

# **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

## **0. OM UPPDRAGET**

### **1. SAMMANFATTNING**

### **2. BAKGRUND**

### **3. TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT**

### **4. FÖRUTSÄTTNINGAR**

### **5. ALTERNATIV F 1**

### **6. SAMRÅD**

### **7. FORTSATT ARBETE OCH HANDLÄGGNING**

## **TIDIGARE UTREDNINGAR PLAN OCH PROFIL**

---

## **MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING MED BILAGOR**

## 0. OM UPPDRAGET

Länsväg 929 mellan Leksand och Romma har varit föremål för tidigare utredningar vid ett flertal tillfällen. Redan på 1930-talet fanns planer på en ny sträckning. De senaste förslagen till ny sträckning hänför sig till 1980-talet. De olika förslagen har benämningen A till F.

Vägverket Region Mitt har uppdragit åt Vägverket Konsult att upprätta en vägutredning, som avser en sträckning benämnd F 1.

Följande personer har medverkat i projektet.

Vägverket , Region Mitt, FALUN

Projektansvarig Björn Zettervall tel: 023-84718

Vägverket Konsult

Uppdragsansvarig Rolf Eriksson tel: 023-84632

MKB-ansvarig Anders Dahlin tel: 018-167022

Samråd under arbetet har skett med Leksands kommun, Länsstyrelsen (MKB-arbetet).

## 1. SAMMANFATTNING

### Behov av åtgärder

Nuvarande sträckning av väg 929 mellan Leksand och Romma är smal och krokig. Trafikmiljön är konfliktfylld p g a randbebyggelse längs hela sträckan mellan Tibble och Romma samt med dåliga siktförhållanden.

Vägen mellan Tibble och Romma har karaktären av en förbättrad bygata som inte genomgått någon egentlig förändring av vägsträckningen. I byarna har vägen breddats så mycket som är möjligt mot husväggar och andra hinder.

Vägens bredd varierar mellan 4,5 till 6 m.

## 2. BAKGRUND OCH MOTIV FÖR VÄGUTREDNINGEN

### 2.1 Övergripande mål

Väg 929 mellan Leksand-Sågmyra har på sträckan Romma-Sågmyra byggts om under

1980-talet och fått en enhetlig vägstandard där den belagda vägbredden är 7 m. Kvarstående sträcka att förbättra är Leksand-Romma. Vägen har där låg standard både vad avser trafikmiljö och framkomlighet. De övergripande målen för vägprojektet är därför följande:

- Ökad trafiksäkerhet
- Enhetlig vägstandard
- Ökad framkomlighet för genomfartstrafiken

Målen skall uppnås samtidigt som :

- Stor hänsyn till kultur- och miljövärdena tas
- Vägprojektet kan genomföras till rimlig kostnad
- Grundläggande för att uppnå målen är att randbebyggelsen längs nuvarande väg avlastas från biltrafik så mycket som möjligt

## 2.2 Brister och problem

Väg 929 är på sträckan mellan Tibble och Romma smal och krokig samt med randbebyggelse längs hela sträckan. Vägbredden varierar mellan 4,5 till 6 m.

Skyldad hastighet är 50 km/tim men på något kortare avsnitt 70 km/tim.

Möjligheter att förbättra nuvarande väg på denna sträckning är mycket begränsad med tanke på befintlig randbebyggelse och medför mycket stora intrång om målstandarderna skall uppnås enligt VU 94.

## 2.3 Syfte med utredningen

Syftet med vägutredningen är att komplettera tidigare utredning av alternativ F med ny älvpassage ca 200 m uppströms och anslutning till väg 70 och Moskogen. Alternativet benämns F 1.

Miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas för den valda väglinjen.

Utredningen skall leda till att en vägkorridor kan förankras i Leksands kommuns översiktsplan.

## 3. TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

1935 upprättades ett förslag till omläggning av vägen mellan Tibble och Romma. Nya sträckningar intill förslaget utformades 1964 och 1971-1972. Samtliga dessa förslag benämns **alternativ A**.

1971-1972 upprättades ett förslag från Tibble över Majorshagen till Romma. Detta alternativ benämns **alternativ B**.

Under 1980-talet framtogs tre nya alternativ till sträckningar. De nya sträckningarna innebar att en ny förbindelse över Österdalälven och med anslutning till riksväg 70 planerades.

**Alternativ C** sträcker sig från Romma förbi Bergsbäcken till väg 70 och med anslutning där nuvarande nedfart till det gamla färjestället finns.

**Alternativ D** har samma sträckning som C till Bergsbäcken och med nytt brolägg och med anslutning till väg 70 ca 250 m NV om järnvägsbron i Ytteråkerö.

**Alternativ E** har samma sträckning och brolägg som D men med anslutning till väg 70 S Ytteråkerö. Detta innebär att även järnvägen Borlänge-Leksand måste passeras.

**Alternativen A-E** finns ytterligare beskrivna med text och kartor i den lokaliseringsplan som upprättades av Vägverket i Dalarna och dagtecknad 1990-01-05.

**Alternativ F** utreddes efter det att lokaliseringsplanen hade upprättats. Förslag till sträckningen framkom vid remissen av lokaliseringsplanen. Anslutning till väg 70 skulle då ske mellan rastplatsen och vägskälet mot Moskogen.

#### **Jämförelse och konsekvenser av tidigare utredningsförslag**

Vid negativ påverkan är värderingsgrunden av konsekvenserna : Mycket stor, Stor, Måttlig och Liten.

| <b>Sakområde</b>                             | <b>Alt A</b> | <b>Alt B</b> | <b>Alt C</b> | <b>Alt D</b> | <b>Alt E</b> |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Kulturmiljö                                  | Mycket stor  | Liten        | Mycket stor  | Mycket stor  | Måttlig      |
| Naturmiljö/<br>Landskapsbild/<br>Friluftsliv | Stor         | Liten        | Stor         | Stor         | Måttlig      |
| Jord-/Skogsbruk                              | Mycket stor  | Liten        | Stor         | Stor         | Stor         |
| Bebyggelse                                   | Mycket stor  | Liten        | Stor         | Stor         | Stor         |

#### **Synpunkter från Länsstyrelse och Leksands kommun i samband med remissyttranden**

**Alternativ A** : Kolliderar med för många riksintressen. Redan tidigare avfärdat.

**Alternativ B** : Kommunen vill att sträckningen skall fortsätta fram till väg 70 vid Statoil.

**Alternativ C** : Lst anser alternativet otänkbart med tanke på riksintressena.

**Alternativ D** : Lst och kommunen anser att alternativet skall utgå på grund av konflikter med riksintressen och sträckningens påverkan på Ytteråkerö by. Rasrisk föreligger även vid älven.

**Alternativ E** : Lst anser att alternativet kan accepteras men att man får en oönskad vägförlängning för trafiken till och från Leksands Noret och en kostsam planskild korsning med järnvägen.

**Alternativ F** : Lst och kommunen anser att alternativet bör utredas ytterligare. Med en flyttning av broläget ca 200 m uppströms bör alternativet kunna accepteras ur riksintressesynpunkt.

## 4. FÖRUTSÄTTNINGAR

### 4.1 Landskap och bebyggelse

Landskapet kring nuvarande väg och det vägförslag som presenteras i vägutredningen är ett område som kännetecknas av öppna jordbruksbygder och skogklädda berg och där Österdalälven rinner fram i dalgången. Kring väg 929 är bebyggelsen i huvudsak samlad i oskiftade byar i direkt anslutning till vägen.

Beskrivs utförligare i MKB.

### 4.2 Trafik och trafikanter

Befintlig väg 929 mellan Leksand och Romma har på sträckan mellan Tibble och Romma karaktären av en förbättrad bygata som inte genomgått någon egentlig förändring av vägsträckningen. I byarna har vägen breddats precis så mycket som är möjligt mot husväggar och andra hinder.

För lokaltrafiken mellan byarna torde inte den nya vägsträckningen innebära några större förändringar på trafikintensiteten.

#### Trafikmängder och trafikstring

Trafikmängderna år 1991 är 1890 axelpar/ÅDT. Andelen tung trafik ( fordon över 3,5 ton ) uppskattas till ca 5 % vardagar och 1,5 % söndagar.

#### Olyckor

Olyckor förekommer längs hela den befintliga sträckan. Totalt har 34 polisrapporterade trafikolyckor inträffat under perioden 1987-01-01 - 1997-05-01. Fördelning av olyckstyperna är :

|               |    |
|---------------|----|
| Singelolyckor | 3  |
| Mötesolyckor  | 4  |
| Viltolyckor   | 26 |
| Övrig         | 1  |

Under 1996 inträffade en olycka med dödlig utgång och en olycka som medförde svåra skador.

Att olyckornas skadegrad är ringa beror troligtvis på att hastigheten är låg.

Olycksincidenter förekommer troligen dagligen.

### **Kollektivtrafik**

Sträckan Leksand-Romma ingår i lokaltrafikens linje mellan Leksand och Rönnäs. Leksand-Rönnäs trafikeras sju turer på vardagar och sträckan Rönnäs-Leksand nio turer.

### **Gång- och cykeltrafik**

**Situationen för oskyddade trafikanter är mycket dålig.**

Gång- och cykelbanor saknas helt på sträckan Tibble-Romma. Cyklister och gående kan på en del sträckor inte köras om vid samtidigt möte med annat fordon. De trånga utrymmena kring vägen skapar otrygghet för t ex de som väntar på buss eller skall korsa vägen. Särskilt problemfyllda är bycentra med stor gång- och cykeltrafik.

### **Framkomlighet**

Framkomligheten för genomfartstrafiken begränsas av hastighetsbegränsningar, dåliga siktförhållanden, tät och näraliggande randbebyggelse samt många och dåligt placerade utfarter.

## **4.3 Klassade natur och kulturmiljöer**

Vägutredningen berör ett riksintresse för kulturminnesvården som benämns Dalälvsbyarna ( K 43 ). Vidare berörs ett riksintresse för naturvården benämnt Häradsbygden-Rönnäs ( N 75 ).

Områdena finns redovisade mer i detalj i bifogad MKB.

## **4.4 Markanvändning**

I översiktsplanen anges större delen av området som planeringsområde ( P 11 ) Tibble-Rönnäs. Områdets aktiva jordbruk ska bevaras och den värdefulla landskapsbilden skyddas. De ursprungliga byarna ska vårdas och tillkommande bebyggelse ska lokaliseras så att de även i framtiden ska utgöra urskiljbara enheter. Det innebär restriktioner bland annat för byggande så att jordbruksdriften inte försvåras. För nybebyggelse krävs detaljplanläggning.

I övrigt se MKB.

## 4.5 Geologi

Marken runt Österdalälvens dalgång utgörs av sand och silt. Terrängen norr om väg 929 består av morän. Moränen överlagrar berg som består av graniter. Berg i dagen förekommer vid Vändattberget.

## 5. ALTERNATIV F 1

### 5.1 Allmänt

Med utgångspunkt från befintlig väg 919 mot Moskogen över nuvarande bro över järnvägen Borlänge-Leksand passeras väg 70. Korsningen kommer att kunna göras planfritt genom byggande av trafikplats. Bron över järnvägen kan utnyttjas med sin nuvarande utformning. Mellan trafikplatsen och den nya bron över Österdalälven skall anslutning till Övermo industriområde projekteras.

Den nya bron över Österdalälven förläggs söder om befintlig kraftledning. Vägsträckningen passerar sedan åkermarken mellan älven och väg 929. I gränsen mellan byarna Tibble och Ullvi korsas befintlig väg 929 och en kraftledning. Vägsträckningen förläggs sedan norr om bebyggelsen i Ullvi, Hälla och Romma innan den ansluts till väg 929.

Efter korsningen med väg 929 går vägsträckningen på skrå på det brant lutande Vändattberget. Efter passerandet av odlingsmarken N Ullvi korsas Kattbäcken och Österängsbäcken innan vägen läggs i kanten på Lilla Åslebsberget.

Norr om bebyggelsen i Hälla passeras Rombäcken.

### Vägstandard

Den geometriska utformningen styrs av anpassningen till landskapet och terrängen samt pågående markanvändning. De stora höjdskillnaderna innebär branta lutningar och relativt små horisontal- och vertikalkurvor.

Referenshastigheten blir 70 km/tim.

Nya vägens bredd förutsätts bli 7,0 m uppdelad på 6,5 m körbana och 0,25 m vägren på båda sidorna. Den nya bronns fria brobredd blir 7,5 m.

Lutning max 8 %.

Horisontalradie min 250 m.

Vertikalradie min 2300 m.

Detta innebär mindre god standard enligt VU 94.

## Anläggningskostnader

En preliminär bedömning av anläggningskostnaderna inkl projekterings- och markkostnader i 1997 års prisläge är ca 50 miljoner kronor.

Kostnadsfördelningen uppskattas enligt följande :

|                                  |        |                              |
|----------------------------------|--------|------------------------------|
| Trafikplats Moskogen             | 5 Mkr  |                              |
| Vägdelen                         | 25 Mkr | ( 5 000 kr/m )               |
| Bro över Österdalälven           | 17 Mkr | ( 10 000 kr/m <sup>2</sup> ) |
| Projekterings- och markkostnader | 3 Mkr  |                              |

## 6. SAMRÅD

Samråd under arbetet har skett med Länsstyrelsen ( MKB-arbetet ) och Leksands kommun 1997-04-02, 1997-06-05, 1997-10-24.

## 7. FORTSATT ARBETE OCH HANDLÄGGNING

Denna rapport utgör underlag för beslut om val av vägkorridor för den nya vägen att inarbetas i Leksands kommuns översiktsplan. Därefter ligger redovisade förutsättningar till grund för upprättande av arbetsplan. Det är av stor vikt för det fortsatta arbetet med beslutsunderlaget inför valet av vägkorridor att alla berörda får ta del av föreslagen vägkorridor. För att möjliggöra en så bred information som möjligt och inhämta synpunkter kommer följande åtgärder att vidtagas.

### Utställning av materialet hos :

- Vägverket Region Mitt
- Leksands kommun
- Byarna Tibble, Ullvi, Hälla och Romma

### Rapporten remitteras för yttrande till :

- Länsstyrelsen

Synpunkter på vägutredningen sammanställs och ligger till grund för beslutsunderlaget.

Beslut om val av vägkorridor fattas av Vägverket i samråd med Leksands kommun.