

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Riskreducerande åtgärder väg 751 - Myckelby

Hedemora kommun, Dalarnas Län

Vägplan, 2021-11-23

Projektnummer: 165698



**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: 2C15SAMR

Ärendenummer: TRV 2019/122467

Projektnummer: 165698

Foto framsida: Sweco, 2020

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

# Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Samrådsrets	3
3. Samråd	4
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
Samråd med berörd länsstyrelse	4
Samråd med berörd kommun	9
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
3.2. Samråd vid utformning av planförslaget	18
Samråd med berörd länsstyrelse	18
Samråd med berörd kommun	20
Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	20
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	20

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för vägplan för riskreducerande åtgärder väg 751-Myckelby har bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter, protokoll med mera finns diarieförda under diarienummer TRV 2019/122467.

## 1. Sammanfattning

### **Samrådsunderlag**

Inbjudan till samråd av samrådsunderlaget har skett genom brev till de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Annons om samrådet har skett via Södra Dalarnas Tidning, Falu Kuriren, Borlänge Tidning, Nya Ludvika Tidning, Post- och Inrikes Tidningar 2020-06-16, Annonsbladet Hedemora/Säter 2020-06-21. Samrådsmöten har genomförts med Hedemora 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 Hedemora 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

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

#### Samråd med berörd länsstyrelse

##### *Samrådsmöte, 2020-04-21*

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

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

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

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

##### *Samrådsmöte, 2020-05-06*

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

riskåtgärder. Som bakgrund förklarades att säkerhetsfaktorn ligger under 1.0 vilket innebär att vägen kan rasa när som helst.

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

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

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

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

#### *Samrådsmöte, 2020-08-27*

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

#### *Samrådsmöte, 2020-09-17*

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

#### *Yttrande 2020-09-24*

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

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

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

*Trafikverkets kommentar: En ÅVS-liknande studie med dialog har genomförts med berörda myndigheter innan vägplanen påbörjades. Länsstyrelsen har delgivit underlaget för kostnadsbedömningar för stabilitetshöjande åtgärder. I samrådsunderlaget redogörs för motiven till den valda riskreducerande åtgärden. Risken för skred vid stabiliseringsåtgärder liksom osäkerheten kring varaktigheten och 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 älvsälarna/geometrin, över och under vattenlinjen, som påverkas av erosion i älven.*

#### *Avvägning mellan intressen*

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

*Trafikverkets kommentar: se kommentar ovan.*

#### *Konsekvenser för vägen, landskapet och deras historia*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Arkeologi*

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

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

#### *Jordbruksmark*

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

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



## Naturmiljö

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

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

## Vattenverksamhet

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

*Trafikverkets kommentar: synpunkten noteras.*

## Risk och säkerhet

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

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

## Samrådsmöte, 2020-11-03

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

## Länsstyrelsens beslut om MKB, 2020-12-09

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

## Kulturmiljö

Den aktuella byn Myckelby ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården (83 38) Husbyområdet. Myckelby har ett exponerat läge utmed Dalälven och ingår som en viktig del av ekomuseum Husbyringen. Vägen utgör en av de äldsta och viktigaste strukturerna i landskapet med stor vikt för förståelsen av områdets roll som administrativt nav i det medeltida Dalarna och för den äldre bebyggelsens lokalisering.

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

Utöver förlusten av den gamla vägsträckningen innebär en ny vägdragning en negativ landskapspåverkan genom att en modern främmande struktur läggs in i detta välbevarade 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. Området ligger i nära anslutning till Hovran-området och RAMSAR-område som är utpekade som Natura 2000 och naturreservat bl.a. för sina stora värden för fågellivet.

#### *Vattenverksamhet*

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

#### *Sammanfattande bedömning*

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

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

*Trafikverkets kommentar: Till samrådshandlingen kommer en miljökonsekvensbeskrivning att bifogas.*

#### **Samråd med berörd kommun**

##### *Samrådsmöte, 2020-04-08*

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

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

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

*Kommunstyrelsens strategiutskott, 2020-09-15*

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

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

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

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

Kommunen föreslår att akuta insatser genomförs med trafikreglering, med tillåten fordonsrörelse i endera riktningen och att hastigheten sänks till max 60 km/h.

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

Dalälvens vattendom är grundorsaken, ta med aktören i processen.

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

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

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

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

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

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

#### *Samrådsmöte, 2020-08-27*

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

#### *Samrådsmöte, 2020-09-17*

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

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

#### *Samrådsmöte, 2020-11-03*

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

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

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

##### *Hastighet*

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

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

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

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

##### *Utfarter*

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

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

##### *Framtida användning av befintlig väg 751 vid älven*

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

*Trafikverkets kommentar: Den befintliga vägsträckningen har betydelse utifrån kulturmiljö, kulturturism/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.*

#### *Buller och vibrationer*

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

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

#### *Belysning*

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

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

#### *Ledningar*

Byn har en vattenledning som försörjer 19 hushåll.

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

#### *Postutdelning, renhållning, slamsugning*

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

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

#### *Påverkan på jordbruksmarken*

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

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

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

*Trafikverket behandlar inte frågor om fastighetsregleringar i vägplanen.*

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

#### *Vattenkraftsbolag, erosion*

Flera synpunkter berör frågan och oron om att även efter en flyttning av vägen kvarstår problemet med erosionen i älven och den instabila älvsälanten med rasrisk samt av orsaken till det. Orsaken bedöms vara vattenkraftverk och att forsen i Myckelby har tagits bort vilket har ändrat strömriktningen och ökat vattenhastigheten, vilket ökat erosionen. Erosionen

beror även på vibrationer från trafik på vägen där det tidigare gått obegränsat med tung trafik dagligen.

Vattenkraftsverksutövaren och eventuellt tillsynsmyndigheten solidariskt ska inkluderas i ett återställningsarbete som utöver vägbanans avlägsnande ska syfta till att stärka upp strandkanten som lidit skada. Vattenkraftsverksutövaren borde utöver detta löpande undersöka och sköta det underhåll som krävs enligt vattendomen och egenkontrollförordningen för att kompensera för den påskyndande erosion som vattenregleringen bidrar till, det är en självklarhet att markstabiliteten ska ingå i återställningen av vägen i samtliga alternativ, flytten av vägen såväl som nollalternativet att inte flytta vägen. Trafikverket har en del i ansvaret av att erosionen påskyndats, det är inte acceptabelt att lämna fastighetsägare i sticket om den gamla vägen avvecklas.

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

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

#### Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

*Lantbrukarnas Riksförbund, samrådsmöte, 2020-06-12*

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

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

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

Två stora potatisodlare är verksamma Jakobs, där jordbruksmarken används i stor utsträckning till detta. I området Orrsta finns rörlagda ledningar som kommer ut och ner i ravinen. Det är viktigt för avvattning av jordbruksmarken i norra delen av området. Det

finns en våtmark längre norrut. I Duvåker är en större verksamhetsutövare verksam. Området består av samma typ av marker som i Jakobs.

LRF framför effekter av att skära av åkerskiften:

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

LRF framför att det är viktigt att beakta:

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

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

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

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

kungsgård skrevs Dalalagen i slutet av 1200-talet och här utfärdades också privilegiebrevet för Falu gruva år 1347.

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

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

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

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

*Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, skriftligt yttrande, 2020-08-20*

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

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

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



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

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

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

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

*Samordningsmöte, 2020-08-27*

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

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

I denna inledande del av 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, vid en trängre passage mellan bostadshusen i Myckelby är vägbredden 4,5 m.*

*Hedemora Näringsliv, 2020-09-08*

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

Gröna näringar och matproduktion – då gällande förslag tar i anspråk värdefull jordbruksmark och de resterande delarna blir svåra att bruka ställer vi oss negativa till detta.

I nationell Livsmedelsstrategi framhålls att all jordbruksproduktion behöver öka vilket inte detta förslag medger.

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

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

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

*Samrådsmöte, 2020-09-17*

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

*Samrådsmöte med ledningsägare 2020-11-05*

Syftet med samrådsmötet var att ge och få information kring berörda ledningar. Deltagande var Trafikverket (TRV), Hedemora Energi, Sätters 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.

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

## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planlägningsprocessen.

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

Länsstyrelsen 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 vägplanprocessen. PM Vägval har varit gemensamt för de tre vägplanerna: Jakobs, Myckelby och Duvåker i Sätters och Hedemora kommun. Länsstyrelsen har synpunkter på det fortsatta arbetet enligt nedan.

*Underlag för verifiering och bedömning*

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

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

*Värderingsparametrar*

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

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

*Samverkan och kompensationsåtgärder*

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket i samverkan med kommunerna utreder 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*

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

**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](http://www.trafikverket.se)