

# **NY STRÄCKNING FÖR VÄG 929 PÅ STRÄCKAN LEKSAND – ROMMA YTTRANDE FRÅN ULLVI BY 2008-01-16**

## **Yrkande**

Mot bakgrund av i denna skrivelse redovisade fakta och synpunkter yrkas att i Leksands kommuns översiktsplan angivet reservat för ny sträckning av väg 929 mellan Leksand och Romma utgår samt att en utredning tillsätts med uppgift att ge förslag på trafiksäkerhetsåtgärder mm för vägens befintliga sträckning genom byarna Tibble, Ullvi, Hälla och Romma.

## **Bakgrund**

Frågan om ny väg som ersättning för väg 929 genom byarna har diskuterats sedan 30-talet.

Kommunens översiktsplan, daterad november 1992, vann laga kraft 1993-07-06. I denna sägs att "ny bebyggelse och nya anläggningar inte bör lokaliseras så att framtida vägprojekt hindras eller försvåras". I översiktsplanen (sid. 38) anges vidare med avseende på den aktuella vägsträckningen att "vid prövning av bygglov- och förhandsbesked skall det framtida vägintresset tillgodoses".

Översiktsplanen har senare inte ändrats eller kompletterats. Någon ny översiktsplan är heller inte under utarbetande.

Vägverket redovisade 1997 en kompletterande utredning för väg 929 på sträckan Leksand – Romma med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I denna sammanfattades de tidigare förslag som tagits fram sedan 30-talet.

Syftet med utredningen var att:

- komplettera tidigare utredning av alternativ F, som utreddes efter det att Vägverkets lokaliseringsplan för väg 929 delen Leksand-Romma, 1990-01-05 upprättats. Det nya alternativet benämns F 1
- förankra en efter detta alternativ reserverad vägkorridor i Leksands kommuns översiktsplan

Det i den kompletterande vägutredningen förordade alternativet F1 innehåller en 5,5 km lång väg norr om byarna Ullvi, Hälla och Romma samt en ca 225 meter lång bro över Österdalälven. I väster ansluter den till väg 70 vid avfarten mot Moskogen. I öster ansluter den ca 1 km in på vägen mot Sägmyra. Huvuddelen av sträckan ligger i mycket kuperad terräng inom eller direkt gränsande till det område som i översiktsplanen anges som av riksintresse för kulturmiljön.

Uttalandet i översiktsplanen i kombination med vägverkets rekommendation av alternativ F1 innebär därmed att den i vägutredningen visade vägzonen gäller, inom denna får ingen ny bebyggelse eller några nya anläggningar byggas.

## **Miljökonsekvenser**

I vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning bedöms de negativa konsekvenserna för landskapsbilden och kulturmiljön sammantaget som stora.

Av de planer och sektioner som utredningen redovisar framgår att en planerad väg enligt alternativ F1, till följd av den mycket kuperade terräng som skall forceras, delvis kommer att gå i upp till 20 meter djupa skärningar, delvis på upp till 15 meter höga bankar. Endast på mycket begränsade partier kan vägen förläggas i nivå med omgivande natur. Detta innebär i praktiken krav på trädfria vägzoner med mellan 30 och 40 meters bredd. De idag täta och homogent trädbevuxna sluttningar som i landskapsbilden utgör byarnas naturliga bakgrund kommer därför i praktiken att skäras av ett kalhygge som likt ett öppet sår skulle löpa längs alla dessa sluttningar.

Det åsyftade området är Nyåkern och Vändatberget. Nyåkern som uppodlades under sent 1800-tal hålls nu av tradition i hävd av ägarna/brukarna för att behålla det öppna landskapet. Det är en förutsättning för den storslagna utsikten över älv och sjö med bergen runt omkring som fond och med det odlade kulturlandskapet mellan älven och byarna. Denna unika landskapsbild har stort värde inte bara för byn.

Nyåkern i nära anslutning till Ullvi bystuga är också byns naturliga samlings- och utflyktsplats för gökotta, majbrasa, andaktstunder, vigslar mm. Många vandrar också upp på Nyåker för att njuta av den enastående utsikten. Den vägdragning som skulle bli en konsekvens av alternativ F1 skulle våldföra sig på landskapsbilden på ett för byn oacceptabelt sätt. Förhoppningen i miljökonsekvensbeskrivningen att utsikten över älvlandskapet skulle bli en attraktion för framtida vägresenärer kommer inte att kunna realiseras dels pga. att vägen ska gå i en ca 20 meter djup skärning, dels pga. en trolig snabb förbuskning, när skälet att bibehålla det öppna landskapet kanske inte längre känns så starkt. I miljökonsekvensbeskrivningen sägs också att den småskaliga jordbruksdriften utgör en förutsättning för en attraktiv landskapsbild och intresset för turism/friluftsliv. Där sägs också att risken för igenväxning är stor.

Miljökonsekvensbeskrivningen konstaterar att området norr om Tibble och Ullvi innehåller ett omfattande stig- och ledsystem som är flitigt utnyttjat och därför är av stort värde för friluftsliv och närrekreation för boende i bygden samt för turism. Möjligheten att nå attraktiva skogsområden norr om byarna kommer att försämrats om en ny väg enligt alternativ F 1 kommer till stånd. Kulturvärden i ett landskap präglat av ålderdomlig bebyggelse- och brukningsstruktur kommer att påverkas negativt. Attraktiviteten kan därför påverkas i och med områdets "ursprungliga" karaktär förändras. Möjligheterna till närrekreation kommer att försämrats för boende i byarna eftersom den nya vägen kommer att ta mark inom attraktiva områden norr om bebyggelsen i anspråk. Stigar och spårssystem kommer att skäras av. Bullernivåerna kommer att öka inom vissa delar av området och därigenom minska dess attraktivitet.

Trots beskrivna skärningar och uppfyllningar kommer en väg enligt alternativ F1 längs stora delar av sin sträckning att ligga i 8 % lutning. Några av de brantaste partierna ligger i anslutning till befintlig bebyggelse. Vägens kraftiga lutningar kommer dels att skapa bullerproblem från framförallt tung trafik, dels leda till ökade avgasemissioner.

Detta innebär att:

- en vägdragning enligt alternativ F1 innebär kraftiga ingrepp i en värdefull miljö av stor betydelse för området och dess invånare samt för upplevelsen av de som riksintresse klassade byarna
- den nya vägen kommer att ge upphov till i förhållande till trafikmängden mycket höga buller- och avgasemissioner.

Vägverket konstaterar dessutom själva att den föreslagna vägsträckan får en "mindre god standard enligt VU 94".

### **Konsekvenser för restider**

En ny väg 929 enligt alternativ F1 kan beräknas ge en viss tidsvinst för trafiken från anslutningspunkten norr om Romma till Leksandsnoret. Från anslutningspunkten är avståndet till Noret, på den befintliga vägen, ca 7 km. Med alternativ F1 blir avståndet till Noret ca 8,5 km pga. att anslutningspunkten vid Rv 70 ligger ett par km söder om avfarten till Norets centrum.

Detta innebär att:

- tidsvinsten för den genomgående trafiken kan, med en genomsnittlig hastighet av 45 km/tim på befintlig väg respektive 70 km/tim på en ny väg enligt alternativ F1, uppskattas till 2 minuter jämfört med nuvarande väg.

### **Konsekvenser för trafikflöden**

I Vägverkets utredning anges att nuvarande väg trafikeras av 1 890 axelpar (motsvarar ca 1 800 fordon) per årsmedeldygn. Andelen tung trafik (fordon över 3,5 ton) uppskattas till 5 % vardagar och 1,5 % söndagar. Detta överensstämmer i stort med den trafikräkning som genomfördes 1989 som anger 1 910 fordon per årsmedeldygn i Tibble.

2004 genomfördes en ny trafikräkning som visade 1 830 fordon per vardagsdygn varav ca 4 % tunga.

Dessa trafikräkningar avser ett snitt i höjd med Tibble. 1996 genomfördes också trafikräkningar i ett vägsnitt strax söder om Sägmyra. Vägen trafikerades där av endast 860 fordon varav 3 % tunga. Ca 60 % eller 1 000 fordon per dygn på väg 929 genom byarna kan därmed betecknas som lokal trafik med start eller mål i de fyra byarna utmed vägen eller öster därom på dess fortsättning mot Rönnäs och Insjön.

Detta innebär att:

- trafiken på väg 929 genom byarna inte har ökat åren 1989-2004, snarast minskat.
- väg 929 har en låg andel tung trafik
- huvuddelen av vägens trafik är lokal och kan förväntas fortsätta att gå genom byarna även om en ny väg byggdes.

### **Alternativa vägar**

Enligt kommunens översiktsplan bör en ny "vägdragning kombinera verklig funktion och vara ett verkligt alternativ till nuvarande vägar" genom byarna Tibble till Romma.

Ett huvudskäl för en ny väg var att skapa en snabbare förbindelse mellan Leksand och Falun samtidigt som genomfartstrafiken i byarna skulle minska. Sedan utredningarna på 1990-talet har det skett upprustningar av flera vägar i närområdet och numera finns tre alternativ som är likvärdiga eller bättre än en ny väg enligt alternativ F1. En ny väg från Moskogsavfarten till Romma skulle enligt vår mening endast i mycket ringa grad avlasta nuvarande väg från trafiken från Noret ut till byarna i Rönnäs fjärding; den trafiken skulle sannolikt även i fortsättningen välja den nuvarande vägen genom byarna.

För genomgående trafik mellan Falun och Leksand finns följande tre alternativ till väg 929 via Sågmyra, se även kartbilagor:

#### **Rv 80 via Rättvik.**

Detta alternativ finns inte med i lokaliseringsplanen 1990, säkert pga. av att vägen då hade mycket lägre standard, framförallt på delen Bjursås-Rättvik. Körtiden idag har uppmätts till i princip densamma som via Sågmyra. Med sin avsevärt bättre standard, med bl a betydligt större möjlighet till säkra omkörningar och bättre vinterväghållning, är vägen via Rättvik, därför idag säkrare och fördelaktigare både för personbilstrafiken och för den tyngre trafiken. (Dalafrakt rekommenderar därför enligt uppgift "sina" fordon att köra vägen via Rättvik trots att den är 11 km längre.)

Rv 80 trafikerades 1998 av 2 780 fordon varav ca 8 % tunga. Senaste trafikräkning genomförd efter vägens upprustning angav 3 440 fordon varav 9 % tunga.

#### **Väg 293 via Smedsbo-Rexbo-Insjön**

Detta alternativ benämns länk 2 i lokaliseringsplanen 1990, sid. 2. Väg 908 har sedan 1990 rustats till samma standard som väg 929 delen Sågmyra-Romma och väg 293 håller på att rustas till en bättre standard. Körtiden beräknades 1990 till 1 min längre och sträckan till 200 meter längre än via Sågmyra.

## Väg 293 via Amsberg

Detta alternativ benämns länk 3 i lokaliseringsplanen 1990. Körtiden 1990 anges till 5 min längre och sträckan till 10,8 km längre än via Sågmyra. Även för delen Smedsbo-N Amsberg projekteras förbättringar av vägen som gör att körtiden kommer bli något kortare.

Detta innebär för trafiken mellan Falun och Leksand att:

- Rv 80 och Rv 70 är, jämfört med väg 929, ett säkrare och tidsmässigt helt likvärdigt alternativ (tillväxten av genomgående trafik under de senaste 10 åren får antas i huvudsak ha klarats av denna förbindelse)
- pågående upprustning av väg 293 kommer, jämfört med väg 929, att göra vägen via Smedsbo-Rexbo-Insjön till ett förmånligare alternativ
- väg 293 och Rv 70 från Amsberg är, och kommer i framtiden än mer vara ett likvärdigt alternativ till Rv 80 via Rättvik och ett bättre alternativ än vägen via Sågmyra.

Samtliga nu nämnda alternativa vägar mellan Leksand och Falun torde fylla kraven på verklig funktion och utgöra verkliga alternativ till vägen genom byarna i enlighet med kommunens översiktsplan även med beaktande av den teoretiska tidsvinsten på 2 min med alternativ F 1.

Vid tiden för utredningarna under 1990-talet hade dessa vägar inte den standard de fått sedan dess; Rv 80 mellan Bjursås och Rättvik har rustats upp och rätats ut i betydande omfattning; väg 908 mellan Rexbo och Smedsbo har belagts och väg 293 Falun och Smedsbo håller just på att förbättras; för väg 293 mellan Smedsbo och Amsberg finns redan projekterade förbättringar.

## Risk och säkerhet

Den befintliga vägen 929 genom byarna innehåller ett flertal smala och trånga passager med dålig sikt, farliga speciellt för oskyddade trafikanter. Vägen är hastighetsbegränsad till 50 km/tim med undantag för två sträckor, den ena under vissa tider, där 30km/tim gäller.

Vägsträckningen enligt alternativ F 1 kommer att delvis avlasta nuvarande väg 929 väg på sträckan Romma-Ullvi. Huvuddelen av dagens trafik på den återstående, backiga, smala och kurviga sträckan mellan Majorshagen och den planerade anslutningspunkten vid gränsen mellan Ullvi och Tibble kommer dock att vara kvar även med en väg enligt alternativ F 1 liksom en stor del av trafiken från och till övriga byar i Rönnsås fjärding.

Av vägutredningen framgår att 34 polisrapporterade trafikolyckor inträffat 1987-97 mellan Romma och Leksand. 26 av dessa var viltolyckor vilket innebär att antalet

övriga olyckor var 8. Miljökonsekvensensutredningen drar inga slutsatser av detta och förbiser därmed de viltstråk som går från skogarna bakom byarna ner till älven. Ett av dessa är utmärkt med varningsskyltar.

Dessa viltstråk kommer även att korsas av den planerade vägsträckningen och därmed utgöra en lika stor potentiell fara för kollisioner dock med skillnaden att konsekvenserna av dessa med säkerhet blir allvarigare till följd av högre hastigheter.

## **Kostnader**

I vägutredningen anges anläggningskostnaden för en väg enligt alternativ F1 till ca 50 miljoner i 1997 års prisläge. Detta var redan då en anmärkningsvärt låg siffra i beaktande av att huvuddelen av vägen går i mycket svår terräng samt att projektet innehåller en bro. Siffrorna baseras på antagandet att vägen kostar 5 000 kr per meter och bron 10 000 kronor per m<sup>2</sup>.

Dessa uppgivna kostnader kan jämföras med kalkylerade kostnader för andra Vägverksprojekt i länet. Den planerade bron över Dalälven i Torsång kommer enligt arbetsplan 2002-04-01 att kosta 40 miljoner inklusive två cirkulationsplatser vid respektive brofäste. Denna bro har en area av ca 1 600 m<sup>2</sup> vilket ger en kvadratmeterkostnad av ca 25 000 kr.

För väg 293 genom Amsberg gäller problem likartade de som gäller för väg 929 genom byarna. Även här har Vägverket studerat en serie alternativ. Det inte förordade alternativet Djuptjärn innehåller en väg som delvis går i kuperad terräng Enligt den komplettering till vägutredningen som redovisades mars 2006 kostar denna 8,25 km långa sträcka 113 miljoner i kostnadsläge 2002. Detta motsvarar ca 15 000 kr/meter d v s ca 3 gånger mer än den uppgivna kostnaden för väg 929 enligt alternativ F1.

Detta innebär att:

- den sannolika anläggningskostnaden för alternativ F1 kan beräknas till 5 km x 15 000 kronor plus 1 700 m<sup>2</sup> x 25 000. Detta ger 117,5 miljoner. Med tillägg för projekterings- och markkostnader samt ytterligare kostnadsökningar sedan 1997 respektive 2002 ger detta en sannolik kostnad av ca 150 miljoner.
- med 5 % ränta innebär detta en årlig kapitalkostnad, exklusive underhåll, på 7,5 miljoner
- om vägen nyttjas av ca 800 fordon per vardagsmedeldygn innebär det en kapitalkostnad av ca 30 kronor per fordonspassage för ca 2 minuters tidsvinst
- ingen samhällsekonomisk kalkyl kan rättfärdiga dessa siffror i synnerhet med beaktande av de tre befintliga alternativa vägar mellan Leksand och Falun som beskrivits ovan

## **Byarnas framtid.**

Dalarna och framförallt Siljansbygden har en för Sverige unik struktur med bevarade byar med bofasta invånare

Leksands alla byar är en omistlig del av kommunens identitet som erbjuder en för många hushåll innehållsrik och värdefull levnadsmiljö. Dalälvsbyarna, inklusive Tibble, Ullvi, Hälla och Romma, är enligt naturresurslagen 2:6 av riksintresse för kulturmiljövården. I sitt granskningsyttrande (1993-04-19) finner länsstyrelsen att samtliga vid tiden redovisade alternativ för ny sträckning av väg 929 innebär konflikt med kulturmiljöintresset. I de flesta fall bedömdes den negativa påverkan som mycket stor. I den nu aktuella miljökonsekvensbeskrivningen avseende alternativ F 1 bedöms de negativa konsekvenserna för landskapsbilden och kulturmiljön sammantaget som stora.

Den första av de övergripande målsättningar som anges i översiktsplanen lyder: "att bevara och utveckla Leksandsbygden som en god levnadsmiljö för nuvarande och kommande generationer". Drygt hälften av Leksands ca 16 000 invånare bor i alla de byar som omger centralorten.

Fortsatt livskraft i Leksands byar med dess bostäder, levande jordbruksbygd och småskaligt företagande är av största betydelse för ett bevarande av Leksand som attraktiv bostadsort och bygd för etablering och utvecklande av företagsamhet. Detta förutsätter möjligheter till kompletterings- och förtätningsbebyggelse som beaktar byarnas speciella struktur och byggnadsarv. Som också påpekats i pressuttalande av ordföranden i Leksands kommuns byggnadsnämnd Aarno Magnusson och Vägverkets talesman Per Lindroth (Falukuriren 18/12 2007) hämmas denna önskade utveckling av den aktuella vägkorridoren.

Som ett led i arbetet för ett mer lönsamt och rationellt jord- och skogsbruk genomförs i regi av Lantmäteriet en omarronderingsprocess som påverkar huvuddelen av de aktuella byarna. Det är inte möjligt att slutföra denna process på ett för alla parter rättvist och tillfredställande sätt med de osäkerheter det aktuella vägreservatet skapar vilket också påtalats av Lantmäteriet i brev till kommunen.

Detta innebär att:

- ett bevarande av den nu 15-åriga restriktion som det drygt 100 meter breda vägreservatet norr om Ullvi, Hälla och Romma skapar innebär en allvarlig hämsko på en önskad kompletterings- och förtätningsbebyggelse i dessa byar
- pågående omarrondering kan inte slutföras på ett tillfredsställande sätt.

## Slutsatser och förslag

1997 års vägutredning gav ett ofullständigt och i viktiga avseenden missvisande beslutsunderlag främst vad gäller kostnader och miljökonsekvenser. De 10 år som gått har förstärkt denna bild.

En väg enligt alternativ F1 skulle få stora negativa effekter på kultur-, miljö - och naturvärden och ge mycket få vinster för en begränsad andel av trafiken till en orimlig kostnad. Åtminstone 60 % eller ca 1 000 fordon per årsmedeldygn skulle även i framtiden komma att trafikera nuvarande väg genom byarna. Därmed kvarstår i praktiken huvuddelen av problemen med denna väg.

Vi yrkar därför att vägprojektet definitivt och slutligt läggs ner samt att de begränsningar som översiktplanens vägreservat lägger på byarnas utveckling och pågående omarrondering häves.

Därmed kvarstår nuvarande problem med väg 929 genom byarna vad avser främst säkerhet för oskyddade trafikanter samt problem med skador på byggnader och fastigheter utmed vägen genom byn. Vi yrkar därför att kommunen och vägverket snarast tillsätter en utredning med uppgift att ta fram förslag på hastighetsdämpande åtgärder samt åtgärder för gång- och cykeltrafik på sträckan genom byarna. Förebild för denna utredning finns redan i form av Vägverkets förstudie 2004-04-20 avseende väg 938 Karlsarvet-Västanvik. I utredningen bör även åtgärder ägnade att motverka vibrationsskador på omgivande byggnader studeras.

Ullvi, Leksand 2008-01-16

Lars-Erik Rönnkvist  
För Ullvi Byalag och Ullvi Byamän

1 ex till Kommunstyrelsen i Leksands kommun  
1 ex till Byggnadsnämnden i Leksand kommun

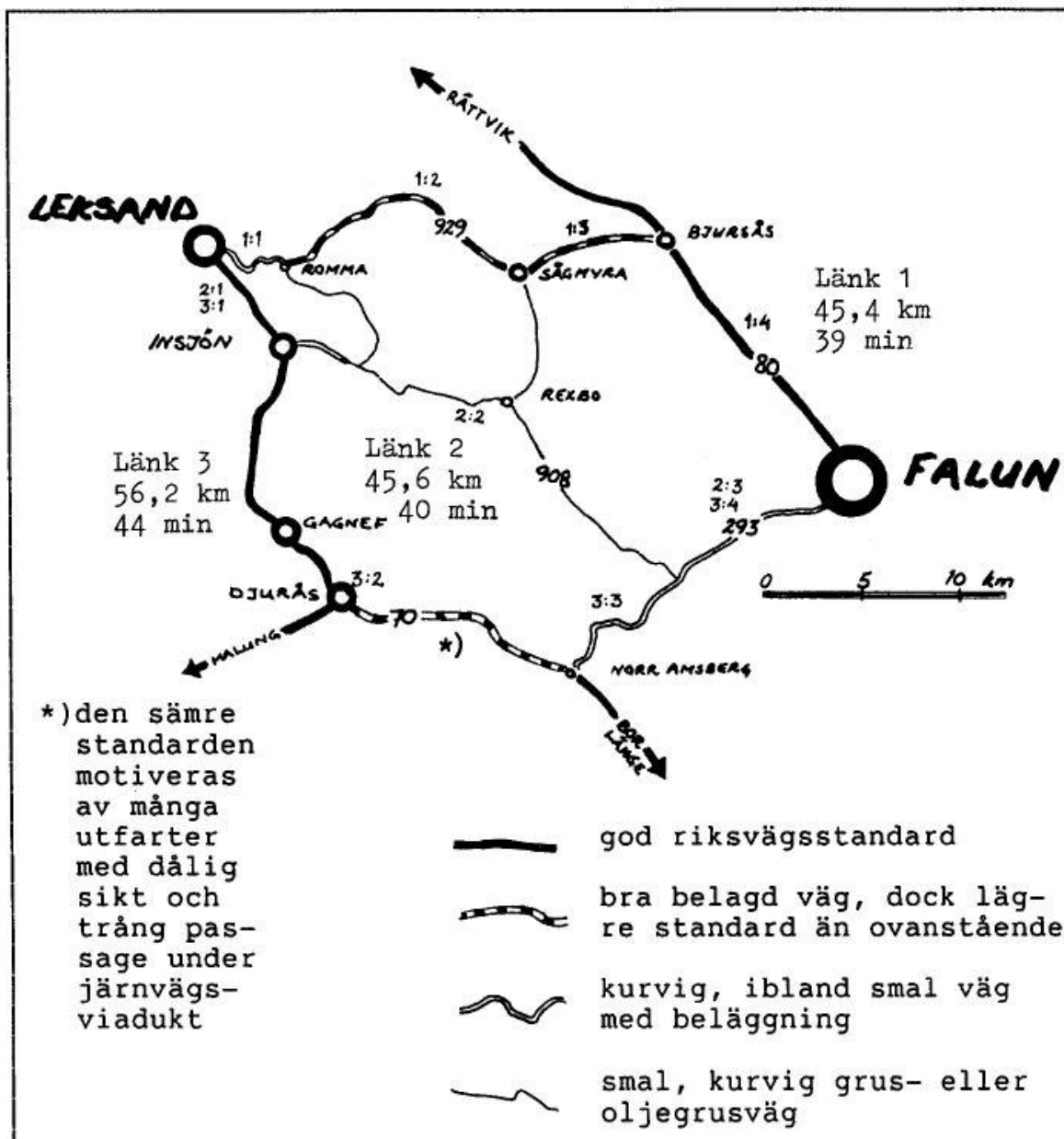
Bilagor:

Karta ur Lokaliseringsplan för väg 929 delen Romma-Leksand, 1990-01-05  
Karta ur Vägverkets vägdatabas på Internet, 2008-01-14



Bilaga till skrivelse från Ullvi by angående ny sträckning för väg 929

Karta ur Vägverkets lokaliseringsplan för väg 929 delen Romma – Leksand, 1990-01-05



Figur 1.1

Standard, väglängd och restid för de tre väglänkarna mellan Leksand och Falun. Restiden baseras på skyltad hastighet och väglängd.

Bilaga till skrivelse från Ullvi by angående ny sträckning för väg 929

Karta ur Vägverkets vägdatabas på Internet, 2008-01-14 kompletterat med vissa ortsnamn samt uppgifter från Eniro 2008-01-15

