

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Riskreducerande åtgärder väg 751 – Jakobs Säter och Hedemora kommun, Dalarnas Län

Vägplan, 2022-03-25

Projektnummer: 165697



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Stefan Norberg, Sweco

Dokumentdatum: 2022-03-35

Dokumentnummer: 1C15SAMR

Ärendenummer: TRV 2019/122456

Projektnummer: 165697

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	9
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	19
3.2.1.	Samråd med berörd Länsstyrelse	19
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	25
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	26
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	28

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för vägplan för riskreducerande åtgärder väg 751-Jakobs 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, minnesanteckningar med mera finns diarieförda under diarienummer TRV 2019/122456.

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 samt på Trafikverkets kontor i Borlänge. Synpunkterna skickades under diarienummer TRV 2019/122456 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

Efter länsstyrelsens beslut om att vägplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har en utökad samrådsrets tillkommit där ett flertal myndigheter, organisationer och övriga intressenter har ingått.

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 2019/122456 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. Flera samrådsmöten har genomförts med Länsstyrelsen.

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, delägare i samfälligheter och rättighetsinnehavare. Till samrådsretsen hör även övriga berörda myndigheter och organisationer. Allmänheten har informerats om samråd via annonsering och resterande via brevutskick. Eftersom projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har en utökad samrådsrets tillkommit där ett flertal myndigheter och organisationer samt övriga intressenter har ingått.

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. Det inkom även skriftliga synpunkter. 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. Säters 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 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 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. 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 diskuterades 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 samråtts 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, Hedemora kommun, Säter 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, Säter 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. Risker 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 älvsälanternas/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

Aktuell vägsträcka ligger i anslutning till riksintresseområde för kulturmiljövården Husbyområdet, ingår i Övrigt intresse för kulturvård (Fäggeby, Uppbo, Nedernora, Orrsta). Del av vägen berör byn Nedernora som är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö.

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 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 åsatts den högsta värderingen i Inventering av Kulturhistoriskt värdefulla vägar eftersom den har lång historisk kontinuitet och utgör en av de äldsta och viktigaste strukturerna i landskapet. Även om vägen rivs enbart delar av den totala vägsträckan innebär det en stor negativ påverkan. Ur kulturmiljösynpunkt har vägen i sig själv ett mycket stort värde.

Vägen har stor kulturturistisk betydelse. 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. I planläggningen av vägätgårderna måste en fördjupad kulturmiljöanalys genomföras.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet med samrådshandlingen kommer projektering av planerad väg beakta och identifiera den mest lämpliga och genomförbara utformningen utifrån kända miljövården. 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.

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

Arkeologi

En arkeologisk utredning kommer att krävas för den planerade nya vägsträckningen. Fornlämningar finns registrerade. Rivs vägen innebär det 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 samrådshandlingskedet.

Jordbruksmark

Jordbruksmarken är mycket brukningsvärd och är sällsynt i Dalarna. Det är olämpligt att dela skiften på mitten. Förslaget går tvärt emot 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

Vägsträckningen behöver inventeras avseende naturvärden och fågelliv. Risken är att vägen gör stort ingrepp i landskapsbilden. Generellt biotopskydd berörs i form av öppna diken, strandskydd.

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

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: Dde 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 Säter 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 rivras eller inte, om den kan övergå till enskild väg eller till kommunal väg. Både Säter och Hedemora kommun uttrycker visst intresse av att i någon form ta över ägandeskapet/drif 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 Jakobs ligger i anslutning till riksintresseområde för kulturmiljövården (83 38) Husbyområdet och ingår i Övrigt intresse för kulturvård (Fäggeby, Uppbo, Nedernora, Orrsta). Del av vägen berör byn Nedernora som är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö. Vägen har också stor kulturturistisk betydelse genom att binda samman Husbyringen med kulturmiljöer i Säter kommun i Stora Skedvi och i förlängningen också med Kulturslingan Silverringen och Säter stad.

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 älvlandslandskap 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 utpekade som värdefullt odlingslandskap. Ett av vägalternativen riskerar att göra ett stort ingrepp i landskapsbilden då den går över öppet jordbrukslandskap.

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 en stor negativ påverkan på en vägsträckning som bedömts ha högsta möjliga kulturhistoriska värde 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 samrådshandlingen kommer en miljökonsekvensbeskrivning att bifogas.*

Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte, 2020-04-06

Samråd med Säter kommun har skett 2020-04-06 med deltagare från Säter kommuns Samhällsbyggnadskontor och Trafikverket. Trafikverket föredrog en presentation av vägplanen. Synpunkter från kommunen som framkom var att utredningsområdet präglas av jordbruksmark och att hanteringen av jordbruksmark är den största frågan i projektet. Kommunen konstaterar att det inte finns några gällande detaljplaner inom utredningsområdet och ser heller inte att det kommer att tas fram några sådana.

Kommunen ser spontant inte att kommunen har något intresse av att överta befintlig väg med kommunalt huvudmannaskap. Att ha kvar möjligheten till cykelförbindelse och friluftsliv kan vara intressant, men säkerheten går före utifrån ras- och skredrisken.

Kommunen konstaterar nedanstående:

- Inga detaljplaner eller områdesbestämmelser berörs.
- ÖP lyfter följande: Jordbrukslandskapet längs Dalälven har en stor artrikedom. Kraven på ekonomisk avkastning gör dock att mer småskaliga jordbruksmarker och naturliga fodermarker som ängar och hagar riskerar att rationaliseras bort. Ett fortsatt bevarande av dessa marker är därför ytterst angeläget. Jordbruksmark ska så långt det är möjligt bevaras.
- En vägflytt norr om befintlig bebyggelse och längre inåt land riskerar att fragmentera jordbruksmark/åkermark. Dels för att man behöver hålla ett relativt stort avstånd från befintlig bebyggelse så att inte en inlåsningsseffekt sker. De gamla vägarnas vara eller icke vara behöver diskuteras noggrant med fastighetsägarna på platsen.
- Det verkar finnas en mängd naturvärden, Nationella bevarandeplaner, biotoper osv. Viktigt att dessa beaktas noggrant i fortsatt arbete.
- Riksintresse för kulturmiljövård kommer också vara viktigt att beakta i fortsatt arbete då det verkar vara en del fornlämningar. Hur skär de nya vägsträckningarna genom kulturlandskapet blir en viktig fråga.
- Frågan hur strandskydd påverkas är också väsentligt.

Samrådsmöte, 2020-08-27

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen, Hedemora kommun, Säter 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, Säter 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.

Samhällsbyggnadsnämnden, skriftligt yttrande 2020-09-22

Vägen är i hela sin sträckning av högt värde för kommunerna då den används frekvent av såväl boende som näringar fokuserade på livsmedelsproduktion och jordbruk, men också utifrån ett kulturhistoriskt och rekreation-/turismperspektiv.

Säter kommun ställer sig frågande till varför en Åtgärdsvalsstudie i syfte att belysa väg 751 som stråk ej genomförts. På detta sätt hade frågan om att flytta vägen på tre olika platser satts i ett större perspektiv. Här hade hela sträckningen kunnat studeras för att säkerställa att inte flytt av fler delar av vägen blir aktuellt i framtiden. Säter kommun upplever nu att åtgärden redan är bestämd utan att en gemensam syn på problemet och möjliga åtgärder skapats. Tyvärr leder detta också till att förutsättningarna för vägen ej är tillräckligt väl utredda.

Den befintliga vägsträckningen är mycket viktig utifrån ett kulturmiljö- och rekreation-/turismperspektiv. Vägen är uppskattad av såväl cyklister som motorfordonsförare då den vackert rör sig utmed älven. Kulturhistoriskt är vägen mycket gammal och utgör således en

mycket viktig del av miljön utmed Dalälven. Att vägen nu föreslås flyttas innebär enligt Säter kommun stora intrång på ovan, dock beskrivs ej effekterna av detta på en samhällsekonomisk nivå vilket är en brist. Utifrån ovanstående resonemang ser Säter kommun att befintlig väg bör kvarstå, åtminstone för att möjliggöra rekreation och bibehålla kulturvärden.

Landskapet utmed Dalälven lämpar sig mycket väl för jordbruksverksamhet och livsmedelsproduktion. Sverige har sedan 2020 en ny livsmedelsstrategi som tydligt pekar ut att livsmedelsproduktionen i Sverige ska bedömas likvärdigt mot andra samhällsintressen. I samrådsunderlaget påtalas att förslagen till de nya vägsträckningarna i så liten utsträckning ska påverka jordbruksmarken och dess arrondering. I samtal med markägare och tillika jordbrukare framträder dock bilden av att effekterna trots allt är stora då de nya förslagen till väg gör att brukbar areal minskar med följden att effektiviteten i jordbruket minskar. Säter kommun ser att intrånget på jordbruksmark är olyckligt och behöver sättas i perspektiv mot övriga åtgärder utmed stråket.

Säter kommun hoppas slutligen på att den dialog som skett inom ramen för remiss av samrådsunderlag kan leda till att ett helhetsgrepp tas. Säter kommun deltar gärna i ett sådant arbete i syfte att sätta de föreslagna åtgärderna i ett större perspektiv. I denna dialog bör förstås samtliga parter som berörs involveras.

Arbetet med vägplanen har föregåtts av utredningar kopplat till erosion och släntstabilitet för väg 751. Under tidigare arbete har Länsstyrelse, kraftbolag, berörda kommuner och Trafikverket samverkat och dialog har förts om förstärkningsåtgärder kontra flytt av väg. Inom ramen för remissen av samrådsunderlaget har fortsatt samverkan mellan berörda kommuner, Länsstyrelse och Trafikverket skett. Dialogen har präglats av en bild som delas av Länsstyrelse och kommuner att Trafikverket går för fort fram i processen då samrådsunderlaget är långt framskridet med tydliga förslag på ny vägsträckning.

Trafikverkets kommentar: Att en åtgärdsvalsstudie inte har genomförts har sin grund i att detta är ett bärighetsprojekt och att riskreducerande åtgärder har konstaterats vara angelägna med tanke på släntstabiliteten. En ÅVS-liknande studie med dialog med berörda myndigheter har bedrivits i tidigt skede. Dialog och studier kring problematiken har förekommit innan vägplanprojektet inleddes. Trafikverket ser inte att andra delområden är i angeläget behov av riskreducerande åtgärder efter att ha studerat väg 751. Trafikverket välkomnar fortlöpande dialog och samråd med berörda aktörer i planprocessen.

Vägens placering har studerats i samråd med berörda fastighetsägare i syfte att få så liten påverkan som möjligt på jordbruksmarken.

Angående befintlig väg kommer behovet av den i Trafikverkets regi inte behövas längre och vägstabiliteten kan inte garanteras utan att riskreducerande åtgärder vidtas. Trafikverket har lyft frågan om berörda kommuner har intresse av att överta den utgående vägens huvudmannaskap men med negativt besked.

Samrådsmöte, 2020-11-03

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

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inkomna synpunkter från de två samrådsaktiviteterna har sammanfattats och redovisas under nedanstående punkter:

Framtida användning av befintlig väg 751 vid älven

Befintlig väg efter älven som tas ur allmän drift bör rivas och återgå till bördig åkermark med sandjord.

Trafikverkets kommentar: ytterligare samråd behövs med Länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som kan bli särskilt berörda kring frågan.

Utfarter

Så korta anslutningsvägar som vägar möjligt till de egna fastigheterna från den nya vägen föredras.

En synpunkt framförs om att om anslutningsvägen istället dras på befintlig åkermarksväg som sträcker sig genom "hagen" blir anslutningsvägen mycket kortare.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket eftersträvar att de enskilda väganslutningarna blir så korta som möjligt till de enskilda fastigheterna vilket påverkar vägens placering. Vägen föreslås gå på eller i direkt anslutning till befintlig åkermarksväg.

Vägens placering

Ett par synpunkter handlar om att det vägalternativ som föredras enligt samrådsunderlaget är det blå, vilket minst påverkar natur och åkermark.

Trafikverkets kommentar: det vägalternativ som Trafikverket har valt att gå vidare med i samrådshandlingen bygger i grunden på det blåa vägalternativet men med vissa justeringar.

Trafikstörningar, buller och vibrationer

Det vore bra att inte längre ha genomfartstrafik på nuvarande väg utanför gården eftersom fordonen färdas i hög hastighet och det är trafikfarligt vid utfart från den egna fastigheten.

En boende vill inte ha det nya vägalternativet för nära det egna huset på grund av insyn och av att trafiken stör.

En boende föredrar det vägalternativ som inte går genom det egna gårdsområdet.

Hamnar det nya vägalternativet för nära äldre lada föreligger rasrisk med tanke på vibrationerna.

Ett äldre hus inom utredningsområdet var, innan tung trafik blev förbjuden, svårt drabbat av skakningar förorsakade av trafiken. Efter minskning av viktgräns har problemen avtagit signifikant. Marken är av en sådan beskaffenhet att vibrationer lätt förs vidare. Om en ny vägsträcka dras i närheten av huset är risken stor för nya skador på ett gammalt minnesvärt hus. Vi motsätter oss därför en ny vägsträcka som dras närmare än 100 m från vårt hus.

Trafikverkets kommentar: En behovsanalys för vibrationsutredning avses tas fram.

Vägens och utfarternas placering sker med hänsyn till trafiksäkerhet.

Ledningar

Byns gemensamma vattenanläggning kan beröras. Vattenledningen ligger i den svacka som löper parallellt med idag befintlig åkerväg. I nämnda svacka ligger även ledningen för dränage. I det fall vägdragningen sker på befintlig väg och utfyllnad i svackan sker kan vattenledning och dränageledning komma att täckas över och bli oåtkomlig för underhåll och reparation. Vid blå vägdragning kan även vattenledning som ansluter fastigheten Orrsta 5:2 komma att påverkas. Vägar som planeras över åkermark skär över diken och täckdiken och kommer att innebära skador för lång tid framöver genom ökat tryck på marken. Vägar gör minst skada om de läggs på åkerkanter och impediment. Vägdikey som uppkommer ska bidra till dräneringen, dvs. hålla dräneringsdjupet. Vid det blåa alternativet finns det några förhållanden som måste beaktas utöver det rent ekonomiska, dragningen passerar och går parallellt med huvudledning för dränering som ligger i svackan på skifte 9, även dräneringen på skifte 9 borde hamna under vägen. Ledningen dränerar även åkrar ”uppströms” fastigheten Orrsta 9:3. Vägen kan komma att dras över den vattenpost som finns på skiftet. I det fall vattenposten blir oåtkomlig omöjliggör detta att skifte 9 och 10 på kan användas för djurskötsel.

Trafikverkets kommentar: Vattenledningens funktion ska givetvis säkerställas även om vägen behöver korsas ledningen, om ledningen behöver flyttas eller annan lämplig åtgärd vidtas. Detta säkerställs i projekteringskedet.

Påverkan på jordbruksmark

En ny väg över åkrarna skulle medföra stora problem, redan idag är det problem med att skaffa tillräckligt med foder till mjölkkor på grund av för lite mark. Om den nya vägen dras långt upp på åkrarna blir det katastrof. Korna beta hela vägen ner till älven och vägen i nuvarande dragning. Det finns inga andra alternativ eller betesmarker. En ny väg som delar betesmarkerna på mitten skulle medföra att det blir omöjligt att fortsätta verksamheten på gården. Om en ny väg ska byggas måste den dras så nära den befintliga vägen som möjligt.

Den planerade vägdragningen inkräktar avsevärt på produktionen av potatis. Förutsättningen är den sällsynt lämpliga jordart som finns längs älven. Närheten till älven för bevattning är också avgörande betydelse. Denna för gården helt avgörande produktionsresurs utgör 60 procent av gårdens mark. Marken används i första hand för potatisodling och i andra hand som betesmark. Arronderingen, dvs. storleken och formen på skiften, är av största betydelse vid radodling som det här gäller. På små skiften tar vändtegar bort omotiverat stora produktionsytor. Dagens maskiner förlorar även mycket av effektiviteten vid det stora antal vändningar på små tegar som radodling medför. Skörden av 1 ha potatis inbringar ca 50 ton som ska transporteras. Närheten till gården får därför stor praktisk, ekonomisk, miljömässig betydelse. Detsamma gäller övriga brukningstransporter till och från åkern.

Det nya vägalternativet ska grunda sig i att ge så låg påverkan på jordbruksmarken som möjligt. Den finaste jorden är närmast älven. Om vägen måste hamna på jordbruksmark, bör den hamna på marken som har sämst förutsättningar för odling och inte på den bästa marken som är den mark som har goda förutsättningar för potatisodling. Baksidan av ravinen/norrsidan är skuggig och lämpar sig inte för potatis, ej lika bra mark och är därför bättre lämpad för väg. Det kommer att innebära stora konsekvenser för jordbruksverksamheten om arealen minskar och åkrarna delas av till mindre bitar, som när det gäller potatisodling, blir betydligt svårare att bruka. Det är svårt att svänga med stora maskiner vid ojämna tegar.

Enligt The European Environment Agency kommer framtida klimatförändringar att öka i södra Europa vilket sänker markvärdet till under 80 procent av dagens värde, medan jordbruket hos oss kommer att vara över 60 procent högre. Enligt Svensk livsmedelsstrategi för ökad och hållbar produktion av mat utgör jordbruksmarken utgör 8 procent av landytan, i Dalarna 2 procent. Livsmedelsproduktion strävar mot ökade självförsörjning och bidrar till biologisk mångfald mm. Det är viktigt att minimera fragmentering och att ta hänsyn till jordbruksmarken och jordbruksproduktionen vid planläggning. Enligt Miljöbalken ska en verksamhet eller åtgärd, som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde, väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet.

Trafikverkets kommentar: Den nuvarande platsen för vägen kan inte längre anses lämplig med hänsyn till den låga markstabiliteten varför en annan plats väljs med hänsyn till pågående markanvändning. De alternativ som skär genom jordbruksmarken väljs bort. Vägen avses placeras på ett sådant sätt att konsekvenserna för jordbruksmarken blir så små som möjligt. Vägsträckningen anpassas efter de naturgivna förutsättningarna så som gränsen mellan jordbruksskiften, skogskanter, befintliga traktorvägar. Vägen föreslås placeras på ett sådant sätt att påverkan på betesmarkerna minimeras, genom att vägen placeras så nära Dalälven som möjligt med hänsyn till markstabiliteten.

Vattenkraftsbolag, erosion

Att vattenkraftsbolag ska kunna skriva av sig allt ansvar är i vårt tycke oetiskt. Att höja och sänka vattennivån konstant är ren naturförstörelse. För att inte tala om alla vårflooder och ibland även höstflooder som borde skötas bättre av bolagen. Om bonden kalhugger ett skifte måste han återställa marken för framtiden, detta borde även gälla vattenkraftsbolag.

Trafikverkets kommentar: 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.

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.

Andra riskreducerande åtgärder är att föredra

Synpunkter framförs om att Trafikverket i första hand borde fortsätta strandsko älvkanten som man påbörjat, med stödfyllning. I första hand borde vägen vara kvar i befintligt läge. Detta innebära minst påverkan på landskapet och natur och att inte bördig mark förstörs och att åkrar och gårdar delas. Svenska staten har även detta som mål i sin livsmedelsstrategi att inte exploatera åkermark. Bästa alternativet är att genom förstärkningsarbeten av älvslänten kunna behålla nuvarande sträckning.

Trafikverkets kommentar: Andra alternativ har studerats men valts bort av flera anledningar vilket redogörs för i samrådsunderlaget.

Trafikverket har inte tidigare genomfört stödfyllningar i älvkanten.

Förslag till alternativa vägplaceringar

Ett förslag på alternativ sträckning framförs. Från Nedernora till Arkhyttan finns idag en befintlig väg, följ den vägen sväng sedan in på Snirsvägen vid Norelund och följ gamla Snirsvägen förbi Kalles och dra vägen vidare mot Myckelby. Genom att dra vägen enligt detta förslag flyttar man vägen så långt som möjligt från älven och undviker framtida problem.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har sett över den föreslagna vägen och ser att den i sin nuvarande placering och oregelbundenhet, skick och bärighet inte är anpassad för de krav som ställs på väg 751. Föreslaget vägalternativ skulle innebära att vägsträckan blir avsevärt längre jämfört med att dra vägen inom samrådsunderlagets utredningsområde. Vägarna är dessutom inte utformade enligt Väggar och Gators Utformning (VGU), i sin nuvarande placering och oregelbundenhet, skick och bärighet är den inte är anpassad för de krav som ställs på väg 751. Vägalternativet avviker helt från det historiska rörelsemönstret nära älven. Även i detta läge påverkas jordbruksmark negativt.

I en annan synpunkt framförs att orange eller grönt alternativ är att föredra utifrån den totala påverkan som omdragningen av vägen innebär. I det fall vägen ska dras över den egna fastigheten önskas att sträckningen justeras på sådant sätt att vägen dras i gränsen mellan berörda fastigheter. Som vägen är utritad idag enligt blått alternativ kommer halva skifte som huvudsakligen berörs att påverkas på sådant sätt att det inte går att bedriva ett rationellt jordbruk. Detta påverkar även fastighetens värde då skiftet i praktiken halveras. Skiftet är idag delat av åkerväg samt lada som används för förvaring av jordbruksredskap. Att dra om vägen och flytta på ladan för att anpassa arronderingen och därmed kunna använda den teg som blir kvar vid blå vägdragning är orealistiskt.

Trafikverkets kommentar: Den del av alternativ blå som redovisades i samrådsunderlaget utgår med hänsyn till de framförda synpunkterna och förskjuts istället söderut och läggs mellan de två fastigheterna. Därefter går vägförslaget i anslutning till åkervägen i syfte att minska splittringen genom att använda befintlig åkerväg.

En boende anser i första hand att orange eller grönt alternativ är att föredra utifrån den totala påverkan som omdragningen av vägen innebär. I det fall vägen ska dras över egen fastighet önskas att sträckningen justeras så att vägen dras mellan berörda fastigheter. Blått alternativ innebär att halva skifte 9 påverkas så att det inte går att bedriva ett rationellt jordbruk samt att fastighetens värde påverkas då i praktiken halveras. Skiftet är idag delat av åkerväg som går till skifte 10 samt den lada som används för förvaring av jordbruksredskap. Att dra om vägen och flytta på ladan för att anpassa arronderingen och därmed kunna använda den teg som blir kvar vid blå vägdragning är orealistiskt.

Trafikverkets kommentar: Det blåa alternativet justeras enligt förslaget och utgör i grunden det föreslagna alternativet.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), 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 procent 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.
- Rationell drift 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 behåll 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 teknikersystem svagt framträda, gamla rörläggningar i marken.

Vidare diskuterades 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 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 av den totala vägsträckan. Leden Husbyringen passerar med sina 6 mils vägsträcka inte inom den aktuella vägsträckan.

Samrådsmöte, 2020-08-27

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Hedemora kommun, Säters 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.

Samrådsmöte 2020-09-17

Mötet genomfördes med Trafikverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Hedemora kommun, Säters 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 med ledningsägare, 2020-11-05

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

Trafikverket informerade och fick information om befintliga avtal och kostnader kopplade till ledningar och hänvisade 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.

Dala energi

I juni 2021 återkommer Dala Energi om att fibernedläggning är aktuellt i området.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Vägplanens samrådshandling var föremål för samråd under perioden 2021-11-29 till 2022-01-21. Samrådet annonserades 2021-11-22 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 2019/122456 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 med berörd Länsstyrelse

Samrådsmöte/MKB avgränsningssamråd, 2020-12-17

Mötet genomförs efter det att Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen informerar 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 informerar om att syftet med MKB är att få de allmänna intressena mer belysta, där man även behandlar hela väg 751 som en helhet. LST 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.

Länsstyrelsen framför 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 (LST) för samråd under mars månad 2021. Länsstyrelsen ansåg att ytterligare ett MKB avgränsningssamråd behövs under hösten 2021. LST har begärt SGI:s yttrande som troligen kommer att komma under hösten 2021.

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

LST frågar om TRV kommer att anordna P-plats och infotavla någonstans vid den utgående vägen? TRV svarar att TRV inte gör det, men kanske att kommunen kan tänka sig något sådant. LST frågar vad som ska ske med den gamla vägen. När vägrätten upphävs brukar traditionellt TRV gräva ur asfalten och marken återigen tillfalla till markägaren. Begreppet ”att marken återställs i ursprungligt skick” kan ifrågasättas menar LST eftersom marken i alla fall sedan 1600-talet har varit väg. LST 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. LST uppger att vägen är mer värd än jordbruksmarken.

LST vill att TRV 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 LST 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 LST, 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 TRV 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 åsättas 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 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.

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.

Samrådsmöte, 2021-09-13

Mötet genomfördes mellan Trafikverket och Länsstyrelsen i syfte att diskutera om det finns någon framkomlig väg att på något sätt säkra möjligheten att bruka de gamla vägsträckningarna främst som gång och cykelstråk. Idéer som diskuteras är om vägen skulle kunna klassas som fornlämning, kulturresevat eller vandringsled.

Samrådsmöte, 2022-01-31

Mötet genomfördes mellan Trafikverket och Länsstyrelsen och handlade om hur tillståndsprocessen skulle se ut om den föreslagna väglinjen skulle flyttas och placeras över fornminnet L1999:536, på befintlig traktorväg i syfte att påverka jordbruksmark i mindre grad. För att lokalisera vägen över fornminnet krävs en ansökan som resulterar i antingen en förundersökning eller slutundersökning. Länsstyrelsen ställer krav på att det finns tydliga motiv till varför, att det dokumenteras och tas om hand på rätt sätt.

Samrådsmöte, 2022-01-18

Mötet genomfördes mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Husbyringen och Hedemora kommun för att diskutera det finns någon framkomlig väg att på något sätt säkra möjligheten att bruka de gamla vägsträckningarna främst som gång och cykelstråk.

Två alternativ som diskuterades var att klassificera den gamla vägen som fornminne, samt se huruvida ett drift- och skötselavtal kan innebära att vägen hålls tillgänglig för oskyddade trafikanter.

Skriftligt yttrande på samrådshandling, 2022-01-31

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 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 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.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har gjort en ny bedömning avseende vägens placering i Jakobs.

Vägens placering har föreslagits utifrån hänsyn till bland annat kulturmiljövärden i form av fornminnet L1999:536 som utgörs av blästbrukslämning (järnframställningsplats). Vägen har placerats med hänsyn till kulturmiljölagen vars mål är att i möjligaste mån bevara fornlämningar. Därmed har vägen placerats utanför fornlämningen med viss marginal. Med hänsyn till kurvradier har vägen även behövts placerats något öster om befintlig traktorväg norr om Jakobs, på jordbruksmark.

Den nya föreslagna placeringen sker istället över fornminnet och på befintlig traktorväg vilket innebär minskat intrång i jordbruksmark. Planhandlingarna revideras efter den nya placeringen.

Muntliga samråd har skett med Länsstyrelsen i Dalarna kring den nya bedömningen. För intrång i fornlämningen behövs tillstånd från Länsstyrelsen i Dalarna. För tillståndet behövs en ansökan och därefter en förundersökning eller en slutundersökning. I ansökan ska det finnas tydliga motiv till varför samt att fornlämningen dokumenteras och tas om hand på rätt sätt.

Även hastighetsbegränsningen kommer att utredas mer i syfte att minska markintrånget ytterligare.

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).

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

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning om att ny vägsträckning är positiv för rekreation och friluftsliv. 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 av 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.

Naturvård

Länsstyrelsen informerar om att det kan finnas skyddsklassad art kring utredningsområdet. Trafikverket behöver redovisa om den nya vägens sträckning kan störa denna.

Nya anslutningsvägar mellan bebyggda fastigheter och de nya vägsträckningarna fastställs inte i vägplanen. Anslutningarnas eventuella påverkan på naturmiljön tas därför inte upp i underlag eller MKB. I Jakobs kommer den nya vägen anläggas över en del av ett utpekad naturvärde (NVO 2) av klass 3, påtagligt naturvärde. Trafikverkets bedömning är att konsekvenserna blir måttligt negativa, utifrån att endast en mindre del av objektets yta kommer att beröras av åtgärderna. Påverkan blir dock större om man även beaktar den anslutningsväg som föreslås dras genom samma naturvärdesobjekt. Det som redovisas borde vara den sammantagna påverkan på naturvärdesobjektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att redovisa eventuell påverkan på skyddsklassad art.

Bedömningarna är gjorda mot bedömningsgrunderna som redovisas i Bilaga 1 till MKB. För konsekvenserna ska bedömas som stora negativa så ska värdet förstöras eller försvinna vilket inte är aktuellt i detta fall.

Samråd med berörd kommun

Fråga kring kommunal väghållning av väg 751, 2021-02-18

Trafikverket har skickat en fråga till Säter kommun om intresse finns att ta över väghållningen för befintlig 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.

Svaret från Samhällsbyggnadsnämnden är att kommunen inte avser att ta över huvudmannaskapet för aktuell vägsträckning.

Skriftligt yttrande, 2022-01-20

Säters kommun framför i yttrande på samrådshandlingen att väg 751 passerar ett värdefullt jordbrukslandskap med många kulturella värden. Under arbetet med vägplanen har dialogen mellan berörda parter varit god och en bra bild av projektets syfte och platsens förutsättningar har skapats. Förslag till lösning i Jakobs är bra. Kommunen vill att detaljerna kring sträckningen studeras noggrant tillsammans med berörda markägare. Vägsträckningen ska så lite som möjligt försämra möjligheterna till brukbarhet.

Det är viktigt att ny väg byggs med BK1 för att klara tunga transporter.

Kommunen överlämnar frågan om den befintliga vägens användning till Trafikverket och Länsstyrelsen. Kommunen har sagt nej till att överta den och kommunen har uppfattat att markägarna vill att vägen rivs och att marken återlämnas till markägarna.

Kommunen har uppfattat att samtliga parter anser att det bästa vore om vägen kunde kvarstå i befintligt läge men vilket kräver förstärkningsåtgärder. Funderingar finns om kraftbolagets ansvar kring detta då älvens reglering troligen innebär att erosion och rasrisk ökar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter om att lösningen i Jakobs är bra men att detaljer kring placering ska studeras tillsammans med markägarna.

Ny väg kommer att byggas med BK1 för att klara tunga transporter.

Trafikverket för en fortsatt dialog med kommuner, markägare och andra kulturmiljövårdande instanser om den befintliga vägen.

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.

Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inkomna synpunkter från allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda från samrådet har sammanfattats och redovisas nedan.

Erosionsproblematik

En synpunktslämnare framför att det egna företaget är beroende av den brukade marken och att mark kan hotas av erodering om vägen flyttas. Förstärkning av älvstranden kommer förr eller senare bli aktuell. En synpunktslämnare anser att älvkanten borde strandskos istället för att flytta vägen. Vägen är till nytta både för fastighetsägare och för turister. Genom att strandsko skyddar man både fastigheter, väg, åkermark och natur. Vid ny dragnings påverkas bördiga åkerarealer, natur och äldre gårdsmiljöer samtidigt som rasrisken kvarstår.

Trafikverkets kommentar: Andra alternativ som innebär att vägen kan kvarstå i befintligt läge har utretts, se PM Vägval. Andra alternativ har av flera anledningar valts bort.

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 vill helst att nuvarande väg kvarstår i befintlig läge och att älvslänten förstärks. Om vägen flyttas framförs flera önskemål som är att vägen placeras så nära befintlig väg som möjligt för att inte betesmark ska förloras. För att minska intrånget borde vägen följa äldre vägar och kanter på åkerskiften. Överflödiga jordmassor borde tillfalla den egna fastigheten.

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.

Vid tillfälligt nyttjande för upplag av massor och uppställningsplats för maskiner bör marken mellan nya och gamla vägen användas eftersom den ändå inte kan brukas under byggtid.

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

Trafikverkets kommentar: Vägens placering har baserats på att göra minsta möjliga påverkan på jordbruksmarken. I Jakobs kommer den föreslagna vägens placering att justeras ytterligare för att minimera intrånget i jordbruksmark, se Trafikverkets kommentar till Länsstyrelsens synpunkt kring Kulturmiljö.

Att massor inte ska flyttas mellan olika fastigheter, att matjord ska tillfalla fastighetsägaren samt att fordon inte ska flyttas utan att rengöras tar Trafikverket med sig in i byggskedet.

Inför byggskedet behöver placeringen av anlagda avvattnings-, dränerings- och bevattningsanläggningar undersökas och eventuellt behöver åtgärder vidtas så att ledningarnas funktion kvarstår.

Upplag av massor under byggtiden behöver anpassas utifrån ras- och skredrisk, i dialog med fastighetsägarna.

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 vara delaktig i någon samfällighet som ansvarar för vägen. Om den nya vägen uppförs borde den gamla vägen tas bort och återställas till åkermark med massor från den egna marken för att inte riskera att smitta överförs.

Trafikverkets kommentar: Dialogen med Länsstyrelsen, de enskilda som kan bli särskilt berörda samt andra instanser förs kring den befintliga vägens framtida användning.

Ersättningsfrågor

Synpunktslämnare framför att det är viktigt att fastighetsägare får betalt för de kilar och hörn som uppstår och ej går att bruka lika lätt efter ny väg.

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.

Vägstandard, - bärighetsklass

Det är viktigt att ny väg blir en Bk1 klassad väg så att transporter till och från lantbruk kan ske.

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

Utfarter

Förslag ges till andra enskilda utfarter än de som redovisas i illustrationskartorna.

Trafikverkets kommentar: Redovisade enskilda vägars placering illustreras enbart och fastställs inte i vägplanen. Den befintliga utfarten på illustrationskartan ändrar läge enligt förslaget.

Ledningar

Vattenförsörjning till enskild fastighet delas med andra via gemensam källa, ledningarna är dragna under åkermark och det är viktigt att Trafikverket tar hänsyn till dessa vid arbetet. Det finns inga kartor över var ledningarna går.

Trafikverkets kommentar: Befintliga ledningars funktion ska säkerställas även om vägen behöver korsas ledningen. Åtgärder kan vara att flytta ledningen eller att vidta annan åtgärd vilket säkerställs i projekteringskedet.

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 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 för 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 områdets 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 in 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. Kommunen nekar till ett övertagande av vägen, vilket riskerar att vägen blir ålagd på de enskilda markägarna vilket skulle innebära en ekonomisk förlust för markägare 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. I Jakobs kommer den föreslagna vägens placering att justeras ytterligare för att minimera intrånget i jordbruksmark. 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, de enskilda som kan bli särskilt berörda samt andra instanser kring den befintliga vägens framtida användning.

Motiven till den riskreducerande åtgärden att flytta vägen är inte enbart ekonomiska utan har skett utifrån 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 övrigt informeras det om att fiber finns förlagd på samma sträckor som elnät. Avseende vatten- och avloppsledningar 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 försämrats 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.

Ledningsägare

Samråd har förts med olika privata ledningsägare samt Dala Energi AB, Hedemora Energi AB, Skanova/Telia och Sätters kommun VA-enhet. Samråden finns dokumenterade i dokumentet PM Samordning ledningar. Befintliga brunnar, täckdiken, vattenledning och jordvärmeslang berörs av den föreslagna väglokaliseringen samt planerad nydragning av fiber. Ett digitalt samrådsmöte har genomförts 2020-11-05 med flertalet ledningsägare. Ytterligare samråd har förts med Dala Energi 2021-09-27 och 2022-03-10.

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