

FÖRENKLAT GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 66 Malung - Sälen, delen Östra Tandö-Bu

Malung - Sälens kommun, Dalarnas län

Samrådshandling 2014-08-29

Projektnummer: 10 26 84



Titel: Förenklat gestaltningsprogram Väg 66 Malung - Sälen, delen ÖstraTandö - Bu. Version 0,2 2014-08-29

Skapat av: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2014-08-29

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenr: TRV 2014/4934

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Maria Eriksson

Uppdragsansvarig: Lars Hedström

Handläggare: Åsa Andersson

Foton och illustrationer: Tyréns AB om inget annat anges.

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon 0770-921 921

Rättigheter och kartor: Lantmäteriet

Innehåll

1 INLEDNING.....	4
2 LANDSKAPSANALYS.....	6
3 ÖVERGRIPANDE IDÉER FÖR GESTALTNINGEN.....	7
4 GESTALTNINGSFÖRSLAG	8
4.1 Delsträcka 1	9
4.2 Delsträcka 2	20
4.3 Delsträcka 3	24
4.4 Delsträcka 4	28
5. GESTALTNINGSGÄRDET I KOMMANDE SKEDEN	31
5.1 Bygghandlingsskedet	31
5.2 Byggskedet.....	31
6 KÄLLOR.....	32

1 Inledning

Detta förenklade gestaltungsprogram ingår i vägplan för riksväg 66 Malung – Sälen delen Östra Tandö – Bu, Malung – Sälens kommun. Syftet med gestaltungsprogrammet är att belysa vilken påverkan de planerade vägåtgärderna på väg 66 kommer att ha på landskapet och fastigheter intill vägen. I projektet har fältbesök gjorts.

Vägåtgärderna omfattar i stora drag ombyggnad av befintlig väg delen Östra Tandö – Rissätra (delsträcka 1), nysträckning av vägen i en ca 1 km lång sträcka över ängsmark fram till Rissätra gamla skola (delsträcka 2), ny sträckning från Rissätra gamla skola drygt 1 km norrut som i princip följer väg 1044 (delsträcka 3) samt smärre ombyggnationer av väg 66 norrut till Bu (delsträcka 4). (För delsträckor – se figur 2.1).

I projektet ingår även en ny gång- och cykelväg parallellt med väg 66 på en sträcka av drygt 1 km, två gång- och cykelportar under väg 66 samt reducering av utfarter samt nya anslutningar och parallellvägar. Parallellvägar går att läsa mer om i *Miljökonsekvensbeskrivning Väg 66 Malung – Sälen, delen Östra Tandö – Bu, slutrapport 2014-08-29*.



Figur 1.1 Översiktlig karta över delar av Dalarnas län. Berörd vägsträcka är gulmarkerad.

Vägsträckningen mellan Östra Tandö och Bu ingår i det som i länsplanen utpekas som särskilt angeläget för turistnäringen. På denna väg går turisttrafik till Sälenfjällen och även till Idre-Grövelsjöfjällen. Vägen är smal, hälften av sträckningen har en vägbredd på endast 6,0 – 6,5 meter. Här finns även flera backkrön och snäva kurvor vilket ger dåliga siktförhållanden. Vägen har dessutom ca 90 stycken direktutfarter och andra väganslutningar.



Figur 1.2 Fotot visar väg 66 till höger och intilliggande banvall till vänster.

Vägen utgör en barriär för närboende och säkerheten för oskyddade trafikanter är otillräcklig.

Syftet med vägåtgärderna är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på vägen.

Genom åtgärder längs sträckan förväntas hastigheten kunna öka till 80 km/h längs hela sträckan från dagens 50, 70 samt 90 km/h. Vägsträckningen är totalt 7,3 km lång.



Figur 1.3 Kartan visar berörd, projekterad vägsträcka med svart streckad linje.



Figur 1.4 Cykelstråk längs sträckan. Föreslagen gång- och cykelväg redovisas med röd linje. Föreslagna gång- och cykelportar visas med röd oval. Befintligt gång- och cykelstråk redovisas med blå linjer. Föreslagen väg redovisas med svartstreckad linje.

2 Landskapsanalys

Vägartiet följer parallellt med Västerdalälven i en nord-sydlig riktning och ligger till stor del i ett flackt, uppodlat åker- och ängsmarkslandskap. Markerna kring älven består av frodigt älvsediment som brukas som odlingsmark eller används för betesmarker. Hela sträckan är klassad som bevarandevärd odlingslandskap av Länsstyrelsen.

Öster om de öppna markerna breder skogen ut sig. Längs vägen finns gårdar, torp och nyare villor spridda, främst placerade i randzonen mellan skogsmarken och åkermarken. Mellan vägen och Västerdalälven går en banvall, som idag används bland annat som gångväg för närrekreation. Banvallen plogas av närboende vintertid. En del av sträckan, vid Östra Ofors, är klassad som riksintresse för kulturmiljö, innehållandes gamla järnframställningsplatser. Vägområdet mellan Östra Lillmon och Heden ingår i ett lokalt kulturmiljöintresse, tack vare Limabyggdagens agrara miljö med odlingslandskap och bebyggelse med äldre struktur.

På långa sträckor mellan Östra Tandö och Bu är landskapsbilden storslagen med vackra utblickar över Västerdalälven. Långa siktlinjer och vackra vyer finns bland annat från Östra Tandö och Östra Lillmon. På några få platser

utmed vägsträckan sluter sig landskapet med skog, främst barrskog, tex vid Östra Ofors. Här är bebyggelsen glesare.

Vägbelysning finns idag längs hela sträckan i form av stolpbelysning. Trästolparna är gamla och i dåligt skick.

Sträckan kan delas upp i fyra delsträckor med olika karaktärer, från söder till norr.

1. ombyggnad av befintlig väg 66 med måttlig negativ påverkan på landskapsbilden
2. ny vägsträckning över ängsmark med stor negativ påverkan på landskapsbilden
3. ombyggnad av befintlig väg 1044 med stor negativ påverkan på landskapsbilden
4. ombyggnad av befintlig väg 66 med få förändringar och liten negativ påverkan på landskapsbilden

1 - 4 Delsträckor

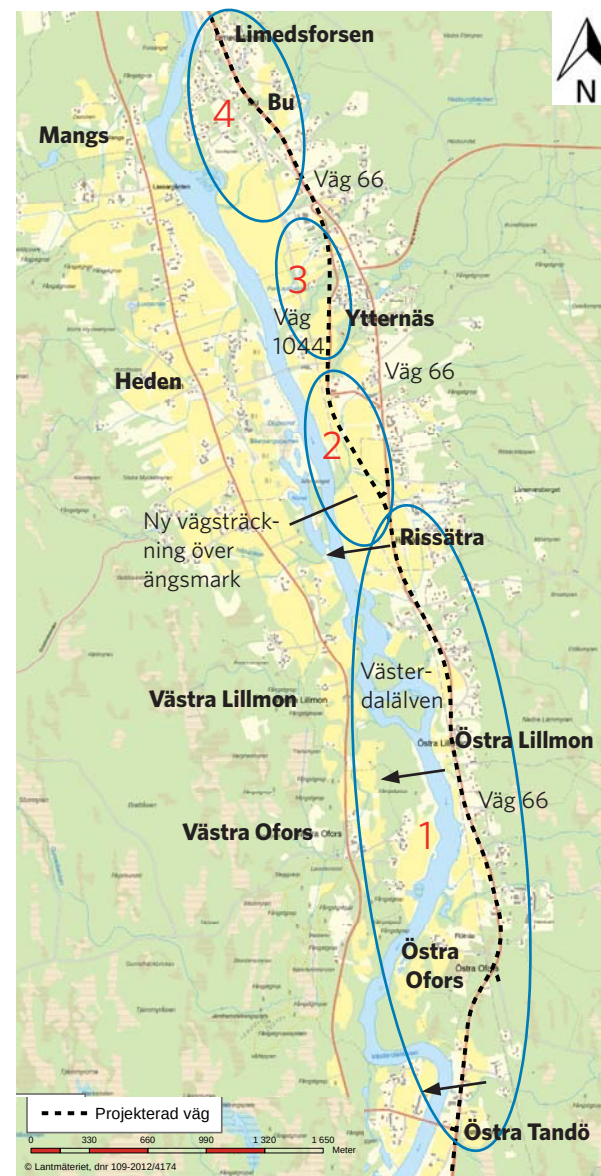
← Utblickar i landskapet



Odlings-/beteslandskap



Skogsmark



Figur 2.1 Karta över delsträckorna 1 - 4.

3 Övergripande idéer för gestaltningen

För att på bästa sätt anpassa välgångarna till det befintliga öppna åkerlandskapet samt skapa en god estetisk miljö bör följande riktlinjer beaktas.

- Anpassa vägen till den befintliga topografin där så är möjligt. Flacka släntlutningar mot omgivande landskap rekommenderas. Höga bankar och djupa skärningar bör undvikas. Där vägen passerar genom ett öppet, flackt odlingslandskap är det extra viktigt att försöka anpassa vägen till den befintliga topografin för att vägen ska underordna sig landskapet.
- Gång- och cykelportar under väg 66 ska ges en öppen utformning och förses med god belysning så att de upplevs trygga och lättillgängliga.

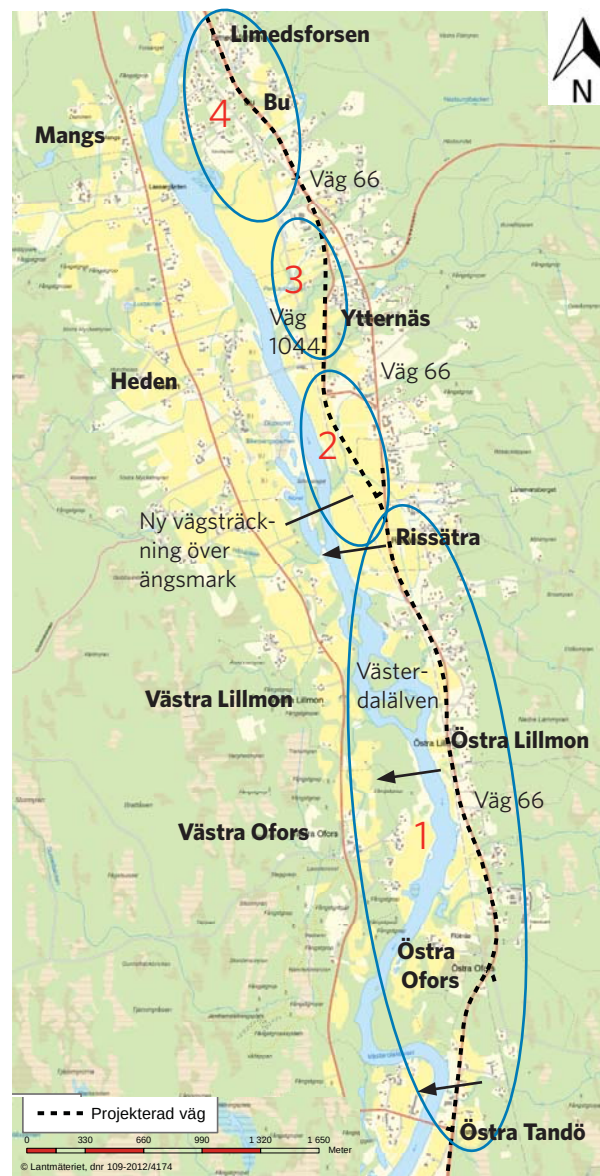
- Vid ett 50-tal byggnader överskrids riktvärdena för trafikbuller (läs mer i *Miljökonsekvensbeskrivning Väg 66 Malung – Sälen, delen Östra Tandö – Bu, slutrapport 2014-08-29*). De fastigheter som berörs erbjuds bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder eller skärmar vid uteplatser. Genom att åtgärda bullret intill fastigheterna undviks bullerskyddsvalar och plank längs vägen vilket bevarar de vackra utblickarna över älvdalslandskapet för såväl boende som trafikanter.
- Utrustning så som skyltar, vägräcken och belysningsstolpar ska utformas så att de anpassas till kulturlandskapet och till angränsande vägsträckor. Belysning föreslås fortsättningsvis vid vägkorsningar, på samtliga gång- och cykelvägar samt i anslutning till rastplatsen i Limedsforsen.

- Slänters släntfot/-krön avrundas och slänter kläs med avbaningsmassor, yttjord, från angränsande landskap. Härigenom skapas en snabb etablering av gräs och örter som konkurrerar med slyvegetation och därmed minskar skötselbehovet. Fältskiktets rötter bidrar till att binda jorden vilket minskar erosionsrisken. Där så är möjligt, utan att äventyra dräneringen av vägkroppen, kläs även innerslänter med avbaningsmassor. Vid lågpunkter bör man lämna öppna slitsar där man inte täcker vägen med avbaningsmassor, så att eventuellt vatten i vägkroppen kan passera ut. Närområdet består av silt, som är tjällyftande. Därför grävs marken under vägen ur och ersätts med icke tjällyftande material.
- Vägar som inte kommer att användas i fortsättningen rivs och marken återställs till omgivande skick, exempelvis gräsyta.

4 Gestaltungsförslag

I följande text har vägsträckan delats upp i fyra delsträckor med olika karaktärer. Delsträckorna beskrivs från söder till norr och är indelade enligt nedan:

1. Ombyggnad av befintlig väg 66
2. Ny vägsträckning över ängsmark
3. Ombyggnad av befintlig väg 1044
4. Ombyggnad av befintlig väg 66 med få förändringar



Figur 4.1 Karta över delsträckorna 1 - 4.

4.1 Delsträcka 1

I södra delen av vägsträckningen sker vägförändringarna genom ombyggnad av befintlig väg 66 genom breddning, kurvrätningar och justeringar av profilen. Vägen konstrueras för att så långt som möjligt ligga i befintlig höjdnivå för att skapa en så liten påverkan på landskapsbilden som möjligt och för att smälta in i landskapet. På delar av sträckan kommer vägen dock att hamna drygt 1 meter över befintlig vägnivå. Där vägen läggs på bank blir vägområdet ofta bredare och vägen blir mer synlig i det i övrigt mestadels flacka landskapet. För att mildra intrycket av slänterna bör de täckas med avbaningsmassor för en snabb etablering av gräs och örter. Vägen kommer att breddas från 6,5 meter till 9,0 meter.



Figur 4.2 Utblick över Västerdalälven. Längs delsträcka 1 sker förändringarna genom ombyggnad av befintlig väg 66.



Figur 4.3 Delsträcka 1: Östra Tandö norrut mot Rissätra. Den berörda vägen markeras med svart streckad linje. Gammal banvall illustreras med grå streckad linje. Sektioner längs vägen illustrerar vägens påverkan på landskapet. Dessa sektioner redovisas på följande sidor.

Längs sträckan passeras öppna ängsmarker och hagmarker med vackra utblickar över Västerdalälven, varvade med partier av barrskog och lövklädda åkerholmar. Bebyggelsen består av utspridda torp och härbren varvade med modernare villor. Några byggnader; bland annat ett obebott bostadshus samt en lada, ligger så nära den nya vägbreddningen att de föreslås lösas in och rivas. Detta förändrar landskapsbilden något då den småskaliga karaktären med byggnader intill vägen inte blir lika påtaglig. Mellan väg 66 och Västerdalälven ligger den grusade banvallen, som är olika framträdande från vägen beroende på avstånd, lutningar och vegetation i landskapet.

Längst i söder, kring Östra Tandö, finns vackra utblickar mot Västerdalälven, gammal bebyggelse och öppna ängsmarker. Här kommer vägen att ligga kvar relativt opåverkad i höjd och läge, vilket endast ger små konsekvenser på landskapsbilden.

Mellan Östra Tandö och Oforsvallabäcken leder vägen genom ett slutet skogslandskap utan större visuella värden. På sträckan passeras en infart till Flötnäs gård, planterad med en allé av björkar, se figur 4.4. Här kommer ett 15-tal träd att avverkas i samband med breddningen av vägen. Fällningen av dessa träd har dock ingen



Figur 4.4 Allé mot Flötnäs gård.

stor påverkan på karaktären i området eftersom endast en liten del av allén tas ned och då allén ligger relativt dold i skog och är av varierande kvalitet.

Vid Oforsvallabäcken och norrut förbi Östra Lillmon öppnar landskapet upp sig med vackra utblickar mot Västerdalälven. Vid Oforsvallabäcken finns en gammal skvaltkvarn från 1880-talet. Bäckens ringlar ner i ett vackert gräsbeklätt område med spridda björkar. I och med vägutbyggnaden breddas vägen och de befintliga trummorna byts ut mot en rörbro. För detta krävs en tillfällig förbifartsväg. När den provisoriska vägen rivs bör landskapet återställas och björkarna återplanteras. Se figur 4.6.

På den norra delen av vägsträckan kommer vägen att behöva höjas. Mellan Oforsvallabäcken och Östra Lillmon kommer vägen att höjas mellan 0,5 – 1,5 meter över befintlig vägnivå. I figurerna på följande sidor visas sektioner med vägens föreslagna höjd jämfört med befintlig vägnivå.

Från Östra Lillmon fram till Rissätra anläggs en gång- och cykelväg öster om vägen, se figur 4.15. Denna gång- och cykelväg kommer att möjliggöra oskyddade trafikanter att färdas längs sträckan. I Östra Lillmon leds gång- och

cykelvägen genom en port under väg 66 för att förbindas med den före detta banvallen väster om väg 66 som idag används som ett rekreationsstråk. Gång- och cykelvägen med tillhörande port under vägen kommer att medföra att vägrummet blir bredare och att den småskaliga känslan minskar. Se figur 4.16.

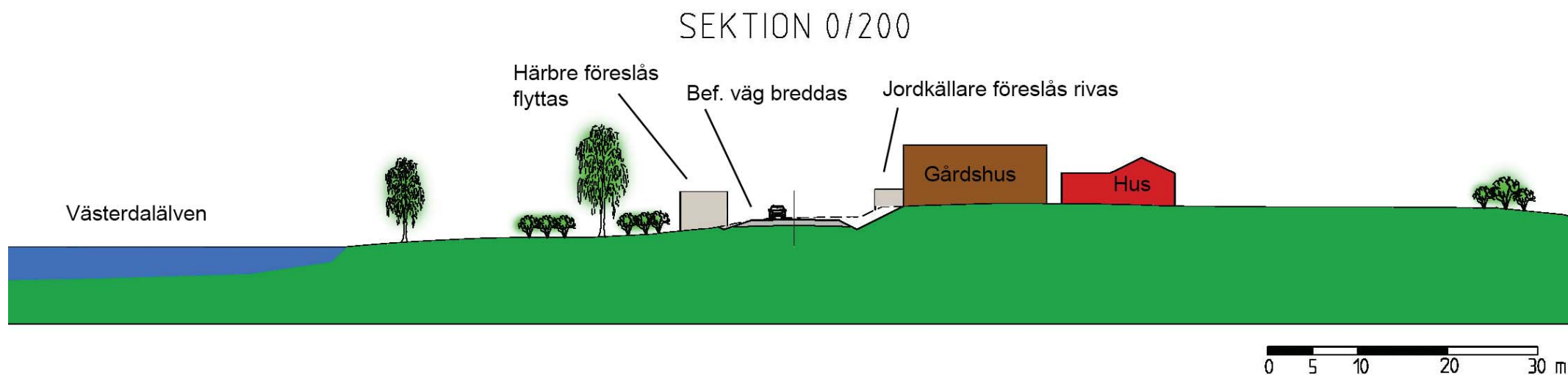
På följande sidor visas sektioner längs delsträcka 1 som illustrerar påverkan på landskapet av de nya vägförändringarna.

Totalt sett ger förändringarna på delsträcka 1 en måttlig negativ påverkan på landskapsbilden.

Delsträcka 1. Sektion 0/200

Området har höga visuella kvaliteter. Kvaliteterna består i de öppna ängsmarkerna, utblickarna mot Västerdalälven samt den äldre bebyggelsen varvad med modernare villor.

För att bevara karaktären får vägen ligga kvar relativt opåverkad i höjd och läge vilket medför en ringa negativ påverkan på landskapsbilden.



Figur 4.5

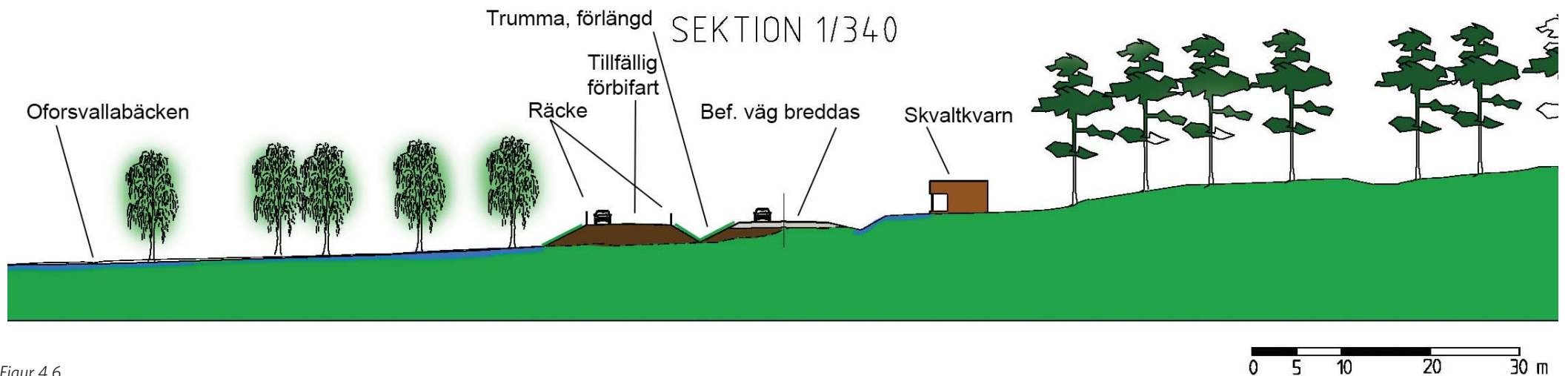
Sektion 0/200

Den befintliga vägen breddas ner mot Västerdalälven. Vägåtgärderna leder till att härbret intill vägen bör flyttas och att en jordkällare invid vägen föreslås rivas. Vägen ligger i snarlik höjdnivå som tidigare och påverkar därmed inte landskapet nämnvärt mer än genom breddningen. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

Delsträcka 1. Sektion 1/340

Området har höga visuella kvaliteter som består i utblickarna mot Västerdalälven, skvaltkvarnen från 1880-talet med intilliggande miljö samt Oforsvallabäcken.

Oforsvallabäcken ringlar sig ut i Västerdalälven och passerar ett gräsbeklätt område med spridda björkar. I samband med vägbreddningen byts de befintliga trummorna under bron ut mot en rörbro. Efter att dessa åtgärder är utförda är det viktigt att återställa landskapet och återplantera björkar. Detaljutformning av rörbro och erosionsskydd ska utföras så att de harmonierar med miljön invid skvaltkvarnen och riksintresset för kulturmiljö. Vägslänter täcks med avbaningsmassor för att påskynda etableringen av gräs och örter och därmed minska vägens dominans i landskapet.



Figur 4.6

Sektion 1/340

Längs väg 66 ligger en gammal skvaltkvarn från 1880-talet. Kvarnen ligger intill Oforsvallabäcken och tog tillvara vattenkraft från bäcken för att mala säd till mjöl. Bäckens ringlar ner i ett vackert gräsbeklätt område med spridda björkar och leder vidare ner i Västerdalälven. I och med vägutbyggnaden breddas vägen och de befintliga trummorna byts ut mot en rörbro. För detta krävs en tillfällig förbifart. När den provisoriska vägen rivs bör landskapet återställas och björkar återplanteras, för att smälta ihop med dagens vackra landskap. Detaljutformning av rörbro och erosionsskydd ska utföras så att de harmonierar med miljön invid skvaltkvarnen samt riksintresset för kulturmiljön. Moderna krossmaterial ska undvikas. Befintlig väg kommer endast att höjas marginellt. Befintlig marknivå visas med streckad linje.



Figur 4.7 - 4.8
Sektion 1/340

Till vänster visas skvaltkvarnen, befintlig väg 66 samt de två trummor i vilka Oforsvallabäcken passerar under vägen.
Till höger visas Oforsvallabäcken och den vackra dungen med björkar, sedd mot Västerdalälven.



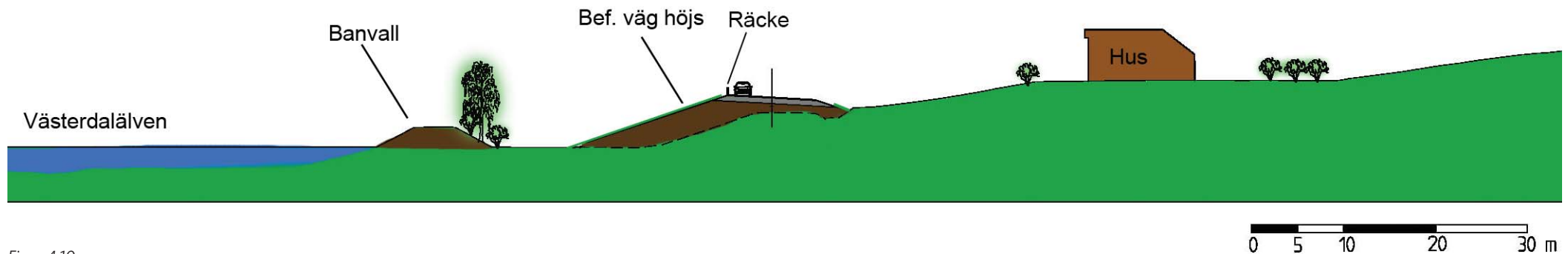
Figur 4.9
Sektion 1/760
Vägen kommer att höjas drygt 1,5 meter och sikten mot älven från intilliggande hus kommer att påverkas.

Delsträcka 1. Sektion 1/760

Området har höga visuella kvaliteter som består av utblickarna mot Västerdalälven.

Vägen kommer att höjas drygt 1,5 meter över befintlig väg. Vägslänten täcks med avbaningsmassor för att påskynda etableringen av gräs och örter och därmed minska vägens dominans i landskapet. För att området mellan banvallen och vägen inte ska växa igen och minska utblickarna mot vattnet ytterligare rekommenderas markägarna att hålla nere slyvegetation.

SEKTION 1/760



Figur 4.10
Sektion 1/760
På denna del av sträckan blir vägen drygt 1,5 meter förhöjd och får en breddning mot banvallen. Höjningen av vägen kommer att upplevas från bebyggelsen då biltrafiken blir mer synlig från bostäderna. Sikten mot älven kommer därmed att påverkas.

På en del av sträckan längs väg 66 föreslås ett antal parallellvägar samt en gång- och cykelväg öster om vägen anläggas, vilka skapar ytterligare breddningar av vägmiljön som medför att vägen upplevs mer framträdande i landskapet. Parallellvägar anläggs för att öka trafiksäkerheten i området, genom att minska antalet utfarter på väg 66.

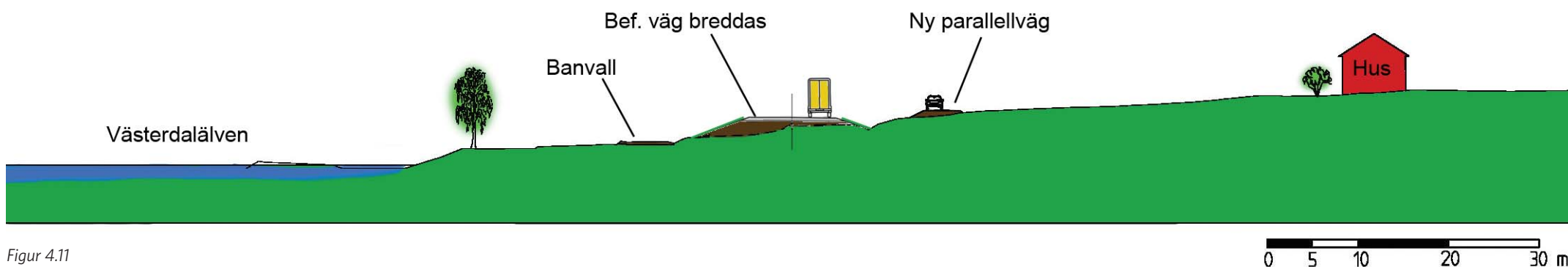
Delsträcka 1. Sektion 1/960

Området har höga visuella kvaliteter som består i utblickarna mot Västerdalälven samt intilliggande betesmarker.

Längs en del av sträckan föreslås en parallellväg anläggas på östra sidan av väg 66 för att ersätta ett antal utfarter. Denna väg kommer att ligga i samma höjdnivå som intilliggande byggnader vilket kan leda till att biltrafiken känns mer påtaglig från bebyggelsen. Även väg 66 kommer att bli mer framträdande då den höjs drygt 0,5 meter över befintlig nivå. För att minimera påverkan på utblickarna bör vägen förläggas så lågt som möjligt.

Slänter kläs med avbaningsmassor för snabbare etablering av vegetation.

SEKTION 1/960



Figur 4.11
Sektion 1/960

Längs en del av sträckan föreslås en parallellväg anläggas på östra sidan av väg 66 för att ersätta ett antal utfarter. Höjningen av väg 66 samt parallellvägen kommer att innebära att biltrafiken blir mer markant för närliggande bebyggelse. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

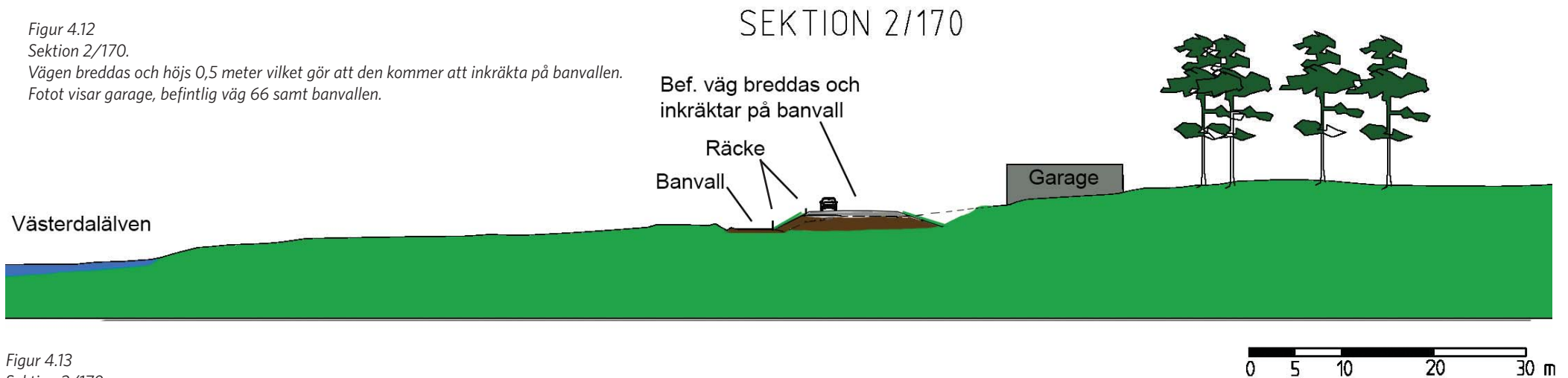


Figur 4.12
Sektion 2/170.
Vägen breddas och höjs 0,5 meter vilket gör att den kommer att inkräkta på banvallen.
Fotot visar garage, befintlig väg 66 samt banvallen.

Delsträcka 1. Sektion 2/170

Området har höga visuella kvaliteter som består i utblickarna mot Västerdalälven samt intilliggande betesmarker.

Vägen breddas och kommer att inkräkta på banvallen. För att minska påverkan på banvallen görs slänten brant och ett räcke placeras mellan väg och banvall. Slänten kläs med avbaningsmassor för snabbare etablering av vegetation.



Figur 4.13
Sektion 2/170.
Vägen breddas och kommer att inkräkta på banvallen. För att minska påverkan på banvallen görs slänten brant, och ett räcke placeras mellan väg och banvall. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

Den föreslagna gång- och cykelvägen kommer att leda parallellt med väg 66 mellan Östra Lillmon och Rissätra och har som avsikt att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Även en planskild passage för fotgängare och cyklister anläggs under väg 66 och kommer att förbinda Östra Lillmon med rekreationsstråket på banvallen. Väg 66 utgör idag en barriär för boende i området. Tack vare gång- och cykelvägen samt gc-portarna ökar säkerheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna.

Gång- och cykelvägarna har förlagts nära väg 66 för att bevara en så stor sammanhängande åkerareal som möjligt och för att möjliggöra fortsatt brukande av omgivande mark.

Det är viktigt att gång- och cykelporten ges en öppen utformning och förses med god belysning för att upplevas trygg och ljus. Porten ska vara överblickbar och belysas i passagen, ingen mörk yta får finnas i portens mitt. Invändigt bör bron få en ljus färg. Inga buskage som skymmer porten ska finnas vid öppningarna.

Gång- och cykelvägarna samt slänterna kommer att utgöra ett stort intrång i odlingslandskapet och bli exponerade från vägen och omgivande bebyggelse. Nästa sida visar en illustration av föreslagen port och gång- och cykelväg.

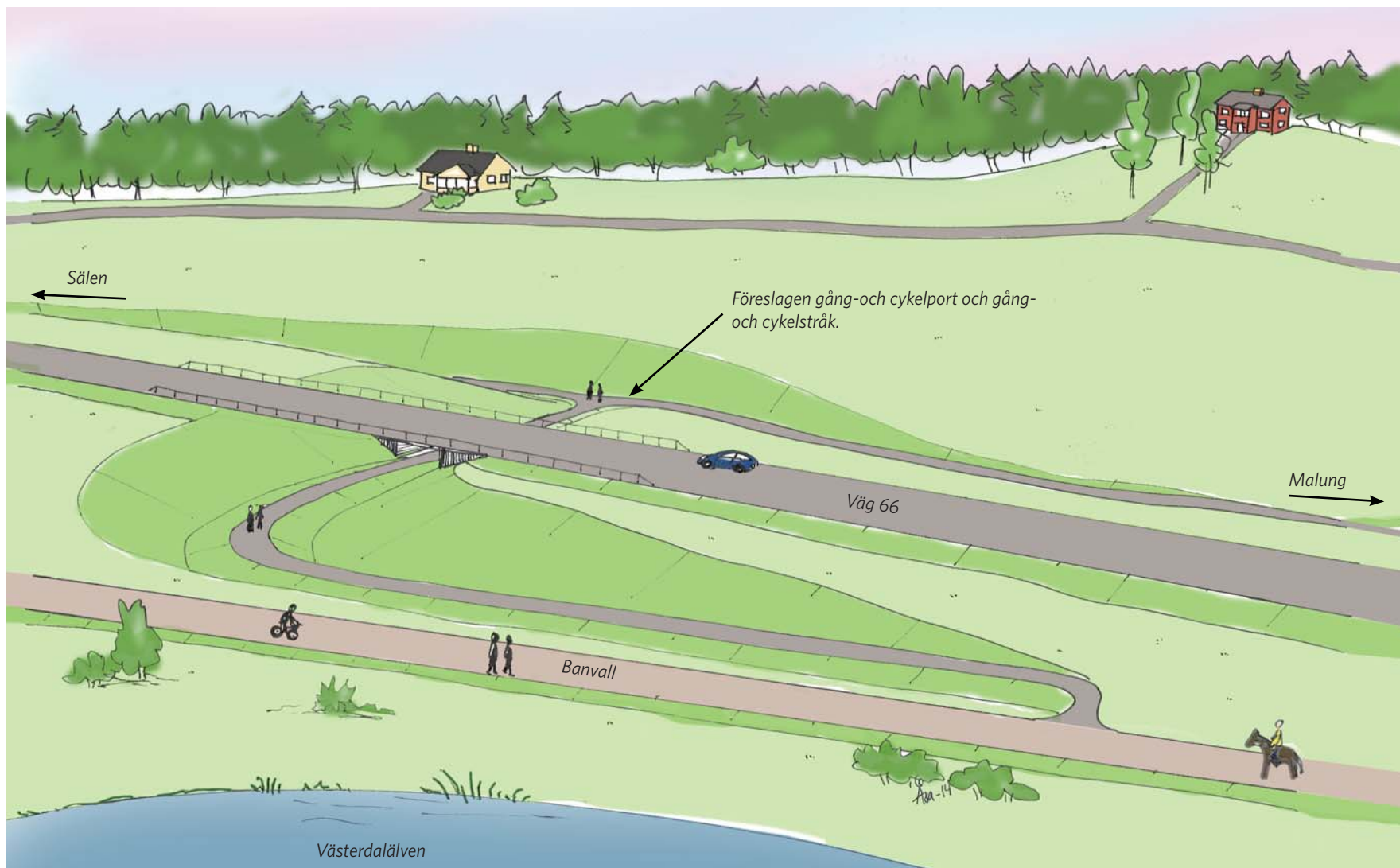


Figur 4.14
Sektion 2/500

Den föreslagna gång- och cykelvägen kommer att leda parallellt med väg 66 över ångarna. En planskild passage för cyklister och gående kommer att anläggas under vägen, se illustration på följande sida.



Figur 4.15 Föreslagen gång- och cykelväg redovisas med röd linje. Föreslagna gång- och cykelportar visas med röd oval. Befintligt gång- och cykelstråk redovisas med blå linjer. Föreslagen väg redovisas med svartstreckad linje.



Figur 4.16

Illustration invid sektion 2/500

En planskild passage för gång- och cykeltrafik anläggs under väg 66. Denna port förbinder den föreslagna gång- och cykelvägen öster om väg 66 med banvallen i väster. Då gång- och cykelvägen leds under befintlig väg schaktas stora delar av åkerlandskapet bort, vilket skapar ett visuellt intrång i det flacka slättlandskapet. För att mildra intrycket av slänterna täcks de med avbaningsmassor för en snabb etablering av gräs och örter.

4.2 Delsträcka 2

I Rissätra får vägen en ny dragning över ängsmark och sluter an mot väg 1044 vid före detta Rissätra skola, en sträcka om ca 900 m. Vägen leds över åkrarna och ansluter vid väg 1044 för att leda undan biltrafiken från Rissätra by.

Vägen över åkrarna kommer att få en bredd på 9,0 meter. Här kommer landskapsbilden att påverkas negativt eftersom den öppna marken fragmenteras. Här finns risk för igenväxning då små, obrukbara kilar skapas mellan väg, banvall och diken. Detta leder till en förändring av landskapsbilden med färre utblickar, både för boenden och trafikanter.

För att minimera uppkomsten av små åkerkilar har målsättningen varit att lokalisera vägen i anslutning till befintliga vegetationsridåer som förekommer längs diken och raviner.



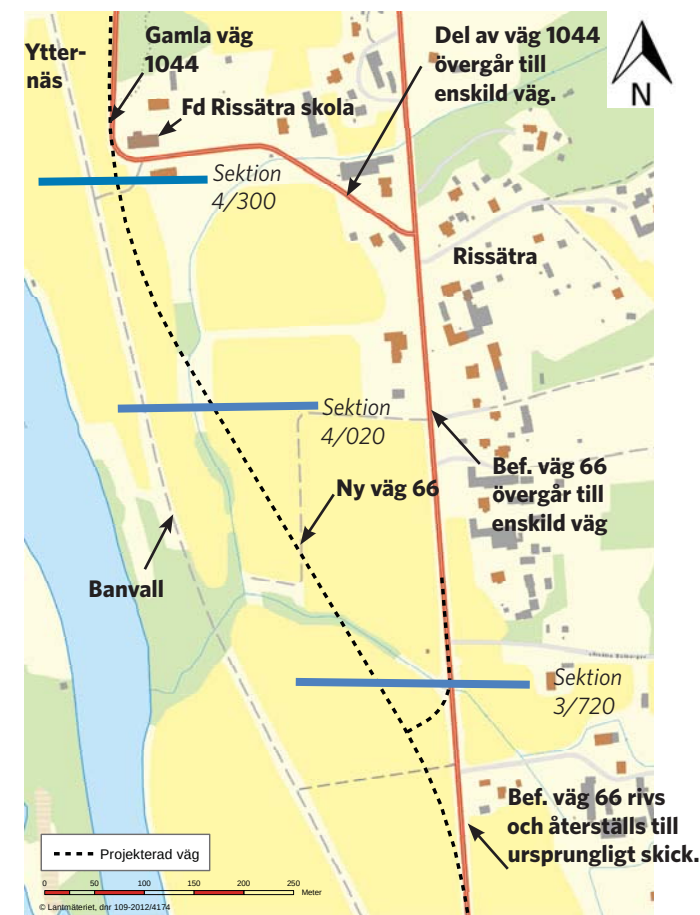
Figur 4.17 Delsträcka 2 leder över ängsmark i ny vägdragning.

Vägen kommer att läggas på bank med en höjd mellan 1 – drygt 2 meter över omgivande mark, förutom i södra delen där den läggs lägre än befintlig marknivå. Vägen läggs på bank på grund av jordförhållanden, förbättrad vattenavrinning, för att eftersträva balans av schakt- och fyllmassor samt på grund av terrängförhållanden. Att vägen läggs på bank ger en negativ påverkan på landskapsbilden då vägen kommer att stå i stor kontrast mot omgivande odlingslandskap samt påverka utblickarna över landskapet.

Befintliga vyer mot Västerdalälven från bebyggelse och den planerade vägen är få, då avståndet till vattnet är stort och banvall och slyvegetation skymmer sikten. Dock syns älven vid före detta Rissätra skola, i anslutning mot väg 1044. Där väg 66 får en ny dragning över ängsmark övergår den gamla väg 66 till enskild väg.

På följande sidor visas sektioner längs delsträcka 2 som illustrerar påverkan på landskapet som följd av de nya vägförändringarna.

Totalt sett ger förändringarna på delsträcka 2 en stor negativ påverkan på landskapsbilden.

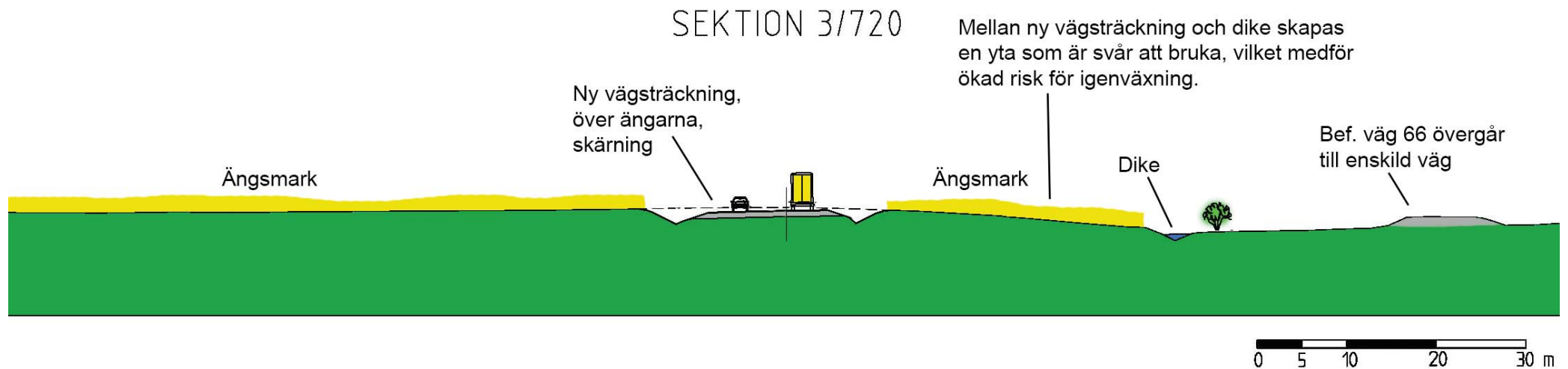


Figur 4.18 Delsträcka 2. Vägen ligger i ny dragning över ängarna (streckad svart linje). Sektioner längs vägen illustrerar vägens påverkan på landskapet, se följande sidor.

Delsträcka 2. Sektion 3/720

Området har höga landskapsvärden med sitt sammanhängande öppna odlingslandskap och långa vyer.

Där möjlighet finns bör vägen förläggas lågt i landskapet för att minimera det visuella intrånget över ängarna. För att minska uppkomsten av små åkerkilar har målsättningen även varit att lokalisera vägen i anslutning till befintliga vegetationsridåer som förekommer längs diken. Där smala ängsremsor bildas mellan ny väg och dike finns risk för igenväxning av ängen vilket minskar utblickar ytterligare.



Figur 4.19

Sektion 3/720

Vägen går i ny sträckning över öppna fält. I denna punkt ligger vägen i skärning, aningen nedsänkt, vilket minskar det visuella intrånget på miljön. Risk för igenväxning av remsan av ängsmark mellan dike och ny vägsträckning finns, vilket skulle försämrast sikten mot älven. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

Delsträcka 2. Sektion 4/020

Området har höga landskapsvärden med sitt sammanhängande öppna odlingslandskap och långa vyer.

Vägen förläggs drygt 2 meter över befintlig marknivå. Detta ger en negativ påverkan på landskapsbilden då de långa vyerna bryts. För att minimera påverkan på jordbruksmarken förläggs vägen i anslutning till diken och vegetationsridåer. Kring diket finns risk för ytterligare igenväxning vilket minskar utblickarna ytterligare.



Figur 4.20
Sektion 4/020

Vägen går i ny sträckning över öppna fält och kommer att påverka landskapsbilden negativt eftersom den öppna ängsmarken fragmenteras. Här ligger vägen på en drygt 2 meter hög bank, vilket gör den synlig på håll och skapar ett stort intrång i det öppna, vidsträckt landskapet. För att minska intrånget i landskapet så mycket som möjligt har vägen lokaliserats till befintligt dike som ligger i en sänka, samt intill vegetationsridåer. De små svårbrukbara åkerkilar som bildas i anslutning till den nya vägen kommer på sikt med stor sannolikhet att växa ihop med befintliga ridåer. Detta leder till att utsikten över de öppna landskapen minskar ytterligare. Någon utsikt från bebyggelsen mot Västerdalälven finns inte idag. Banvallen ligger upphöjd på en rygg och utgör tillsammans med befintlig vegetation en visuell barriär mot det lägre liggande vattnet. Dessutom är avståndet till älven stort. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

Delsträcka 2. Sektion 4/300

Området har höga landskapsvärden med sitt sammanhängande öppna odlingslandskap och långa vyer.

För att vägen ska hamna i rätt höjdnivå i anslutning mot befintlig väg 1044 kommer vägen att anläggas knappt 2 meter över befintlig marknivå. Någon sänkning av befintlig väg 1044 kan inte göras på grund av en vattentäkt i området.

Den nya vägdragningen kommer att utgöra ett stort visuellt intrång på flerfamiljshuset som ligger i anslutning till f.d. Rissätra skola. Flerfamiljshusets nuvarande utsikt mot älven blir skymd av bilvägen som förläggs ca 30 meter från huset. För att minska vägens dominans föreslås staket eller vegetation anläggas i anslutning till huset.

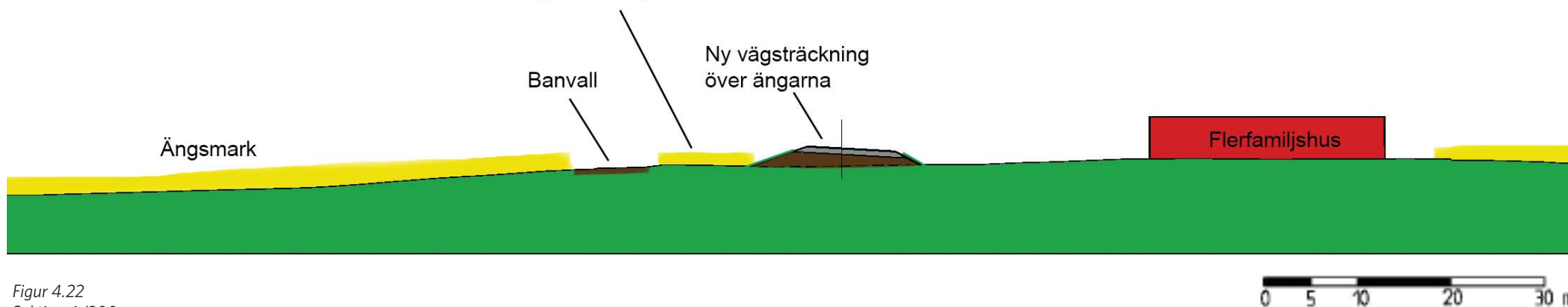


Figur 4.21

Foto tillhörande sektion 4/300. Vägen kommer att leda väster om före detta Rissätra skola och flerfamiljshuset för att ansluta mot befintlig väg 1044. Vägen kommer att utgöra ett stort visuellt intrång på byggnaderna.

Mellan banvallen och ny vägsträckning skapas en yta som är svår att bruka, vilket ökar risken för igenväxning.

SEKTION 4/300



Figur 4.22

Sektion 4/300

Där den nya vägen ansluter mot väg 1044 och före detta Rissätra skola kommer vägen att ligga på bank som blir knappt 2 meter hög, detta för att kunna ansluta till den befintliga vägnivån på väg 1044. Flerfamiljshusets nuvarande utsikt mot älven blir skymd av bilvägen som förläggs cirka 30 meter från huset. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

4.3 Delsträcka 3

Vid före detta Rissätra skola kommer vägen att ansluta, och i stora drag följa, den lokala vägen 1044 norrut fram till befintlig väg 66 vid Bu, en sträcka om ca 1200 m. Vägen kommer att breddas till 9,0 meter och rätas ut. Detta leder till stora konsekvenser för landskapsbilden. Idag slingrar sig vägen fram mellan ängsmark varvad med kuperad trädbeklädd terräng. Sommartid är detta en lantlig idyll med sommarstugor och fastigheter med permanentboenden.

Vägen kommer att breddas och till stor del att gå upphöjd på bank, vilket gör den mer synlig och skapar synliga slänter. På en sträcka blir banken så hög som 3 meter. För att mildra intrycket av slänterna täcks de med avbarningsmassor för en snabb etablering av gräs och örter. Upplevelsen av vägen i landskapet kommer att förändras genom att den får en mer modern och rak utformning, anpassad efter dagens behov. Längs en del av vägens västra sida anläggs även en parallellväg för att minska antalet utfarter. Detta gör att gaturummet kan upplevas ännu bredare.

På följande sidor visas sektioner längs delsträcka 3 som illustrerar påverkan på landskapet av de nya vägförändringarna.



Totalt sett ger förändringarna på delsträcka 3 en stor påverkan på landskapsbilden.

Figur 4.23 Delsträcka 3. Ombyggnad av befintlig väg 1044. Den nya vägen redovisas som svartstreckad linje på kartan. Sektioner längs vägen illustrerar vägens påverkan på landskapet. Dessa sektioner redovisas på följande sidor.



Figur 4.24 Befintlig väg 1044 slingrar fram mellan ängsmark och trädbeklädd terräng. I och med ombyggnaden kommer vägen att breddas och rätas ut, vilket påverkar landskapsbilden.

Delsträcka 3. Sektion 4/940

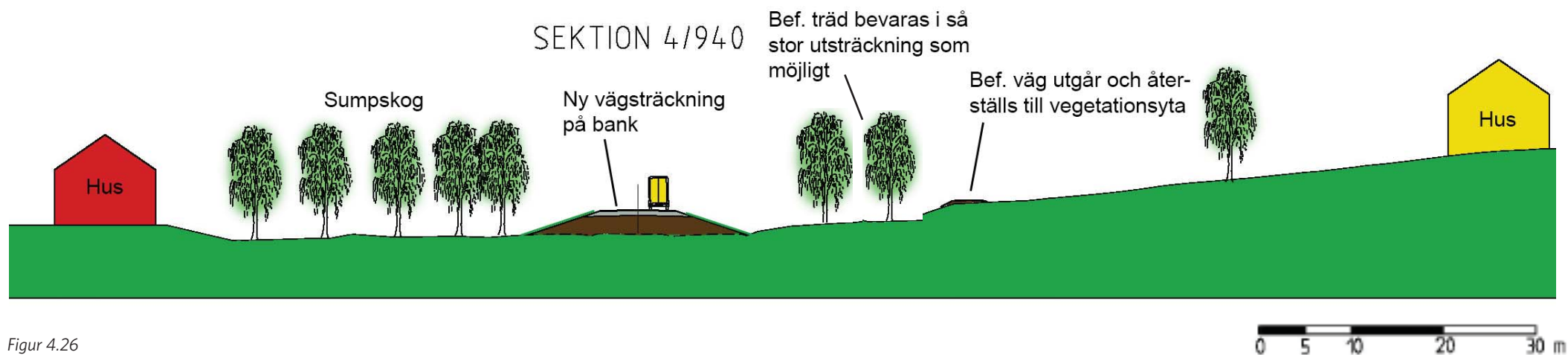
Längs sträckan passeras ett område med fuktig lövrik skog och rik ängsflora, ett område med höga landskapsvärden. Här kommer vägen att rätas ut och gå igenom skogen. Skogen ligger i en svacka vilket leder till att vägen får anläggas på en 3 meter hög bank för att anpassas mot intilliggande vägsträckor.

För att bevara skogen i så stor utsträckning som möjligt och för att dölja vägen något från intilliggande bebyggelse sparas björkarna i så stor omfattning som möjligt. Återplantering av björkar kan bli aktuellt för att bevara skogskaraktären.



Figur 4.25

Fotot visar den lövrika skogen med ängsflora vid sektion 4/940. Bak i bild skimtar ett gult bostadshus redovisat i sektionen nedan. Den nya vägdragningen kommer att leda genom den lövrika skogen.



Figur 4.26

Sektion 4/940

Längs sträckan passeras ett område med fuktig lövrik skog och rik ängsflora. Här kommer vägen att rätas ut och passera igenom skogen. För att bevara skogen i så stor utsträckning som möjligt och för att dölja vägen något från intilliggande bebyggelse sparas björkarna i så stor utsträckning som möjligt. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

Delsträcka 3. Sektion 5/240

Vid denna byggnad överskrids riktvärdena för trafikbuller. Fastigheten erbjuds bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och skärmar vid uteplatser. Genom att använda denna typ av bullerdämpning och undvika bullervallar och bullerskyddsskärmar längs vägen bevaras utblickar över landskapet.



Figur 4.27

Sektion 5/240

Där riktvärdena för trafikbuller överskrids sker fasad- och uteplatsåtgärder. Genom denna typ av åtgärder undviks bullervallar längs väg 66 och vackra utblickar över landskapet kan bevaras.

SEKTION 4/940

Bef. träd bevaras i så stor utsträckning som möjligt

Bef. väg utgår och återställs till vegetationsyta

Ny vägsträckning på bank

Sumpskog

Hus

Hus

0 5 10 20 30 m

Figur 4.28

Sektion 5/240

Vägen rätas ut och förläggs västerut. Den befintliga vägen rivs och ytan återställs till vegetationsyta. Genom att bullerskydd utförs med fasadåtgärder och uteplatsåtgärder anläggs inga jordvallar eller bullerplank längs vägen vilket bevarar utblickar över landskapet. Befintlig marknivå visas med streckad linje.

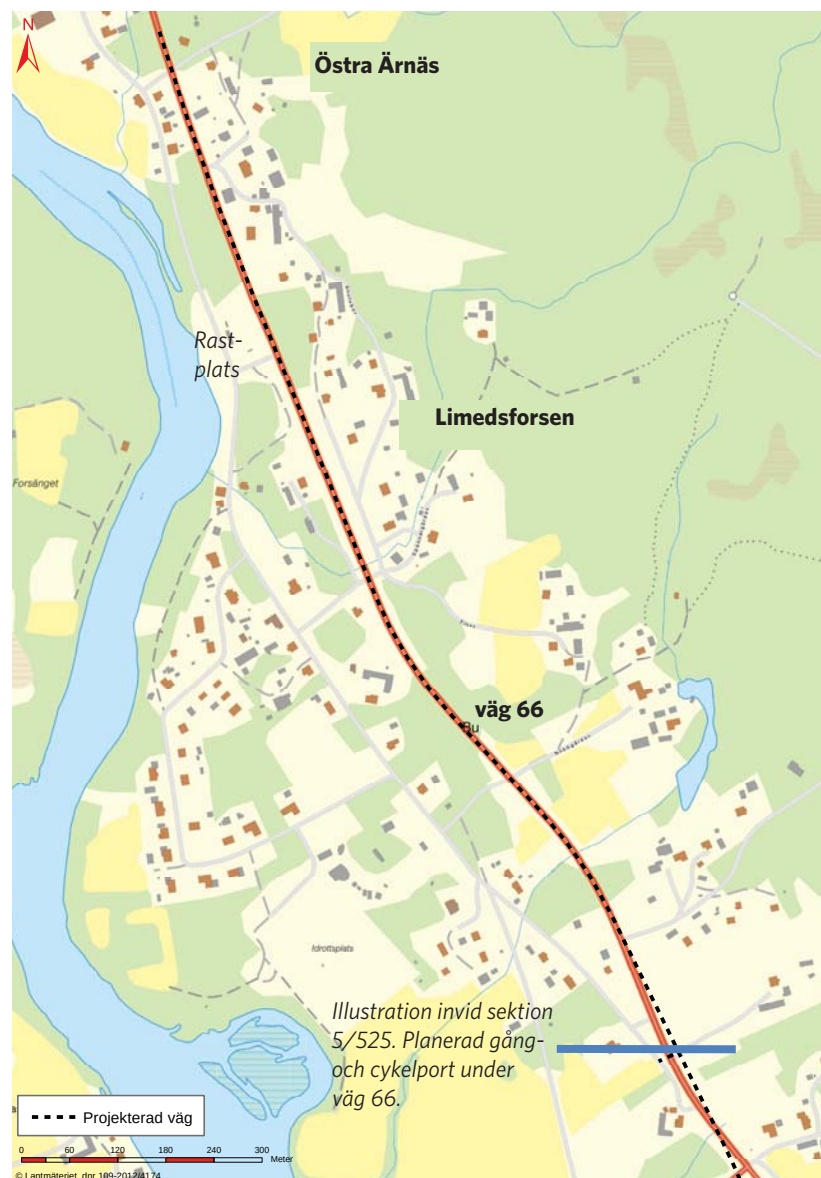
4.4 Delsträcka 4

Där befintliga väg 1044 går ihop med väg 66 sker inga större förändringar av vägen förutom en planskild passage för fotgängare och cyklister under vägen, ett antal kurvrätningar och breddningar samt en ombyggd korsning med separat fält för vänstersvängande trafik vid rastplatsen vid Limedsforsen. Längs huvuddelen av sträckan, i norr, där vägen ligger kvar i samma sträckning, kommer vägen att bevaras med befintlig bredd 8 meter. I söder där vägen dras i nytt läge kommer den att breddas till 9 meter.

Längs denna sträcka varvas lövskog med fragmenterade ängsmarker. I den norra delen finns utblickar mot älven. Här och var finns gårdar, torp och nyare bebyggelse.



Figur 4.29 Längs delsträcka 4 sker förändringarna genom ombyggnad av befintlig väg 66.



Figur 4.30 Delsträcka 4. Ombyggnad av befintlig väg 66 redovisas med svart streckad linje. Sektionen över vägen illustrerar en föreslagen gång- och cykelport.

Vägförändringarna längs delsträcka 4 är begränsade och den totala påverkan på landskapsbilden bedöms som liten.

Största förändringen sker vid den planerade passagen för fotgängare och cyklister under väg 66 i den södra delen av delsträckan. Här förläggs även en gång- och cykelväg som binder ihop vägnätet öster och väster om väg 66 och ökar framkomligheten och säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Gång- och cykelvägarna samt slänterna kommer att utgöra ett stort intrång i miljön och bli exponerade från vägen och omgivande bebyggelse.

Det är viktigt att gång- och cykelporten ges en öppen utformning och förses med god belysning för att upplevas trygg och ljus. Porten ska vara överblickbar och belysas i passagen, ingen mörk yta får finnas i portens mitt. Invändigt bör bron få en ljus färg. Inga buskage som skymmer porten ska finnas vid öppningarna.



Figur 4.31
Sektion 5/520

Den planerade passagen för oskyddade trafikanter under väg 66 kommer att ligga i anslutning till bostadshus väster om vägen.



Figur 4.32 Rastplatsen vid Limedsforsen får ett separat fält för vänstersvängande trafik.



Figur 4.33

Illustration invid sektion 5/520

Den planerade passagen för fotgängare och cyklister under väg 66 underlättar framkomligheten för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelvägen samt slänterna kommer att utgöra ett relativt stort intrång i miljön och bli exponerade från vägen och omgivande bebyggelse. För att mildra intrycket av slänterna täcks de med avbaningsmassor för en snabb etablering av gräs och örter.

5. Gestaltungsarbete i kommande skeden

Detta program ska ligga till grund för gestaltungsarbetet i kommande skeden, då lösningar förfinas och detaljeras. Väg 66 Tandö – Bu är planerad att utföras som en totalentreprenad, vilket innebär att entreprenören gör bygghandlingen. För att hålla ihop helhetsgestaltningen och underlätta för entreprenören måste viktiga gestaltungs mål formuleras som väl definierade krav och riktlinjer i förfrågningsunderlaget. Detta görs i en Objektspecifik Teknisk Beskrivning (OTB), som är ett gemensamt dokument för alla teknikområden. Från gestaltungsprogrammet ska information om landskapets förutsättningar omvandlas till text under kodade rubriker.

5.1 Bygghandlingsskedet

Vid bygghandlingsskedet är utformningen av de två planskilda gång- och cykelpassagerna viktiga att jobba vidare med ur gestaltungs synpunkt. Portarna bör utföras breda och ljusa för att upplevas trygga och säkra även under de mörkare delarna av dygnet.

Bevarande samt återplantering av träd vid skvaltkvarnen intill Oforsvallabäcken samt vid den fuktiga lövrika skogen med rik ängsflora i Ytternäs är andra viktiga delar att jobba vidare med. I anslutning till Oforsvallabäcken är utformning av rörbro samt erosionsskydd vid skvaltkvarnen ytterligare viktiga gestaltungsfrågor att fördjupa sig i.

Övergripande längs sträckan ska hantering av slänter, avbaningsmassor, utseende på räcken, belysning och andra trafikanordningar utredas vidare.

5.2 Byggskedet

En viktig fråga att bevaka under byggskedet är upplags- och etableringsytors placering, så att de inte medför stora störningar på landskapsbilden och utblickar. Massupplag ska undvikas i den lövrika skogen med ängsflora i Ytternäs, vid vägens nydragning över ängsmark samt vid utblickar över Västerdalälven. I samband med byggandet av vägen måste även hänsyn tas till trädets rotsystem. De får inte skadas eller torkas ut.

Urschaktning av siltjordar samt nedschaktning av gång- och cykelpassager kommer att medföra ett stort massöverskott i projektet.

6 Källor

Miljökonsekvensbeskrivning Väg 66 Malung
– Sälen, delen Östra Tandö – Bu, slutrapport
2014-08-29.

Miljökonsekvensbeskrivning väg 71, delen
Östra Tandö – Bu, Malungs kommun. Arbets-
plan. 2003-12-12. Reviderad 2004-03-01. Objekt
850560.

Väg 71, Malung – Sälen. Östra Tandö – Bu. Ar-
betsplan. 2004-04-22. Objekt nr 850560.

