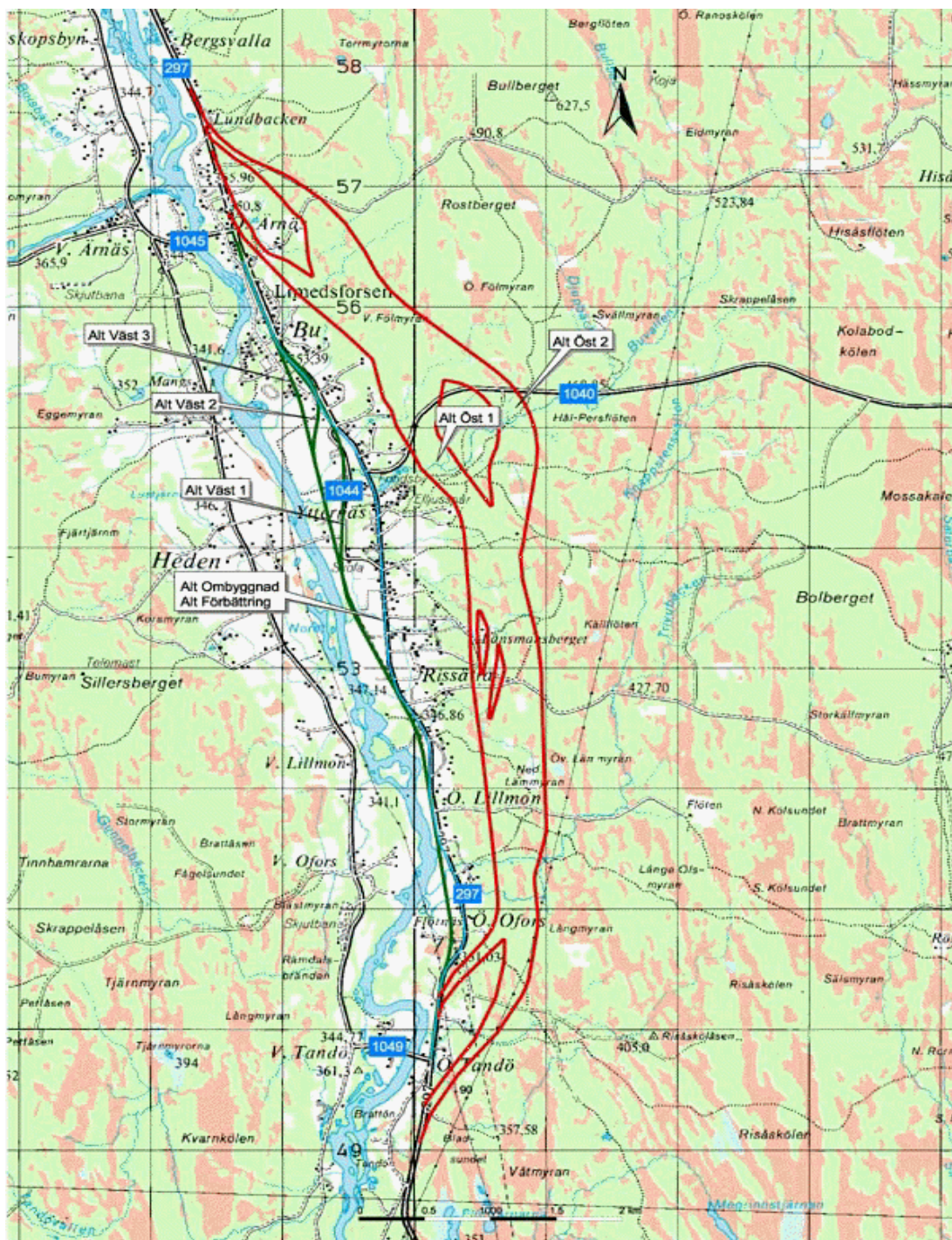


VÄGUTREDNING
Väg 71 (297) Östra Tandö – Bu (Lundbacken)



Innehållsförteckning

Beslutet	1
<i>- beslutsunderlag</i>	2
<i>- ärendets gång</i>	2
<i>- motiv för beslut</i>	4
<i>- fortsatt arbete</i>	7
Bilaga 1. Samrådsredogörelse	
Bilaga 2. Länsstyrelsens yttrande	
Bilaga 3. Alternativ enligt vägutredningen, karta	
Bilaga 4. Kombination av alt Ombyggnad-alt Väst 1, sid 1 karta och sid 2 flygbild	

Delges:

Länsstyrelsen Dalarnas län
Malungs kommun
Statliga myndigheter, intresseorganisationer m fl
och allmänhet som deltagit i (skriftligt yttrande)
det utökade samrådet och utställelsen

**Beslut om vägkorridor samt trafikteknisk standard.
VÄGUTREDNING - Väg 71 (297), delen Östra Tandö –
Bu (Lundbacken), Malungs kommun, Dalarnas län.**

Objekt nr 860560

Beslut

Vägverket Region Mitt har i en vägutredning, daterad juli 2001, studerat och beskrivit för- och nackdelar med och konsekvenser av alternativen ombyggnad eller förbättring av befintlig väg samt nya sträckningar av riksväg 71 på delen Östra Tandö – Bu (Lundbacken). En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats där alternativskiljande miljökonsekvenser och effekter belysts samt tänkbara skyddsåtgärder. En kulturhistorisk utredning av vägutredningsområdet har också upprättats av Dalarnas museum.

Efter att vägutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning varit ute på remiss har Vägverket Region Mitt, med inkomna synpunkter och yttranden som underlag, tagit beslut om fortsatt arbete.

Vägverket Region Mitt beslutar följande beträffande riksväg 71 på delen Östra Tandö – Bu (Lundbacken):

- att ett modifierat alternativ Ombyggnad på delen från Östra Tandö till Risätra kombinerat med alternativ Väst 1 från Risätra till Bu enligt bilagd karta och flygbild, bilaga 4, skall ligga till grund för fortsatt projektering av arbetsplan. Vägen skall projekteras för en referenshastighet på 90 km/h med typsektionen ”normal tvåfältsväg”.

De inkomna synpunkterna föranleder ingen komplettering/revidering av vägutredningens förslagshandling, daterad juli 2001, varför den gäller som bilaga till detta beslut (bifogas inte).

Detta beslut kan inte överklagas.

Region Mitt

Beslutsunderlag

- Framförda synpunkter vid informationsmöte den 8 februari 2001 (ca 60 deltagare) samt 4 st yttranden inkomna efter mötet
- Inkomna yttranden under det utökade samrådet 24 mars – 24 april 2001 (totalt 14 st varav 8 st från centrala myndigheter)
- Kulturhistorisk utredning utförd av Dalarnas Museum 2001
- Miljökonsekvensbeskrivning, godkänd av länsstyrelsen den 3 juli 2001
- Vägutredning, riksväg 297 (71) delen Östra Tandö – Bu, förslagshandling juli 2001
- Inkomna yttranden under utställsetiden 10 juli – 31 augusti 2001 (totalt 15 st)
- Framförda synpunkter vid ”Öppet hus” den 21 augusti 2001 kl 14.00 – 19.00 (40 besökare)
- Yttrande från länsstyrelsen i Dalarnas län den 16 januari 2002
- Samrådsmöten med länsstyrelsen i Dalarnas län den 22 mars 2002 och den 8 april 2002

Ärendets gång

För den aktuella sträckan har tidigare upprättats en arbetsplan med förslag till ny sträckning väster om befintlig väg. Planen fastställdes av Vägverket den 30 april 1998 men överklagades till regeringen, som upphävde fastställelsen den 23 september 1999. I beslutet angavs skälen till regeringens ställningstagande vara att det i arbetsplanen föreslagna vägbyggnadsprojektet innebar en skada på berörda riksintressen som inte uppvägde nyttan med att lägga vägen i den föreslagna sträckningen. Regeringen fann vidare att alternativet med ombyggnad av befintlig väg inte studerats tillräckligt utförligt. Med anledning av detta påbörjade Vägverket våren 2000 utarbetandet av en ny förstudie som remissades under sommaren. Den nya förstudien behandlade förutsättningarna för dels ombyggnad/förbättring av befintlig väg 71 mellan Östra Tandö och Bu, dels ny sträckning av väg både väster och öster om befintlig väg.

I september 2000 beslutade länsstyrelsen i Dalarnas län att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, enl 6 kap 4 § miljöbalken. Som motiv angavs ”projektet har så stor påverkan på landskapet att betydande miljöpåverkan föreligger. En kvalificerad utredning som belyser effekterna på kulturlandskapet och övriga natur- och kulturmiljövärden behöver göras för de olika vägalternativen”.

Under december 2000 påbörjades arbetet med en vägutredning. Samtidigt påbörjade Dalarnas museum en kulturhistorisk utredning av vägutredningsområdet. Den 8 februari 2001 hölls ett allmänt informationsmöte där de föreslagna alternativen som Vägverket Region Mitt avsåg att utreda samt

miljökonsekvensbeskrivningens upplägg och innehåll presenterades. Mötet var välbesökt och många synpunkter framfördes. Under mars/april 2001 hölls ett utökat samråd med motsvarande material. I samrådet deltog flera statliga myndigheter och intresseorganisationer bl a Riksantikvarieämbetet, Sveriges Geologiska Undersökning, Jordbruksverket, Naturskyddsföreningen i Övre Västerdalarna, Jägareförbundet i Lima jaktvårdskrets, Skogsvårdsstyrelsen Dalarna-Gävleborg samt Malungs kommun.

Under sommaren 2001 ställdes en remisshandling av vägutredningen ut för allmän granskning. I vägutredningen hade Dalarnas museums kulturhistoriska utredning inarbetats och en av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning ingick. I samband med utställelsen anordnades ett ”öppet hus”.

De synpunkter och yttranden som inkommit från allmänheten kan sammanfattas som att en ombyggnad/förbättring av nuvarande väg inte är tänkbar då de problem som finns i dag såsom buller, avgaser, barriäreffekt, allmänt dålig boendemiljö, skulle kvarstå. En ny sträckning väster eller öster om bebyggelsen anses vara enda lösningen varav majoriteten förordar ett västalternativ. För att minimera intrången i de bevarandevärda natur- och kulturintressena i landskapet samt intrången i boendemiljön framfördes också ett förslag att kombinera alternativ Ombyggnad på södra delen med Väst 1 på norra delen med en koppling vid Rissåtra. Riksantikvarieämbetet konstaterar i sitt yttrande att samtliga alternativ i befintlig bebyggelse berör områden av riksintresse både enligt 3 kap 6 § och 4 kap 1 och 6 § miljöbalken. De östliga alternativen berör dock enbart riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § miljöbalken. De anser vidare att ytterligare intrång i området kring Östra Ofors och Östra Lillmon där de båda typerna av riksintresse sammanfaller bör undvikas. Malungs kommun avstyrker alternativet Förbättring och ställer sig ytterst tveksam till alternativet Ombyggnad. Kommunen anser att alternativ Väst med fördel kan ligga till grund för fortsatt arbete.

Se vidare i sammandraget av samtliga inkomna skriftliga yttranden med Vägverket Region Mitts kommentar, samrådsredogörelse, bilaga 1.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande den 16 januari 2002 framfört att den aktuella vägombyggnaden berör ett område med höga kultur- och naturvärden. Den odlade bygden vid de berörda byarna har en lång historisk kontinuitet och finns även upptagen som bevarandevärt odlingslandskap. Kring älven uppträder en mycket värdefull flora och fauna med ett flertal sällsynta och hotade arter. De västliga alternativen innebär samtliga att sambandet mellan älven, den gamla inägomarken och bebyggelsen bryts och landskapet fragmenteras. De arkeologiska undersökningar och den kulturlandskapsanalys som utförts påvisar en större komplexitet beträffande den agrarhistoriska och bebyggelsemässiga utvecklingen i detta område än vad tidigare varit känt. Alternativen ombyggnad och förbättring av befintlig väg kommer bl a att innebära att parallellvägar, bullerplank m m kommer att behövas. Barriäreffekter skapas som negativt påverkar upplevelsen av landskapet samt

fortsatta negativa konsekvenser för boende efter vägen. De östliga alternativen innebär visserligen att det utpekade riksintresseområdet Olsmyran berörs på en längre sträcka men innebär ändå minst negativ påverkan på möjligheten att uppleva sambanden och helheten i älvdalgångens kulturlandskap.

Länsstyrelsen gör bedömningen att, utifrån vad som nämns ovan samt att framkomligheten på väg 71 förbättras, ett östligt alternativ är att föredra.

För att kunna ta slutlig ställning till alternativen ombyggnad och förbättring av befintlig väg erfordras mer detaljerade studier.

Vid samrådsmöte med länsstyrelsen den 22 mars 2002 presenterades detaljmaterial för alternativen Förbättring och Ombyggnad samt kombinationsmöjligheten av alternativ Ombyggnad söder Risätra och Väst 1 norr Rissätra. Vid samrådsmöte den 8 april 2002 framförde länsstyrelsen att de accepterar förslaget att kombinera alternativen Ombyggnad och Väst 1.

Motiv för beslut

Väg 71 är klassad som riksintresse. Vägen utgör ett viktigt regionalt stråk och utgör en central kommunikationsaxel genom Västerdalarna samt är av stor betydelse för såväl Malungs kommun som de stora turistanläggningarna i Sälenfjällen. Den har på delen från Östra Tandö till Bu en låg standard jämfört med övriga delar av väg 71 mellan Malung och Sälen. Trafikflödet har stora variationer, från ca 1000 fordon/dygn till toppar på ca 9000 fordon/dygn under vintersäsongen.

Följande problem/brister existerar idag på riksväg 71 delen Östra Tandö - Bu:

- vägen är smal, endast 6-6,5 m på drygt hälften av den 7,1 km långa sträckan och har flera backkrön och snäva kurvor utmed sträckan vilket innebär stora brister beträffande stopp- och omkörningssikt
- säkerheten för de oskyddade trafikanterna är inte tillräcklig
- sidoområdena uppfyller inte de krav som ställs från trafiksäkerhets-synpunkt på släntlutningar och dikesutformning
- biltrafiken medför bullerproblem för boende längs vägen
- väg 71 utgör en barriär för de boende längs vägen framförallt genom Risätra, Ytternäs och Bu
- utmed vägsträckan finns ca 90 st direktutfarter och andra väkanslutningar
- framkomligheten för genomfartstrafiken är låg genom Risätra, Ytternäs och Bu eftersom hastigheten är sänkt till 70 km/h
- det lokala näringslivet upplever att standarden är otillräcklig

Alla studerade alternativ medför intrång och konflikter av något slag.

Vägverket Region Mitt har som utgångspunkt prövat om det är tillräckligt att enbart förbättra eller göra en mer omfattande ombyggnad av befintlig väg 71. Vägsträckan kan då studeras i två delar, delen *Östra Tandö – Risätra* och delen *Risätra – Bu*.

På delen från *Östra Tandö till Risätra* breddas vägen i Förbättringsalternativet till ca 7 m och en gång- och cykelbana, avskiljd från vägen med kantsten, byggs från Ö Lillmon till Risätra. Befintlig hastighetsbegränsning på 70 km/tim på delen genom Ytternäs förlängs söderut till gång- och cykelbanans slut i Ö Lillmon. Inga kurvrätningar utförs. Av de ca 35 st direktanslutningar som finns på delsträckan samlas de sämsta, från trafiksäkerhetssynpunkt, ihop genom utbyggnad av parallellvägar. Denna standard uppfyller normen för ”mindre god standard” enligt Vägverkets föreskrifter. I Ombyggnadsalternativet eftersträvas ”godtagbar standard”, vilket tillåter 90 km/tim och erfordrar en vägbredd på 8-9 m. Kurvrätningar utförs på några ställen. Alternativet medför utbyggnad av parallellvägar för att samla ihop och minska antalet direktutfarer till ett minimum. Parallell gång- och cykelväg utförs på delavsnitt där parallellväg inte byggs ut. Förbättringsalternativet ger ökad trafiksäkerhet men den låga framkomligheten för genomfartstrafiken kvarstår. Alternativet Ombyggnad ger både förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Båda alternativen kan på delen förbi riksintresseområdet ”Olsmyran” utformas så att intrånget i området begränsas. Även markintrånget i den spridda randbebyggelsen och omgivande naturmiljön bedöms i båda alternativen kunna begränsas genom den modifiering av utformningen som är möjlig.

På delen från *Risätra genom Ytternäs till Bu*, med delvis tät randbebyggelse nära vägen, medför såväl förbättring som ombyggnad stora markintrång. Dels för de parallellvägar som måste byggas för att minska antalet direktutfarer som idag är ca 50 st, dels för en gång- och cykelväg på de avsnitt där det kommer att saknas parallellväg. Den ökade tillåtna hastigheten vid alt Ombyggnad medför att bullernivåerna kommer att öka, vilket innebär att bullerskyddsåtgärder i form av plank och vallar måste anläggas på långa sträckor längs vägen för att klara bullerkraven. Den barriäreffekt som vägen och den periodvis intensiva trafiken idag utgör skulle därmed ytterligare förstärkas. För att möjliggöra en säker passage av vägen för de oskyddade trafikanterna behövs 2-3 st gångportar som medför ökat markintrång i bebyggelsen. Framkomligheten för genomfartstrafiken kommer i båda alternativen att tidvis upplevas som låg och inte uppfylla de kriterier som ställs på riksväg 71 som riksintresse för kommunikation.

Vägverket Region Mitt bedömer, utifrån det som redovisas i vägutredningen och de remissyttranden som inkommit, att en utbyggnad av ny väg helt i överensstämmelse med Väсталternativen kommer att medföra påtaglig skada på riksintresseområdet ”Olsmyran” samt alltför mycket påverka de höga kultur- och naturvärden som berörs varför en utbyggnad av ny riksväg på hela

sträckan i den vägkorridoren bedöms som olämplig att genomföra. Detta styrks också av vad regeringen tidigare framfört.

En utbyggnad enligt något av Östalternativen medför lägre profilstandard, med mellan 1,0 – 2,7 km branta backar som kräver stigningsfält, vilket ger en något sämre framkomlighet och trafikekonomi. Östalternativen är mellan 20-50 % dyrare än Västalternativen och mellan 50-140 % dyrare än alternativen Ombyggnad och Förbättring.

Vägverket Region Mitt anser att alternativen Förbättring och Ombyggnad på den norra delen Risätra – Bu, alternativen Öst 1 och 2 och utbyggnad helt i överensstämmelse med Västalternativen inte kan väljas utifrån att ändamålet med vägen inte nås med minsta intrång etc (Väglagen 13 §).

Väglagen 13 §: Vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Däremot bedömer Vägverket Region Mitt att en ombyggnad av befintlig väg på delen från Östra Tandö fram till Risätra kombinerad med en ny sträckning enligt alternativet Väst 1 från Risätra gamla skola och norrut skulle uppfylla de kriterier som bör ställas på riksväg 71 som riksintresse för kommunikation och som regional och interregional kommunikationsaxel genom Västerdalarna. Ett modifierat alternativ Ombyggnad kan ges en vägbredd motsvarande den på den anslutande ombyggda sträckan förbi Limesforsen. Avsteg kan göras från standard på sidområdet och utbyggnad av gång- och cykelväg för att minska markintrång, inlösen av fastigheter och intrång i bevarandevärda natur- och kulturintressen. Med denna kombination av alternativen Ombyggnad och Väst 1 åstadkoms en förbifart för delen genom Ytternäs, som har tät randbebyggelse nära vägen, och därmed stort inslag av oskyddade trafikanter. Den gamla banvallen förblir orörd och kan som idag fortsätta att fungera som lokal gång- och cykelväg. Alternativet Väst 1 från Risätra gamla skola och norrut omfattar en sträcka på ca 2,7 km varav ca 1,5 km följer de befintliga vägarna 1044 och 71 vilket medför ett mindre markintrång än om vägen skulle gå i ny sträckning hela sträckan.

Kombinationen av alternativ Ombyggnad och Väst 1 innebär att en ny vägkorridor som kopplar samman de båda alternativen skapas på en sträcka av ca 0,7 km över det öppna landskapet vid Risätra. Vägkorridoren går över jordbruksmark som delas upp vilket innebär viss risk för negativa konsekvenser för markanvändningen. Samtliga övriga miljökonsekvenser har också studerats för kombinationens nya vägkorridor. Redovisning och samråd har skett med länsstyrelsen som accepterat förslaget. Samråd har även skett med Malungs kommun och den markägare som berörs mest har informerats.

Fortsatt arbete

En arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för ett kombinerat alternativ Ombyggnad och alternativ Väst 1, enligt beskrivning ovan, kommer att tas fram.

Förslaget till arbetsplan kommer att redovisas/diskuteras på *samrådsmöten* och *markägarsammanträden*. Därefter kommer *arbetsplanen* att *ställas ut* för att ge sakägare och andra berörda möjlighet att lämna synpunkter och erinra sig mot förslaget. Sedan *fastställelseprövas* arbetsplanen, vilket syftar till att ge Vägverket Region Mitt rätt att nyttja den mark som behövs för åtgärderna. Alla sakägare kommer att ha möjlighet att *överklaga fastställelsebeslutet* till regeringen.



Christer Agerback
Regionchef

- Bilagor:
- Bilaga 1, samrådsredogörelse
 - Bilaga 2, länsstyrelsens yttrande
 - Bilaga 3, alternativ enligt vägutredningens förslagshandling, juli 2001, karta
 - Bilaga 4, kombination av alt Ombyggnad-alt Väst 1, karta och flygbild