplan, 2023-05-10

Projektnummer: 165698



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Stefan Norberg och Elin Nilsson, Sweco

Dokumentdatum: 2023-05-10

Dokumentnummer: 2C15SAMR

Ärendenummer: TRV 2019/122467

Projektnummer: 165698

Foto framsida: Sweco, mars 2020

Kontaktperson: Mikael Oscarson, projektledare Trafikverket, telefon: 010-123 40 32

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Samrådsrets	3
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	10
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	19
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	19
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	27
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	28
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	33

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för vägplan för riskreducerande åtgärder väg 751-Myckelby har 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, protokoll med mera finns diarieförda under diarienummer TRV 2019/122467.

1 Sammanfattning

Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Vägplanens samrådsunderlag var tillgängligt för samråd under perioden 2020-06-18 till 2020-09-02. Inbjudan till samrådet har skett genom brev till de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av vägplanen. Annons om samrådet har skett via Södra Dalarnas Tidning, Falu Kuriren, Borlänge Tidning, Nya Ludvika Tidning, Post- och Inrikes Tidningar 2020-06-16 samt i Annonsbladet Hedemora/Säter 2020-06-21. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/vag751-riskreducering samt på Trafikverkets kontor i Borlänge. Synpunkterna skickades under diarienummer TRV 2019/122467 till Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se.

Samrådsmöten har genomförts med Säter kommun, Hedemora kommun, Länsstyrelsen i Dalarnas län, LRF och stiftelsen Husbyringen.

Samråd vid utformning av planförslaget

Vägplanens samrådshandling var föremål för samråd under perioden 2021-11-29 till 2022-01-21. Samrådet annonserades i Södra Dalarnas Tidning, Falu Kuriren, Borlänge Tidning, Nya Ludvika Tidning, Post- och Inrikes Tidningar samt i Annonsbladet Hedemora/Säter 2021-11-27. Samrådshandlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/vag751-riskreducering samt på Trafikverkets kontor i Borlänge samt på Säter kommun och Hedemora kommun. Synpunkterna skickades under diarienummer TRV 2019/122467 till Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se. Synpunkter kunde även lämnas i ett digitalt synpunktsformulär på projektets websida.

Ett samrådsmöte på orten genomfördes 2021-12-08 på Pastorsexpeditionen i Husby med deltagare från de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av vägplanen. Ytterligare samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Dalarna kring bland annat avgränsning av MKB.

2 Samrådsrets

Till samrådsretsen hör Länsstyrelsen i Dalarnas län, berörda kommuner och regional kollektivtrafikmyndighet. Till samrådsretsen hör även allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda, så som fastighetsägare och rättighetsinnehavare. Till samrådsretsen hör även övriga berörda myndigheter och organisationer. Allmänheten har informerats via annonsering och resterande via brevtuskick.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsunderlaget var föremål för samråd under perioden 2020-06-18 till 2020-09-02. Hedemora kommun beviljades förlängd svarstid till och med 18 september, Länsstyrelsen Dalarna beviljades förlängd svarstid till och med 25 september. Annons om samrådet har skett via Södra Dalarnas Tidning, Falu Kuriren, Borlänge Tidning, Nya Ludvika Tidning, Post- och Inrikes Tidningar 2020-06-16 samt i Annonsbladet Hedemora/Säter 2020-06-21. Samrådsunderlag daterat 2020-06-15 har skickats med post 2020-06-18 till de som kan antas bli särskilt berörda, se samrådsrets. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats sedan 2020-06-18 samt på Trafikverkets kontor i Borlänge, Röda vägen 1 under samrådsperioden. Inkomna synpunkter och hur de har omhändertagits beskrivs längre fram i dokumentet.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte, 2020-04-21

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Dalarna har skett 2020-04-21 med deltagare från Länsstyrelsen och Trafikverket. Trafikverket föredrog en presentation av vägplanen. Synpunkter från Länsstyrelsen var att det är av betydelse att Länsstyrelsen är delaktig i samrådshandlingsskedet och att projektet har samråd med berörda parter så som trafikplanerare på kommunen och stiftelsen Husbyringen.

Länsstyrelsen framhöll vägens ålderdomliga läge och dess kulturhistoriska betydelse och dess betydelse som turistcykelstråk. Att flytta vägen har negativ påverkan på kulturmiljön. Man framhöll ett visst planeringsunderlag: Kulturhistoriskt intressanta vägar och upplyste om att vägen är skyltad som "Turistväg". Vägens betydelse som turistväg bedöms öka i framtiden. Arkeologiska utgrävningar behövs inom de korridorer där vägen utreds och Trafikverket meddelar att arbetet med sådana har inletts och att dialog pågår.

Vad gäller naturvärden framhöll Länsstyrelsen att det är viktigt att beskriva och resonera om hur naturvärden kan undvikas, hur påverkan kan minskas och att det är viktigt att motivera ifall att naturvärden måste ianspråkta. Det konstateras att det är generellt strandskydd (100 m) som gäller för alla vattendrag inom influensområdet och inte något utökat. Det konstateras att jordbruksmarken är produktiv i området och förslag som ges är att Trafikverket tar med LRF i samrådet eftersom de hanterar livsmedelsförsörjning och hur man skär av skiften med minimal påverkan på lotterna.

En fråga från Länsstyrelsen är huruvida vägen skulle kunna vara kvar utan att rivas och om inte befintlig väg ger erosionsskydd. Svaret från Trafikverket är att det i sådana fall behövs ett enskilt huvudmannaskap. Vägen ger inte något skydd mot erosion enligt Trafikverkets geotekniker.

Samrådsmöte, 2020-05-06

Mötet genomfördes mellan Trafikverket och Länsstyrelsen i Dalarna. Syftet med mötet var att diskutera frågeställningar kring kulturmiljö och planprocessen för riskreducerande åtgärder i projektet längs väg 751. Under mötet diskuterades projektets bakgrund där ett tidigare möte togs upp som hållits 2020-01-10 med berörda kommuner, Trafikverket och

kraftbolag längs Dalälven där olika bidrag diskuteras som skulle kunna erhållas för riskåtgärder. Som bakgrund förklarades att säkerhetsfaktorn ligger under 1.0 vilket innebär att vägen kan rasa när som helst.

Länsstyrelsen informerade om väg 751 och kulturmiljöintressen. Väg 751 är en viktig kulturhistorisk väg som är bland de äldsta i Dalarna och som ingår i Husbyringens ekomuseum. Dåvarande Vägverket har klassat vägen i den kulturvägsinventering som är genomförd där vägen har fått den högsta bevarandeklassen. Delar av vägen ligger även inom riksintresse för kulturmiljövård. Rivs vägen på aktuella sträckor kommer riksintresset att lida påtaglig skada.

Länsstyrelsen frågar om inte vägen kan behållas och får till svar att det inte går att stänga av vägen för tung trafik på grund av befintliga verksamheter i området. Den håller inte heller för cykel och vandring. Det är för stor risk att ha kvar vägen i befintligt skick.

Planprocessen och strategiska beslut diskuteras. Länsstyrelsen uppger att de inte har fått vara delaktig i inledande utredningar och strategiska beslut. Länsstyrelsen anser att det behövs ett omtag i val av alternativ. Trafikverket bedömer att de inte kommer att kunna välja något annat alternativ av ekonomiska skäl. Länsstyrelsen anser att Trafikverket har tagit beslut som borde ha samrått i form av val av lokalisering. Nu kommer Länsstyrelsen att ifrågasätta val av åtgärder vilket kan fördröja processen. Det framkommer att en ÅVS som tas fram i ett tidigt skede inte finns i projektet eftersom det inte behövs i ett bärighetsprojekt som detta.

Kulturmiljöinventering och arkeologiska undersökningar diskuteras. Eventuellt kommer en bebyggelseinventering att genomföras.

Samrådsmöte, 2020-08-27

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes. Minnesanteckningar fördes inte.

Samrådsmöte, 2020-09-17

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes. Minnesanteckningar fördes inte.

Länsstyrelsen och kommunerna framförde att de kommer att avge ett skriftligt yttrande på samrådsunderlaget.

Yttrande 2020-09-24

I ställningstagandet om att riva befintlig väg och att de planerade förstärkningsarbetena innebär byggande av ny väg i ny sträckning, har inte myndigheter, organisationer och allmänhet varit delaktiga i. Åtgärden är klassad som ett underhållsprojekt och omfattas därför inte av kravet på åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Eftersom vägplanen inte tillräckligt beaktat vägens betydelse som del av ett kulturlandskap av central betydelse för Dalarnas identitet och historia och att projektet inte borde vara att betrakta som ett förstärkningsarbete bör planeringsprocessen ta ett steg tillbaka, där olika samhällsintressen vägs samman i en åtgärdsvalsstudie.

Det bör utredas ytterligare om inte möjligheter till mindre ingripande kan vidtas och mer lokalt anpassade åtgärder för förstärkning, som skulle innebära att befintlig väg kan bibehållas så långt möjligt. Möjlighet att utnyttja andra mindre skredkänsliga delar av vägsystemet i Husbyområdet för tyngre transporter bör också utredas.

Länsstyrelsen tycker att Trafikverket och kommunen behöver samordna sig och ta ett helhetsansvar för området och ta fram en mer rättvis samhällsekonomisk kostnadsanalys för möjliga åtgärder. Underlaget för bland annat kostnadsbedömningar för stabilitetshöjande åtgärder är inte bifogat samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar: En ÅVS-liknande studie med dialog har genomförts med berörda myndigheter innan vägplanen påbörjades. Länsstyrelsen har delgivit underlaget för kostnadsbedömningar för stabilitetshöjande åtgärder. I samrådsunderlaget redogörs för motiven till den valda riskreducerande åtgärden. Risken för skred vid stabiliseringsåtgärder liksom osäkerheten kring varaktigheten och följd effekter nedströms kan vara tyngre skäl till den valda riskreducerande åtgärden än de ekonomiska.

Trafiken har en liten betydelse avseende stabilitetsförhållande i slänten. Den dominerande faktorn är de branta älvsälanerna/geometrin, över och under vattenlinjen, som påverkas av erosion i älven.

Avvägning mellan intressen

Länsstyrelsen har inte gjort en avvägning mellan vilka allmänna intressen som ska prioriteras eftersom Länsstyrelsen inte har all information om vilka åtgärder som är möjliga. Avvägningen blir aktuell när Trafikverket i samråd med kommunen presenterar en mer omfattande utredning om vilka åtgärder som kan vidtas.

Trafikverkets kommentar: se kommentar ovan.

Konsekvenser för vägen, landskapet och deras historia

Myckelby ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården Husbyområdet. Byn ingår som en viktig del av ekomuseum Husbyringen. Motivet för riksintresset är centralbygden och särskilt utpekad är Husbyområdet med sin sockenkyrka och de två kungsgårdarna Husby och Näs. Väg 751 har en mycket lång kontinuitet och utgör en av de äldsta och viktigaste strukturerna i landskapet med stor vikt för förståelsen av områdets roll som administrativt centrum i det medeltida Dalarna och för den äldre bebyggelsens lokalisering, därmed är vägen av stor betydelse för riksintresset för kulturmiljövården.

Även om vägen rivs begräsande delar av den totala vägsträckan innebär ett sådant ingrepp en stor förlust från kulturmiljösynpunkt då upplevelsen av att i sin helhet färdas på den mycket gamla vägen fragmenteras genom nya vägsträckor. Från kulturmiljösynpunkt har vägen i sig själv ett mycket stort värde då den tillhör de allra äldsta vägsträckorna med bevarad sträckning och åsatts högsta värdering i en Inventering av Kulturhistoriskt värdefulla vägar.

En ny vägdragnin g innebär en negativ landskapspåverkan genom att en modern främmande struktur läggs in i det välbevarade älvdalslandskapet med sitt karaktäristiska bebyggelsemönster med i tur och ordning älven, vägen, bebyggelse och sedan det öppna odlingslandskapet norr och öster därom. Genom att vägen tar i anspråk värdefull åkermark kommer den också att innebära att nya tillfartsvägar behöver byggas och att ytorna mellan den nya vägen och bebyggelsen riskerar att bli svårbrukade och växa igen.

Vägen har stor kulturturistisk betydelse som del av ekomuseum Husbyringen, delsträckan tillhör några av de mest upplevelserika delarna. Genom närheten till Dalälven ger vägen möjlighet att uppleva älven och älvdalslandskapet på ett unikt sätt. Det pågår projekt som turistiskt utvecklar viktiga kulturmiljöer som besöksmål i södra Dalarna, vilka kommer att påverkas negativt.

Länsstyrelsen anser sammantaget att de föreslagna åtgärderna innebär att påtaglig skada på berörda delar av riksintresset för kulturmiljövård föreligger: I planläggningen av vägåtgärderna måste en fördjupad kulturmiljöanalys genomföras.

Trafikverkets kommentar: Den riskreducerande åtgärden innebär att vägens funktion kan bibehållas, att vägen även fortsättningsvis kan vara farbar och upplevas.

Riksintresseområdet är avgränsat så att endast halva byn berörs, vilket tolkas som att byn inte har en särskild betydelse för riksintresset. Riksintresset är stort, 27,5 x 0,8-13,5 km. Hedemora kommun anser i sin översiktsplan att det utgör ett alltför stort geografiskt område för att kunna utgöra ett hanterbart riksintresse och att kärnvärdena behöver förtydligas i värdebeskrivningen. Vägen har ett kulturmiljövärde men är inte omnämnd som ett av kärnvärdena i riksintresset i dess värdebeskrivning. De utpekade och nu nämnda kärnvärdena i riksintresset, gårdarna Husby och Näs, är inte koncentrerade till utredningsområdet.

Sett till kulturmiljöns upplevelsevärden längs med Dalälven och väg 751 som helhet, kommer upplevelsevärdena inte påverkas i en betydande omfattning. Bebyggelsen kommer att ligga kvar opåverkad i det läge som etablerades efter branden år 1808 och de förändringar som genomfördes vid laga skifte då 20 av de 26 gårdarna i byn flyttades ut. I samband med storskifte år 1799 låg huvuddelen av bebyggelsen mellan älven och vägen. Den föreslagna vägen norr om byn anknyter till det tidigare bebyggelsemönstret med byn mellan vägen och älven, även om vägen har ny sträckning. En väg norr om bebyggelsen är fortfarande i anslutning till byn.

I det fortsatta arbetet med samrådshandlingen kommer projektering av planerad väg beakta och identifiera den mest lämpliga och genomförbara utformningen utifrån kända miljövärden. Vidare kommer effekter och konsekvenser för de kulturmiljöer eller objekt/företeelser och visuella samband som direkt eller indirekt berörs av exploateringen bedömas samt att identifiera skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minimera intrång.

Arkeologi

En arkeologisk utredning krävs för den nya planerade vägsträckningen. Endast en lämning finns registrerad i dagsläget. Enligt samrådsunderlaget ska del av väg 751 tas ur allmän drift och rivas vilket innebär att vägen kommer att betraktas som varaktigt övergiven enligt Kulturmiljölagen 2 kap. 1 §. Eftersom vägen har kontinuitet från järnåldern och kanske tidigare är en eller flera arkeologiska undersökningar nödvändiga.

Trafikverkets kommentar: En arkeologisk utredning är initierad. Arkeologisk utredning för befintlig väg kommer att belysas i samrådshandlingsskedet.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Arkeologiska utredningar är genomförda.

Jordbruksmark

Aktuell jordbruksmark är mycket brukningsvärd och värdefull odlingsmässigt med stora sammanhängande block. Det är olämpligt att dela skiften på mitten. Förslaget går tvärtemot Livsmedelsstrategin som syftar till att öka matproduktionen och att minska exploatering av jordbruksmark. Jordbruksmarken i Dalarna minskar drastiskt. I samrådsunderlaget visas inget om att miljöbalken 3:4 har beaktats.

Trafikverkets kommentar: Vägens placering väljs med hänsyn till att bibehålla så stora jordbruksskiften som möjligt och att påverkan på jordbruksmarken minimeras. Hur MB 3 kap 4 § beaktats kommer att belysas i samrådshandlingen.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: I planbeskrivningen kap 4.1. Val av lokalisering beskrivs att vägens placering sker med hänsyn till jordbruket så att intrång och fragmentering i odlingslandskap minimeras och fortsatt möjlighet att bruka jordbruks- eller betesmark ges. Målsättningen har varit att behålla så stora sammanhållande åkerskiften som möjligt. Effekterna och konsekvenserna av vägens placering och hur MB 3 kap 4 § har beaktats beskrivs i planbeskrivningens kap 5.6.1.1. Jordbruksmark.

Naturmiljö

Området ingår delvis i ett inventerat område med värdefullt odlingslandskap. Området gränsar till riksintresseområde för natur, Hovran och RAMSAR-område som är viktigt för fågellivet. Vägsträckningen behöver inventeras avseende på naturvärden och fågelliv. Det generella biotopskyddet berörs i form av öppna diken, eventuell allé och strandskydd.

Trafikverkets kommentar: En naturvärdesinventering är under utarbetande och kommer att presenteras i samrådshandlingsskedet.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: I planbeskrivningens kap 3.5.4.3.

Naturvärdesobjekt presenteras resultat från den naturvärdesinventering som genomfördes sommaren 2020.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen ser också tydliga problem med att anlägga erosionsskydd i Dalälven längs aktuell sträcka. Risken är att sådana åtgärder får följdproblem som kan få stor påverkan på enskilda/och eller allmänna intressen. Om erosionsskydd anläggs i älven genom utfyllnad kan det ge stora förändringar av älvens tvärsnittsarea.

Trafikverkets kommentar: Synpunkten noteras.

Risk och säkerhet

Det framgår inte om åtgärder krävs för att säkra stabiliteten för de vägsträckor som behålls som enskilda anslutningar. En helhetsbedömning med hänsyn till risk och säkerhet behöver göras för området.

Trafikverkets kommentar: De enskilda vägarna avses bevaras/placeras med hänsyn till stabiliteten och att inga särskilda stabilitetsåtgärder ska behöva vara erforderliga.

Samrådsmöte, 2020-11-03

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen, Hedemora kommun och Sätters kommun. Målet med mötet var att få förståelse och samsyn över hur befintlig väg kan hanteras och vilka alternativ som eventuellt finns. Den generella synpunkten var att kulturvärdet av den befintliga vägen måste beaktas. Frågeställningar som dryftades var om befintlig väg ska rivas eller inte, om den kan övergå till enskild väg eller till kommunal väg. Både Sätters och Hedemora kommun uttrycker visst intresse av att i någon form ta över ägandeskapet/drift av befintlig väg för att kunna bevara befintlig väg för främst gång- och cykeltrafik sommartid. Kommunerna ska återkomma hur man ställer sig i frågan och Trafikverket ska återkomma med vilka alternativ som är möjliga för respektive sträckor.

Länsstyrelsens beslut om MKB, 2020-12-09

Länsstyrelsen fattar beslut att vägplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan med samrådsunderlaget som grund. Motiv till beslutet sammanfattas nedan.

Kulturmiljö

Den aktuella byn Myckelby ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården (83 38) Husbyområdet. Myckelby har ett exponerat läge utmed Dalälven och ingår som en viktig del

av ekomuseum Husbyringen. Vägen utgör en av de äldsta och viktigaste strukturerna i landskapet med stor vikt för förståelsen av områdets roll som administrativt nav i det medeltida Dalarna och för den äldre bebyggelsens lokalisering.

Även om den planerade aktuella rivningen av vägen avser begränsade delar av den totala vägsträckan innebär ett sådant ingrepp en stor förlust från kulturmiljösynpunkt då upplevelsen av att i sin helhet färdas på den mycket gamla vägen fragmenteras genom nya vägsträckor. Vägen har även klassats som högsta värdering i den inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägar som Vägverket och Länsstyrelsen gemensamt genomförde i början av 2000-talet.

Utöver förlusten av den gamla vägsträckningen innebär en ny vägdragning en negativ landskapspåverkan genom att en modern främmande struktur läggs in i detta välbevarade älvdalslandskap med sitt karaktäristiska bebyggelsemönster med i tur och ordning älven, vägen, bebyggelse och sedan det öppna odlingslandskapet öster därom.

Jordbruksmark

Jordbruksmarken som föreslås att användas för ny vägsträckning är mycket brukningsvärd med stora sammanhängande arealer och bedöms därmed vara värdefull odlingsmässigt. Liknande områden är sällsynta i Dalarna, dvs. områden där det är stora sammanhängande block, vilket gynnar ett modernt lantbruk och rationell odling. Jordbruksmark är särskilt viktigt att bevara enligt Hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Förslaget går även tvärt emot Livsmedelsstrategin (Prop. 2016/17:104) som syftar till att öka matproduktionen i landet och även att minska exploateringen av jordbruksmark.

Naturvård

Ur naturvårdsperspektiv ingår området, där vägen planeras byggas om, delvis i ett inventerat område utpekat som värdefullt odlingslandskap. Området ligger i nära anslutning till Hovran-området och RAMSAR-område som är utpekat som Natura 2000 och naturreservat bl.a. för sina stora värden för fågellivet.

Vattenverksamhet

Trafikverkets valda alternativ är att flytta vägen bort från älven och inte utföra stabiliserande eller erosionsskyddande åtgärder i Dalälven. De åtgärderna utgör inte betydande miljöpåverkan utifrån vattenverksamhet.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att de föreslagna åtgärderna innebär påtaglig skada på berörda delar av riksintresset för kulturmiljövård och behöver beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Länsstyrelsen anser vidare att andra alternativa åtgärder som kan bevara den befintliga vägen inte är tillräckligt utrett. En MKB ger underlag för de avvägningar som behöver göras mellan de olika allmänna intressena som påverkan på kulturmiljö, naturmiljö, intrång i jordbruksmark/odlingslandskap, vattenverksamhet samt risk och säkerhet.

Trafikverkets kommentar: Till vägplanen kommer en miljökonsekvensbeskrivning att bifogas.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte, 2020-04-08

Samrådsmöte med Hedemora kommun har skett 2020-04-08 med deltagare från Hedemora kommuns Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltning och Trafikverket. Trafikverket föredrog en presentation av vägplanen.

Kommunen uppger att utredningsområdet inte har de enklaste förutsättningarna med jordbruksmark och kulturintressen med fornlämningar. Kommunen har inga detaljplaner i området eller planer på att upprätta några sådana. En ny översiktsplan och fördjupad översiktsplan kommer att upprättas inom 5 år och det är oklart i dagsläget hur området påverkas av planerna, även om de inte bör avvika så mycket från de gällande planerna. Det finns inga utpekade utvecklingsområden utefter älven i området. Kommunen har inget intresse av att överta vägen. Kommunen belyser att Myckelby vattenledningsförening borde utgöra en samrådsinstans. Kommunen undrar huruvida slänterna har försvagats av vattenföringen i Dalälven och får till svar att en vattendom styr vattenföringen, Trafikverket är ansvarig för vägen.

Kommunstyrelsens strategikutskott, 2020-09-15

Hedemora kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, begär och får förlängd samrådstid till och med 2020-09-18.

Hedemora kommun anser att kommunen borde involverats tidigare i processen och att det kommunicerats kring utredning, process och alternativa förslag. Kommunen önskar att man samverkar med kommunen framöver.

De förordade lösningarna innebär betydande konsekvenser för den kulturhistoriska miljön i södra Dalarna, i ett riksintresseområde, därför ska beslutsunderlaget breddas. Regelverket är inte följt. Man har inte informerat kommunen om att man avser att bygga en ny väg vid Dalälven och inom riksintresset Husbyringen. Förslaget slår sönder åkermark med en jordmån som ger högst avkastningar i Dalarna. I ett av förslagen går ny väg rakt igenom en herrgårdsbyggnad som är flera hundra år.

Detta är inte ett bärighetsprojekt, därför är det fel att bara utgå från stabiliseringsutredningar och övergripande jämförande kostnadsbedömningar som beslutsunderlag.

Kommunen föreslår att akuta insatser genomförs med trafikreglering, med tillåten fordonströrelse i endera riktningen och att hastighetsbegränsningen sänks till max 60 km/tim.

Kommunen föreslår att omtag i processen görs och ger tid för att med kvalitet belysa och undersöka andra alternativ, som minimerar påverkan på den kulturhistoriska miljön.

Dalälvens vattendom är grundorsaken, ta med aktören i processen.

Visa en plan för helheten av väg 751, nu är planeringen fragmenterad.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket ser med fördel att ytterligare samråd sker med berörda kommuner. Samråd har skett med Hedemora kommun innan och under vägplanens framtagande. Planerad riskreducerande åtgärd ska lokaliseras och utformas med största möjliga hänsyn till kulturmiljön och välkomnar förslag som bidrar till ändamål och projektmål.

Trafiken har en liten betydelse avseende stabilitetsförhållande i slänten, den dominerande faktorn är de branta älvsälänterna/geometrin vilket påverkas av erosion i älven, branta slänter under vattenlinjen.

Inom riksintresseområdet Grådö - Hamre – Husby är inte aktuell vägsträcka eller leden Husbyringen nämnd i riksintressets värdebeskrivning.

Hela väg 751 har studerats utifrån stabilitet varvid de tre delsträckorna Jakobs, Myckelby och Duvåker har bedömts vara i angeläget behov av åtgärd varför vägplanearbetet har inletts.

Vattendomen styr vattenföringen, Trafikverket är ansvarig för vägen. Att inleda en process för att ifrågasätta vattendom och vattenkraftsbolagets ansvar för stabiliseringsåtgärder bedöms alltför tidskrävande. Trafikverket har tillsammans med Länsstyrelsen, berörda kommuner och MSB haft dialog tillsammans med aktuellt vattenkraftsbolag innan vägplanearbetet initierades.

Samrådsmöte, 2020-08-27

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes. Minnesanteckningar fördes inte.

Samrådsmöte, 2020-09-17

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes. Minnesanteckningar fördes inte. Länsstyrelsen och kommunerna framförde att de kommer att avge ett skriftligt yttrande på samrådsunderlaget.

Samrådsmöte, 2020-11-03

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen, Hedemora kommun och Sätters kommun, se rubrik *Samrådsmöte 2020-11-03*.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett flertal skrivelser har inkommit varav en har innehållit 26 namnunderskrifter från boende i Myckelby. Synpunkter som inkommit under samrådet har sammanfattats och redovisats under nedanstående punkter:

Hastighetsbegränsning

Ett flertal synpunkter reflekterar en oro om att den föreslagna hastighetsbegränsningen, 70 km/tim, är hög med tanke på närheten till bebyggelse, att sikten i korsningen är skymd och med hänsyn till barn, husdjur och gång- och cykeltrafikanter som färdas längs med vägen. Samt att hastighetsökningen påverkar bullernivåer vid fastighet och i trädgård på ett negativt sätt. Befintlig hastighetsbegränsning på 50 km/tim respekteras inte i dagsläget och med 70 km/tim är risken att hastigheten ökar än mer genom byn. Önskemål framförs om farthinder i anslutning till den befintliga busshållplatsen där flera barn dagligen inväntar buss till skola. Hastighetsbegränsningen borde vara 50 km/tim.

För att få lägre hastighet och högre trafiksäkerhet framförs ett förslag på alternativ utformning av vägalternativet där väg 751 ansluter mot väg 766 i rät vinkel och inte böjd.

Trafikverkets kommentar: Bashastigheteten på väg 751 är 70 km/tim i dagsläget, men med hastighetsbegränsningen 50 km/tim genom Myckelby. Utgångspunkten i arbetet har varit att 70 km/tim ska fortsatt gälla som bashastighetsbegränsning och tillämpas när vägen flyttas norr om bebyggelsen.

Väg 751 är huvudväg och behöver vara sammanhängande, vilket förloras i förslaget till alternativ utformning genom en 90-graderskurva.

Utfarter

Önskemål framförs om att den egna fastighetens utfart ges en annan sträckning än den föreslagna, vilket minskar intrånget i trädgård och gårdsbild och eventuell påverkan på en smedja.

Trafikverkets kommentar: Den föreslagna utfartens placering är genomförbar. Smedjan bedöms inte påverkas av utfartens läge.

Framtida användning av befintlig väg 751 vid älven

Önskemål framförs om att nuvarande väg återställes så att den kan bli en del av fastighetens trädgård och att det inte blir en gångväg, kulturväg eller liknande där den befintliga vägen går idag. Den gamla vägen ska inte finnas kvar som ett pittoreskt inslag utan rivas upp.

Trafikverkets kommentar: Dialogen med Länsstyrelsen och andra instanser förs kring den befintliga vägens framtida användning.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Befintlig väg kommer inte längre att omfattas av statlig väghållning. När Trafikverket gör en indragning av en väg från allmänt underhåll, lämnas marken tillbaka till fastighetsägarna. Fastighetsägarna har gemensamt ansvar och fattar gemensamma beslut om den återlämnade vägmarkens framtida användning. För mer detaljerad information hänvisas till planbeskrivningens kap 5.8.1. Nya enskilda vägar och anslutningar till väg 751 och 8.4.1. Fortsatt användning av befintlig väg.

Buller och vibrationer

Tillstyrker att en vibrationsutredning genomförs. Det maximala axeltrycket på fordon som får färdas på vägen har tidigare klassats ned för att minska skador från tunga transporter.

Trafikverkets kommentar: En behovsanalys för vibrationsutredning kommer att tas fram.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: En bullerutredning är framtagen för planförslaget och resultaten visar att inga byggnader exponeras för en ljudnivå som överskrider något av de gällande riktvärdena vid fasad samt uteplats. Sammantaget bedöms också en ny sträckning av vägen innebära obetydliga konsekvenser beträffande vibrationer.

Belysning

Flera önskar att den nya vägen ska omfattas av vägbelysning för ökad trafiksäkerhet för specifikt barn, husdjur, gång- och cykeltrafikanter samt som trevnadsfaktor.

Trafikverkets kommentar: I dagsläget omfattas väg 751 genom Myckelby av vägbelysning som ägs av Hedemora kommun. Den nya vägen är placerad längre från bebyggelse och ligger inte inom sammanhållen bebyggelse, trafiksäkerheten är därmed högre. Belysning för den nya vägen uppförs inte.

Ledningar

Byn har en vattenledning som försörjer 19 hushåll.

Trafikverkets kommentar: Vattenledningens läge ska definieras och dess funktion ska säkerställas.

Postutdelning, renhållning, slamsugning

Vi utgår från att man vid planeringen tar hänsyn till att post- och tidningsutdelning, sophämtning och slamsugning fungerar praktiskt.

Trafikverkets kommentar: Hänsyn tas till detta. Renhållningen ska ges god tillgänglighet till de enskilda avloppsanläggningarna vilket sker genom de enskilda väganslutningarnas placering eller genom andra åtgärder.

Påverkan på jordbruksmarken

Den föreslagna vägsträckningen resulterar sannolikt i små markstycken/tegar som inte kan brukas rationellt utan riskerar att växa igen. Det påverkar även hur effektivt marken kan brukas samt möjligheten att arrendera ut marken. Vi utgår från att detta perspektiv tas med i beräkningen gällande den ersättning som ges till oss som markägare. Ett önskemål är att sådana mindre markstycken i anslutning till den egna fastigheten införlivas med fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Vägplaceringen har utformats med hänsyn till att göra så liten påverkan som möjligt på jordbruksmarken.

I beräkningen av intrångsersättning tas hänsyn till sådana typer av skador. En flytt med mindre påverkan på jordbruksmarken förutsätter påverkan på tomtmark, rivningar eller flytt av byggnader.

Trafikverket behandlar inte frågor om fastighetsregleringar i vägplanen.

Fastighetsregleringar som minskar skada på egendom kan bekostas av Trafikverket, vanligtvis rör det markbyten emellan enskilda.

Vattenkraftsbolag, erosion

Flera synpunkter berör frågan och oron om att även efter en flyttning av vägen kvarstår problemet med erosionen i älven och den instabila älvslänten med rasrisk samt av orsaken till det. Orsaken bedöms vara vattenkraftverk och att forsen i Myckelby har tagits bort vilket har ändrat strömriktningen och ökat vattenhastigheten, vilket ökat erosionen. Erosionen beror även på vibrationer från trafik på vägen där det tidigare gått obegränsat med tung trafik dagligen.

Vattenkraftsverksutövaren och eventuellt tillsynsmyndigheten solidariskt ska inkluderas i ett återställningsarbete som utöver vägbanans avlägsnande ska syfta till att stärka upp strandkanten som lidit skada. Vattenkraftsverksutövaren borde utöver detta löpande undersöka och sköta det underhåll som krävs enligt vattendomen och egenkontrollförordningen för att kompensera för den påskyndande erosion som vattenregleringen bidrar till, det är en självklarhet att markstabiliteten ska ingå i återställningen av vägen i samtliga alternativ, flytten av vägen såväl som nollalternativet att

inte flytta vägen. Trafikverket har en del i ansvaret av att erosionen påskyndats, det är inte acceptabelt att lämna fastighetsägare i sticket om den gamla vägen avvecklas.

Trafikverkets kommentar: Vattendomen styr vattenföringen, Trafikverket är ansvarig för vägen. Att inleda en process för att ifrågasätta vattendom och vattenkraftsbolagets ansvar för stabiliseringsåtgärder bedöms alltför tidskrävande. Trafikverket har tillsammans med Länsstyrelsen, berörda kommuner och MSB haft dialog tillsammans med aktuellt vattenkraftsbolag innan vägplanarbetet initierades. Trafikverkets uppdrag är att se till att transportsystemet fungerar. Vägplanens ändamål är att säkerställa vägens framtida funktion och att vidta riskreducerande åtgärd så att framkomlighet och säkerhet säkerställs. Projektmålet är att vägen ges en ny sträckning, en sådan process som beskrivs ligger utanför vägplanens avgränsningar.

Trafiken har en liten betydelse avseende stabilitetsförhållande i slänten, den dominerande faktorn är de branta älvsälänterna/geometrin vilket påverkas av erosion i älven, branta slänter under vattenlinjen.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), samrådsmöte, 2020-06-12

Ett samrådsmöte genomfördes med LRF 2020-06-12 i syfte att föra dialog om vägalternativ och påverkan på jordbruket i området Jakobs och Duvåker. I Myckelby fanns endast ett alternativ varför Myckelby inte behandlas särskilt.

LRF framför att potatisodling är generellt mycket viktig gröda i Dalarna genom de goda förutsättningarna och jordar, vilket finns både i Jakobs och Duvåker. Potatis odlas på de bästa åkrarna men behöver varvas med annan odling också. Det finns få grödor som är konkurrenskraftiga och därför är jordbrukaren beroende av att byta jord med en annan jordbrukare för effektiv brukning. Hur man brukar jorden anpassas till platsen lokalt. Konkurrens om odlingsmarken finns i området och i Dalarna i stort, 2 % av Dalarna består av åkermark. Potatisodling kräver bevattning vilket det finns möjlighet till intill älven. Även vallodling kan behöva bevattnas. Det kommer vara ännu viktigare i framtiden att det finns bevattningsmöjligheter för odling. Högre värden på åkermarken väntas i framtiden. Exploatering av åkermark är ett hot. I framtiden kommer man kunna producera för export. Matjorden som tas i anspråk är värt mer än den ersättning man normalt får vid markinlösen i infraprojekt.

Få jordbrukare har möjlighet till den optimala brukning som innebär brukning av bra mark som är stora och sammanhängande, gärna raka ytor. Därför bör dessa ytor skyddas från intrång. Både i Jakobs och Duvåker finns stora ytor, bra mark och bevattning tillgängligt.

Två stora potatisodlare är verksamma Jakobs, där jordbruksmarken används i stor utsträckning till detta. I området Orrsta finns rörlagda ledningar som kommer ut och ner i ravinen. Det är viktigt för avvattning av jordbruksmarken i norra delen av området. Det finns en våtmark längre norrut. I Duvåker är en större verksamhetsutövare verksam. Området består av samma typ av marker som i Jakobs.

LRF framför effekter av att skära av åkerskiften:

- Uppkomsten av mindre och oregelbundna fält försvårar odlingen. Där kilar av jordbruksmark uppstår försvåras brukbarheten.

- Rationella driften och maskinparken påverkas. (fler timmar i traktorn, maskinparken kräver stora ytor, tillräcklig vändradie mm)
- Bevattningen av åkermarken påverkas.
- Täckdikena skärs av.
- Åkermarken blir uppdelad och mark tas i anspråk.
- Vattenrörelserna i åkermarken riskerar att påverkas negativt på sikt.
- Reparera befintliga dräneringar mitt i åkern blir svårt att hantera, sättningar kan uppkomma i marken.

LRF framför att det är viktigt att beakta:

- Lämna så stora sammanhängande ytor som möjligt. Så raka och fyrkantiga fält som möjligt och undvika kilar. Undvika uppdelning av befintlig åker, jordbruksmark och behålla åkermarken i så stor utsträckning som möjligt. Åkermarken som går förlorad kommer aldrig komma tillbaka eftersom jordarna behöver vara luftiga. Vid vägbyggnation packas marken och är därför svårt att återskapa tidigare förutsättningar.
- Positivt att lägga väglinje mellan två åkerskiften och gå i kanterna på skiftena hellre än att skära igenom.
- Avvattningen av åkermarken blir enklare att hantera om man följer befintliga småvägar eller utkanten/mellan av åkerskiften.
- I byggskede när byggtrafik beträder marken packas jorden vilket är negativt. Jordarna är kapillära och klarar torra bra men detta påverkas negativt av hög belastning och är svårt att åtgärda. Viktigt att hantera detta.
- Olika markägare i samma område kan ha olika intressen.
- Markavvattningsföretag kan beröras. På vissa kartor kan teknisksystem svagt framträda, gamla rörläggningar i marken.

Vidare diskuteras olika alternativ i områdena, hur optimala jordbruksytor ser ut, hur breda jordbruksmaskinerna är, en annan korsningsutformning vid väg 270/751.

Stiftelsen Husbyringen i Dalarna, skriftligt yttrande 2020-08-19

I de överväganden som Trafikverket gjort har man bara vägt kostnader för en ny väg mot att förstärka och skydda den befintliga. Trafikverket har inte berört det faktum att vägsträckningen är en av Dalarnas äldsta. Vägen slingar sig följsamt efter topografi och älv genom ett rikt odlingslandskap. Här finns en mängd spår från förhistorien och området var eller blev under medeltiden södra Dalarnas administrativa centrum. Vägen passerar Husby kyrka, en av landskapets äldsta kyrkor, Husby kungsgård, den lite yngre Näs kungsgård och flera mycket gamla byar som t.ex. Myckelby, Berga och Sundfiske. Husby kungsgård var den nordligaste av husabyarna i det kungliga godset Uppsala Öd under medeltiden. På Husby kungsgård skrevs Dalalagen i slutet av 1200-talet och här utfärdades också privilegiebrevet för Falu gruva år 1347.

Med anledning av vägens uråldriga sträckning och anpassning i ett kulturlandskap med stora historiska värden har vägen den högsta bevarandeklassningen i den kulturvägsinventering som tidigare utförts och en viktig del i riksintresset för kulturmiljövård som Husbyområdets kulturlandskap utgör.

Idag är vägen en stor turistväg för såväl ett ökande antal cyklister som bilister genom sin småskalighet, sin historia och de rika och vackra miljöer som omger den. Vägen är en viktig del av Ekomuseum Husbyringen. Husbyringen är Sveriges första ekomuseum och som genom sin 6 mil långa natur- och kulturled vill ge historiska sammanhang, förståelser och upplevelser av unika industri- och kulturhistoriska platser och människors liv. Vad händer med bebyggelsen i de gamla byarna utmed älven om vägen rivs? Vad skyddar dem mot en fortsatt erosion? Hur ser de boende i området på att denna stora förändring?

En allmän väg måste naturligtvis vara trafiksäker och absolut inte riskera att störta ner i älven. Men vår undran är om kostnaderna för förstärknings- och skyddsåtgärder av den historiska vägsträckningen verkligen utretts och vägts mot att en unik historisk och upplevelsevärde miljö i Dalarna försvinner?

Trafikverkets kommentar: Att bedöma den riskreducerande åtgärdens konsekvens för kulturmiljön i kostnad, utförs svårligen. Andra riskreducerande åtgärder har också konsekvenser för natur- och kulturmiljön samt kostar mer, varför alternativet att flytta vägen förbi Myckelby bedöms motiverat. Flertalet av de värden som beskrivs och som ingår riksintresseområdet är inte belägna i närheten av vägområdet i Myckelby. Vägsträckan som ersätts genom Myckelby är begränsad och utgör en mindre andel av den totala vägsträckan. Leden Husbyringen passerar med sina 6 mils vägsträcka inte inom den aktuella vägsträckan. Genom föreslagen ny sträcka har trafikanterna fortfarande kontakt med byn, om än i ett annat läge.

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), skriftligt yttrande, 2020-08-20

LRF delar uppfattningen att släntstabiliteten på väg 751 vid Duvåker och Myckelby är försvagad ned mot Dalälven och att åtgärder behöver göras. Erosionsproblemen har grund i 50-talet då forsar togs bort vilket medförde att vattenströmmarnas riktningar och hastighet ändrades. Älvslänterna har förstärkts en gång men problemen har ökat. Vattennivån i älven ändras ständigt och snabbt vilket är grundproblematiken till erosionen. LRF menar att kraftverksägaren kan ta kostnader för stabiliserande åtgärder eftersom de är de vållande, förslagsvis för merkostnader som följer med att bibehålla vägen i ursprunglig sträckning och göra stabiliseringar av vägs slänterna.

Risken finns att de valda åtgärderna innebär att samhällsviktiga verksamheter som jord- och skogsbruket påverkas och framtida utveckling för lantbruksföretag riskerar att utebli.

LRF är skarpt negativa till alternativet att flytta vägen eftersom det innebär att jordbruksmark tas i anspråk och görs obrukbar. Exploatering av jordbruksmark genom vägbygge är permanent och innebär att marken inte kan användas för livsmedelsproduktion i framtiden. Det konstateras i underlaget att små åkrar som blir kvar inte kan brukas utan kommer att växa igen, vilket innebär att förlusten av åkermark är större än det som försvinner på grund av väg. Mot bakgrund av vad som står i nationell livsmedelsstrategi är det viktigt att minimera fragmenteringen och den andel jordbruksmark som tas i anspråk. Det övergripande målet är att öka jordbruksproduktionen, det ska uppfyllas även i Dalarna.

I Trafikverkets analys berörs jord- och skogsbruket enbart med några få rader trots att de är helt dominerande i det berörda området och landskapet. Åkermarken kring Duvåker och Myckelby är värdefull. Här kan lantbruksgrödor odlas med framgång, dvs spannmål, potatis, grönsaker, oljevaxter, trindsäd (ärtor och bönor) och vall. Åkermarkens värde kommer att öka i framtiden eftersom det finns tillgång till bevattningsvatten från Dalälven.

Fastigheten Duvåker 1:4 är mycket lämplig för rationell djurproduktion nu och i framtiden då den saknar grannar som kan påverkas och det finns goda möjligheter till bete etc. Förslag på vägalternativ medför att en sådan djurproduktion blir omöjlig eftersom det skär genom fastigheten och dess åkrar så att arronderingen förstörs. Det går även emot den nationella livsmedelsstrategins mål. Redovisning saknas för hur alternativet påverkar driften på fastigheten, hur fastighetsvärdet påverkas, hur diken, täckdiken och markavvattning påverkas av vägalternativen.

Markvärdet i Dalarna och Sverige kommer att öka med 60–80 % på grund av klimatförändringar och tillgång till vatten, i det perspektivet är det oförsvarligt att förstöra åkermark. LRF:s kommungrupp i Hedemora anser att väg 751 ska ligga kvar i befintligt läge i Duvåker och Myckelby. Åtgärder för att förstärka vägen måste vara prioriterade lösningar. Förstärkningsåtgärder måste göras oavsett eftersom erosionsproblemen inte försvinner bara för att vägen flyttas.

Trafikverkets kommentar: Vägen ska placeras så att minsta möjliga påverkan på jordbruksmarken uppnås. Vägen avses projekteras så långt möjligt med hänsyn till vad LRF framfört som viktigt att beakta i samrådsmötet 2020-06-12 och i yttrande 2020-08-20.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Effekterna och konsekvenserna av vägens placering på jordbruksmark i området beskrivs i planbeskrivningens kap 5.6.1.1. Jordbruksmark. Sammanfattningsvis bedöms vägplanen innebära måttligt negativa konsekvenser för jordbruksmarken.

Samordningsmöte, 2020-08-27

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes.

Region Dalarna, skriftligt yttrande 2020-09-02

I denna inledande del av planläggningsprocessen som ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, har Region Dalarna inga direkta synpunkter över samrådsunderlaget. Vi avvaktar den fortsatta processen med samrådshandling för framtagande av planförslag inklusive miljöbeskrivning.

Region Dalarna vill dock redan i detta första skede uppmärksamma att vid en ombyggnad till ny väg föreslås en vägbredd på 5,5 m i paritet med nuvarande väg. Utifrån bland annat ett trafiksäkerhetsperspektiv och en långsiktig inriktning torde Trafikverket redan i detta skede planera för en vägbredd på åtminstone 6 m.

Trafikverkets kommentar: Synpunkten noteras. Befintlig vägbredd är 5,1 m inklusive vägren, vid en trängre passage mellan bostadshusen i Myckelby är vägbredden 4,5 m.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Vägbredden planeras öka från 5,1 m till 5,5 m längs större delen av sträckan.

Hedemora Näringsliv, 2020-09-08

Hedemora kommun har i sitt landsbygdsprogram uttryckt att vi ska främja en hållbar utveckling för landsbygden och att viktiga beslut ska landsbygdssäkras, dvs. en konsekvensanalys ska göras för effekterna på lång sikt. Vi anser att det finns flera skäl till att det nu liggande förslaget inte gynnar landsbygdens utveckling på ett hållbart sätt:

Gröna näringar och matproduktion – då gällande förslag tar i anspråk värdefull jordbruksmark och de resterande delarna blir svåra att bruka ställer vi oss negativa till detta. I nationell Livsmedelsstrategi framhålls att all jordbruksproduktion behöver öka vilket inte detta förslag medger.

Besöksnäringssperspektiv – Hedemora ingår i Biosfärområdet Nedre Dalälven med särskilt höga natur- och kulturvärden. Det innebär att det finns mycket goda förutsättningar för hållbar turism, ekoturism och kulturturism i kommunen. När det gäller lokal matproduktion är detta en mycket eftertraktad del för turisterna till Hedemora. Vi är med i ett flertal projekt som berör besöksnäringen som lokal HUB – landsbygdssamverkan kommersiell service och turism. Projektet BRUK 2.0 handlar om hållbar platsutveckling där Husbyringen är med som ett besöksmål. Projektet ska stödja entreprenörer på och omkring platserna att utveckla säljbara produkter som kan säljas via Visit Dalarna.

Den aktuella vägsträckan är den del av Ekomuseet Husbyringen, utgör en del i riksintresset för kulturmiljövården som Husbyområdets kulturlandskap utgör. Vi hoppas att frågan kan utredas vidare och att vägen ligger kvar i dess nuvarande sträckning utifrån våra argument.

Trafikverkets kommentar: Vägen placeras med hänsyn till att minimera påverkan på jordbruksmarken.

Samrådsmöte, 2020-09-17

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes.

Samrådsmöte med ledningsägare 2020-11-05

Syftet med samrådsmötet var att ge och få information kring berörda ledningar. Deltagande var Trafikverket, Hedemora Energi, Sätters kommun, Dala Energi och Skanova/Telia Company. Under mötet uppvisades berörda ledningar från Ledningskollen.se och Trafikverket informerade om att vidare utredning av påverkan och åtgärdsförslag av ledningarna kommer att komma i en förteckning gällande genomförande- och åtgärdsförslag.

Skanova meddelade att de har ledningar i Myckelby som kanske är avvecklade eller ska avvecklas, samt att de har ledningsrätter inom området. Trafikverket informerade att detta bevakas och tas upp i förteckningen. Trafikverket informerade och fick information om befintliga avtal och kostnader kopplade till ledningar och hänvisar till standardavtal för ledningar inom befintligt och nytt vägrättsområde med kostnadsfördelning. Trafikverket frågade om någon av ledningsägarna har några utbyggnadsplaner eller planerade ledningar inom aktuellt område och fick till svar att ingen av ledningsägarna har det. Trafikverket informerade om genomförande- och kostnadsfördelning och om indragning av allmän väg och att det pågår en diskussion med berörd kommun om intresse finns av att ta över befintlig väg 751 som kommer att utgå ur allmänt underhåll.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Vägplanens samrådshandling var föremål för samråd under perioden 2021-11-29 till 2022-01-21. Samrådet annonserades 2021-11-27 i Södra Dalarnas Tidning, Falu Kuriren, Borlänge Tidning, Nya Ludvika Tidning, Post- och Inrikes Tidningar samt i Annonsbladet Hedemora/Säter. Eftersom projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har en utökad samråds-krets tillkommit. Brev till den utökade samråds-kretsen om samrådet skickades 2021-11-22 och utskick via e-post skickades 2021-11-23.

Samrådshandlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/vag751-riskreducering samt på Trafikverkets kontor i Borlänge samt på Säter kommun och Hedemora kommun. Synpunkterna skickades under diarienummer TRV 2019/122467 till Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se. Synpunkter kunde även lämnas i ett digitalt synpunktsformulär på projektets websida.

Ett samrådsmöte på orten genomfördes 2021-12-08 på Pastorsexpeditionen i Husby med deltagare från de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av vägplanen. Brevet om samrådsmötet på orten skickades 2021-11-22.

Samråd kopplat till indragning av väg och förändring av väghållningsområde har genomförts och behandlats under ovan beskrivna samrådsaktiviteter. Informationen har framgått av inbjudan både via brev och annons.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte/MKB avgränsningssamråd, 2020-12-17

Mötet genomfördes efter det att Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen informerade Trafikverket om skälen till beslutet.

Skälen till beslutet är bland annat att riksintresse kulturmiljövård riskerar att påtagligt skadas i och med nysträckning av väg 751. Länsstyrelsen har även efterfrågat en liten lokaliseringssprövning (inklusive 4-stegsprincipen) utan respons från Trafikverket, vilket är en annan orsak till beslutet om MKB.

Länsstyrelsen informerade om att syftet med MKB är att få de allmänna intressena mer belysta, där man även behandlar hela väg 751 som en helhet. Länsstyrelsen vill få o+-alternativ belysta med beskrivna åtgärder, där samtliga allmänna intressen är beaktade där det beskrivs vilka konsekvenser som respektive åtgärd för med sig. I och med det kan en objektiv utredning redogöra för om någon av sträckorna kan bevaras med åtgärder. Länsstyrelsen framför att även o-alternativet beskrivs vilket ger tydlighet om vilka valalternativ som hanterats. Länsstyrelsen uppger att Trafikverket kan få ett skriftligt yttrande gällande avgränsning av MKB:n.

Länsstyrelsen framförde att även ett alternativ med att behålla befintlig vägsträckning och genomföra åtgärder i Dalälven innebär att det krävs framtagande av MKB med anledning av vattenverksamhet.

Samrådsmöte/ MKB Avgränsningssamråd, 2021-06-01

Mötet utgjorde en fortsättning på föregående möte/ avgränsningssamråd MKB som genomfördes 2020-12-17. Under mötet görs en kort presentation av det PM Vägval som skickats till Länsstyrelsen för samråd under mars månad 2021. Länsstyrelsen ansåg att

ytterligare ett MKB avgränsningsområde behövs under hösten 2021. Länsstyrelsen har begärt SGI:s yttrande som troligen kommer att komma under hösten 2021.

Länsstyrelsen frågar var fokus/utgångspunkt i kulturmiljöanalysen ligger. En del är att titta på hur bebyggelsen berörs av vägflytt. Länsstyrelsen tar med sig frågan om Biosfärområdet ska avgränsas bort ur MKB:n eller inte.

Länsstyrelsen frågar om Trafikverket kommer att anordna P-plats och infotavla någonstans vid den utgående vägen? Trafikverket svarar att Trafikverket inte gör det, men kanske att kommunen kan tänka sig något sådant. Länsstyrelsen frågar vad som ska ske med den gamla vägen. När vägrätten upphävs brukar traditionellt Trafikverket gräva ur asfalten och marken återigen tillfalla till markägaren. Begreppet "att marken återställs i ursprungligt skick" kan ifrågasättas menar Länsstyrelsen eftersom marken i alla fall sedan 1600-talet har varit väg. Länsstyrelsen uppger att det är viktigt att betrakta väg 751 som en helhet, som ett vägsystem som nu berörs av vägplanerna. Utifrån kulturmiljöaspekt är det bästa att vägen är kvar, men annars att den kan kvarstå som struktur. Länsstyrelsen uppger att vägen är mer värd än jordbruksmarken.

Länsstyrelsen vill att Trafikverket utreder hur marken ska stämplas om för att den inte ska återställas till jordbruksmark. Den behöver ett juridiskt skydd om den ska vara kvar. Helst vill Länsstyrelsen att vägen används i framtiden på något vis, ur kulturmiljöaspekt är det bästa att möjligheten att förflytta sig på vägen kvarstår. Idéer som framkommer är om vägen kan bli kulturresevat, svårt säger Länsstyrelsen, fornlämning? Kan det finnas anledning att ha kvar vägen utifrån ett säkerhetsperspektiv för att skydda området och bebyggelsen ovan vägen? Att det annars kan uppstå raviner? Kan Trafikverket ta över anläggningen utan att den är farbar för trafik?

Skriftligt yttrande, 2021-06-03

Länsstyrelsen har fått ta del av Trafikverkets PM Vägval som del av det kontinuerliga samråd som sker enligt vägplaneprocessen. PM Vägval har varit gemensamt för de tre vägplanerna: Jakobs, Myckelby och Duvåker i Sätters kommun och Hedemora kommun. Länsstyrelsen har synpunkter på det fortsatta arbetet enligt nedan.

Underlag för verifiering och bedömning

Länsstyrelsen har inte möjlighet att bedöma om Trafikverket gjort rimliga avvägningar och realistiska kostnadsbedömningar av åtgärderna. Länsstyrelsen saknar underlag som kan verifiera slutsatserna. Mot bakgrund av att andra viktiga värden står på spel behöver en tredje part ges möjlighet att utvärdera beslutsunderlaget.

Erosionsskydd byggs för närvarande i Dalälven vid väg 293. En jämförande beskrivning om varför denna åtgärd valdes samt hur förutsättningarna skiljer sig mot aktuella sträckor vid Jakobs, Myckelby och Duvåker är önskvärd.

Värderingsparametrar

Länsstyrelsen ifrågasätter värderingsparametrarna. Kulturmiljövärden bör sättas högsta värde mot bakgrund av att de föreslagna åtgärderna har en starkt negativ inverkan på riksintresset för kulturmiljövård. Värderingen för flera parametrar behöver underbyggas med fördjupad utredning om stödfyllningens påverkan på landskapsbilden, påverkan på miljö kvalitetsnormer, dämning uppströms, ev. förvärrad erosion nedströms etc. Kan t ex. växtlighet på krossmaterialet och natursten i strandkanten användas?

Historiskt har strandområdet varit huvudsakligen öppet och brukats för slätter och bete. Att området skulle bli öppnare vid en stödfyllning är därför inte negativt ur kulturhistorisk synpunkt.

Samverkan och kompensationsåtgärder

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket i samverkan med kommunerna utreder kompenserande insatser för vägen och hur den befintliga sträckningen kan bevaras för framtiden i form av ex. vandringsstig/cykelled, skyltning, informationstavlor m.m. liksom åtgärder i övrigt avseende den gamla vägbanken, ifall andra åtgärder inte är möjliga.

Behovet av samordnade insatser är störst i området vid Myckelby där även myndigheten för samhällsskydd- och beredskap (MSB) pekat ut sträckan som stor risk för ras och skred. Här finns också flest fast boende i kombination med att det är ett riksintresse för kulturmiljövård.

Trafikverkets kommentar - Underlag för verifiering och bedömning: Länsstyrelsen har möjlighet att verifiera underlag av tredje part om så önskas, exempelvis med SGI.

Trafikverket har tagit del av SGI:s utvärdering av de geotekniska utredningarna som beställts av Länsstyrelsen. SGI:s yttrande är daterat 2021-10-14. Trafikverket konstaterar att SGI inte har några synpunkter som förändrar slutsatserna.

Trafikverket har tillhandahållit Länsstyrelsen bland annat geotekniskt utredningsmaterial.

Trafikverkets kommentar - Värderingsparametrar: Trafikverket noterar att Länsstyrelsen önskar fördjupad utredning kring stödfyllningens påverkan på fler aspekter. Trafikverket anser att det redan framtagna materialet är tillräckligt för att kunna utröna mest lämpade riskreducerande åtgärd. Angående påverkan på riksintresse kulturmiljö har utgångspunkten varit att påverkan främst är lokal och inte direkt påverkar riksintressets kärnvärden. Utifrån detta har kulturmiljön fått lägre viktning jämfört med exempelvis aspekten Risk och säkerhet. Angående växtlighet på krossmaterial så är Trafikverkets uppfattning att växtlighet på krossmaterialet är olämpligt eftersom erosionsskyddet kommer att få sämre funktion (fukt hålls inne i slänten).

Vid bedömningen av påverkan på landskapsbilden har bedömningen utgått från dagens förhållanden. Med den riskreducerande åtgärden stödfyllning skulle ett resultat vara öppnare ytor samt krossytor i dagen vilket skulle förändra landskapsbilden kraftigt. Krossytor har ingen historisk förankring. På ortofoton från 1960 så är slänterna klädda med vegetation såsom buskar och träd, slänterna är mycket branta vilket torde försvårat bete även längre tillbaka. Även om landskapet i äldre tid generellt varit öppnare har de branta slänterna troligen varit svåra att nyttja som ängsmark/bete. I exempelvis storskifteskarta över Myckelby öster om Jakobs anges slänterna inte som ängsmark utan som "Elfbackar" (År1799 akt U19-56:2).

Trafikverkets kommentar - Samverkan och kompensationsåtgärder: Trafikverket håller med om att utökade samråd bör ske med berörda parter som kommunerna, markägare och eventuellt övriga organisationer och föreningar kring kompenserande insatser för vägen, hur den befintliga sträckningen skulle kunna bevaras för framtiden som en del i landskapet, eventuell skyltning samt ansvar- och underhållsfrågor

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Trafikverket har fört dialog med kommuner, fastighetsägare, enskilda som kan bli särskilt berörda samt andra kulturmiljövårdande instanser för att utreda möjligheterna att bibehålla den befintliga vägens sträckning i någon form och därmed synliggöra den gamla vägens struktur i landskapet. Detta genom

att låta vägen finnas kvar i någon form, till exempel genom att skapa ett stråk för människor att röra sig längs med. Vidare utredning visar att detta ligger utanför Trafikverkets möjlighet att genomföra. Det har inte varit aktuellt att Trafikverket skulle drifva denna väg eller leda dialogen med fastighetsägare. Däremot finns möjligheten att frågan drivs av annan part tillsammans med fastighetsägarna utanför vägplanens process.

För detaljerad information kring planerade kompensationsåtgärder hänvisas till Trafikverkets svar nedan, "Beskrivning av kompensationsåtgärder och dess konsekvenser" under rubriken Godkännande av MKB, 2022-04-21.

Skriftligt yttrande på samrådshandling, 2022-02-01

Det är positivt att möjligheterna att bibehålla den befintliga vägens sträckning i någon form kommer att utredas i samverkan mellan Trafikverket, kommunen, markägare och kulturmiljövårdande instanser. Det är i det sammanhanget viktigt att utreda de geotekniska förutsättningarna, säkerhetsriskerna och behov av åtgärder för alternativ användning/bibehållande av befintliga vägens sträckning.

Statens geotekniska institut, SGI (PM 2021-10-14), bedömer att det är liten skillnad i säkerhetsfaktor vid annan markanvändning, som jordbruksmark eller vandringsled. Länsstyrelsen bedömer att som kompensationsåtgärd måste Trafikverket i större utsträckning redovisa var på sträckan man ser problem och också utreda förutsättningarna för annan markanvändning inför Trafikverkets återlämnande av vägen/marken. På utsatta ställen kan det krävas åtgärder, exempelvis att slänten flackas av. Vid en eventuell rivning av befintlig väg påverkas förutsättningarna och en kompetent övervakning av älvsälanten, som Trafikverket bidragit med genom sin väghållning, försvinner.

Länsstyrelsen vill även påminna om att den befintliga vägen omfattas av strandskydd. Det är viktigt att upplysa om detta när vägrätten upphör. Fastighetsägaren kan inte privatisera eller stycka av tomtmark för ändamål som inte är förenligt med strandskyddsintresset.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket medverkar i dialog med de nämnda instanserna kring befintlig väg där Länsstyrelsen ingår. Inom ramen för den fortsatta dialogen får det bedömas vilket underlag som erfordras.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Åtgärder som görs inom strandskyddat område, utöver anläggandet av ny väg, omfattas av krav på dispens från strandskyddsbestämmelserna och detta hanteras i en separat process utanför vägplanen.

I planbeskrivningens kap 5.8.1. Nya enskilda vägar och anslutningar till väg 751 och 8.4.1. Fortsatt användning av befintlig väg beskrivs hur den befintliga vägen kan komma att nyttjas i framtiden.

Jordbruksmark och vägstandard

Det är positivt att Trafikverket verkar för att anpassa vägens nya sträckning så att brukningsvärda delar skapas. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket funderar ännu en gång på vilken vägstandard som är lämplig för att minimera intrånget ytterligare, exempelvis genom att sänka hastighetsbegränsningen och därigenom få en annan vägutformning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket bedömer att justeringar som leder till ett mindre markintrång än det nu aktuella är svårt att åstadkomma i Myckelby.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning av vägförslagets påverkan på

kulturmiljövärdena som ”måttligt negativ” och av ”bara lokal betydelse”. Väg 751 är en av de äldsta bevarade strukturerna i Husbyområdets kulturlandskap. Husby är Sveriges nordligaste belägna medeltida kungsgård och centrum under medeltiden för centralmakten i Dalarna.

Att platsen fick denna betydelse kan härledas till dess kommunikationsmässigt strategiska läge vid Dalälven och omgivande rika jordbruksbygd och bergsbruksområden. Det välbevarade vägsystem av mycket hög ålder som nu delvis är aktuellt för rivning och nybyggnad ingår härigenom som central del av riksintressets värden i denna del av riksintresseområdet och skall ses som en viktig del av begreppet centralbygd som utgör motivering till riksintresset. Det förhållandet att vägen inte särskilt omnämns bland uttrycken för riksintresset innebär härigenom inte att den inte har stor betydelse för riksintressets värden.

Även om de aktuella vägplanerna inte berör hela det gamla vägsystemet, utan vissa delar, innebär det ändå en stor skada på kulturmiljövärdena då de gamla vägsträckningarna blir fragmentiserade och uppdelade av moderna sträckningar. Härigenom skadas påtagligt kulturlandskapets historiska läsbarhet men även upplevelsevärdena som är knutna till den gamla vägens nära följsamhet till Dalälvens sträckning. Genom de nybyggda vägsträckorna med tillhörande nya tillfartsvägar till berörda fastigheter etableras helt nya och för det historiska kulturlandskapet främmande strukturer.

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets bedömning utgår från att väg 751 är ombyggd/förnyad och för aktuella delsträckor saknar gamla inslag med undantag för dess linjesträckning (inom vissa delar). I Myckelby har vägens sträckning delvis ändrats.

Bedömningsgrunderna till vägplanens påverkan på kulturmiljön framgår av Bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen. För att bedömningen ska vara att stora negativa konsekvenser ska uppstå så ska kulturmiljövärden gå förlorade och den historiska läsbarheten helt försvinna. Påverkan bedöms ske lokalt men inte för helheten. Det ska även vara intrång i värdekärnorna (det vill säga de värden som har utpekats i riksintressebeskrivningarna). Trafikverket har tolkat beskrivningen av riksintresset som att den väg/älvövergång som pekas ut är den vid Grådö, inte att alla vägar i Dalarna ska räknas in i riksintresset. Aktuella vägsträckor är således inte explicit utpekade även om de varit viktiga ur kulturmiljöhänseende, vilket även framhålls i MKB och underlagsrapporter.

Den samlade bedömningen av vägplanens påverkan på kulturmiljön utgår från alla kulturmiljövärden (fornlämningar, bebyggelse, riksintresse, väg, landskap). Trafikverket har utgått från att värdena fragmenteras och därmed bedöms utmed en skala mellan påtagliga-måttliga negativa konsekvenser.

Friluftsliv och rekreation

Den nya vägsträckningen anges som positiv för rekreation och friluftsliv. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning. Den nya vägsträckningen kommer inte att erbjuda de upplevelsevärden som den gamla vägens närhet till Dalälven och den äldre agrara bebyggelsen ger. Härigenom har den planerade nya vägsträckningen och borttagande av den gamla sträckningen i stället en påtagligt negativ inverkan på de rekreations- och friluftsvärden som är kopplade till närliggande Husbyringen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets bedömning grundar sig på en jämförelse med nollalternativet och inte med nuläget. Nollalternativets konsekvenser innebär på sikt att

vägen stängs av permanent och tillgängligheten försämras, vilket påverkar Sverigeledens sträckning i större omfattning än planförslaget.

Godkännande av MKB, 2022-04-21

Trafikverket har skickat projektets miljökonsekvensbeskrivning (MKB), daterad 2022-03-08, till länsstyrelsen med begäran om att länsstyrelsen godkänner den. Länsstyrelsen har vid granskning av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) funnit att dokumentet inte kan godkännas eftersom det inte uppfyller kraven på en MKB med hänvisning till väglagen, miljöbalken och miljöbedömningsförordningen. Beslutet är daterat till 2022-04-21.

Som en följd av att länsstyrelsen finner brister i upprättad MKB behöver handlingen kompletteras inom ett antal områden.

Ett samrådsmöte kring länsstyrelsens yttrande sker på plats hos Länsstyrelsen Dalarna 2022-05-10. På mötet förtydligas informationen kring kompensationsåtgärder och länsstyrelsens bedömningar. Det viktigaste är att Trafikverket gör så mycket som möjligt för att bevara gamla vägen som kompensatorisk åtgärd. Länsstyrelsen vill att Trafikverket förtydligar de geotekniska förutsättningarna för annan markanvändning, primärt att vägen används som gång- och cykelstråk under de snöfria månaderna.

Nedan följer en sammanfattande beskrivningen av vilka kompletteringar som länsstyrelsen efterfrågar och hur Trafikverket beaktat beslutet samt ändrat MKB.

Beskrivning av kompensationsåtgärder och dess konsekvenser

Länsstyrelsen har påtalat att som kompensationsåtgärd måste Trafikverket i större utsträckning redovisa var på sträckan man ser problem och också utreda förutsättningarna för annan markanvändning inför Trafikverkets återlämnande av vägen/marken. På utsatta ställen kan det krävas åtgärder.

Länsstyrelsen anser att denna utredning ska ingå i vägplanen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har lagt in utförligare text och figur om skred och de processer som riskerar att ske på befintlig vägsträcka. Exempelvis är den dominerande orsaken till stabilitetsproblemen de branta älvslänterna/geometrin, över och under vattenlinjen, som påverkas av erosion i älven. I samma kapitel beskrivs att flera utredningar har genomförts avseende stabilitet och erosionsproblematiken i området. Det är även förtydligat att stabiliteten för väg 751 på de flesta delsträckor är så pass låg att det föreligger risk för att skador på väg och övrig egendom. Figurer som beskriver vilka delsträckor som är mest kritiska är tillagda i MKB.

Trafikverket har utrett möjligheterna att bibehålla den befintliga vägsträckningen. Alternativet att bibehålla vägen för dess kulturhistoriska värde ligger dock utanför projektets möjlighet att påverka. Därför är alternativet inte aktuellt att utreda vidare inom vägplanen och har därmed valts bort. Trafikverkets initiala utgångspunkt var att tillmötesgå Länsstyrelsens önskemål om att kompensera förlusten genom att synliggöra den gamla vägens struktur i landskapet. Skador på eller förlust av kulturvärden kan vara svåra att kompensera genom att utveckla samma typ av värden på den plats där påverkan sker. Därmed har alternativ med sänkta krav avseende säkerhet på stabilitet utretts, i syfte att kunna nyttja befintlig vägsträcka till annat ändamål och därmed bevara det kulturhistoriska värdet. Ett exempel som har utretts är att göra om vägen till ett stråk för människor att röra sig längs. En sådan väg skulle då driftas av annan part än Trafikverket. Kommunen ser gärna att man kan få till något avtal med fastighetsägare, men någon dialog är inte påbörjad.

Trafikverket vill förtydliga att vägplanen endast omfattar den nya vägen samt indragning av den befintliga vägen. Vad som händer med den befintliga vägen efter att Trafikverket dragit in den från allmänt underhåll är upp till markägarna som fått tillbaka sin mark då vägrätten upphör. Möjligheten finns därmed fortfarande att fastighetsägarna, kommunen eller annan intressent tar till vara länsstyrelsens önskemål och driver frågan, men utanför vägplanens process.

Trafikverket bedömer att den kompensation som är möjlig att genomföra är sätta upp informationsskyltar. Detta skulle bidra till att synliggöra förlorade strukturer och då delvis kompensera upplevelsevärdet och läsbarheten i landskapet. Om det blir aktuellt med informationsskyltar hanteras de tekniska delarna kopplat till utformning, placering och avtal i kommande bygghandlingsskede.

I MKB beskrivs exempel på vilka åtgärder som kan bli aktuella och en beskrivning av att marken skulle kunna återgå till jordbruksmark eller övrig markanvändning enligt fastighetsägarnas önskemål. Trafikverket har kompletterat med mer utförlig information om hur marken återgår till berörda. Trafikverket har en skyldighet att bekosta en lantmåteriförrättning för att ordna en eventuell framtida väghållning. Trafikverket har vidare även en återställningsskyldighet inom ett år från att planen vinner laga kraft om fastighetsägare önskar att marken återställs likt omgivande markanvändning. Anmälningar och tillstånd kan komma att krävas för hantering av mark som återlämnas och anslutningsvägar kan komma att behövas anmälas enligt MB 12 kap §6. Trafikverket har enligt väglagen ingen möjlighet att bestämma hur marken ska användas då den tillfallit fastighetsägaren. Bedömningarna av konsekvenserna för kulturmiljö, friluftsliv och rekreation samt naturmiljö blir därför osäkra eftersom Trafikverket inte kan styra utfallet i denna process och hur markanvändningen kommer förändras.

Bedömning av påverkan på kulturmiljö

I beslutet framgår, i enlighet med tidigare skriftligt yttrande på samrådshandlingen 2022-02-01, att länsstyrelsen inte delar Trafikverkets bedömning av vägförslagets påverkan. Detaljerad information finns under rubriken kulturmiljö ovan, se *Skriftligt yttrande på samrådshandling, 2022-02-01*. Länsstyrelsen skriver i sitt beslut att informationen måste framgå tydligare i MKB.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till redan besvarad synpunkt på det skriftliga yttrandet som inkommit tidigare och är av samma karaktär, se *Skriftligt yttrande på samrådshandling, 2022-02-01*.

Ett förtydligande kopplat till nollalternativet är inlagt i MKB. Vägen som kulturmiljövärde kan påverkas negativt om ett skred inträffar. Möjligheten att färdas längs befintlig väg försvinner om ett skred inträffar och vägen stängs av, och trafiken leds om på andra vägar.

Alternativet att bibehålla vägen för dess kulturhistoriska värde ligger utanför projektets möjlighet att påverka. För en utförligare diskussion kring detta hänvisas till Trafikverkets svar på kompensationsåtgärder och dess konsekvenser, se rubriken *Beskrivning av kompensationsåtgärder och dess konsekvenser* ovan. Som kompensation kan Trafikverket bistå med en informationsskylt som beskriver vägen och omgivande kulturvärden.

Trafikverket har även förtydligat i MKB att den befintliga vägens sträckning genom landskapet är av stort kulturhistoriskt värde och att den nya vägen i största möjliga mån följer de gränser som finns i landskapet. Vägens profil och läge har anpassats för att smälta in i landskapet, för att undvika att vägen ska få en för modern utformning. Val av placering har skett med hänsyn till jordbruket så att intrång och fragmentering i odlingslandskap minimeras och fortsatt möjlighet att bruka jordbruks- eller betesmark ges. Att vägen kommer längre från bebyggelsen innebär en stor negativ påverkan på

vägens kulturhistoriska värde. Denna påverkan bedöms vara en lokal negativ påverkan på kulturmiljön.

Bedömning av friluftsliv och rekreation

I beslutet framför länsstyrelsen samma yttrande som tidigare. Detaljerad information finns under rubriken *Friluftsliv och rekreation* ovan, se *Skriftligt yttrande på samrådshandling, 2022-02-01*. Länsstyrelsen lämnar även synpunkt på att föreslagna nya vägens breda, moderna karaktär försämrar förutsättningarna för utveckling av cykelturism. Detta måste framgå av MKB.

Trafikverkets kommentar: I MKB är ett stycke tillagt som beskriver att upplevelsevärdet av jordbruksmarken kommer kvarstå, även om det blir i en ny sträckning. Möjligheten att, om än i ett nytt stråk i landskapet, kunna nå natur- och kulturleden samt ekomuséet Husbyringen öster om Myckelby möjliggörs i och med planförslaget. Natur- och kulturleden tillika ekomuséet Husbyringen svänger av från väg 751 precis innan berört vägområde.

Trafikverket vill förtydliga att nollalternativet beskriver en förväntad utveckling av området inklusive de drift- och underhållsåtgärder som behövs för anläggningen i en beräknad framtid. Nollalternativet är alltså inte detsamma som nuläget. Nollalternativet används som ett jämförelsealternativ när miljökonsekvenserna bedöms för en planerad verksamhet, i detta fall byggande av en väg.

Den nya vägsträckningen bedöms som positiv för rekreation och friluftsliv eftersom vägsträckningen i området kvarstår i och med planförslaget, vilket inte är fallet för nollalternativet som innebär att större eller mindre delar av körbanan på sikt kommer att skreda ut i älven med permanent vägaustängning som följd. Trafiken måste då ledas om på andra befintliga vägar, vilket ger en stor påverkan för de som rör sig som gång- eller cykeltrafikant längs vägen samt för de som vill nå Husbyringen. Omledning kan innebära långa omvägar och kopplingen till älven förvinner. Trafikverket gör även bedömningen att möjligheten för fortsatt cykelturism längs med vägen säkras i och med planförslaget, vilket det inte gör i nollalternativet.

Naturskydd

Påverkan på växt- och djurlivet längs Dalälven behöver utredas vid eventuella åtgärder längs befintlig väg.

Trafikverkets kommentar: Osäkerhet om påverkan på naturmiljön närmast Dalälvens stränder vid befintlig väg och dess framtida användning föreligger. Eventuella framtida åtgärder i slänterna intill Dalälven, på grund av ändrad markanvändning, kan bli aktuellt om fastighetsägare bedömer det nödvändigt. Men det är inget som hanteras inom ramen för vägplanen och därmed ligger det utanför Trafikverkets möjlighet att påverka. För detaljerad information se Trafikverkets svar under rubrik *Beskrivning av kompensationsåtgärder och dess konsekvenser* ovan.

Godkännande av MKB, 2022-08-30

Trafikverket har skickat projektets miljökonsekvensbeskrivning (MKB), daterad 2022-03-08 och reviderad 2022-06-23, till länsstyrelsen med begäran om att länsstyrelsen godkänner den. Länsstyrelsen skickade beslut om godkännande av MKB 2022-08-30.

Digitalt samråd, 2023-02-21

Trafikverket har genomfört ett digitalt samrådsmöte med Länsstyrelsen i syfte att föra en dialog angående behov av revideringar av MKB. Trafikverket önskar göra textjusteringar kopplat till storspovens häckningsperiod och produktionstid samt utöka och ändra områden

för tillfällig nyttjanderätt, ytor för etablering och massupplag. Samrådet fortsatte även via mejlkonversation efterföljande veckor, vid framtagandet av justeringarna.

Tillfällig nyttjanderätt för etablering och massupplag

Trafikverket förklarar att grundtanken har varit att produktionen i Jakobs och Myckelby skulle pågå samtidigt, för att nyttja massöverskottet i Myckelby till massunderskottet i Jakobs. Föreslagen ianspråktagen mark för tillfällig nyttjanderätt bedöms idag vara för litet med tanke på att vägplanerna måste vara oberoende av varandra, utifall att någon av vägplanerna riskerar att dra ut på tiden. Därmed behöver Trafikverket ta mer tillfällig nyttjanderätt i anspråk. Trafikverket framhåller att projektet ämnar att minimera påverkan på jordbruksmarken i området så mycket som möjligt och kontakt kommer att tas med berörda markägare.

Länsstyrelsen motsätter sig inte användningen och det utökade området av tillfällig nyttjanderätt i berört område. Däremot önskar Länsstyrelsen att Trafikverket förtydligar och lägger till hur projektet kan underlätta återställandet till jordbruksmark om inte det redan finns med i MKB.

Textjusteringar kopplat till storspoven

Tidigare har skyddsåtgärden varit att anläggningsarbeten inte får bedrivas i området under storspovens häckningsperiod (april-juli). En ny bedömning och tolkning av skyddsåtgärderna har skett och därmed önskar Trafikverket göra en justering. För att inte störa storspoven under dess häckningsperiod samt för att inte påverka dess bevarandestatus negativt så ska anläggandet av den nya vägen påbörjas efter storspovens häckningssäsong (april-juli). Under hösten kommer alla tyngre arbeten som exempelvis schaktning och fyllning att utföras.

Under mötet och efterföljande mejlkonversation bestäms att Länsstyrelsen ska kontrollera om artskyddsförordningen ska aktualiseras eller inte och om det är möjligt att justera skyddsåtgärden enligt Trafikverkets förslag. Länsstyrelsen ska även återkomma till Trafikverket med ett nytt godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen, se nedan, Godkännande av MKB, 2023-04-26.

Godkännande av reviderad MKB, 2023-04-26

Trafikverket har skickat projektets uppdaterade miljökonsekvensbeskrivning (MKB), daterad 2022-03-08 och reviderad 2022-06-23 samt 2023-04-11, till länsstyrelsen med begäran om att länsstyrelsen godkänner den. Länsstyrelsen skickade beslut om godkännande av reviderad MKB 2023-04-26. I godkännandet framgår även att ingen artskyddsutredning eller artskyddsdispens bedöms bli aktuell.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Fråga kring kommunal väghållning av väg 751

I samband med att vägplanen fastställs beslutas också om att delar av befintlig väg 751 som kryssats på plankartan ska utgå ur allmän väghållning, vilket förutsätter att varken Trafikverket eller kommunen har intresse i att förvalta vägen. Trafikverket har skickat fråga till Hedemora kommun, Samhällsbyggnadskontoret om intresse finns för att ta över väghållningen. Trafikverket har inte mottagit skriftligt svar från kommunen.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
Vägplanens samrådshandling var föremål för samråd under perioden 2021-11-29 till 2022-01-21. Samrådshandlingen bestod av följande dokument och handlingar: Planbeskrivning, Bullerutredning, Gestaltungsprogram, Illustrationskartor, Kulturarvsanalys, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Plankartor, PM vägval, Samrådsredogörelse och Översiktskarta.

Ett flertal skrivelser har inkommit, varav en har innehållit ett samlat yttrande från flera fastighetsägare i Myckelby vilken redovisas för sig. Ett samrådsmöte på orten har genomförts 2021-12-08. De inkomna synpunkterna har sammanfattats och indelats under nedanstående rubriker.

Jordbruksmark

Flera synpunkter framförs om jordbrukets betydelse och vissa aspekter och önskemål angående jordbruksmarken som Trafikverket bör ta hänsyn till i planeringen. Hänsyn behöver tas till dräneringsanläggningar och vattenavrinning. Utfarter behöver ges tillräcklig bredd för att underlätta brukandet av marken och trummor behöver läggas under vägen för att underlätta för att lägga bevattningsrör.

En synpunktslämnare framför att denne förstår avsikten med att hålla den nya vägen så kort som möjligt och att så lite åkermark som möjligt därmed blir påverkad. För att minska intrång borde den nya vägen följa äldre vägar och kanter på åkerskiften.

Önskemål framförs om att jordmassor som blir över vid schaktning på åker kan användas inom den egna åkermarken för att kunna förbättra odlingsmöjligheten.

Önskemål framförs om att de små oanvändbara jordbruksmarksavsnitten som uppstår ska kunna införlivas i den egna bostadsfastigheten.

En synpunktslämnare informerar om att maskiner kan sprida växtsjukdomar via sina däck. Därför behöver jordbruksföretaget ställa krav på rengöring av maskiner när dessa kör mellan fastigheter. Potatisodling sker inom området vilket ställer stora krav på sundheten på jordar och man behöver arbeta förebyggande så att inte smittor och växtsjukdomar sprids. Risken för växtsjukdomar innebär även att det är viktigt att den matjord som eventuellt skalas bort kvarstår inom fastigheten och att inte påfyllnadsjord flyttas runt mellan olika fastigheter. Överflödiga jordmassor borde tillfalla den egna fastigheten.

Det är viktigt med dialog om upplagsplatser, material och uppställningsplatser av maskiner av hänsyn till markpackning och dräneringar.

Trafikverkets kommentar: Att massor inte ska flyttas mellan olika fastigheter eller att fordon flyttas emellan utan att rengöras med hänsyn till växtsjukdomar tar Trafikverket med sig in i senare skeden.

Inför byggskedet behöver placeringen av anlagda avvattnings-, dränerings- och bevattningsanläggningar på jordbruksmarkerna undersökas och åtgärder behöver vidtas under byggskedet så att dess funktion kvarstår efter att den nya vägen är anlagd.

Upplag av massor under byggtiden behöver anpassas utifrån ras- och skredrisk, i dialog med fastighetsägarna. Dialog behöver även föras fortsättningsvis kring att fastighetsägare önskar att matjorden tillfaller fastighetsägaren.

Vägens placering är vald med tanke på att göra minsta möjliga intrång.

Trafikverket kan inte svara på huruvida oanvändbara jordbruksavsnitt kan införlivas i bostadsfastigheter utan hänvisar till Lantmäteriet i frågan.

Trafiksäkerhet

Farhågor framförs om att hastighetsbegränsningen på 70 km/tim kan innebära olyckor då vägen är smal och hamnar nära bebyggelse vilket skapar ljud, vibrationer och trafikfaror. Man frågar sig hur hastighetsbegränsning på 70 km/tim kan motiveras. Önskemål framförs om att hastighetsbegränsningen borde sättas till 50 km/tim då fler utfarter och 70 km/tim totalt sett innebär en försämrad trafiksäkerhet.

Den nya vägens placering är mycket nära en lada och det finns risk att utfarten till gården blir skynd av ladans placering. Ett par ytterligare byggnader i form av gäststuga och en annan lada skapar skynd sikt.

Trafikverkets kommentar: En utgångspunkt i vägplanen har varit att väg 751 ska utformas för att kunna bibehålla befintlig hastighetsbegränsning som väg 751 till större delen har, vilket är 70 km/tim. Befintlig hastighetsbegränsning (50 km/tim) genom Myckelby är i det sammanhanget ett undantag eftersom det inte är möjligt att ha 70 km/tim genom byn. Antalet utfarter mot väg 751 från bebyggelsen i Myckelby har minskats ned så långt möjligt med hänsyn till trafiksäkerheten, flera fastigheter delar på gemensam utfart.

Angående skynd sikt från ladan är föreslaget avstånd mellan ladan och dikeskant 2 meter där kantremsan är nedminskad förbi ladan. Avståndet bedöms vara tillräckligt för att uppnå erforderlig sikt.

Angående skynd sikt från ny anslutning så erhåller siktsträckan en godtagbar nivå utifrån den låga trafikmängden i korsningen och vägens utformning i övrigt.

Buller och vibrationer

En synpunktslämnare framför att det finns en vinterbonad gäststuga som inte är medtagen som bostad i bullerutredningen. Buller och vibrationer kan komma att drabba boendekomforten i gäststugan/bostaden.

Trafikverkets kommentar: Bullerutredningen har utgått från fastighetskartan där den aktuella byggnaden inte har varit redovisad som bostad. Efter den tillkomna informationen så kommer Trafikverket att hantera den som en bostad och därmed ta hänsyn till detta i val av skyddsåtgärder.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Vid den fortsatta hanteringen av ärendet har Trafikverket bedömt att aktuell byggnad inte kan komma att beaktas som en bostad. Därmed kommer ingen kompletterande bullerutredning att genomföras. Trafikverket skulle möjligen kunna erbjuda en flytt av bygganden i kommande bygghandlingsskede om fastighetsägaren önskar en sådan åtgärd. Vidare dialog kommer att ske i bygghandlingsskedet gällande detta.

Vägstandard, - vägbelysning och bärighetsklass

Flera synpunktslämnare framför önskemål om att den nya vägen får vägbelysning. Detta utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, för att skydda oskyddade trafikanter som kommer att röra sig längs vägen.

Önskemål framförs om att den nya vägen blir en Bk1-klassad väg så att transporter till och från lantbruk kan ske.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar önskemålet. Krav för att Trafikverket ska överväga belysning är att årsmedeldygnstrafiken är över 5 000, vilket inte uppnås inom vägsträckan. Därför föreslår Trafikverket inte belysning för ny vägsträcka.

Den nya vägen kommer att få bärighetsklass 1 (BK1). Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Framtida användning av befintlig väg 751

Flera synpunktslämnare framför att man önskar att den befintliga vägen tas bort och att inget intresse finns av att ha någon form av gång- eller cykelväg kvar. En synpunktslämnare framför att skälet till att man vill att vägen tas bort är för att bostadsfastigheten annars blir omgärdad av allmänna vägar på tre av fyra sidor om husen.

Ett par synpunktslämnare önskar att den gamla vägen görs till mark/åkermark om ny väg uppförs.

Trafikverkets kommentar: Dialog förs med Länsstyrelsen och andra instanser kring den befintliga vägens framtida användning.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: För detaljerad information gällande ansvar och framtida användning av befintlig vägsträckning hänvisas till Planbeskrivningens kap 5.8.1. Nya enskilda vägar och anslutningar till väg 751 och 8.4.1. Fortsatt användning av befintlig väg.

Ersättningsfrågor

Flera synpunktslämnare framför synpunkter om ersättningsfrågor. Ersättning önskas för mark som inte kommer att gå att bruka inom ett konventionellt jordbruk efter det att ny väg uppförts eftersom åkern delas och kilar och hörn uppstår. Den totala arealmängden som arrenderas ut kommer att minska och därför önskas en skälig ersättning för skadan då jorden minskar i värde och odling inte kommer kunna genomföras.

Trafikverkets kommentar: En grundförutsättning för att ha rätt till ersättning som fastighetsägare eller arrendator är att ekonomisk skada uppkommit vilket kan anses ha skett om mark blir obrukbar till följd av vägplanen.

Erosionsproblematik

Flera synpunkter berör erosionsproblematiken utmed älven som kvarstår när vägen flyttas. Flera synpunktslämnare anser att Trafikverket har åstadkommit eller påskyndat erosionen genom att tung trafik har tvingats långt ut på väggkanten. Erosionen har också ökat efter utgrävningar av forsen som skedde under 1950-talet för att öka kapaciteten för kraftverket. Tung trafik syns passera dagligen, restriktionerna enligt BK2 följs ej. Erosionsproblemen kommer sig inte av den naturliga erosionen.

Ansvar för erosionsproblematiken därför borde tillfalla Trafikverket eller vattenkraftsaktören. Ansvar för att lösa erosionsproblemen borde inte tillfalla fastighetsägarna. Trafikverket borde hjälpa fastighetsägarna med stabilitetsproblemen i älvslätten. Exempelvis genom avsläntning, terrassering och stödfyllning som åtgärder för att avhjälpa problemet vilket önskemål framförs om att kunna ske i samband med att nuvarande väg grävs bort. Marken hotas av erodering om vägen flyttas och förstärkning av älvstranden därför kommer förr eller senare bli aktuell.

En synpunktslämnare önskar hjälp med att bedöma om träden som är belägna i och nära befintligt vägområde ska åtgärdas för att mildra erosions-/rasrisk i älvslänten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har ansvar för planering, byggande och drift av de statliga vägarna. Vägplanens ändamål är att säkerställa vägens framtida funktion och att vidta riskreducerande åtgärd så att framkomlighet och säkerhet säkerställs.

Primärt är det geometrin i älven som åstadkommer stabilitetsproblemen. Stående träd är bra för att binda upp slänten. Om träd rasar kan de dock dra med sig jord och därmed förvärra situationen.

Se Trafikverkets kommentar till Samlat yttrande från flera fastighetsägare nedan.

Samlat yttrande från flera fastighetsägare

I ett samlat yttrande från fastighetsägare till 14 stycken fastigheter framför följande:

Vi är positiva till Trafikverkets vilja att föra dialog och uppmärksammar särskilt att Trafikverket uppger i sin intention, att inga personskador ska uppstå och att god dialog ska föras med berörda fastighetsägare och arrendatorer.

Vi anser inte att de riskreducerande åtgärder som hittills presenterats minskat vår oro för erosionsproblematiken. Vi vill att Trafikverket tar sitt ansvar för de effekter som uppkommit som följd av trafiken, inte minst på grund av tillåtande av tung trafik som belastat slänten med vibrationer. Påverkan syns tydligt på de utåtlutande vägräcken som finns längs vägen.

Väljer Trafikverket att flytta vägen för att hålla nere kostnaden för projektet, kan inte den uppkomna situationen lämnas åt fastighetsägarna att lösa och bekosta. Vi anser därför att det saknas uppgifter i underlaget om hur återställandet ska hanteras.

Den väglösning som presenterats kan bara stödjas om Trafikverket också bidrar till att lösa erosionsproblematiken. En ekonomiskt motiverad väglösning som lämnar oss fastighetsägare med erosionsproblemet anser vi inte är godtagbar. Vi föreslår ett samarbete mellan Trafikverket och Fortum under insyn av Länsstyrelsen för att komma till rätta med erosionsproblematiken, exempelvis genom att ta fram en handlingsplan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets ansvar är för planering, byggande och drift av de statliga vägarna men Trafikverket har förståelse för att oro kan finnas kring erosionsproblematiken utmed älven. Detta har diskuterats i ett tidigt skede tillsammans med Länsstyrelsen, berörda kommuner, Fortum och MSB där de olika ansvarsområdena tydliggjordes (möte 2018-01-22).

Enligt minnesanteckningarna från mötet konstaterades att vattendomen reglerar förutsättningarna för vattenregleringen. Dammägaren har att förhålla sig till miljödomen, till exempel dämningssgräns, sänkningssgräns, avbördningskurva och korttidsreglering.

Hänsynsreglerna i miljöbalken 2 kap. 3 § MB gäller. Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Dammägarna ska avsätta medel till regleringsfonder (bygdemedel och ersättning för skador). För möjlighet till ersättning för skador som uppstått senare än 10 år efter

vattendom hänvisade Fortum till vattenskadefonden (medel som avsätts från bygdemedlen och söks hos Mark- och miljödomstolen).

Länsstyrelsen har ansvar för samordning, stödjande arbete och tillsyn avseende krisberedskap och olyckor enligt Länsstyrelseinstruktion, regleringsbrev, och granskning och tillsyn enligt Plan- och bygglagen. Statliga och kommunala myndigheter har enligt byggnadslagstiftningen ett ansvar för att ny bebyggelse inte kommer till stånd inom områden som med hänsyn till grundförhållandena inte är lämpliga att bebygga.

Något fortlöpande ansvar för att grundförhållandena är tillräckligt stabila ansågs inte föreligga för kommunen (jordskredspropositionen 1985/86).

Ansvaret för skydd av egendom ligger först och främst på egendomens ägare eller dennes försäkringsgivare.

Kommunen anses enligt jordskredspropositionen vara bäst lämpad att ombesörja att detaljerade undersökningar kommer till stånd inom områden med befintlig bebyggelse.

Samrådsmöte på orten 2021-12-08

Samrådsmöte på orten genomfördes 2021-12-08 på Pastorsexpeditionen i Husby kl. 18 – 20.30. Tretton personer deltog och fem representanter från Trafikverket. De inbjudna utgjordes av de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av vägplanen och dessa hade bjudits in via brev. Trafikverket redovisade en presentation om projektet och det ställdes frågor från de deltagande. Mötets innehåll finns sammanfattat i minnesanteckningar.

Allmänna frågor som framkom handlade om framförallt tre punkter:

- Stort intresse och oro för vem som har ansvaret för erosionen vid Dalälven eftersom den regleras. Fler önskar mer information från Fortum, kommun, Länsstyrelse och liknande.

Trafikverkets kompletterande kommentar 2022-09-19:

Trafikverket är ansvarig för väg 751 och befintlig vattendomen styr vattenföringen i älven. Trafikverket har tillsammans med Länsstyrelsen, berörda kommuner och MSB haft dialog tillsammans med aktuellt vattenkraftsbolag innan vägplanarbetet initierades. Att inleda en process för att ifrågasätta vattendom och vattenkraftsbolagets ansvar för stabiliseringsåtgärder kommer Trafikverket inte att genomföra inom ramen för denna vägplan.

- Samtliga närvarande på mötet ville att gamla vägen ska tas bort och marken återskapas om ny väg ska byggas.

Trafikverkets kompletterande kommentar 2022-09-19:

Dialog med Länsstyrelsen, de enskilda som kan bli särskilt berörda samt andra instanser har förts kring den befintliga vägens framtida användning. För detaljerad information gällande ansvar och framtida användning av befintlig vägsträckning hänvisas till Planbeskrivningens kap 5.8.1. Nya enskilda vägar och anslutningar till väg 751 och 8.4.1. Fortsatt användning av befintlig väg.

- Oro för påverkan på jordbruksmarken. Minskad brukbar yta. Uppdelning av stora åkrar. Kvarvarade restytor som blir för små för att vara lönsamma att bruka med stora maskiner.

Trafikverkets kompletterande kommentar 2022-09-19: I planbeskrivningen kap 4.1. Val av lokalisering beskrivs att vägens placering sker med hänsyn till jordbruket så att intrång och fragmentering i odlingslandskap minimeras och fortsatt möjlighet att bruka jordbruks- eller betesmark ges. Målsättningen har varit att behålla så stora sammanhållande åkerskiften som möjligt.

Samråd via telefon- och mejlkontakt, perioden 2023-03/2023-04

Trafikverket har sett ett behov av att ändra och utöka områden för tillfällig nyttjanderätt, ytor för etablering och massupplag, vilket påverkar tre stycken fastighetsägare. Samråd har skett med berörda fastighetsägare och två av ägarna hade inga synpunkter på placeringen och utformningen av ytorna. En berörd fastighetsägare motsätter sig att Trafikverket ska ta mark i anspråk som tillhör fastighetsägaren. Fastighetsägaren motsätter sig hela vägplaneförslaget och framför att planen kommer att överklagas.

Trafikverkets kommentar: Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme tas i anspråk ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. I projektet är markanspråken och åtgärderna utformade för att uppnå syftet med vägplanen med minsta intrång och olägenhet för enskilda. För att kunna bygga den nya vägen behöver Trafikverket tillfälligt ta mark i anspråk under själva byggtiden för olika ändamål. Föreslagen ianspråktagen mark för tillfällig nyttjanderätt bedöms vara för litet, därmed behöver Trafikverket ta mer tillfällig nyttjanderätt i anspråk. Trafikverket har valt att anlägga den nya tillfälliga nyttjanderätten mellan älv och ny väg i syfte att exempelvis minska risken för ytterligare skador på jordbruksmark.

Vid samråd med berörda fastighetsägare har Trafikverket informerat om att marken kommer att återställas när vägbygget är färdigt. Även ersättning för marken som tillfälligt nyttjas under byggtiden kommer att utgå till de berörda fastighetsägarna.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

LRF delar Trafikverkets uppfattning att åtgärder behöver göras för att stabilisera vägen. Trafikverket har tagit viss hänsyn till för LRF:s tidigare framförda krav och önskemål på utformning. Det är viktigt att kraven och önskemålen fortsatt hörsammars vid detaljerad planering som rör in- och utfarter, korsande av vatten- och elledningar samt dränering och markavvattning och att dialog förs med markägare för en god process och framtida resultat. I vissa av de fall där en diskussion med markägare har genomförts ser LRF ser att Trafikverket varit tillmötesgående. Dialogen behöver fortsätta eftersom många detaljer vid utformning av vägen kvarstår. LRF anser att den nya vägen ska klassas till Bk1 väg.

LRF anser att fler parter skulle ha inbegripits i en större utredning i tidigare skede i innan projektet om vägflytt initierades. Kompletterande beräkningar behövs för att kunna avgöra behov av åtgärd samt att alla berörda parter behöver vara överens om vilka krav som ska ställas på området säkerhet och under vilken tidsrymd.

I Riskreducerande åtgärder Klarälvdalen görs förstärkningsåtgärder av älvslänten och LRF frågar sig varför det inte går även i detta fall.

Erosionsproblematiken kommer att kvarstå även sedan väg 751 flyttats och förstärkningsåtgärder kommer att vara nödvändiga för att bibehålla marken/jordbruksmarken. LRF anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket inte tar större helhetsansvar i detta ärende.

Att dra ny väg, motiveras i stort sett enbart av ekonomiska argument. I ett långsiktigt perspektiv är det tveksamt om det ekonomiska antagandet ens är rimligt i och med förlust av jordbruksmark i kombination med de åtgärder som kvarstår för att förstärka älvsälnten, och som nu lämnas till andra aktörer för att kunna fortsatt verka på platsen.

LRF anser att anlägga en ny väg inte är ett väsentligt samhällsintresse, vilket krävs enligt miljöbalken 3 kap 3 § för att kunna få ianspråkta jordbruksmark, vilket är av nationell betydelse.

LRF är negativa till projektet utifrån livsmedelsstrategin och anser att Trafikverket undervärderar de unika odlingsförutsättningar som Dalälven skapat. I livsmedelsstrategin framförs att i de fall som jordbruksmark exploateras är det viktigt att minimera fragmentering och den andel av marken som tas i anspråk. Åkermark är en av landets viktigaste resurser som kommer att öka i värde.

Planen medför små skiften vilket innebär att förlusten av åkermark blir större än det som tas i anspråk av ny väg. Den nuvarande vägsträckningen kan återställas till jordbruksmark. Vid beräkning av ersättningen bör det tas hänsyn till att det tar lång tid för att få bördig mark.

Bortschaktade matjordsmassor bör lämpligen användas för att återställa området vid den gamla vägen. Krav kan ställas i upphandlingsunderlaget att anbudstagare för dialog med markägare så att denna åtgärd utförs där så önskas.

På grund av växtsjukdomar bör bortschaktade matjordsmassor användas av den som brukar fastigheten samt att de maskiner som används är sanerade så att inte jord från olika fastigheter beblandas.

Kulturmiljöargument förs fram för att bibehålla den gamla vägen trots nyetablering av väg. Om inte kommunen tar över riskeras att vägen blir ålagd de enskilda markägarna vilket skulle innebära en ekonomisk förlust för dess genom förlust av mark samt kostnader för underhåll av gamla vägen. Det är viktigt att det inte blir en tvingande åtgärd för de markägare som inte vill överta vägen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i möjligaste mån tagit hänsyn till LRF:s framförda synpunkter vid placering och utformning av ny väg. Dialog med fastighetsägare kommer att fortsätta angående utfarter och ledningar. Ny väg kommer att utformas med bärighetsklass 1 (Bk1), detta förtydligas i planbeskrivningen.

Angående Trafikverket ansvar så gäller det för planering, byggande och drift av de statliga vägarna. Dialog förs med Länsstyrelsen och andra instanser kring den befintliga vägens framtida användning.

Motiven till den riskreducerande åtgärden att flytta vägen är inte enbart ekonomiska utan grundas på ett flertal aspekter vilka redogörs för närmare i PM Vägval. De intressen och aspekter som olika tänkbara riskreducerande åtgärder har bedömts utifrån är risk och säkerhet, vattenmiljö, naturmiljö, kulturmiljö, landskap, trafikantens upplevelse, jordbruk, enskilda vägar och kostnad.

Exemplet med vägplanen kring Klarälven bedöms inte kunna vara helt jämförbart med väg 751 eftersom förutsättningarna avseende bland annat naturvärden och trafik skiljer sig åt.

Synpunkter kring masshantering tar Trafikverket med sig i det fortsatta skedet.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: För detaljerad information gällande ansvar och framtida användning av befintlig vägsträckning hänvisas till Planbeskrivningens kap 5.8.1. Nya enskilda vägar och anslutningar till väg 751 och 8.4.1. Fortsatt användning av befintlig väg.

Stiftelsen Husbyringen

Husbyringen uppfattar det som att alternativet att behålla nuvarande vägsträckningar vid Duvåker och Myckelby inte kan genomföras. Det alternativ som då framstår som en godtagbar lösning är att vägsträckorna behålls som gång- och cykelväg under sommarhalvåret. För Husbyringens del kan detta fungera som en godtagbar lösning för våra besökare eftersom dessa oftast rör sig utmed ringen under sommarhalvåret. Även Sverigeleden går igenom området vilket i så fall innebär att även den kan ha kvar sin sträckning.

Organisationen för hur en gång- och cykelväg under sommartid ska finansieras och skötas är en fråga mellan Trafikverket, Hedemora kommun och berörda fastighetsägare i första hand. Husbyringen förordar att Hedemora kommun ansvarar och borgar för en långsiktighet gällande skötseln och att kommunen även skriver nyttjanderättsavtal med fastighetsägare

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Husbyringens synpunkter och förslag på lösning och tar det med sig i dialogen mellan Länsstyrelsen och berörda kommuner.

Kompletterande kommentar 2022-09-19: Möjligheten att, om än i ett nytt stråk i landskapet, kunna nå natur- och kulturleden och ekomuséet Husbyringen öster om Myckelby möjliggörs i och med planförslaget. Natur- och kulturleden tillika ekomuséet Husbyringen svänger av från väg 751 precis innan berört vägområde.

Utredningar påbörjade av Trafikverket har visat att alternativet att bibehålla vägen för dess kulturhistoriska värde ligger utanför projektet och därmed Trafikverkets möjlighet att påverka. Däremot finns det fortsatt möjlighet att bibehålla den äldre vägen, exempelvis som vandringsled, genom att frågan drivs av annan part som kommun, fastighetsägare eller andra kulturmiljövårdande instanser.

Hedemora Energi AB

Hedemora Energi informerar om att fastigheterna längs vägsträckan har hämtning av avfall och att hämtning av slam från enskilda avlopp sker med tunga fordon. Påverkas möjligheten att använda tunga fordon för ändamålet under byggtid eller efter färdigställandet behöver detta lösas.

I övrigt informeras det om att fiber finns förlagd på samma sträckor som elnät. Avseende vatten- och avloppsledning avses minimalt eller inga av befintliga ledningar att bytas ut. I de flesta fall rör det sig om fastighetsägarnas egna ledningar på tomter och egen mark.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Enskilda vägar kommer att anläggas så att möjligheten att använda tunga fordon inte ska påverkas.

SGI

SGI har studerat underlaget utifrån miljögeotekniska frågor, geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor så som ras, skred och erosion.

SGI uppger att med ett ökat avstånd mellan väg och älv ökar säkerheten avseende skred för de som använder vägen för den nya sträckningen. Stabiliteten för den nya sträckningen avseende ras och skred behöver verifieras i det fortsatta arbetet om så inte redan gjorts.

Stabiliteten för området närmast älven kommer vara oförändrad i det korta perspektivet men försämras över tid till följd av den erosion om enligt underlaget pågår, detta såvida inga åtgärder vidtas. Det är viktigt att detta förmedlas till berörda parter i de dialoger som förs så att området närmast älven kan anses lämpligt för den framtida användningen utifrån ras och skred.

Trafikverkets kommentar: Stabiliteten för den nya sträckningen har kontrollerats och uppfyller Trafikverkets krav för nybyggnation av väg.

SGU

Sveriges geologiska undersökning (SGU) redovisar till SGU:s allmänna riktlinjer som bifogas yttrandet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar SGU:s allmänna riktlinjer.

Övriga berörda myndigheter och organisationer utan erinran

Följande myndigheter har inte haft någon erinran mot vägplanen:

- Folkhälsomyndigheten
- Region Dalarna
- Svenska kraftnät
- Polismyndigheten
- Jordbruksverket
- Post- och telestyrelsen (PTS)
- Havs- och vattenmyndigheten
- MSB
- Naturvårdsverket
- SMHI
- Försvarsmakten



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se