

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Vägplan, 2021-11-23

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: 2021-11-23

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 | 3 |
| 3 | Samråd | 4 |
| 3.1. | Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan | 4 |
| 3.1.1. | Samråd med berörd länsstyrelse | 4 |
| 3.1.2. | Samråd med berörd kommun | 9 |
| 3.1.3. | Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda | 11 |
| 3.1.4. | Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 15 |
| 3.2. | Samråd vid utformning av planförslaget | 18 |
| 3.2.1. | Samråd med berörd länsstyrelse | 18 |
| 3.2.2. | Samråd med berörd kommun | 20 |
| 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-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 med mera finns diarieförda under diarienummer TRV 2019/122456.

1 Sammanfattning

Samrådsunderlag

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.

Inbjudan till samråd av samrådsunderlaget har skett 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. Samrådsmöten har genomförts med Säter kommun, Länsstyrelsen i Dalarnas län, LRF och stiftelsen Husbyringen.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har inför samråd om samrådsunderlaget definierats som de markägare och övriga som kan antas bli direkt berörda av vägplanen. Samråd har skett med Säter kommun, Länsstyrelsen i Dalarna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) Dalarna och med den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Dalarna.

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

Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte, 2020-04-21

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

Länsstyrelsen framhöll vägens ålderdomliga läge och dess kulturhistoriska betydelse och dess betydelse som turistcykelstråk. Att flytta vägen har negativ påverkan på kulturmiljön. Man framhöll ett visst planeringsunderlag: Kulturhistoriskt intressanta vägar och upplyste 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 utökad. Det konstateras att jordbruksmarken är produktiv i området och förslag som ges är att Trafikverket tar med LRF i samrådet eftersom de hanterar livsmedelsförsörjning och hur man skär av skiften med minimal påverkan på lotterna.

En fråga från länsstyrelsen är huruvida vägen skulle kunna vara kvar utan att rivas och om inte befintlig väg ger erosionsskydd. Svaret från Trafikverket är att det i sådana fall behövs

ett enskilt huvudmannaskap. Vägen ger inte något skydd mot erosion enligt Trafikverkets geotekniker.

Samrådsmöte, 2020-05-06

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

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 älvdalslandskapet med sitt karaktäristiska bebyggelsemönster med i tur och ordning älven, vägen, bebyggelse och sedan det öppna odlingslandskapet norr och öster därom. Genom att vägen tar i anspråk värdefull åkermark kommer den också att innebära att nya tillfartsvägar behöver byggas och att ytorna mellan den nya vägen och bebyggelsen riskerar att bli svårbrukade och växa igen.

Vägen har 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 älvdalslandskapet 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 vägåtgärderna 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 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.

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 samrådshandlingsskedet.

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 i Dalarna, Hedemora kommun och Säters 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 Säters och Hedemora kommun uttrycker visst intresse av att i någon form ta över ägandeskapet/driften 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 Säters kommun i Stora Skedvi och i förlängningen också med Kulturslingan Silverringen och Säters 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 älvdalslandskap med sitt karaktäristiska bebyggelsemönster med i tur och ordning älven, vägen, bebyggelse och sedan det öppna odlingslandskapet öster därom.

Jordbruksmark

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

Naturvård

Ur naturvårdsperspektiv ingår området, där vägen planeras byggas om, delvis i ett inventerat område utpekad 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 erosionskyddande 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 inlåsningseffekt 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 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.

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.

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. Säters 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 Säters kommun stora intrång på ovan, dock beskrivs ej effekterna av detta på en samhällsekonomisk nivå vilket är en brist. Utifrån ovanstående resonemang ser Säters 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 följderna att effektiviteten i jordbruket minskar. Säters 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. Säters 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 vägplaneprojektet 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 berörs kring frågan. Den befintliga vägsträckningen har betydelse utifrån kulturmiljö, ulturturism/besöksnäring, rekreation- och friluftsliv samt landskap. En viktig fråga är därför hur den tidigare allmänna vägen hanteras efter det att den inte längre omfattas av statlig väghållning.

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.

Den befintliga vägsträckningen har betydelse utifrån kulturmiljö, ulturturism/besöksnäring, rekreation- och friluftsliv samt landskap. En viktig fråga är därför hur den tidigare allmänna vägen hanteras efter det att den inte längre omfattas av statlig väghållning. 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. Vägarna gör minst skada om de läggs på åkerkanter och impediment. Vägdiken 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 korsa 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 dragnings. 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 inta tala om alla vårflooder och

ibland även höstfloder 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. Förslaget 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, 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 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 tekniksystem 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 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.

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

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

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 lokaliseringsprövning (inklusive 4-stegsprincipen) utan respons, 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 0+-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 0-alternativet beskrivs vilket ger tydlighet om vilka valalternativ som hanterats. Länsstyrelsen uppger att Trafikverket kan få ett skriftligt yttrande gällande avgränsning av MKB:n.

Länsstyrelsen 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 Säter 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 miljökvalitetsnormer, dämning uppströms, ev. förvärrad erosion nedströms etc. Kan t ex. växtlighet på krossmaterialet och natursten i strandkanten användas?

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

Samverkan och kompensationsåtgärder

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

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

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

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

Trafikverket har tillhandahållit länsstyrelsen bland annat geotekniskt utredningsmaterial.

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

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

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

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 huvudmannskapet för aktuell vägsträckning.

Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer



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

www.trafikverket.se