



Regeringen



TRV 2015/52878

Regeringsbeslut

II 4
1 bilaga

2017-06-01
N2016/03919/TIF

Näringsdepartementet

Lars Håbäck
Ombud: advokaten Carolina
Gustavsson
Landahl Advokatbyrå
Box 19141
104 32 Stockholm

Överklaganden av Trafikverkets beslut om fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 66 m.m., delen Östra Tandö-Bu, samt indragning av väg allt inom Malung-Sälens kommun, Dalarnas län

Regeringens beslut

Regeringen tar inte upp överklagandet från Fiskarhedens Trävaru AB till prövning. Regeringen avslår överklagandena i övrigt.

Ärendet

Trafikverket fattade den 14 april 2016 det beslut som, exklusive dess bilagor, framgår av *bilagan*.

Lars Håbäck och Astrid Håbäck, Olof Larsson och Fiskarhedens Trävaru AB, samtliga genom ombudet advokaten Carolina Gustavsson, Lilian Magnusson, Lars-Axel Magnusson och Anita Magnusson, Lars-Urban Helje, Björne Magnusson samt Ove Perbjörs har överklagat beslutet.

Lars Håbäck och Astrid Håbäck yrkar att vägplanen upphävs och förordar en utbyggnad enligt det s.k. banvallsalternativet. De anför sammanfattningsvis följande. Regeringens beslut 1999 innebar inte att det var tvunget att en ombyggnad av vägen skulle ske, bara att ombyggnaden skulle utredas mer. Trafikverket har genom ett beslut redan 2002 med vaga skäl bestämt angivit att vägen ska lokaliseras såväl genom ombyggnad som i Rissätra över jordbruksmark. Anläggande av vägen längs banvallen innebär att vägen kommer längre från bebyggelsen, minskar olägenheten och ger en mer trafiksäker väg, vilket är förenligt med miljöbalkens hänsynsregler och 13 § väglagen. Enda skälet mot att upphäva planen är att skyddet för natur- och kulturvärden längs banvallen väger tyngre än boendemiljön.



Trafiksäkerheten med en rakare väg med få utfarter längs med banvallen får också stå tillbaka för naturvärden, som kommer att påverkas oavsett var vägen går. Att då välja en trafiksäker väg längre bort från bebyggelsen borde vara en självklarhet vid avvägningen mellan olika intressen. Lars Håbäck och Astrid Håbäck tar också upp konsekvenser av vägplanen för deras gård och jordbruksmark.

Olof Larsson yrkar att vägplanen upphävs. Han förordar en utbyggnad enligt banvallsalternativet och tar i stort sett upp samma skäl för detta som Lars Håbäck och Astrid Håbäck. Han anser dessutom att förutsättningarna ändrats sedan 2002 i och med att det ska bli en tågterminal för gods i Malungsfors. Han ifrågasätter också Trafikverkets uppgifter om trafikmängd, med hänsyn både till destination Sälen och omkringliggande orters utbyggnad, och till ökningen av Fiskarhedens Trävaru AB:s transporter.

Fiskarhedens Trävaru AB yrkar att vägplanen upphävs och förordar en utbyggnad enligt banvallsalternativet av i princip samma skäl som Lars Håbäck, Astrid Håbäck och Olof Larsson. Fiskarhedens Trävaru AB anför dessutom följande. Att anlägga en järnvägsterminal i Malungsfors innebär att alla långtradare måste passera sträckan Bu-Östra Tandö. Att då inte ta tillfället i akt att flytta vägen från bebyggelsen till banvallen är en olägenhet som är till nackdel för Fiskarheden. Olägenheten kommer att minska om det blir en rak väg längs med banvallen som gör att transporterna kommer fram i tid och att risken för olyckor minskar. Fiskarhedens Trävaru AB anser också att de av Trafikverket felaktigt inte bedömts som sakägare i ärendet.

Lars Håbäck och Astrid Håbäck, Olof Larsson samt Fiskarhedens Trävaru AB begär företräde i första hand inför minister alternativt statssekreterare, i andra hand inför tjänsteman.

Lilian Magnusson anför bl.a. att vägplanen medför att hon får vägen under sin balkong och att en tredjedel av hennes tomt försvinner. Eftersom den plan som gick efter gamla järnvägen är förlagd, anser hon att det östra alternativet är det enda som finns för att få trafiken bort från byn.

Lars-Axel Magnusson och Anita Magnusson motsätter sig helt en ombyggnad av befintlig väg och att vägen får en högre standard med den intensiva turisttrafiken och de tunga transporterna genom bebyggelsen. Som skäl anför de bl.a. den kommande trafiksituationen, med de stora utbyggnadsmöjligheter i Sälenfjällen som redovisas i kommunens

översiktsplan. De förordar i första hand alternativ öst. I andra hand föreslår de att regeringen upphäver sitt beslut från 1999 och tillåter vägbyggnad efter den gamla järnvägsbanken. De konstaterar att då kan också nuvarande väg bli byväg och användas som gång- och cykelväg. De anser det oacceptabelt att de erbjudits bullerplank och uteplatsskärm mot höga bullernivåer, eftersom det skulle skymma utsikten från deras fastighet.

Lars-Urban Helje överklagar främst den del som kallas ”Ny vägsträckning över ängsmark”. Han tar bl.a. upp projektets påverkan på landskapet i dalgången, och att det tar värdefull jordbruksmark i anspråk. Han ser inte att detta förslag skiljer sig från det förslag som regeringen underkände 1999 och föreslår att Trafikverket ska utreda alternativa, tillfälliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den befintliga vägen tills man får fram en plan för en långsiktig helhetslösning för vägen till Sälen.

Björne Magnusson anser att det inte kan tas mer mark i anspråk i den trånga dalgången, då de som lever och bor där får mycket sämre livskvalitet. Han förordar att ny väg byggs öster om bebyggelsen.

Ove Perbjörs anser att någon nybyggnad av väg över åkermarken i Rissätra och Ytternäs inte ska komma i fråga, då det medför större skada än nytta för bygden, bl.a. för lantbruket. Hans råd, då Trafikverket nu i stort följer den gamla vägen från Östra Tandö till Rissätra, är att fortsätta den fram till Bu.

Trafikverket har yttrat sig över överklagandena den 31 maj 2016 och den 10 oktober 2016 och därvid anfört i huvudsak följande. En utbyggnad helt enligt något av de östliga alternativen skulle medföra en lägre profilstandard och har också beräknats vara dyrare än övriga alternativ. Förbättring och ombyggnad på delen Rissätra–Bu, de östliga alternativen och utbyggnad helt i överensstämmelse med västalternativen skulle också innebära att ändamålet med vägen inte nås med minsta intrång och olägenhet. Trafikverket anser bl.a. att det av regeringens beslut från 1999 framgår att banvallsalternativet inte uppfyller väglagens krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och bedömer sammantaget att påverkan på berörda riksintressen m.m. skulle bli större om vägen byggdes på den gamla banvallen än enligt vägplanens sträckning. Trafikverket bedömer också att förhållandena i området inte ändrats nämnvärt sedan beslut om val av alternativ togs 2002. Trafikverket finner inte heller att en terminal i Malungsfors skulle påverka valet av sträckning eftersom transporter från Fiskarheden måste trafikera den

aktuella vägsträckan oavsett om målpunkten skulle vara Malungsfors eller någon annan målpunkt.

Trafikverket anför vidare att det av bullerutredningen framgår att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt med bullerskyddsåtgärder längs vägen.

Åtgärder i form av bullerskyddsplank och vallar har också undvikits för att bevara utblickarna över älvlandskapet. Fastighetsnära åtgärder utgör erbjudanden om åtgärd och bostäderna kommer att inventeras för att se vilka åtgärder som behöver vidtas.

Trafikverket anser att överklagandet från Fiskarhedens Trävaru AB inte ska tas upp till prövning då den klagande inte kan anses vara sakägare i den mening som väglagen och förvaltningslagen avser.

Ytterligare skrivelser har därefter inkommit från Lars Håbäck, Astrid Håbäck, Olof Larsson, Fiskarhedens Trävaru AB, Lars-Axel Magnusson och Anita Magnusson samt Björne Magnusson i vilka de vidhåller det de tidigare anfört samt förtydligar och utvecklar skälen därtill.

Skälen för regeringens beslut

Regeringen anser att ärendet kan avgöras utifrån handlingarna. Regeringen vidtar därför ingen åtgärd med anledning av begäran om företräde från Lars Håbäck, Astrid Håbäck, Olof Larsson och Fiskarhedens Trävaru AB.

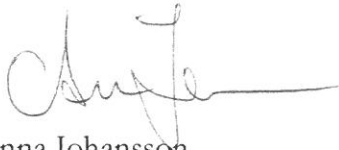
Fiskarhedens Trävaru AB kan inte anses vara berört av Trafikverkets beslut på ett sådant sätt att bolaget har rätt att överklaga det. Bolagets överklagande bör därför inte tas upp till prövning.

Regeringen upphävde 1999 en arbetsplan för sträckan Östra Tandö–Bu. Av underlaget i ärendet framgår att Trafikverket därefter ytterligare har utrett olika ombyggnadsalternativ för sträckan samt i det beslut som nu överklagats till regeringen gjort vissa ändringar jämfört med det upphävda beslutet. Bland annat kommer ombyggnaden av vägen nu ske i befintlig sträckning fram till Rissätra. Vägbyggnadsprojektet kommer dock att beröra områden med mycket höga natur- och kulturmiljö- samt friluftsvärden. Regeringen vill mot denna bakgrund poängtera vikten av att Trafikverket tar största möjliga hänsyn till dessa värden.

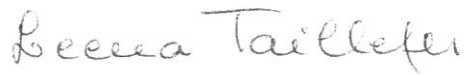
Regeringen vill även framhålla vikten av att projektet genomförs på ett sådant sätt som inte äventyrar gynnsam bevarandestatus för flodpärlmusslan.

Det har i övrigt inte framkommit något som föranleder regeringen att göra någon annan bedömning än den Trafikverket har gjort i det överklagade beslutet. Överklagandena i övrigt bör därför avslås.

På regeringens vägnar

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anna Johansson', with a long horizontal stroke extending to the right.

Anna Johansson

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Leena Taillefer', written in a cursive style.

Leena Taillefer

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Näringsdepartementet/JM, RTS, SK, FÖF och FF

Miljö- och energidepartementet/ME

Kulturdepartementet/KL

Trafikverket (+ prövade handlingar TRV 2015/52878)

Trafikverket Region Mitt

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Malung-Sälens kommun

Astrid Håbäck, ombud: advokaten Carolina Gustavsson, Landahl

Advokatbyrå, Box 19143, 104 32 Stockholm

Olof Larsson, ombud: advokaten Carolina Gustavsson, Landahl Advokatbyrå,

Box 19143, 104 32 Stockholm

Fiskarhedens Trävaru AB, ombud: advokaten Carolina Gustavsson, Landahl

Advokatbyrå, Box 19143, 104 32 Stockholm

Lilian Magnusson, Östra Ofors 26, 780 64 Lima

Lars-Axel Magnusson och Anita Magnusson, Östra Lillmon 22, 780 64 Lima

Lars-Urban Helje, Rissättra 62, 780 64 Lima

Björne Magnusson, Sjulsvägen 6, 780 64 Lima

Ove Perbjörs, Perbjörsvägen 3, 780 64 Lima

Lars Håbäck, Brötvägen 41, 167 66 Bromma

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Mitt

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 66 m.m., delen Östra Tandö – Bu, samt indragning av väg allt inom Malung-Sälens kommun, Dalarnas län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg 66 m.m. samt indragning av delar av väg 66 och väg 1044.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101T0201 daterad 2015-04-15 och ändrad 2016-02-25, 101T0202 - 101T0204 daterade 2015-04-15 och ändrade 2015-11-27, 101T0205 daterad 2015-04-15 och ändrad 2016-02-25, 101T0206 daterad 2015-04-15 och ändrad 2016-01-13 samt 101T0207 daterad 2015-04-15 och ändrad 2015-10-15.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande väg 66 och 1044 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt underhåll vilket framgår av plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101T0202 och 101T0204 daterade 2015-04-15 och ändrade 2015-11-27, 101T0205 daterad 2015-04-15 och ändrad 2016-02-25 samt 101T0206 daterad 2015-04-15 och ändrad 2016-01-13.

Följande delar dras in:

- Del av befintlig väg 66, cirka 1,4 km, genom Rissätra fram till korsningen med Venjansvägen (väg 1040).
- Del av nuvarande väg 1044, cirka 300 meter, från korsningen med befintlig väg 66 fram till Rissätra gamla skola.
- Delar av väg/vägområde längs väg 66 och väg 1044 där kurvratningar och sidoförflyttningar utförs.

Indragningen av befintlig väg 66 genom Rissätra och en del av befintlig väg 1044 från korsningen med befintlig väg 66 fram till Rissätra gamla skola sker när den nya vägsträckningen öppnats för trafik och frågan om de befintliga vägarnas förvaltning är avgjord. Indragning av de delar som omfattas av kurvratningar och sidoförflyttningar sker när projektet är färdigbyggt.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Mitt.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Vägplanen omfattar dels ombyggnad av befintlig väg 66 och dels nysträckning/ombyggnad av väg 1044 mellan Östra Tandö och Bu, en sträcka på totalt cirka 7 km. Projektet börjar strax söder om korsningen väg 66/väg 1049 i Östra Tandö och sträcker sig fram till strax söder om korsningen väg 66/väg 1045. Projektet omfattar ombyggnad av befintlig väg 66 fram till gamla Rissätra småskola där vägen svänger västerut i ny sträckning mot Rissätra gamla skola för att sedan ansluta till väg 1044. Väg 1044 byggs om där ombyggnaden i princip följer vägens sträckning fram tills vägen ansluter till befintlig väg 66. Från den norra korsningen väg 1044/väg 66 sker ombyggnad av vägen i befintlig sträckning. Vägen får en belagd bredd på 9 meter och utformas med säkerhetszon.

Korsningen med väg 1049, korsningarna där ny sträckning av väg 66 ansluter till befintlig väg 66 samt anslutningen mot Bu by och infart till rastplatsen i Limesforsen får separata fält för vänstersvängande trafik. Vid övriga större utfarter föreslås en vägbreddning på den korsningsfria sidan som gör det möjligt för genomgående trafik att passera vänstersvängande fordon. En parkeringsficka föreslås i anslutning till Skvaltvarnen vid Oforsvallabäcken.

I projektet ingår även en ny gång- och cykelväg parallellt med väg 66 på en sträcka av cirka 1,3 km från Östra Lillmon och fram till korsningen där väg 66 viker av i ny sträckning. I södra änden av gång- och cykelvägen anläggs en planfri gång- och cykelvägspassage under väg 66 som ansluts till den gamla järnvägsbanken. I Bu anläggs också en ny gång- och cykelväg, cirka 300 meter, med planfri passage under väg 66. Gång- och cykelvägarna får en belagd bredd på 3 meter. Från Rissätra gamla skola kommer en gång- och cykelväg att anläggas fram till korsningen i cirka km 4/500 (korsning med enskild väg västerut mot Heden).

Nya busshållplatser, med plattformar, anläggs på åtta ställen längs sträckan. Vid hållplatsen ca km 2/000 och vid hållplatserna i anslutning till korsningen, cirka km 4/500, anläggs kortare gång- och cykelanslutningar till hållplatsernas plattformar.

Ny belysning föreslås vid väganslutningar på sträckan mellan Östra Tandö och fram till den nya gång- och cykelporten i Östra Lillmon. Belysning föreslås också på samtliga gång- och cykelvägar och i de båda gång- och cykelportarna. Vissa korsningar samt anslutningen till rastplatsen i Limesforsen föreslås också belysas.

Avvattningen sker via öppna diken. Befintliga trummor kommer att bytas ut eller förlängas och vid nysträckningen anläggs nya trummor. Rörebroar föreslås vid passagerna av Oforsvallabäcken och Buvallabäcken.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna. I vägområdet ingår för drift och underhåll en kantremsa på upp till 2 meter i skogsmark och 0,5 meter i jordbruksmark.

Sammanlagt kommer cirka 14 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 570 kvadratmeter, för att uppföra och rensa dike, på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg
- tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 1,2 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under byggtiden dock längst till och med godkänd slutbesiktning.

Buller

Av vägplanen framgår att ett 40-tal bostadsfastigheter kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder- och/eller skärm vid uteplats. I vägplanen fastställs vilka fastigheter som kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder, inte vilken typ av åtgärd. Bullerstörda bostadsfastigheter kommer att inventeras för att se vilka åtgärder som är aktuella.

Skyddsåtgärder

I vägplanen ingår också följande skyddsåtgärder som markeras som en Sk-åtgärd på plankartorna:

- Vid Buvallabäcken samt Oforsvallabäcken utförs utteråtgärder i form av block som läggs inne i rörbroarna och fungerar som markeringsstenar och möjliggör för uttern att röra sig genom rörbron. Detta kompletteras med torrtrummor som kan nyttjas både av utter och av andra smådjur.
- Vid Buvallabäcken avslutas diken med översilningsytor för att minska påverkan i form av grumling och föroreningar från trafiken.
- Vid vattentäkten i Rissätra vidtas skyddsåtgärder i form av kantsten och räcke.

Kommunala planer

För det berörda området gäller översiktsplan för Malung-Sälens kommun och detaljplan för industriområde i Bu.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Görälven-Västerdalälven utgör ett Natura 2000-område där älvens vatten, stränderna samt vissa utpekade biflöden omfattas av Natura 2000-området. Utpekade värden för Natura 2000-området är bland annat den värdefulla flora och fauna som finns på grund av de naturliga vattenståndsvariationerna i älven. Ett viktigt bevarandemål är att älvens naturliga vattenföring och flödesdynamik ska bibehållas. Utter och öring är utpekade arter i området. Natura 2000-området berörs inte direkt av projektet.

Hela projektet ligger inom Görälven-Västerdalälven som är av riksintresse för naturvård och Västerdalälven med Görälven som är av riksintresse för friluftsliv. Projektet berör också Olsmyran som är av riksintresse för kulturmiljövård. Samtliga är riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken. De värden som speciellt pekas ut inom riksintresset för naturvård är vissa geologiska bildningar, det variationsrika odlingslandskapet och faunan längs älven. Olsmyrans viktigaste värden är lämningar efter lågtekniska järnframställningsplatser öster om väg 66.

Västerdalälven uppströms Hummelforsen inklusive biflöden är av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken på grund av de samlade natur och kulturvärden som finns (förbud mot vattenkraftutbyggnad). Väg 66 är av riksintresse för kommunikation.

Hela projektet ligger inom ett skyddsvärt område med avseende på odlingslandskapet, Baggbäcken - Tandö, utpekat i nationell bevarandeplan för odlingslandskapet. Även ett område med kulturhistoriskt värdefullt odlingslandskap, Heden-Västra Lillmon-Rissätra, berörs. Området har pekats ut av Dalarnas museum och Malung-Sälens kommun.

Vägsträckningen ligger inom ett område som omfattas av ett naturvårdsprogram, där det är samma värden som är utpekade i naturvårdsprogrammet som i riksintresset för naturvård.

Längs den nya vägsträckningen finns övriga kulturhistoriska lämningar och bevakningsobjekt.

Projektet berör en biotopskyddad björkallé vid infarten till Flötnäs gård. I den öppna odlingsmarken finns det också fyra vattenförande diken som även de omfattas av biotopskydd.

Generellt strandskydd på 100 meter råder. Stora delar av projektet ligger inom strandskyddat område både avseende Västerdalälven och andra mindre vattendrag längs sträckningen.

Ett antal fågelarter som finns upptagna i artskyddsförordningen finns i området. Av dessa är bivråk, småfläckig sumphöna, rosenfink och gräshoppsångare rödlistade. Slaguggla, pärluggla samt bivråk är prioriterade arter enligt artskyddsförordningen. Övriga arter som är upptagna i artskyddsförordningen och som observerats i området är violett guldvinge, utter och huggorm.

Västerdalälven utgör en vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Grundvattenförekomsterna Malung-Särna och en icke namngiven grundvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten berörs också av vägsträckningen. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids inte. Övriga miljö kvalitetsnormer är inte aktuella.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 145 miljoner kronor i 2014 års prisnivå. Projektet ingår i den regionala planen för transportinfrastruktur, 2014-2025. Byggstart planeras ske 2018.

Andra utredningar och beslut

För den aktuella sträckan har tidigare upprättats en arbetsplan med förslag till ny sträckning som i princip följde den gamla banvallen väster om befintlig väg 66. Arbetsplanen fastställdes av dåvarande Vägverket 1998. Fastställelsebeslutet överklagades till regeringen som upphävde fastställelsebeslutet 1999 på grund av att den föreslagna sträckningen innebar skada på berörda riksintressen som inte uppvägs av nyttan med den nya vägen samt att alternativet med ombyggnad av befintlig väg inte studerats tillräckligt utförligt. Därför togs år 2000 en ny förstudie fram som behandlade förutsättningarna för dels ombyggnad/förbättring av befintlig väg 66 mellan Östra Tandö och Bu samt dels ny sträckning av väg både väster och öster om befintlig väg.

Efter förstudien togs en vägutredning fram där olika alternativ studerades. Dåvarande Vägverket Region Mitt beslutade 2002 efter genomförd vägutredning att ett modifierat alternativ Ombyggnad på delen från Östra Tandö till Rissätra kombinerat med alternativ Väst 1 från Rissätra till Bu skulle ligga till grund för fortsatt projektering av arbetsplan. Alternativ Ombyggnad knyts här ihop med alternativ Väst 1 genom en ny sträckning på cirka 0,7 km över det öppna landskapet vid Rissätra.

Beslut om att välja denna sträckning motiveras med att en utbyggnad helt i enlighet med något av de västliga alternativen skulle medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö, Olsmyran, samt allt för mycket påverka de höga kultur- och naturvärden som berörs. En utbyggnad helt enligt något av de östliga alternativen skulle medföra en lägre profilstandard. De östliga alternativen beräknades också vara dyrare än övriga alternativ. Förbättring och ombyggnad på delen Rissätra - Bu, de östliga alternativen och utbyggnad helt i överensstämmelse med västalternativen skulle också innebära att ändamålet med vägen inte bedömdes nås med minsta intrång och olägenhet.

Ombyggnad av befintlig väg från Östra Tandö till Rissätra kombinerat med alternativet Väst 1 från Rissätra gamla skola och norrut skulle uppfylla ändamålet med projektet. Med kombinationsalternativet åstadkoms en sträckning förbi Ytternäs, som har tät bebyggelse nära vägen och därmed många oskyddade trafikanter. Den gamla banvallen förblir också orörd och kan fortsätta fungera för gång- och cykeltrafikanter. Föreslagna gång- och cykelvägar med planfria passager knyts också ihop med den gamla banvallen. Nysträckningen över jordbruksmarken medför dock negativa konsekvenser för markanvändningen, men för att minimera uppkomsten av små åkerkilar har målsättningen varit att lokalisera vägen i anslutning till befintliga vegetationsridåer som förekommer längs diken och raviner. Länsstyrelsen har accepterat förslaget att kombinera alternativen med en nysträckning och innan beslut om val av alternativ togs skedde samråd med kommunen och den mest berörda markägaren informerades.

Efter vägutredningen upprättades 2004 en arbetsplan, som inte fastställdes eftersom det skett förändring i prioritering mellan olika projekt. Projektet har aktualiserats på nytt 2012 och arbetsplanen har reviderats och omarbetats till en vägplan.

Länsstyrelsen i Dalarnas län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 13 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om val av sträckning, sträckningens påverkan på omgivningen, projektets förhållande till andra projekt i regionen, buller, vägens läge i plan och profil, påverkan på odlingslandskapet/jordbruket, landskapsbild, grundvattenskydd, geoteknik, indragning av väg 66, enskilda vägar, utfarter och påverkan på enskilda fastigheter. Synpunkterna har sammanfattats och kommenterats av den sökande i ett granskningsutlåtande.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen. Ändringarna redovisas i en särskild handling och de som berörs har underrättats och getts möjlighet att lämna synpunkter. Synpunkterna har sammanfattats och kommenterats i ett kompletterande utlåtande.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Dalarnas län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Länsstyrelsen framför att de anser att återplantering ska ske med samma träd som måste tas ned i en allé. Detta bör göras i samråd med fastighetsägaren.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Väg 66 är klassad som regionalt stråk, och utgör därmed en av de viktigaste sammanhängande vägarna för de regionala och interregionala transporter. Vägen är också klassad som riksintresse för kommunikation och av stor betydelse för såväl Malung-Sälens kommun som de stora turistanläggningarna i Sälenfjällen.

Sträckan Östra Tandö till Bu är en identifierad flaskhals med otillräcklig standard och en vägbredd på cirka 6 - 6,5 fram till korsningen väg 66/väg 1044 i Bu. På delen norr om korsningen är vägen bredare. Ett stort antal direktutfarter bidrar till att ortsbefolkningen vid hög trafikintensitet, upp till 9000 fordon per dygn, upplever det näst intill omöjligt att ta sig ut på eller av vägen. Olycksrisken är stor och det saknas ett sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter. Jämfört med övriga delar av väg 66 mellan Malung och Sälen håller denna sträcka låg standard. Ändamålet med projektet är att både höja trafiksäkerheten och framkomligheten samt förbättra möjligheten för oskyddade trafikanter att nå olika målpunkter på ett trafiksäkert sätt. Det sker genom att vägen byggs ut till en tvåfältsväg med en belagd bredd på 9 meter och flera kanaliserade korsningar med vänstersvängfält. Åtgärder vidtas också för de oskyddade trafikanterna i form av gång- och cykelvägar med planfria gång- och cykelpassager. Antalet enskilda utfarter kommer också att reduceras.

I Länstransportplanen är sträckan en identifierad flaskhals på väg 66 som med föreslagen åtgärd kommer ge en positiv lokal effekt för nordvästra Dalarna. Efter väg 66/väg E16 pågår både även andra utredningar och projekt t.ex. vid Yttermalung och sträckan Dala Järna - Vansbro för att åtgärda trafiksäkerhet och tillgänglighet längs vägen mot nordvästra Dalarna. Åtgärder på sträckan Östra Tandö - Bu blir en del i åtgärderna för förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet längs vägen.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Vägplanen har föregåtts av förstudie och en vägutredning. Efter vägutredningen tog dåvarande Trafikverket Region Mitt beslut om att gå vidare med ett kombinationsalternativ. Trafikverket delar den sökandes bedömning att kombinationsalternativet är det som bäst uppfyller ändamålen med projektet.

Påverkan på Natura 2000-området

Projektet kommer att beröra bäckar som mynnar i älven men inget av biflödena är utpekade i Natura 2000-områdets bevarandeplan. Projektet kommer inte att påverka älvens naturliga vattenståndsvariationer. Trafikverket delar den sökandes bedömning att Natura 2000-området inte påverkas negativt på något betydande sätt.

Påverkan på riksintressen

Hela vägsträckningen ligger inom riksintresset för naturvård, Görälven-Västerdalälven. För vattendragen och faunan sker förbättringar i och med att inga trummor ska utgöra vandringshinder. Åtgärder för utter och andra smådjur vidtas. Några geologiska bildningar av värde kommer inte att påverkas. Odlingslandskapet fragmenteras i och med den planerade nysträckningen, men de naturtyper som finns representerade idag kommer att bibehållas. Nysträckningen över jordbruksmarken har utformats för att minimera uppkomsten av små åkerkilar. Områdena Baggbäcken-Tandö och Heden-Västra Lillmon-Rissåtra ligger också inom riksintresseområdet. Den skyddsvärda ängs- och hagmark som finns kommer inte att påverkas. För att mildra påverkan på landskapsbilden anpassas vägen till den befintliga topografin där detta är möjligt.

Riksintresset för friluftsliv, Västerdalälven med Görälven, påverkas genom ökat buller där vägen går i ny sträckning vilket påverkar friluftslivet negativt. Tillgängligheten till älven förbättras dock i och med de planskilda korsningar och gång- och cykelvägar som föreslås. Den gamla banvallen förblir orörd och kan fortsatt fungera som lokal gång- och cykelväg.

Utformningen av vägen genom riksintresset för kulturmiljö, Olsmyran, innebär att vägen breddas och vägområdet utökas. En skvaltkvarn är belägen nära väg 66 och kommer att påverkas genom att vägen blir ett mer dominerande inslag i omgivningen. Riksintressets viktigaste värden öster om väg 66 påverkas inte.

Trafikverket delar den sökandes bedömning att någon påtaglig skada inte uppkommer på berörda riksintressen.

Övrig natur- och kulturmiljö

Biotopskydd

Allén vid infarten till Flötnäs gård kommer att påverkas av föreslagen kurvrätning och cirka 15 träd behöver tas ned. Allén är lång och den största delen bevaras. De biotopskyddade dikena korsas av vägen. Befintliga trummor kommer att bytas ut och vid nysträckningen anläggs nya trummor. Vandringshinder kommer då att åtgärdas. Ingen omgrävning av diken krävs. Trafikverket delar den sökandes bedömning att påverkan på biotopskydden bedöms som liten.

Artskydd

Åtgärder vidtas för uttern som påverkas positivt av vägförslaget. Inga observerade fågelarter berörs på ett sådant sätt att livsvillkoren påverkas. Bevarandestatusen för violett guldvinge och huggorm bedöms inte påverkas av projektet. Generellt inom vägplaneområdet bedöms inte några biotoper påverkas till den grad att arter riskerar att försvinna. Trafikverket delar den sökandes bedömning.

Kulturmiljö/fornlämningar

Intrång kommer att ske i ett antal övriga kulturhistoriska lämningar samt bevakningsobjekt. Några lämningar ligger nära vägen men påverkas inte av direkta markintrång, till exempel Skvaltkvarnen. Vid Buvallabäcken utformas vägbanken med räcke och branta slänter för att minska intrånget i den kulturhistoriska lämningen. Gårdsmiljöer kommer att påverkas och byggnader kommer att behöva rivras vilket medför att den historiska läsbarheten minskar.

Buller

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder bedöms riktvärdena inomhus och vid uteplats klaras. Riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids dock. Av bullerutredningen framgår att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt med bullerskyddsåtgärder längs vägen. Åtgärder i form av bullerskyddsplank och vallar har också undvikits för att bevara utblickarna över älvlandskapet och därmed minska den negativa påverkan på landskapsbilden. De bostäder som är i behov av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att inventeras för att se vilka åtgärder som behöver vidtas.

Trafikverket konstaterar att för två bostäder överskrids riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus något på andra våningen. För en bostad överskrids 70 dBA maximal ljudnivå utomhus med två dBA på andra våningen. Dessa erbjuds inte fastighetsnära bullerskyddsåtgärder eftersom fasaddämpningen bedöms vara högre än 25 dBA, då hastigheten på vägen avses bli 80 km/h. Dämpningen ökar med ökad hastighet. Trafikverket förutsätter att den sökande kontrollerar fasaddämpningen och vid behov vidtar åtgärder för att klara riktvärdena inomhus i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Några andra bostäder överskrider också 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus och/eller 70 dBA maximal ljudnivå utomhus men de erbjuds inte några fönsteråtgärder utan enbart åtgärd vid uteplats eftersom fasaddämpningen bedöms vara högre än 25 dBA. Trafikverket förutsätter att den sökande i samband med kommande inventeringar av bostäderna även kontrollerar fasaddämpningen och vid behov vidtar åtgärder för att klara det maximala riktvärdet inomhus i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket bedömer att åtgärderna enligt vägplanen är skäligen till omfattning och utförande.

Miljökvalitetsnormer – vattenförekomster

För vattenförekomsten Västerdalälven förbättras förhållandena i de korsande vattendrag som rinner ut i älven genom att vandringshinder tas bort. Åtgärder vidtas även för utter och andra smådjur. Vid Buvallabäcken avslutas diken med översilningsytor för att minska påverkan i form av grumling och föroreningar från trafiken. Upprustningen av vägen minskar även risken för olyckor som kan leda till föroreningar av vattendragen.

För de två grundvattenförekomsterna minskar risken för olyckor som kan leda till föroreningar. Vägen går dessutom främst på täta jordmaterial som skyddar underliggande grundvatten. Vid vattentäkten i Rissätra vidtas skyddsåtgärder för att öka möjligheterna att omhänderta ett eventuellt utsläpp.

Sammantaget bedömer Trafikverket att projektet inte försvårar möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen och ändringar efter granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen och vid ändringar efter granskningen i ett granskningsutlåtande respektive ett kompletterande utlåtande, bilaga 1 och 2. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Trafikverket konstaterar dock att fler synpunkter rör projektets lönsamhet. Av planbeskrivningen i ärendet framgår att den samhällsekonomiska nettonuvärdeskvoten är negativ för projektet. Projektet finns upptaget i Länstransportplanen för Dalarna och sträckan är en del i det vägnät som sträcker sig

hela vägen mot nordvästra Dalarna. Projektet ska därför ses om en del i en förbättrad vägsträckning längs väg 66/väg E16 mot nordvästra Dalarna.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska genomföra ny kungörelse om vägplanen med miljökonsekvensbeskrivning, kompletterande underrättelser, komplettera plankartorna med höjdsättning för gång- och cykelvägar/ändrad sträckning av väg 66, tydliggörande av gång- och cykelväg vid Rissätra gamla skola samt ändra vägområdet vid korsningen med väg 1049 i Östra Tandö. Vidare skulle utformningen av vissa korsningar och rätt avgränsning av skyddsåtgärd vid Rissätra vattentäkt redovisas på plankartorna. Den sökande har även på eget initiativ ändrat vägplanen genom att komplettera busshållplatserna med plattformar m.m.

Den sökande har genomfört ny kungörelse och kompletterande underrättelser samt kompletterat och ändrat vägplanen. Berörda har underrättats och fått möjlighet att lämna synpunkter.

De synpunkter som kom in vid kompletteringar och ändringar har sammanfattats och kommenterats av den sökande i kompletterande utlåtanden, bilaga 3 - 6. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Trafikverket konstaterar dock att av det kompletterande utlåtande daterat 2015-12-14 framgår att Södra Lima Bystugeförteckning lämnade synpunkter om bl.a. korsningen med vägen mot Heden vid ca km 4/500. Region Mitt har efter det att utlåtandet upprättats ändrat utformningen avseende busshållplatserna norr och söder om korsningen samt anslutningarna till dessa.

Den sökande har också kompletterat plankartorna med utformningen av korsningar med vänster-svängfält samt med markering för hela det område som omfattas av skyddsåtgärder vid vattentäkten. Av illustrationskartorna har korsningarnas utformning framgått och av planbeskrivningen har det framgått vilket område som omfattats av skyddsåtgärder för vattentäkten. Trafikverket ser detta som redaktionella ändringar och därför har ingen ytterligare kommunikering bedömts vara nödvändig.

Vid ändring av planen hade vägområdet utökats något på fastigheten Ytternäs S:8 utan att delägarna underrättats. Vid ändringen på plankarta med status fastställelsehandling betecknad 101To205 den 25 februari 2016 flyttades vägområdet tillbaka. I samband med detta minskade även markanspråket något på Ytternäs 3:33 som ägs av Malung-Sälens kommun. Trafikverket bedömer att detta inte behöver kommuniceras med delägarna till Ytternäs S:8 eller kommunen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen och vid ändringar efter granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in tre yttranden.

Statens geotekniska institut, SGI, har inget ytterligare att tillägga.

Lars-Urban Helje genom Rose-Marie Helje vidhåller de synpunkter som framfördes i samband med granskningen av vägplanen. *Trafikverket* konstaterar att den sökande kommenterat Heljes synpunkter i granskningsutlåtandet och delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Östra Lillmons bysamfällighetsförening framför att gång- och cykelvägen i Östra Lillmon slutar med en tunnel mot den gamla banvallen. Önskar att gång- och cykelvägen förlängs från tunneln söderut på gamla banvallen och vidare ner till Östra Tandö. Önskemålet gäller inte bara byn Östra Lillmon utan bebyggelsen längs hela sträckan eftersom många boende tycker om att gå och cykla via broarna runt Västerdalälven. *Trafikverket* konstaterar att på sträckan söder om Östra Lillmon är det få boende varför gång- och cykelväg inte anläggs söderut. I Östra Lillmon knyts gång- och cykelvägen ihop med den gamla banvallen som också kan användas för gång- och cykeltrafik. Den nya vägen utformas också med 0,75 meter breda vägrenar vilket är en förbättring gentemot den befintliga vägen.

De kompletterande utlåtandena efter ändringar har kommunicerats av Trafikverket. Under denna kommunikering kom det in ett yttrande.

Vidar Mattsson, Östra Lillmon 3:4, framför att han tidigare inte antagit ett erbjudande om treglasfönster eftersom han blivit lovad det i samband med den nya vägen. Befintlig häck för att dämpa bullernivån kommer att försvinna. Bullernivån är hög och borde mätas på plats. Anser att han fortfarande borde ha rätt till treglasfönster.

Trafikverket konstaterar att bullerberäkningarna visar att bullernivåerna inte överskrider riktvärdena och därför omfattas inte bostaden av några bullerskyddsåtgärder. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse. Att mäta buller är komplicerat och resultatet kan påverkas av andra källor än trafiken. Beräkningar ger därför ett mer rättvisande resultat.

Förändrad väghållning

Genom att väg 66 får en ny sträckning kommer de delar av nuvarande väg 66 och 1044 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt statligt underhåll. De delar av nuvarande väg 66 genom Rissätra och nuvarande väg 1044 som dras in övergår till att bli enskilda vägar vilket kommer att hanteras i en lantmäteriförrättning. Där kommer det att läggas fast vilka som kommer att få del i den enskilda vägen. De vägområden som dras in till följd av kurvrätningar och sidoflyttningar kommer att återställas till samma användning som omkringliggande mark.

Vid samråd och granskning av vägplanen har få synpunkter framförts angående indragning. Synpunkterna handlar bland annat om att vägen inte ska dras in då den används för skogstransporter. Trafikverket konstaterar att indragningarna är en anpassning till det nya vägsystemet och när vägen läggs om i ny sträckning förbi Ytternäs behöver inte längre befintlig vägsträckning fram till Venjansvägen vara allmän då det statliga vägnätet ska vara rationellt avgränsat. Trafikverket bedömer att föreslagna indragningar innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad och utbyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen motverkar inte syftet med gällande detaljplan.

De föreslagna åtgärderna innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Genom att bygga om väg 66/väg 1044 i huvudsakligen befintlig sträckning kombinerad med nysträckningen så tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

De delar av nuvarande väg 66 och 1044 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Anders Olsson som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

1. Granskningsutlåtande, 2015-04-01
2. Kompletterande utlåtande, 2015-04-22
3. Kompletterande utlåtande 2015-12-14
4. Kompletterande utlåtande 2015-12-15
5. Kompletterande utlåtande 2016-02-05
6. Kompletterande utlåtande 2016-03-16
7. Anvisning "Hur man överklagar"
8. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Dalarnas län
Lantmäterimyndigheten, Dalarnas län (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län
Regionförbundet i Dalarnas län
Malung - Sälens kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen