

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg- Sifferbo
(etapp 2)

Borlänge kommun, Dalarnas län

Vägplan, 2021-03-24



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge.

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2021-03-24

Ärendenummer: TRV 2018/97924

Kontaktperson: Patrick Svärd, Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	4
Planlägningsbeskrivning	5
Samrådsrets	5
Samråd i tidigare utredningar	6
Samråd i aktuell vägplan	8
Samrådstillfällen.....	8
Samråd med berörd Länsstyrelse	10
Samråd med berörd kommun.....	17
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	37
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	44
Samråd med allmänheten	63

Bilaga 1-2C150002

Förstudie Väg 70, Borlänge-Djurås, Samrådsredogörelse 2011-04-15.

Bilaga 2-2C150003

Vägplan, Väg E16/70, Borlänge-Djurås, Samrådsredogörelse, 2014-06-27.

Bilaga 3-2C150004

Vägplan E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 1, Samrådsredogörelse, 2015-12-11.

Bilaga 4-2C150005

Vägplan E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 2, Samrådsredogörelse, 2016-03-19.

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

E16/väg 70 är en nationell stamväg och sedan år 2012 uppklassad som Europaväg och är tänkt att bli ett starkt transportstråk. E16/väg 70 ska bidra till att stärka en hållbar utveckling, vilket kräver förbättrad säkerhet, kortare restider och bättre framkomlighet. Trafikverket har därför tagit fram vägplaner för sträckan Borlänge-Djurås där denna vägplan, delen Norr Amsberg – Sifferbo (etapp 2), ingår.

I detta projekt, som berör delen Norr Amsberg- Sifferbo (etapp 2) har flera samråd utförts, både i den nuvarande vägplaneprocessen, men även i tidigare framtagna vägplaner, som även de berör denna vägplan. Projektet startades under den äldre planeringsprocessen när en förstudie inledde projektet.

Länsstyrelsen tog utifrån förstudien beslutet 2011-05-13 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

År 2014 togs en vägplan fram för hela sträckan Borlänge-Djurås med utgångspunkt från förstudiens förslag med åtgärder i befintlig sträckning för E16/väg 70. Planen fastställdes inte då det saknades finansiering.

2015 återupptogs arbetet igen med etappvis finansiering av delar av sträckan, som då delades in i tre vägplaner etapp 1–3. Vägplaner för etapp 1 och 2 togs fram, men dessa fastställdes inte då det saknades finansiering.

År 2018 beslutade Trafikverket att alternativa åtgärder, bland annat alternativa lokaliseringar, skulle utredas för delar av sträckan (etapp 2 och 3) i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten ytterligare jämfört med förslaget på ombyggnad av befintlig väg i framtagna vägplaner. I och med det påbörjades en ny planläggningsprocess för etapp 2 och 3. Den vägplan som år 2015 togs fram för etapp 1 och som berör delen Borlänge- Norr Amsberg har under maj år 2019 lämnats in för fastställelse.

I denna vägplan (etapp 2) har tidigt samråd skett med allmänheten via öppet hus den 13 september 2018 i Gimsbärke Bystuga.

Vägplanens samrådsunderlag, daterad 2018-10-29, har funnits tillgängligt under perioden 26 november 2018 till 14 december 2018 på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge.

Länsstyrelsen beslutade den 8 april 2019 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Till grund för beslutet låg samrådsunderlaget, daterat 2018-10-29, med revideringsdatum 2019-02-27. I det reviderade samrådsunderlaget hade utredningsområdet utökats och förutsättningar inom det utökade området beskrivits.

Ett informationsmöte med allmänheten genomfördes i skede samrådshandling - val av lokaliseringalternativ den 29 maj år 2019 i Lindbergshallen i Djurås.

Under vägplanens skede samrådshandling- val av lokalisering har underlaget funnits tillgängligt under två perioder:

- Under perioden 2019-05-29 till 2019-06-19 fanns ett framarbetat underlag tillgängligt på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge samt på Stadshuset i Borlänge.
- Under perioden 2019-09-16 till 2019-10-07 fanns den kompletta handlingen samrådshandling- val av lokaliseringsalternativ tillgängligt på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge samt på Borlänge kommun (Palladium).

Remiss om begäran om kommunernas och Länsstyrelsens sammanvägda ståndpunkter angående val av lokaliseringsalternativ skickades ut den 21 oktober 2019. Den 8 april 2020 tog Trafikverket ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ, med stöd av PM "Underlag för ställningstagande". Trafikverkets ställningstagande kommunicerades ut den 19 maj 2020 via brevutskick till berörda kommuner, Länsstyrelsen, berörda myndigheter och organisationer samt via annonsering till allmänheten.

Under vägplanens skede samrådshandling- utformning av planförslag har underlaget funnits tillgängligt under perioden 2020-09-17—2020-10-08 på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge, på kommunkontorets reception i Borlänge kommun samt kommunkontorets reception i Djurås. Brev om utställelsen skickades till berörda myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. De särskilt berörda erbjöds möjlighet att boka tid med Trafikverket för telefonsamtal alternativt fysiska möten på orten. Allmänheten informerades om utställelsen via annonsering.

Den 3 mars år 2021 godkändes framtagna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av Länsstyrelsen.

I vägplaneprocessen har flertalet samrådsmöten hållits med bland annat Länsstyrelsen i Dalarnas län, Borlänge kommun, Gagnef kommun och kollektivtrafikmyndigheten Dalatrafik AB. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda har även skett i samband med separata samrådsmöten.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådsretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen 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 planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-09-13, 2019-04-16, 2019-06-04, 2019-09-12, 2019-11-14, 2020-05-29, 2021-03-24.

Samrådsrets

Samrådsretsen i skede samrådsunderlag har utgjorts av allmänheten, Borlänge kommun, Kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen samt fastighetsägare och rättighetsinnehavare som kan komma att bli berörda.

Samrådsretsen i skede samrådshandling- val av lokalisering har, vid första samrådstillfället i samband med informationsmötet på orten, utgjorts av Länsstyrelsen, Borlänge kommun, Kollektivtrafikmyndigheten samt allmänheten.

Samrådskretsen i skede samrådshandling- val av lokalisering har, vid ett kompletterande samrådstillfälle, utgjorts av Länsstyrelsen, Borlänge kommun, Kollektivtrafikmyndigheten, allmänheten samt en utökad samrådskrets bestående av myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av vägplanen. I skede samrådshandling- utformning av planförslag kompletterades den tidigare samrådskretsen med Gagnef kommun (som från och med ställningstagande av val av lokalisering har ingått i samrådskretsen som berörd kommun) samt att vissa anpassningar gjordes gällande de myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av vägplanen.

Vägplanen innefattar en mycket kort sträcka precis i slutet av vägsträckan som angränsar mot Gagnef kommun. Då de åtgärder som föreslås bedöms kan komma att innebära påverkan även för Gagnef kommun har bedömningen gjorts att kommunen från och med ställningstagande av val av lokalisering tas med i samrådskretsen som berörd kommun. Under passerade skeden har inte Gagnef kommun varit en samrådspart i etapp 2 men vid tidigare samråd med Gagnef kommun gällande etapp 3 har kommunen även fått information om etapp 2 men inte lämnat några synpunkter. Under kapitlet "Samråd med berörd kommun" och under "Gagnef kommun" presenteras de tidigare samråd som genomförts med Gagnef kommun för etapp 3 och där de även fått information om denna vägplan.

Samråd i tidigare utredningar

Angränsande vägplan, delen Borlänge- Norr Amsberg (etapp 1) har under maj 2019 lämnats in för fastställelse. Då slutet av etappgränsen för etapp 1 överlappar etappgränsen för början av etapp 2, berörs även etapp 2 till viss del av vägplanen för etapp 1.

Samråd har genomförts i tidigare utredningar som berör hela sträckan Borlänge-Djurås och då även etapp 2. Tidigare utredningar redovisas nedan.

Förstudie Väg 70, Borlänge-Djurås, Samrådsredogörelse, 2011-04-15

Förstudiens samrådshandling ställdes ut för samråd under perioden 2011-02-21 till 2011-03-14 och har genomförts enligt den äldre planprocessen. Annonsering om utställelsen gjordes i lokaltidningar. Förstudiens samrådshandling skickades på remiss till Länsstyrelsen i Dalarnas län. Borlänge kommun, Gagnefs kommun, Skogsstyrelsen, Dalatrafik, Försvarsmakten, LRF Dalarna, Mellansvenska handelskammaren m.fl. Samrådsredogörelsen från förstudien innefattar synpunkter som även berör etapp 2 och Inkomna synpunkter sammanställdes i förstudiens samrådsredogörelse. En del av synpunkterna berör även den aktuella vägplanen för etapp 2 och biläggs därför denna samrådsredogörelse, se bilaga 1.

"Förstudie Väg 70, Borlänge-Djurås, Samrådsredogörelse, 2011-04-15."

Synpunkter från förstudien som berör etapp 2 tas med i vidare projektering inom den nu aktuella vägplanen för E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg- Sifferbo (etapp 2).

Alla inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samråden i förstudien finns diarieförda på diarienummer TRV 2011/10307A.

Vägplan, Väg E16/70, Borlänge-Djurås, Samrådsredogörelse, 2014-06-27

En vägplan för Väg E16/70 mellan Borlänge och Djurås togs fram år 2014. Samråd i tidiga skeden har skett för hela sträckan Borlänge-Djurås både enligt en gammal planprocess och enligt den nya, som infördes 2013-01-01. De samråd som genomförts har sammanfattats i en samrådsredogörelse, se bilaga 2.

"VÄGPLAN-SAMRÅDSREDOGÖRELSE, Väg E16/70, Borlänge-Djurås, Borlänge och Gagnefs kommun, Dalarnas län, Granskningshandling, 2014-06-27".

Synpunkter från förstudien som berör etapp 2 tas med i vidare projektering inom den nu aktuella vägplanen för E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg- Sifferbo (etapp 2).

Alla inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samråden rörande vägplanen finns diarieförda på diarienummer TRV 2013/73924.

Vägplan E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 1, Samrådsredogörelse, 2015-12-11

En vägplan för Väg E16/70 mellan Borlänge och Djurås, etapp 1, togs fram år 2015. De samråd som genomförts har sammanfattats i en samrådsredogörelse, se bilaga 3.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 1, Borlänge kommun, Dalarnas län, Vägplan, 2015-12-11".

Samrådsredogörelsen innefattar synpunkter för delen Borlänge- Norr Amsberg (etapp 1). Synpunkter från vägplanen som berör den nu aktuella vägplanen för E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg- Sifferbo (etapp 2) tas med i vidare projektering inom projektet.

Alla inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samråden rörande vägplanen finns diarieförda på diarienummer TRV 2013/73924.

Vägplan E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 2, Samrådsredogörelse, 2016-03-19

En vägplan för Väg E16/70 mellan Borlänge och Djurås, etapp 2, togs fram år 2016. De samråd som genomförts har sammanfattats i en samrådsredogörelse, se bilaga 4.

"SAMRÅDSREDOGÖRELSE, E16/ väg 70 Borlänge-Djurås, Etapp 2, Borlänge kommun, Dalarnas län, Vägplan, 2016-03-19".

Samrådsredogörelsen innefattar synpunkter för delen mellan korsningen med väg 293 i Norr Amsberg fram till korsningen vid infarten till Gimma såg i Gimsbärke (tidigare sträckning för etapp 2). Synpunkter från den äldre vägplanen som berör den nu aktuella vägplanen för E16/väg 70, Borlänge-Djurås, delen Norr Amsberg- Sifferbo (etapp 2) tas med i vidare projektering inom projektet.

Alla inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samråden rörande vägplanen finns diarieförda på diarienummer TRV 2013/73924.

Samråd i aktuell vägplan

I denna samrådsredogörelse finns en kortfattad sammanfattning av de inkomna synpunkterna och de samråd som hållits. De inkomna synpunkterna och minnesanteckningar från samråden har registrerats i Trafikverkets diarium och bifogas inte samrådsredogörelsen.

Alla inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samråden rörande vägplanen finns diarieförda på diarienummer TRV 2018/97924.

Samrådstillfällen

Öppet hus

Ett tidigt samråd i form av "Öppet hus" hölls den 13 september 2018 i Gimsbärke-Duvnäs bygdegård i Gimsbärke. Via annonsering 2018-09-01 i Dalarnas Tidningar och Annonssbladet Dalarna bjöds allmänheten in till detta samrådstillfälle.

Trafikverket informerade om bakgrund, mål, tidplan och nuläget kring etapperna 2 och 3 i projektet längs med E16/väg 70 mellan Borlänge – Djurås. Etapp 1 nämndes, men samrådets främsta fokus var att informera om etapp 2 och 3. Trafikverkets planläggningsprocess, förslag på planerade åtgärder samt markfrågor gällande vägområde, vägrätt, ersättning och enskilda vägar presenterades.

Cirka 80 personer närvarade och synpunkter kring projektet lyftes fram. De som hade synpunkter uppmanades att skriva ner dessa och lämna dem på plats eller skicka dem vid ett senare tillfälle enligt anvisningarna.

Samrådsunderlag

Vägplanens samrådsunderlag har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge under perioden 2018-11-26 till 2018-12-14. E-post med information om samrådsunderlaget skickades till Länsstyrelsen i Dalarnas län, Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län och Borlänge kommun. Annonsering skedde 2018-11-24 och 2018-11-26 i Södra Dalarnes Tidning, Nya Ludvika Tidning, Falu-Kuriren och Borlänge Tidning för att informera allmänheten samt samla in information och synpunkter om projektet.

Informationsmöte

Informationsmötet hölls den 29 maj 2019 i Lindbergshallen i Djurås. Allmänheten informerades om samrådsmötet via annonsering som skedde 2019-05-11 i Södra Dalarnes Tidning, Nya Ludvika Tidning, Falu-Kuriren och Borlänge Tidning. Samrådet omfattade skedet samrådshandling-val av lokaliseringalternativ för etapp 2 och skedet samrådshandling för etapp 3.

Vid samrådsmötet informerade Trafikverket bland annat om följande gällande etapp 2:

- Förslag på lokaliseringalternativ.
- Förslag på placering av broar och korsningar.
- Förslag på indragning av väg från allmänt underhåll.
- Förslagets miljökonsekvenser.
- Vägplanens formella handläggning.

- Mark- och marklösenfrågor.

Cirka 200 personer närvarade på mötet och synpunkter kring projektet lyftes fram. De som hade synpunkter uppmanades att skriva ner dessa och lämna dem på plats eller skicka dem vid ett senare tillfälle enligt anvisningarna.

Samrådshandling – val av lokalisering

Utställelse; 2019-05-29–2019-06-19

Vägplanens samrådshandling som redovisar skisser av korridoralternativen, typsektioner samt presentationsmaterial om projektet har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge samt på Stadshuset i Borlänge under perioden 2019-05-29 till 2019-06-19. Allmänheten informerades om samrådshandlingen via annonsering som skedde 2019-05-11 i Södra Dalarnes Tidning, Nya Ludvika Tidning, Falu-Kuriren och Borlänge Tidning. Länsstyrelsen och Borlänge kommun fick även den 29 maj mail innehållande information om pågående utställelse samt länk till underlaget på Trafikverkets hemsida.

Utställelse 2; 2019-09-16–2019-10-07

Vägplanens kompletta samrådshandling- val av lokaliseringsalternativ inklusive samrådsredogörelse samt vissa framtagna PM har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge samt på Borlänge kommun (Palladium) under perioden 2019-09-16 till 2019-10-07. Brev med information om samrådshandlingen skickades till Länsstyrelsen, Borlänge kommun samt Dalatrafik. Brev skickades även till myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av vägplanen. Allmänheten informerades om samrådshandlingen via annonsering som skedde 2019-09-14 i Södra Dalarnes Tidning, Nya Ludvika Tidning, Falu-Kuriren och Borlänge Tidning.

Samrådshandling – utformning av planförslag

Samrådshandling- utformning av planförslag har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge, på kommunkontorets reception i Borlänge kommun samt Gagnef kommunkontors reception i Djurås under perioden 2020-09-17 till 2020-10-08. Det visade sig att miljökonsekvensbeskrivningen inte lades upp i sitt fulla utförande på webben från utställens startdatum, vilket medförde att samrådsperioden förlängdes med motsvarande tid som den saknades på Trafikverkets hemsida. Kompletterande information annonserades på webben om att utställelseperioden pågick till den 2020-10-15.

Brev med information om samrådshandlingen skickades ut 2020-09-08. Brev skickades till Länsstyrelsen, Borlänge kommun, Gagnef kommun, Dalatrafik och till myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av vägplanen samt särskilt berörda. Allmänheten informerades om samrådshandlingen via annonsering som skedde 2020-09-12 i Södra Dalarnes Tidning, Nya Ludvika Tidning, Falu-Kuriren och Borlänge Tidning samt 2020-09-20 i Annonsbladet.

På grund av den Coronapandemi som rådde för tiden så bjöds inte allmänheten in till fysiskt samrådsmöte på orten. En digital videopresentation fanns tillgänglig på Trafikverkets webbsida tillsammans med underlag tillhörande samrådshandlingen. Särskilt berörda erbjöds möjligheter att med Trafikverket samråda om planförslaget via telefonkontakt alternativt via ett fysiskt möte på orten.

Samråd med berörd Länsstyrelse

2018-06-12 Informationsmöte med Länsstyrelsen Dalarna.

Samrådet hölls hos Länsstyrelsen Dalarnas län, Falun. På samrådet presenterade Trafikverket bakgrunden till projektet, projektmålen, tidplanen och att man under hösten 2017 på uppdrag av Trafikverket har tittat på lokaliseringalternativ som frångår den nuvarande vägen på olika sträckor gällande etapp 2 och 3. Detta eftersom den tidigare framtagna vägplanen inte uppfyller projektmålen på ett önskvärt sätt.

Kartor över de olika etapperna och förutsättningarna för projektet presenteras. Projektets utmaningar går också igenom såsom vattentäkten, buller, järnvägsbron i Duvnäs, de olika riskobjekten samt naturvärdesområdena som ligger längs sträckan.

Synpunkter som framkom berörde bland annat att Dalabanans intressenter och Skogsstyrelsen ska tas med i samrådsretsen. Frågor som ställdes av Länsstyrelsen berörde planens påverkan på omgivningen, såsom boende, Lennhedens utvidgade vattenskyddsområde, förorenad mark samt åkerlandskap. Länsstyrelsen förtydligade att en kulturarvsanalys ska tas med i samrådsunderlaget och att en arkeologisk utredning ska tas fram inför samrådshandlingen.

Trafikverket kommenterar:

Dalabanans intressenter, Skogsstyrelsen och berörd kommun ingår i samrådsretsen och synpunkter gällande vägplanen kommer att beaktas i samråd med dessa. Utvidgningen av Lennhedens vattentäkt finns med i projektet sedan tidigare. Övriga synpunkter gällande omgivningspåverkan kommer att beaktas i samband med kommande vägplaneprocess.

2019-02-19 Informationsmöte med Länsstyrelsen Dalarna.

Samrådet hölls hos Länsstyrelsen Dalarnas län, Falun. Syftet med samrådet var att informera länsstyrelsen om det utökade utredningsområdet, bakgrunden till utökningen, vilka områden som berörs, vilka möjligheter det medför samt vilka värden som påverkas inom området. Länsstyrelsen informerades även om de utmaningar som finns inom projektet. Utmaningarna gäller bland annat Lennhedens vattentäkt, boendemiljöer, landskapsvärden, naturvärden (Gagnbro/Broängesbäcken, värdefull åkermark) samt "riskobjekt" längs Dalälven.

På samrådet presenterade Trafikverket ny tidplan för projektet. Länsstyrelsen informerades även om former för kommande avgränsningssamråd med miljöbedömningens inriktning och omfattning, förslag på upplägg i samrådshandling och behov av samråd under miljöbedömningen.

På mötet beslutades det att naturvärdesinventering tas fram i dialog med länsstyrelsen. Separata samråd genomförs med kulturmiljö samt naturskydd inom länsstyrelsen. Hänsyn ska tas till farligt gods (bostäder), varav utredning krävs för boenden inom 150 meter.

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I samband med förfrågan om betydande miljöpåverkan (BMP) bifogades en sammanställning hur miljöaspekterna är tänkta att hanteras i samrådshandlingskedet. Länsstyrelsen beslutade den 8 april 2019 att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Till grund för beslutet låg samrådsunderlaget, daterat 2018-10-29, med revideringsdatum 2019-02-27. I det reviderade samrådsunderlaget har utredningsområdet

utökats för att ge plats för ytterligare lokaliseringalternativ som visat sig vara fördelaktigt. I den reviderade handlingen beskrivs förutsättningar inom det utökade området.

Länsstyrelsen redogör vad som behöver belysas ytterligare i framtagandet av vägplanen:

- Bullerpåverkan på fastigheter
- Framtida klimatpåverkan och dimensionera för översvämningar, ökad risk för ras och skred
- Ökad avrinning på grund av höga flöden
- Vattenverksamhet vid eventuell grundvattensänkning
- Kraven i skyddsföreskrifterna som gäller för vattenskyddsområde Lennhedens vattentäkt
- Vägätgärder får inte försämra vattenförekomsternas status avseende beslutade MKN
- Krav på hantering av eventuella förorenade massor

Länsstyrelsen anser att listan även bör kompletteras med följande:

- Miljöpåverkan på grundvattnet, vilket nyttjas av Lennhedens vattentäkt.
- En fågelinventering och naturvärdesinventering bör genomföras
- Arkeologiska insatser (arkeologiska undersökningar och arkeologiska utredningar)
- Konsekvenser för påverkan av översvämning ska undersökas för större transportleder, som även är viktiga räddnings- och evakueringsvägar.
- Om vägen placeras närmare än 150 meter från bebyggelse ska en riskhanteringsprocess genomföras.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna tas med i den fortsatta processen.

2019-04-16 Informationsmöte med Länsstyrelsen Dalarna.

Trafikverket informerar om förslag på avgränsning av miljöaspekter i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n). BMP-beslutet går igenom. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att beakta Lennhedens vattentäkt. Projektets tidplan presenteras och då främst planerade aktiviteter, utredningar och framtagande av handlingar till MKB:n (inventering av området av fågelexpert, arkeologisk utredning, PM Risk etc.). Länsstyrelsen tipsar om att ta kontakt med Kungsörnsgruppen samt Dalarnas ornitologiska förening.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna tas med i den fortsatta processen. Trafikverket kommer att samråda med Lennhedens vattentäkt, Dalarnas ornitologiska och Kungsörnsgruppen.

2019-09-24 Informationsmöte med Länsstyrelsen Dalarna

Mötet hölls hos Länsstyrelsen i Falun. De informerades om nuläget och tidplaner för både etapp 2 och etapp 3. Gällande etapp 2 informerades bland annat om de olika lokaliseringalternativen och den korridor som förordas, att Samrådshandlingen- val av lokalisering har varit ute på utställelse, planerade markmiljöundersökningar samt aktuella utredningar: arkeologisk utredning, utredning i Sifferbo och passager. Trafikverket undrar om det krävs samråd i och med avverkningen inför markundersökningarna bakom

Gimklack. Länsstyrelsen svarar att samråd ska ske med Skogsstyrelsen, men det krävs inget 12:6 samråd med Länsstyrelsen.

Synpunkter från Länsstyrelsen sammanfattas här nedan:

- Länsstyrelsen undrar om den arkeologiska utredningen kan påverka val av korridor?
- Länsstyrelsen vill gärna ha längre tid än 3 veckor för att lämna synpunkter på remisshandlingar samt vill även ha handlingar tillsänt via deras filskickstjänst.
- Finns ett visst avstånd för när fastigheter behöver lösas in?
- Har en fågelinventering utförts?
- Länsstyrelsen önskar ett avgränsningssamråd för MKB:n.
- Länsstyrelsen är intresserade att få ta del av dokumenten: Naturvärdesinventering, Kulturarvsanalys, PM risk, Landskapsanalys, Viltpassageplan, PM markmiljöundersökning och PM avvattning.

Trafikverket kommenterar:

- Resultaten av den arkeologiska utredningen bedöms inte påverka val av korridor.
- Handlingar skickas hädanefter till Länsstyrelsens filttjänst.
- Inlösen beror på bullersituationen, föreslagna åtgärder samt hur många fastigheter det gäller.
- Fågelinventering har utförts för etapp 2. Olika fågelarter har hittats och vidare utredning gällande hur arterna påverkas av vägplanen ska ske.
- Trafikverket återkommer med underlag samt förslag på datum för avgränsningssamråd för MKB. Troligen sker det i november då beslut om vald korridor tagits.
- Vägplanen med tillhörande utredningar och material finns tillgänglig under utställelseperioden för samrådshandlingen. Mail kommer att skickas särskilt till Länsstyrelsen innehållande även de övriga utredningarna som Länsstyrelsen efterfrågar.

2019-10-07 Länsstyrelsen, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Länsstyrelsen meddelar att de avser att lämna synpunkter på samrådshandlingen när de fått samrådsredogörelsen i samband med begäran om yttrande angående val av lokaliseringsalternativ.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-12-03 Samrådsmöte med Länsstyrelsen

Samrådet hölls hos Länsstyrelsen i Falun och syftade till att gå igenom Trafikverkets förslag på avgränsning av MKB:n. Trafikverket gick igenom projektet för att därefter presentera rekommenderad korridor med stöd av PowerPoint och översiktskarta.

Trafikverket informerar om att miljöprover kommer att tas i samband med att fältgeotekniken utförs, om analyssvaren visar på föroreningar kan det bli aktuellt med kompletterande undersökningar.

Sweco kommer skicka förslag på avgränsning av MKB till Länsstyrelsen senast 6/12.

Flertalet punkter diskuterades under mötet och presenteras här nedan:

- Länsstyrelsen ser en risk att den kulturarvsanalys som är genomförd har haft mest fokus på arkeologi och kanske saknar delar inom byggnadsantikvarier. Trafikverket och Sweco undersöker om byggnadsantikvarier tagits med i kulturarvsanalysen.
- Länsstyrelsen påpekar att det är generellt viktigt att beakta risk med farligt gods.
- Länsstyrelsen understryker att det är viktigt att nödvändiga PM tillsammans med MKB skickas med när Länsstyrelsen ska lämna sitt yttrande på den.
- Viktigt att beakta att man i MKB redovisar konsekvenser för vägplaneförslaget, men att man på plankartor redovisar skyddsåtgärder samt redovisar eventuella kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen framför följande synpunkter:

- Örninventeringen verkar inte vara gjord på rätt sätt. Det innebär troligen ingen konsekvens eller behov av komplettering. Detta ska kontrolleras av Sweco.
- Tjäder förekommer i området, det behöver beskrivas om den påverkas och om exempelvis spelplatser finns.
- Gällande fåglar är N-arter eller rödlistade arter de arter man brukar utgå ifrån. Utgå från bilaga till artskyddsförordningen i beskrivningen av dessa.
- Nyckelbiotoper behöver tas hänsyn till och intrång beskrivas. Länsstyrelsen hänvisar till Skogsstyrelsen och Skogsstyrelsen har hänvisat till Länsstyrelsen. Detta undersöks av Trafikverket och Sweco.
- Brun gräsfjäril behöver utredas mer. Den har noterats i artskyddsportalen.
- Det finns en risk att Länsstyrelsens sammanvägda ståndpunkter inte hinner lämnas på fredag 6/12 (som de via korrespondens med Trafikverket fått uppskov till). Länsstyrelsen återkommer i frågan.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna beaktas. Gällande kulturarvsanalysen så kommer den att stämmas av med byggnadsantikvarier. Synpunkterna gällande naturmiljön och fridlysta arter tas med i det fortsatta arbetet.

2020-01-28 Länsstyrelsens ställningstagande om val av lokalisering

Länsstyrelsen har valt att förordna den av Trafikverket föreslagna kombinationen av Röd/Blå korridor då den korridoren är den lokalisering som ger de flesta fördelarna. Den lokaliseringen ger det bästa utfallet för vattenskyddet, MKN dagvatten, MKN grundvatten, trafikbuller, ras och skred och farligt gods.

Inom den rekommenderade korridoren röd/blå finns faktorer som påverkar kulturmiljö och naturmiljön negativt exempel på dessa redovisas nedan.

Kulturmiljö

Påverkan av kulturlandskapet är stort i Röd och Blå korridor. Landskapet riskerar att fragmenteras och risken är stor att tidigare okända fornlämningar i åkermark berörs.

Natur

Sträckningen berör nyckelbiotoper och skogliga biotopskydd och skogsstyrelsen behöver yttra sig om dessa områden. Strandskydd och biotopskydd som berörs av byggnation behöver beskrivas i vägplanen och ställning tas till syfte.

Korridoren berör några fridlysta arter, lummer (9\$AF), jungfru marie nycklar (8 \$AF) samt fåglar, tretåig hackspett, kungsfågel, spillkråka (Ingen N/P art). I Gagnbroravinen finns även knärot. Om arterna påverkas negativt av vägbygget behöver dispens från artskyddsförordningen sökas separat.

Trafikverket kommenterar:

Kulturmiljö

Effekterna av fragmentering av odlingslandskapet kan minskas genom att ge åtkomst till den odlingsbara marken.

Arkeologisk utredning har genomförts och godkänts av Länsstyrelsen. Risken för att påträffa okända fornlämningar anses i projektet som minimalt.

Natur

Skogsstyrelsen har och kommer att beredas möjlighet att yttra sig över vägplanen och dess innehåll.

Påverkan på strandskydd och biotopskydd kommer att beskrivas i MKB:n och vägplanen och hanteras enligt gällande lagstiftning.

En artskyddsutredning kommer att tas fram som redovisar påverkan på fridlysta arter. Av utredningen kommer framgå om dispens från artskyddsförordningen behöver sökas.

2020-01-28 Samrådsmöte med Länsstyrelsen

Samrådet hölls via Skype och syftade till att informera Länsstyrelsen om artskyddsutredningen. Vald korridor redovisas via karta som skickats som underlag inför mötet.

På mötet redovisas förekomster av arter, påverkan och eventuella åtgärder. Sweco bedömer sammantaget att vägen inte kommer att påverka gynnsam bevarandestatus för utpekade växter. Länsstyrelsen håller med om Swecos bedömning om att Jungfru Marie nycklar och lummer inte är ovanliga arter och att knärot är den mest känsliga av de arter som nämnts.

Gällande fågelarter har det inte gjorts en heltäckande fågelinventering utan fokus har varit på de skogsfåglar som bedömts kunna påverkas (örn, hackspettar, berguv och tjäder). Örn och berguv har inte påträffats. Flera hackspettar har hittats samt spillning av tjäder, men några lämpliga spelplatser för tjäder finns enligt lokalt kunniga personer inte inom området. En del rödlistade arter finns även inom odlingslandskapet, men med den föreslagna lokaliseringen berörs enbart mindre andel jordbruksmark. Påverkan på fåglar kommer att göras utifrån bullerpåverkade områden.

Länsstyrelsen påpekar att berguven inte blir störd av kontinuerligt buller. Det är förändring i miljön som den påverkas mest av.

Sweco meddelar att för hackspettsmiljöerna påverkas inte själva biotopen men i MKB ska övrigt påverkansområde utredas. Om flygstråk störs kan eventuellt inflygningskydd sättas upp.

Utter finns i Dalälven och alla vattendrag som passerar av vägförslaget kommer att få passage för medelstora däggdjur. Utöver det kommer broarna i Gagnbroravinen och Gimån

att anpassas för älg. Viltstängsel i kombination med säkra passager höjer säkerheten för djur. Genom passagemöjligheter för medelstora däggdjur vid vattendrag täcks även passager för groddjur in. Någon groddjursinventering har inte genomförts. Utpekade fynd på artportalen visar att det finns vanliga grod- och kräldjur. Större vattensalamander finns utanför inventeringsområdet, men inga kända fynd ligger inom eller nära inventeringsområdet. Möjligheten för förekomst av vattensalamander bedöms som små.

Länsstyrelsen delar bedömningen att ytterligare inventering inte behöver genomföras. Länsstyrelsen lyfter vikten av att det finns passagemöjligheter vid alla vattendrag.

Sweco presenterar tänkt upplägg i MKB gällande bedömning av påverkan på gynnsam bevarandestatus. Länsstyrelsen har följande synpunkter som behöver förtydligas:

Hur tillgänglig informationen ska vara och om det finns arter som inte bör redovisas.

Tjäderplatser längre in i skogen ska förtydligas. Ytterligare utredning behövs inte om de ligger tillräckligt långt från väg för att inte påverkas.

Påverkan på gynnsam bevarandestatus ska beskrivas i olika skalor; lokalt, regionalt och nationellt. Hur vi bedömer skalor ska beskrivas i MKB. Lokal och regional bedömning kan vara olika från olika arter. Alla skalor ska belysas.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna gällande MKB och bedömning av påverkan på gynnsam bevarandestatus tas med i redovisningen. MKB kommer att lämnas som samrådshandling en bit in i juni. Därefter kan Länsstyrelsen lämna synpunkter på MKB och planbeskrivning.

2020-06-02 Samrådsmöte med Länsstyrelsen

Samrådet hölls via Skype och syftade till att informera Länsstyrelsen om tidplan och det aktuella läget för hela sträckan (etapp 1-3). Därefter informerades Länsstyrelsen om välgårderna (etapp 2-3) som gicks igenom via Cuben. Arbetet med miljöbedömningsprocessen presenterades och mer specifikt hur en riskanalys tagits fram som hanterar risker med farligt gods, klimat/översvämning, geoteknik, riskpunkter längs befintlig väg samt grundvatten. Därefter informerades Länsstyrelsen om påverkan på naturvärdesobjekt, artskydd och planerad hantering av tillstånd/anmälningsärenden för vattenverksamhet. Fortsatta separata samrådsmöten behöver genomföras för artskydd samt för vattenverksamhet vid broarna över Broängesbäcken och Gimån.

I samband med utställelsen av samrådshandlingen kommer Länsstyrelsen få ta del av samtliga PM som utgör underlagsmaterial till MKB.

2020-06-09 Samrådsmöte med Länsstyrelsen

Samrådet hölls via Skype och syftade till att informera Länsstyrelsen om vattenverksamhet och om tillstånd eller anmälan kommer att krävas för broarna över Gimån och Broängesbäcken. Efter att information om planerade åtgärder samt förutsättningar delgetts meddelade Länsstyrelsen att det är ytan som schaktas eller fylls som ska ingå i areaberäkningen och bedömningen. Det framkom under mötet att överdiket som planeras vid bergsslänt kommer att kräva tillstånd för markavvattning. Gällande den myr som påverkas genom grundvattensänkning och påverkan på naturvärden kommer Länsstyrelsen att återkomma angående hantering.

2020-09-08 Samrådsmöte om artskyddsfrågor med Länsstyrelsen

Samrådet hölls via Teams och syftade till att inhämta Länsstyrelsens synpunkter på artskyddsutredningen som skickades in som arbetsmaterial till Länsstyrelsen i juli 2020. Detta möte återkopplade till det samrådsmöte som hölls den 2020-01-28 och där artskyddsutredningen diskuterades.

Vid mötet framkommer att Länsstyrelsen delar bedömningen att tjäderspelplatserna på Kåringberget inte påverkas av vägförslaget. I övrigt delar Länsstyrelsen även bedömningen gällande vägplanens påverkan på grod- och kräldjur samt växter. Artskyddsutredningen har inarbetats i MKB:n. Länsstyrelsen ser inga problem med att artskyddsutredningen görs tillgänglig vid samråd. Länsstyrelsen anser att det i fortsatt arbete är viktigt att motiv till bedömning av bevarandestatus är tydligt beskrivet i MKB samt att skyddsåtgärder för naturmiljö som inte fastställs i planen även tydliggörs i planbeskrivningen. Utifrån redovisningen är Länsstyrelsens bedömning att det troligtvis inte kommer att behövas dispens från artskyddsbestämmelserna då frågan hanteras vidare genom godkännande av MKB.

2020-10-23 Länsstyrelsen, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag.

Brevet till Länsstyrelsen skickades den 2020-09-30. Länsstyrelsen fick till den 22 oktober på sig att inkomma med synpunkter på samrådshandlingen. Länsstyrelsens yttrande redovisas här nedan.

Frågor som kan leda till att länsstyrelsen inte tillstyrker att vägplanen fastställs enligt 18§ väglagen

Länsstyrelsens granskning har identifierat följande frågor:

Naturvård

Det saknas en plan för hur massor ska hanteras för att undvika uppkomst av invasiva arter längs vägen och spridning av dessa. För att undvika spridning av dessa räcker det inte med att gräva ned dem till en meter under rena massor. Den nya vägsträckningen går igenom områden som inte varit så påverkade av vägar och bebyggelse. Vägen kan därför bli en barriär för viltet att ta sig över jämfört med hur det har varit tidigare vilket kan leda till fler viltolyckor.

Miljö kvalitetsnormer

Enligt formulering i tabell s.7 i miljökonsekvensbeskrivningen kommer dagvatten att renas i dagvattendammar. Dagvattnet renas inte bara för att det uppsamlas i dammar, men partikelbundna föroreningar kan fastläggas i dammar. Samma kommentar gäller för alla tabeller eller texter i dokumenten kopplade till detta vägprojekt. Uppfattningen att dagvatten renas från föroreningar kopplat till trafik (metaller, oljeföroreningar, PAHer, m.fl.) i dammar behöver revideras till att partikelbundna föroreningar kan fastläggas via sedimentation.

Övrigt

Naturvård

Den nya vägsträckningen kräver att en stor andel skog behöver huggas ned, enligt naturvårdsinventeringen berörs några områden med högre naturvärden. Det saknas redovisning av kompensationsåtgärder för förlusten av dessa. Trafikverket bör se över vilka åtgärder som kan vara aktuella som kompensation.

Miljömålen

Eftersom utsläppen av koldioxid bedöms öka på grund av att hastighetsbegränsningen kommer att höjas, jämfört med nuvarande begränsningar, finns en risk att även övriga utsläpp till luft som är kopplat till trafik kommer att öka. Även om vägplanen inte bedöms medföra en ökning av luftföroreningar, så att halterna överstiger miljö kvalitetsnormer för luft eller miljö kvalitetsmålen riktvärden för preciseringarna, kan en motivering kring Frisk luft vara bra att inkludera. Detta på grund av att vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar eftersom avgaser innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen, och avgaserna bidrar till att marknära ozon bildas.

Miljökonsekvensbeskrivningens bedömning av projektets påverkan på miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö är att vägplanen kommer att gynna miljö kvalitetsmålet. Eftersom trafik förorenar dagvatten och leder till luftföroreningar skulle bedömningen istället kunna göras på försiktighetsåtgärderna vid anläggandet av den nya vägsträckan och den planerade hanteringen av dagvatten beskrivas som åtgärder för att minska utsläppen av miljögifter.

Trafikverket kommenterar:

Naturvård: Handlingarna kommer att förtydligas med avseende på hantering av invasiva arter. Genomförd fältinventering kompletteras med ytterligare inventering av invasiva arter i kommande skede och en masshanteringsplan kommer att tas fram. Faunapassager och viltstängsel kommer att anläggas enligt den passageplan för vilt som har tagits fram samt enligt Trafikverkets riktlinjer och krav.

Miljö kvalitetsnormer: Informationen angående rening av dagvatten ses över och förtydligas i MKB samt i planbeskrivningen.

Övrigt

Naturvård: Samråd pågår med Borlänge kommun angående möjlighet att utöka ett område för skogligt biotopskydd.

Miljö målen: Synpunkten noteras. Bedömningar gällande påverkan på miljö mål kommer ses över.

Samråd med berörd kommun

Borlänge kommun

2018-10-11 Samrådsmöte

Samrådet hölls hos TRV Borlänge samt via Skype. På samrådet presenterade Trafikverket bakgrunden till projektet, projektmålen, tidplanen och att man under hösten 2017 på uppdrag av Trafikverket har tittat på lokaliseringsalternativ som frångår den nuvarande vägen på olika sträckor gällande etapp 2 och 3. Detta eftersom den tidigare framtagna vägplanen inte uppfyller projektmålen på ett önskvärt sätt. Kartor redovisas över de olika etapperna och de olika förutsättningarna för projektet presenteras. Projektets utmaningar går också igenom.

Inga synpunkter från kommunen lämnades under mötet.

2018-12-19 Skriftligt yttrande på samrådsunderlag

Borlänge kommun ser mycket positivt på projektet. Kommunen har inkommit med följande synpunkter på samrådsunderlaget.

Svarstid:

Kommunen önskar en längre svarstid för handläggning och politiska beslut vid kommande samråd.

Trafikplats:

Tydligare beskrivning av motiven varför trafikplatslösningar föreslås samt hur befintlig E16/väg 70 vid nysträckning ska hanteras gällande drift- och underhåll samt vägansvar.

Kollektivtrafik och gång/cykel:

Tydligare beskrivning gällande lösningar och de fördelar som uppstår för alternativa färdmedel så som kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Natur och friluftsliv:

För såväl friluftslivet som den biologiska mångfalden efterfrågas tydligare beskrivningar av påverkan, men även resonemang och ställningstaganden för kompensation i dessa frågor.

Skydd av grundvattenmagasinet:

Lennheden och Tjärna har nyligen klassificerats som riksintresse för vattenförsörjningen. Oavsett vägsträckning behöver kommande utredning visa att grundvattenmagasinet får ett fullgott skydd. Om tidplanen för projektet blir fördröjd behöver Trafikverket anlägga ett grundvattenskydd utmed den befintliga vägen. Tillrinningsområdet för grundvattenmagasinet omfattar dock ett större område än vattenskyddsområdet, vilket innebär att även utsläpp utanför skyddsområdet kan ge mycket allvarliga konsekvenser för regionens vattenförsörjning. Detta måste beaktas i det kommande utredningsarbetet.

Miljöanpassade korsningar, väg och vattendrag:

Vid en omlokalisering av vägen tolkas befintliga vägtrummor inte komma att åtgärdas av Trafikverket. Trummornas status som vandringshinder och de olika alternativens miljöpåverkan ur ett vandringshinderspersion perspektiv behöver utredas mer ingående.

Risker med vägtrummor:

Vid omlokaliseringalternativ kvarstår problem gällande flödes- och stabilitetsbrister för två trummor i befintlig väg.

Trafikverket kommenterar:

Svarstid:

Det kan vara svårt att få till längre svarstid än 4 veckor, men det finns möjlighet att inkomma med synpunkter löpande.

Trafikplats:

Vi är inne i en projektering där vi testar olika lösningar. Det är viktigt att ha argument för eventuellt bortvalda alternativ. I kommande skeden kommer tydligare beskrivningar av åtgärderna samt dess konsekvenser att genomföras. Även väghållaransvar kommer att fastställas.

Kollektivtrafik och gång/cykel:

Synpunkten beaktas i kommande skede. Det ska finnas möjlighet att ta sig via ett GC-stråk oavsett val av korridor. Löpande samråd med Dalatrafik hålls, det är viktigt för projektet

att möjligheten finns för ökat kollektivt resande. "Snabbussarna" kommer troligen att gå nya sträckningen om denna väljs. Falun-Borlängeregionen framför vikten av att nå så många som möjligt längs sträckan för att möjliggöra kollektivt resande.

Natur och friluftsliv:

Löpande samråd genomförs med Länsstyrelsen i Dalarnas län rörande dessa frågor.

Skydd av grundvattenmagasinet/ Miljöanpassade korsningar, väg och vattendrag/ Risker med vägtrummor;

Synpunkterna beaktas i det fortsatta arbetet.

2019-02-22 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls hos TRV Borlänge samt via Skype. På samrådet presenterade Trafikverket bakgrunden till projektet och gav information om det utökade utredningsområdet och vilka möjligheter utökningen medför och vilka värden som finns inom utredningsområdet avseende vilt, natur, landskap och kultur. Även förslag på korridorer presenterades. Statusen för de tre etapperna går igenom. De skriftliga svar som kommunen lämnat under samrådsunderlagets utställelse går igenom och besvaras av Trafikverket (se under "2018-12-19 Skriftligt yttrande på samrådsunderlag" samt "Trafikverket kommenterar" ovan).

Inga ytterligare synpunkter från kommunen lämnades under mötet.

2019-04-30 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Mötet hålls tillsammans med vattenstrateg och representant från miljökontoret på Borlänge Kommun. Även Trafikverkets teknikstöd närvarade.

Projektet går igenom och en översiktlig information ges om alla tre etapperna. Kommunen får presentation av de aktuella korridorerna via CUBE, Kommunen meddelar att det är viktigare att beakta vattenskyddsområdets gränser snarare än vattenförekomstens gränser.

Beredskapsplan

Kommunen får information om beredskapsplanen och att den är viktig för grundvattenskyddet. Sweco kommer att arbeta fram en sådan under processens gång. Skyddet kommer att vara säkerhetsklassad information. Kommunen har ett påbörjat arbete för VA-plan med handlingsplan och åtgärder, till vilken det kan vara bra att ta med att det ska upprättas en beredskapsplan också. Kommunen tar med sig detta i organisationen.

Problempunkter och risker

Lenhedens primära skyddszon: Påverkan kommer att klargöras när korridor har valts.

Gimån: Trumman är undermålig och dammen är en risk. Sweco vill helst att dammen tas bort, men där råder vattendom. Länsstyrelsen har informerats om dammens beskaffenhet. Risk finns att dammbrott kan ske och att del av väg spolats bort. Bro över Gimån kan behöva anläggas beroende på val av korridor.

Förstärkningsåtgärder mot Dalälven: Viss förstärkning mot Dalälven kommer krävas oavsett val av korridor, men den Grå korridoren kommer leda till störst behov.

Våtmarker vid Gimklack: Sweco genomför en naturinventering som omfattar även dessa. Påverkan blir olika stor beroende av korridorvalet. Kommunen har ingen ytterligare synpunkt gällande våtmarkerna.

Dagvattenpolicy

Kommunens dagvattenpolicy/strategi ska revideras med skyfallsrisker, risk med höga flöden samt grundvattenskydd.

Omgivningskrav på översvämningssäkerhet

Kommunen meddelar att detta framgår ur översiktsplanen och dagvattenstrategin.

Viktiga intressenter i området

Kommunen meddelar att det är viktigt att samråda med Lennheden vatten.

Verksamhetsområde för dagvatten

Kommunen ska bygga ut kommunalt VA på båda sidor om älven. Kommunen bygger bort 200 enskilda avlopp nu och det finns lika många till som behövs hanteras i framtiden.

Framtida exploatering

Kommunen informerar att det funnits planer att exploatera vid sågen, men på grund av avsaknad av VA är exploateringen avskriven. Fokus för kommunen är att förtäta tätorten mot Falun.

Övrigt

Kommunen undrar vad som händer med den befintliga E16/väg 70 vid nylokalisering? Sweco svarar att vägghållaransvaret är en pågående diskussion. Det kommer däremot inte att bli något grundvattenskydd längst befintlig väg. Några underdimensionerade trummor kommer däremot att åtgärdas utmed befintlig väg.

Kommunen undrar om det kommer att komma remisser och om vilken detaljeringsnivå som önskas på remissvar från kommunen. Sweco informerar att kommunen kommer att få ta del av samrådsremisser gällande vägplanerna (med skilda skeden) för både etapp 2 och etapp 3. Kommunen uppmanas att lämna de synpunkter som de vill framföra i så tidigt skede som möjligt. Om de inte kan beaktas nu, så kan de tas med i senare skede.

2019-05-24 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls hos TRV Borlänge. På mötet informerade Trafikverket om kommande samråd, vilka utredningar som genomförs samt om projekteringsläget. Kommunen informerades bland annat om körfältsindelningar och att det kommer att bli 1+1- väg och 80 km/h utmed delar av sträckan på grund av rådande förutsättningar utmed sträckan.

Kommunen planeras att få Samrådshandling- val av lokalisering för deras samlade bedömning i mitten av september. Kommunen informerar om tider för deras nämndmöten och när de utifrån dessa önskar leverans av aktuell remisshandling.

Kommunen upplyser om att polisen har en kontrollplats vid kommungränsen och att de antagligen vill utöka denna.

Kommunen undrar vilka åtgärder som planeras för den befintliga del av E16/väg 70 som blir lokalväg vid nysträckning.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket kommer att diskutera kontrollplatsen och eventuell utökning med polisen.

Vid nysträckning kommer de riskpunkter som finns utmed vad som blir lokalväg att behöva åtgärdas, fast i mindre omfattning. Vägghållaransvaret för lokalvägen kommer att utredas och Trafikverket återkommer i frågan.

2019-09-03 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge. På mötet informerade Trafikverket om projektets tidplan, kommande samråd, vilka utredningar som genomförs samt om projekteringsläget.

Kommunen får information om den arkeologiska utredningen som tagits fram och antal områden som kan vara aktuella för nästa etapp av arkeologisk utredning som bland annat kommer innefatta maskinschaktning i åkermark.

Samrådshandling- val av lokalisering har tagits fram och håller på att justeras. Rekommendation av val av korridor har gjorts som innefattar en kombination av Blå och Röd korridor. Trafikverket kommer fatta det formella beslutet om val av lokalisering i höst.

Utställelse av samrådshandling- val av lokalisering planeras ske perioden 16 september - 4 oktober. Kommunen kommer att få remissbrev.

Trafikverket informerar kommunen om att de även kommer få remissbrev angående val av lokalisering. Det vore önskvärt om kommunen kan inkomma med remissvar med ståndpunkt innan den 22 november.

Inga synpunkter från kommunen lämnades under mötet.

2019-10-07 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Kommunen inkommer med en sammanvägd bedömning av den föreslagna korridoren. Synpunkter/beslut i detta ärende har fattats av stadsmiljöchefen och handläggare från översiktsplanering, sektorchef samt plan- och markchef. Samråd har skett med biologer och trafikplanerare inom kommunen samt med Falun Borlänge-regionen.

Kommunen meddelar att de ser positivt på projektet och den ökade trafiksäkerhet och restidsvinst som det medför och håller med om att kombinationen av Blå och Röd korridor är den mest effektiva och bidrar till högst måluppfyllnad, trots att den medför negativ påverkan gällande naturvärden och friluftsliv. Den största positiva effekten av korridorförslaget är dess avstånd från Lennhedens vattentäkt.

Kommunens synpunkter på korridorens konsekvenser

Kulturvärden:

Det är viktigt att i det fortsatta arbetet vikta intressen och åtgärder för att minska intrånget i den äldre bebyggelsestrukturen, det värdefulla odlingslandskapet (som i Gimsbärke är utpekade som värdefullt av Länsstyrelsen) samt det regionala kulturmiljöintresset Norr Amsberg.

Naturvärden:

Korridoren får negativ effekt på flera nyckelbiotoper och skyddade skogsområden, som är viktiga att bevara enligt kommunens miljömål.

Mörtsjöfältets sandstråk är också ett kommunalt naturvårdsintresse, men som inte tas upp i vägplanens naturvärdesinventering.

En vägdragning norr om Gimklack medför försämring i biotopkvaliteten i kringliggande skog genom bullerpåverkan och fragmentering.

En bro över Broängesbäcken måste utformas med hänsyn till naturvärden knutna till vattendraget och skogen.

Kompensationsåtgärder: Kompensationsåtgärder måste genomföras. Exempelvis genom att ge formellt skydd åt kringliggande oskyddade skogsområden med höga naturvärden, där skogliga värden tas i anspråk. Lämpligen skyddas området norr om Gimklack (som klassats som högsta naturvärde i naturvärdesinventeringen).

Beroende på val av skyddsform kan Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen och/eller kommunen medverka till att inrätta skydd för skogen.

Jordbruksmark

Vid den fortsatta utformningen av vägplanen är det viktigt att det inte skapas långa omvägar till jordbruksmarker samt att tillräcklig bredd uppnås mellan räcken så att även bredare maskiner ryms.

Rekreation och friluftsliv enligt utredningen

Kommunen sammanfattar samrådshandlingen och den information som gäller rekreation och friluftsliv. De framför att de i kapitlet "Rekommendation av val av lokalisering" saknar i vilken grad man tillgodoser projekt målet för friluftsliv, mer än att påverkan i tabellform framgår som "måttligt negativa".

I det fortsatta arbetet är det viktigt att projektet utreder kompensationsåtgärder och ta vid i det som i rapporten beskrivits under rubriken projektmål: "exempelvis genom att minska barriäreffekter för sociala strukturer och friluftsliv ska lämpliga åtgärder studeras och vidtas".

Gimklack: Gimklack har nyligen identifierats som "Ett område med särskilt höga kvalitéer för rekreation och friluftsliv", vilket enligt Naturvårdsverkets klassificeringssystem ger det högsta värdet A. Detta innebär att det är ett friluftsintresse som även lockar besökare från andra orter.

Det är av stor vikt att fortsatta utredningar och kompensationsåtgärder kopplade till friluftsliv, främst gällande Gimklack, kommuniceras. Det är även viktigt att tillgängligheten för bil- och cykeltrafik till Gimklack-området säkerställs.

Den befintliga sträckans funktion och standard:

Det är viktigt att det sker en fortsatt analys och åtgärdande av riskpunkter utmed befintlig E16/väg 70. Förteckning av risker som kommer att kvarstå i väganläggningen efter byggskede ska överlämnas till drift- och underhållsorganisationen, viken kommunen anser är Trafikverkets region Mitt.

Kommunens yttrande angående oskyddade trafikanter och kollektivtrafik

Kommunen ser befintlig E16/väg 70 som viktig utifrån ett regionalt perspektiv och som ett prioriterat kollektivtrafikstråk mellan Borlänge-Djurås. Sträckan har turistmässiga kvalitéer, med närheten till camping och sevärdheter och med möjlighet att i Borlänge och Djurås förgrena sig i olika riktningar.

Vid utformningen av de åtgärder som vidtas på befintlig väg bör möjligheten för el-cyklister och ett snabbcykelstråk, anpassade gång-cykel- och moped-åtgärder samt åtgärder för kollektivtrafiken beaktas. Anpassningar som ska ses över är exempelvis säkra passager och tillgänglighetsanpassade busshållplatser, antal hållplatser samt cykelparkeringar vid utvalda hållplatser.

Åtgärder för oskyddade trafikanter närmare Borlänge och Djurås behöver ses över mer noggrant när projektet kommit lägre. Där kan det röra sig om att kommunerna söker om medfinansiering för exempelvis kollektivtrafik eller trafiksäkerhetshöjande insatser. Kommunen anser att den framtida funktionen av den befintliga sträckan för E16/väg 70 i

kombination med att det är en länk mellan de båda målpunkterna Borlänge-Djurås motiverar att det är en väg av regionalt intresse och därmed ett statligt ansvar (som länsväg).

Kommunen lyfter fram det pågående arbete som bedrivs av Trafikverket där man jobbar med att klassificera cykelnätet i Sverige och där sammanlänkning mellan två större tätorter definieras som ett regionalt cykelstråk. Detta stärker argumentet att befintlig E16/väg 70 är ett mellankommunalt/regionalt intresse. Kommunen hänvisar till exemplet Falun-Borlänge, där vägarna mellan städerna blir en del av det statliga vägnätet.

Kommunen anser att det är lämpligt att Region Dalarnas Länsplaneupprättare, bereds möjlighet att ge sin bild av den omnämnda sträckan och dess funktion i kontext till det övriga regionala vägsystemet.

Kontrollplats vid kommungränsen

Finns det möjlighet att i samband med att kontrollplatsen utreds, att även möjligheten för samnyttjande av en sådan yta, exempelvis för ladd- infrastruktur, cykelparkering eller busshållplats, för att främja hållbar utveckling kan ingå i vägplanen?

Är det möjligt att en sådan trafikkontrollplats ligger närmare tätorterna, exempelvis nära Norr Amsberg och/eller närmare Djurås för att samla flera funktioner på bästa sätt?

Sammanvägd bedömning

Den sammanvägda bedömningen från kommunen är att den ställer sig positiv till den förslagna korridoren. Det är olyckligt att kultur-, friluftsliv- och naturvärden påverkas avsevärt av lokaliseringen. Kommunen påtalar vikten av en god dialog mellan Trafikverket, kommunen och kommuninvånarna kring det fortsatta arbetet med utredningar och kompensations- och skyddsåtgärder.

Kommunen påtalar vikten av att säkerställa oskyddade trafikanters framkomlighet och skapa förutsättningar för en säker och effektiv kollektivtrafik. Kommunen vill slutligen poängtera att nuvarande sträcka för E16/väg 70 även fortsatt ska ses som ett statligt intresse (regionalt stråk) då sträckan binder samman två större målpunkter och primärt fyller funktionen att tillgodose oskyddade trafikanters framkomlighet mellan dessa målpunkter.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

Rekreation och friluftsliv enligt utredningen

I det fortsatta arbetet kommer ytterligare åtgärder och resonemang kring kompensationsåtgärder att tydliggöras och presenteras i Samrådshandling- utformning av planförslag.

Gimklack: Hur tillgängligheten till området ska tillgodoses tas upp i kommande samråd med kommunen.

Den befintliga sträckans funktion och standard:

Väghållaransvaret kommer att utredas i kommande skede Samrådshandling- utformning av planförslag.

Kommunens yttrande angående oskyddade trafikanter och kollektivtrafik

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk ingår i vägplanens åtgärdsförslag. Inga ytterligare åtgärder föreslås för mopeder och el-cyklister. Åtgärder för kollektivtrafik och anpassningar i anslutning till busshållplatser ses över i det kommande arbetet.

Kontrollplats vid kommungränsen

Trafikverket ser över trafikkontrollplatsen i samråd med polisen. De förutsättningar som råder för en kontrollplats medför att dagens placering anses vara lämplig. Möjligtvis kommer kontrollplatsen flyttas en aning samt att en ytterligare kontrollplats eventuellt anläggs på den andra sidan av E16/väg 70.

2019-11-05 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge. På mötet informerade Trafikverket om projektets tidplan, genomförda och kommande samråd samt om projekteringsläget.

Kommunen har tillsammans med Länsstyrelsen fått brev om begäran om sammanvägda ståndpunkter angående val av lokaliseringsalternativ. Trafikverket undrar om synpunkten som skickades under utställelsen även gäller som ståndpunkt. Kommunen meddelar att yttrandet måste tas med nämnden vilket borde hinnas med inom utsatt svarstid.

Senaste projekteringsläget går igenom via CUBE. Trafikverket meddelar att det ännu inte tagits beslut om att gå över eller under järnvägen. Lokalvägen från Gimsbärke till Sifferbo hör nu till etapp 2, vilken föreslås bli enskild. Föreslagen vägsträckning kommer att gå cirka 3 km inom sekundär skyddszon för Lennhedens vattentäkt. Kommunen meddelar att det är viktigt att ha ett "stråktänk" hela vägen till Mellsta cirkulationsplats samt att reda ut frågan vad som händer med befintlig E6/väg 70 och vem som ska bekosta åtgärderna. Trafikverket ber Borlänge undersöka om det finns någon beredskapsplan framtagen hos dem. Kommunen kommer även att kontrollera om de har behov av massor, då projektet antas generera ett massöverskott.

I sitt tidigare yttrande framförde kommunen oro över att åtkomst till Gimklack kommer att påverkas negativt. Kommunen kommer att kontrollera om förslaget verkligen bidrar med försämring gällande detta.

Kommunen undrar om region Dalarna har lämnat något yttrande? Trafikverket svarar att de inte lämnat yttrande samt att de fått samrådsremiss via mail (som visade sig vara felaktig) men också via brev, vilket var ställt till rätt instans. Gällande kontrollplatsen vid kommungränsen har samråd hållits med polisen, vilket resulterat i att trafikkontrollplatsen kan komma att behöva flyttas till Borlänge kommun.

2019-11-13 Borlänge kommuns ställningstagande om val av lokalisering

Borlänge kommun inleder med att beskriva ärendet och hänvisar till att de nu lämnar yttrande på remiss gällande Trafikverkets val av korridor samt att de inför detta ställningstagande även fått ta del av samrådsredogörelsen. Kommunen framför att Trafikverket har bemött de synpunkter och aspekter som kommunen lyft fram gällande samrådshandlingen (se "2019-10-07 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, Utställelse 2"), förutom synpunkten angående att kombinera fler funktioner på en kontrollplats, som att exempelvis upplåta mark för ladd-infrastruktur.

I den sammanvägda bedömningen från kommunen framgår att den ställer sig positiv till den föreslagna korridoren. Det är dock olyckligt att stora kultur-, friluftsliv- och naturvärden påverkas avsevärt av framdragningen. Kommunen ser därför vikten av en god dialog mellan Borlänge kommun och Trafikverket kring det fortsatta arbetet med utredningar och konkreta kompensations- och skyddsåtgärder. Naturligtvis är kommunikationen och dialogen mellan Trafikverket och kommuninvånare mycket viktigt.

Borlänge kommun vill även lyfta vikten av att säkerställa oskyddade trafikanters framkomlighet och skapa förutsättningar för en säker och effektiv kollektivtrafik. Kommunen vill slutligen poängtera att nuvarande sträcka för E16/väg 70 även fortsatt ska ses som ett statligt intresse (regionalt stråk) då sträckan binder samman två större målpunkter och primärt fyller funktionen att tillgodose oskyddade trafikanters framkomlighet mellan dessa målpunkter.

Kommunen framför synpunkter på korridorens lokalisering. Dessa synpunkter är de samma som kommunen tidigare presenterat för samrådshandlingen (se "2019-10-07 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, Utställelse 2" och under "Kommunens synpunkter på korridorens konsekvenser").

2020-01-30 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge. På mötet informerade Trafikverket om projektets tidplan, genomförda utredningar, kommande samråd samt om projekteringsläget. Gällande utredningarna är bland annat markmiljöundersökningarna genomförda. En artskyddsutredning pågår där skyddade arter som kan komma att beröras utreds. Kommunen får information om arterna samt att redovisningen kommer ge förslag till lämpliga kompensationsåtgärder och möjliga områden där åtgärder kan genomföras.

Gällande projekteringsläget presenteras förslag via CUBE. Utredning pågår om vägen ska dras över eller under järnvägen i Sifferbo. Lokalvägen (enskild) mellan Gimsbärke och Sifferbo ingår nu i etapp 2. Denna samt E16/väg 70 planeras utgå ur statligt underhåll.

Lennhedens vattenskyddszon: cirka 3 km av sträckan kommer gå genom denna och lämpliga skyddsåtgärder kommer föreslås.

Efter inkommet yttrande från kommunen kommer även Mörttsjöfältets sandstråk att ingå i MKB:n.

Kommunen meddelar att de arbetar med att ta fram en dagvattenstrategi med beslut om antagande tidigast efter semestern.

Då projektet kommer medföra ett massöverskott kommer kommunen att se över om behov av massor möjligen finns i något annat projekt.

Gällande kommunens oro angående projektets påverkan på friluftslivet så förtydligar kommunen denna oro. De undrar hur man kommer att kunna ta sig till Gimklack via ett stråk som nu skärs av. Trafikverket meddelar att det i förslaget kommer att finnas två planfria passager utmed en sträcka på upp till 4 km. En värdering får göras om passagera anses tillräckliga för åtkomst till Gimklack.

Kommunen framför att det är viktigt att få till ett bra stråk hela vägen samt att det är viktigt att reda ut vem som ansvarar för kostnaderna för åtgärderna på befintlig E16/väg 70. Trafikverket meddelar att en vidare diskussion angående kostnadsansvaret kommer att föras.

Gällande trafikplatsen vid kommungränsen meddelar Trafikverket att denna troligtvis kommer att flyttas en god bit in mot Borlängehället. Det tycks bli en utmaning att kunna tillgodose polisens krav gällande förutsättningar för dess placering.

2020-05-07 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls via Skype. På mötet informeras kommunen grovt om tidplan för etapp 2 och etapp 3 och att planerad byggstart år 2023 fortfarande gäller för båda vägplanerna. Projekteringsläget går igenom och presenteras via CUBE. Här nedan sammanfattas det som diskuterades på mötet:

Trafikverket har fattat ställningstagandet för val av lokalisering. Utgångspunkten för lokaliseringen är att E16/väg 70 lokaliseras under järnvägen. Justering av väglinjens profil har genomförts i syfte att minska massöverskott. Den nya föreslagna placeringen av Polisens trafik kontrollplats i Sifferbo presenteras. Befintlig E16/väg 70 som föreslås bli lokalgata planeras att få förändrat väghållaransvar samt smalnas av och utrustas med gång- och cykelväg. Utredning pågår om hur riskpunkterna utmed sträckan ska hanteras. Då sträckan passerar inom Lennhedens sekundära skyddszon har samråd skett med Lennheden vatten för att diskutera förslag på lösningar för dagvattenhanteringen. Kommunen informerar om att beredningsplanen är under framtagande. De ser inte längre att vägplanens åtgärder påverkar tillgängligheten negativt till friluftslivet runt Gimklack. Kommunen har tidigare lämnat synpunkter angående projektets hantering av kompensationsåtgärder gällande miljö. Det beslutas att det bokas ett separat möte för att utreda möjligheter för att hantera detta i vägplanen. Det beslutades även att bygglov för bullerplank tas med i vägplanen och att hantering av bygglovet kommuniceras vidare med kommunen.

2020-05-14 Samrådsmöte med Borlänge kommun

Samrådet hölls via Skype. På mötet informeras kommunen om de naturvärden som påverkas av vägplanen samt de skyddsåtgärder som planeras. Gällande kompensationsåtgärder anser kommunen att de åtgärder som föreslås är bra men att de bör kompletteras med skydd av skog. Kommunen föreslår att utöka biotopskyddet i området runt Gimklack där de högsta naturvärdena finns. Det ligger inte i kommunens plan att inrätta naturreservat, så sannolikt är biotopskydd mer lämpligt. Trafikverket meddelar att det inte finns några krav på kompensation enligt miljöbalken då intrång som motiverar en sådan inte uppstår. Kommunen är positiv till att arbeta med att skapa ett skydd för skogsmiljö om Trafikverket är villigt att bekosta markägaresättning. Trafikverket tar med sig frågan om hur stor ersättning som är rimlig i förhållande till intrånget. Arbetet om kompensationsåtgärd kan genomföras eller inte måste utredas i närtid. Frågan tas upp i kommande samråd med kommunen.

2020-09-03 Samrådsmöte med Borlänge kommun om naturmiljö och kompensationsåtgärder

Samrådsmötets syfte var att informera om vad som hänt sedan förra mötet 2020-05-14 och diskutera frågor som rör kompensationsåtgärder för naturmiljö. Trafikverket informerade om att markägaren är intresserad av att gå vidare med frågan om att avsätta mark vid Gimklack för biotopskydd. Trafikverket kan inte på egen hand inrätta biotopskyddsområden. Möjligheten att genomföra åtgärden är beroende av om Borlänge kommun kan upprätta skyddet, att markägaren är positiv och vill upplåta marken och att åtgärden är ekonomisk rimlig. Frågan är lyft inom kommunen men det har ännu inte tagits något formellt beslut. I övrigt diskuterades själva hanteringen för inrättande av skogligt biotopskydd såsom ersättning och avtal för det markintrång som uppstår.

2020-10-16 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag.

Borlänge Kommun har deltagit i processen fram till det nuvarande samrådet.

Ursprungsläget av korridoren, en ombyggnad av befintligt läge var det val som i förstahand var önskvärt från kommunens sida. När lokaliseringsutredningen tog fram nya alternativ gällande val av korridoren, höll kommunen med om att det var det bästa tänkbara av de alternativ som lyftes av Trafikverket, beroende på flera faktorer. Framför allt med anledning av minimerat intrång och närheten av vattentäkt som försörjer Borlänge och Faluns innevånare med dricksvatten. Men även de risker med stabilitet (ras och skred) som identifierats i utredningen gällande den idag nuvarande sträckan av RV70/E16. Kommunen vill uppmärksamma att projektet i processen har varit lyhörd för flera av de synpunkter som uppkommit från både privatpersoner och kommunen i processen, som exempelvis vägportarna i Gimsbärke, och passagen för friluftslivet vid Gimsklack samt kompensationsåtgärder inom naturvården.

Trafikverket har vid ett möte i april 2020 meddelat att de har för avsikt att ta befintlig vägsträcka ur allmän drift. Trafikverket önskar att i förstahand lägga över väghållansvaret på Borlänge kommun, då kommunen är en väghållningsmyndighet och i andra hand lägga ansvaret på enskilda väghållare. Borlänge Kommun vill uppmärksamma att det inte är juridiskt prövat huruvida den gamla/befintliga vägsträckan, etapp 2 mellan Borlänge-Djurås ska tas ur allmän drift. Inom etapp 2 och den idag befintliga sträckan av riksvägen definieras återkommande i handlingarna som en lokalgata i vägplanbeskrivningen. Det finns inga utredningar, argumentation eller beskrivning som ligger i linjen med att vägen kan definieras som en lokalgata. Kommunen ställer sig också frågande till hur samspelet ska se ut mellan Staten, Regionen och kommunerna, för att kunna fastställa en vägsträckas framtida funktion? Det funktionella sambandet och hela sträckans funktion (etapp 1 till 3) sett ur ett regionaltsystemperspektiv behöver fastställas och prövas juridiskt. Nedan följer en analys kring det kommunen tycker är av vikt att lyfta fram gällande väghållansvar och systemperspektiv och vägens tänkta framtida funktion.

Systemsyn och måloppfyllelse

Den befintliga sträckan av RV 70 ligger utanför kommunens väghållningsområde, och precis som för staten är väghållningsområdet större än vad det borde vara, enligt Trafikverkets definitioner. Förutom den tydliga regionala kopplingen mellan Borlänge och Gagnefs kommuner, finns ett tydligt regionalt stråk mellan Gagnef och Falun via Borlänge, genom befintligt läge för RV 70/E16 vidare ut med länsväg 293 mot Falun. Sträckan används för arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel, men är även utpekad som ett regionalt stråk för rekreation och cykelturism samt som regionalt intresse för kulturmiljö i Sifferbo och Norr Amsberg. Mellan Falun och Borlänge längs 293 finns ett separat cykelstråk för arbetspendling. Med både pågående förbättringsprojekt längs 293 och i detta projekt, förbättras trafiksäkerheten mellan Falun-Borlänge-Djurås. I översiktsplan FalunBorlänge anges sedan 1997 och i gällande plan 2014 att Borlänge kommun i huvudsak ska förtätas centralt, i andra hand byggas ut i riktning mot Falun. Kommunen har idag inte identifierat eller fattat beslut om någon annan bebyggelseutvecklingen i riktning mot Gagnef kommun. Enligt Trafikverkets egna definitioner anges att kommunerna bör ha huvudansvar för väghållning i tätorter med undantag för det övergripande statliga vägnätet, och staten, genom Trafikverket bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort, och enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet. Det visar indirekt att ett stråk mellan två kommuner, två större tätorter som Borlänge och Djurås är en regional angelägenhet.

Sträckan kommer även fortsatt att behövas för näringsidkare, arbetspendling, skolvägar, cykelturism och inte minst vara det huvudsakliga kollektivtrafikstråket mellan kommunerna och två större tätorter. Det vill säga huvudsyftet med vägen är inte att serva de enskilda fastigheternas nytta.

Enligt Trafikverkets egen argumentation påvisar man återkommande i samrådshandlingar både i val av åtgärder och gällande måluppfyllelse att den befintliga sträckan (etapp 1-3) i kombination med dragningen av en ny riksväg behövs för att upprätthålla och säkerställa ett långsiktigt hållbart transportförsörjningssystem för medborgare och näringsliv. I förslaget ingår exempelvis finansiering av åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik för att säkra måluppfyllelsen. Vilket visar både att det finns ett funktionellt samband mellan dessa två vägar och att det finns ett behov av att säkra upp framkomligheten för allmänhetens tillkomst, i ett långsiktigt hållbart transportsystem genom vägrätt och inte genom nyttjanderätt, vilket direkt talar för att det per definition bör vara en allmän väg. Kommunen menar att först då kan Trafikverket och i viss mån Region Dalarna (regionala planupprättaren) tillgodose sig den måluppfyllelsen som anges i samrådsunderlagen. Ett sådant systemperspektiv bör vara förenligt över tid med både globala och nationella miljömål, transportpolitiska mål och projektmålen.

Transportpolitiska mål

Gällande de Transportpolitiska målen, det är mycket anmärkningsvärt att Trafikverket kan välja bort att redogöra för och bryta ner arbetet med funktionsmålet, som hanterar jämlikhet och jämställdhet i transportsystemet. Där alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, etnicitet, religion eller ekonomisk ställning ska ha samma möjligheter att använda transportsystemet. I handlingen anges "De nationella mål som inte preciserats i projektmålen är de funktionsmål som ". Om staten genom Trafikverket, särskilt i projekt som ingår i nationell plan, inte tar höjd för och systematiskt bidrar till Agenda 2030 målen, hur ska Sverige kunna nå sina mål? Trafikverket är statens förlängda arm och det finns beslut i Sveriges riksdag om att Sveriges myndigheter på ett systematiskt sätt ska redogöra för hur man bidrar till måluppfyllelsen. FNs globala mål är inte valfria för Trafikverket att välja bort, det är inte heller de transportpolitiska målen för Trafikverket. Däremot kan vi som kommun absolut ha viss förståelse för att vissa mål får större tyngd, eftersom huvudsyftet med varför objektet har finansierats kan vara olika beroende på vilken brist man avser att reducera. Men det utesluter inte att projekt finansierade i nationell plan alltid ska beskriva och arbeta med alla nationella mål och redogöra för hur dessa kan tillgodoses i ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Vägrätt eller Nyttjanderätt

Om den enskilda väghållaren vill minska sina risker och kostnader med utredningar kopplat till de identifierade riskerna längs den nuvarande vägsträckan, är det enklaste sättet kanske att inte längre tillåta allmänsamfärdsel. Hur kan staten tillgodoräkna sig måluppfyllelse som handlar om att tillgodose oskyddade trafikanter och kollektivtrafiksresenärers framkomlighet inom projektet, om det inte juridiskt kan säkerställas att dessa mål kan tillgodoräknas och säkerställas över tid? Se ex. Vägplanbeskrivningen 5.1.3. Kollektivtrafik m.fl.

Som enskild väghållare har man rätt att stänga av en väg som inte får bidrag från staten, det finns inga krav på att den enskilda fastighetsägaren "måste" erhålla bidrag. Därmed kan man juridiskt inte säkerställa att vägen hålls öppen, om man inte från staten uppehåller bidrag och ett avtal om nyttjanderätt finns. Gående och cyklister kan aldrig nekas passage på en enskild väg enligt allemansrätten. Hur säkrar man upp att kollektivtrafiken fortsatt kan gå mellan Borlänge och Djurås efter befintlig sträcka?

Felaktiga hänvisningar, missvisande rubriksättning och ej transparenta underlag

Genomgående i vägplansbeskrivningen förekommer felaktiga hänvisningar, namn som anges på ett sätt i huvuddokument och som något annat i själva länklistan. Det ska vara enkelt för vem som helst att ta del av informationen, den här typen av genomgående misshänvisningar och ej korrekt rubriksättning gör handlingarna svårlästa och otillgängliga för externa parter. Ett exempel är kap 8.3 och hänvisningen till "Fastighetsförteckning (2M150001). Flik indragning av väg". Ett annat exempel En översikt över det totala gång- och cykelstråket som planeras mellan Borlänge-Djurås (etapp 1- etapp 3) visas i "Bilaga 1; Översikt gång- och cykelstråk, Borlänge- Djurås (etapp 1- etapp 3), OC070011", som heter en sak i vägplanebeskrivningen och en annan i länklistan. Ett ytterligare exempel är att inte rubrikätta bilagor med vad de heter i huvuddokumentet som ex i MKB, anges i text:

Bilaga 1 Bedömningsgrunder

Bilaga 2 Illustrationsplan (200T0501 – 200T0516)

Bilaga 3 Bullerkartor

Bilaga 4 Tabell bulleråtgärder

Bilaga 5 Påverkan på ekosystemtjänster

Bilaga 6 Karta över cykelstråk etapp 1-3

Bilaga 7 Översiktlig utredning rödlistade fåglar. I länklista anges, bilaga 1-7

Även det i MKB, anges som "VÄGDEL SOM RIVS" i illustrationskartorna 200T0501 och 200T0502 osv, men på webben kan man inte söka på dokumentbeteckningen, utan i stället förutsätts den som läser veta inom vilken kilometer av illustrationskartorna som man eventuellt kan hitta igen, "Vägdel som rivs". Väldigt svårorienterat.

I MKB redovisar man vilka underlag som har legat till grund för olika bedömningar, som naturvärdesinventeringar utförda 2018, 2019 och 2020, inventering av vissa fågelarter, passageplan, artskyddsutredning och Landskapsanalys. PM Naturvärdesinventering (Sweco, 2020h), Passageplan (Sweco, 2020b), PM Artskyddsutredning (Sweco, 2020c) PM reducerad klimatpåverkan, referens s. 120 MKB osv. Underlagen finns inte i samrådshandlingarna på ett transparent sett. Alla nya och tidigare handlingar som ingår i MKB, bör vara publicerade tillsammans med övriga handlingar vid samrådet. I filmen om själva "samrådet" anges att landskapsanalys och kulturmiljöprogram, naturvärdesinventering finns tillgängliga vid samrådet. De finns inte publicerade, det är inte transparent.

Det är också missvisande med strukturen på rubriker på hemsidan. Alla länkar, alla underlag är samrådshandlingar, som handlingarna är ordnade nu kan man få intrycket att det är de första handlingarna i länklistan som är "mest relevant" som står direkt under "Samrådshandlingar". Generellt att jämföra med som ett bättre exempel på tillgängliga handlingar och struktur är etapp 3, Sifferbo-Djurås.

Synpunkter per ämnesområde

Naturmiljö

MKB, i kap 6.2 Anpassningar och alternativ, redogör Trafikverket inte för några förslag på hur man kan kompensera förlust i naturmiljön och ekosystemtjänster. Kompensation ska göras för förlusten av ekosystemtjänster, inte bara för direkt intrång i biotoperna med höga naturvärden. En gedigen inventering av ekosystemtjänster verkar tillsynes vara gjord, men inget eller ytterst lite kompensation föreslås, däremot konstateras hur vägprojektet påverkar och i vilken grad. NVI – är en bristfällig metod att använda som standard, när förlust av biologisk mångfald är överhängande. För att Trafikverket ska kunna bidra till nationella mål och i viss mån regionala mål (som väghållare), måste man på ett systematiskt sätt jobba med

kompensationsåtgärder och dess effekter bör beskrivas inom planperioden (nationellplan) på en aggregerad nivå.

Kap 10. Viktigt att genomföra: Fortsatt utredning gällande en föreslagen kompensationsåtgärd i form av skydd av skog. Fortsatt utredning gällande fler kompensationsåtgärder som krävs i och med detta förslag till vägplan. För naturmiljöer som påverkas i tillstånds- och dispensärenden ska kompensationsåtgärder föreslås. Hur tillfällig är grundvattensänkningen och kommer det att påverka naturvärden? Förlust av våtmark ska kompenseras.

PM-artskydd

Art- och habitatdirektivet och bevarandestatus gäller även naturtyper, något som inte bedömts. Skog och vedlevande leddjur har otillfredsställande-dålig status. Även om inget förbud föreligger bör kompensationsåtgärder utföras i och med vägdragning.

PM-naturvärdesinventering

Antalet arter som är inrapporterade i artportalen överensstämmer inte med tabell 6. Inventeringar som utförs enligt standarden ska rapportera in artfynd av naturvärdsarter i Artportalen. Sammanställning av naturvärdesobjekt – Bristfällig bedömning, när förlust av biologisk mångfald är överhängande.

Friluftsliv

Vägplanen berör flera viktiga områden för friluftsliv och rekreation. Kommunen vill lyfta fram att området kring Gimklack är utpekad som viktigt friluftsområde i kommunens kartläggning av friluftsområden. Området kring klacken är av regionalt intresse och används idag för rekreation och friluftsliv samt bjuder på en av kommunens bästa utsiktspunkter. Här finns vandringsleder, grillplats och vindskydd. I och med den nya vägdragningen kommer området påverkas av buller även från ost/nordost, vilket det inte är idag. Detta påverkar upplevelsen av att vistas i naturen.

Även området mellan Norr Amsbergsvägen och Broängesbäcken är utpekad som viktigt friluftsområde i kommunens kartläggning och har en stor betydelse för boende i Norr Amsberg och Gagnbro. Här finns ett stort system av stigar som används för promenader, löpning, cykling och ridning. Skoterled går även genom området. Området kommer att påverkas mycket negativt då flertalet stigar kommer att skäras av och tappa sin funktion, samtidigt som de stigar som finns kvar kommer att vara påverkade av buller från den nya vägen. Landskapet fragmenteras i och med nya vägdragningen och än fler barriärer kommer att skapas, vilket kommer att försvåra människors möjligheter till att nyttja det rörliga friluftslivet i området.

Vatten

Befintlig E16 utgör en oacceptabel risk för Lennhedens vattentäkt, vars anläggning är av riksintresse för vattenförsörjning. Den nya sträckningen som föreslås i vägplanen innebär tillsammans med planerade skyddsåtgärder en avsevärd riskreduktion. Ur ett vattenskyddsperspektiv är det därför ytterst angeläget att projektet genomförs så snart som möjligt. Om projektet skjuts på framtiden behöver Trafikverket istället snarast anlägga grundvattenskydd kring befintlig E16. Det behöver framgå av vägplanebeskrivningen att de planerade skyddsåtgärderna för grundvatten har samrättats med vattentäktägaren Lennheden Vatten, och att Lennheden Vatten bedömt åtgärderna som tillräckliga.

Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning har en hög ambitionsnivå kring skyddsåtgärder vid passage av vattendrag. Det är viktigt att den höga ambitionsnivån upprätthålls i projektets senare skeden. En stor del av arbetena kommer att utföras på

sekundär respektive tertiär skyddszon av Lennhedens vattenskyddsområde vilket innebär att stor hänsyn behöver tas till detta vid planering av arbetena. För arbetet inom vattenskyddsområde ska tillstånd enligt vattenskyddsföreskrifter sökas hos Borlänge kommuns miljökontor.

I PM risk framgår att grundvattenskyddets funktion förutsätter att en beredskapsplan upprättas, och att ett sådant arbete ska påbörjas i Borlänge kommun. Arbetet ska utföras av Lennheden vatten, i samråd med Falu energi och vatten, Borlänge Energi, miljökontoret och kommunskydd på Borlänge kommun samt Räddningstjänsten och Trafikverket. Arbetet ska vara klart senast år 2021.

Jordbruksmark

7.3. Hushållning med mark- och vattenområden.

Jordbruket är av nationell betydelse enligt miljöbalken 3 kap 4 § och brukningsvärd jordbruksmark får lagtexten endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det är bra att Trafikverket redovisar den faktiska mängd brukningsvärd jordbruksmark som tas ur produktion, om ca. 7 ha jordbruksmark sammanlagt. Om Trafikverket inte följer upp mängden brukningsvärd jordbruksmark som tas i anspråk över en planperiod (nationell plan 2018-2029), blir det omöjligt att följa upp den kumulativa effekten över tid, så det är mycket bra att det är synliggjort i MKB. Trafikverket har bland annat genom sin roll i Miljömålsrådet, ingått överenskommelse om att bidra med åtgärder kopplat till hanteringen av jordbruksmark på nationell nivå.

Kulturmiljö

Som angivet i vägplanbeskrivningen tangerar den nya vägdragningen kulturmiljöintresset Norr Amsberg. Kommunen önskar att få en bild av hur trafikplatsens nya vägdragningar kommer att påverka intresset. Den nya korsningen påverkar landskapet markant. Stora mängder jordmassor kommer att flyttas och marken innanför på- och avfartsvägar kommer att påverkas. För att förtydliga hur förslaget kommer att se ut så hade det varit önskvärt att exempelvis i form av illustrationer, utformningsförslag och landskapsanalyser beskriva mer ingående hur helheten kommer att se ut och anpassas till kulturmiljön. Projektet hänvisar bland annat till genomförd landskapsanalys och kulturmiljöprogram, dessa är inte tillgängliga bland samrådshandlingarna. Se bif. bild på utbredningen av riksintresset.

Utformning och trafiksäkerhet

Trafikverket anger att för lokalbefolkningen och den regionala pendeltrafiken kommer tillgängligheten att öka och olycksrisken att minska då trafikflöden bedöms minska avsevärt i och med att den idag befintliga sträckan för RV70 får en ny funktion. Tillgängligheten till kollektivtrafiken blir attraktivare då minskade trafikmängder och bättre tillgänglighet till busshållplatsen som ligger på västra sidan om byn Norr Amsberg, leder till minskad risk för konflikter med annan fordonstrafik. Vägförslaget medför ett sammanbundet och från E16/väg 70 separerat gång- och cykelstråk med delvis nya gång- och cykelförbindelser och planskilda passager. Detta innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna förbättras mot dagens förhållanden.

Längs ny E16/väg 70 planeras inga hållplatser att anläggas då behov av kollektivtrafik inte finns utmed denna sträcka. Kollektivtrafiken kommer därmed fortsatt kvarstå längs befintlig sträcka. I samband med byggnationen av trafikplatsen i Norr Amsberg kommer befintlig hållplats justeras något i läge. En mindre flytt av hållplatsen (ovanför bilskroten) vid trafikplatsen kommer att medföra en större attraktivitet för kollektivtrafiken då både

trafiksäkerheten och tryggheten att ta sig till busshållplatsen bedöms öka. En direktbuss trafikerar sträckan Djurås-Falun via väg 293. Landsvägsbussen Djurås-Borlänge angör busshållplatser utmed sträckan idag. Anslutningen med väg 293 i Norr Amsberg är också en bytespunkt för resande mot Falun.

Det är svårt att få en helhetsbild av den nya trafiksituationen/utformningen kopplat till befintliga och nya vägar från början av etapp 2 och fram till och med den nya dragningen ovan Norr Amsberg börjar, även om filmen finns som ett komplement. Det hade varit hjälpligt att få se det som är nytt med exempelvis ett ortofoto som bakgrundskarta.

Gällande kollektivtrafik och oskyddade trafikanter, anser Kommunen att det i och med den utformning som valts av trafikplatsen vid Norr Amsberg, att det är lämpligt att se över behovet av ytterligare hållplatslägen, längs väg 293 i anslutning till den första cirkulationen i öster (se bilder), förslag på utrednings-område för nytt hållplatsläge. Kommunen önskar att Trafikverket gör en mer detaljerad studie kopplat till väg 293 betydelse för den lokala- och regionala kollektivtrafiken samt tittar på hur vägnätet ska bindas ihop, det regionala stråket (väg 293) med vägnätet som ansluter från Norr Amsberg. Även att se över möjligheten att komplettera med ett hållplatsläge vid på- och avfartsramperna. Detta i kombination med hållplatslägen vid väg 293 kan innebära en utökning av kollektivtrafikutbudet i området. Det vore även bra att se över möjligheten att tillgodose behovet av cykelparkering och väderskyddad hållplats i anslutning till den nya trafikplatsen. Åtgärderna som underlättar för ett enkelt byte mellan olika färdmedel behövs för att kunna utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Ett sådant här stort ingrepp och förändring av markanvändningen, som den nya vägdragningen leder till kan på längre sikt leda till att nya etableringar kan tillskapas. Vilket talar för att beredskap och en genomtänkt struktur för hållplatser är att föredra i detta skede, än att förlora möjligheten att utveckla hållbara lösningar över tid. Kommunen bör naturligtvis också fortsätta att utreda och utveckla det lokala vägnätet och förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för alla trafikanter. Som anges i underlaget så ligger hållplatserna i dag på ett avstånd på 700 m, längs befintlig sträcka av RV70. Ytterligare en hållplats vid "första cirkulationen" vid väg 293 och Norr Amsberg skulle öka tillgängligheten och upprätthålla samma standard.

PM-Risk

Gällande befintlig sträcka för RV 70 i PM-Risk anges bland annat kvarstående risker gällande stabilitet (ras och skred). Riskerna anges minimeras med anledning av att trafikflödena minskar på sträckan. Frågan är, kan staten skjuta över ansvaret att undersöka och följa upp risken över tid? Att tillgodose riskreducerande åtgärder som är identifierade och behov av att undersöka förhållanden över tid föreslås därmed ligga på de enskilda fastighetsägarna. Projektet anger att sträckan behövs för att upprätthålla och säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Ska ansvaret då ligga på enskilda fastighetsägare, kan riskerna skjutas över på enskilda fastighetsägare?

Slänt mot Dalälven vid Gagnbro

Befintlig stabilitet för väg och slänt mot Dalälven klarar inte stabilitetskraven och förstärkningsåtgärder för vägen samt erosionsskydd på cirka 140 meter mot älven krävs. Behovet av förstärkning minskar och utreds då E16/väg 70 flyttas. Behovet av erosionsskydd utgår troligen eftersom E16/väg 70 har flyttats till ny sträckning.

Slänt vid Gimsbärke

Slänten mot Dalälven klarar inte kraven på stabilitet. Erosionsskydd och stödfyllning med en längd av cirka 220 meter kommer att utredas ytterligare i vägplanen, trots att E16/väg 70

har flyttats till ny sträckning och förväntad trafiklast samt behov av breddning av väg uteblir.

Vi önskar att det skrivs i klartext vad som tas om hand i denna process (inom vägplanen), det anges i det parallella projektet att det ska lyftas i både vägplanen och efter vägen är flyttad. Skriv ut vems ansvar och hur det ska gå till, och exakt vad som man avser ska utredas vidare. Vem bär ansvaret för att identifierade risker följs upp över tid, framför allt så att den enskilda väghållaren kan se helheten och de framtida ansvar staten vill lägga över på enskilda väghållare, både gällande risker men också gällande tillgängligheten och framkomligheten.

Trafikverket kommenterar:

Här nedan följer Trafikverkets svar som följer uppdelningen på de frågeställningar och synpunkter som Borlänge kommun framfört som är av vikt att lyfta fram gällande väghållaransvar och systemperspektiv samt vägens tänkta framtida funktion.

Begrepp/definition

Begreppet lokalväg kommer fortsatt att vara benämning för delen av E16/väg 70 och som planeras att kvarstå utmed föreslagen nydragning, mellan planerad trafikplats i Norr Amsberg och planerad anslutning mot enskild väg i Sifferbo.

Systemsyn och måluppfyllelse

Ny E16/väg 70 kommer att tillgodose den regionala kopplingen mellan större tätorter i regionen. Väg 293 är statlig och sammanbinder tätorter med varandra och utgör också en viktig länk mellan flera andra mindre statliga vägar. Därmed delar inte Trafikverket kommunens synpunkt att den kvarvarande delen av E16/väg 70 kommer att fylla någon funktion i det regionala stråktänket.

Då den befintliga E16/väg 70 inte uppfyller ett regionalt behov innefattar det även gång- och cykelvägen. Man kan i princip dra in en gång- och cykelväg från statligt underhåll för att den inte behövs för allmän samfärdslösning och den övergår då till kommunen. Däremot kan inte en väg dras in från statligt underhåll utan att gång- och cykelvägen också dras in. Det funktionella sambandet innebär att det krävs ett funktionellt samband med en allmän väg för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg. Utan det funktionella sambandet är kravet på allmän samfärdslösning (vilket en allmän väg ska vara till för) inte uppfyllt.

Med funktionellt samband menas att gång- cykelvägen ligger så nära den väg som den avser att avlasta att det är uppenbart att det är syftet. Ett kriterium kan vara att gång- cykelvägen på huvuddelen av sin sträckning är synlig från den befintliga vägen, ett annat att gång- cykelvägen och vägen ska vara så sammankopplade med varandra att det ter sig naturligt och enkelt för en trafikant att växla mellan dem. Det måste därmed finnas en möjlighet för åtkomst till den statliga gång- och cykelvägen via vägar/gator som är upplåtna för allmän trafik.

Transportpolitiska mål

Gällande de Transportpolitiska målen så har vägplanen utöver projektmålen även bedömts med hänsyn till uppfyllelse av de transportpolitiska målen där bland annat målen som gäller jämställdhet och jämlikhet ingår. Det framgår i redogörelsen av vägplanens måluppfyllnad att jämställdheten och jämlikheten bedöms förbättras då de som varken har tillgång till- eller möjlighet att framföra bil får förbättrade möjligheter att använda sig av transportsystemet

Vägrätt eller Nyttjanderätt

Trafikverket utgår från väglagen 25 § som ger Trafikverket rätt att dra in väg om en väg ersätts av en nysträckning och åtgärden endast medför ringa olägenhet för bygden. I detta fall finns många intressenter längs vägen som kan bära kostnaden för väghållning. Därav anser Trafikverket att indragning av väg från statligt underhåll inte medför någon större olägenhet för fastighetsägarna i bygden. Sträckan är också av den karaktär att det finns möjlighet att ansöka om statligt bidrag hos Enskilda vägar.

En enskild väg kan serva fler behov än enbart enskilda bostads- eller skogsfastigheter. Den kan också serva ändamål så som handels- och industriområden. Det är inte ovanligt att kollektivtrafiken trafikerar kommunala eller enskilda vägar. Kollektivtrafikmyndigheten avgör i samråd med kommunen var kollektivtrafiken ska trafikera.

Trafikverket kan upprätta särskilt avtal med väghållaren för den enskilda vägen om att få nyttja den som omledningsväg vid större olyckor eller omfattande vägarbeten.

Felaktiga hänvisningar, missvisande rubriksättning och ej transparenta underlag

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller all väsentlig information från de särskilda underlag som tagits fram i miljöbedömningen. Rapport bullerutredning publicerades vid samrådet då den bedömdes vara av särskilt intresse för flera samrådsparter. Utredningar utgör allmänna handlingar och Trafikverket har skickat utredningarna till dem som tagit kontakt och meddelat intresse av att få ta del av dem.

Synpunkter per ämnesområde

Naturmiljö: I MKB:n föreslås ett antal skyddsåtgärder och anpassningar för miljön som även har bäring på ekosystemtjänster. Utöver dessa föreslås att området för skogligt biotopskydd vid Gimklack ska utökas vilket gynnar flera ekosystemtjänster på längre sikt. Ytterligare kompensationsåtgärder har inte bedömts behövas.

PM-artskydd: I miljöbedömningen har förekomsten av arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen och deras livsmiljöer identifierats. Bedömning av projektets effekter och konsekvenser för arterna och deras gynnsamma bevarandestatus görs med hänsyn till deras livsmiljöer.

PM-naturvärdesinventering: Bedömning av naturvärdesobjekt följer vedertagen bedömningsmetodik. Inrapporteringen av arter i artportalen pågår.

Friluftsliv: Konsekvenserna för friluftslivet beskrivs i MKB:n.

Vatten: Samråd som genomförs framgår i samrådsredogörelsen. Tillståndsärenden gällande vattenskyddsområdet kommer att hanteras i projektet.

Gällande PM risk hanteras frågan av Borlänge kommun och Lennheden vatten.

Jordbruksmark: Synpunkten från Borlänge kommun noteras. Mark som tas i anspråk kommer att anges mer detaljerat i kommande skede.

Kulturmiljö: Trafikplatsens påverkan på kulturmiljöintresset kommer att förtydligas i MKB:n genom att en illustration kommer att läggas till. I gestaltningsprogrammet kap. 2.2.1. finns principskisser och gestaltningsförslag.

Utformning och trafiksäkerhet: Bedömning har gjorts att de underlagskartor som används i projektet ger den tydligaste illustrationen av planerade åtgärder. Gällande placering och behov av busshållplatser förs samråd med kollektivtrafiken. Kommunen har

vid samråd inte framfört synpunkter angående framtida exploateringar. Framtida detaljplaner får visa om ytterligare behov kommer att uppstå gällande busshållplatser och vidare hantering får göras i samband med detta.

PM-Risk: Trafikverket åtgärdar de riskpunkter som återstår efter de nya förutsättningar som råder (lägre trafikmängd, minskad vägbredd etc.) efter anläggande av ny sträckning för E16/väg 70.

Slänt mot Dalälven vid Gagnef samt slänt vid Gimsbärke

Riskpunkterna som bedöms behöva åtgärdas i och med nydragningen åtgärdas inom projektet innan överlämnandet av vägen. Vilka dessa är kommer att beskrivas i vägplanen.

Gagnef kommun

Under passerade skeden har inte Gagnef kommun varit en samrådspart i vägplanen för etapp 2, men vid tidigare samråd med Gagnef kommun gällande vägplanen för etapp 3 har kommunen även fått information om etapp 2, men inte lämnat några synpunkter. Här nedan presenteras de tidigare samråd som genomförts med Gagnef kommun för etapp 3 och där de även fått information om denna vägplan:

Samrådsmöte med Gagnef kommun i skede samrådsunderlag

- 2018-10-11 Kommunen får information om att Trafikverket tittar på lokaliseringalternativ för etapp 2.

Samrådsmöten med Gagnef kommun i skede samrådshandling- val av lokalisering

- 2019-04-01 Trafikverket visar föreslagna korridorer via presentationsverktyget CUBE. Kommunen informeras om trafikkontrollplatsen vid kommungränsen och dess funktion.
- 2019-10-22 Trafikverket informerar om att de arkeologiska utredningarna är avklarade för etapp 2 och etapp 3. Gagnef kommun informeras om att de fått remissbrev om att inkomma med yttrande angående val av lokaliseringalternativ senast 2019-11-22. Detta yttrande ska tas med till ställningstagande om val av lokalisering.

2019-11-05 Gagnef kommuns ställningstagande om val av lokalisering

Gagnefs kommun meddelar i sin ståndpunkt att den ställer sig positiv till den föreslagna korridoren. Kommunen anser att god dialog mellan Trafikverket, kommunen och kommuninvånarna är viktig i det fortsatta arbetet kring ombyggnaden av E16/väg 70. Kommunen förutsätter att Trafikverket säkerställer oskyddade trafikanters framkomlighet och skapar förutsättningar för en säker och effektiv kollektivtrafik. Kommunen anser också att nuvarande sträcka för E16/väg 70 även fortsatt ska ses som ett statligt intresse då sträckan binder samman två större målpunkter samt den ges en utformning som tillgodoser oskyddade trafikanters framkomlighet mellan dessa målpunkter.

2019-12-10 Samrådsmöte med Gagnefs kommun

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge samt via Skype.

Gällande yttrande inför ställningstagande om av lokaliserings har både Borlänge kommun och Gagnef kommun inkommit med sammanvägda ståndpunkter och är positiva till förslag på lokaliserings. Kommunen informeras om att projektet väntar på sammanvägda ståndpunkter från Länsstyrelsen.

Kommunen informeras om att samråd har hållits med polisen och de har inkommit med önskemål om utformning för kontrollplatsen vid kommungränsen. Påfartsrampen från trafikplats Sifferbo påverkar kontrollplatsen vilket gör att den kommer flyttas till Borlänge kommun.

2020-03-05 Samrådsmöte med Gagnefs kommun

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge samt via Skype. På mötet presenteras en video med visualiserade åtgärdsförslag utmed hela sträckan Borlänge- Djurås (etapp 1- etapp 3). Föreslagna åtgärder går igenom gällande etapp 3. Information som berör etapp 2 sammanfattas här nedan.

Arkeologisk utredning

Det kan genomföras ytterligare arkeologiska utredningar för båda etapperna, men inget bedöms få påverkan gällande förutsättningarna för vald väglinje.

Sammanvägda ståndpunkter

Trafikverket ska fatta ett ställningstagandebeslut om val av lokaliserings. Trafikverket informerar om att den formella fastställelsen av val av lokaliserings görs först i samband med fastställande av vägplanen.

Kontrollplats

Planen är att förlägga kontrollplatserna i anslutning till ramperna till trafikplatsen i Norr Amsberg. Sweco har fortlöpande kommunikation med Polisen angående förslag.

2020-10-08 Gagnef kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag.

Gagnef kommun har tagit del av förslaget och är positiv till den föreslagna sträckningen. Gagnef kommun hade gärna sett att en ännu större del av sträckan hade innehållit två körfält i vardera körriktningen för att ytterligare förbättra framkomligheten och att hastighetsbegränsningen om 100 km/h också hade kunnat omfatta en större del av sträckan.

Gagnef kommun noterar att åtgärder har vidtagits för att möta de synpunkter som tidigare har framförts av kommunen kring etapp 2 och understryker vikten av det som kommunen tidigare har anförts gällande nuvarande sträckning av E16/väg 70.

För Gagnefs kommun är övergången mellan etapp 2 och etapp 3 av stor vikt. Gagnefs kommun kommer därför att återkomma kring övergången i samband med yttrandet över etapp 3 senare i höst.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverkets bedömning är att längre sträcka med 2+2 körfält och 100 km/h inte är genomförbart med det intrång och kostnad det medför.

Gällande hänvisning till tidigare synpunkt tolkar Trafikverket att det innefattar synpunkten att " ... nuvarande sträcka för E16/väg 70 även fortsatt ska ses som ett statligt intresse då sträckan binder samman två större målpunkter samt den ges en utformning som tillgodoser oskyddade trafikanters framkomlighet mellan dessa målpunkter". Trafikverket hänvisar till svaret som lämnats till Borlänge kommun under "2020-10-16 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag".

Synpunkten gällande att övergången mellan etapp 2 och etapp 3 är av stor vikt för Gagnef kommun noteras av Trafikverket.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Skede samrådsunderlag

Inkomna synpunkter i detta skede hanteras under rubriken "Samråd med allmänheten".

Skede samrådshandling – val av lokalisering

Inkomna synpunkter i detta skede hanteras under rubriken "Samråd med allmänheten".

Skede samrådshandling – utformning av planförslag

På grund av den Coronaepidemi som rådde för tiden så bjöds inte allmänheten in till fysiskt samrådsmöte på orten. En digital presentation fanns tillgänglig på Trafikverkets webbsida tillsammans med underlag tillhörande samrådshandlingen. Särskilt berörda erbjöds även möjligheter för ett personligt telefonmöte alternativt ett fysiskt möte på orten för att samråda om planförslaget. Under utställsetiden inkom totalt 11 synpunkter från särskilt berörda. Av dessa var 5 inskickade skriftliga synpunkter och 6 synpunkter inkom via fysiska möten på plats på orten. Synpunkterna har sammanfattats och redovisas nedan tillsammans med Trafikverkets svar.

Inskickade synpunkter

Värdering av fastighet: En fastighetsägare undrar om det finns möjlighet att, på grund av vägens planerade dragning, få kompensation för utebliven möjlighet att i framtiden kunna avstycka tomter.

Intresse av schaktmassor: En fastighetsägare är intresserad av matjorden som blir borttagen på åkrarna inom fastigheten och önskar en upplagsplats på fastigheten.

Ökat buller och markintrång: Fastighetsägare i Norr Amsberg framför att de är mycket negativa till vägprojektet då planerad vägdragning medför en försämring i boendemiljön genom ökat buller och markintrång. De har även varit i kontakt med Borlänge energi och fått veta att de kommer att anlägga ett ledningsservitut utmed andra sidan av fastigheten vilket medför att de blir ansatta åt två håll. De har även en hästgård, där hagmarken påverkas negativt på grund av markintrång och som medför att fastigheten inte kommer att kunna säljas som hästgård. Framtida byggnadsplaner med ytterligare bostadshus på fastigheten har stannat av på grund av vägförslaget.

Samma fastighetsägare undrar var de nu ska kunna passera E16/väg 70 för att ta sig ut mot skogsområdet på den andra sidan. De kommer även att få delar av det skyddade skogspartiet mot E16/väg 70 borttaget och önskar att få en bullervall eller liknande som skydd för trädgård och uteplats. Fastighetsägaren hänvisar till möte på plats med

Trafikverket där det visade sig att bostaden har fönsterrutor med enkelglas samt lösa innanfönster, vilket inte har noterats i underlaget. De påpekar även att innehållet i PM risk saknar ett permanentboende som finns inom fastigheten. Den bullervall som redovisades utmed fastigheten i den överlappande vägplanen för etapp 1 finns inte kvar i vägplanen för etapp 2. Fastighetsägaren anser vidare att vegetation dämpar ljud och hänvisar till information angående detta som finns på Boverket.

Åtkomst till skogsskiften

En fastighetsägare i Solbacka framför en synpunkt om att ordna framkomlighet för timmerbilar för åtkomst till skogsskiften utmed båda sidor av den nydragna delen av E16/väg 70 i Gagnbro.

Åtkomst till lada: En synpunktslämnare refererar till mötet som skedde vid Sifferbo Camping. Denne påpekar att vägen som planeras gå nedanför dennes lada kommer att medföra problem vid ilastning i den.

En fastighetsägare i Gimsbärke inkommer med flertalet synpunkter i en skrivelse under utställelseperioden. Fastighetsägaren inkom även med synpunkter, den 2020-07-15, innan utställelseperioden påbörjats. Synpunkterna sammanfattas i följande stycken här nedan.

Lokaliseringsutredningen och val av korridor:

Fyrsegsprincipen uppfylls inte då det går att bygga om i befintligt läge. Lokaliseringen har inte skett med minsta intrång enligt miljöbalkens 2 kap 6 §, inte heller utifrån hushållning med mark och vattenområden eller jord- och skogsbruk. Val av korridor saknar en analys av kriteriet minsta intrång och olägenhet och ska väljas bort gällande konsekvenser för miljön och lagkrav och strider mot regeringens egendomsskydd då det finns alternativa korridorer i befintlig sträckning som uppfyller ändamålen. Valets påverkan på miljö kvalitetsmålen innebär att hänsynskraven inte är uppfyllda. Miljöbalkens 3 kap 4 § om skydd av jordbruksmark uppfylls inte eftersom vägintresset kan tillgodoses av andra korridorer.

Fastighetsägaren kräver ett klargörande av hur den bedömda vägsträckningen i Röd korridor genom område D uppfyller bestämmelserna i 3 kap. 4 § första stycket i miljöbalken. Sammanvägd bedömning. A-D saknas för vald korridor.

Valet av korridor utgår i hög grad av byggnadstekniska hänsyn och andra faktorer som är underordnat de miljömässiga faktorerna. Skydd av vattentäkten blir bättre oavsett val. För Grå korridor uppfylls alla mål, men inte för vald korridor.

Vald korridor i Gimsbärke: I det tidiga yttrandet hänvisar fastighetsägaren till 3 och 4 kapitlet första stycket i miljöbalken och bestämmelser som gäller för hushållning med mark- och vattenområden: "Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk."

Fastighetsägaren hänvisar till lokaliseringsutredningen även i det yttrande som inkommer under tiden för utställelsen. Det som framförs är att Röd korridor (vald korridor) tar i anspråk brukningsvärd jordbruksmark och skär genom åkermark i Gimsbärke och gör kvarvarande delar mer eller mindre obrukbara vilket inte Blå korridor gör. Eftersom det därmed finns möjlighet att tillgodose vägintresset genom Blå korridor anses Röd korridor inte vara tillåten genom Gimsbärke, till följd av bestämmelserna, och Blå korridor bör rekommenderas. Inom Blå korridor bör vägen placeras inom befintlig infrastrukturkorridor som utgörs av järnvägen och E16/väg 70.

Fastighetsägaren vill att projektet redovisar förslag för Blå korridor genom Gimsbärke då den lägre marknivån på den östra sidan av järnvägen borde medge passage under järnvägen. Konsekvenser för landskapet anses inte kunna vara alternativavskiljande och Blå korridor är till fördel för kulturmiljön (åkermark). Bedömningen gällande jordbruksmark som tas i anspråk för Blå och Röd korridor på 9 ha respektive 10,5 ha, måste vara felaktig då Blå korridor endast tar i anspråk jordbruksmark i byns östra del och utmed en kortare sträcka.

Väghållaransvar: Fastighetsägaren anser att befintlig E16/väg 70 inte kan utgå från allmänt väghållaransvar då det strider mot väglagen då indragning endast kan ske om vägen inte behövs för det allmänna. Vägen har även mycket turisttrafik och genomfartstrafik från Issanvägen.

Samhällsekonomisk bedömning (SEB): Det betvivlas att vald korridor har mest samhällsekonomisk nytta på grund av de höga investeringskostnaderna samt att befintlig E16/väg 70 kommer kräva underhåll. Den samhällsekonomiska bedömningen måste uppdateras i granskningshandlingen och kompletteras med kostnader för befintlig E16/väg 70 då den inte kan dras in från statligt underhåll.

Stängning av anslutning mot Gimmenvägen och åtgärdens påverkan på kollektivtrafiken och tillgänglighet till sjön Gimmen: Den planerade stängningen av Gimmenvägen ifrågasätts då den utgör Gimsbärkes huvudutfart samt att den trafikeras av busslinjer. Detta medför att flera utestängs från att åka kollektivt och behöver färdas 2 km till annan kommun för att ta sig till närmsta busshållplats.

Gimmen är en klarvattensjö av stor betydelse bland annat för friluftslivet och under sommarhalvåret ökar trafiken dit. När Gimmenvägen stängs kommer trafiken hänvisas genom Sifferbo vilket är olämpligt på grund av att det är ett tätbebyggt område med direktutfarer som ger trafiksäkerhetsrisker. Gimmenvägen borde i stället göras mer trafiksäker.

Trafikverket kommenterar:

Värdering av fastighet: Ersättningen bedöms av en värderare i senare skede. Inget erbjudande har gått ut ännu utan endast ett svar på vad åkermark i området kan tänkas vara värd. För att ersättning för tomtmark ska utgå ska det finnas förhandsbesked på att byggnation får ske. Annars utgår värderingen från pågående markanvändning.

Intresserad att få schaktmassor: När vägplanen vinner laga kraft tillfaller alla massor inom området för vägrätt Trafikverket. Om massor önskas får fastighetsägaren föra dialog med Trafikverkets upphandlade entreprenör.

Ökat buller och markintrång: Angående värdeminskning kommer värderingsmannen att få ta markintrånget i beaktande i värdering av fastigheten och eventuell påverkan som hästfastighet. Gällande permanentboendet och ytterligare behov av bullerskydd kommer detta att ses över i den fortsatta projekteringen. För att växtligheten ska kunna bidra till en minskad påverkan av buller, så som beskrivs enligt Boverket, krävs förutsättningar gällande vegetationen som inte finns inom detta område.

Åtkomst till skogsskiften

De enskilda vägarna kommer att ses över och förslag för åtkomst för timmerbilar kommer att arbetas in i kommande handling.

Åtkomst till lada: Fastighetsägaren kommer utifrån rådande förslag troligtvis bli erbjuden flytt eller inlösen av ladan. Fastigheten kommer att anslutas med en infart.

Lokaliseringsutredningen och val av korridor: Syftet med lokaliseringsutredningen har varit att utreda om det finns alternativa lokaliseringar som på ett bättre sätt lever upp till de satta projektmålen ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt ökad framkomlighet och trafiksäkerhet än den tidigare vägplanens förslag utmed befintlig väg. Dessa projektmål utgör själva syftet med framtagandet av vägplanen. Lokaliseringsutredningen visar att Grå och Grön korridor sammantaget inte uppnår lika hög måluppfyllnad som föreslagen korridor. Föreslagen korridor medför positiva miljöeffekter, men även negativa så som intrång, vilket är ofrånkomligt i nysträckning. Intrång och påverkan på miljön har utretts och åtgärder föreslås för att minimera dessa genom anpassning av väglinjen inom korridoren samt genom att föreslå skydds- och försiktighetsåtgärder. De positiva konsekvenserna och möjligheten till måluppfyllnad genom den valda lokaliseringen (så som minskad påverkan på Lennhedens vattenskyddsområde, bättre skydd av Badelundaåsen, undvikande av utpekade riskpunkter, positiva bidrag ur ett hälsoperspektiv genom minskat buller samt minskad risk för farligt gods) bedöms överväga de negativa konsekvenserna som uppstår genom lokaliseringens påverkan på landskapet, natur- och kulturvärden samt rekreation- och friluftslivet.

I rekommendationen till val av korridor, se kapitel 7.3. i samrådshandling- val av lokaliseringsalternativ, har motiven för kombinationsalternativet beskrivits med utgångspunkt från sammanvägd bedömning för hela korridoren.

Rekommenderat val av korridor utgår från en sammanvägd bedömning av flertalet parametrar, vilka framgår i hänvisat kapitel 7.3 (enligt stycket ovan). Byggnadsteknisk hänsyn utgör en del av den sammanvägda bedömningen och bidrar till hållbarhetsaspekten för själva anläggningen. Skydd av grundvattnet blir bättre ju längre från vattentäkten vägen dras. Inom Grå och Grön korridor finns inte tillräckligt utrymme för ett grundvattenskydd som är lika bra.

Vald korridor i Gimsbärke: E16/väg 70 är ett riksintresse. Ny dragning av E16/väg 70 bedöms, på grund av att det är ett riksintresse och vägens prioritering i bland annat nationell plan för infrastruktur, kunna tolkas som ett väsentligt samhällsintresse. Vägplanen bedöms ge måttlig påverkan på jordbruksmarken lokalt, då den tar ny jordbruksmark i anspråk och att åtkomsten till marken till viss del försvåras av den valda lokaliseringen. Den del av jordbruksmarken som inte bedöms kunna vara fortsatt brukbar utgörs av ytorna mellan ny väg och Gimån. Den negativa påverkan som uppstår gällande åtkomsten till jordbruksmark har minskats genom att göra det möjligt för jordbruksfordon att passera E16/väg 70 vid Gimmenvägen via öppning i mitträcke och grindar för att vägen fortsatt ska kunna nyttjas för lantbruket.

Inom området Gimsbärke och Sifferbo har Blå korridor bedömts inte kunna tillgodose projektmålen och de transportpolitiska målen på ett lika tillfredsställande sätt som Röd korridor. I den lokaliseringsutredning som genomförts har Röd korridor bedömts vara mest lämplig ur ett samhällsnyttoperspektiv då den innebär en längre del nydragning, vilket ger en högre måluppfyllnad bland annat gällande trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga transportslag. Trots att Röd korridor medför större påverkan på jordbruksmarken jämfört med Blå korridor har det ställts mot den samhällsnytta som uppstår för riksintresset väg samt andra positiva miljöeffekter i och med lokaliseringen. En bedömning har gjorts att det inom korridoren finns utrymmesmässiga möjligheter att kunna minimera intrång och negativa konsekvenser i odlingslandskapet. Hänsyn har tagits till jordbruksmarken och att brukbara ytor ska uppnås.

Blå korridor medför endera en mycket lång järnvägsbro för att uppnå vägutformningskraven för de hastigheter som föreslås vilket leder till en oskälig kostnad eller att vägens dragning justeras med mindre radier och sänkt hastighet, vilket leder till minskad uppfyllelse av projektmålen. Uppfyllnad av projektmålen tillsammans med bland annat det landskapsmässiga motivet, att slänter genom skogsmark är att föredra gentemot den Blå korridorens upphöjda bankar i det öppna landskapet, har bidragit till valet av korridor. Markarealer som redovisats utgår från en bedömning. Mark som tas i anspråk kommer att tas fram mer detaljerat i nästa skede.

Väghållaransvar: Trafikverkets bedömning är att indragning av väg inte strider mot väglagen. För utförligare svar hänvisas till svaret som lämnats till Borlänge kommun under "2020-10-16 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag".

Samhällsekonomisk bedömning (SEB): Rutiner för framtagande av samhällsekonomisk bedömning har följts och resultatet visar på att den valda lokaliseringen bidrar till en ekonomisk lönsamhet. Ingen ytterligare bedömning planeras att tas fram.

Stängning av anslutning mot Gimmenvägen och åtgärdens påverkan på kollektivtrafiken och tillgänglighet till sjön Gimmen: Trafikmängden på Gimmenvägen är inte tillräcklig för att motivera en åtgärd på befintlig korsning och platsen uppnår inte standard gällande siktkrav vid korsning. Längden till busshållplatsen ökar med cirka 1 km enkel väg vilket anses vara ett acceptabelt avstånd på landsbygden. Busshållplatsen vid Gimsbärke norra kommer fortsatt att finnas kvar. Gällande påverkan på kollektivtrafiken och hållplatslagen har detta stämts av via samråd med Kollektivtrafikmyndigheten.

I dagsläget kan man ta sig till sjön Gimmen från E16/väg 70 via Sifferbo samt Gimmenvägen eller Issanvägen i Gimsbärke. Omvägen som skapas via Issanvägen och Gerus bedöms inte vara så pass lång att några större negativa effekter uppstår. Trafiken på kvarvarande vägar bedöms periodvis öka då Gimmenvägen stängs, men motsvarande trafik bedöms istället minska genom andra delar av Gimsbärke. Information angående tillgänglighet till sjön Gimmen kommer att tydliggöras i MKB och planbeskrivningen.

Inkomna synpunkter via möten på plats

I samband med samtliga samråd på plats inleder Trafikverkets representant med att presentera förslaget och visar hur förslaget kommer påverka den aktuella fastigheten. Här nedan sammanställs de inkomna synpunkterna.

Frågor gällande åtkomst till verksamhet inom fastighet

Fastighetsägare med verksamhet i området Duvnäs (verksamheten finns norr om nydragna delen av E16/väg 70) uppger att verksamheten inte kommer påverkas av det markintrång som uppstår. Fastighetsägaren framför att verksamheten däremot ska expandera vilket kommer att medföra en ökad andel tung trafik utmed den enskilda vägen mot motorbanan. För verksamheten önskas därför en ny anslutning, åtminstone en "höger in/höger ut", från ny E16/väg 70.

Frågor gällande planerade åtgärder i Sifferbo

Följande synpunkter i detta stycke gäller till största del planerade åtgärder inom vägplanen för etapp 3. Trafikverket väljer att ta med och besvara synpunkten i denna sammanställning. Fastighetsägare med verksamhet i Sifferbo framför oro om att åtgärderna medför svårigheter för besökare att hitta till verksamheten samt att området kommer att utgöra en byggarbetsplats under en längre tid. En annan fastighetsägare som brukar intilliggande åkrar i Sifferbo har synpunkter på den lokalväg som planeras anläggas från den nya trafikplatsen (etapp 3) och som ansluter mot befintlig E16/väg 70 (etapp 2). Den enskilda

vägen är föreslagen utmed samma sträckning som befintlig traktorväg och söder om en lada. Den enskilda vägen önskas placeras norr om ladan i stället.

Ytterligare bulleråtgärder

Fastighetsägare i Gimsbärke önskar bullervall eller plank i syfte att minska insyn från trafiken som passerar på nya E16/väg 70 förbi fastigheten.

Åtgärder för befarade kundförluster

En fastighetsägare och företagare i Gimsbärke är förstående för de fördelar en nydragning av E16/väg 70 innebär men är orolig för kundtillströmningen. Resonemang förs om hur fastigheten kan komma att utvecklas och vilka regler som finns gällande buller eftersom fastigheten ligger nära järnvägen. En önskan från fastighetsägarna är att det sätts upp reklamskyltar vid avfarterna vid Amsberg och Sifferbo som hänvisar till Duvnäs handelsplats.

Intrång på åkermark i Gimsbärke och upprustning av enskild väg

En fastighetsägare i Gimsbärke framför att föreslagna åtgärder kommer att leda till intrång utmed fastighetens åkerskiten och undrar angående ersättningen för detta. På grund av att Gimmenvägen föreslås att stängas önskas en upprustning av den enskilda vägen som går förbi fastigheten på grund av den förmodade trafikökning som kommer att uppstå, bland annat avseende trafik till och från sjön Gimmen.

Fastighetsägare i Norr Amsberg framför flertalet synpunkter gällande påverkan på fastigheten. Trafikverkets representant uppmanar fastighetsägaren att skicka in synpunkterna- vilket också görs (Synpunkterna är sammanställda under "Inskickade synpunkter").

Trafikverket kommenterar:

Frågor gällande åtkomst till verksamhet inom fastighet

Antalet anslutningar mot E16/väg 70 ska minimeras av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl. Det är heller inte lämpligt att anlägga en anslutning utmed platsen med tanke på de förutsättningar som kommer råda. En eventuell anslutning medför bergsskärning för tillhörande anslutningsväg samt att en öppning i det planerade viltstängslet kommer att kräva 4 ytterligare viltuthopp. Dessa exempel på tillkommande åtgärder medför att en eventuell anslutning blir oskälig. Den föreslagna lösningen med anslutningspunkt mot trafikplatsen mot väg 293 anses medföra en mer trafiksäker lösning än idag.

Frågor gällande planerade åtgärder i Sifferbo

Det kommer stundtals vara vissa störningar under byggtiden men det ska alltid finnas tillgänglighet till verksamheten. För svar gällande åtkomst till ladan se under " Inskickade synpunkter"

Ytterligare bulleråtgärder

Då det finns massöverskott i projektet kan det finnas en viss möjlighet att fastighetsägaren själv kommer överens med entreprenören om att anlägga en bullervall. Trafikverket deltar inte i en sådan uppgörelse utan fastighetsägaren måste själv söka nödvändiga tillstånd och komma överens med entreprenören.

Åtgärder för befarade kundförluster

Någon ersättning för minskat kundunderlag är inte att förvänta för fastighetsägarna. Trafikverkets representant lovar att skicka över bullerberäkningar från tidigare utredningar samt återkomma med vilka regler som gäller för buller och vibrationer för olika användningar av fastigheten. Trafikverket kan inte bekosta skylten men om den

finns färdig och godkänd för uppsättning kan den sättas upp av Trafikverket i samband med entreprenaden. Kostnader för skylt, eventuell belysning och nödvändiga tillstånd får betalas och hanteras av fastighetsägarna själva. Trafikverket kan hänvisa fastighetsägarna till handläggare på Trafikverket och kommunen samt lämna information om gällande regler för skyltning längs statliga vägar.

Intrång på åkermark i Gimsbärke och upprustning av enskild väg

Gällande intrång på åkermark ligger nuvarande ersättning i Borlänge mellan 4-10 kr beroende på hur bra åkermarken är. En extern värderare kommer avropas när planen är fastställd som värderar intrången. För svar gällande oro inför den förmodade trafikökning som kommer att uppstå utmed den enskilda vägen på grund av Gimmenvägens planerade stängning, se Trafikverkets svar under " Inskickade synpunkter". Trafikverket kommer inte rusta upp den enskilda vägen. Det befintliga vägnätet sköts av Borlänge kommun och frågor som rör ett eventuellt underhåll av vägen hänvisas till kommunen.

2020-12-03 Inkomna synpunkter från Amsbergs Bilaffär & Bildemontering AB

Amsbergs Bilaffär & Bildemontering AB inkommer via mail med synpunkter som de vill att Trafikverket tar med i den fortsatta projekteringen och i den kommande lantmäteriförrättningen. De synpunkter som framförs presenteras här nedan:

Behåll del av befintlig E16/väg 70 som ersättningsväg

Gällande ersättningsvägen som byggs från cirkulationsplatsen på företagets sida mot "Borlängehållet" önskas i stället anläggas på befintlig E16 istället för den lilla grusvägen. Företagets nya tomt går ända ut i mitten på befintlig E16/asfaltsväg i omarronderingen. De önskar även att en del av asfalten sparas på deras tomt/fastighet (deras mark i omarronderingen), på sträckan mellan bildemonteringen och fotbollsplanen. Detta för att långtradare som besöker företaget kan använda den delen som omkopplingszon när de kopplar om lastbilssläp. Företaget bifogar skiss med deras förslag på ersättningsväg. Det finns även möjlighet för fotbollsplanen att använda omkopplingszonen på kvällar och helger som parkering.

Företaget har även varit i kontakt med ansvarig person för fotbollsplanen som anser att det är bra om asfaltsvägen blir kvar som infart till både fotbollsplan samt hus/fastigheter som ligger bortom fotbollsplan. Kontaktpersonen för fotbollsplanen vill också att asfaltsvägen förlängs och kopplas ihop med vägen som går inne i skogen mittemot "Bärgningstjänst" eftersom det planeras en tunnel under vägen vid "Bärgningstjänst". Då skapas en mindre väg som går parallellt med nya riksvägen vilken kan nyttjas av både bönder samt cyklande barn. Fler fördelar är ju att det blir mycket billigare för Trafikverket om de inte behöver gräva bort gamla riksvägen på den aktuella sträckan! Ska grusvägen vara kvar kräver den en hel del underhåll hela tiden med grusning och hyvling. Detta behövs ju inte med en asfaltsväg!

Ökat behov av skyltning på grund av ändrade förutsättningar

Företaget vill att Trafikverket tar hänsyn till deras skyltar där det står "Bildemontering". Befintliga skyltar finns efter befintlig riksväg och syns ifrån alla håll. Därmed bör Trafikverket bekosta samt sätta upp nya större skyltar utmed ny E16/väg 70 (samt extra skyltar vid de båda cirkulationsplatserna) för att kunder även fortsättningsvis ska hitta till företaget då planerade åtgärder gör företaget mindre synligt och lättare att missa. Om kunder/lastbilar missar infarten behöver de åka långt innan det finns någon lämplig vändplats.

Behov av belysning i planerad cirkulationsplats närmast företaget

Det är viktigt att det sätts upp belysning i rondellen närmast bildemonteringen så rondellen syns och kunderna/långtradarna hittar även när det är mörkt! (Men det kanske redan är planerat med belysning i rondellerna.....eller).

Trafikverket kommenterar:

Behåll del av befintlig E16/väg 70 som ersättningsväg

Ett förslag där befintlig del av E16/väg 70 behålls förbi Amsbergs Bilaffär & bildemontering och fotbollsplanen kommer att tas fram och presenteras i granskningshandlingsskedet.

Ökat behov av skyltning samt behov av belysning i planerad cirkulationsplats

Befintlig hänvisningsskylt kommer att återmonteras på lämplig plats. Ytterligare skyltning kommer inte att bekostas av Trafikverket.

I cirkulationsplatsen planeras inte någon belysning sättas upp då det inte finns krav på belysning när platsen är utanför detaljplanelagt område.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2018-10-01 Samråd med Skanova

Skanova får presentationsunderlag som visar framtagna kartor (via CUBE:n) via mail den 31 augusti med information om att lämna synpunkter på detta senast den 3 oktober 2018.

Skanova meddelar via mail att de har flera OPTO- och kopparkabel längs hela sträckan och att inget alternativ är bättre eller sämre för deras del i nuläget. De önskar att behålla befintligt nät i området oförändrat.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna beaktas i kommande skede.

2018-10-01 Samråd med Borlänge Energi

Borlänge energi får presentationsunderlag som visar framtagna kartor (via CUBE:n) via mail den 31 augusti med information om att lämna synpunkter på detta senast den 3 oktober 2018. De meddelar via mail att de anser att en E16/väg 70- dragning bakom Gimklack är det bästa alternativet.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna beaktas i kommande skede.

2018-09-13 Samrådsmöte med ledningsägare

Samrådet med ledningsägare hölls i samband med "Öppet hus" med allmänheten den 13 september 2018 i Gimsbärkes bygdegård. Samrådet med ledningsägarna skedde innan informationsmötet med allmänheten. Följande ledningsägare deltog på mötet:

- Borlänge Energi
- Dalavatten och avfall AB
- Eitel (SKANOVA)
- Dala energi

- Svenska kraftnät
- Trafikverket Järnväg (via Skype)

Synpunkter som lämnades handlade bland annat om att:

- Borlänge energi ska bygga ut vatten, avlopp och opto mellan Norr Amsberg och Duvnäs, med planerad byggstart 2019 med byggtid på ca. 2 år.
- Eltel (Skanova) äger ledningar längs hela sträckan.
- Flera ledningsägare är endast intresserad av information som berör etapp 3.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna kommer beaktas i kommande vägplanearbete.

2018-10-09 Samrådsmöte med kollektivtrafikförvaltningen/Dalatrafik

Samrådet hölls hos Trafikverkets kontor i Borlänge samt via Skype. På samrådet presenterade Trafikverket bakgrunden till projektet, projektmålen, tidplanen och att man under hösten 2017 på uppdrag av Trafikverket har tittat på lokaliseringalternativ som frångår den nuvarande vägen på olika sträckor gällande etapp 2 och 3. Detta eftersom den tidigare framtagna vägplanen inte uppfyller projektmålen på ett önskvärt sätt. Kartor redovisas över de olika etapperna och de olika förutsättningarna för projektet presenteras. Projektets utmaningar går också igenom.

Synpunkter som lämnades handlade om att:

- Vid korsning väg 293 finns endast möjlighet att åka mot Djurås idag.
- Säkerställa tillgängligheten till busshållplatser, då speciellt vid skolor.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna kommer beaktas i kommande vägplanearbete.

2018-12-13 Skriftligt yttrande på samrådsunderlag, kollektivtrafikförvaltningen/Dalatrafik

Kollektivtrafikförvaltningen/Dalatrafik välkomnar att det planeras för avskilda hållplatser med anslutande gång- och cykelvägar. Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter på förslaget, men ser fram emot en fortsatt dialog när åtgärderna blir mer konkreta.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna kommer beaktas i kommande vägplanearbete.

2018-12-06 Skriftligt yttrande på samrådsunderlag, Swed Craft Powerboats AB

Företaget förvaltar en större industrifastighet utmed E16/väg 70 och lämnar följande yttrande på samrådsunderlaget:

- Närheten till E16/väg 70 är viktig för att näringslivet ska kunna fortsätta verka i området. En omdragning får negativa konsekvenser såsom uppsägningar och nedläggningar.
- En omdragning av E16/väg 70 utmed Gimsbärke gör att upplevelsevärden och intryck minskar för turismen gällande utsikt mot älven utmed och vid rastplatsen.

- Det finns goda möjligheter att skapa en sidoväg för boenden i området och hyresgäster på deras mark mellan E16/väg 70 och handelsområdet. I dagsläget finns redan en parallellt löpande väg där som skulle kunna nyttjas även för boende. Det skulle möjliggöra en ökning av bredden på E16/väg 70 och minska risken för erosions och sättningsskador utmed älven.

Swed Craft Powerboats AB ser fram emot fortsatta diskussioner i vägplaneprocessen.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna kommer beaktas i kommande vägplanearbete. Oavsett val av lokalisering, det vill säga även om inte befintlig lokalisering av E16/väg 70 väljs, är vägen tänkt att även fortsättningsvis kunna utgöra en bra funktion för både näringslivet och turistnäringen.

2019-04-17 Samrådsmöte med Midvatten

Via ett Skypemöte informerar Sweco Midvatten översiktligt om korridoralternativens lokaliseringar. Ytterligare kontakt kommer att tas med Midvatten i nästa skede Samrådshandling- utformning av planförslag.

2019-05-17 Samrådsmöte med Skogsstyrelsen

Samrådsmöte har genomförts med representanter från Skogsstyrelsen på Trafikverkets kontor i Borlänge samt via Skype. Trafikverket går igenom bakgrund till projektet och projektmål, tidplan och datum för kommande samråd samt vilka naturinventeringar som genomförts. Korridoralternativen presenteras via presentationsverktyget CUBE och vilka naturvärden som dessa berör går igenom. Det klargörs att Röd och Blå korridor påverkar biotopskyddad urskog och att dispens måste sökas, vilket Skogsstyrelsen handlägger. Skogsstyrelsen lämnar inga synpunkter i samband med detta möte.

2019-05-23 Polisen, skriftligt yttrande på samrådshandling

Polisen meddelar att befintlig kontrollplats vid kommungräns Borlänge/Gagnef har ett bra läge men önskar i framtida utformning en breddning på andra sidan vägen, bättre belysning, en våg eller alternativt fräsa spår för portabla vägar.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket utreder om kontrollplatsen kan ingå i projektet eller inte.

2019-06-19 LRF, skriftligt yttrande på samrådshandling

LRF meddelar i sitt yttrande att de inte känner att de fått tillräcklig information från Trafikverket gällande 2+1- vägen och har fått dispens för inkommande med samrådsyttrande till den 2019-06-24. De meddelar även att de vill att Trafikverket genomför ett enskilt samråd med föreningen och inkommer med en sammanställning av synpunkter/frågor.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket bokar in ett enskilt samråd med LRF den 2019-07-01. Sammanställningen av deras synpunkter tas upp på detta möte, se "2019-07-01 Samrådsmöte med LRF".

2019-06-13 Falu Energi & Vatten, skriftligt yttrande på samrådshandling

Falu Energi & Vatten ser mycket positivt på att Trafikverket arbetar med ökad trafiksäkerhet på sträckan då detta är värdefullt utifrån skydd av grundvattentillgången och vattentäkterna Lennheden och Tjärna. En olycka med till exempel farligt gods skulle kunna få mycket stora konsekvenser för grundvattnet. Vägen kan också medföra negativa konsekvenser för grundvattentillgången och vattentäkterna utan att en olycka inträffar genom att vägdagvattnet infiltrerar i marken och når grundvattenmagasinet.

Av samrådshandlingen framgår att ett skyddsbehov för grundvatten förutspås i områden kring bland annat Broängesbäcken, Koppslagårdarna och Gimsbärke. Det är bra att detta har uppmärksammats redan i detta skede och Falu Energi & Vatten anser att Trafikverket i kommande arbete med etapp 2 och 3 bör göra en fördjupad utredning av grundvattenskyddsbehovet. Utredningen bör beakta risken för förorening både från vägdagvatten och i händelse av utsläpp i samband med olycka. För vissa delar av vägsträckan kan det finnas geologisk och hydrogeologisk information som tagits fram i samband med etablering av vattentäkterna. Kontakta gärna Falu Energi & Vatten för en dialog om hur denna information kan utbytas.

Trafikverket kommenterar:

Behovet av skydd av grundvattentäkten utreds och ingår i åtgärdsförslagen i vägplanen. Hänsyn till grundvattentäkten tas i vägplanen.

2019-06-18 Lennheden Vatten AB, skriftligt yttrande på samrådshandling

LVAB ser mycket positivt på att Trafikverket arbetar med ökad trafiksäkerhet på sträckan då detta är värdefullt utifrån skydd av grundvattentillgången och vattentäkterna Lennheden och Tjärna. En olycka med t.ex. farligt gods skulle kunna få mycket stora konsekvenser för grundvattnet. Vägen kan också medföra negativa konsekvenser för grundvattentillgången och vattentäkterna utan att en olycka inträffar genom att vägdagvattnet infiltrerar i marken och når grundvattenmagasinet.

Av samrådsunderlaget framgår att ett skyddsbehov för grundvatten förutspås i områden kring bland annat Broängesbäcken, Koppslagårdarna, Gimsbärke och Sifferbo. Det är bra att detta har uppmärksammats redan i detta skede och LVAB anser att Trafikverket i kommande arbete med etapp 2 och 3 bör göra en fördjupad utredning av grundvattenskyddsbehovet. Utredningen bör beakta risken för förorening både från vägdagvatten och i händelse av utsläpp i samband med olycka. För vissa delar av vägsträckan kan det finnas geologisk och hydrogeologisk information som tagits fram i samband med etablering av vattentäkterna. Kontakta gärna LVAB för en dialog om hur denna information kan utbytas. LVAB rangordnar korridorerna utifrån deras möjligheter för skydd av grundvattentillgång och grundvattentäkterna: 1. Röd korridor, 2. Blå korridor, 3. Grön korridor samt 4. Grå korridor.

LVAB uppmärksammar om att Länsstyrelsen gällande Lennhedens vattentäkt upprättat föreskrifter om förbud och krav på tillstånd inom primär- och sekundär skyddszon rörande markanvändning som kan komma att bli aktuellt i samband med vägarbetet. Inom tertiär skyddszon är regleringen mindre omfattande.

Trafikverket kommenterar:

Behovet av skydd av grundvattentäkten utreds och ingår i åtgärdsförslagen i vägplanen. Hänsyn till grundvattentäkten tas i vägplanen. Trafikverket tar med sig övriga upplysningar till kommande skede.

2019-07-01 Samrådsmöte med LRF

Samrådsmötet med organisationen hölls hos Trafikverket i Borlänge. Berörda lantbrukare anser att de inte har fått tillräcklig information om hur förslaget kommer att påverka dem. Trafikverket har gett organisationen ytterligare samrådstid för att inkomma med skriftliga synpunkter på samrådshandlingen samt erbjudit dem detta extra samråd. Vid mötet gavs information om projektets status samt information om det nuvarande förslaget. Inför mötet hade LRF sammanställt synpunkter, som var viktiga att framföra. På samrådsmötet framför LRF att de har funderingar kring vägbredden och meddelar att denna inte får understiga den nuvarande föreslagna som är 5,1 m mellan fasta hinder på grund av att maskiner ska kunna ta sig fram (fordon som är upp mot 4,5 m breda används).

LRF framför följande synpunkter som skickades till Trafikverket inför detta möte (dessa är ett utdrag av synpunkterna, vilka berör etapp 2):

- Hur är det tänkt att jord- och skogsbruksmaskiner ska framföras på 2+1-vägen? Det finns stort behov av att kunna transportera säd till Lantmännen i Borlänge.
- Kommer det sättas upp viltstängsel? Hur långt från vägen kommer det att sättas upp?
- Hur kommer föreslagen 1+1-väg att fungera gällande lantbrukets möjligheter samt om ett utryckningsfordon befinner sig bakom ett långsamtgående fordon? Kommer det finnas fickor för att ha möjlighet att släppa förbi bakomvarande fordon?
- Kommer klass 1- fordon att kunna använda vägen?

Trafikverket kommenterar:

I vägplanen säkerställs att maskiner som är upp till 4,5 m breda ska kunna ta sig fram.

Viltstängsel kommer att sättas upp, med varierande avstånd beroende på vägens utformning och säkerhetszon. Placering av viltstängsel kommer att redovisas på plankartorna.

Behovet av fickor (nödfickor) för att släppa förbi bakomvarande- samt utryckningsfordon utreds.

Trafikverket kommer att se över om behov finns av att bredda vägrenen för klass 1-fordon.

2019-08-13 Samrådsmöte med Tunabygdens jaktvårdskrets

Samrådsmötet hölls med jaktvårdskretsens ordförande via Skype. Sweco informerar om projektets åtgärdsförslag och om de rekommendationer som föreslås i passageplanen. Trafikverket vill även att frågan förs vidare till kretsen om det finns behov för anpassningar gällande vildsvin.

Det framförs att det finns ett problem med trafikolyckor mellan väg och järnväg. Behov av viltstängsel är stort och då främst om hastighetshöjning föreslås. Främst rådjursolyckorna får negativa samhällsekonomiska effekter. Kretsen påtalar att det inte finns något behov av särskild anpassning för vildsvin och att ett finmaskigt vildsvinsstängsel i stället skulle bli barriärer för smådjur. Kretsen upplyser om vikten av inventering av viltets nyttjande av olika områden inför viltanpassningar. Jaktlaget kan bistå med förslag på placering av passager när det gäller passager för klövvilt. En ökad risk för viltolyckor kan skönjas vid brunsttider samt när korna skjuter bort fjolårskalvarna under maj månad. Kretsen vet i dagsläget inte av något ställe där älg korsar E16/väg 70.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig informationen till fortsatt arbete med passageplanen.

2019-09-11 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Myndigheten meddelar att de avstår att yttra sig i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-09-16 Havs- och vattenmyndigheten, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Myndigheten meddelar att de avstår att lämna synpunkter på underlaget.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-09-19 Jordbruksverket, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Verket meddelar att de avstår att lämna synpunkter i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-09-23 Sveriges åkeriföretag Mitt, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Företaget meddelar att de är positiva till en 2+1-väg utmed sträckan. Vid anläggandet av tillfälliga omledningsvägar ber de Trafikverket att ta hänsyn till den tunga trafikens behov så att det finns utrymme, rätt bärighet och underlag (utan vassa/stora stenar) så att de kan ta sig fram utan att riskera fördyringar och förseningar. De för gärna en dialog om dessa önskemål.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

2019-09-30 Kollektivtrafikförvaltningen, Dalatrafik, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Förvaltningen meddelar att det är positivt att vägplanen innefattar avskilda hållplatser som i vissa fall även är anslutna mot planskilda gång- och cykelvägar. Ytterligare synpunkter på hållplatser (bland annat upprustning enligt VGU) framkommer och presenteras nedan. Hållplatser som föreslås tas bort motiveras av lågt reseantal. Förvaltningen förutsätter även att gång- och cykelvägar anpassas med anslutningar till hållplatser samt trafiksäkra passager:

- Hållplats Dalstugan bör rustas och utformas med perrong, då hållplatsen avses placeras i den "spanska svängen"/"bandyklubban".

- Hållplats Gagnbro Södra föreslås tas bort. Resande hänvisas till hållplatserna i Gagnbro eller Dalstugan.
- Hållplats Gagnbro (i södergående riktning) bör få ett annat läge så att gångtunneln hamnar mitt emellan hållplatserna. Detta för att undvika spring över vägen. Hållplatsen bör även rustas.
- Hållplats Duvnäs behöver rustas samt att passagen över vägen mellan hållplatserna behöver utmärkas tydligare för gång- och cykeltrafikanterna.
- Hållplats vid Gimsbärke Södra föreslås tas bort. Resande hänvisas till hållplatserna i Gimsbärke eller Duvnäs.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Fortsatta samråd kommer att genomföras med Dalatrafik.

2019-10-01 Tunabygdens fågelklubb, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Organisationen meddelar att en dragning öster och norr om Gimklack kan komma att öka risken för berguvar. Under inventering som genomförts (Birdlife-Sverige) har dock ingen berguv hittats i området. Antalet berguvar som dödats av trafiken har ökat. Fågelklubben meddelar att de negativa effekterna för fåglar när det gäller anläggande av vägar och järnvägar sträcker sig upp mot 1 km och bifogar länkar till relaterade dokument. Dokumentation angående tjäder finns inte för området.

Dragning runt klacken bör ske så långt nordost som möjligt. De vill även att kompensationsåtgärder sker i form av skydd av skog vid Gerusberget och Kåringberget och hoppas att en naturinventering genomförs av hela Gimklack-området.

Trafikverket kommenterar:

En fågelinventering inom utredningsområdet är genomförd. Kontakt med ordförande i svenska tjäderkommittén har tagits där bland annat tjäder och orre har diskuterats. Vad som känns till i dagsläget finns inga spelplatser för orre och tjäder inom Gimklack.

Det kommer att göras fördjupade analyser/bedömningar av hur identifierade fågelarter såsom berguv påverkas av föreslagen korridor, vad som krävs för att uppnå en gynnsam bevarandestatus, vilka skydds- och försiktighetsåtgärder som behövs samt om kompensationsåtgärder kan bli aktuella.

2019-10-03 Polismyndigheten, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Myndigheten meddelar att risken för kontaminering vid trafikolycka eller läckage av farligt gods minskar ju längre ifrån vattentäkten vägen dras. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv bör vägen dras så långt från bostäder som möjligt för att undvika korsande vägar och oskyddade trafikanter. Fontkollisioner är ofta fatala och de planerade mittbarriärerna bidrar till att minska risken för att dessa ska uppstå. Polismyndigheten deltar gärna i fortsatta diskussioner om vägen.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

2019-10-06 Räddningstjänsten Dala Mitt, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Räddningstjänsten meddelar att de förordar Röd eller Blå korridor, då korridorerna är bättre ur ett trafiksäkerhetsmässigt perspektiv gällande bland annat transporter av farligt gods samt mötteseparering utmed sträckan.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-10-04 SGI, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

SGI meddelar att en vägsträckning som berör ett förorenat område kommer kräva särskild hänsyn och om förorenad mark påträffas finns skyldighet att anmäla detta till tillsynsmyndigheten (10 kap. 11§ miljöbalken). När vägens sträckning fastslagits anser SGI att miljötekniska undersökningar samt riskbedömningar ska utföras vid eventuella förorenade områden innan anläggningsarbetet påbörjas. Behov av undersökningar och åtgärder bör göras av berörd tillsynsmyndighet. SGI förutsätter att förorenat material omhändertas på ett godkänt sätt.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

2019-10-04 SGU, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

SGU meddelar att det är värdefullt att Trafikverket tagit hänsyn till Badelundaåsens sårbarhet. Det är viktigt att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas samt att det finns resurser avsatta för framtida underhåll av skydd som etableras i anslutning till vägen. SGU avstår att yttra sig angående val av korridor men ställer sig bakom de frågeställningar och förutsättningar som kräver fortsatt arbete och som har presenterats i samrådshandlingen. Slutligen hänvisar SGU till en länk till deras checklista som gäller för infrastrukturprojekt.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

2019-10-07 Dala Vatten och Avfall AB, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Dala Vatten meddelar att de, på uppdrag av Gagnef Teknik AB, inte har något att erinra i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-10-07 Försvarsmakten, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Försvarsmakten tar med i sin skrivelse flertalet punkter som hanterar dimensioneringsbehov (för exempelvis väg, broar, cirkulationsplats etc.) för att kunna framföra exempelvis stridsvagnar och meddelar att dessa krav måste omhändertas även under byggtiden.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

2019-10-07 LRF Dalarna, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

LRF:s kommungrupp för Borlänge kommun meddelar att det kan bli problem att i efterhand skapa alternativa vägar för lantbrukets maskiner.

Det är viktigt att det inte skapas långa omvägar till jordbruksmarker och att 4 meter är minsta bredd mellan räckan så att även bredare maskiner ryms.

Trafikverket kommenterar:

Tillgängligheten för jordbruksmaskiner kommer att säkerställas i kommande skede Samrådshandling- utformning av planförslag.

2019-10-07 Skogsstyrelsen, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Skogsstyrelsen meddelar att de inte har något att erinra i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-10-07 SMHI, skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

SMHI meddelar att de inte har några synpunkter i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-10-09 Samrådsmöte med Polisen

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge samt via Skype. På samrådet presenterade Trafikverket bakgrunden till projektet, projektmålen samt tidplanen. En orientering i projektet ges via PowerPoint och CUBE. Förslag på åtgärder gällande kontrollplatsen går igenom samt hur den befintliga kontrollplatsen påverkas av vägförslaget.

Polisen meddelar att det inte spelar någon roll i vilken kommun kontrollplatsen är placerad. Viktigt är att den inte ligger utmed en tvåfältsväg. Polisen framför att bredden på ny kontrollplats inte får understiga befintlig bredd samt att öppning i mitträcke och bra belysning måste finnas. Även frästa spår för att underlätta användande av portabla vägar samt målade linjer för tydliggörande för invinkade fordon vore önskvärt. Kan Trafikverket se över möjligheten att anlägga en ytterligare kontrollplats även på den andra sidan E16/väg 70? Polisen önskar även att det utreds om ett sidoräcke utmed platsen är lämpligt för att höja trafiksäkerheten.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket undersöker förutsättningarna för att utföra kontrollplats även på den andra sidan av E16/väg 70 samt om sidoräcke medför en trafiksäkerhetshöjande effekt. Övriga synpunkter gällande utrustning tas med i förfrågningsunderlagskedet.

2019-10-16 Lennheden Vatten AB, skriftligt yttrande på samrådshandling

LVAB meddelar att de är positiv till det rekommenderade lokaliseringalternativet som är en kombination av Blå och Röd korridor, då det tar mest hänsyn till Lennhedens vattentäkt.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-10-18 Inkomna synpunkter från Polisen via mail

Polisen meddelar att kontrollplatsen behöver en bredare utformning (en breddning på 5-6 m) för att underlätta möjligheten att kunna passera parkerade fordon. Även en förlängning av kontrollplatsen (med 40 m) är önskvärt för att underlätta vägning av större fordonskombinationer. Ytterligare ett önskemål är att komplettera med en påfart så att de tunga fordonen kan komma iväg på ett trafiksäkert sätt. I övrigt hänvisar de till önskemålen som diskuterades på mötet den 2019-10-09.

2019-11-01 Naturvårdsverket skriftligt yttrande på samrådshandling, utställelse 2.

Naturvårdsverket inkommer med ett sent yttrande och meddelar att de avstår från att lämna ett yttrande i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2019-12-12 Samrådsmöte med Dalatrafik

Samrådet hölls hos Trafikverket i Borlänge och via Skype. På mötet gick Trafikverket igenom båda vägplanerna för etapp 2 och etapp 3. Här presenteras en sammanfattning av det som berör etapp 2.

Dalatrafik ges information om rekommenderad val av lokalisering och hur busstrafiken kommer att påverkas. Busstrafiken föreslås fortsatt använda befintlig E16/väg 70, där busshållplatslägen kvarstår. Direktbussarna föreslås använda ny sträckning. Vid trafikplatsen mot väg 293 planeras busshållplatser i båda riktningar. Fortsatta samråd kommer att hållas med Dalatrafik för placering av hållplatslägen. Fortsatta studier kommer att göras för att utreda tillgängligheten till/från busshållplatser samt cykelparkeringar till samtliga busshållplatser.

Inga synpunkter inkom från Dalatrafik under mötet.

2020-02-25 Inkomna synpunkter från Skogsstyrelsen via mailväxling

Den 2020-01-09 skickas mail till Skogsstyrelsen med länk till samrådshandlingen på Trafikverkets hemsida. De informeras även om att markmiljöundersökningar ska genomföras längs föreslagen korridor under oktober månad och att avverkning kommer att ske för åtkomst för borrhbandvagn. Information om hur avverkningen planeras utföras redogörs i mailet och frågan ställs om Skogsstyrelsen ser behov av att samråda angående hanteringen av detta?

Mail inkommer efter att Skogsstyrelsen har tagit del av samrådshandlingen. Skogsstyrelsen meddelar att borrhningar och röjning för framkomlighet på väg i befintliga nyckelbiotoper inte är någon "skoglig åtgärd", vilket medför att ärendet då ska handläggas av Länsstyrelsen. Om åtgärderna i stället gäller att dra ny väg genom biotopskyddet, köra i biotopskyddet med borrhbandvagn, borrhning i biotopskydd samt dra vägen genom det befintliga naturvårdsavtalet måste dispens sökas hos Skogsstyrelsen. Vidare meddelar Skogsstyrelsen att om Trafikverket hanterar dispensansökan enligt denna information kommer inte fler möten att behöva genomföras med Skogsstyrelsen.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta. Om behov av dispensansökan inom skogsbiotopen bedöms behövas kommer Skogsstyrelsen att kontaktas avseende detta.

2020-02-25—2020-05-04 Inkomna synpunkter från Polisen via mailväxling

Mailväxlingen berör trafikkontrollplatsen, dess läge och utformning.

- 2020-02-25 Sweco skickar information som visar en lösning för en dubbelsidig kontrollplats utmed av- och påfartsramperna vid den nya trafikplatsen vid Norr Amsberg. Bild bifogas som redovisar tänkta lägen.
- 2020-03-12 Polisen inkommer med mail om att de önskar att kunna stoppa fordon i båda riktningarna från väg 293.
- 2020-05-04 Sweco mailar information om ny placering för kontrollplatser precis öster om Sifferbo där det planeras bli 80km/h och där trafikkontrollplatserna är parallellt förskjutna från varandra. Polisen ombedes att återkomma om de har synpunkter så snart som möjligt.

2020-03-24 Samrådsmöte med Lennheden Vatten

Mötet sker via Skype. På mötet ges översiktlig information om de åtgärder som planeras inom vägplanen. Lennheden Vatten framför att HAV klassat vattentäkten som Sveriges 5 viktigaste och att det tas med vid bedömning av risk. Detta är ett kraftigt incitament till att minska föroreningsbelastningen och bör lyftas i handlingar som tas fram. Sweco tar med sig informationen och ser över skrivningar och riskbedömningar. Ett möte ska inbokas för att även diskutera underlag till beredningsplanen som är under framtagande.

Lennheden Vatten påpekar även att Havtrollet är en grundvattensjö och att de absolut inte vill att vatten ska ledas mot ytorna kring Havtrollet från trafikplatsen, som nu är föreslaget. Sweco ser över lösningen.

2020-04-08 Samrådsmöte med Polisen

Samrådet hålls via Skype. Polisen får översiktlig information om samtliga etapper (1-3). Vägplanerna för etapp 2 och 3 påverkar befintlig kontrollplats. Polisen informerar om de förutsättningar som bör gälla för kontrollplatsens placering och utformning. Sweco har via mail 2020-03-08 presenterat ett förslag på kontrollplatser på avfartsramp vid den tänkta trafikplatsen i Norr Amsberg, men som Polisen ansåg inte var en lämplig placering. Det beslutas att Sweco kontrollerar möjligheten om kontrollplats kan placeras längs sträckan Norr Amsberg – Sifferbo och återkommer med förslag.

2020-05-04 Inkomna synpunkter från Polisen via mailväxling

Mailväxlingen berör trafikkontrollplatsen, dess läge och utformning.

- 2020-05-04 Sweco mailar information om ny placering för kontrollplatser precis öster om Sifferbo där det planeras bli 80km/h och där trafikkontrollplatserna är parallellt förskjutna från varandra. Polisen ombedes att återkomma med synpunkter så snart som möjligt.

2020-05-25 Samrådsmöte med ledningsägarna

Samrådet hålls via Skype. Med på mötet är representanter från ledningsägarna; Borlänge Energi, Skanova samt IP-Only. På mötet informeras ledningsägarna om projektet och att befintlig E16/väg 70 samt väg 905 (i Norr Amsberg) föreslås få förändrat väghållaransvar. Ledningsägare som har befintliga ledningar med vägrätt och som nu ligger efter nuvarande sträckning av E16/väg 70 kommer att behöva ordna med egen ledningsrätt. Eventuellt går det att samordna Lantmäteriförrättning och ledningssamordning med överlämnandet av vägarna om det blir aktuellt. Vidare information kommer när beslut är taget om väghållaransvaret. Ledningsägarna vill gärna ha dwg-filer över linjedragningen. Sweco meddelar att i detta skede skickas endast underlag i form av kartunderlag i pdf.

Borlänge Energi meddelar att de kommer utföra utbyggnad av vatten, avlopp och opto mellan Norr Amsberg och Duvnäs. De kommer att borra under befintlig E16/väg 70, i närheten av blivande trafikplats i Amsberg. Ledningarna är planerade att dras från norr och in mot bilskroten/fotbollsplanen. Sweco och Borlänge Energi måste stämma av med höjder eftersom trafikplatsen kommer att bli en lågpunkt på blivande E16/väg 70. Borlänge Energi skickar över projektering för utbyggnaden till Sweco för samordning och hantering.

Skanova: Har ledningar efter hela befintliga E16/väg 70. Inga utbyggnadsplaner finns.

IP-only: Har varken befintliga ledningar eller utbyggnadsplaner utmed sträckan.

2020-05-25–2020-06-15 Inkomna synpunkter från Dala Energi via mailväxling

Mailväxlingen syftar till att ge ledningsägaren information om planerade väggårdar samt att få information från ledningsägaren angående åtgärdernas påverkan på befintliga ledningar. Dala Energi får ta del av karta som visar sträckningen för planerad ny väg med tillhörande övergripande information. Dala Energi meddelar att de har luftburna högspänningsledning samt ett fiberstråk i området och som kommer att beröras av väggårdarna. Dessa ledningar behöver diskuteras vidare i projektet via samrådsmöte.

2020-06-12 Information till Ellevio via mail

Ellevio får information om den enskilda vägen i Sifferbo och hur den är tänkt att placeras och användas. Ellevio uppmanas att inkomma med information om de anser att det kan uppstå konflikter med den högspänningsledning som de har i området i och med det tänkta förslaget.

2020-06-21 Inkommen synpunkt från Tjäderkommittén

Trafikverket har kontaktat ordförande för Tjäderkommittén (observatorerna) för att inhämta kompletterande uppgifter om var kända spelplatser för tjäder är belägna. Ordförande har inkommit med ett yttrande om att det finns en tjäderspelplats vid Karingberget och att arealen på detta upptagningsområde för alla tupparna som besöker lekplatsen är minst 700 hektar. Vidare framförs att tjäderspelplatsen tillhör en av länets största tjäderlekplatser med en stabil tjäderpopulation på 8-10 revirhävande speltuppar vilket är unikt. Vanligtvis är medelantalet tuppar på en spelplats 5 revirhävande speltuppar. Tjäderlekplatsen vid Karingberget ingår sedan 20 år i Tjäderkommittén Tjäderobservatorernas undersökningsområde i länet. Tjäderkommittén framför att den nya vägsträckningen enligt karta från Trafikverket ligger inom tjäderpopulationens habitat och negativt kommer att påverka denna och få förödande konsekvenser för den lokala tjäderpopulationen. I synpunkten hänvisas till 4 § p. 2 i artskyddsförordningen (2007:845)

och att det bland annat är förbjudet att störa djur. Vidare framförs att enligt Naturvårdsverkets yttrande (2012-06-18, Ärendenummer: BV-06192-11) är det otillåtet att störa artens överlevnadschanser och att Sverige tillsammans med Finland har ett särskilt ansvar för arten. Tjädern är även med i EU:s habitat och fågeldirektiv som skyddsvärd art. I skrivelsen framförs citat ur fågeldirektivet, artikel 4.

I yttrandet framförs att Trafikverket strider mot följande; försiktighetsprincipen (hänsynsregeln 3 §), miljöbalken 2 kap. 6 § samt en dom från Mark- och miljödomstolen (MÖD 2019-1216 M 1845-19) och att den valda platsen inte uppfyller kravet för lämplig placering för exploatering och att den planerade vägsträckningen anses vara olaglig och bryter mot ovan nämnda direktiv.

Trafikverket kommenterar:

Sweco har utfört en artskyddsutredning i vilken följande framgår om tjäder:

”Spillning av tjäder observerades under naturvårdsinventering år 2018. Arten inventerades därför särskilt inom ramen för fågelinventeringen våren 2019 där de delar av utredningsområdet där livsmiljö för tjäder bedömts kunna finnas, främst vid Gimklack, genomsöktes. Vinterspillning noterades på många platser, framförallt på bergets östra sida, men inga spår av spelspillning påträffades och därmed bedöms inga tjäderspelplatser finnas i utredningsområdet. Enligt inhämtade uppgifter från personer med lokalkännedom finns kända spelplatser i det omgivande landskapet. Ingen känd spelplats bedöms dock ligga inom sådant avstånd att kontinuerlig ekologisk funktion eller gynnsam bevarandestatus påverkas negativt av vägprojektet”.

Utredningen har presenterats för Länsstyrelsen vilken inte framfört några synpunkter avseende bedömningen att avståndet till spelplats är tillräckligt långt för att gynnsam bevarandestatus inte påverkas negativt.

Hänsyn kommer att tas till häckningsperioder för fågel generellt och den åtgärden tillsammans med att inga spelplatser skadas eller förstörs gör att förbud enligt 4 § artskyddsförordningen inte bedöms uppstå.

Trafikverket anser att miljöbalkens hänsynsregler 3 § har följts genom att särskilda inventeringar av tjäder har genomförts för att säkerställa att ingen spelplats finns inom utredningsområdet och influensområdet. Allmän hänsyn och försiktighetsmått skall vidtas under byggtid vid häckningssäsong för flertalet fågelarter, exempel anpassa när i tid skog avverkas, när sprängning sker m.m., vilket också kommer att gynna tjäder.

Placeringen av väglinjen har valts delvis utifrån att den sparar en högre andel skog med höga naturvärden och ger mindre fragmentering av de skogsmiljöer där vinterspillning av tjäder påträffats, jämfört med andra studerade alternativ. Trafikverket anser sig därför ha tagit hänsyn till 2 kap 6 §. Vägen bedöms heller inte ge betydande barriäreffekter för tjäder då den har god flygförmåga och rör sig över stora områden.

Domen som det refereras till i yttrandet gäller anläggande av en vindkraftspark i närheten av en känd spelplats för tjäder, men också inom livsmiljöer för andra skyddsvärda fågelarter. Domen villkorar ett skyddsavstånd om en kilometer mellan vindkraftsverk och tjäderspelplatsens ytterkant, att inga vägar får anläggas eller nyttjas inom skyddszonen för tjäder samt att anläggningsarbeten inte får utföras inom skyddszonen under perioden 1 april -15 maj.

I samrådsyttrandet görs kommentaren att tjäderspelplatsens ytterkant även bör innefatta spelplatsens upptagningsområde vilket finns utritat på karta i yttrandet. Vid en

översiktlig inmätning gör Trafikverket bedömningen att ett skyddsavstånd om cirka 800 meter uppnås där vägen går i ytterkurva närmast känd spelplats upptagningsområde, men gör samtidig bedömningen att påverkan från ett vindkraftverk inte är helt jämförbart med påverkan från en väg. Detta främst kopplat till kollisionrisken som finns med kraftverkets rotorblad. Vidare ska skyddsåtgärder och hänsyn vidtas generellt under häckningssäsong för fågel april-juni. Trafikverket anser därför att tillräcklig hänsyn tas för att inte skada på gynnsam bevarandestatus för tjäder lokalt ska uppstå vid anläggande av väg i föreslagen sträckning.

2020-08-19 Samrådsmöte med Borlänge energi

Samrådet hålls via Skype. På mötet informerades Borlänge Energi om förslag på en justerad sträckning för ledningsägarens planerade utbyggnad av VA-, starkström-, samt fiberanläggning i Norr Amsberg för att anpassa nydragning av ledningar mot vägplaneförslaget. Borlänge energi meddelar under mötet att de ska samråda internt om möjligheten att justera placering av ledningarna inom området.

2020-09-16 Samrådsmöte med Borlänge energi

Samrådet hålls via Skype. Inför mötet skickades 3D-projektering av trafikplatsen i Norr Amsberg till Borlänge energi. Under mötet framkommer att Borlänge energi anpassar ledningsanläggning mot vägplanen. Trafikverket planerar att i samband med ansökan om lantmåteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar även ta med ansökan om ledningsrätt i samma förrättning.

2020-09-23 Dala Vatten och Avfall (DVAAB), skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

DVAAB (Avfallsenhet) har frågor gällande hur den nya utformningen av vägen kommer att påverka framkomligheten för sopbil i form av tillfartsvägar, vändmöjligheter etc. DVAAB hänvisar till ett annat byggnadsprojekt utmed E16 där problem uppstod för sopbilarnas framkomlighet då det dröjde länge innan vändplatser iordningställdes. DVAAB undrar även hur framkomligheten kommer att se ut under byggtiden och flaggar för att de vill ha en god dialog med ansvarig under tiden entreprenaden pågår.

Trafikverket kommenterar:

Tillgängligheten för sophämtning kommer att ses över för att säkerställa åtkomst. Samråd kan bokas in med DVAAB för att se över de aktuella platserna där problem kan uppstå. Kontaktperson under byggtiden kommer att finnas tillgänglig och kan meddelas DVAAB.

2020-09-24 Naturvårdsverket, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Naturvårdsverket avstår att yttra sig.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-09-28, 2020-10-26 SGU, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

SGU meddelar i sina båda yttranden att de väljer att inte ge några platsspecifika synpunkter på befintligt underlagsmaterial. De påpekar vad som generellt bör beaktas vid anläggningsarbetet och att parametrar så som jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå har betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt och ska användas för optimal placering, design och storleksbestämning för att erhålla högsta säkerhet, från en teknisk- och miljösynpunkt, men även för att minska behovet av bergmaterial och transport. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus.

Som stöd hänvisar SGU till deras till deras hemsida samt checklista för infrastrukturprojekt och checklista för påverkan grundvattenförekomst, vilken SGU anser bör redovisas i MKB gällande projektets påverkan på grundvattenförekomsten.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkten och checklistorna beaktas i kommande skede.

2020-09-29 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Myndigheten meddelar att de avstår att yttra sig i ärendet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-10-05 Försvarmakten, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Försvarmakten tar med i sin skrivelse flertalet punkter som hanterar dimensioneringsbehov (för exempelvis väg, broar, cirkulationsplats etc.) för att kunna framföra exempelvis stridsvagnar och meddelar att dessa krav måste omhändertas även under byggtiden.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkten beaktas i kommande projektering.

2020-10-07 Lennheden vatten AB (LVAB), skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

LVAB ser positivt på den valda sträckningen och planerade vattenskyddsåtgärder. Det är viktigt att skyddsåtgärderna finns dokumenterade för framtida drift- och underhåll. Det framgår inte av handlingarna vilken slags beredskapsplan som avses och vem som ska ta fram denna. LVAB ställer sig positiva till att samarbeta med Trafikverket och andra aktörer i denna fråga. Föroreningsutsläpp bör beaktas i en beredskapsplan för vattenförsörjningen och inarbetas i insatsplaner för Räddningstjänsten. Trafikverket har en viktig roll i att säkerställa funktionen hos grundvattenskyddsåtgärderna och tillhandahålla aktuell information om anläggningen till Räddningstjänst m.fl.

Trafikverket kommenterar:

Underlag till beredskapsplanen är påbörjad vilken fördjupas i kommande skede när detaljutformningen av grundvattenskyddet är färdigt. Den ska sedan arbetas in i Räddningstjänstens insatsplan och bör även vara en del av kommunens övergripande

beredskap gällande skydd av vattentäkten. Det är kommunens ansvar att ta fram en beredskapsplan för att de planerade åtgärderna ska bli verkningsfulla.

2020-10-07 Borlänge Energi, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Borlänge energi inkommer med ett samlat yttrande för samtliga enheter där enheterna; Elnät, Fjärrvärme samt Stadsnät inte har något att erinra.

Avfallsenheten meddelar att insamling av avfall måste kunna ske på ett trafiksäkert sätt både under och efter byggtiden. Enheten Stadsmiljö gata och trafik frågar hur gång- och cykelvägen samt lokalgatan kommer att utformas längs befintlig väg samt påtalar att belysning bör ordnas längst cykelvägarna. Enheten VA informerar om att det finns en vattenledning som korsar den föreslagna vägsträckningen, vilket de redovisar på en skiss.

Trafikverket kommenterar:

Tillgängligheten för sophämtning kommer att ses över för att säkerställa åtkomst. Samråd kan bokas in med DVAAB för att se över de aktuella platserna där problem kan uppstå. Kontaktperson under byggtiden kommer att finnas tillgänglig och kan meddelas DVAAB.

Förslaget som presenterats avser gång- och cykelväg avskilt med skåldike mot E16/väg 70, där befintlig körbanebredd minskas ned, men den totala vägbredden behålls.

Belysning föreslås efter gång- och cykelvägar inom detaljplanelagt område. Vilka anläggningsdelar som föreslås bli belysta redovisas på plankartor. Ingen belysning föreslås i Norr Amsberg, då det inte är detaljplanelagt område.

Ledningar och deras lägen är beaktade och inventerade och samråd har skett med ledningsägare.

2020-10-07 LRF:s kommungrupp, Borlänge, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

LRF ser positivt på att framförandet av jordbrukets utrymmeskrävande maskiner beaktas. Det är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt och för jordbrukarens arbetsmiljö vid vägtransporter.

De vill dock att etapp 2 avslutas enligt alternativet Blå korridor av nedanstående sammanfattade skäl:

Dragningen över åkermarken i Gimsbärke innebär en tillkommande barriär i det öppna odlingslandskapet vilket skulle minimeras via Blå korridor. Då behövs troligen en lokalväg parallellt med den nya vägen som skulle kunna vara 1+1 väg en kortare sträcka eftersom utrymmet är begränsat.

Det anges att kommunens strategi är att jordbruksmarkens produktionsförmåga ska behållas för framtiden. Enligt Borlänges remissversion av ny miljöstrategi och –plan ska jordbruksmarksarealen bibehållas. Det innebär att en oersättlig resurs ska värnas mer än vad vi gör i nuläget. Samhället har blivit mer medvetet om att vi behöver säkerställa vår egen framtida försörjningsförmåga.

Länsstyrelsen har pekat ut odlingslandskapet i Gimsbärke som värdefullt odlingslandskap. Enligt Miljöbalken kap 3 § 4 får jordbruksmark endast tas i anspråk om väsentliga samhällsintressen (E16 är riksintresse) ej kan tillgodoses på annat sätt. Då bör ingreppen i

det minimeras. Samhällsintresset kan tillgodoses om den nya vägen anslöt till befintligt vägområde norr om Rastastugan. Den negativa påverkan på miljömålet Ett rikt odlingslandskap skulle också minskas påtagligt.

Redovisning av att den delen av Blå korridor skulle vara otillfredsställande ur allmän synpunkt saknas. LRF anser att det räcker med den åkermark som försvinner i Norr Amsberg och den södra delen av Gimsbärke.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket hänvisar LRF till svaret som angetts tidigare i handlingen under " Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda" under "Vald korridor i Gimsbärke"

2020-10-08 LRF Gagnef , skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

LRF meddelar att de backar upp Borlänge LRF:s förslag och förväntar sig information när etapp 3 kommer ut på remiss.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-10-08 Dala Vatten och Avfall (DVAAB), skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

DVAAB inkommer med ett yttrande, på uppdrag av Gagnef Teknik AB, där information ges att det pågår ett arbete med att ta fram ett nytt vattenskyddsområde för Bäsna där samråd planeras ske under våren 2021. Det utökade området kommer att påverka sista delen av etapp 2 samt den större delen av etapp 3. DVVAB meddelar att Trafikverket via konsult har delgetts information och underlag om detta under 2019.

I övrigt har DVAAB inget att erinra.

Trafikverket kommenterar:

Vattenskyddsområdets nya gränser har beaktats i framtagandet av föreslaget grundvattenskydd.

2020-10-12 SGI, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

SGI hänvisar till tidigare ställningstagande från 2019-10-04 och återger detta i sitt yttrande. Här nedan presenteras yttrande på vägplanens nuvarande skede:

Geoteknik

SGI anser att samrådshandlingen redogör för stabilitets- och byggnadstekniska förutsättningar och åtgärder och har inget att erinra angående detta.

Miljöteknik

SGI anser att de miljötekniska aspekterna är tillräckligt beskrivna. De anser att ytterligare provtagningar, skyddsåtgärder för grumling och eventuella begränsningar för möjligheten att återanvända massorna för avgöras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

2020-10-12 Region Dalarna, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Region Dalarna är en primär dialogpart till Trafikverket men har inte fått vara med som samrådspart i tidigare samrådsprocess. Önskar att få vara med i den fortsatta processen.

Region Dalarna saknar argument och analys av vilken funktion och vilka samband som finns mellan ny och befintlig E16/väg 70. För att säkra måluppfyllanden ingår finansiering av åtgärder för gång- och cykel samt kollektivtrafik och RD anser att det finns ett funktionellt samband mellan ny och befintlig väg och att båda behövs för att säkerställa en hållbar transportförsörjning. Nuvarande sträckning utgör ett starkt intresse ur ett regionalt systemperspektiv och bör fortsatt ha ett statligt väghållaransvar. Finansiering för gång- och cykelväg bör ske inom ramen för projektet.

Trafikverket har ett ansvar att planera mötesfria vägar utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Därmed är det angeläget att anläggandet av gång- och cykelvägar sker genom vägrätt, vilket borde vara självklart för att nå de transportpolitiska målen. Att ta vägrätt för gång- och cykelvägar är viktigt ur ett regionalt systemperspektiv; dels utifrån ett pendlingsperspektiv och dels utifrån ett regionalstråksperspektiv från Falun-Borlänge-Gagnef och vidare norrut mot Siljanområdet. Väg 293 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) bland annat för funktionerna arbetspendling och kollektivtrafik. Den innefattar även separat gång- och cykelväg Falun-Amsberg (Ängesgårdarna), vilket styrker väg 293 som en viktig länk utifrån ett regionalt perspektiv. Det finns en tydlig koppling till RD:s arbete med att utveckla cykelturismen samt regeringens intentioner att öka cyklingen i landet.

Regionen ställer sig bakom Borlänge kommuns samrådsyttrande; särskilt rubrikerna "Yttrande" och "Samsyn och måluppfyllelse" där RD vill betona följande:

- Det funktionella sambandet och hela sträckans funktion (etapp 1-etapp 3) sett ur ett regionalt systemperspektiv behöver fastställas och prövas juridiskt. Särskilt behöver det funktionella sambandet för gång- och cykelvägar gentemot det statliga vägtransportssystemet klaras ut. Detta framhålls under rubriken "Vägrätt eller nyttjanderätt" och vidare kopplingen till funktionsmålet i punkten nedan.
- Bristen på redogörelse för funktionsmålet för jämlikhet, jämställdhet och hälsa vilket är en avgörande förutsättning för tillgängligheten till användandet av transportsystemet.

Trafikverket kommenterar:

I samband med tidigare samråd skickades remissbrev till Region Dalarna. Separat kontaktperson för Region Dalarna har lagts till i sändlistan.

Gällande argument och analys av vilken funktion och vilka samband som finns mellan ny och befintlig E16/väg 70, se svar under "2020-10-16 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag" och "Systemsyn och måluppfyllelse".

Gång- och cykelvägen beräknas inrymmas inom befintligt vägrättsområde för befintlig E16/väg 70 varför det inte behövs nytt vägområde för gång- och cykelvägen.

Gällande Bristen på redogörelse för funktionsmålet för jämlikhet, jämställdhet och hälsa se svar under "2020-10-16 Borlänge kommun, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag" och "Transportpolitiska mål".

2020-10-15—2020-10-23 Inkomna synpunkter från Dalatrafik via mailväxling

2020-10-15 upplyser Sweco Dalatrafik särskilt om de hållplatslägen som påverkas av planerad vägsträckning i Sifferbo, då påverkan eventuellt inte framgått så tydligt via tidigare samråd. Till mailet skickas utklipp av kartunderlag från CUBE. Dalatrafik svarar 2020-10-23 att de på grund av förslaget kommer att behöva lägga om linje 217.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-10-16 Svenska kraftnät, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag för den aktuella delsträckan. De vill informera om att deras anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen (www.geodata.se). För information gällande framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisas till "Systemutvecklingsplan 2020-2029" som finns på hemsidan (www.svk.se). För kartor publicerade med Svenska kraftnäts anläggningsinformation ska copyright anges enligt hänvisad text i svarsbrev.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-10-17 Räddningstjänsten Dala Mitt, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

RDM meddelar att planerad sträckning kommer längre ifrån befintliga bostadshus vilket gör att riskerna minskar för dessa bostäder. RDM bifaller de föreslagna åtgärdsförslag på de 2 fastigheter som anses ha behov av skyddsåtgärder. De anser vidare att planerade åtgärder för de övriga två fastigheterna bör vidtas även om individrisk visar på acceptabla nivåer.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-10-28 Skogsstyrelsen, skriftligt yttrande på samrådshandling, utformning av planförslag

Skogsstyrelsen meddelar att verksamheten rörande vägbyggnationer är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd men kan komma att påverka pågående skogsbruk och områden med naturvärden och kulturmiljövärden. Om ett biotopskyddat område berörs är det förbjudet att bedriva verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet över biotopskyddsområden (7 kap 11 § miljöbalken) och bedömer om den planerade åtgärden kan skada naturmiljön. För att Skogsstyrelsen ska kunna göra en sådan bedömning krävs en detaljerad beskrivning av åtgärden och dess genomförande. Bedömer Skogsstyrelsen att den aktuella åtgärden kan skada naturmiljön ska verksamhetsutövaren ansöka om dispens.

Skogsstyrelsen anger i sitt yttrande information om avgift och vidare hantering angående dispensansökan.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

2020-11-24 Dalarnas botaniska sällskap, inkommet yttrande under allmänhetens granskning (etapp 3) med synpunkter som berör etapp 2

Dalarnas botaniska sällskap inkom med yttrande under allmänhetens granskning för etapp 3 som pågick under perioden 2020-11-02—2020-12-02. Flertalet synpunkter berörde vägplanen för etapp 2 och sammanställs och besvaras här nedan.

Vägdragningen över odlingslandskapet i Gimsbärke kommer att upplevas som ett stort intrång i miljön. Troligen är dock alternativa dragningar svåra att finna. Positivt är att broar byggs vid passagerna av såväl Broängesbäcken som Gimån. De gamla passagerna av dessa vattendrag består av trummor där såväl fisk som mindre däggdjur har svårt att passera. Det beskrivs att dessa trummor ska åtgärdas. Det är viktigt att såväl öring som utter ska ha möjlighet att passera här när ombyggnaden utförts.

Hela ravinen där Broängesbäcken rinner fram har höga naturvärden. Området bör skyddas med stöd av miljöbalken. Vid bygget av den nya bron i ravinens övre del måste ingreppen i skog och mark minimeras.

Trafikverket kommenterar:

Nya broar kommer att vara anpassade för både utter och fisk. I Gimån planeras ingen utterpassage vid befintlig trumma då ÅDT (årsmedeldygnstrafiken) efter genomförda åtgärder inte medför krav på torrpassage för medelstora däggdjur enligt Trafikverkets riktlinjer. Vid Broängesbäcken under befintlig E16/väg 70 planeras en extra tumma etableras för att avbörda vatten vid höga flöden vilken kommer kunna användas som torrpassage vid medelflöden.

Samråd med allmänheten

Skede samrådsunderlag

2018-09-13 Öppet hus

I och med öppet hus inkom ett dussintal skriftliga synpunkter där blandade åsikter kring de föreslagna skisserna och etapperna förekom.

Flera personer lyfte fram en önskan om att befintlig gångtrafik och byväg (runt Gimsbärke) även i framtiden ska kunna vara tillgängliga och att oskyddade lätt ska kunna passera över E16/väg 70.

Synpunkter gällande vägens placering runt Gimklack framfördes, där vikten av att se till de boende i området och inte försämra deras boendemiljö påtalades.

Företagare i området kring Gimsbärke påpekade att turistnäringen i området bör beaktas om trafiken kommer att ledas om.

Gällande korsningen mot väg 293 inkom synpunkter om att det idag är svårt för svängande mot Borlängehållet att komma ut på E16/väg 70, samt att man i planeringen av påfartens placering (vid en eventuell trafikplats) bör tänka på säkerheten och risken för ökat buller.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna kommer beaktas i kommande vägplanearbete.

Skriftliga yttranden på samrådsunderlag

Under samrådsperioden inkom tre skriftliga yttranden på samrådsunderlaget.

Synpunkterna har sammanfattats och redovisas nedan tillsammans med Trafikverkets svar.

I samrådsunderlaget hänvisas till faktafel samt att vissa mål inte kan uppnås med en nydragning. Gimsbärkeområdet anses heller inte lika väl beskrivet som de övriga områdena.

Att dra E16/väg 70 genom byn Gimsbärke för att därefter ansluta mot befintlig E16/väg 70 anses som mindre lämpligt på grund av dragningens omgivningspåverkan och närhet till fastigheter. För att undvika detta föreslås en nydragning ända till Djurås eller en nydragning från grustakten i Borlänge förbi Mockfjärd (söder om Dalälven).

Att lösa in fastigheterna mellan järnväg och väg fram till Gimma såg skulle skapa bättre utrymme.

En person förutsätter att en ny alternativ väg kommer att dras från korsningen mot väg 293 med dragning norr om Gimklack.

Kapacitets- och framkomlighetsbrister upplevs utmed sträckan. Det anses att en 2+1-sträcka bör vara minst 2 km lång för att leda till en förbättring.

Hastighetsändringar bör regleras stegvis, där 60-sträckor bör undvikas.

Att delen nydragning blir så lång som möjligt samt att en trafikplats anläggs i Amsberg anses som positivt.

Befintlig E16/väg 70 som ska användas av gång- och cykeltrafik bör separeras med räcke mot motortrafiken och förläggas närmast älven, för att minska belastning från tung trafik.

Trafikverket kommenterar:

Gällande synpunkt på samrådsunderlagets innehåll, så har det sin grund i att projektet har en lång historik med omtag av vägplaner inom samma område. Detta har resulterat i en gedigen faktainsamling för områden inom den forna vägplanen och som till stor del också valts att tas med i detta samrådsunderlag. Ett samrådsunderlag kräver inte en så omfattande och detaljerad områdesbeskrivning. För denna vägplan har ett nytt utredningsområde tagits fram och nya områden beskrivs med den detaljeringsgrad som krävs. Den kommande samrådshandlingen "Val av lokaliseringsalternativ" kräver en större detaljeringsgrad, vilket kommer att avlägsna de skillnader i beskrivningar som finns.

Att genomföra en större del nydragning, såsom söder om Dalälven inryms inte i detta projekt. Det framtagna utredningsområdet är avgränsat till att inrymma åtgärder som betraktas kunna bli samhällsekonomiskt lönsamma. Eventuellt kan en mindre justering av utredningsområdet komma att genomföras, om det visar sig finnas ytterligare alternativa lösningar inom närområdet för E16/väg 70 som kräver detta.

Behov av inlösen av fastigheter kommer att preciseras och hanteras i den kommande processen.

I den kommande samrådshandlingen kommer valet av lokaliseringsalternativ att göras. Jämförelse av lokaliseringsalternativ görs utifrån deras möjligheter till uppfyllelse av flera parametrar såsom måluppfyllelse och omgivningspåverkan ställt mot den kostnad som alternativen medför. Den lokalisering som slutligen väljs är den lokalisering som bäst uppfyller de ställda parametrarna.

Hastigheten på vägen kommer att anpassas efter vägens säkerhetsstandard och vägens karaktär.

Övriga synpunkter kommer att beaktas i kommande vägplanearbete.

Skede samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ

2019-05-29 Informationsmöte

Under samrådsperioden 2019-05-29 – 2019-06-19 inkom cirka 30 skriftliga yttranden på samrådshandlingen från allmänheten. Synpunkterna har sammanfattats och redovisas nedan tillsammans med Trafikverkets svar.

Synpunkter Röd och Blå korridor:

Många synpunktslämnare anser att Röd korridor är den bästa. För någon är Röd korridor positiv då problem med erodering minskas.

Vissa är negativt inställda till Röd korridor och anser att korridoren påverkar byns karaktäristiska åkermarker och skapar barriäreffekter mellan bydelarna och dess servicepunkter samt minskar tillgängligheten till busshållplatser. Betydligt fler fastigheter och mer odlingsmark påverkas än vad som beskrivs i underlaget.

Många anser att Blå korridor är ett bra alternativ. Någon anser att den medför minst påverkan på ridstigar.

För någon anses minskad bullerpåverkan vara en positiv effekt av både Röd och Blå korridor. Ett önskemål i utformningen av Blå korridor är att öka avståndet till fastboende i Gimmenområdet i största möjliga mån och dra vägen något mer söderut (då de hus som är söder om sträckningen är fritidshus) samt att utföra de buller- och vibrationsåtgärder som krävs.

En synpunkt är helt emot Blå och Röd korridor. Alternativen splittrar byn Gimsbärke och tangerar bostadsfastigheter och fritidshus. Friluftsområden förstörs.

En synpunktslämnare anser att Grön korridor styckar upp marker och kapslar in fastigheter.

Alternativa lokaliseringar:

Förslag har inkommit om att vägen istället borde dras runt Sifferbo och Gimsbärke för att inte dela åkermark och byn Gimsbärke.

En annan ifrågasätter varför inte ny E16/väg 70 kan dras längre norr om korsningen mot väg 293 och med en mer gen vägdragning.

Allmänt:

En synpunktslämnare ifrågasätter motiven till omdragningen i Gimsbärke, då olyckstalet är lågt på grund av den befintliga hastigheten och fartkamera. I stället bör områdets karaktär, omgivning och boendemiljö beaktas.

Ett önskemål har inkommit om en gång- och cykelväg mellan Borlänge- Djurås utformad med hög standard och separerad från övrig trafik. Detta uppmuntrar till pendling med cykel och minskad miljöpåverkan.

En synpunktslämnare anser att Trafikverkets trafikprognos gällande förväntade trafikökningar inte är aktuell. Personbilstransporter, distributionsbilar för näthandel kommer att år 2045 ha reducerats då gods kommer att ha lyfts över till järnvägstransporter.

En synpunktslämnare undrar om det finns möjlighet att räta ut kurvor för järnvägen vid Gimklack i samband med ombyggnation i närheten.

En synpunktslämnare anser att underlagen är för undermåliga för att kunna yttra sig över nylokalisering. Ett alternativ som borde utredas i projektet är att dra en helt ny väg från Norr Amsberg till Djurås.

En synpunkt har inkommit gällande förslagets negativa påverkan på åkermark med hänsyn till den livsmedelsstrategi som kom år 2017. Trafikverket beaktar inte de nationella målen med att bevara åkermark för att öka livsmedelsproduktion, sysselsättning, lönsamhet och innovation. Fokus bör istället läggas på att trafiksäkra befintlig väg.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar synpunkterna och tar med dem i den sammanvägda bedömningen av val av lokalisering.

Synpunkter Röd, Blå och Grön korridor:

Åtgärdernas påverkan på lokalvägnätet kommer att utredas och fortsatta samråd sker med Dalatrafik angående busshållplatsernas lokalisering och utformning. En mer omfattande beskrivning av åtgärdsförslagets påverkan och effekter finns i planbeskrivningen.

Vägens exakta lokalisering kommer att utredas där möjlig dragning finns inom korridorens hela bredd. Den mark inom korridoren som inte kommer att behövas för väganläggningen kommer inte att tas i anspråk.

Alternativa lokaliseringar:

En längre omdragning som tar mer utrymme i anspråk än vad som är nödvändigt för att uppnå de projektmål som satts är inte aktuellt för de förutsättningar som gäller för projektet.

Att dra en väg mer norr om E16/väg 70 vid väg 293 utanför befintligt utredningsområde skulle medföra stora konsekvenser för boende i Norra delen av Amsberg på grund av vägens linjeföring. Förslaget innebär troligen att även ytterligare odlingsmark behöver tas i anspråk.

Allmänt:

Vägplanen syftar även till att projektmålen gällande framkomlighet och kapacitet ska uppnås, vilket har lett fram till detta förslag.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk ingår i åtgärdsförslaget i vägplanen.

I vägplaner är Trafikverkets trafikprognos det underlag som används.

Åtgärder på järnvägen ingår inte i detta projekt.

Det underlag som presenterats är tillräckligt för detta skede. En mer omfattande beskrivning av åtgärdsförslagets påverkan och effekter inklusive kostnader finns i planbeskrivningen. Planbeskrivningen och samrådsredogörelsen kommer att ställas ut och finnas tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Att göra en längre omlokalisering än de presenterade korridorerna ingår inte i detta projekt.

I vägplaneprocessen som ska leda fram till en fastställelsehandling ingår att göra avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Fördelarna med planen ska bedömas överväga de olägenheter som planen orsakar enskilda. Utgångspunkten är till exempel att inte ta mer utrymme i anspråk än vad som är nödvändigt för att uppnå planens mål. Tillgängligheten och behovet av eventuella passager kommer att ses över i utformningen av planförslaget.

2019-09-16–2019-10-07, utställelse 2

Under samrådsperioden 2019-09-16 – 2019-10-07 inkom ett 20-tal skriftliga yttranden på samrådshandlingen från allmänheten. Synpunkterna har sammanfattats och redovisas nedan tillsammans med Trafikverkets svar.

Synpunkter på föreslagen korridor:

Positiva reaktioner med motiv:

Flera synpunktslämnare anser att Blå korridor är ett bra lokaliseringalternativ. Att leda trafiken norr om Gimklack är bra, men vägdragningen bör inte ske i närheten av bostäder och åkrar. Några synpunktslämnare anser att exempelvis Grå korridor försämrar boendemiljön och möjligheten för nyttjande av åker och skog.

Flera synpunktslämnare anser att Röd korridor är ett bra alternativ. De positiva aspekter som framförs är att korridoren minskar trafiken utmed deras fastigheter, lokal trafik separeras från regional trafik samt att friluftslivets förutsättningar gynnas av en bro över Broängesbäcken. En positiv aspekt som framförs är att behovet av vänstersväng för att nå Sifferbo camping från Borlänge kommer att försvinna i och med Röd korridor.

Negativa reaktioner med motiv:

Några synpunktslämnare är kritiska till den föreslagna korridoren. De anser att korridoren medför negativ påverkan på både byn Gimsbärke med dess åkermark och Gimån samt för med sig ökat buller. De påpekar att det kommer bli svårt att ta sig med kollektivtrafiken mot centrum samt att promenadstråken riskerar att bli ointressanta. Korridoren hamnar även nära sommarstugor, bostadsfastigheter och genom ett viltvårdsområde samt riskerar att klyva skiften i kommande omarrondering.

Frågor:

- Hur kan det aktuella korridoralternativet förordas då det får så mycket negativa bedömningar gällande miljöpåverkan? Tydligt väger målen för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet betydligt tyngre än miljövärdena.
- En synpunktslämnare undrar hur begreppen barriäreffekter, boendemiljö och lokalväg definieras i projektet? Det framgår i samrådshandlingen att tillgängligheten för oskyddade trafikanter förbättras med korridorförslaget. Förslaget kommer istället att skapa barriäreffekter då byvägar kommer skäras av i område C. Det har inte redovisats hur kommunikationen inom byn ska lösas. Nya boende kommer få negativ påverkan på boendemiljön i och med nydragningen. Detta ger att Blå och Röd korridor borde få bedömningen Stora negativa gällande boendemiljö och barriäreffekter. Hur kan Blå och Röd korridorer anses vara positiva för lokalsamhället? Gimsbärke är väl en del av lokalsamhället?

Generella synpunkter:

Flera synpunktslämnare vill ha kvar E16/väg 70 i befintligt läge på grund av att verksamheter är beroende av turister som passerar samt att nysträckning tar mycket mark i anspråk. Korridoren riskerar att förstöra den omarrondering av åkermarken som för några år sedan utfördes i syfte att uppnå större skiften, vilket medför att det kommer att bli svårt att hålla åkermarken öppen när skiftena blir mindre. Däremot behöver E16/väg 70 rustas och att hastigheten sänks till 50 km/h. Det borde i stället satsas på kollektivtrafiken i befintlig sträckning istället för biltrafik i ny sträckning.

En synpunktlämnare har problem med att soptunnor vid infarten från E16/väg 70 blivit skadade av trafikolyckor, troligen på grund av att infarten ligger direkt efter en fartkamera som lockar till omkörning efter passage av denna.

En synpunktlämnare är kritisk till att befintlig E16/väg 70 har en järnvägsbro som är anpassad för vänstertrafik, vilket inte är bra sett ur trafiksäkerhetsperspektiv och blir inte bättre av att hastigheten planeras att höjas i vägplanen.

En synpunkt som framförs är att det är viktigt att lokalvägnätet ansluts mot E16/väg 70 vilket gynnar tillgängligheten till exempelvis motorstadion och lant- och skogsbruket, annars kommer föreslagen trafikplats i Norr Amsberg att skapa en barriär.

En synpunktlämnare framför att fler verksamheter såsom barnomsorg, grundskola och kyrklig verksamhet finns i Norr Amsberg och som inte nämns i samrådshandlingen.

En synpunktlämnare meddelar att det inom område B finns en dalsänka (Mardalen) som bör förbli orörd.

En synpunkt som framförs är att bron över Broängesbäcken bör placeras nära motorstadion.

Det finns bäver Norr om Gimklack, vilket kan leda till att särskilda åtgärder kan komma att krävas.

Ett par synpunktlämnare anser att det vid högfrekvent trafik är svårt att från väg 293 göra en vänstersväng ut på E16/väg 70. Några synpunktlämnare förordar att en trafikplats uppförs vid korsning väg 293. Som ett motiv till detta nämns att allt större del tung trafik i dag väljer att åka väg 293 mot bland annat Gävle för att undvika cirkulationer i Borlänge och Falun samt för att få kortare färdväg. Detta måste beaktas när av- och påfartsramperna dimensioneras.

En synpunktlämnare ställer sig kritisk till att inte kontroller utförs gällande den miljöpåverkan som kan uppstå inom vattenskyddsområdet och som kommer från transporter med tung trafik.

Frågor:

- En synpunktlämnare trycker på att det är viktigt att lokalvägen i denna etapp knyts an mot den planskilda passagen som planeras i Norr Amsberg i etapp 1, vilket underlättar för lokaltrafiken samt att jordbruksmaskiner kan nå bruksenheterna inom Gimsbärke-Amsberg utan att behöva beträda E16/väg 70. Åtgärden bör genomföras i samband med byggnationen av etapp 1.
- En synpunktlämnare undrar om det går att placera avfart/påfart för "bandyklubborna" i Solbacka längre från bebyggelsen? Nuvarande placering medför skymd sikt, ökat buller och närhet till trafik för fastigheterna som finns intill avfarten/påfarten.
- Trafikverket bör beakta tillgängligheten till andra sidan E16/väg 70 för dem som bor i Gimsbärke/Sifferbo. Det finns till exempel idag en befintlig gångpassage vid järnvägen. Det är viktigt att byvägen runt Gimklack kan passeras utan att E16/väg 70 behöver korsas i plan. Kanske kan en tunnel anläggas så att byvägen kan bevaras?
- En synpunktlämnare undrar hur begreppet lokalväg definieras. Är det den nuvarande E16/väg 70? Begreppet borde innefatta hela det lokala vägnätet.
- En synpunktlämnare meddelar att denne vid tidigare samråd föreslagit att E16/väg 70 dras i nysträckning ända till Djurås, men anser att det svar som lämnats om att förutsättningarna för detta inte finns i projektet inte är tillfredsställande. Denne vill ha

ett tydligare svar på varför förutsättningarna inte anses finnas samt veta vem som har mandat att kunna ta ställning till denna fråga och som synpunktslämnaren kan kontakta. De förslag på nysträckning synpunktslämnaren hänvisar till är inkomna i samrådsunderlagsskedet och tydliggörs här nedan:

- o Att nydragningen även dras runt Gimklack, rundar Gerusberget, svänger av mot Sifferboberget och dras därefter norr om Sifferbo och Oxberget för att slutligen dras ner mot Djurås. Då slipper ni dessutom åtgärder i både Sifferbo, Djurmo och Bäckan.
 - o Ett annat förslag är att nydragningen börjar från Borlänge (avfart vid grustäkten i Tallmon) upp till exempelvis Mockfjärd, söder om Dalälven. Då minskar trafikmängden utmed sträckan och förutsättningarna ändras troligen till det bättre för åtgärder på denna sträcka.
- En synpunkt som framförs gäller möjligheten att lämna synpunkter via Trafikverkets webb och att denna möjlighet togs bort innan kl. 24.00 den 7 oktober.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar synpunkterna och tar med dem i det kommande arbetet.

Synpunkter på föreslagen korridor:

Svar på synpunkt gällande positiva reaktioner med motiv:

Synpunkten gällande att vänstersvängen för trafik från Borlänge mot Sifferbo camping kommer att försvinna med Röd korridor stämmer inte. Röd korridor ansluter till befintligt läge för E16/väg 70 inom etapp 2 och Sifferbo camping hör till etapp 3.

Svar på frågor gällande negativa reaktioner med motiv:

- Korridoren bedöms i sin helhet medföra positiva konsekvenser för exempelvis buller, risker med farligt gods etc. Möjligheten för kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder för den negativa miljöpåverkan som uppstår bedöms vara goda för korridoren.
- I ett större perspektiv bedöms föreslagen korridor (Blå och Röd korridor) ge positiva effekter inom både boendemiljö och barriäreffekter. Det lokala vägnätet kommer att studeras mer djupgående samt att åtgärder föreslås i kommande skede i syfte att minska barriäreffekterna.

Svar på generella synpunkter:

- Enskilda vägar löses via kommande lantmäteriförrättningar.
- Om Grå korridor väljs kommer bandyklubbarna att utredas vidare.
- Det lokala vägnätet kommer att studeras mer djupgående och redovisas i kommande skede i syfte att minska barriäreffekterna.
- Begreppet lokalväg avser befintlig E16/väg 70. Lokalvägar kommer att få ett vidare begrepp i nästkommande skede då åtgärder kommer att föreslås även för det övriga lokala vägnätet.
- En längre nysträckning anses inte vara samhällsekonomiskt lönsam eller uppfylla projektmålen. Med föreslagna alternativ kommer bland annat åtgärder på befintlig E16/väg 70 att kvarstå och behöva hanteras. Gällande förslaget med nydragning runt omgivande berg får till följd, på grund av topografin och höga naturvärden i form av naturreservat och som vägdragningen måste anpassas mot, att en oskäligt

lång omväg skapas. Gällande förslaget på nydragning söder om Dalälven medför att den dominerande trafikmängden mot Mora kvarstår på befintlig E16/väg 70.

- Problemet gällande möjligheten att lämna synpunkt via webben ses över till kommande samråd.

Skede samrådshandling – utformning av planförslag

2020-09-17–2020-10-08, utställelse samrådshandling- utformning av planförslag

Under samrådsperioden 2020-09-17 – 2020-10-08 inkom 4 skriftliga yttranden på samrådshandlingen från allmänheten. Synpunkterna har sammanfattats och redovisas nedan tillsammans med Trafikverkets svar.

Synpunkter på planförslaget:

Tillgänglighet och framkomlighet: En synpunkt som förmedlas är oro för att vägen kommer att förstöra en stor del av skogen som används av många via bland annat befintligt stigsystem. Framkomligheten i skogen måste säkras. Tunnlarna som planeras är bra, men behöver bli fler eller att det säkerställs att det också går att ta sig fram via dem.

En synpunkt gäller förslaget att stänga Gimmenvägens korsning i Gimsbärke samt föreslagen färst. Vägplanen kommer att påverka Gimmenvägen negativt då det är många som rör sig utmed denna. Planerade åtgärder medför att det blir långt till närmsta busshållplats som nu hamnar flera kilometer bort i grannkommunen. Att gå under bron vid Gimån är inget alternativ då gånganslutning från Gimsbärke saknas samt att det kan bli problem gällande snöröjning. En bra anslutning för att ta sig över i byns centrum, som även är lämplig för hundar, efterfrågas och att planerad färst anpassas till det. För trafiksäkerheten borde en planskild överfart anläggas och om E16/väg 70 anläggs under Gimmenvägen kommer också bullret att minska.

Underlag saknas på webben: En synpunktslämnare informerar om att MKB:n saknas på webben (endast bilagorna finns) och att utställelseperioden därmed bör förlängas. Denne önskar även att få ta del av den samhällsekonomiska bedömningen, klimatkalkylen (för samtliga lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen) samt en bullerutredningskarta som täcker hela norra delen av Gimsbärke.

Stängning av Gimmenvägen: Om Gimmenvägen stängs medför det att trafiken på byvägen kommer att öka med ökad olycksrisk då den används av många. Kommunikationen mellan västra och östra delen av byn kommer också att ske via denna väg där det redan i dag finns en oroande trafiksituation. Även Sifferbo kommer att få ökad trafik. Bättre argument krävs till varför vägen föreslås att stängas. Personen vill ha en över- eller underfart för Gimmenvägen och kommer inte att acceptera en stängning. Det framgår inte om gående och cyklande får passera nya vägen där Gimmenvägen stängs av eller hur de kommer till busshållplatser, bygdegård och handelscentrum.

En synpunktslämnare undrar om den så kallade strandpassagen under bron över Gimån kommer att kunna användas som ersättning för Labacksvägen över Gimån (kallad traktorsväg i underlaget). Personen ser i övrigt ingen måluppfyllelse gällande natur- och kulturmiljöer som allmänt används för friluftslivet.

Lokaliseringalternativet och bedömning av konsekvenser i Gimsbärke: En synpunkt framförs att det önskas en förklaring till hur Trafikverket bedömt "måttligt" negativa konsekvenser kring Gimsbärke gällande kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv. Hur kan

förslaget bedömas positivt för lokaltrafik och lokal utveckling i Gimsbärke som kommer bli en ändhållplats utmed en enskild väg.

En person vill få tydligare motiv till varför det inte går att dra vägen under järnvägen enligt Blå korridor och meddelar att Grå och Grön korridor bör väljas som till stor del uppfyller projektets mål. Alla myndigheter hade endast Blå/Röd korridor att välja på för att undvika vattenskyddsområdet. Självklart valdes det alternativet när andra alternativ saknades.

Buller i Gimsbärke: Ett motiv till val av korridor var att det medgav plats för bulleråtgärder. En förklaring önskas varför då inte vägnära åtgärder kan genomföras där vägen kommer in i Gimsbärke. Kanske kan använda tystare beläggning på vägen.

Ytterligare lokaliseringalternativ: Ett par synpunkter framförs med önskan om att ytterligare lokaliseringalternativ tas fram. En av dem vill fortsatt veta varför en dragning bakom Gerusberget och Djurmoklack inte kan utredas då denne enbart fått svar att dragningen skulle bli 3 km längre och inte är samhällsekonomiskt intressant.

Trafikverket kommenterar:

Tillgänglighet och framkomlighet: Stigsystemet kommer i möjligaste mån att anpassas till friluftsporten i byggskedet. Ytterligare planfria passager planeras inte att anläggas.

Längden till busshållplatsen ökar med cirka 1 km enkel väg vilket anses vara ett acceptabelt avstånd på landsbygden. Samråd har skett med Kollektivtrafikmyndigheten. Busshållplatsen Gimsbärke norra kommer fortsatt att finnas kvar.

Färist behövs för att hindra stora djur för att beträda E16/väg 70. För svar gällande önskemål om planfri passage vid Gimmenvägen, se svaret längre ned " Stängning av Gimmenvägen "

Underlag saknas på webben: MKB:ns huvuddokument har saknats på webben i 6 dagar vilket medför att samrådstiden förlängs med motsvarande tid, till den 15/10. Förlängd samrådstid annonseras på hemsidan. Gällande den samhällsekonomiska bedömningen så kan den inte presenteras ännu då den först ska godkännas på regional nivå inom Trafikverket. Klimatkalkylen har skickats till synpunktslämnaren. Bullerkarta som täcker hela det önskade området finns inte framtagen då behovet av en sådan inte finns inom områden där bostadsfastigheter saknas.

Stängning av Gimmenvägen: Platsen uppnår inte siktkraven vid korsning varför anslutningen föreslås stängas. Trafikmängden på Gimmenvägen är inte tillräcklig för att motivera en planskild passage med det intrång och investeringskostnad det skulle medföra.

Det kommer inte gå att använda vägen under bron över Gimån som ersättning för "Traktorvägen"/Labacksvägen på grund av översvämningsrisker och ytterligare intrång på naturvärden. Vägen under bron avses användas som passage för tillgänglighet till friluftslivet och som viltpassage.

Planerade gång-och cykelvägar som avskiljs från trafiken utmed E16/väg 70 samt planskilda passager för oskyddade trafikanter ger förbättrad möjlighet till friluftaktivitet. Åtgärderna ger bättre åtkomst för oskyddade trafikanter till naturområden och friluftsanläggningar längs befintlig väg jämfört med dagslaget.

Lokaliseringalternativet och bedömning av konsekvenser i Gimsbärke: Trafikverket är tydliga med att den nya vägen kommer att påverka kulturmiljön i Gimsbärke negativt. Det öppna odlingslandskapet vid Gimsbärke identifierades i den inledande kulturarvsanalysen som en värdefull kulturmiljö och vägplanen innebär en vägbank som löper genom hela den uppodlade dalgången och skär av Gimåns dalgång. Vägen påverkar också Gimbärkes bebyggelse. Den nya vägen kommer att skära av husklungor från

varandra och fragmentiserar därigenom bybebyggelsen. Den samlade bedömningen är att det blir en måttligt negativ konsekvens.

För att i möjligaste mån få en konsekvent bedömning av vad som exempelvis är en stor eller liten konsekvens i olika vägprojekt används en bedömningsprocess. Bedömning av konsekvenser anges på en skala från lika nuläget till stora konsekvenser. Skalan bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av den förväntade effekten (ingreppets/störningens omfattning).

Bedömningen av kulturmiljöernas värden och känslighet utgår från områdets betydelse i ett nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Enligt denna har Gimsbärke ett måttligt värde. Området utgör en helhetsmiljö med vissa kulturhistoriska värden. Det är dock inget utpekat riksintresse, eller regionalt intresse för kulturmiljövården. Det innehåller heller inga fornlämningar som är unika eller av nationell betydelse och så vidare.

Även påverkan bedöms som måttlig. Kulturhistoriska värden, strukturer och samband kommer att försvagas och blir mindre tydliga. Men de försvinner inte helt. Området kommer att ha kulturhistoriska och vetenskapliga värden också efter att vägen byggts.

Sammantaget ger det bedömningen att vägen får en måttlig negativ konsekvens för kulturmiljön.

Inget ytterligare lokaliseringalternativ kommer att presenteras. För svar gällande motiv mot en lokalisering under järnvägen samt bedömning avseende Grå och Grön korridor i lokaliseringstuderingen, se tidigare lämnade svar under "Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda" och de svar som ges under "Vald korridor i Gimsbärke" respektive " Lokaliseringstuderingen och val av korridor".

Buller i Gimsbärke: Gällande bullerskyddsåtgärder i Gimsbärke så har det i Gerus inte bedömts tekniskt möjligt att bygga bullerplank på den vägbank som uppstår. Bullervallar har inte bedömts lämpliga på grund av att de skulle behöva bli mycket höga. Vagnära åtgärder föreslås utmed Gimsbärke på den södra sidan. Utmed den norra sidan har det inte bedömts ekonomiskt rimligt med vagnära åtgärder.

Ytterligare lokaliseringalternativ: Att utöka utredningsområdet är inte möjligt med tanke på de förutsättningar som finns inom området. För ytterligare motiv gällande varför inte en lokalisering bakom Gerusberget och Djurmoklack är aktuellt hänvisas till det svar som lämnats i samband med föregående samråd och som presenteras under "2019-09-16–2019-10-07, utställelse 2".



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1, Hus 26.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se