

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg 66 Malung-Sälen, delen Östra Tandö - Bu

Malung-Sälens kommun, Dalarnas län

Vägplan 2014-12-18

Projektnummer: 10 26 84



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: [borlange@trafikverket.se](mailto:borlange@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Lars Hedström

Dokumentdatum: 2014-12-18

Ärendenummer: TRV 2014/4934

Version: 1.0

Fastställt av:

Kontaktperson: Maria Eriksson

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD</b>	<b>5</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
Samråd med allmänheten	11
Synpunkter från Öppet Hus 14 oktober.	19
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	21

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## Sammanfattning

Under samrådstiden har information i form av planlägningsbeskrivning funnits på Trafikverkets hemsida. Efter samrådsmöte på orten har ytterligare materiel placerats på hemsidan. Framförallt har detta varit ritningar på vägförslaget.

Inledande informationsmöten har hållits med Malung-Sälens kommun den 13 november 2012 och med Länsstyrelsen den 2 april 2013. Den 12 februari 2014 hölls samrådsmöte på orten i Limedsforsens folkets hus.

Uppföljande samrådsmöten har genomförts med Länsstyrelsen den 3 mars 2014 och med Malung-Sälens kommun 7 mars 2014.

Under hela samrådstiden har ytterligare samråd hållits med bl.a. kommunen och enskilda fastighetsägare vilka beskrivs i denna samrådsredogörelse.

Samrådshandlingen kommer att fortgå under hösten 2014 då även ett "Öppet hus" genomförs den 14 oktober i Limedsforsen.

## Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2014-01-23, 2014-02-18 och 2014-10-13.

# Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats till att omfatta Länsstyrelsen, Malung-Sälens kommun, Dalatrafik, Region Dalarna, Vattenmyndigheten och berörda enligt fastighetsförteckning.

## Samråd

### Samråd med berörd länsstyrelse

I samrådsmöten med *Länsstyrelsen Dalarna*, 2013-04-02 och 2014-03-03, informerades om projektet. Diskussion ang. biotopskydd för vattendrag, allén samt ängs- och hagmarksinventeringen, TUVÅ, har skett. Länsstyrelsen hade då frågor som redovisas nedan:

Ang. allén som berörs vid Östra Ofors; utgångspunkten är att träd som måste tas ned ska återplanteras. Förslag till återplantering/kompensation bör beskrivas i MKB.

Påverkan på landskapsbilden är viktigt att belysa. Blir det odlingsmark som inte går att bruka kan det också påverka landskapsbilden. Hur illustreras skärningar och bankar? När GC-väg läggs nära den befintliga vägen kan vägområdet upplevas som brett

Kommer nya vägslänter att täckas?

I kommunens ÖP finns ambitioner om framtida lokalisering av järnväg som Trafikverket bör ha med i planeringen.

Tas några vägar bort?

Vilka bussar går utmed sträckan och hur har TRV tagit hänsyn till den frågan?

Hur beaktas översvänningsrisker?

Hur många fastigheter blir bullerstörda och vilka skyddsåtgärder föreslås?

Vilka synpunkter har framkommit vid samrådet med allmänheten?

Finns några förslag på plantering av ny vegetation?

Finns risk för ändrad markanvändning utmed vägen, har den frågan diskuterats med kommunen? Eftersom vägplanen ger dessa effekter är det bra om frågan initieras via vägplanen.

*Trafikverkets svar till Länsstyrelsen Dalarna:*

Ytterligare en allé berörs vid en parallellväg men det kommer att göras en särskild dispensprövning för det. Allén beskrivs i MKB:n.

Ytterslänter kommer att täckas med avbaningsmassor så att den naturliga miljön snabbt kan återetableras.

Gällande borttagande av vägar, vid kurvrätningar kommer marken att återställas till ursprungligt skick.

Busshållplatser har lokaliserats i samråd med Dalatrafik. Dalatrafik trafikerar med en direktbuss som stannar vid Venjansvägens anslutning. Dalatrafik har också en lokalbuss som stannar på flera platser längs väg 66. Vid samrådsmötet på orten ställdes frågor om skolbussen som nu går genom byn. Den frågan är inte löst ännu men den nuvarande vägen blir lokalväg och den kommer inte att utgöra något hinder för fortsatt trafikering av skolbussar. Befintliga busshållplatser behålls på ungefär samma platser men får en bättre utformning.

Rörbroarna har dimensionerats för 100 årsflöden men i övrigt har ingen särskild hänsyn tagits. Trafikverket tar med sig frågan i fortsatt arbete.

Det har gjorts en bullerutredning. Knappt 40 fastigheter får bullernivåer över gällande riktvärden vilket innebär att åtgärder vidtas. Dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder och/eller åtgärder vid uteplats.

Vid samråd med allmänheten har det uppkommit att många vill ha en förbifart men vissa vill ha kvar vägen. Synpunkter om skolbussar; om de kommer att trafikera den gamla vägen. Önskemål om att lägga vägen på banvallen enligt ursprungligt förslag. Önskemål om att inte stänga utfarter.

Ang. plantering av vegetation så finns det förslag i gestaltungsprogram bland annat utmed parallellvägar men dessa ingår inte i fastställelsen. Vid Oforsvallabäcken föreslås återplantering av björkar som måste tas ned för att ge plats för en tillfällig förbifart.

Trafikverket kan ta upp frågan ang. ändrad markanvändning på kommande samråd med kommunen. Viss verksamhet hamnar lite längre ifrån vägen och frågor kan då gälla skyltning. Det är dock ingen fråga som regleras i vägplanen.

## Samråd med berörd kommun

I samrådsmöte med *Malung-Sälens kommun*, 2012-11-13 samt 2014-03-07, informerades om projektet. Kommunen hade då några frågor som redovisas nedan:

Hur berör vägförslaget framtida satsning på järnvägstrafik?

Kan det vara aktuellt att ha belysning längs vägen på den sträcka där gång- och cykelstråk saknas?

Kan TRV ta på sig att byta broarna, som börjar bli i för dåligt skick för att köra med snöröjningsfordon, om kommunen förbinder sig att fortsätta med vinterdrift av banvallen?

*Trafikverkets svar till Malung-Sälens kommun:*

Hur vägförslaget berör framtida satsning på järnvägstrafik kontrolleras i kommunens översiktplan. Ett järnvägsreservat finns i skogen öster om befintlig väg 66. TRV tar med frågan ang. vägbelysning där gång och cykelstråk saknas och tittar vidare på det. I huvudsak kommer endast belysning sättas upp i korsningspunkter. Det finns endast pengar för åtgärder på väg 66 i detta projekt, inte byte av broar på gamla järnvägsbanken. Däremot kan Region Dalarna ha möjlighet att gå in med stöttning. De har en budget för projekt som gynnar oskyddade trafikanter.

I epostväxling med *Malung-Sälens kommun barn och utbildningsförvaltningen*, 2013-03-28 informerades kommunen om projektet.

*Trafikverket* undrade hur kommunen ser på busshållplatser för skolskjutsar?

*Kommunen* förutsätter att samtliga hållplatser som finns i bruk idag ersätts med nya.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

I samrådsmöte med *Dalatrafik* 2013-02-22, informerades om projektet. Bengt Hamelius, Dalatrafik, hade synpunkter ang. hållplatslägen vilket Trafikverket tillmötesgår. I en kompletterande information, 2014-10-10, meddelade Dalatrafik att enkelsidiga busshållplatser längs befintlig väg 1044 inte är nödvändiga.

*LRF Lantbrukarnas riksförbund*, har lämnat sina synpunkter via brev efter inbjudan och information ang. samrådsmöte på orten. I detta brev betonar LRF bla vikten av att inte splittra jordbruksmark i onödan och följande;

Framhåller att de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna blir av, oavsett var sträckningen går. Se över antalet på- och avfarter. Viktigt med trafikportar.

Upplyser om att Rissätra skola är en i högsta grad levande bystuga med bl.a. öppen förskola, vävstuga, dans- och yogakurser samt en populär lokal att ha barnkalas och disco i. Leder till att det finns en hel del oskyddade trafikanter vid skolan som kan behöva exv. staket och belysning.

Ser även gärna att det finns belysning i åtminstone utfarter, i närhet av bostadshus och där man har för avsikt att anlägga en gång- och cykelväg parallellt med väg 66.

Anser att indragning av väg från allmänt underhåll är stort ansvar att lägga på enskilda. Vägen kommer att utnyttjas såväl vintertid av boende i området, då turisttrafiken är som värst, som sommartid av arbetsredskap inom jordbruket. Anser det inte vara rimligt att markägare ska stå för kostnader, skötsel och ansvar för den vägen.

Ordförande i LRFs lokalavdelning, önskar få ett förtydligande över att det var Miljöbalken som satte stopp för sträckning av vägen längs den gamla järnvägsbanken. Vill ha detta via mail, med hänvisning till aktuellt lagrum.

### *Trafikverkets svar till LRF Lantbrukarnas riksförbund:*

Gällande översyn av antalet på- och avfarter så sker det under hela projektet. De föreslås minska i antal. Två portar föreslås för oskyddade trafikanter.

Med anledning av inkomna synpunkter från samrådet föreslås en gång- och cykelväg mellan ny väg 66 och skolan, ca 100 m. Räcke föreslås mellan väg 66 och gång- och cykelbanan.

I vägplanen föreslås belysning i korsningspunkter, ge-portar och längs gång- och cykelväg.



Trafikverket noterar åsikten ang. indragning av väg. Dock är det en fråga som inte är inom ramen för Vägplanen utan kommer att hanteras i avdelning "Samhälle" på Trafikverket.

Ett förtydligande och tidigare regeringsbeslut är skickat till LRF:s lokalavdelning i Lima-Malung.

*Lima besparingsskog* har lämnat sina synpunkter via brev efter inbjudan och information ang. samrådsmöte på orten. Lima besparingsskog är mycket angelägna om att nuvarande trafiksituation snarast kan förbättras. De vill även poängtera den stora betydelse som turismen har för bygden och stödjer den nu framlagda vägplanen och tidplanen för att inom rimlig tid få till en förbättring av nuvarande vägstandard.

*Trafikverket* fortsätter arbetet med vägplanen som planerat för att höja vägstandard och framkomlighet.

*SGI, Statens Geotekniska Institut* via Bengt Rosén upplyser brevlades om att finkorniga jordar förekommer inom området för projektet och att det därför är viktigt att geotekniska förutsättningar inklusive stabilitetsfrågor beaktas i vägplanen.

*Trafikverket* noterar SGI:s upplysningar. Geotekniska undersökningar utförs inom ramen för projektet och hanteras av geoteknisk kompetens.

*Södra Lima Bystugeförening* närvarade på Samrådsmötet på orten genom representanter från styrelsen. De har senare under samrådsprocessen skickat brev med synpunkter på förslaget och önskar få mer information/detaljer gällande följande;

Vilka åtgärder planeras för hus som blir påverkade av buller?

Vad innebär vägområde med vägrätt, som i vårt fall visas ända fram till byggnadens västra gavel samt stor del av gårdsplanen, bl.a. för skötsel? Stängsel/bullerplank?

Hur avslutas befintlig väg på Bystugans södra sida? Vändplan?

Fordonstrafik till Bystugan inser vi att fortsättningsvis bara kan ske från lokalvägen söder om Bystugan. Kommer man från Limas största by Heden via hängbron tvingas man åka en lång omväg söderut och tillbaka. Kommer man samma väg gående eller cyklande måste man korsa den nya vägen om man skall besöka Bystugan eller Risättra med flera företag. Ett förslag kan vara ny gång-cykeltunnel i sektion ungefär 4/290 där man visat en smal anslutning mellan nya vägen och gamla banvallen. I dagsläget är gamla banvallen ej cykel/handikappsvänlig. Denna åtgärd är en mycket typiskt trafiksäkerhetshöjande.

*Trafikverkets svar till Södra Lima Bystugeförening:*

Det har gjorts en bullerutredning. Knappt 40 fastigheter får bullernivåer över gällande riktvärden vilket innebär att åtgärder vidtas. Dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder och/eller åtgärder vid uteplats.

Vägrätt innebär att Trafikverket har rätt att ta marken i anspråk för väganläggningen då vägplanen är fastställd. Trafikverket ansvarar för skötseln inom vägområdet. Bullerplank är inte aktuellt på platsen.

Vändmöjlighet i form av "hammarvändplats" finns utrymme för att anlägga. Vändplatsen kommer inte att fastställas utan finns med på illustrationskartan som möjlig att genomföra.

En gång- och cykelväg föreslås mellan ny väg 66 och skolan, ca 100 m lång. Ett räcke som är skydd för vattentäkten kommer också att fungera som ett skydd mellan väg 66 och gång- och cykelbanan. Oskyddade trafikanter kan där följa vägen bort till befintlig korsning i sektion 4/500 och där passera vägen. Ingen gång- och cykelport planeras i närheten av Bystugan.

## Samråd med allmänheten

Ett *samrådsmöte* hölls den 12 februari 2014 i Limesforsens Folkets Hus, där enskilda som särskilt kan bli berörda informerades om projektet och hade möjlighet att lämna synpunkter. Kallelse till samrådsmötet gjordes med annonsering i ortstidningar och brevutskick till närboende. Vissa av synpunkterna från de boende i området blev nedtecknade på plats medan andra synpunkter skickades in via webben, mail eller brev. Trafikverket svarade på en del av frågorna på plats och andra togs med för vidare hantering.

Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna som framfördes vid mötet:

Vissa boende i området förespråkade andra alternativ från den tidigare vägutredningen, bl.a. det östliga alternativet eller att vägen ska gå på gamla banvallen och vissa önskar fler alternativ att välja mellan. Ett argument till att andra alternativ är att föredra är att värdefull åkermark tas i anspråk och att det bildas barriärer i det öppna landskapet. Andra boende i området vill ha det föreslagna alternativet eftersom de anser att annan dragning utarmar bygden bl.a. Trafikverket upplyste om att detta projekt endast ser över denna utredda vägsträckning med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

*Boende* önskar belysning längs vägsträckan.

*Trafikverkets svar:* I vägplanen föreslås belysning i korsningspunkter, gc-portar och längs gång- och cykelväg.

*Boende* längs sträckan har önskemål om att få en rondell vid bron i Östra Tandö, sektion -o/o8o. Upplever stor osäkerhet vid utfart på väg 66. Lång raksträcka där många omkörningar sker. Vill att det ska byggas en rondell på liknande sätt som den som byggts i Malung.

*Trafikverkets svar:* Det ingår inte i uppdraget att bygga en rondell och det kan inte lösas inom ramen för detta projekt.

*Boende* vill att ersättningsväg för utfart för fastigheter vid 0/200 läggs söder om föreslagna 3:13 och 2:24. Vill ej ha nuvarande förslag där ersättningsvägen läggs vid fastigheten 8:1 vid sektion 0/280. Bra sikt på sträckan, borde kunna ha två utfarter istället för en som finns i det nuvarande förslaget. Vattenledning och jordvärme i marken för fyra fastigheter. Mark behövs för djurhållning och önskar därför markersättning, inte ekonomisk ersättning.

*Trafikverkets svar:* Den tillfälliga nyttjanderätten kommer att tas bort. Ersättningsväg föreslås att förläggas mellan 3:13 och 2:24. Upplysningen ang. vattenledning och jordvärme är noterad. Markersättning hanteras senare under byggtiden.

*Näringsidkare* önskar tydlig skyltning från norr och söder till Statoil truck (traktor)diesel från väg 66. Önskar 3-vägs korsning vid skolan, ev. överfart.

*Trafikverkets kommentarer:* Vägvisning till verksamhet vid sektion 3/660 ca anordnas av Trafikverket. En 3-vägs korsning vid denna sektion är inte möjlig enligt gällande föreskrifter för vägutformning. Säkerheten för oskyddade trafikanter ses över.

*Fastighetsägare* vid den tidigare planerade terrängmodelleringen är oroliga över buller. De anser att det har blivit en försämring sedan tidigare arbetsplan, då de förmodligen skulle ha fått ett plank och en terrassering var planerad. Vill ha bullervall mot fastigheterna vid sektion 5/100-5/300 samt terrängmodellering enligt tidigare arbetsplan. Vill flytta vägen ca 10 m västerut, vid km 5/120, genom att öka kurvradien – innebär större möjlighet att sänka bullernivån. Påfarter som stängs mot ny väg 66 accepteras. Anslutningsvägen S:29 till gamla Riksväg 71/66 från fastighet Bu 15:11 och Bu 17:24 skall förbättras och asfalteras av Trafikverket. Fastighet Bu 14:7 har sin vattentäkt (brunn) i anslutning till väg 1044. Hänsyn måste tas så att inte vattenådern påverkas vid ev. byggnation av ny väg. Huset på fastigheten som är blåmarkerat för buller är inte bostadshuset.

*Trafikverkets svar:* Den markmodellering, utan annat syfte än just markmodellering, som tidigare medgavs, medges inte nu och den ger inte tillräcklig effekt på bullernivåerna. Det blåmarkerade huset är inte det hus som bulleruträkningen har utförts på. Innan byggnation kommer besiktningar för bullerskyddsåtgärder att ske. Vägens placering är anpassad till Kommunens detaljplan. Anslutningsvägen S:29 till gamla Riksväg 71/66 från fastighet Bu 15:11 och Bu 17:24 är inte allmän väg och ingår inte i projektet, den kommer därför inte att rustas upp. Brunnen kommer att inventeras och besiktas innan byggstart. Ritningen är uppdaterad avseende bullermarkering.

*Ägare* till härbre vid Östra Tandö 2:24 informerar att härbret kommer att flyttas bort från vägen. Ägaren tycker det är ok att ha utfart mellan 2:24 och 3:13.

*Trafikverket* noterar detta.

*Boende* undrar över busshållplats för skolbarn.

*Trafikverket* svarar att ingen särskild hållplats för skolbarn anordnas.

*Boende* önskar att gc-väg Lillmon till Tandö, bör gå hela sträckan. Vill gärna att gång- och cykelporten ska vara möjlig att använda för ridande på häst. Vill gärna ha en gång- och cykelväg efter sträckan där vi bara förändrar säkerhetszonen (6/100) mot gång- och cykelporten. Flytta norra gång- och cykelporten norrut, där finns mark som inte är lika blöt. Bättre för de som bor norr om porten. Den norra gc-porten vid 5/500 bör flyttas norrut till korsningen. Påfarten norrut bör ligga kvar i ungefärligt dagsläge.

*Trafikverket* svarar att de har sett över olika korsningsalternativ samt lägen och har placerat gc-porten vid ungefär 5/590, noterar önskemålen ang. gc-väg men projektet hanterar inte ett parallellt gång- och cykelstråk på denna del.

*Boende* undrar över vägområdet vid sektion 6/920.

*Trafikverket* justerar vägområdet till 1 m bakom räcke.

*Boende* vid sektion 2/700 har i området önskemål om att ta sig under vägen med traktor.

*Trafikverket* ser över korsningen så att det fungerar att ta sig över vägen med traktor. Ingen planskildhet på detta ställe. Förslaget kvarstår. Dock flyttas korsningspunkten 10 m norrut, "öglan" tas bort och ersätts med en "fattigmanslösning" (breddning av väg som fungerar som vänstersvängsfält)

*Boende* efterfrågar bussficka på båda sidor vid sektion 2/850.

*Trafikverket* svarar att bussficka finns på båda sidor vid sektion ca 2/900. Placering vald pga att det är olämpligt med bussficka i kurva.

*Boende* önskar ha kvar anslutningen mot jvg 2/320. Den behövs för bl.a. isättning av båtar m.m. önskar behålla vägen där ner till älven. Vill ha bullerskydd, 3-glasfönster eller bullerplank.

*Trafikverket svarar* att ägovägen ner mot banvallen blir kvar. Innan byggnation måste en besiktning ske för att fastighet ska komma i anspråk för bullerskyddsåtgärder.

*En bonde* undrar hur djurhållning, traktor och flytt av får över vägen ska gå till, där vägen går i nysträckning. Bonden behöver en traktoröverfart vid sektion 4/300.

*Trafikverket svarar* att en traktoröverfart i sektion 4/300 medges inte pga att det är olämpligt med en överfart i kurva samt att vägen förses med räcke från ca sektion 4/190. En vägöverfart föreslås i sektion 3/890. Finns behov av ytterligare överfart så löses detta i nästa projekteringssteg.

*Boende* informerar om en utfart från Lillmons By som har anlagts för att frakta virke ut på vägen. Utfart är öster om vägen vid 2/700. Nu byggs utfarten i en skarp vinkel, vilket försvårar framkomligheten för lastbilar.

*Trafikverkets svar:* Utfarten ses över så att virkesbilar kan använda den som tidigare.

*Boende* anser det viktigt att kunna ta sig över Hängbron på Hejbyvägen med cykel/bil från Ytternäs och Rissätra. Önskar korsning vid 4/300 från väg 1044 ut på nydragning av väg 66. Hur ansluter man till banvallen i korsningen över väg 66 (gamla väg 1044)? Önskar vänstersvängsfält vid 4/500.

*Trafikverkets svar:* Enligt gällande föreskrifter för vägutformning medges inte en 3-vägs korsning i sektion 4/300. Korsning i sektion 4/300 medges inte pga att det är olämpligt med en överfart i kurva samt att vägen förses med räcke från ca sektion 4/190. Korsning i sektion 4/500 föreslås användas även fortsättningsvis. Bedömningen är att ingen vänstersvängsficka krävs vid 4/500 men TRV håller frågan öppen om det finns ett behov för det. För att höja säkerheten för oskyddade trafikanter så har projektet prioriterat förslag på en gång- och cykelväg mellan nya vägen och skolan där de kan färdas skyddat bakom vägräcket fram till korsningen för att där passera väg 66.

*Boende* anser att korsningen vid Norra Löten bör ses över för vänstersvägande trafik med avfartsfiler från båda hållen.

*Trafikverket* noterar detta men upplyser om att området ligger utanför detta projekt.

*Boende* tycker att bussfickan vid sektion 0/050 ska flyttas till gamla läget. Det finns jordvärmeslingor samt en vattenledning under vägen där den nya bussfickan är föreslagen.

*Trafikverkets svar:* Bussfickorna är lagda efter gällande föreskrifter. Trafikverket tackar för informationen ang. jordvärmeslingor och vattenledning. Eventuell flytt av jordvärmeslingor och vattenledning kommer att hanteras i nästa projekteringskede.

*Boende* tycker inte att huset för Östra Ofors 3:6 ska rivas.

*Trafikverket* har sett över vägutformningen så att huset inte behöver rivas.

*Boende* vill flytta nysträckningen närmare järnvägsbanken, sektion 3/300-4/100.

*Trafikverket* svarar att det inte är aktuellt inom ramen för detta projekt.

*Boende* anser att korsningen i sektion 4/600 fungerar ej att stänga. Då behövs ny väg till korsning i sektion 4/500. Utfart vid 4/700 måste vara kvar alt. ny väg.

*Trafikverket* ändrar så att utfart kommer att finnas kvar i sektion 4/640. Utfart vid 4/700 stängs dock, och mindre väg som går österut rustas för utfart mot nuvarande väg 66.

Från *Hembygdsföreningen* kom information ang. Kristenkvarnen i Riksintresset Olsmyran strax norr om Oforsvalla väster om riksvägen;

Här finns finns kulturspår i form av en husgrund, tidigare kvarnplats och vattendike, som hembygdsföreningen har tänkt åskådliggöra och informera besökare om. T2-förbifarts arealanspråk accepteras ej i nuvarande utformning, kulturspårerna försvinner (T2 måste minskas) T2 flyttas automatiskt österut om nuvarande vägsträckning bibehålls. En hänsynsplan måste upprättas i nämnda område.

Vid 1/400 gör Hembygdsföreningen en hemställan om att en parkeringsyta ordnas längs med vägen på östra sidan.

Hänsyn måste tas till Bäcköringen.

För att bespara intrånget i kulturlämningarna och för att få en bättre upplevelse för det rörliga friluftslivet vid Kristenkvarnen och för att lätt kunna nå övriga kvarnar och kulturlämningar i Riksintresset Olsmyran yrkar Lima Hembygdsförening på att det görs en förbifart av Rv 66. Att vägen flyttas väster om nämnda gårdstun ner på järnvägsbanken.

Alla från västra sidan i Lima som ska åka med Dalatrafiks bussar måste ta sig till Östra sidan av älven. Parkeringsplats vid busshållplatserna behövs annars blir det väldigt osäkra parkeringar. Ett annat förslag är att ordna kollektivtrafik även på Västra sidan.

*Trafikverkets svar till Hembygdsföreningen:*

Stor omsorg kommer att läggas på att inte skada området där förbifarten är planerad. Det finns också en möjlighet att under en kortare tid använda sig av omledning. Alltså att leda trafiken på västra sidan om älven. Men det kan bara avgöras i nästa projekteringskede om detta är möjligt.

Parkeringsficka föreslås på platsen där den befintliga vägen ligger idag.

Åtgärder för att skydda Bäcköring kommer att föreslås i Vägplanen.

Trafikverket upplyser om att detta projekt endast ser över den utredda vägsträckningen med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Parkeringsplats vid busshållplatserna föreslås inte i Vägplanen.

*Boende* längs början av sträckan önskar gångväg om vägen ska fortsätta gå där den är nu. Svår trafiksituation för fotgängare, speciellt med barnvagn när det är höga snökanter. Svårt att ta sig över vägen för att sköta hästar samt besöka släktingar och vänner. Orolig för barnens säkerhet.

*Trafikverkets svar:* Vägrenen blir bredare än idag. Ingen cykelväg kommer att anläggas efter denna del av sträckan.



*Fastighetsägare i området* yrkar på att utfarten vid 1/840 ska få finnas kvar för att underlätta åtkomsten till järnvägsbanken vid snöröjning då överfarten används sommar som vinter av det rörliga friluftslivet, även av-påfarten till båtplatsen ligger mitt emot nuvarande påfart och vidare in genom insläppet i hästgarnerna nere vid älven.

Har vid tidigare samråd meddelat att ytjordvärmslangar ligger under Rv 66, lagda i 100 mm avloppsrör under riksvägen. Sänder ånyo en skiss på ytjordvärmslangarnas läge. Tillstånd av Vägverket har erhållits.

Hemställan om att vägbelysningen genom byn blir kvar på grund av att det då är en levande bygd under de mörka delarna av dygnet med ljus och en säkrare väg. Inte minst att när vägbelysningen sattes upp första gången bekostade de boende efter vägen hela kostnaden.

*Trafikverkets svar:* Utfarten vid 1/840 kan vara kvar. Trafikverket noterar information angående ytjordvärmslangar. I vägplanen föreslås belysning i gc-portar, korsningspunkter och längs gång- och cykelväg.

*Fastighetsägare* undrar över kulturlämningarna norr om Buvalla - ett gammalt mejeri, söder om Buvalla - en gammal gård och söder om låglandet vid Buvalla där det legat en gammal gård där det finns tegel i backen och öster om tvättstugan där Olof Helgesson gård legat.

*Trafikverket svarar* att arkeologiska undersökningar kommer att ske.

*Boende i området frågar:*

Den planerade vägen norrut. Hur långt sträcker den sig från nuvarande vägs östra asfaltkant till östra bakslänt av den planerade vägen?

Den planerade parallellvägen tar betesmark i anspråk, hage disponeras även på grannfastigheten Östra Lillmon 11:1>3. Detta är betydande intrång på betesmarkerna.

Yrkar på att nuvarande utfart i sektion 1/830 ska få finnas kvar på grund av att lastbil med släp ska kunna ta sig upp till gården med fodertransporter. Nuvarande befintliga uppfart är anpassad för lastbil med släp. Även för att kunna nå ägorna och sommarhagarna väster om banvallen nere vid älven. Hästar lämnas och hämtas nästan dagligen från sommarhagarna. Nuvarande utfart till järnvägsbanken används sommar som vinter vid träning av hästar. Vintertid är det då självklart att snöröjningen utförs mitt för nuvarande utfart för att kunna nå järnvägsbanken. Även åtkomsten till båtplatsen ligger mitt emot nuvarande påfart och vidare genom insläppet i hästgarnerna nere vid älvängarna.

Som vi förstått är nu vägen flyttad något västerut mot tidigare förslag, utfarten blir då säkrare.

Ovanstående nämnda påfart från järnvägsbanken måste utföras i nuvarande bredd för att anpassa jordbruksredskap.

Vägbelysningen ska finnas kvar då det från gården tidigare intäkter investerats genom byggemenskapen i en säkrare upplyst väg.

Mellan riksvägen och järnvägsbanken påverkas beteshagarna – hur ersätts detta?

Från fastigheten Östra Lillmon 10:10 utgår svagströmskabel liggande i vägtrumman och vidare ner till stängslet för hästhagarna. Två täckdiken finns på fastigheten 10:6, ett i södra delen, det norra diket berörs endast om parallellväg anläggs.

Trafikverkets planerade genomfart genom gården till för att andra fastigheter skall nå parallellvägen accepteras ej, ridskoleverksamhet bedrivs på gården med förflyttning efter nämnda väg till ridvolten. Säkerheten i ridskoleverksamheten prioriteras.

*Trafikverket svarar boende:*

Upplysning angående betesmark noteras. Intrång på betesmarker framgår av plankartor.

Utfarten vid 1/830 kan vara kvar.

Vägen breddas västerut mot tidigare förslag.

Påfart från järnvägsbanken förändras inte i vägbredd.

I vägplanen föreslås belysning i gc-portar, korsningspunkter och längs gång- och cykelväg.

Ersättning för mark görs via en lantmäteriförrättning under byggskedet.

Trafikverket noterar upplysning angående svagströmskabel och täckdiken.

Trafikverket noterar upplysningen angående ridskoleverksamhet och att fastighetsägaren ej accepterar genomfartstrafik. Parallellvägen utgår och ingen genomfartstrafik blir aktuell.

## Synpunkter från Öppet Hus 14 oktober.

*Barnfamilj i området* önskar en gångväg mellan Coop Nära och kyrkan i Lima. Här finns inget utrymme att gå på förutom stora vägen. Denna väg ska barnen gå till skolan.

*Trafikverket* informerar om att nämnda sträcka inte ingår i det aktuella projektet.

*Boende i Lima informerar* om att infart till bostadshus Bu 14:7, åt öster, behöver åtgärdas för ökad standard. Idag nyttjas utfart till väg 1044, vilken de går miste om i samband med nysträckning av väg 66. Och ett härbre på fastigheten 14:7 saknas på plankartan.

*Trafikverket svarar* att befintlig utfart österut föreslås rustas. Trafikverket noterar informationen om härbret.

*Boende frågar* om Fastigheten Bu 35:5 som i tidigare arbetsplan 2004 bedömdes vara bullerstörd och skulle erbjudas åtgärder. Idag bedöms den inte vara bullerstörd, varför inte?

*Trafikverket svarar* att bullerberäkningen är baserad på en hastighet på 80 km/h till skillnad från tidigare 90 km/h. Detta innebär att bullerutbredningen blir mindre och att nämnd fastighet inte blir föremål för bulleråtgärd.

*Boende undrar* hur man löser anslutning från Ytternäs 5:6 mot nuvarande väg 66? Det finns ingen väg som fungerar idag. Saknas ersättningsväg? Går kostigen att rusta?

*Trafikverket svarar* att ersättningsväg som medger utfart österut på den gamla kostigen föreslås anläggas alternativt rusta befintlig kostig.

*Boende på Ytternäs 5:6* har idag utfart mot väg 1044. I förslaget saknas utfart. Undrar även varför bulleråtgärd inte erbjuds?

*Trafikverket svarar* att ersättningsväg som medger utfart österut på den gamla kostigen föreslås anläggas. Bullerberäkningen är baserad på en hastighet på 80 km/h till skillnad från tidigare 90 km/h. Detta innebär att bullerutbredningen blir mindre och att nämnd fastighet inte blir föremål för bulleråtgärd.

*Boende* framförde önskemål om att utföra jordbruksanslutningar så att jordbruksfordon kan åka rakt vid korsningspunkten med väg 66 och banvallen vid sektion 3/220.

*Trafikverket svarar* att planerad ersättningsväg på västra sidan läggs diagonalt så att den ansluter mot befintlig väg ner mot sandtaget.

*En synpunkt framkom* på att ersättningsvägen vid 2/280 inte kan dras i föreslagen sträckning.

*Trafikverket svarar* att befintlig utfart vid 2/270 föreslås behållas och föreslagen ersättningsväg tas bort.

*Ny information framkom* om att en skogsväg ansluter vid sektion 2/720. Föreslagen ögla i samma sektion ger inte möjlighet för närboende att korsa väg 66 över till strandängarna.

*Trafikverket svarar* att korsningen vid 2/685 föreslås därav flyttas till 2/720. Ögla föreslås istället utformas som en fattigmanslösning (Breddning av väg för att skapa utrymme för vänstersvängande trafik.).

*Boende* informerade om att utfarten vid sektion 2/080 nyligen har rustats.

*Trafikverket svarar* att utfarten behålls.

*Markägare* har önskemål på att åkermark ej bör tas i anspråk för ny vägdragning. Istället bör vägen gå längs befintlig bank från sektion 3/300 – 4/300.

*Trafikverket svarar* att detta förslag på sträckning inte ingår i vägprojektet. I en tidigare vägutredning har bedömningar gjorts och beslut tagits om att föreslagen sträckning är den gällande.

*Boende* påminner om att utfarten vid 1/840 borde få vara kvar.

*Trafikverket svarar* att en siktanalys ska göras på platsen för bedömning om huruvida utfarten kan behållas eller ej. Siktanalysen medger att ha kvar utfarten. Ersättningsvägen över fastigheten 11:1 tas bort.

*Flera önskemål* om att förlägga väg 66 parallellt med banvallen mellan ca sektion 0/880 – 1/800 framfördes.

*Trafikverket svarar* att detta förslag på sträckning inte ingår i vägprojektet. I en tidigare vägutredning har bedömningar gjorts och beslut tagits om att föreslagen sträckning är den gällande.

*Boende* anser att befintlig väg mellan Ö Lillmon och norrut kan breddas och nyttjas på ett bra sätt. Föreslår vidare att vägen ska gå i skogen.

*Trafikverket svarar* att skogsalternativet inte ingår i vägprojektet. I en tidigare vägutredning har bedömningar gjorts och beslut tagits om att föreslagen sträckning är den gällande.

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

Vid ett besök på Tyréns kontor i Borlänge från *boende* inom området kom dessa frågor och information upp: Vill behålla utfart vid 5/240. Går det att korta av refugen ? Trummor finns vid 5/480 och 5/620. Önskar att porten placeras vid ”skoterstråket” 5/590. Marken är vattensjuk före och efter 5/600. Vattendämning från tidigare byggd allmän väg kan vara orsaken. Vill ha GC-väg från 5/600 - 6/000. Vill inte ha ersättningsväg på 5/600-5/700. Undrar om det går att ha utfart i C-korsningen eller strax bredvid nytt läge för GC-port 5/600.

*Trafikverket svarar* att av vägtekniska skäl kan inte utfarten behållas vid 5/240. Refugen har kortats i samband med senaste justering av vägen. Läget för trummorna vid 5/480 och 5/620 är noterat. Trafikverket har sett över olika korsningsalternativ samt lägen och har placerat GC-porten vid ungefär 5/590. Geotekniska undersökningar kommer att genomföras för att bedöma markens beskaffenhet. Vägplanen föreslår ingen förlängning av gc-väg norrut, på den östra sida, i dagsläget. Vägplanen föreslår erättningsväg mellan 5/600 – 5/700. Det är olämpligt med en utfart i C-korsningen (trevägs-korsning). Men framförallt så är det för kort avstånd till nästa korsning i 5/740. Vid gc-porten går inte att ha en utfart pga höjdskillnaden.

*I samråd på plats med fastighetsägare* framkom att fastighetsägare önskar att Trafikverket betalar ombudskostnader som denne anser sig behöva anlita för att ta ställning till arkeologisk utredning, planförslaget och planprocessen. Fastighetsägaren vill inte att vägsträckningen förläggs närmare fastigheten än den befintliga vägen i dagsläget, ser helst att nya sträckningen bör gå längs befintlig banvall och vill förskjuta föreslagen centrumlinje för väg 66 närmare älven, så långt som är möjligt innan nysträckningen.

*Trafikverket* svarar att de inte kommer att bekosta ombudskostnader för detta. Trafikverket informerade om nya planprocessen, förslag till vägplan och orsak/rätt att utföra arkeologisk utredning, vid enskilt samråd med fastighetsägare. Trafikverket har rätt att utföra exempelvis arkeologisk utredning enligt VägL 34§. Detta innebär dock inte att fastighetsägaren på något sätt godkänner förslag till vägplan. Att ändra geometrin förbi en fastighet påverkar geometrin på en längre sträcka. Den befintliga vägen förbi fastigheten har en geometri som inte uppfyller de nu gällande reglerna. Det nya vägförslaget innefattar en bredare väg och framförallt en bredare säkerhetszon (7-11 meter) vid sidan om vägen vilket gör att det inte finns utrymme kvar att flytta vägen närmare banvallen. I en tidigare vägutredning har bedömningar gjorts, och beslut har tagits om att föreslagen sträckning är den gällande.

I telefonsamtal med *boende* inom området framkom önskemål om att behålla utfarten i sektion 3/480.

*Trafikverket* svarar att det är olämpligt med en utfart i denna sektion. Dock med motivet att vägen trafikeras dagligen av timmerbilar så föreslås utfarten vara kvar.

Maria Eriksson

projektledare

Underlag: Alla beskrivna samråd ovan har diarieförts på nummer TRV 2014/4934.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

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