

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Riskreducerande åtgärder väg 751 - Duvåker

Hedemora kommun, Dalarnas Län

Vägplan, 2022-03-08

Projektnummer: 165701



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Stefan Norberg, Sweco

Dokumentdatum: 2022-03-08

Dokumentnummer: 3C15SAMR

Ärendenummer: TRV 2019/122474

Projektnummer: 165701

Foto framsida: Sweco, 2020

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

## Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Samrådsrets	4
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 .....	12
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	16
3.2.1.	Samråd med berörd Länsstyrelse.....	16
3.2.2.	Samråd med berörd kommun.....	21
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	21
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	21

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för vägplan för riskreducerande åtgärder väg 751-Duvåker 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 2019/122474.

## 1 Sammanfattning

### **Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan**

Trafikverket har inledningsvis genomfört separata samråd under perioden 2020-05-13 till och med 2020-05-29 med de som särskilt berörs av vägplanen, de vars mark berördes i hög grad av alternativa vägval. Samrådet bedrevs genom ett brevutskick och ett uppföljande telefonsamtal.

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](http://www.trafikverket.se/vag751-riskreducering) samt på Trafikverkets kontor i Borlänge. Synpunkterna skickades under diarienummer TRV 2019/122474 till Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto: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](http://www.trafikverket.se/vag751-riskreducering) samt på Trafikverkets kontor i Borlänge samt på Säter kommun och Hedemora kommun. Synpunkterna skickades under diarienummer TRV 2019/122474 till Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto: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.

## 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 brevutskick.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har genomfört separata samråd i ett tidigt skede under perioden 2020-05-13 till och med 2020-05-29 med de särskilt berörda, de vars mark berördes i hög grad av alternativa vägval. Samrådet har skett via ett brevutskick och ett uppföljande telefonsamtal. Inkomna synpunkter finns dokumenterat i minnesanteckningar, hur synpunkterna har omhändertagits beskrivs längre fram i dokumentet.

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 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.

#### Samråd med berörd Länsstyrelse

##### *Samrådsmöte, 2020-04-21*

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Dalarna har skett 2020-04-21 med deltagare från Länsstyrelsen i Dalarnas län 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 förutom för Svinssjön som ligger cirka 0 m nordväst om utredningsområdet. 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 man 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 ÄVS 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, Hedemora kommun, Sätters kommun och Husbyringen. Syfte med samordningsmötet var att bidra till ökad förståelse för processen fram till dess att vägplanen inleddes.

#### *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.

*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 följeffekter 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 älvsälterna/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.*

*Riksintresse, landskapet och vägens historia*

Aktuell väg ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården Husbyområdet. Sträckan ingår som en viktig del av ekomuseum Husbyringen och är en av Husbyringens upplevelserikaste vägsträckor. Vägen har en mycket lång historisk kontinuitet. 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. Vägen är härigenom av stor betydelse för riksintresset för kulturmiljövården.

Gården Duvåker har lång historisk kontinuitet och finns med på den äldsta kartan över Husby socken från 1653. Även om vägen rivs begränsande 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 vägdragning innebär en negativ landskapspåverkan genom att en modern främmande struktur läggs in i det välbevarade äldvallslandskapet med sitt karaktäristiska bebyggelsemönster med i tur och ordning älven, vägen, bebyggelse och sedan det öppna odlingslandskapet 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 en mycket stor kulturturistisk betydelse som del av ekomuseum Husbyringen och tillhör en av de mest upplevelserika delarna. Vägsträckan har i sig ett stort attraktionsvärde för alla trafikanter. Genom närheten till Dalälven ger vägen möjlighet att uppleva älven och äldvallslandskapet på ett unikt sätt. Det pågår projekt som turistiskt utvecklar viktiga kulturmiljöer som besöksmål i södra Dalarna, vilka kommer att påverkas negativt.

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.*

*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 riksintressets värdebeskrivning. De utpekade och nu nämnda kärnvärdena i riksintresset, Gårdarna Husby och Näs, är inte koncentrerade till utredningsområdet.*

*Vägens placering väljs bland annat med tanke på att bibehålla stora, rationella åkermarker så att risken att marker växer igen uteblir.*

*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 kommer att krävas för den planerade nya vägsträckningen. Endast en lämning finns registrerad i dagsläget. Eftersom vägen rivs kommer den 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.*



### *Jordbruksmark*

Jordbruksmarken är mycket brukningsvärd och värdefull odlingsmässigt. 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.*

### *Naturmiljö*

Området är utpekad som värdefullt odlingslandskap samt Ramsar-område och ligger i närheten av Hovran-området som är utpekad som Natura 2000 och naturreservat bl.a. för sina stora värden för fågellivet. Det behöver göras undersökning om fågellivet kan påverkas av åtgärderna med byggnationen och säkerställas att inga arbeten utförs under de perioder när häckning pågår för känsliga fågelarter. En naturvärdesinventering krävs. Området tangerar en våtmark och tar mycket åkermark i anspråk i förhållande till trafiken på vägen.

Det kan finnas biotopskyddade lokaler och strandskydd berörs. Berörd allmällé med döda träd berörs också av biotopskydd.

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

### *Vattenverksamhet*

Länsstyrelsen ser tydliga problem med att anlägga erosionsskydd i Dalälven och risker med att det orsakar följdproblem som kan få stor påverkan på enskilda och/eller allmänna intressen. Framförallt kan det bli negativ påverkan om erosionsskydd anläggs genom utfyllnad i älven vilket kan 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 i Dalarna, 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 vägsträckan i Duvåker ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården (83 38) Husbyområdet. Duvåker 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 älddalslandskap 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 är området där vägen planeras byggas om utpekad som värdefullt odlingslandskap samt Ramsar-område. Området ligger i nära anslutning till Hovran-området som är utpekad 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 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 samrådshandlingen kommer en miljökonsekvensbeskrivning att bifogas.*

## 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 vattenföreningen i Dalälven och får till svar att en vattendom styr vattenföreningen, Trafikverket är ansvarig för vägen.

### *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.

### *Kommunstyrelsens strategiutskott, 2020-09-15*

Hedemora kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, begär och får förlängd remisstid 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 med kommunen och önskar att man samverkar med kommunen framöver.

De förordade lösningarna innebär betydande konsekvenser för 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 förslaget 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 fordonsrörelse i endera riktningen och att hastighetsbegränsning 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 älvsäntrerna/geometrin, över och under vattenlinjen, som påverkas av erosion i älven.

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. 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.

Samrådsmöte, 2020-11-03

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen, Hedemora kommun och Säters kommun, se rubrik *Samråd med berörd Länsstyrelse, Samrådsmöte 2020-11-03*.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Synpunkter som inkommit under samrådsaktiviteterna har sammanfattats och redovisats under nedanstående punkter:

*Vägens placering*

En synpunkt framförs att vägalternativ som går genom gårdsområdet inte är att föredra, utan istället ett vägalternativ som inte inkräktar på gårdsområdet eller på åkrarna. Ej heller ett sådant alternativ som går mitt ute på åkrarna.

Trafikverkets kommentar: Vägens placering har valts med hänsyn till synpunkten om att ge så låg påverkan på gårdsmiljön och jordbruksmarken som möjligt. Genom att placera vägen längre från älven ges större jordbruksskiftet att bruka.

Vid beaktande av bostadshusets läge där det föreligger hög skredrisk och påverkan på marknadsvärdet, det därtill relativt höga värdet på åkermarken samt möjligheten att uppföra ny bostad i säkrare läge närmare ekonomibyggnaderna, så är tillfället för fastighetsägaren heller inte fel att låta vägens lokalisering primärt styras av önskemål om minimerat jordbruksintrång. Förstörd tomtmark och hus i alltför nära läge till väg löses i så fall in av Trafikverket, utifrån expropriationslagens regler om ersättning motsvarande marknadsvärde minskning + 25 procent. Ägaren kan vid sådan förhandling även lyfta önskemål om att själv flytta byggnaden, mot relevant ersättning.

*Andra riskreducerande åtgärder är att föredra*

Dessa åkrar är stora rationella av Dalarnas bästa åkermark som skulle bli uppsplittrade åkrar som då blir obrukbara om vägen skulle byggas över åkermarken. Livsmedelsstrategin talar för ökad och hållbar produktion av mark, som då ej går att genomföra i samband med vägbygge över marken. Vägförstärkning av befintlig väg är det enda realistiska alternativet.

*Trafikverkets kommentar: En utgångspunkt är att den riskreducerande åtgärd som vidtas ska vara hållbar och ha realistiska underhållskostnader. För att kunna behålla befintlig väg krävs stora kostsamma åtgärder i älven som inte bedöms vara hållbara eller realistiska. Andra tänkbara åtgärder har studerats men valts bort. Risken för skred vid stabiliseringsåtgärder liksom osäkerheten kring varaktigheten och följd effekter nedströms kan vara tyngre skäl än de ekonomiska. Vägens placering väljs med det nämnda perspektivet i åtanke, det vill säga att vägen placeras så att så stora och rationella skiften som möjligt kvarstår.*

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

*Naturvårdsverket, 2020-06-30*

Naturvårdsverket har skickat svar att de avstår från att yttra sig i ärendet.

*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 vägalternativ 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 i 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 byggt trafik beträder marken packas jorden vilket är negativt. Jordarna är kapillära och klarar torka 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.

*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 vägslänterna.

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, oljeväxter, 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 procent 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.*

*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 kostnader, utförs svårligen. Andra riskreducerande åtgärder har också konsekvenser för natur- och kulturmiljön samt kostar mer, varför alternativet att flytta vägen bedöms motiverat. Flertalet av de värden som beskrivs och som ingår i riksintresseområdet är inte belägna i närheten av vägområdet. Vägsträckan som ersätts är begränsad och utgör en mindre andel (cirka 1,5 km) av den totala vägsträckan, och av Husbyringens cirka 6 mils led.*

*Region Dalarna, skriftligt yttrande, 2020-09-02*

I denna inledande del av planlägningsprocessen 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.*

*Hedemora Näringsliv, skriftligt yttrande, 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.

Besöksnäringsspektiv – 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 turisten till Hedemora. Vi är med i ett flertal projekt som berör besöksnäringen som lokal HUB – landsbygdssamverkan kommersiellt 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.*

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

#### *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.

Hedemora Energi har enbart ledningar i Duvåker. Hedemora Energi uppmärksammade om sin högspänningsledning i Duvåker som påverkas av vägdragningen. Trafikverket svarade att Trafikverket tittar vidare på hur den påverkas och vilken åtgärd som behöver göras. 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 får 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

### 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 lokaliseringsprövning (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 framförde 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.

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 avgränsningssamråd 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? TRV 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 slåtter 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 kompensationsinsatser 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.

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

#### *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. Om marken används till odling kan det innebära att marken brukas närmare älven och på sikt eroderar slänten.

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 i Dalarnas län ingår. Inom ramen för den fortsatta dialogen får det bedömas vilket underlag som erfordras.*

#### *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. Även möjlighet till alternativ anslutning till väg 270 bör utredas så marken mellan nya vägen och eventuell framtida cykelled kan fortsätta brukas.

Att bevara den befintliga vägen i någon form medför att markområdet i liten utsträckning kan ombildas till jordbruksmark. Det innebär en intressekonflikt kring vikten av att bevara jordbruksmark. Marken där vägen ligger idag har troligen aldrig brukats och det tar lång tid att bilda en bra odlingsjord. På sikt kommer delarna närmast Dalälven att erodera vilket innebär att marken successivt försvinner och därmed även den odlingsbara marken.

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

#### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning av vägförslagets påverkan på kulturmiljövårderna 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. Härvid är sträckan vid Duvåker särskilt viktig, då den är belagd på de äldsta kartorna från 1600-talets mitt.

*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).*

*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. Mot bakgrund av att de befintliga sträckningarna ingår som några av de mest sevärda och attraktiva delsträckorna av Eko-museum Husbyringen delar inte Länsstyrelsen denna bedömning. Den nya vägsträckningen kommer inte att erbjuda de upplevelsevärden som den gamla vägens närhet till Dalälven och den äldre agrara bebyggelsen som är orienterad utmed vägsträckningen ger. Härigenom har de planerade nya vägsträckningarna och borttagande av de gamla sträckorna i stället en påtagligt negativ inverkan på de rekreations- och friluftvärden som är kopplade till 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.*

## Samråd med berörd kommun

### *Fråga kring kommunal väghållning av väg 751*

Trafikverket har skickat fråga till Hedemora kommun om intresse finns för att ta över väghållningen för den del av väg 751 som kommer att utgå ur allmänt underhåll. 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 inte mottagit skriftligt svar från kommunen.

## Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett samrådsmöte på orten har genomförts 2021-12-08. Synpunkter som inkommit under samrådet har sammanfattats och redovisats under nedanstående rubriker.

### *Förslag på placering av ny väg*

Förslag på en annan väglinje framförs från en synpunktslämnare i text och karta. Förslaget är att väg 751 ansluter till väg 270 cirka 400 meter norrut om nuvarande korsning österut i en vid båge söder om den blöta marken, norr om gården Duvåker och därefter ner mot älven och vidare parallellt med tidigare väg förbi lada och Lindåker för att efter Lindåker ansluta till gamla vägen mot Brovall. Fördelarna är mindre intrång på åkermark och att man undviker den svårodlade kilen från bron mot Duvåker. Vägen blir vackrare och anslutningsvägen blir kortare till Lindåker, tillgänglighet blir bättre de som brukar fiska i älven.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för förslaget. Trafikverket har studerat det och anser det vara intressant genom bland annat sin placering utmed kantzoner och att kilar undviks. Trots detta bedöms det nuvarande förslaget i en samlad bild ändå ha fler fördelar bland annat för att vägens totala längd är kortare.*

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

## 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 LRF:s tidigare framförda krav och önskemål på utformning. Det är viktigt att kraven och önskemålen fortsatt hörsammas 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 älvslänten, 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.*

#### *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.*

#### *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 Duvåker kommer ny väg att korsa högspänningskablar och lågspänningskabel på tre platser. 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](http://www.trafikverket.se)