

RAPPORT

Planbeskrivning E45 genom Åsarna

Bergs kommun, Jämtlands län

Vägplan inklusive miljöbeskrivning
Granskningshandling, 2025-05-26

Handlingsnummer: 1C14GH01



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Planbeskrivning E45 genom Åsarna, 1C14GH01

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2025-05-26

Ärendenummer: TÄHS-2023-000836

Uppdragsnummer: 181098

Kontaktperson: Ola Eckerdal, Projektledare, Trafikverket

Foto: Sweco om inget annat anges.

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1 Inledning.....	6
2.2 Bakgrund.....	7
2.3 Nationella transportpolitiska mål	9
2.4 Ändamål och projektmål	9
3 Miljöbeskrivning	13
3.1 Läsanvisning	13
3.2 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	13
3.3 Miljöbeskrivningens metod och avgränsning.....	14
4 Förutsättningar	15
4.1 Vägens funktion och standard	15
4.2 Trafik och användargrupper.....	18
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	18
4.4 Landskapet.....	21
4.5 Miljö och hälsa.....	28
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar	37
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	41
5.1 Val av lokalisering.....	41
5.2 Val av utformning.....	42
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	52
6 Effekter och konsekvenser av projektet	53
6.1 Trafik och användargrupper.....	53
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	53
6.3 Miljö och hälsa.....	54
6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	56
6.5 Påverkan under byggnadstiden	56

7 Samlad bedömning	59
7.1 Uppfyllelse av projektmålen och de transportpolitiska målen	59
7.2 Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen	60
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	62
8.1 Allmänna hänsynsregler	62
8.2 Miljökvalitetsnormer	63
8.3 Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	63
9 Markanspråk och pågående markanvändning	64
9.1 Vägområde för allmän väg.....	64
10 Fortsatt arbete	67
10.1 Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera	67
11 Genomförande och finansiering.....	68
11.1 Formell hantering.....	68
11.2 Genomförande.....	69
11.3 Finansiering	70
12 Underlagsmaterial och källor	71

1 Sammanfattning

Trafikverket arbetar fram en vägplan för väg E45 genom Åsarna och föreslår förbättringsåtgärder som innefattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder och förbättrad arkitektur.

Vägen har idag trafiksäkerhetsmässiga brister. Befintliga förutsättningar leder till att genomfartstrafiken håller för hög hastighet vilket är negativt för trafiksäkerheten för samtliga transportslag. Arkitekturmässigt förekommer ett fragmentiserat landskap som karaktäriseras av visuell otydlighet.

Det behövs åtgärder som höjer trafiksäkerheten och attraktionskraften för genomfarten i Åsarna. Projektets ändamål (syfte) är att föreslagna åtgärder i vägplanen ska möjliggöra en trafikmiljö genom Åsarna som är inbjudande, funktionell, hållbar, tillgänglig, säker och trygg, samt bidrar till god miljö och hälsa.

För att uppnå ändamålet och projektmålen rustas befintlig E45 samt tillhörande gång och cykelväg upp samt anläggs ny gång-, cykel och moped (klass II) -väg (GCM-väg). Ytterligare åtgärder utgörs av ny cirkulationsplats, förnyad belysning, förbättrade och säkrare passager som placeras där behovet av att passera E45 är som störst, upprustning av busshållplatser, trådrader och grönremsa, samt minskat antal anslutningar till E45.

Området består främst av ett redan exploaterat område. Väg E45 ingår i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, och är klassad som riksintresse. Sydväst om vägplanens område (planområdet) finns en flyttled som berörs av riksintresse för rennäringsen. Planområdet berörs inte av några andra riksintressen. Inget storskaligt jordbruk eller skogsbruk bedrivs. Åtgärderna bedöms inte påverka vattenförekomsternas möjligheter att nå miljökvalitetsnormerna. Inga utpekade kulturvärden påverkas och störningar samt olycks- och hälsorisker minskar då projektet medför högre trafiksäkerhet.

Vägstråket är klassat som artrik vägmiljö. De naturvärden som kommer påverkas kompenseras med åtgärder som samtidigt höjer områdets totala naturvärdespotential. Främmande och invasiva arter inom planområdet kräver särskild masshantering för att undvika spridning. Det finns en björkallé som omfattas av det generella biotopskyddet. Det generella biotopskyddet hanteras inom ramen för planprocessen. Björkallén planeras tas bort och nya träd- och buskplanteringar planeras längs sträckan.

Länsstyrelsen i Jämtlands län fattade 2024-04-22 beslut om att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att det inte krävs någon MKB (Miljökonsekvensbeskrivning) för detta projekt.

Byggstart planeras till år 2026/2027 och byggnationen beräknas pågå under två år.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Inledning

Projektet har nu tagit fram en *granskningshandling*. Trafikverket har sedan samrådshandlingen togs fram, kommit längre i arbetet med att ta fram en vägplan som syftar till att genomföra förbättringsåtgärder för genomfart Åsarna, väg E45.

Texten här nedan tillsammans med kapitel 11.1 "Formell hantering" ger läsaren information om hur en vägplaneprocess går till och när berörda och allmänhet får information om projektet och möjlighet att inkomma med synpunkter.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en färdig vägplan. Planläggningsprocessen illustreras i sin helhet i Figur 1.

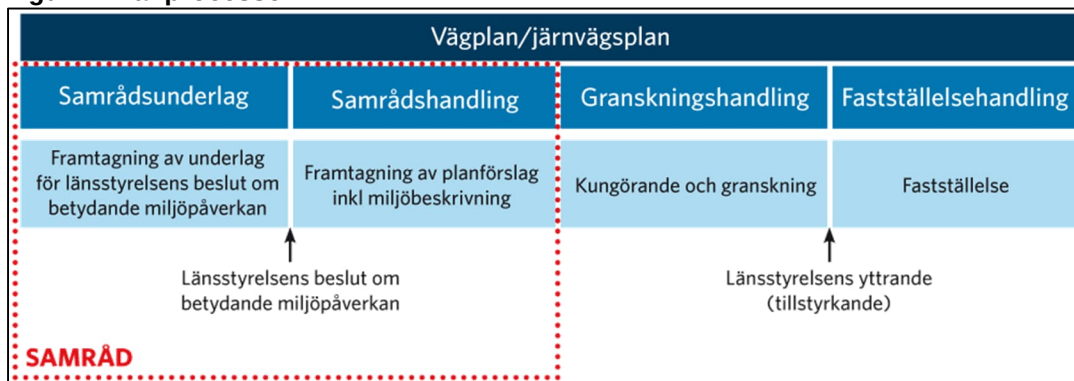
I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja byggnationen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

Denna vägplan innefattar även att väga in ett barnperspektiv i de åtgärder som föreslås, se även kapitel 2.4.3. "Avgränsningar". Detta medför att synpunkter som bidrar till att skapa god tillgänglighet för barn och ungdomar ska beaktas.

Figur 1. Planprocessen.



Visar planprocessen för typfall 2 (vägplan som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan).

2.2 Bakgrund

Åsarna ligger i Bergs kommun i södra Jämtland. Genom Åsarna passerar väg E45 och Inlandsbanan (järnvägen) genom tätortens stationssamhälle. Projektet innefattar genomfarten genom Åsarnas centrala del (se Figur 2) som representerar en trafiksituation som återkommer på flera platser i landet. Det handlar om ett mindre samhälle på landsbygden, där genomfarten fyller en viktig funktion för bland annat näringsidkare på platsen.

Figur 2. Översiktskarta.



Visar översiktskarta över projektområdet.

2.2.1 Brister och behov som utgör motiv till projektet

Vägutformningen karaktäriseras av breda körfält som har en linjemålning för att upplevas smalare men med en linjeföring som bjuder in till hastigheter över den skyltade hastigheten 50 km/h. Endast en av de båda befintliga automatiska trafiksäkerhetskontroll-kamerorna (ATK) som finns inom området fungerar som hastighetssäkrande åtgärd för referenshastighet 50 km/h och då enbart för norrgående trafik.

Vägen har successivt breddats samtidigt som verksamheter och bostäder utvecklats utan en sammanhållande tanke. Det finns stora tomma ytor längs genomfarten, vilket bidrar till att vägen kan verka dominerande i samhället. Den påfallande bristen av stråk samt hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter gör den här trafikgruppen extra utsatt.

Trafikmässigt leder dessa förutsättningar till att genomfartstrafiken håller för hög hastighet vilket är negativt för trafiksäkerheten för samtliga transportslag. Arkitekturen innefattas av ett fragmentiserat landskap som karaktäriseras av otydlighet och ett visuellt brus av reklamskyltar, stolpar och övergivna platser.

Genomfarten i Åsarna har tidigare studerats i ett särskilt gestaltungsprojekt, där syftet har varit att hitta idéer till bättre gestaltning av denna typ av genomfart.

Det finns därmed behov av åtgärder som höjer trafiksäkerheten för E45 och attraktionskraften för genomfarten i Åsarna och Trafikverket har tagit fram en vägplan som innefattar bland annat trafiksäkerhetshöjande åtgärder och förbättrad arkitektur.

2.2.2 Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt

Underlagsutredningar som ligger till grund för projektet

Tidigare utredning som ligger till grund för projektet är:

- o Fördjupad översiktsplan för Åsarna, Bergs kommun, Jämtlands län, Antagandehandling, 2017-05-19 (vägplanen använder även förkortningen "FÖP" för denna handling),
- o Översiktsplan för Åsarna, Bergs kommun, antogs i juni 2018. Kommunens översiktsplan är interaktiv och finns tillgänglig på kommunens hemsida.
- o Åtgärdsvalsstudie Åsarna genomfart E45, TRV 2017/76 437, 2018-01-31 (vägplanen använder även förkortningen "ÅVS" för denna handling),
- o Åsarnas bygata, Form och funktion, Trafikverkets publikationsnummer: 2017:205

Fördjupad översiktsplan och ÅVS

I samband med Bergs kommuns arbete med den fördjupade översiktsplanen kom kommunen och Trafikverket överens om att göra en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om trafiksituationen och trafikmiljön i området. I ÅVS:en föreslås åtgärder som ska leda till förbättrad säkerhet för vägtrafikanter och speciellt gående och cyklister. En utmaning ansågs vara att göra en sammanvägning av bra lösningar för att lösa både lokaltrafiken och de oskyddade trafikanternas behov. I en workshop år 2016 preciserades följande övergripande mål fram till 2030 "Trafikmiljön genom Åsarna är inbjudande, funktionell, hållbar, tillgänglig, säker och trygg för alla trafikanter och bidrar till god miljö och hälsa." För att uppnå detta mål presenteras i ÅVS:en flertalet förslag på åtgärder.

Åsarnas bygata, Form och funktion

Genomfarten i Åsarna har studerats i ett särskilt gestaltningsprojekt, där syftet har varit att hitta idéer till bättre gestaltning av denna typ av genomfart. Projektet utmynnade i handlingen "Åsarnas bygata, Form och funktion", Trafikverket 2018. Gestaltningsförslaget grundar sig på en tydlig lokalisering av flöden i och genom Åsarna, vilka samlas vid ett färre antal konfliktpunkter och frigör central mark, som kan tas om hand på ett omsorgsfullt sätt.

2.2.3 Framtagande av detaljplan Bergs kommun

Parallellt med vägplanen tar Bergs kommun fram en ny detaljplan för angränsande områden. Detaljplanen förväntas tydliggöra och utveckla användandet av ytorna mellan väg och järnväg. Trafikverket har en pågående dialog med Bergs kommun om genomförandet av projektet och kopplingarna mellan vägplanen och detaljplanen. Det finns en referensgrupp som består av intressenter i området (företag och föreningar med mera), som kommunen samråder med i detaljplanefrågan.

2.3 Nationella transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål: Funktionsmål och hänsynsmål.

2.3.1 Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

2.3.2 Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.4 Ändamål och projektmål

Ändamålet anger vad som ska uppnås i vägplanen och ska stödja de nationella transportpolitiska målen: *funktionsmålet* och *hänsynsmålet* samt även relevanta lokala och regionala samhällsmål.

Projektmålen konkretiserar ändamålet och ska leda till att ändamålet med vägplanen uppfylls.

2.4.1 Ändamål

Ändamålet med vägplanen är att möjliggöra en trafikmiljö genom Åsarna som är inbjudande, funktionell, hållbar, tillgänglig, säker och trygg, samt bidrar till god miljö och hälsa.

2.4.2 Projektmål

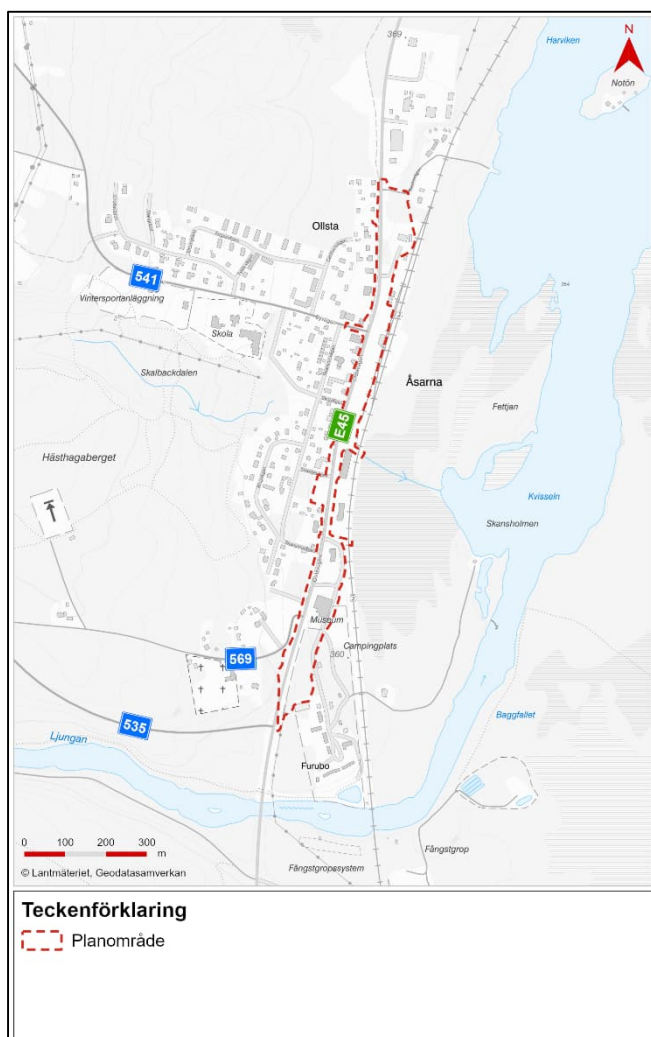
- Trafikmiljön i Åsarna ska vara säker och tillgänglig för alla trafikanter, både de oskyddade och för näringslivets transporter och genomfartstrafik.
- Genomfarten ska kännetecknas av arkitektur som är anpassad till lokalsamhällets villkor.

2.4.3 Avgränsningar

Utredningsområde och planområde

Utredningsområdet inom vilket påverkan har utretts var i samrådsunderlaget och samrådshandlingen avgränsat till ett större område utmed både den östra och västra sidan av E45. Avgränsningen utgick från att både den nya anläggningen och tillhörande ytor för byggnation skulle inrymmas, oavsett vilken sida av vägen som den nya GCM-vägen placerades. Det har nu beslutats att GCM-vägen ska placeras på den västra sidan av E45, vilket beskrivs under kapitel 5.1. Planområdet är det område som anger det område där projektets förutsättningar, åtgärder samt effekter och påverkan beskrivs, se Figur 3. För att se exakt utbredning av planområdet, se plankartor 100C0201-100C0203.

Figur 3. Planområde.



Visar översikt över planområdet.

Projektets avgränsning i tid

Vägplanen beräknas kunna lämnas in för fastställelse under hösten 2025. Efter att planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas tidigast under år 2026/2027 och byggtiden beräknas pågå under 2 år.

Prognosåret är satt till år 2045 och används bland annat för bedömning av framtida trafikmängd som i sin tur blir en förutsättning till hur väganläggningen utformas och dimensioneras.

Buller, vibrationer och luftföroreningar

Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" (TDOK 2014:1021) är styrande för Trafikverkets arbete med åtgärder mot buller och vibrationer. Den innehåller riktvärden för buller och vibrationer och bygger på de riktvärden för buller som riksdagen beslutat om för bostäder vid nybyggd eller väsentligt ombyggd infrastruktur (proposition 1996/97:53).

Projektets åtgärder innebär ingen generell höjning av vägens standard eller ändring av dess funktion. Hastigheten på vägen kommer att sänkas och trafikmängden samt trafikökningen bedöms inte förändras till följd av planerade åtgärder. Åtgärderna anses inte motsvara kriterierna för en väsentlig ombyggnad och någon ökning av den ekvivalenta ljudnivån bedöms därför inte uppstå för boende längs vägen.

Det finns dock fastigheter längs med vägsträckan som redan idag är bullerberörda. Eventuella bulleråtgärder hanteras av Trafikverkets Nationella Åtgärdsprogram för buller och genomförs därför inte inom ramen för detta projekt. Inga utredningar för vibrationer eller luftföroreningar kommer heller att genomföras i projektet. Detta då trafikmängden inte kommer att förändras eller att hastigheten kommer höjas.

Miljökvalitetsnormer

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten berörs. Projektet omfattas inte heller av miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller som gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare och buller från större vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år.

Belysning

Inom Åsarna tätort innehar Åsarna vägförening vägbelysning längs väg 541, väg 569 samt vid det övriga enskilda gatunätet. Dessa belysningsanläggningar bedöms inte bli påverkade av åtgärden.

Barnperspektiv

Då det finns målpunkter riktade mot barn och ungdomar i närhet till planområdet så som grundskola och fritidsaktiviteter så kommer åtgärder som föreslås i vägplanen att även anpassas till denna målgrupp. Samhällsfunktioner så som grundskola samt idrottsföreningar kommer därmed att ingå i samrådsprocessen genom hela samrådsprocessen.

Bergs kommuns detaljplanearbete

Vägplanearbetet ska drivas i nära samarbete med Bergs kommun som jobbar med en revidering av detaljplanen för aktuell sträcka, se kapitel 4.3.2. "Detaljplaner". Detaljplanen och vägplanens olika processer behöver samordnas och ambitionen i projektet är att de bådas samråd och granskning kan genomföras samtidigt.

Rennäringen

Planområdet ligger inom Tåssåsens sameby. Samebyn har sina åretruntmarker i Bergs och Härjedalens kommuner. Projektet bedöms inte komma att påverka Tåssåsens sameby eller rennäringens möjlighet att bedriva sin verksamhet i området då projektet enbart omfattar ombyggnation av befintlig väg. Samebyn har i tidigare skeden bjudits in till samråd.

Friluftsliv

Befintliga leder för skidor, vandring, cykling eller skoter bedöms inte påverkas negativt av planerade åtgärderna då projektet enbart omfattar ombyggnation av befintlig väg. Tryggheten för oskyddade trafikanter att ta sig till- och från rekreation- och friluftsområden bedöms öka i och med planerade åtgärder.

3 Miljöbeskrivning

En miljöbeskrivning ska innehålla uppgifter om projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om områden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken samt skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kap. miljöbalken. Miljöbeskrivningen ska även redovisa uppgifter om områden och objekt som skyddas enligt kulturmiljölagen (1988:950).

För ett projekt där länsstyrelsen beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning upprättas. Miljöbeskrivningen behöver inte godkännas av länsstyrelsen.

3.1 Läsanvisning

Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas relevanta miljöförutsättningar i det område som berörs av projektet. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5. Även förslag till skyddsåtgärder respektive försiktighetsmått som är tekniskt möjliga redovisas i kapitel 5. I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser av planens genomförande för de aspekter som beskrivs i kapitel 4. Kapitel 8 redovisar projektets överensstämmelse mot miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden. I kapitel 10 listas fortsatt arbete med aktuella frågor som kvarstår att hanteras.

I miljöbeskrivningen används olika begrepp varav följande är av vikt att förklara för läsförståelsen:

- Påverkan är exempelvis det fysiska intrång som vägplanen orsakar.
- Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår till följd av vägplanen.
- Konsekvensen är en värdering av effekten med hänsyn till vad den betyder för olika intressen.

För att undvika eller för att minimera negativa konsekvenser kan olika skyddsåtgärder utföras.

3.2 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen fattade den 22 april 2024 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan varpå en separat miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram. En miljöbeskrivning har i stället integrerats i denna planbeskrivning. En miljöbeskrivning behöver inte ett separat godkännande av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen grundar sitt beslut i att projektet enbart innebär förändring av lokal karaktär, detta då det innefattar ombyggnad av befintlig infrastruktur samt anläggning i anslutning till vägen. Projektet berör även endast få identifierade värden och det finns möjligheter att anpassa och utforma planerade åtgärder för att begränsa eventuell negativ påverkan på dessa.

3.3 Miljöbeskrivningens metod och avgränsning

Miljöbeskrivningen följer miljöbalkens 6 kapitel avseende identifiering, beskrivning och bedömning av de miljöeffekter som berörs, för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser.

Miljöbeskrivningen bygger på det miljörelaterade underlag som tagits fram för samrådsunderlaget. Vid framtagandet av samrådsunderlaget inhämtades och sammanställdes befintligt underlag från myndigheter och information från allmänheten som var relevant inom vägplanens utredningsområde. Miljöbeskrivningen utgår även från resultat från inventeringar och undersökningar som genomförts i fält efter färdigställandet av samrådsunderlaget.

Utifrån projektmålen har följande områden utgjort fokusområden i miljöbeskrivningen: *Landskap, Riksintressen, Rennäring, Naturreсурser, Naturmiljö, Yt- och grundvatten, Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten, Kulturmiljö, Rekreation och friluftsliv, Förorenad mark, Klimat och risker.*

Miljöbeskrivningens avgränsningar avseende utrednings- och influensområde, buller, vibrationer och luftföroreningar samt miljökvalitetsnormer framgår i kapitel 2.4.3. "Avgränsningar".

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

4.1.1 Vägstandard, trafikflöden och hastighet

Vägstandard

Genom Åsarna går Europaväg 45 (E45) det är en tvåfältsväg med breda målade vägrenar i syfte att få vägen att upplevas smalare och på så sätt få motortrafikanterna att hålla skyltad hastighet. Vägbredden varierar mellan 8,1 – 10,0 meter, se Figur 4 som visar en drönbild över vägrummet.

Väghållare för E45 är Trafikverket och vägen är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät med bärighetsklass 1 (BK1). Bärighetsklassen tillåter fordon på totalvikt upp till 64 ton.

De vägar som ansluter mot E45 är mestadels enskilda vägar eller anslutningar som leder till bostadsområden eller enskilda bostäder. Inom planområdet ansluter tre statliga vägar till E45, det är väg 535, 541 och väg 569, se Figur 5. Inom vägplanens sträckning finns totalt 38 anslutningar till E45.

Figur 4. Vägrummet.



Visar de målade väglinjerna utmed E45. Utmed den högra sidan finns befintlig gång- och cykelbana som avskiljs med kantsten mot vägrenen. Från drönbild med riktning söderut.

Det finns två automatisk trafiksäkerhetskontroll-kameror (ATK) utmed sträckan, den ena är belägen i höjd med Skicenter och den andra i norra delen av planområdet, se Figur 5 där illustreras ATK med en cirkel med ett "K" i.

E45 är rekommenderad väg för farligt gods, för mer information om farligt gods se kapitel 4.5.7 "Klimat och risker".

Trafikflöden

Trafikflödet genom Åsarna uppgår till cirka 3 100 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) varav 10 % är tunga fordon (mätår 2022). De anslutande statliga vägarna har en ÅDT på mellan 67–440 fordon, se Tabell 1.

Tabell 1. Visar trafikflöden utmed anslutande vägar.

Vägnummer	Fordon per årsmedeldygn (ÅDT)	Andel tunga fordon	Mätår
535	440	10 %	2016
569	67	6 %	2012
541	198	5 %	2012

Informationen är hämtat från NVDB (Nationella vägdatasasen).

Hastighet

I höjd med anslutningen mellan E45 och väg 535 i söder är den skyltade hastigheten 70 km/h. Hastigheten övergår till 50 km/h cirka 200 meter efter korsningen och gäller fram till strax innan industriområdet i norr där hastigheten åter blir 70 km/h, se Figur 5.

Figur 5. Hastigheter, hållplatslägen och ATK.



Visar översikt över ATK-kamerornas och busshållplatsernas placeringar samt rådande hastigheter.

4.1.2 Oskyddade trafikanter

Det finns en gång- och cykelbana utmed E45:ans västra sida som startar i korsningen med väg 569 i söder och sträcker sig till byn Tyskland som finns ca 1 km norr om planområdet. Gång- och cykelbanan är försedd med kantsten fram till läget för den norra ATK-kameran, där den blir friliggande, det vill säga att den inte sitter ihop med E45.

4.1.3 Kollektivtrafik

Åsarna trafikeras av Länstrafiken Jämtland (LTR) och linjerna: 46, 163, 164, 613, 615 och 644. Inom vägplanens sträcka finns två busshållplatslägen utmed E45 samt busshållplatsen "Åsarna skola" längs anslutande väg 541. Hållplatslägenas geografiska placering framgår i Figur 5 och deras resandestatistik redovisas i Tabell 2.

Längst i söder finns ett hållplatsläge som heter "Åsarna" det är beläget vid bensinstationen, se Figur 6. Hållplatserna utmed båda sidor är försedda med väderskydd (busskur). Hållplatserna utmed sträckan är inte utformade enligt dagens standard, då det bland annat saknas fullgoda plattformar och väderskydd. Busshållplatsen i södergående riktning saknar plattform och gång- och cykelbanan passerar precis framför väderskyddet. Vid busshållplatsen i norrgående riktning är väderskyddet placerad på asfaltplanen bredvid vägen och väderskyddet är vänd in mot planen.

Hållplatsläget längst i norr som heter "Åsarna Sibylla" är belägen i höjd med anslutningen närmast stationshuset. Hållplatsen i södergående riktning saknar väderskydd och resenärerna får stå på gång- och cykelbanan och vänta på bussen som stannar intill kantstenen. Busshållplatsen i norrgående riktning består av en parkeringsficka där det saknas yta för väntande resenärer.

För resor till och från skolan finns inga särskilda skolbussar utan skolbarnen får åka med linjebuss 613.

Tabell 2. Resandestatistik år 2022 per hållplatsläge.

Hållplats	Antal resande per år (st.)
Åsarna skola	3 799
Åsarna	3 338
Åsarna Sibylla	3 218

Resandestatistiken är erhållen av Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken Jämtland november år 2023.

Figur 6. Hållplatsläget "Åsarna"



Visar busshållplatsen som benämns "Åsarna" (vy mot norr). Här syns också att busshållplatserna är utrustade med väderskydd.

Det finns en tågstation inom området som heter "Åsarna station". Det finns även en ny påstigningsplattform till inlandsbanan placerad i höjd med Åsarna Skicenter som heter "Åsarna södra".

Enligt nuvarande tidtabell (inlandsbanan.se) avgår tåget på morgonen från Östersund till Mora via Åsarna. Tåget går sedan tillbaka till Östersund via Åsarna under eftermiddagen. Under sommaren 2025 trafikeras denna sträcka mellan perioden 16 juni–24 augusti enligt

Under tidigare år har Inlandsbanans så kallade "Snötåg" stannat i Åsarna, men under vintern år 2023/2024 var detta tåg inte satt i trafik. För vintern 2024/2025 saknas uppgifter på hemsidan om tåget var satt i trafik eller inte. Det kan i framtiden uppstå ytterligare möjligheter att resa med tåg under både sommar och vinterhalvåret.

4.1.4 Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det inträffat 6 rapporterade trafikolyckor inom vägplanens vägsträcka under tidsperioden 2003-08-01– 2024-12-01. Då antalet olyckor är få och av blandad karaktär så bedöms inget orsakssamband mellan olyckorna kunna utläsas. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Befintlig bebyggelse och verksamheter

Enligt Bergs kommun bor det cirka 500 personer i Åsarna. Genomfarten i Åsarna präglas av stora öppna asfalterade/grus ytor utmed östra sidan om E45, mellan vägen och inlandsbanan. Delar av dessa ytor används som parkering vid de verksamheter som finns på platsen. Andra delar av området används för uppställning av lastbilar, medan många ytor inte används alls. Utmed västra sidan om E45 är miljön blandad av mindre verksamheter, villabebyggelse och tomma tomter utan verksamheter.

Verksamheterna utmed vägen utgörs av Skicenter, (affär och restaurang), hotell/elevboende, bensinstation och matvaruaffär. Se avsnitt "Målpunkter, rörelsespråk och barriärer" under kapitel 4.4.2. "Framträdande landskapselement och visuella aspekter" där Figur 13 redovisar verksamheternas placering samt ger ytterligare information om verksamheterna och målpunkterna inom planområdet och dess närhet.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Fördjupad översiktsplan

Kommunen har tagit fram en (FÖP), Fördjupad översiktsplan för Åsarna, Bergs kommun, Jämtlands län, Antagandehandling, 2017-05-19-

Platsen är identifierad som en möjlig attraktionspunkt i form av stärkt besöksnäring med rastplats, information och service. Även större åtgärder som en marknadsplats, bostäder och kontakt med den närbelägna sjön är med i den fördjupade översiktsplanen.

4.3.2 Detaljplaner

Inom projektområdet finns ett flertal identifierade detaljplaner, se Tabell 3 samt Figur 7 (se även kapitel 11.2.1 "Kommunala planer").

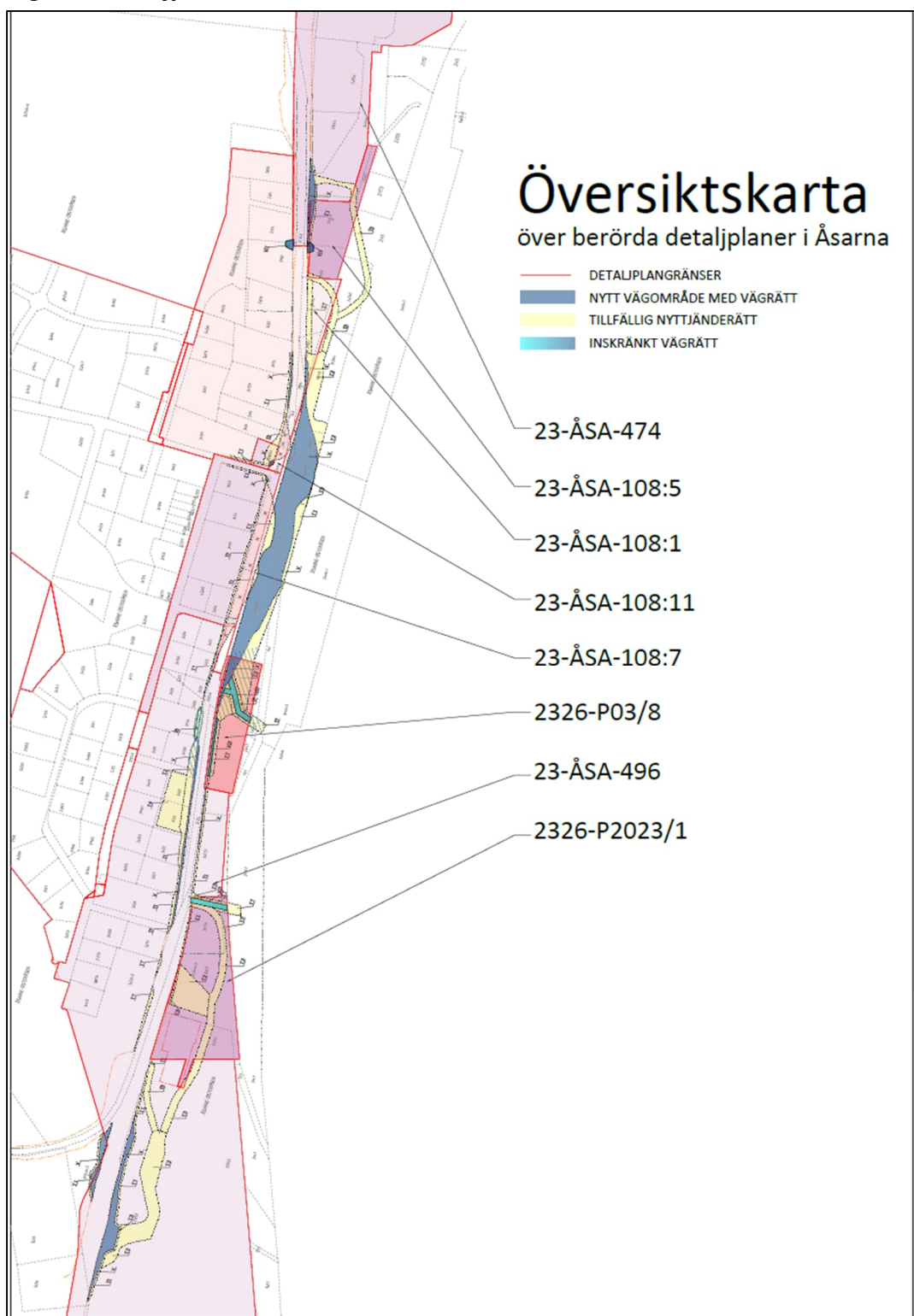
Bergs kommun bedriver samtidigt ett arbete för att ta fram en ny detaljplan och revidera detaljplaner för angränsande områden (se kapitel 2.2.3 "Framtagande av detaljplan Bergs kommun").

Kommunikation förs löpande med Bergs kommun för att få information om arbetet med detaljplaneprocessen och den samordning som kan ske med vägplanen då dessa planer inte får strida mot varandra.

Tabell 3. Berörda detalj- och byggnadsplaner inom planområdet

Plantyp	Namn	Aktnr	Datum
Byggnadsplan	Ändring och utvidgning av byggnadsplanen för del av Åsarna samhälle	23-ÅSA-474	1984-12-10
Byggnadsplan	Byggnadsplan för Åsarna stationssamhälle	23-ÅSA-108:5	1967-11-01
Byggnadsplan	Byggnadsplan för Åsarnas stationssamhälle	23-ÅSA-108:1	1956-11-24
Byggnadsplan	Byggnadsplan för Åsarnas stationssamhälle	23-ÅSA-108:11	1973-09-10
Byggnadsplan	Ändring och utvidgning av byggnadsplanen för del av Åsarna samhälle, Österåsen 2:179, del av 2:246 m.fl.	23-ÅSA-496	1986-10-02
Detaljplan	Detaljplan för del av fast Österåsen 2:253 m.fl.	2326-P03/8	2003-06-02
Detaljplan	Ändring av detaljplan för Åsarne samhälle, Åsarna-Österåsen 2:179	2326-P2023/1	1992-12-14
Byggnadsplan	Förslag till ändring av byggnadsplanen för del av Åsarna stationssamhälle (Österåsen 2:24 m.fl.)	23-ÅSA-108:7	1969-01-30

Figur 7. Detaljplaner.



Visar detaljplaner som berörs av markanspråk i vägplanen.

4.4 Landskapet

4.4.1 Landskapsanalys

Landskapets utveckling

Åsarna är beläget i skogslandskapet längs Ljungans dalgång söder om Storsjöbygdens öppna odlingslandskap. Den ursprungliga by bebyggelsen utgörs av byarna Västeråsen och Österåsen. Jordbruksbyarna är lokaliserade i högläge med vida utblickar och skapar tydliga bebyggelse- och landskapskaraktärer.

I samband med utbyggnaden av inlandsbanan år 1918 växte ett stationssamhälle fram i anslutning till järnvägsstationen och längs landsvägen. I dag förekommer begränsad trafik på Inlandsbanan. Planer finns på att öka trafiken och att investera i infrastrukturen. Under 1950- och 60-talet växte det moderna servicesamhället fram som en fortsättning på stationssamhället söderut och västerut. Längs E45 norr om stationssamhället finns även industrietableringar som har tillkommit under senare tid.

Karaktärsområden

Fyra huvudsakliga karaktärsområden kan urskiljas, se Figur 8. Jordbruksbyarna Österåsen och Västeråsen belägna väster om centrala Åsarna. Stationssamhället, Servicesamhället samt industribebyggelsen i anslutning till E45. De olika karaktärsområdena präglas i hög grad av den historiska utvecklingen och de olika tidsepokenas byggnadsideal som har gett upphov till områdenas särprägel.

Figur 8. Karaktärsområden.



Visar utbredningen av de huvudsakliga karaktärsområdena.

Jordbruksbyarna Österåsen och Västeråsen

Jordbruksbyarna är belägna längs gamla landsvägen, Karl XI:s väg. Bybebyggelsen är placerat högt i terrängen med åker- och ängsmarken på sluttningarna nedanför. Detta överensstämmer med det typiska bebyggelsemönstret i Storsjöbygden med bebyggelsen i höjdlägen längs vägen med odlingsmarken nedanför. Bybebyggelsen präglas av den jordbruksepokens bebyggelsemiljöer men har även en del inslag med nyare villabebyggelse. Landskapsbilden domineras av ett småskaligt jordbrukslandskap med vida utblickar över odlingslandskapet, omgivande skogar och österut mot sjön Hålen. Åsarne gamla kyrka är belägen i Västeråsen i vackert läge med vida utblickar.

Industrisamhället

Industrisamhället utgörs av ett område beläget norr om stationssamhället där industrietableringar har skett utmed den östra sidan längs E45. Området präglas av spridda industribyggnader med verksamheter av olika slag och upplagsytor och andra öppna grusade eller asfalterade ytor. Verksamheter i området är bland annat Åkeriverksamhet, däckverkstad och skoterservice.

Stationssamhället

Stationssamhället i anslutning till järnvägsstationen och landsvägen präglas av en småskalig träbebyggelse med faluröda byggnader för järnvägens behov, se Figur 9. Småhus, hotell och butiker tillkom under 1920–40-talet. Hotellet är nerbrunnet men i övrigt finns dessa miljöer till stora delar i dag. Huvuddelen av bebyggelsen är förlagt utmed den västra sidan om E45. Bebyggelsen utmed den västra sidan av vägen består till större delen av äldre småhusbebyggelse med en del nyare inslag. På delar av sträckan bidrar villaträdgårdarnas trädgårdsvegetation till att skapa en viss lummighet och rumslighet i vägrummet.

Längs den östra sidan mot järnvägen finns främst byggnader kopplade till järnvägen med stationshus och magasinsbyggnader. I övrigt präglas den östra sidan av stora öppna ytor som framför allt nyttjas som uppställningsytor. Området kännetecknas av en låg grad av rumslighet och ytorna ger ett kallt och ödsligt intryck. Öster om järnvägen vidtar skogslandskapet som på ett fåtal ställen medger utblickar över sjön Hålen.

Figur 9. Stationssamhällets bebyggelsestruktur.



Visar vy mot norr och stationssamhället med stationsbyggnad och magasin utmed den östra sidan av E45. Byvägen ses västerut i bild.

Servicesamhället

Karaktärsområdet omfattar områdena längs landsvägen söder om Skolvägen liksom områdena på båda sidor om Byvägen. Området omfattar de delar som byggdes ut från 1940 – 1960 talet och innefattar kommunkontor, hyreshus, äldreboende, skola och bygdegård vilka kom att bilda ett servicecentrum. Bebyggelsen längs Byvägen består på den norra sidan av blandad bebyggelse med flerbostadshus och småskalig villabebyggelse. På den södra sidan finns bygdegården, skola och förskola samt Åsarna IK med skidstadion och spårområde.

Området längs Byvägen präglas av ett grönt intryck och god rumslighet som bildas av den omgivande trädgårdsvegetationen samt flerbostadsområdenas generösa grönytor med uppvuxen trädvegetation. Längs Byvägen finns flertalet äldre tallar i dungar och som solitärer som bidrar till områdets karaktär tillsammans med björkar som bidrar till att skapa kontrast.

Delarna av karaktärsområdet som är belägna längs E45 består på den västra sidan av bostadsbebyggelse med företrädesvis villor samt enstaka verksamheter. Utmed den östra sidan finns vägserviceanläggningar, asfalt- och grusytor och diverse upplag/uppställningsytor mot järnvägen. Här finns bland annat ett hotell (se Figur 10) samt bensinstation och elevbostäder. I den södra delen av området finns Åsarna Skicenter.

Utmed den västra sidan av vägen bidrar villaträdgårdarnas vegetation med träd, buskage och häckar till att skapa en viss rumslighet i vägrummet. På en del av sträckan mittemot hotellet/elevbostäderna finns även en trädallé med äldre björk som också bidrar till rumsligheten. Områdena på den östra sidan av E45 kännetecknas på samma sätt som för karaktärsområdet stationssamhället av stora öppna asfalt eller grusytor mellan servicefunktionerna.

Figur 10. Hotellet i Åsarna.



Visar hotellbyggnaden längs den östra sidan av E45.

4.4.2 Framträdande landskapselement och visuella aspekter

Det finns ett flertal landskapselement som präglar den visuella upplevelsen av landskapet. De mest framträdande beskrivs under detta delkapitel.

Ljungan

Ljungan är en ca 40 mil lång älv som sträcker sig genom Jämtland, Härjedalen och Medelpad. Älven har sin källa i Jämtlandsfjällen och mynnar ut i Bottenhavet strax i Kvissleby strax söder om Sundsvall. Ljungans dalgång i skogslandskapet övergår österut till ett älvdalslandskap som kännetecknas av öppna markerade dalgångar inramade av skogsklädda bergsryggar. Ljungan korsar E45 i öst-västlig riktning strax söder om Åsarna samhälle.

Vid Ljungan strax väster om E45 ligger en av Sveriges största stenvälvda broar. Stenvalvsbron invigdes år 1852 och sträcker sig över älven Ljungan. Bron ligger idag utanför huvudvägarna, men är fortfarande farbar och ett vackert utflyktsmål. Från bron över Ljungan har man en kort sekvens av siktlinje och utblickar längs älvrummet.

E45

E45 är Sveriges längsta väg och sträcker sig mellan Göteborg i söder till Karesuando i norr. E45 löper genom inlandet och passerar bland annat Torsby, Mora, Sveg, Östersund, Strömsund och Dorotea. Vägen genom Sverige kallas även Inlandsvägen och följer längs stora delar Inlandsbanans sträckning. E45 är en stamväg och därigenom en av de viktigaste vägarna i landet. E45 genom Åsarna utgör en bred vägkorridor med funktionen av genomfartsled, se Figur 11. Vägen är högtrafikerad och andelen tung trafik är stor.

Utblickarna längs E45 genom Åsarna är begränsade och utgörs främst av utblickar över öppna grus- eller asfaltytor på den östra sidan mellan vägen och Inlandsbanan som till stora delar av sträckan kantar vägen. Områdena mellan Inlandsbanan och sjön Hålen består av ett skogsområde som inte medger några utblickar mot sjön. Från de högt belägna byarna Västeråsen och Österåsen finns däremot vida utblickar över odlingslandskapet och sjön österut.

Figur 11. Infrastrukturen med E45 och Inlandsbanan



Visar korridoren med infrastruktur som innefattas av E45 och Inlandsbanan till vänster. Vy mot söder.

Inlandsbanan

Inlandsbanan sträcker sig mellan Kristinehamn i söder till Gällivare i norr en total sträcka på 1 288 km. Inlandsbanan byggdes ut i flera etapper under 1900-talets början och stod helt klar år 1937. Syftet med Inlandsbanan var ursprungligen att utgöra en inre stambana som förbinder som förbinder norra och mellersta Sveriges inland med sydvästra Sverige. Idag förekommer persontrafik i form av turisttrafik på sträckorna Mora – Östersund – Gällivare och Kristinehamn – Mora. I Åsarna löper Inlandsbanan parallellt med E45:an längs den östra sidan genom samhället.

Åsarne gamla kyrka

Åsarne gamla kyrka är högt belägen i Västeråsen och utgör ett tydligt landmärke i det omgivande landskapet. Kyrkan är en träkyrka som invigdes år 1885. Kyrkans exteriör och interiör är bevarad i ursprungligt skick.

Åsarne nya kyrka

Åsarne nya kyrka (se Figur 12) uppfördes år 1966 och är belägen i den södra delen av samhället i anslutning till en skogskyrkogård som anlades år 1947. Kyrkan utgör ett landmärke som kan skimras på den västra sidan av väg E45.

Figur 12. Åsarne nya kyrka.



Visar Åsarne nya kyrka som är belägen i den södra delen av samhället.

Trädalléer/Rumsbildande vegetation

Det finns ett antal alléer i och i anslutning till vägrummet längs sträckan. I den södra delen längs vägen till Åsarne nya kyrka finns en allé med pelarasp som leder till en privat fastighet. Den utgör ett arkitektoniskt inslag och ett tydligt landmärke i landskapet.

Utmed den västra sidan mittemot hotellbyggnaden finns en äldre enkelsidig björkallé på en kortare sträcka. Flera av träderna har dålig vitalitet. Förutom alléerna så kantas vägen på delar av sträckan av träd- och buskvegetation i anslutande villaträdgårdar utmed den västra sidan. Längs den norra delen

av sträckan, liksom i den södra finns det även skogsdungar som ansluter till vägrummet. Trädalléerna och den övriga träd- och buskvegetationen längs sträckan är viktiga inslag för rumsligheten och den visuella upplevelsen av vägrummet. Alléer beskrivs även under 4.5.4 *Naturmiljö samt ytvatten*.

Målpunkter, rörelsestråk och barriärer

Längs Byvägen finns flertalet viktiga målpunkter i Åsarna, se Figur 13. På den södra sidan av Byvägen finns Åsarna skola (se Figur 14) och förskolan Treklövern. I anslutning till skolan ligger Åsarna bygdegård och väster därom Åsarna IK och Skidstadion.

Figur 13. Målpunkter.



Visar målpunkterna inom och i närheten av planområdet.

Figur 14. Åsarna skola.



Åsarna skola utgör en viktig målpunkt längs Byvägen.

En målpunkt längs E45 utgörs av Åsarna Skicenter som är lokaliserat i den södra delen av planområdet. Andra målpunkter centralt längs E45 är en bensinstation och livsmedelsbutik på den östra sidan av vägen. Industriområdet längst i norr längs sträckan utgör också en målpunkt med bland annat Åsarna såg, Åsarna skoterservice och Däckab. De främsta rörelsestråken finns mellan målpunkterna längs Byvägen och servicefunktionerna längs E45.

Korsningen Byvägen – E45 utgör en viktig nod och förbindelselänk i samhället. E45 som genomfartsled utgör i dag en markant fysisk barriär som försvårar flödena mellan områdena på den östra och västra sidan av vägen.

En framtida utveckling av Åsarna med en utökning av handel inom områdena på den östra sidan mellan E45 och järnvägen liksom en etablering med flera industriverksamheter inom det befintliga industriområdet i den norra delen kommer att innebära att nya målpunkter tillskapas eller att befintliga målpunkter får en ökad tyngd. En framtida satsning på turisttrafik på Inlandsbanan kan till exempel innebära att järnvägsstationen får en ökad betydelse som målpunkt.

4.4.3 Känslighet och potential

Tillgängligheten för oskyddade trafikanter är bristande. Befintlig gång- och cykelbana på den västra sidan är smal och odefinierad då den på flera ställen längs sträckan övergår i parkeringsytor eller asfaltplaner utan avgränsning. Ingen separerad cykelväg finns längs sträckan, vilket innebär att cyklister liksom rullskidåkare är hänvisade till vägrenarna i anslutning till motorfordonstrafiken.

Det saknas övergångsställen och gång- och cykelpassager längs sträckan och belysningen är otillräcklig, vilket bidrar till svårigheter för oskyddade trafikanter att korsa vägen. Därigenom utgör vägen en avsevärd fysisk barriär mellan områdena på den östra och västra sidan av E45:an. Längs sträckan finns även brister med dålig sikt vid utfarter på vägen, framför allt på den västra sidan där häckar och buskage på flera ställen bidrar till att skymma sikten.

Vägrummet genom Åsarna är känsligt för åtgärder som bidrar till att öka vägens fysiska barriäreffekter, liksom åtgärder som försämrar eller bryter rörelsestråken eller kopplingen till målpunkterna längs sträckan.

Åsarna präglas av en småskalig bebyggelsestruktur som är känslig för storskaliga objekt som bidrar till att bryta landskapets skala. Likaså är landskapet känsligt för nya element som saknar förankring i kulturmiljön.

I projektet finns en stor potential att skapa en helhetsmiljö med ett väl sammanhållet vägrum som upplevs som tryggt, tillgängligt och trafiksäkert för samtliga trafikanter. Tillskapande av väl tilltagna gång- och cykelvägar på båda sidorna om vägen, liksom tydliga och funktionella gång- och cykelpassager bidrar till att skapa goda förutsättningar för de oskyddade trafikanterna. En väl omhändertagen och gestaltad vägmiljö med en medveten utformning av markbeläggningar, rumsbildande träd- och buskplanteringar och belysning bidrar till att förbättra tillgängligheten, tryggheten och orienterbarheten i vägrummet.

Entrépunkterna till Åsarna från norr och söder har potential att utvecklas till tydliga och välkomnande portar till samhället. En omsorgsfull gestaltning av entrépunkterna kan även bidra till att skapa en lokal förankring som skapar igenkänningsvärden.

En gestaltning med en hög bearbetningsgrad kan även bidra till att trafikanterna blir mer uppmärksammade på sin omgivning och därigenom till lägre hastigheter genom samhället.

Ett väl omhändertaget och upprustat vägrum genom Åsarna ger också en potential för att utveckla de fria ytorna som finns mellan E45 och Inlandsbanan till exempel med större grönytor, lekplatser och

marknadsplats. Detta ökar incitamenten för förbipasserande trafikanter att stanna i Åsarna och kan även bidra att öka attraktionskraften för turismen på sikt.

4.5 Miljö och hälsa

I följande kapitel beskrivs de befintliga miljöförhållandena i och i närheten av planområdet.

4.5.1 Riksintressen

Riksintressen omfattar geografiska områden, platser eller enstaka objekt som har utpekats för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter.

Väg E45 ingår i det transeuropeiska transportnätet, (TEN-T), och är klassad som riksintresse. Detta innebär att vägen är betydelsefull ur ett nationellt perspektiv när det gäller resor och transporter. Den närliggande Inlandsbanan utgör däremot inget riksintresse för järnvägskommunikationer. Planområdet berörs inte heller av några riksintressen för rennäringen, totalförsvaret, friluftsliv, naturmiljö, kulturmiljö, värdefulla ämnen och material eller vindbruk.

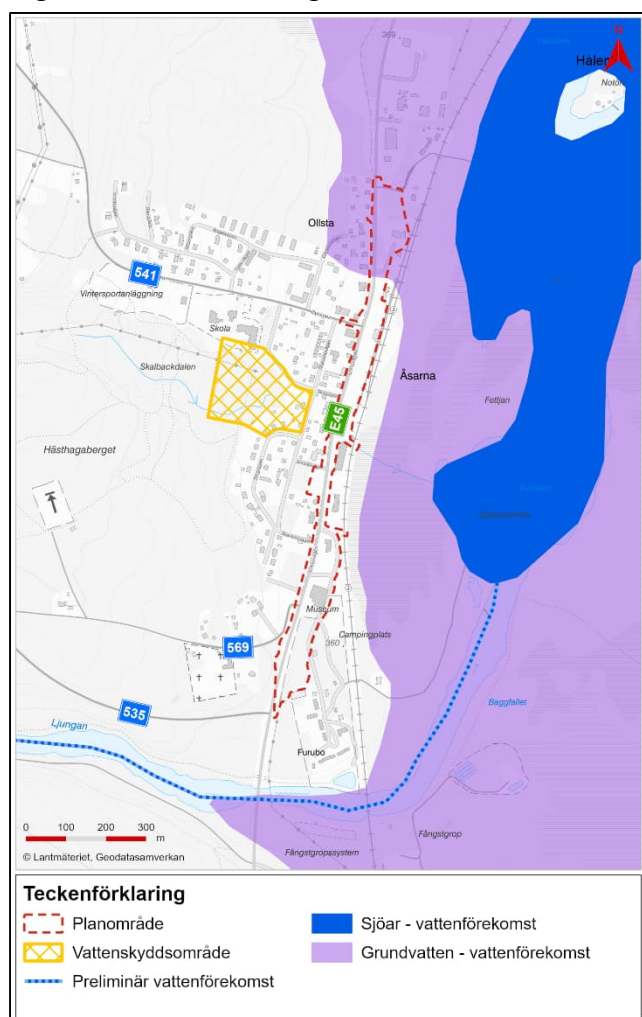
4.5.2 Naturresurser

Längs med aktuell vägsträcka bedrivs inget storskaligt jordbruk eller skogsbruk. Det finns mindre partier med skogsområden som inte brukas och i den södra delen av Åsarna finns mindre partier med jordbruksmark.

I angränsning till planområdet finns ett skyddsområde för grundvattentäkt på fastigheten Åsarne-Österåsen 2:246, se Figur 15, områdets totala area är 4,1 hektar. Vid eventuella arbeten i området måste gällande riktlinjer och föreskrifter i 23 FS 1977:105 efterföljas.

Det finns ett antal energi- och vattenbrunnar i området varav 15 finns i närheten av planområdet, av dessa är 14 energibrunnar och 1 en vattenbrunn. En brunnsinventering genomfördes under hösten 2024 för att identifiera och kartlägga enskilda brunnar som skulle kunna bli påverkade av projektet. Inventeringen visade att det utöver nämnda energi- och vattenbrunnar finns ett antal privata brunnar i anslutning till planområdet.

Figur 15. Vatten -och grundvattenförekomst samt vattenskyddsområde



Visar vatten -och grundvattenförekomst samt vattenskyddsområde.

4.5.3 Naturmiljö samt ytvatten

Detta kapitel behandlar identifierade naturvärden inom naturmiljön, med fokus på artrik vägmiljö och alléer samt ytvatten.

Inga Natura 2000, naturvårdsobjekt eller andra utpekade naturvärden finns identifierade inom planområdet eller utredningsområdet.

Artrik vägmiljö

Den aktuella vägsträckan ingår i ett längre vägstråk som är klassat som artrik vägmiljö av Trafikverket. Vägen har naturvärdesklass 4 vilket innebär att den bedömts ha visst naturvärde (naturvärdesklassningens skala anger nivåer mellan 1–4, där 1 är det högsta naturvärdet). Trafikverket har tidigare genomfört två inventeringar längs sträckan inom ramen för artrika vägområden, en år 1995 och en uppföljningsinventering år 2012. När den ursprungliga inventeringen av den artrika vägmiljön genomfördes 1995 identifierades skyddade/fridlysta arter, indikator- och signalarter, nyckelstrukturer samt invasiva arter. Det framgick dock inte om arterna fanns inom aktuellt planområde eller längs med andra delar av väg E45 som inventerats. En kompletterande artinventering genomfördes därför sommaren 2024 för den aktuella sträckan. Inventeringen genomfördes enligt Trafikverkets ”Metod för översiktlig inventering av artrika vägkanter” (2012:149).

Under inventeringen 2024 dokumenterades 53 arter, varav 25 är upptagna i förteckningen för värdearter i artrika vägar. Sju arter är utpräglade ohälsosarter. Två arter är främmande, nämligen blomsterlupin och sibirstånds. Blomsterlupin klassas även som en invasiv art. De flesta arter som dokumenterats inom det tidigare utpekade artrik vägarobjektet återfanns och florans samt artvärden överensstämmer väl med bedömningen för det tidigare objektet.

I området fanns femton skyddade och/eller rödlistade arter registrerade i Artportalen sedan tidigare men endast två av dessa återfanns i närheten av planområdet, dessa var klofibbla och fläcknycklar. Ingen av artförekomsterna i området bedöms vara av vikt för artens bevarandestatus lokalt, regionalt eller nationellt.

Längs vägsträckan utpekades flera naturvärdes- och hänsynsobjekt. Två objekt klassades som artrik vägar med klass 3 *Påtagligt naturvärde* och fyra objekt som klass 4 *Hänsynsobjekt*. Flera förekomster av den invasiva arten blomsterlupin registrerades längs väg E45, både i anslutning till koordinaterna för rödlistade arter samt inom områden som efter inventeringen klassats som artrika vägar och hänsynsobjekt.

Alléer

Inom planområdet finns en allé bestående av tio björkar, se Figur 16. Allén finns placerad inom en privat fastighet utmed den västra sidan av E45 cirka 50 meter norr om anslutningen mot Smedjevägen. Träden bedöms uppnått en ålder omkring ca 100 år och har en diameter på cirka 35–65 cm. Denna björkallé bedöms omfattas av generellt biotopskydd.

Figur 16. Björkallé med generellt biotopskydd.



Visar att det på den västra sidan mitt emot "hotellbyggnaden" finns en äldre enkelsidig björkallé (mitt emot "Big Moose").

Ytvatten

Befintlig avvattnings sker genom dagvattensystem, ledningar och brunnar. Ytvattnet hanteras med trummor och andra dagvattenanläggningar utmed och genom E45. Avvattningsystemet är gammalt och enligt idag gällande föreskrifter underdimensionerat. Undersökningar har genomförts genom platsbesök, inmätningar, rörinspektioner och filmning för att kunna bedöma vilket skick systemet är i.

Det finns totalt 3 genomledande trummor i varierande funktion. Vid infarten till kyrkan cirka KM 0/260 finns 2 trummor som leder vatten genom vägen. Dessa trummor har bristande funktion samt är mindre i diameter än vad gällande föreskrift säger att det ska vara under denna typ av väg.

Den 3:e trumman ligger vid cirka KM 1/280 och uppfyller gällande föreskrifter och tidigare utförd truminventering (år 2019) visar att den uppnår ett gott skick.

Dagvattenledningen som passerar utmed björkallén visar sig vara påverkad av rotgenomträngning från alléns rötter vilket påverkar ledningens kapacitet negativt.

I området finns en bäck, som korsar befintligt vattenskyddsområde och planområde i en kulvert under infrastrukturen och har sitt utlopp på andra sidan järnvägen. Vattendraget är delvis strandskyddat, se kapitel 11.2.2.

4.5.4 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är bindande nationella föreskrifter, vilka har som utgångspunkt att fastställa en norm för vad tillståndet i miljön, människors hälsa och naturen bedöms kunna utsättas för, utan att ta allt för stor skada. I vattenförvaltningsförordningen (2004:660) anges hur vattenmyndigheterna ska fastställa miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten. Miljökvalitetsnormer beskriver den vattenkvalitet som ska uppnås och vid vilken tidpunkt samt anger hur miljön bör vara för att ekologiska och kemiska funktioner i vattenmiljön ska uppnås.

Sjön Hålen är den största ytvattenförekomsten i närheten av planområdet, se Figur 15. Sjön Hålen ligger öster om planområdet och har en area på 5 km². Hålen tillhör Ljungans huvudavrinningsområde och antas vara slutrecipient för många av vattendragen i området. Den senaste statusklassningen enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) visar att Hålen idag uppnår otillfredsställande ekologisk status samt inte uppnår god kemisk status.

Vattenförekomsten är fysiskt påverkad av vattenkraftsproduktion som har betydelse för en nationell effektiv tillgång till vattenkraftsel. För den ekologiska statusen är kvalitetskravet för Hålen måttlig ekologisk status år 2033. Kvalitetskravet innebär ett undantag från att nå god ekologisk status. Det mindre stränga kravet är enbart kopplat till fysisk påverkan av vattenkraftsproduktionen. För alla andra typer av påverkan gäller att god status ska uppnås på kvalitetsfaktornivå.

För sjön Hålen är kvalitetskravet för den kemiska statusen god kemisk ytvattenstatus. De undantag som finns gäller för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar vilka har mindre stränga krav.

Hålen är ansluten till Ljungan vilket är ett större vattendrag, se Figur 15. Ljungan har samma statusklassningar som Hålen. Vattenförekomsten har en väsentligt ändrad fysisk karaktär på grund av påverkan från vattenkraftsverksamhet. För den ekologiska statusen är kvalitetskravet för Ljungan måttlig ekologisk potential år 2033. Åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på verksamhetens betydelse för nationell effektiv tillgång till vattenkraftsel. Vattenförekomsten är därför klassad som kraftigt modifierad. Kvalitetskravet måttlig ekologisk potential år 2033 är det ekologiska förhållande som råder då man uppnått de kravnivåer som anges för relevanta kvalitetsfaktorer nedan. Tidsfrist till år 2033 är satt utifrån att det bedöms tekniskt omöjligt att uppnå avsedd biologisk effekt före denna tidpunkt.

För Ljungan är kvalitetskravet för den kemiska statusen god kemisk ytvattenstatus. De undantag som finns gäller för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar vilka har mindre stränga krav.

Det finns även en grundvattenförekomst i området, Svenstavik-Åsarna, som är av typen sand- och grusförekomst, se Figur 15. Förekomsten har en area på 39 km² och ingår i huvudavrinningsområdet

för Indalsälven och Ljungan. Den senaste statusklassningen enligt VISS visar att grundvattnet har en god kemisk och kvantitativ status och att det i och med detta uppfyller satta kvalitetskrav.

Bergs kommun genomför varje år en objektiv skattning av luftkvaliteten utomhus i kommunen. Resultatet av denna skattning år 2022 visar att luften i Bergs kommun är av god kvalitet och att det inte förekommer någon risk att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids.

4.5.5 Kulturmiljö

Planområdet berörs inte av några riksintressen för kulturmiljö. Kommunen har dock pekat ut byggnader som visar på ortens framväxt och som utgör en viktig del av ortens karaktär. Till dessa hör stationshuset med tillhörande magasin (som sitter ihop vägg i vägg med stationsbyggnaden), kyrkan och församlingshem samt ett boningshus i närheten av kyrkan. Av dessa är det enbart kyrkan som omfattas av ett faktiskt lagskydd då det är ett kyrkligt kulturminne enligt kulturmiljölagen.

Stationshuset byggdes år 1918 och visar på Åsarnas framväxt. Idag ägs stationshuset av en privatperson och används inte aktivt. Stationshuset ligger i den norra delen av Åsarna och i förhållande till vägen ligger det på östra sidan. Det är ungefär 20 meter mellan husvägg och närmsta väggkant, se Figur 17.

Figur 17. Stationshuset och godsmagasin



Visar stationshuset med tillhörande godsmagasin sett framifrån och från ovan, norrifrån.

Utmed den östra sidan av E45, vid KM 1/000, finns en större byggnad som historiskt sett varit ett godsmagasin. Det är Trafikverket som äger byggnaden idag och har den utarrenderad. Byggnadens tekniska livslängd är förbi och underhållet är eftersatt. Denna byggnad betraktas inte som en karaktärsbyggnad.

Åsarne nya kyrka byggdes mellan åren 1964–1966, se Figur 12. Kyrkan ligger i den södra delen av Åsarna och i förhållande till E45 ligger den på västra sidan. Det är ungefär 100 meter mellan kyrkan och väg E45. Kyrkan ligger utanför aktuellt planområde. Det finns ett antal fornlämningar i Åsarna, även dessa ligger utanför aktuellt planområde.

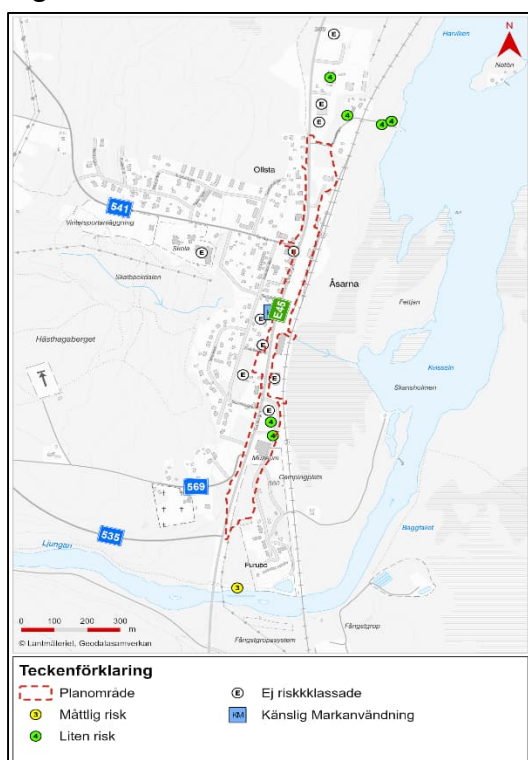
4.5.6 Förorenad mark

Enligt länsstyrelsens inventering finns 13 potentiellt förorenade områden i Åsarna som ligger inom eller i närheten av aktuellt planområde, se Tabell 4 och Figur 18. Vägdikesmassor i anslutning till E45 kan även innehålla föroreningar så som exempelvis bly, olja och PAH från trafik och väghållning.

Tabell 4. Visar riskklass samt potentiellt förorenade områden inom/i närheten av planområdet (från söder till norr).

Id (EBH-stödet)	Riskklass	Primär bransch	Sekundär bransch
167960	3	Tillverkning av trätjära	Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel
168090	4	Sågverk utan doppning/impregnering	
168054	4	Sågverk utan doppning/impregnering	
167961	Ej klassad	Drivmedelshantering	
167964	Ej klassad	Drivmedelshantering	
167914	Ej klassad	Grafisk industri	
167919	Ej klassad	Drivmedelshantering	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier; Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel
167879	Ej klassad	Övrigt BKL 4	
177119	Ej klassad	SPIMFAB	
176537	Ej klassad	Drivmedelshantering	
167921	Ej klassad	Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel	
167962	Ej klassad	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri	
167875	4	Sågverk utan doppning/impregnering	

Figur 18. Potentiellt förorenade områden



Visar potentiellt förorenade områden som ligger inom eller i närheten av aktuellt planområdet.

Baserat på detta underlag genomfördes det under sommaren 2024 en översiktlig miljöteknisk markundersökning i syfte att identifiera eventuella föroreningar inom utredningsområdet. Totalt togs 7 jordprover och 4 vägdikesprover (samlingsprov), se Figur 19 och 20. Dessa analyserades för metaller och oljeföroreningar, 2 av jordproverna analyserades även för PFAS.

Trafikverket har utvecklat specifika avgränsningsvärden för markmiljön, baserade på Naturvårdsverkets riktvärdesmodell. Dessa riktvärden är utformade för att hantera förorenade massor inom Trafikverkets anläggningar och tar hänsyn till olika scenarier, såsom storlek och typ av yta (hårdgjord eller ej). När massor ska återanvändas eller deponeras utanför Trafikverket, ska de även jämföras med Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark och avfallshantering.

Naturvårdsverkets riktvärden för bedömning av förorenad mark är indelade i två typer baserat på markanvändning. Dessa är Känslig markanvändning (KM) och Mindre känslig markanvändning (MKM). Dessa riktvärden reglerar hur höga halter av föroreningar som får finnas baserat på vilken typ av markanvändning som planeras. För exempelvis bostäder gäller riktvärdena för KM och för industrier eller vägar gäller riktvärdena för MKM.

Erhållna analysresultat för vägdikesprov påvisar inga uppmätta föroreningshalter överstigande Trafikverkets avgränsningsvärden eller Naturvårdsverkets generella riktvärden för bedömning av förorenad mark.

Ett fåtal analysresultat för jordproverna visade på högre halter (överstigande riktvärden) av arsenik (MKM), PAH H (KM) och kobolt (KM) enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden. De undersökta jordmassorna underskrider dock Trafikverkets avgränsningsvärden och massorna får därmed lämnas kvar samt återanvändas inom projektområdet. Då avgränsningsvärdena underskrids bedöms massornas föroreningsnivå inte utgöra en risk för hälsa och miljö med nuvarande samt den planerade markanvändningen (TDOK 2022:0063).

Figur 19. Provpunkter för uttag av jordprov.



Visar provpunkter för jordprov. Provpunkter för uttag av jordprov är markerad med orange.

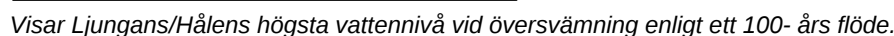
Figur 20. Provpunkter för vägdikesprov.



Visar provpunkter för vägdikesprov. Två i södergående riktning och två i norrgående riktning.

Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Sedan år 1990 har utsläppen minskat med 28 %. Huvuddelen av växthusgasutsläppen inom transportsektorn kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar och tunga fordon dominerar. Att minska utsläppen från transportsektorn är en del av Sveriges nationellt antagna miljömål och enligt etappmålet för inrikes transporter (exkl. inrikes flyg) ska utsläppen minska med minst 70 % till år 2030 jämfört med år 2010. För att nå utsläppsmålet behövs ytterligare insatser för att öka andelen förnybara bränslen, ökad energieffektivitet genom omställning av fordonsparken och övergång till ett mer transporteffektivt samhälle.

Figur 21. Ljungans/Hålems högsta vattennivå.



36

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Vägtekniska förutsättningar

Enligt historiska flygbilder så finns vägen sedan åtminstone 50-talet i samma läge och således kan det finnas tjärasfalt i vägkonstruktionen. Enligt beläggningshistoriken utfördes den senaste vägåtgärden år 2021 genom att nytt slitlager (asfalt) lades på E45 inom dess södra del. Innan dess utfördes den senaste åtgärden under år 2017. Den senaste vägytemätningen, som utfördes under sommaren år 2023, visar höga värden på spår djupet som uppgår till ett djup av cirka 20 millimeter utmed vissa platser.

En vägteknisk provtagning utfördes under sommar 2024 som visar att E45:ans befintliga överbyggnad uppvisar en stor variation där den totala asfalttjockleken varierar mellan 8 och 27 cm. Inom några områden förekommer PAH16 halter i asfalt mellan 70 och 300 mg/kg. De obundna lagrens mäktighet varierar mellan 70 och 150 cm. I en undersökningspunkt hittades trärester som användes troligtvis som lättfyll och isolering.

4.6.2 Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta, se Figur 22, består den ytliga jordarten inom planområdet till största delen av morän. Mot höjden i väster redovisas berg i dagen och i öster redovisas isälvsediment samt stora partier av torv. I den norra delen består den ytliga jordarten av isälvsediment som sträcker sig ut mot sjön Hålen.

En geoteknisk provtagning utfördes i samband med den vägtekniska och miljötekniska undersökningen som utfördes sommaren 2024. Generellt över sträckan överensstämmer den geotekniska undersökningen med SGU:s jordartskarta. De naturliga jordarna består i huvudsak av morän eller av fastare sediment bestående av grus, silt och sand. Utmed centrala Åsarna upptäcktes även bark och organisk jord av typen torv under fyllnadsmassorna.

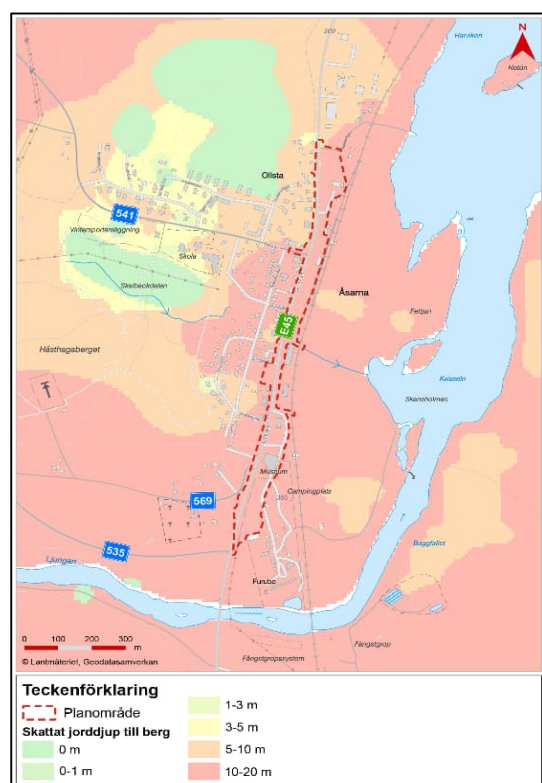
SGU:s jorddjupskarta, se Figur 23, redovisar ett uppskattat jorddjup på mellan 10 och 20 meter inom planområdet.

Figur 22. SGU:s jordartskarta.



Visar jordarternas utbredning nära markytan enligt SGU:s kartvisare.

Figur 23. SGU:s jorddjupskarta.



Visar jorddjup till berg uppskattas till 10–20 meter inom planområdet.

4.6.3 Geohydrologi och hydrologi

Geohydrologi

Baserat på den lokala terrängen bedöms grundvattenströmningen i moränjorden vara riktad från höjderna i väst-nordväst mot vattendraget öster om planområdet. I isälvssedimentet bedöms grundvattenströmningens riktning följa isälvsavlagringens utbredning från nord mot syd. Det finns inga uppgifter om befintliga installerade grundvattenrör som kan ge vidare information om grundvattennivåer.

Planområdet är bitvis lokaliserad på en grundvattenförekomst, därtill angränsar ett vattenskyddsområde till utredningsområdet. För mer information om grundvattenförekomsten och vattenskyddsområdet se kapitel 4.5.2 "Naturresurser".

Hydrologi

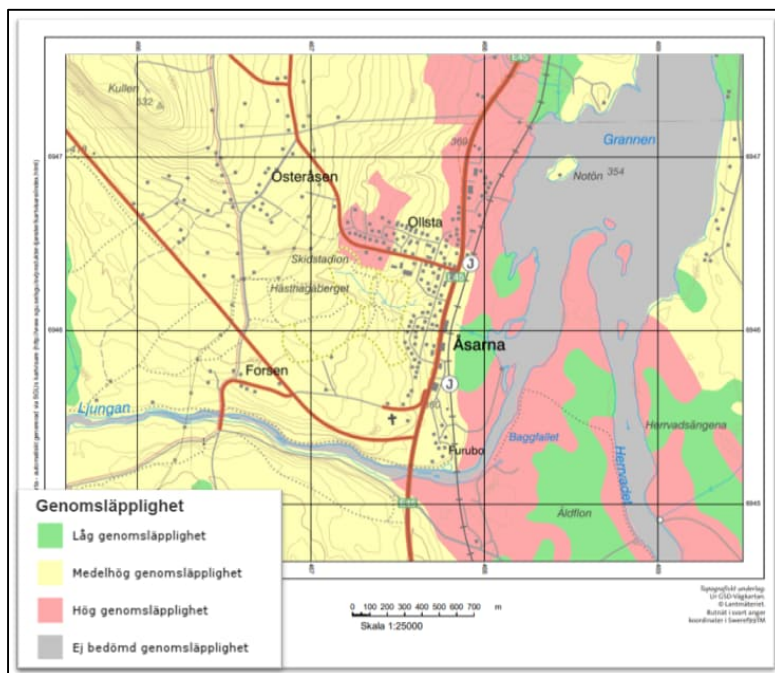
Den befintliga avvattningen inom området, det vill säga vattnets naturliga väg genom landskapet, sker idag mestadels till diken, mot sidoområden och till dagvattenbrunnar kopplade till det befintliga dagvattenätet. Det finns också några enstaka befintliga vägtrummor som leder vatten under E45.

Det aktuella planområdet ingår i huvudavrinningsområdet "Ljungan" och inom delavrinningsområdet "Utloppet av Hålen" (där Hålen är namnet på sjön), enligt SMHI:s indelning (VISS, 2023).

Genom analyser av vattnets rinnvägar med höjddata för området och analysverktyget SCALGO kommer en stor andel av vattnet från högre markterräng på ovansidan av Åsarna. Slutligen rinner det mesta dagvattnet ut i recipienten tillika vattenförekomsten "Hålen" som är en sjö belägen på den nedre sidan om vägen.

Enligt SGU varierar markens genomsläpplighet inom planområdet mellan medelhög och hög för dagens vägsträckning, se Figur 24.

Figur 24. SGU:s genomsläpplighetskarta.



Visar genomsläpplighetskarta som visar att genomsläppligheten inom planområdet varierar mellan medelhög och hög. (SGU, 2023).

4.6.4 Ledningar

Vägbelysning

Det finns två befintliga vägbelysningsanläggningar som ägs av Trafikverket inom den berörda sträckan, se Figur(er) 25. Belysningsstolparna är 8 meter och 10 meter höga och oefftergivliga (ger inte vika vid exempelvis påkörning) och styrs med ljusrelä. Eldistributören är Bergs Tingslags Elektriska AB (BTEA).

Belysningscentralen (Z01-45-B) är placerad längs väg 569. Centralen har 13 belysningsstolpar fördelat på 1 grupp. Stolparna är 8 meter höga.

Den andra belysningscentralen (Z01-45-C) är placerad i en fastighet vid korsningen mellan E45:an och väg 541 (Byvägen), se Figur(er) 35. Centralen har 31 belysningsstolpar fördelat på två grupper.

En tredje belysningscentral (Z01-45-D), som också ägs av Trafikverket, finns ca 1 km norr om planområdets norra gräns. I Centralens södergående grupp finns 4 belysningsstolpar som hamnar inom utredningsområdet och som kan komma att påverkas. Stolparna är 8 meter höga.

Figur 25. Utbredningen av Trafikverkets vägbelysning.



Visar utbredningen av Trafikverkets vägbelysning utmed E45 med tillhörande centraler Z01-45-B (den vänstra figuren) och Z01-45-C (den högra figuren).

Övriga ledningar

Inom och i anslutning till planområdet finns både längsgående och korsande ledningar. För att få underlag på ledningarna har en inhämtning gjorts via ledningskollen.se under sommaren år 2023. Underlaget visar att det finns ledningar tillhörande Bergs Tingslags Elektriska AB, Globalconnect, Skanova samt Vatten och miljöresurs (som är det kommunala VA-bolaget) i utredningsområdet. Under hösten år 2024 genomfördes samrådsmöten med de kända ledningsägarna.

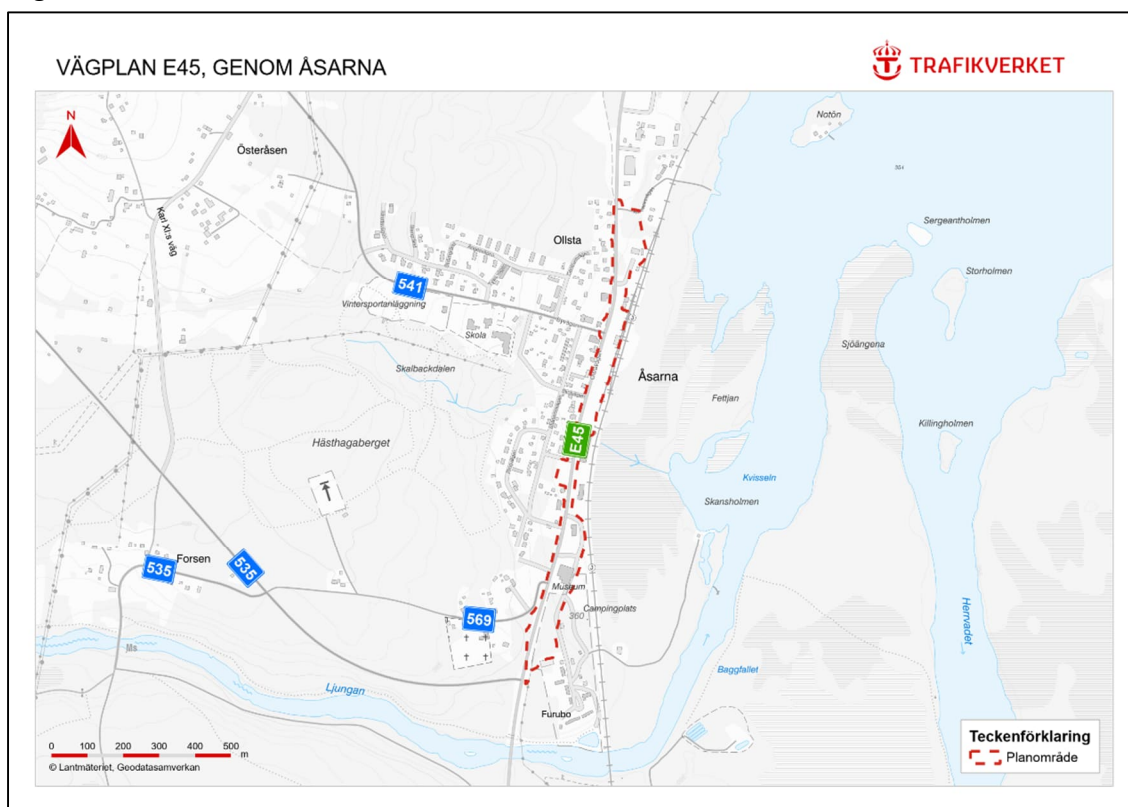
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

Föreslagna åtgärder redovisas i plan- och illustrationskartor. Typsektioner redovisas på ritning 100T0401. Angivna sektioner i texten (KM X/XXX) återfinns i kartunderlaget.

5.1 Val av lokalisering

Projektets lokalisering utgörs av befintlig sträckning av E45 genom Åsarnas centrala del som sträcker sig från korsningen E45/väg 535 till anslutningen i höjd med Åsarna skoterservice, en sträcka på cirka 1,4 kilometer, se Figur 26. GCM-vägen placeras utmed den västra sidan av väg E45 då det är flest boende utmed denna sida, vilket utgör det primära stråket för lokalboende. För att skapa tillgänglighet även till målpunkterna utmed den östra sidan föreslås gångbanan förläggas där. Den valda lokaliseringen att placera GCM-vägen och gångbanan utmed E45 och i närheten av boende och målpunkter, bidrar till att skapa tillgängligt för alla att kunna röra sig via ett anpassat stråk genom Åsarna. Den valda lokaliseringen följer även Åtgärdsvalsstudiens inriktning där förbättringsåtgärder för gående och cyklister föreslås utmed E45.

Figur 26. Planområdet.



Visar översikt över planområdet.

5.2 Val av utformning

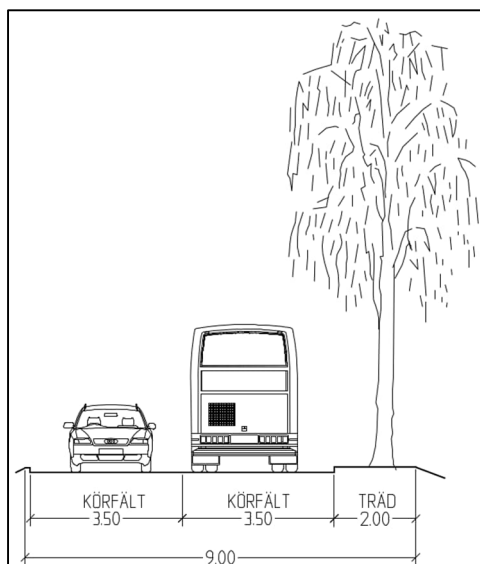
5.2.1 Planerade vägsektioner

E45 föreslås byggas om i befintlig sträckning till landsväg av typen 1+1 väg med referenshastigheten 40 km/h. Den hastighet som ska råda utgörs av en lokal trafikföreskrift som beslutas separat av Länsstyrelsen.

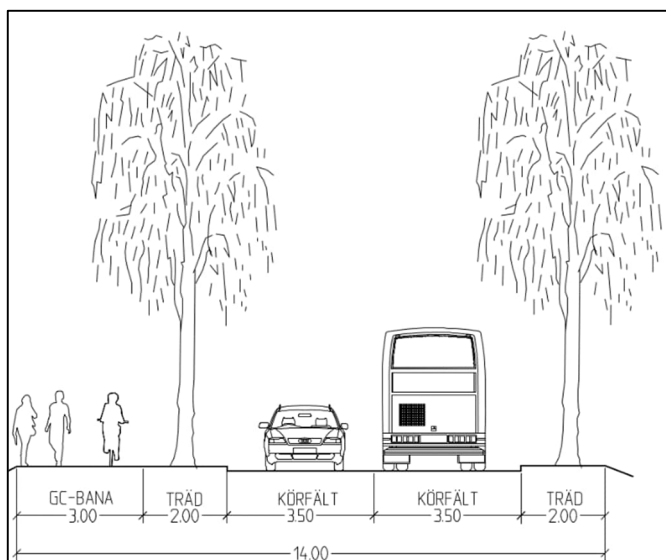
Den övergripande vägsektionen som föreslås består av två körfält som är 3,5 meter breda. För oskyddade trafikanter planeras en 3 meter bred gång-, cykel och moped (klass II) -väg (i handlingen kallad GCM-väg) utmed den västra sidan av E45. Utmed den östra sidan föreslås en gångbana som är 2 meter bred. Som avgränsning mot GCM-vägen och gångbanan föreslås en 2 meter bred grönremsa. På grund av närliggande fastigheter utmed sträckan behöver bredd för både GCM-vägen och grönremsan minskas utmed vissa platser, vilket framgår av texten nedan.

I vägplanens början i söder föreslås en trevägskorsning som ny anslutning mot Skicenter utmed den östra sidan av E45. Cirka 70 meter längre norrut (KM 0/210, efter föreslagen chikanlösning, se kapitel 5.2.2.) påbörjas sträcka med 7 meter bred vägbana som förläggs med kantsten utmed båda sidor av E45 med en 2 meter bred grönremsa utmed den östra sidan. Denna sektion pågår fram till infarten mot kyrkan (KM 0/240), se figur 27. Efter infarten mot kyrkan planeras en grönremsa även utmed den västra sidan av E45, se figur 28. Från i höjd med Skicenter (KM 0/330) planeras en sektion med 3 meter bred GCM-väg och 2 meter bred gångbana som separeras mot den 7 meter breda vägbanan via en 2 meter bred grönremsa, se figur 29. Denna utformning pågår cirka 90 meter fram till i höjd med Oles och anslutningen mot Skansmovägen (KM 0/440).

Figur 27. Sektion utmed sträckan

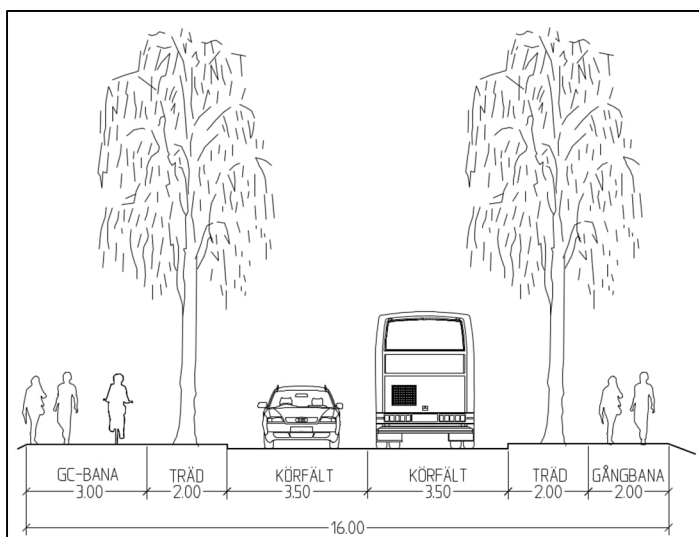


Figur 28. Sektion utmed sträckan



Figur 27 (till vänster) visar sektionen med grönremsa utmed den östra sidan av E45, vilken planeras från KM 0/210 fram till infarten till kyrkan (KM 0/240). Figur 28(till höger) visar sektionen med GCM-väg samt grönremsa utmed båda sidor E45, vilken planeras från infarten till kyrkan (KM 0/240) fram till Skicenter (KM 0/330)

Figur 29. Sektion utmed sträckan



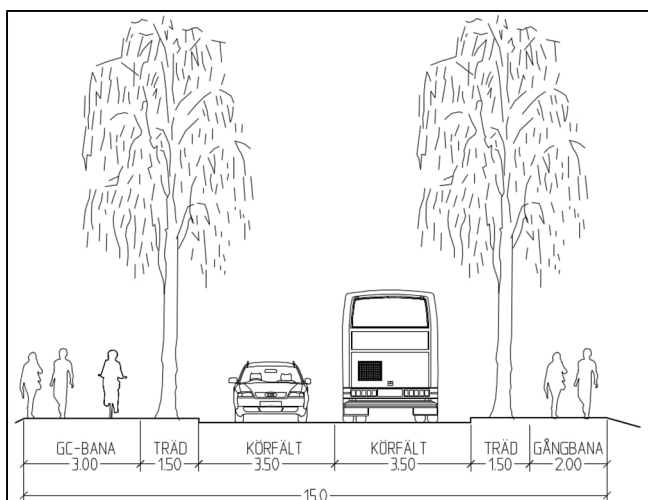
Visar sektionen med GCM-väg, gångbana samt grönremsa utmed båda sidor E45, vilken planeras från Skicenter (KM 0/330) fram till Oles (KM 0/440)

Efter Skansmovägen och Oles (KM 0/440) planeras en avsmalning av vägsektionen där grönremsorna i stället blir 1,5 meter breda, se figur 30. Avsmalning föreslås för att undvika påverkan på verksamheter som finns intill vägen.

Utmed hotellet i sektion KM 0/630-0/690 planeras en mindre stödmur med skyddsräcke för att ta upp höjdskillnaden i marken samt minska det markintrång som annars skulle uppstå med ett öppet dike, se Figur 31.

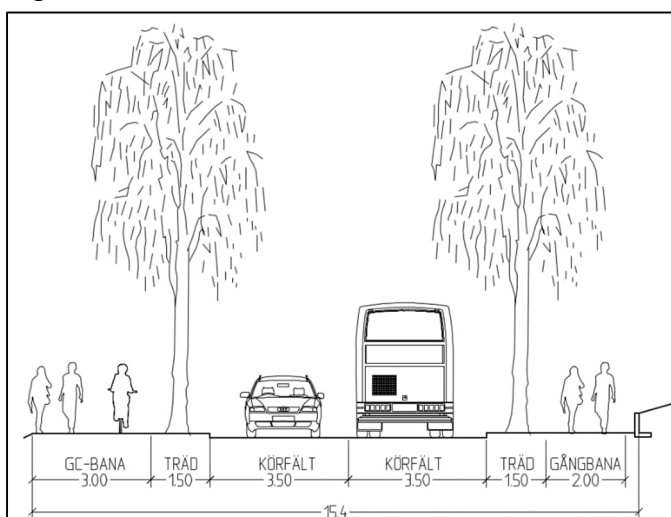
Den smalare sektionen pågår fram till direkt efter elevboendet/hotellet (KM 0/710) som finns utmed den östra sidan av E45. Därefter förläggs E45 något förskjuten i högerkurva och här planeras ny busshållplats utmed den västra sidan, nya anslutningar utmed båda sidor av vägen, en refug med passagemöjlighet samt en cirkulationsplats, se kapitel 5.2.2. På grund av flera planerade anläggningar utmed sträckan så uppstår en vägbredd som blir varierande. Dock blir inte körfält smalare än 3,5 meter, se figur 31. Den smalare sektionen pågår fram till i höjd med Bergs tingslags elektriska AB (KM 0/840) som finns utmed den västra sidan. Här upphör den östra gångbanan efter att den anslutits mot perrongen för en planerad ny busshållplats. På grund av att målpunkterna upphör i detta område så bedöms det inte finnas behov av någon gångbana utmed resterande sträcka.

Figur 30. Sektion utmed sträckan



Visar en avsmalnad sektion med 1,5 meter bred grönremsa utmed båda sidor E45, vilken planeras från Skansmovägen och Oles (KM 0/440) fram till Bergs tingslags elektriska AB (KM 0/840).

Figur 31. Sektion utmed sträckan

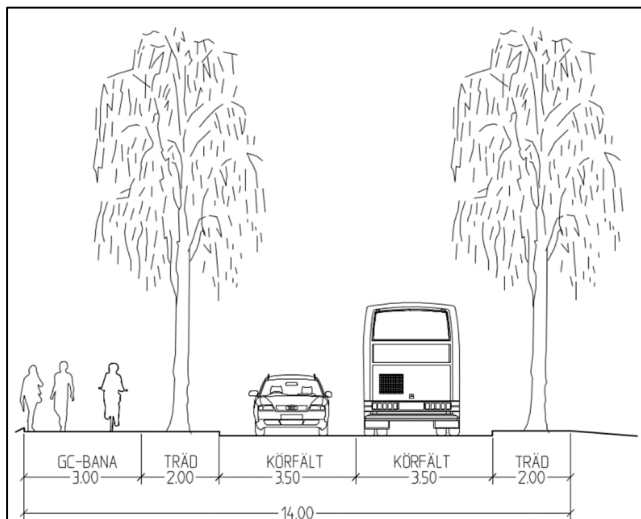


Visar samma avsmalnade sektion som ovan, men med en 60 meter lång stödmur som planeras från hotellet och elevboendet (KM 0/630).

Sektionen som föreslås vidare norrut utgörs av en 7 meter bred vägbana med 3 meter bred GCM-väg som åtskiljs med en 2 meter bred grönremsa, se figur 32. Sektionen pågår fram till lite innan Hedmans schakt (KM 1/130). Där smalnas GCM-vägen av till 2,5 meter, se figur 33. Avsmalningen behövs för att undvika markintrång utmed den västra sidan av E45. Här behålls E45:ans befintliga vägbredd, men med en omDispositionering av vägsektionens innehåll. Kantstenen utgår utmed den östra sidan av E45 medan den fortsätter utmed den västra sidan. Sektionen pågår fram till cirka 20 meter innan Kolbacksvägen (KM 1/300). Här föreslås en sidoförflyttning av körfälten med hjälp av en breddning av föreslagen grönremsa samt refug i syfte att tillmötesgå kommunens önskemål om placering och utformning av passage med möjlighet att stanna i mitten. Sidoförflyttningen med dess utformning föreslås även i syfte att sänka hastigheten i området för främst trafik som kommer norrifrån. Sidoförflyttningen tillsammans med planerad grönremsa ska bidra till ett hinder i siktlinjen och leda till en visuell hastighetsbegränsning för trafik som kommer från norr.

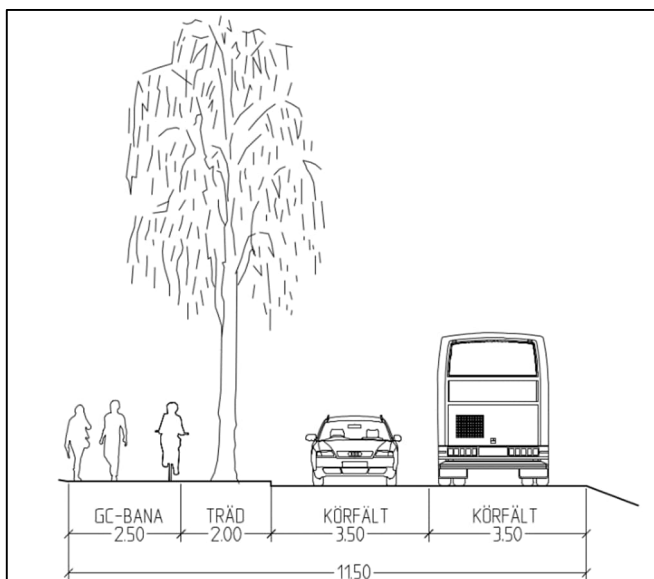
Efter planerad passage och sidoförskjutning avslutas vägplanens sektion (KM 1/370) med att E45 ansluts mot befintlig sektion och GCM-vägen ansluts mot befintlig gång- och cykelväg som löper vidare norrut frånskild från E45.

Figur 32. Sektion utmed sträckan



Visar sektionen med GCM-väg, gångbana samt grönremsa utmed båda sidor E45, vilken planeras från Bergs tingslags elektriska AB (KM 0/840) fram till Hedmans schakt (KM 1/130).

Figur 33. Sektion utmed sträckan



Visar sektionen med avsmalnad GCM-väg till 2,5 meter samt med kantsten endast utmed den västra sidan av E45, vilken planeras från Hedmans schakt (KM 1/130) fram till innan Kolbacksvägen (KM 1/300).

5.2.2 Planerade större vägåtgärder för hastighetsefterlevnad och gestaltning

Grönremsa

Mellan vägen och GCM-vägen samt gångbanan föreslås en grönremsa med varierande bredd, 1,5 – 2 meter. I trånga sektioner minskas grönremsan till 1,5 meter bredd för att minska intrång mot fastigheter. I grönremsan placeras trädrader och lägre buskvegetation samt vägbelysning.

Trädraderna utförs som sammanhängande trädalléer på så stora delar av sträckan som möjligt. Dubbelsidiga trädrader bidrar till att förstärka vägrummets rumslighet samtidigt som den visuella avsmalningen av vägrummet signalerar en lägre hastighet. Träden bidrar även till att vägens visuella påverkan minskar i omgivningen. Trädraderna bidrar även till biologisk mångfald och luftrening. Buskplanteringar i grönremsan utgör horisontella element som tydliggör vägrummets riktning.

Grönremsan bidrar till att skapa ökad trygghet då den separerar stråken för oskyddade trafikanter mot trafiken samtidigt som den bidrar lägre hastighet. På illustrationskartorna är grönremsan illustrerad med en grön yta.

Entrépunkter

I syfte att synliggöra förändringen från ett vägrum med landsvägskaraktär till ett gaturum med tätortskaraktär utformas entrépunkterna med en signalerande gestaltning. Detta innebär markmodellering av rondell- och chikanytan, planteringar med volymskapande träd- och buskvegetation samt gestaltande belysning. Markmaterial av natursten samt ängsytor vilket skapar ett omvårdat och lugnt intryck. Ett fåtal markmaterial och växter används i gestaltningen, vilket bidrar till att skapa tydliga och överblickbara entrépunkter. Därigenom utgör entrépunkterna tydliga landmärken och bidrar till orienterbarheten i vägrummet.

Rondellyta, sidoområden och anslutande vägslänter utgör trafiklösningar i anslutning till entrépunkterna, som genom omsorgsfull utformning också ska medverka till helhetslösningen.

Chikan- en entrépunkt i söder

Den södra entrépunkten vid cirka KM 0/180 (strax söder om Åsarna Skicenter) utförs som en sidoförskjutning av båda vägbanorna. En så kallad chikan, se Figur 34. Åtgärden föreslås i hastighetsdämpande syfte samtidigt som separeringen av norr- och södergående körfält möjliggör en yta i mitten som utformas för att skapa en tydlig entrépunkt till Åsarna.

Figur 34. Chikan.

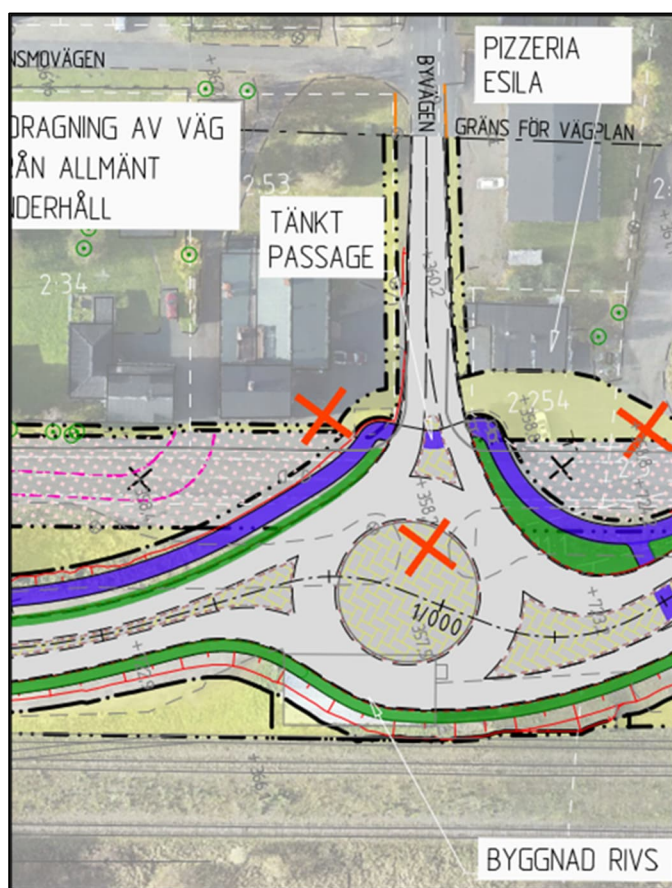


Visar en möjlig utformning av chikanen som bidrar till hastighetssäkring samt tätortskaraktär och utgör den södra entrépunkten för den centrala sträckan genom Åsarna.

Cirkulationsplats- en entrépunkt i norr

Befintlig fyrvägs korsning där Byvägen ansluter idag föreslås byggas om till en cirkulationsplats med tre ben, se Figur 35. En cirkulationsplats medför en tryggare korsning samt bidrar till en hastighetssänkande åtgärd samtidigt som det gestaltningsmässigt tillsammans med föreslagen sidoförflyttning av vägen skapar en tydlig entrépunkt. Rondellytan utformas inte överkörningsbar då god framkomlighet för även tyngre fordon uppnås via cirkulationsplatsens körytor. Åtgärden medför stängningar av anslutningarna vid KM 0/980 och vid KM 1/040 på västra sidan samt vid KM 1/000 på östra sidan av E45 för att i stället anpassa nya anslutningsvägar mot den nya korsningstypen. Den gamla ladan som finns utmed den östra sidan av E45 kommer behöva rivas för att ge plats åt åtgärden.

Figur 35. Cirkulationsplats.



Visar planerad cirkulationsplats,

5.2.3 Korsningar/anslutningar

Flertalet anslutningar planeras att stängas och trafiken hänvisas i stället till andra anslutningar och korsningar, både befintliga och nya. Att minska andelen anslutningar motiveras med att andelen konfliktpunkter minskas och därtill bidrar till ökad trafiksäkerhet. Åtgärden bedöms minska konflikter mellan in- och utsvängande fordon och passerande trafik utmed E45 samt in- och utsvängande fordon och passerande gång- och cykeltrafikanter. Även framkomligheten och tillgängligheten bedöms förbättras med minskat antal anslutningar. Anslutningar som bedöms möjliga att stänga är markerade på illustrationskartorna med ett rött kryss. Totalt föreslås 15 anslutningar att stängas, se Tabell 5. För samtliga vägar som eventuellt stängs finns alternativa anslutningar direkt mot E45 eller via det kommunala vägnätet.

För att göra motortrafikanter som passerar in- och ut ur korsningar och anslutningar observanta på passerande gång- och cykeltrafik planeras kantstenen att fortsätta, dock nedsänkt, genom korsningar och anslutningar.

Fastigheter som berörs av stängning av korsningar och anslutningar framgår av fastighetsförteckningen, 1M120001.

Tabell 5. Redovisar anslutningar som föreslås stängas samt nya trafiklösningar.

Längd- mätning	sida	Föreslagen ny lösning	Motiv till stängning
0/000	Östra	Hänvisas till ny anslutning anläggs vid 0/060	Minska möjlig konfliktpunkt.
0/275	Östra	Hänvisas till ny anslutning vid 0/060 samt befintlig anslutning KM 0/400	Minska andelen konfliktpunkter.
0/360	Östra	Kan anslutas till befintlig anslutning KM 0/400	Minska andelen konfliktpunkter
0/430	Östra	Kan anslutas till befintlig anslutning KM 0/480	Minska andelen konfliktpunkter.
0/665	Västra	Kan anslutas via befintlig anslutning via Smedjevägen KM 0/625	Minska andelen konfliktpunkter.
0/700	Östra	Kan anslutas via befintlig anslutning KM 0/590 och KM 0/765	Minska andelen konfliktpunkter.
0/780	Västra	Kan anslutas via ny cirkulationsplats KM 1/000 och därefter via Byvägen/Skansmovägen /Skolvägen	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning och med planerad busshållplats.
0/810	Västra	Kan anslutas via ny cirkulationsplats KM 1/000 och därefter via Byvägen/Skansmovägen /Skolvägen	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning.
0/810	Östra	Kan anslutas via befintlig anslutning KM 0/760	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning.
0/850	Östra	Kan anslutas via ny anslutning KM 0/890	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning.
0/980	Västra	Kan anslutas via ny anslutning KM 0/890	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning.
1/000	Östra	Kan anslutas via ny cirkulationsplats KM 1/000 samt via befintlig anslutning KM 0/760	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning.
1/040	Västra	Kan anslutas via befintlig anslutning KM 1/080 samt kommer även få eventuell justering via detaljplan	Hamnar i konflikt med justerad vägdragning.
1/240	Östra	Kan anslutas via befintlig anslutning KM 1/140	Minska andelen konfliktpunkter.
1/335	Östra	Kan anslutas via befintlig anslutning Kolbacksvägen KM 1/360	Hamnar i konflikt med planerad passage för oskyddade trafikanter.

5.2.4 Övergångsställe och Passager

Via genomförda samråd har det framförts behov av minst två passager och ett övergångsställe för oskyddade trafikanter över E45. I vägplanen föreslås totalt ett övergångsställe och fem passager, varav fyra är belägna över E45. Det föreslagna antalet passager och deras placeringar syftar till att uppnå behovet av tillgänglighet i området samt att de anpassas mot kommunens planerade utformning av detaljplanen.

Vid KM 0/420 (vid Oles) och KM 0/620 (söder om hotell/elevboende), KM 1/040 (norr om planerad cirkulationsplats) planeras möjlighet att passera E45 via nedsänkt kantsten och öppning i grönremsan. På grund av att vägsektionen är trång mot närliggande byggnader föreslås ingen refug utmed platsen. För åtkomst till busshållplatsen vid KM 0/810 planeras ett övergångsställe.

Vid föreslagen cirkulationsplats (KM 1/000) planeras en passage med nedsänkt kantsten över Byvägen.

Vid vägplanens norra gräns vid ca KM 1/330 föreslås en passage med kantsten och öppning i grönremsa som förses med refug.

Att tänka på för oskyddade trafikanter är att vid övergångsställen har motortrafikanterna väjningsplikt mot gående vilket de inte har vid passager.

5.2.5 Busshållplatser

Åtgärder för busshållplatserna så som deras lägen, antal och vilka som kan utgå har tagits fram i dialog med kollektivtrafikmyndigheten och kommunen. Busshållplatserna utrustas med en plattform med väderskydd (busskur) i bakkant av ytan och taktilt ledstråk från väderskyddet fram till ytan för påstigning. Stråk för oskyddade trafikanter föreslås bli en del av plattformen, vilket medför att plattformen blir något bredare än normalt men samtidigt blir markintrånget för den totala anläggningen mindre.

Ett nytt hållplatsläge planeras vid ca KM 0/800 utmed E45 vilken föreslås utformas som en fickhållplats med plattform. Båda hållplatserna föreslås placeras i anslutning till Skolvägen där hållplatsen för södergående busstrafik placeras precis söder om Skolvägen och hållplatsen för norrgående trafik placeras norr om Skolvägen.

5.2.6 Belysning

Hela sträckan ska belysas. Ny belysning utformas med enkel- och dubbelarmade stolpar som är maximalt 7 meter höga. Placeringen av belysningen föreslås i grönremsorna utmed den västra sidan och där samordnas med planteringarna. Där det kan anses vara nödvändigt och effektivt är sick-sack-placering av stolparna ett alternativ, vilket medför att det finns möjlighet att ha längre avstånd mellan stolparna.

För att inte riskera att överbelysa vägrummet ska dubbelsidig placering av belysningsstolpar undvikas, men dubbelsidig belysning kan bli nödvändigt vid till exempel busshållplatser. Förslaget att enbart ha belysningsstolpar utmed den västra sidan av E45 medför en något reducerad belysning utmed den östra gångvägen och avsteg behöver göras från belysningskraven gällande denna sträcka. Åtgärden anses vara skäligen ur gestaltningssynpunkt och ur kostnadshänseende då den motiveras med att minska risken för att skapa en "överbelyst" sträcka.

Befintlig belysning utmed sträckan betjänas av två belysningscentraler och två serviser. I vägplanen föreslås hela sträckan i stället betjänas av enbart en central och en servis. Placeringen av

belysningscentralen och eventuella andra skåp samordnas med vägutformning för att ordna en lättillgänglig, fristående och plan yta för denna teknik.

5.2.7 Avvattning

Befintligt avvattningssystem planeras att bytas ut. Avvattningen inom hela planområdet kommer hanteras med hjälp av brunnar, dränering och ett dagvattensystem som mynnar ut i samma punkt där befintligt dagvattensystemet mynnar ut. Sidotrummor efter sträckan under infarter eller dylikt kommer bytas ut och anpassas efter ny utformning. Vägdagvattnet kommer kunna rinna utmed båda sidor av E45 längs planerad kantsten och bortledas med hjälp av brunnar. Åtgärden medför att cirka 1 km ytterligare ledningssträcka uppstår jämfört med idag.

Ny trumma under järnvägen planeras för att få det vatten som just blockeras av järnvägen ned till recipienten.

Befintliga trummor och sidotrummor som inte längre fyller någon funktion kommer rivas och de trummor som fortsatt behövs för anläggningen föreslås bytas ut om det behövs för att uppnå god kapacitet och funktion.

Befintliga trummor vid KM 0/260 som har bristande kapacitet planeras att bytas ut mot 1 trumma som hanterar vattnet då trummorna ligger väldigt nära varandra.

Befintligt trumma vid längdmätning KM 1/280 är i gott skick och för denna föreslås enbart dikesrensning på in- och utloppsidan för att säkerställa fortsatt funktion.

Befintlig kulvert som finns i området kommer påverkas under byggskedet och i läget där den korsar planerad urgrävning för E45 och GCM-vägen kommer den att behöva grävas upp. Ny kulvert planeras läggas tillbaka i samma läge och med samma dimensioner.

5.2.8 Geoteknik och vägteknik

Då det finns torv under befintlig E45 kan det uppstå behov av utskiftning av organiskt material under befintlig väg och ny GCM-väg. Detta för att vägen inte ska förstöras av tjäle och att den rör sig ojämnt.

Baserad på den vägtekniska utredningen bedöms cirka 70 % av befintlig vägkropp behöva ersättas av en ny överbyggnad för att uppnå önskad bärighet och dränering.

5.2.9 Alternativ som utretts men valts bort

Trevägs korsning (Typ C) i korsningen E45/Byvägen

En trevägs korsning av typen C (med mittrefug) har valts bort i korsningen E45/Byvägen till förmån för en cirkulationsplats. Bedömningen är att en trevägs korsning bidrar med mer hårdgjord yta samtidigt som en cirkulationsplats medför bättre hastighetsefterlevnad samt kan bidra positivt till landskapsutformningen genom att utformas till tydlig entrépunkt till Åsarna som har varit en målbild i projektet.

Cirkulationsplats söder om Skicenter

I området söder om Skicenter har möjligheten att anlägga en cirkulationsplats utretts. Det visade sig inte vara möjligt att anlägga en cirkulationsplats i området på grund av höjdskillnaden som finns, vilket skulle medföra att anslutningen mellan cirkulationen och Skicenters fastighet skulle bli för brant.

Spontning utmed allén

I syfte att behålla befintlig allé så har schaktspont utretts som metod för att minska schaktutbredningen och påverkan på alléns rötter. Utredningen visade att spontningen skulle hamna så nära allén att metoden i sig riskerar att skada rötterna. Därmed valdes denna åtgärd bort.

5.2.10 Behov av rivning av anläggning samt borttagande av allé

Då det är trångt utmed vissa platser mot både fastigheter och befintliga anläggningar och objekt så uppstår behov av rivning och borttagning av objekt utmed sidoanläggningen som annars hamnar i konflikt med planerade åtgärder. Här nedan presenteras befintliga anläggningar som bedöms behöva rivas alternativt tas bort under byggtiden samt motiv till behovet.

Rivning av byggnad och stödmur vid KM 1/000

Vid KM 1/000 föreslås en byggnad rivas för att ge plats åt planerad cirkulationsplats. Byggnaden hamnar delvis inom nytt vägområde och till viss del inom område med tillfällig nyttjanderätt. Bredvid byggnaden finns också en stödmur som också rivs i samband med att cirkulationsplatsen byggs, se kapitel 11.2.2. för information kring kommande hantering.

Borttagning av befintlig björkallé vid KM 0/670–0/700

Behovet av schaktarbeten som uppstår på grund av planerade vägåtgärder och avvattningsåtgärder utmed befintlig allé bedöms påverka björkarnas rotsystem i den grad att träden riskerar att dö. Björkallén planeras därför att tas bort, se kapitel 6.3.4 "Naturmiljö samt ytvatten" för ytterligare information om den påverkan som bedöms uppstå.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Åtgärderna i denna plan föranleder inga skyddsåtgärder som ska fastställas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Åtgärderna som föreslås syftar till att skapa trygghet för oskyddade trafikanter och förbättringar för lokaltrafiken utan att medföra någon större negativ påverkan på framkomligheten för genomfartstrafik och tunga fordon.

Åtgärder så som smalare vägsektioner samt anläggande av chikan och cirkulationsplats bidrar till hastighetssänkande åtgärder. Ett minskat antal korsningar och anslutningar där trafikanterna i stället hänvisas till färre och ordnade korsningspunkter skapar tillsammans med de hastighetssänkande åtgärderna en tryggare och säkrare trafikmiljö för samtliga transportslag.

En mer tillgänglig och säker och inbjudande färdväg för de oskyddade trafikanterna för att nå målpunkter bedöms uppstå genom GCM-vägens och gångbanans lokalisering och utformning samt det övergångsställe och de passager som planeras. Åtgärderna bidrar även, sett ur ett barnperspektiv, till god tillgänglighet för barn och ungdomar då det blir lättare och tryggare för denna grupp att röra sig till och från skolan och fritidsaktiviteter.

Antalet busshållplatser på sträckan reduceras samtidigt som det sker en standardhöjning avseende utformning och tillgänglighet på kvarvarande hållplatser. Detta bidrar till ökad trafiksäkerhet och tryggare trafikmiljö för resenärerna, något som är särskilt viktigt då barn, funktionshindrade och äldre nyttjar hållplatserna. Då busshållplatserna placeras utanför körfälten bidrar detta till en ökad framkomlighet för förbipasserande trafik.

Föreslagna åtgärder bedöms inte påverka trafikmönstret för motorfordon och kollektivtrafik. För resenärer påverkas gångavstånden till och från hållplatserna i och med förändrade hållplatslägen.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet överensstämmer med kommunens översiktsplan genom att föreslagna åtgärder bidrar till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter med fungerande framkomlighet utmed E45 genom centrala Åsarna. Sammantaget bedöms åtgärderna bidra till en positiv förbättring för både lokalsamhället som för den regionala utvecklingen, se kapitel 11.2.1 "Kommunala planer".

6.2.1 Markanvändning och intrång på fastigheter

Vägåtgärderna innebär att ny mark utanför befintligt vägområde behöver tas i anspråk med vägrätt enligt väglagen samt att vissa befintliga utfarter föreslås att stängas i trafiksäkerhetshöjande syfte. Intrång på tomtmark och spärrningsbeslut medför negativa effekter för de boende. Samråd med fastighetsägare om intrång sker löpande i vägplaneprocessen, se kapitel 9. "Markanspråk och pågående markanvändning".

6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Landskap och upplevelsevärden

De föreslagna vägåtgärderna bedöms huvudsakligen få positiva effekter för landskapet och upplevelsevärdena längs sträckan. Tillskapande av tydliga och väl tilltagna gång- och cykelvägar liksom nya och förbättrade passager över vägen bidrar till att skapa ett tryggare och mer tillgängligt vägrum för de oskyddade trafikanterna. Därigenom minskar även vägens barriäreffekter. Ett väl gestaltat vägrum genom centrala Åsarna med tydliga entrépunkter och med en medveten utformning av markbeläggningar, rumsbildande träd- och buskplanteringar och belysning bidrar till att förbättra tillgängligheten, tryggheten och orienterbarheten i vägrummet. Vägåtgärderna innebär ett markintrång utanför befintligt vägområde, vilket kan leda till negativ påverkan på befintliga trädalléer, skogsdungar och övrig rumsbildande träd- och buskvegetation längs sträckan.

6.3.2 Riksintressen

Projektet bedöms inte medföra någon negativ påverkan på berörda riksintressen, det vill säga TEN-T (transeuropeiska transportnätet). Projektet syftar till att förbättra genomfarten genom Åsarna vilket kommer vara positivt för TEN-T-riksintresset.

6.3.3 Naturresurser

Projektet bedöms inte medföra någon särskild påverkan på skogsbruk eller jordbruksmark.

Då inga åtgärder planeras utanför vägområdet bedöms inte någon påverkan uppstå på befintligt vattenskyddsområde. Inte heller bedöms någon direkt påverkan uppstå på befintliga brunnar.

Risk för påverkan på grundvatten utreds, se mer information under kapitel 6.3.9.

6.3.4 Naturmiljö samt ytvatten

Resultatet från den riktade artinventeringen visar att det finns enstaka naturvärden längs sträckan och att vissa av dessa kommer påverkas av ombyggnationen av väg E45. Bedömningen har dock gjorts att de naturvärden som påverkas av projektet kan ersättas och områdets totala naturvärdespotential kan höjas om rekommenderade åtgärder vidtas, exempelvis årlig hävd/slåtter på artrika vägkanter och insådd av ängsfrön anpassade för området.

I området för den planerade chikanen hittades den fridlysta arten fläcknycklar (en individ), vilken är fridlyst men har en mycket stor population både lokalt och regionalt och är vanlig i hela landet. Förekomsten bedöms vara av mycket låg betydelse för populationen lokalt, regionalt och nationellt.

Då inventeringen även visade att det finns blomsterlupin inom planområdet behöver särskild hänsyn tas vid hanteringen av massor för att undvika att den sprids. En masshanteringsplan kommer tas fram till entreprenadstart där både åtgärder för att hindra spridningen av blomsterlupin och åtgärder för att bevara den artrika vägkanten beskrivs mer ingående. Inför entreprenadstart bör en ny inventering av invasiva arter göras för att avgöra hur avbaningsmassorna från de artrika vägkanterna ska hanteras, det vill säga vilka massor som behöver skickas till godkänd mottagningsanläggning på grund av innehåll av blomsterlupin och vilka massor som kan återföras till projektet i fördel för den artrika vägkanten.

Björkallén som planeras att tas bort vid KM 0/670–0/700 omfattas av generellt biotopskydd, se mer under 11.2.2. Inga särskilda kompensationsåtgärder bedöms dock krävas då nya träd- och

buskplanteringar planeras längs sträckan. En rekommendation är att de nya träderna som ska ingå i de planerade grönmassorna ska bestå av ett trädslag som skapar ett högre naturvärde än tidigare.

Dagvatten från vägen kommer fortsatt nå samma recipienter som idag och föroreningsbelastningen bedöms inte öka jämfört med idag. Det gällande strandskyddet för vattendraget som går genom kulverten sträcker sig in över planområdet. Projektet bedöms inte påverka strandskyddet negativt då marken redan är ianspråktagen och exploaterad inom det aktuella vattendraget, se kapitel 11.2.2 för mer information.

6.3.5 Kulturmiljö

Kulturmiljön utgörs av karaktärsbyggnader. Av dessa är det stationshuset med tillhörande godsmagasin som ligger närmast vägen. Ingen påverkan på denna byggnad bedöms ske. Kyrkan och de kända fornlämningarna utanför planområdet kommer inte beröras.

6.3.6 Rekreation och friluftsliv

Befintliga leder bedöms inte påverkas negativt av planerade åtgärder. Tryggheten för oskyddade trafikanter att ta sig till- och från rekreation- och friluftsområden bedöms öka i och med planerade åtgärder.

6.3.7 Förorenad mark

Resultatet från den miljötekniska markundersökningen som genomfördes sommaren 2024 visade att de undersökta jordmassorna underskrider Trafikverkets avgränsningsvärden och massorna får därmed lämnas kvar samt återanvändas inom projektområdet. Massorna får även återanvändas inom ramen för andra Trafikverksprojekt. Då avgränsningsvärdena underskrids bedöms massornas föroreningsnivå inte utgöra en risk för hälsa och miljö utifrån nuvarande eller planerad markanvändning (TDOK 2022:0063).

Asfalt innehållande PAH-föroreningar får inte återanvändas inom projektet utan ska fraktas till godkänd mottagningsanläggning. En masshanteringsplan kommer tas fram till entreprenadstart där hantering och åtgärder för att hindra spridning av föroreningar beskrivs mer ingående.

6.3.8 Klimat och risker

Inga kända risker för översvämning finns i dag. Trummor som anläggs dimensioneras med en klimatkoefficient som följer Trafikverkets riktlinjer. Inga risker kopplade till klimatförändringar bedöms uppstå med den planerade anläggningen.

E45 kommer fortsatt vara rekommenderad väg för farligt gods. Åtgärder för att sänka hastigheterna samt möjliggöra efterlevnad av de gällande hastigheterna genom Åsarna planeras, vilket bedöms minska risken för olyckor.

6.3.9 Geohydrologi och avvattnings

Risken för påverkan på grundvattenförhållanden och grundvattenförekomsten utreds genom att det har placerats grundvattenrör i sektionerna KM 0/170, KM 0/300, KM 0/850 och KM 1/300 som mäts löpande inför att eventuella grundvattenpåverkande insatser inleds. Grundvattenrören ger information om grundvattennivåer i morän och isälvsediment och verifierar antagna strömningsriktningar.

Avvattning

Avvattning från vägområdet kommer fortsättningsvis utföras med brunnar och ledningsnät till samma släppunkter som finns idag.

Då det befintliga nätet är gammalt och relativt dåligt skick byts dagvattensystemet ut i sin helhet och dimensioneras för att klara dagens dimensioneringskriterier, inklusive de klimatfaktorer som normalt räknas med. Detta innebär att systemet kommer bli robust och väl avvägt för framtiden och riskerna med akuta åtgärder minskar drastiskt.

Eftersom dagens dimensioneringskriterier är annorlunda jämfört med då systemen byggdes så kommer det att behöva byggas med större dimensioner. Detta medför att det kommer öka kapaciteten och mängden vatten som rinner ut till recipient kommer öka. Hela området runt järnvägen kommer torka upp och riskerna för vatten i överbyggnader i området minskar.

6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Så kallade kumulativa effekter (samlade effekter) kan uppstå om flera verksamheter planeras i samma område. Beroende på vilken typ av markanvändning som kommer bli aktuell inom de detaljplaner som finns och kommer finnas i framtiden kan effekterna komma att bli antingen positiva eller samlat mer negativa. Då kommunens planering pågår delvis parallellt med Trafikverkets vägplaneprocess finns möjligheter att samordna planering kring hur exempelvis dagvattenhantering ska ske. Möjligheten finns att ta ett samlat grepp om dagvatten och använda vatten som en tillgång i närmiljön, tillskapandet av ett rekreativt värde eller för att skapa en bättre miljö för djur och växter. Tillkommer flera olika verksamhetsytor kan dagvattnet från området få en högre belastning av föroreningar, beroende på vilken typ av verksamhet som blir aktuell. Genom att ha ett samlat grepp kring exempelvis gestaltning och miljö kan ortens kulturmiljövärde samt områdets naturvärden förstärkas.

6.5 Påverkan under byggnadstiden

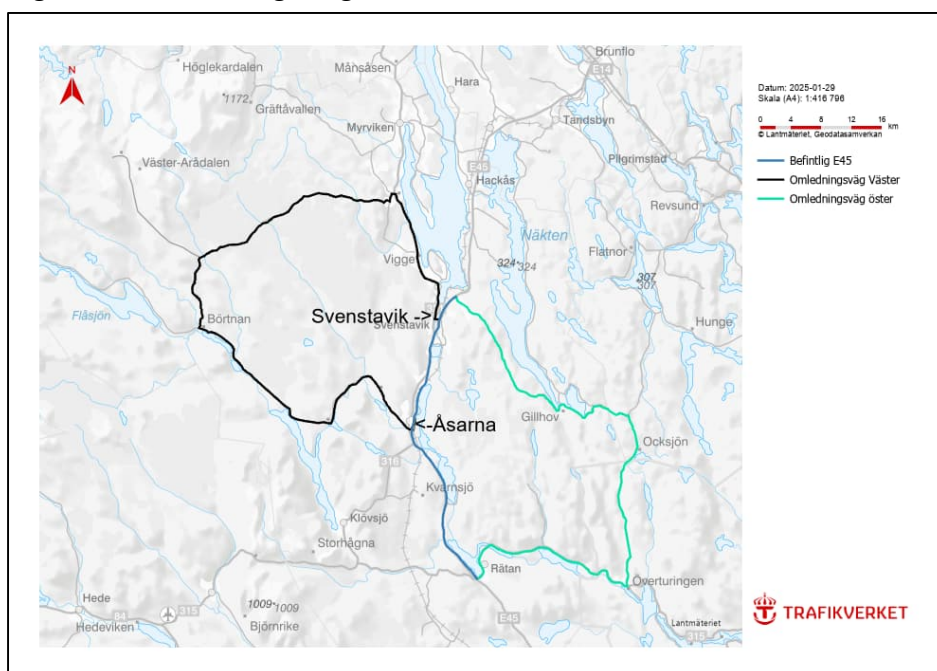
Under byggtiden kommer störningar och påverkan att uppstå, som i perioder kan vara omfattande. Massor kommer att hanteras och arbeten med tunga maskiner kommer att pågå under tiden vägen byggs om. Störningarna kan bestå av buller, vibrationer och dammande arbeten. Begränsad framkomlighet och tillgänglighet kommer periodvis att råda på E45 och eventuellt andra vägar i området. Tillfälliga vägar kan komma att anläggas för att bidra till en trygg arbetsplats samt framkomlighet för trafiken utmed E45.

6.5.1 Trafik under byggtid/byggbarhet

Under byggtiden kommer trafiken i området att bli påverkad. För att minska påverkan utreds omledningsvägar vilka är alternativa vägar där trafiken kan ledas förbi Åsarna. Genom omledning av trafik uppnås en säkrare och bättre byggarbetsmiljö men även minskad risk för att övriga trafikolyckor ska uppstå under byggtiden.

För att leda om trafik via de statliga vägarna behöver omledning ske mellan Rätansby (väg 315) via väg 546 och strax norr om Svenstavik, se Figur 36 och grönmarkerad sträcka. Omledningsvägen blir ca 85 km lång och tar ca 1 timme längre att köra jämfört med befintlig sträcka via E45 som är ca 43 km lång.

Figur 36. Omledningsvägar.



Visar möjliga omledningsvägar under byggtiden inom det statliga vägnätet.

Ytterligare möjlig omledningsväg via det statliga vägnätet finns mellan väg 535 och väg 541, via Karl XI:s väg mot Österåsen, se Figur 36 och svartmarkerad sträcka. Omledningsvägen blir ca 100 km lång och tar ca 1,5 timmar längre att köra jämfört med befintlig sträcka via E45 som är ca 17 km lång.

För att minska den påverkan som uppstår för motorfordonstrafiken avseende tillkommande sträckor och restid så finns möjlighet att i stället föreslå "förbifarter och förbiledning" av trafiken via befintliga grusytor inom Åsarnas centrum.

För att vägleda trafiken kan både trafikljus och lots komma att behövas.

Vissa störningar kommer uppstå vid schakt- och fyllarbeten intill fastigheter. Påverkan kommer minskas genom dialoger med berörda och att lämpliga anpassningar kommer att föreslås för fortsatt tillgänglighet för närboende och näringsidkare i området.

Kollektivtrafiken och resenärer kan komma att påverkas av ändrade tillfälliga busshållplatslägen. För oskyddade trafikanter kommer en planering som redovisar rekommenderade stråk under byggtiden tas fram.

6.5.2 Miljöeffekter

Buller, vibrationer och damning kan uppstå till följd av planerade arbeten. Under byggtiden ska Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15, följas. Genom god planering av anläggningsarbetet kan störningar hållas på en så låg nivå som möjligt.

Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och hantering av miljöskadliga produkter har stor påverkan på risken för en olycka med allvarliga konsekvenser varför placering av dessa ytor görs med hänsyn till rådande mark- och vattenförhållanden.

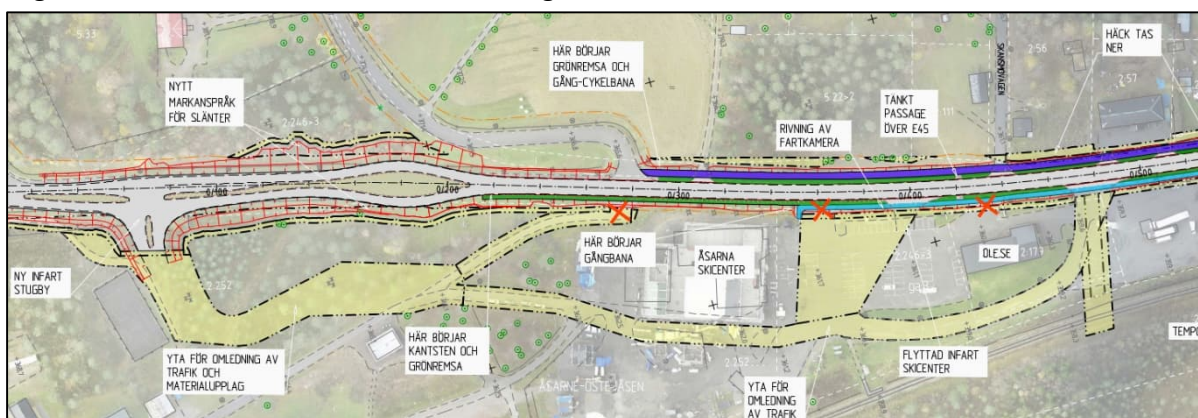
Det finns risk för att vattenkvaliteten i de enskilda brunnarna försämras om det under byggtiden skulle ske utsläpp av föroreningar vid exempelvis skador på maskiner eller vid olyckor. För att hantera detta kommer provtagningar genomföras i berörda brunnar före samt efter byggtiden.

6.5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid

Ytor med tillfällig nyttjanderätt kommer tas i vägplanen för att frigöra det utrymme som behövs för att skapa en trygg och säker produktion och en så bra trafikmiljö som möjligt.

En större yta med tillfällig nyttjanderätt planeras utmed den östra sidan av E45 från vägplanens start fram till KM 0/480 (i höjd med macken) i syfte att anlägga en förbifart/förbiledning för trafiken utmed E45 under tiden chikanen och övriga vägåtgärder inom området anläggs, se Figur 37. För att minimera störningen som uppstår med en förbifart kommer området att försees med tydlig skyltning och dialoger kommer föras löpande med fastighetsägarna och näringsidkare.

Figur 37. Planerad förbifart/förbiledning.



Visar planerad förbifart/förbiledning för trafiken utmed E45 under byggtiden som planeras anläggas från vägplanens start fram till macken vid KM 0/480.

Mitt i Åsarne (utmed västra sidan mellan sektionerna KM 0/550–0/660 samt utmed östra sidan mellan sektionerna KM 0/680–0/840) tas ytor med tillfällig nyttjanderätt för trafikförbiledning i syfte att frigöra utrymme för materialupplag och etablering. Här kan det bli aktuellt med både förbifart och förbiledning.

Under byggtiden kommer oskyddade trafikanter att hänvisas till att använda Skansmovägen.

I vägplanens norra del planeras en tillfällig väg, en så kallad förbifart, mellan ca KM 1/050–1/350. Att leda trafikanterna via denna förbifart bidrar till en bra trafikmiljö för oskyddade trafikanter och för boende längs sträckan.

Här nedan redovisas behov av skyddsåtgärder under byggtiden och som utreds:

- Förebyggande av uppkomst och spridning av föroreningar i mark och vatten (från t.ex. läckage av miljöfarliga ämnen) och säkerställande av hantering av PAH-förorenade massor.
- Samt att skyddsåtgärderna i sig är anpassade för barn och ungdomar så som information och skyltning och transparenta skyddsanordningar.

7 Samlad bedömning

Sammantaget görs bedömningen att projektet överensstämmer med projektmålen och de transportpolitiska målen. De åtgärder som föreslås bedöms inte leda till att miljö kvalitetsmålen motverkas. Här nedan redogörs för vägplanens uppfyllelse av målen.

7.1 Uppfyllelse av projektmålen och de transportpolitiska målen

7.1.1 Projektmål

- Trafikmiljön i Åsarna ska vara säker och tillgänglig för alla trafikanter, både de oskyddade och för näringslivets transporter och genomfartstrafik.
- Genomfarten ska kännetecknas av arkitektur som är anpassad till lokalsamhällets villkor.

De åtgärder som föreslås så som GCM-vägens placering, anläggande av nya passager och övergångsställe samt genomtänkt utformning och gestaltning bedöms uppfylla målet som innebär att gående och cyklister, såväl barn och ungdomar som vuxna, ska erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter i området.

Genom en genomtänkt gestaltning bland annat med träd i gaturummet samt planerade passager, planerat övergångsställe och cirkulationsplats bedöms den trafikmiljö som skapas understödja hastighetsefterlevnad av 40 km/h, vilket bedöms bidra till säkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikslag.

7.1.2 Funktionsmålet och hänsynsmålet

De transportpolitiska målen består av funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet

Planerade åtgärder medför ökad tillgänglighet för pendling och interregionala resor genom förbättrad tillgänglighet och bättre utformning av busshållplatser. Vidare bidrar åtgärderna till ökad jämställdhet och jämlikhet. Åtgärderna bedöms därmed ge positiva bidrag till funktionsmålet.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet bedöms uppfyllas genom att åtgärderna som leder till bättre infrastruktur för gång-, cykel och kollektivtrafik sannolikt bidrar till en möjlig överflyttning från bilresor till mer hållbara transportslag och som tillsammans med sänkt hastighet sammantaget bedöms leda till lägre utsläpp. Åtgärderna förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken samt möjligheten att gå och cykla för primärt barn, äldre och funktionshindrade, vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv. Hälsomässigt bedöms därmed åtgärderna ge förbättrade förutsättningar för fysisk aktivitet. Miljömässigt finns inga kvantitativa beräkningar för att redovisa måluppfyllelsen. Åtgärder så som stängning av korsningar och anslutningar bedöms medföra marginell påverkan i restiden för fastighetsägarna men innebär fler fordonskilometrar vilket medför en negativ påverkan på miljön. Åtgärderna bedöms sammantaget bidra positivt till hänsynsmålet.

Åtgärderna som föreslås i vägplanen ger positiva bidrag till både funktionsmålen och hänsynsmålen, där de största bidragen avser tillgänglighet och trafiksäkerhet. Inga betydande målkonflikter bedöms förekomma.

Även ändamålet med vägplanen bedöms uppfyllas då de föreslagna åtgärderna sammantaget leder till ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Anläggningen bedöms även bli hållbar genom att den uppnår god utformning och teknisk standard samt medför ökad robusthet mot framtida klimatförändringar.

7.2 Överrensstämmelse med miljö kvalitetsmålen

Syftet med generationsmålet och de nationella miljö kvalitetsmålen är att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det finns 16 nationella miljö kvalitetsmål för att åstadkomma en miljömässigt hållbar samhällsutveckling, av dessa bedöms 5 av målen direkt beröras av projektet, se Tabell 6.

Tabell 6. I tabellen listas Sveriges sexton miljö kvalitetsmål, de mål som bedöms vara direkt relevanta för projektet är grönmärkade.

Miljö kvalitetsmål	
1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

- Giftfri miljö – Det finns potentiellt förorenade områden inom planområdet. De undersökta jordmassorna underskrider Trafikverkets avgränsningsvärden och massorna får därmed lämnas kvar samt återanvändas inom projektområdet. Massornas föroreningsnivå bedöms inte utgöra en risk för hälsa och miljö med nuvarande eller planerad markanvändning. Genom att styra masshanteringen utifrån de föroreningsnivåer som finns och utgå från att risken av spridning av föroreningar ska minimeras bedöms projektet bidra till målet.
- Levande sjöar och vattendrag – Vägplanen bedöms inte påverka vattenförekomstens möjligheter att nå satta miljö kvalitetsnormer. De vatten som omfattas av MKN ligger på stort avstånd från planerad väg och bedöms inte påverkas av tillkommande föroreningsbelastning. En förbättrad avvattningslösning och åtgärder för potentiellt förorenade områden kan delvis bidra till att uppnå målet.
- Grundvatten av god kvalitet – Vägplanen bedöms inte påverka grundvattenförekomstens möjlighet att nå satta miljö kvalitetsnormer. Endast en liten del av grundvattenförekomsten ligger inom planområdet. En förbättrad avvattningslösning och åtgärder för potentiellt förorenade områden kan delvis bidra till att uppnå målet.

- God bebyggd miljö – Många av de planerade åtgärder för genomfarten bidrar till att förbättra trafikmiljön genom Åsarna. Detta genom bland annat förbättrade möjligheter till kollektivtrafik, säker gång- och cykelväg, ökad säkerhet genom hastighetssänkning, tillkommande grönstråk med mera. Projektet bidrar till att uppnå målet.
- Ett rikt växt- och djurliv – Planerade åtgärder syftar till att bibehålla den artrika vägmiljön och områdets totala naturvärdespotential bedöms kunna höjas om rekommenderade åtgärder vidtas. De nya trädraderna som tillkommer bidrar till ekosystemtjänster och upplevd säkerhet. Projektet bedöms delvis bidra till att uppnå målet.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- Människors hälsa och miljön kan skyddas mot skador och olägenheter
- Värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- Den biologiska mångfalden bevaras
- En långsiktig god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- Återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås.

8.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I detta projekt beaktas hänsynsreglerna genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs och olika alternativ bedöms med hänsyn till miljön. Att som första alternativ undvika ett intrång i ett miljövärde är grunden. I de fall detta inte är möjligt utreds möjliga skyddsåtgärder för att minimera påverkan. Tekniska lösningar och ekonomisk rimlighet jämförs mot den ekologiska nyttan som en viss vägåtgärd kan innebära.

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 4 § (produktvalsprincipen) och 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna). Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planläggningsprocess.

Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

8.2 Miljökvalitetsnormer

MKN (Miljökvalitetsnormer) regleras i kapitel 5 i miljöbalken och rör vatten, luft och buller.

Vägplanen bedöms inte påverka vattenförekomsternas möjligheter att nå satta miljökvalitetsnormer. De vatten som omfattas av MKN ligger på stort avstånd från planerad väg och bedöms inte påverkas av tillkommande föroreningsbelastning. Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten berörs. Projektet omfattas inte heller av miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller som gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare och buller från större vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år.

8.3 Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

God hushållning med resurser som mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utgör en del av miljöbalkens grundläggande bestämmelser (1 kap 1 § miljöbalken). I 3 kap 1§ (God hushållning) anges bland annat att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Under framtagande av Vägplanen har detta tagits i beaktande vid utformning och planering för att minimera behovet av att ta ny mark i anspråk. Majoriteten av åtgärderna som vägplanen medför kommer beröra mark som på något sätt redan är bebyggd eller exploaterad.

För att minska påverkan på mark- och vattenområden vidtas följande åtgärder:

- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och även en god ekonomi.
- Återanvända massor på ett sådant sätt att eventuella föroreningar inte sprids.
- Ställa krav på hur massorna ska hanteras så att artrikedom i vägkanter kan bibehållas och skapas.
- Văganläggningen gestaltas för en bra anpassning till landskapet.

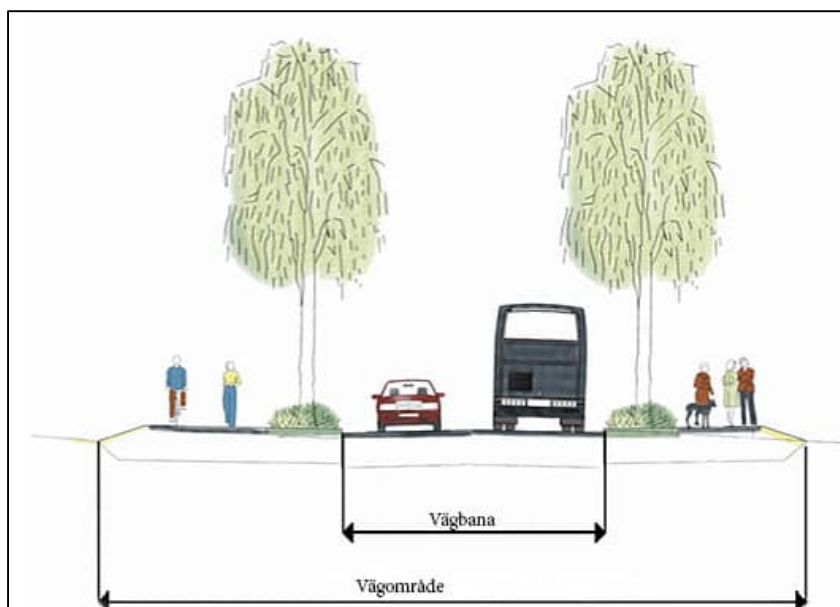
9 Markanspråk och pågående markanvändning

För att kunna utföra de förbättringsåtgärder som planeras i vägplanen behöver mark tas i anspråk som nytt vägområde med vägrätt (9 749 m²), inskränkt vägrätt (952 m²) och tillfällig nyttjanderätt (22 747 m²). Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna 101C0201-101C0203.

9.1 Vägområde för allmän väg

I denna vägplan omfattas vägområdet för allmän väg av vägkroppen och dess diken och slänter, GCM-väg, gångbana samt planerad cirkulationsplats och chikan. Vägområdet omfattar även utrymme för avvattningsåtgärder, belysning samt planteringar som bidrar till vägens gestaltning. Samtliga åtgärder som föreslås redovisas i kapitel 5.2. "Val av utformning". Se Figur 38 för illustration av vägområde.

Figur 38. Illustration som visar vägområde



Visar illustrerad sektion över vägområde.

9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

När Trafikverket bygger en väg tas marken i anspråk med vägrätt. Det innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet.

Väghållaren har rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får väghållaren rätt att tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för inanspråktagandet med ränta enligt 5§ Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Ersättningen för den

mark som tas i anspråk med vägrätt ska motsvara minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdetidpunkten.

Vägrätten upphör när och om vägen dras in från allmänt underhåll, se kapitel 9.1.4. "Indragning av väg från allmänt underhåll".

Nytt vägområde med vägrätt redovisas på plankartorna enligt Figur 39. Mark som tas i anspråk uppgår till cirka 9 749 m² och är uppdelat på marktyperna skogsmark och öppen mark inom vilka cirka 846 m² respektive 8 903 m² tas.

Figur 39. Vägområdet.



Visar hur vägområdet märks ut på plankartorna.

9.1.2 Vägområde med inskränkt vägrätt

Väghållaren har, inom område för inskränkt vägrätt, rätt att anlägga stödmur och skyddsräcke, dagvattenledning respektive in-utloppsdike samt att i framtiden underhålla respektive anläggning. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion. Nytt vägområde med inskränkt vägrätt redovisas på plankartorna enligt Figur 40. Mark som tas i anspråk uppgår till cirka 952 m² och består av marktypen öppen mark.

Figur 40. Inskränkt vägrätt.

Vi1	NYTT VÄGOMRÅDE MED INSKRÄNKT VÄGRÄTT FÖR ANLÄGGANDE AV IN-UTLOPPSDIKE, SAMT FRAMTIDA UNDERHÅLL AV IN-UTLOPPSDIKE.
Vi2	NYTT VÄGOMRÅDE MED INSKRÄNKT VÄGRÄTT FÖR ANLÄGGANDE AV STÖDMUR, SAMT FRAMTIDA UNDERHÅLL AV STÖDMUR OCH SKYDDSRÄCKE.
Vi3	NYTT VÄGOMRÅDE MED INSKRÄNKT VÄGRÄTT FÖR ANLÄGGANDE AV DAGVATTENLEDNING, SAMT FRAMTIDA UNDERHÅLL AV LEDNING.

Visar hur inskränkt vägrätt märks ut på plankartorna.

9.1.3 Vägområde med tillfällig nyttjanderätt

Tillfälligt nyttjande behövs bland annat för anläggningsarbeten, trafikomläggningar och för etableringsområden. Efter att området inte längre behövs för arbetenas genomförande återställs ytorna enligt överenskommelse.

Inom tillfällig nyttjanderätt för upplag ska hänsyn tas till eventuell förekomst av ledningar vid upplag av material. Samordning kommer att ske med berörda ledningsägare i kommande arbete med bygghandling.

Områden för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden och dess användning redovisas på plankarta enligt Figur 41. Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt uppgår till cirka 22 747 m² och är uppdelat på marktyperna skogsmark och öppen mark inom vilka cirka 5 250 m², respektive 17 497 m² tas.

Markanspråket med tillfällig nyttjanderätt gäller under byggtiden, dock längst till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

Figur 41. Tillfällig nyttjanderätt.

TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT	
SAMTLIGA YTOR GÄLLER UNDER BYGGTIDEN, DOCK LÄNGST TILL OCH MED 3 MÅNADER EFTER GODKÄND SLUTBESIKTNING	
T1	FÖR TILLFÄLLIGT MASSUPPLAG
T2	FÖR TILLFÄLLIG FÖRBILEDNING AV ALLMÄN TRAFIK SAMT MATERIALUPPLAG.
T3	FÖR TILLFÄLLIG FÖRBILEDNING AV ALLMÄN TRAFIK.
T4	FÖR ETABLERINGSOMRÅDE OCH TILLFÄLLIGT MASSUPPLAG
T5	FÖR RIVNING AV BYGGNAD.
T6	FÖR FÄLLNING AV TRÄD.
T7	FÖR BYTE AV DAGVATTENLEDNINGAR.

Visar hur områden med tillfällig nyttjanderätt märks ut på plankartorna.

9.1.4 Indragning av väg från allmänt underhåll

Delar av E45 som inte bedöms nödvändiga för den nya väganläggningen, planeras att rivas och utgå från allmänt underhåll. Indragning av väg innebär att mark där Trafikverket tidigare haft vägrätt, lämnas tillbaka till fastighetsägaren. Den del av mark som dras in mellan Skolvägen och Byvägen kommer att bilda gemensamhetsanläggning för berörda fastigheter. Indragning av väg uppgår till 3 055 m² och framgår på plankartorna 101C0201-101C0203.

Fastigheter som berörs av indragning av väg från allmänt underhåll framgår i fastighetsförteckningen, 2M120001.

10 Fortsatt arbete

10.1 Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera

Här nedan beskrivs frågor som ska ägnas särskild uppmärksamhet i den kommande planeringen samt vilka krav som är särskilt viktiga att beakta i kommande bygghandlings- och entreprenadskedet.

- Avvattning: Nyttjade av befintlig anläggning, nya avvattningsbehov, behov av omledningsvägar vid eventuella trumbyten och omläggning dagvattenledningar, anpassningar till nedströms avvattningssystem, samråd kring gemensamma anläggningsdelar, kravställningar i intilliggande detaljplaner som anläggningen eventuellt behöver ta hänsyn till.
- Ägandeförhållanden för kulvert behöver göras.
- Anmälan om vattenverksamhet som ska tas fram för arbeten med kulvert.
- Påverkan på befintliga ledningar och lösningar för byggskedet.
- Framtagande av masshanteringsplan.
- Inför byggskedet genomföra en ny inventering av invasiva arter för att se vilka avbaningsmassor som går att återföra till fördel för den artrika vägkanten utan risk för spridning av invasiva arter.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Samråd för vägplanen har pågått mellan 2024-2025. Vid två tillfällen har handlingar funnits tillgängliga för synpunktsinhämtning och flertalet olika samrådsmöten har ägt rum.

Nu har en granskningshandling tagits fram som kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan granskningshandlingen återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen med status fastställelsehandling och granskningsutlåtandet översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Detta planeras ske under senare delen av år 2025.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor samt eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen. Efter att planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör påbörjas. Byggnationen beräknas kunna påbörjas tidigast under år 2026/2027 och byggtiden beräknas pågå under 2 år.

11.2 Genomförande

11.2.1 Kommunala planer

Denna vägplan berör åtta detaljplaner där permanent markintrång krävs för det nya vägområdet. Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får vägplan inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras. Där vägplanen gör intrång i detaljplan och inte överensstämmer med denna, behöver en bedömning om intrånget kan ses som en mindre avvikelse göras. Om mindre avvikelse inte är möjlig behöver detaljplanen ändras eller upphävas i berörd del.

Bedömning av påverkan på detaljplaner redovisas i PM "Berörda detaljplaner", 1M140002.

Åtgärderna som föreslås bedöms följa syftet med samtliga detaljplaner. För de detaljplaner där intrång sker bedöms mindre avvikelse möjlig, det vill säga ingen åtgärd krävs. Utöver permanent intrång behöver Trafikverket även ta ytor för tillfälligt nyttjande, det gäller exempelvis upplag, schakt och anläggande av trummor. Denna typ av intrång är tillfällig under byggtiden och bedöms därför inte påverka detaljplanernas syfte.

Dialog pågår med Bergs kommun avseende de påverkade detaljplanerna samt det arbete som pågår med att ta fram nya detaljplaner, se kapitel 2.2.3.

11.2.2 Tillstånd, dispenser och anmälningar

Genomförandet av planen komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. Här nämns de tillstånd som antas bli aktuella. I vissa delar innebär en fastställd vägplan (tillstånd för vägprojektet) att tillstånd finns. Tillståndet gäller för den statliga vägen och dess anläggningar, men inte för enskilda vägar eller andra åtgärder utanför fastställd plan.

Naturmiljö

Den befintliga björkallén som tas bort omfattas av generellt biotopskydd men eftersom den hanteras inom ramen för framtagandet av vägplan genom samråd behöver dispens från biotopskyddsbestämmelserna inte sökas.

Strandskydd och anmälan om vattenverksamhet

För bäcken som går genom kulvert är strandskyddet i gällande detaljplan upphävt utmed den västra sidan av E45 men gäller fortsatt utmed den östra sidan av E45. Förbuden kopplade till strandskyddet upphör att gälla i och med att en vägplan fastställs om det har behandlats i samrådsprocessen, detta innebär att dispens inte behöver sökas. För de planerade åtgärderna och arbetena med kulverten kommer en anmälan om vattenverksamhet behöva upprättas.

Rivning av byggnad

För byggnaden som behöver rivas till följd av den nya cirkulationsplatsen behövs en ansökan om rivningslov. Inför rivningsarbetet kommer byggnaden inventeras och en rivningsplan kommer tas fram.

11.3 Finansiering

Den totala kostnaden för projektet bedöms uppgå till cirka 50 miljoner kr. Projektet finansieras via regional investering.

12 Underlagsmaterial och källor

Bergs kommun <https://www.bergsliv.se/byarna/asarna> Besökt: 2023-09-29

Bergs kommun (2023-06-26). Tillgängligt: <https://berg.se/kommun-och-politik/verksamhet-och-organisation/nyheter/nyhetsarkiv/2023-06-26-god-luftkvalitet-i-bergs-kommun> Besökt: 2023-09-29

Boverket (2022-06-22). Tillgängligt: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationell-planering/riksintressen-ar-betydelsefulla-omraden/> Besökt: 2023-09-21

Försvarsmakten. *Försvarsmakten (riksintresse)*. Tillgängligt: <https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/forsvarsmakten-i-samhället/samhallsplanering/riksintressen/> Besökt: 2023-07-07

Länsstyrelserna. *GeodataKatalogen - Geodatakatalogen*. Tillgängligt: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/> Besökt: 2023-06-07

Länsstyrelsen. EBH-Kartan. Tillgängligt: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> Besökt 2023-09-25

Länsstyrelsen. VISS Hålen. Tillgängligt: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA16423499> Besökt 2023-09-25

Länsstyrelsen. VISS Ljungan. Tillgängligt: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA49628356> besökt 2023-09-25

Länsstyrelsen. VISS Svenstavik-Åsarna. Tillgängligt: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA18336750> besökt 2023-09-25

Länsstyrelsen. VISS Vattenkarta. Tillgängligt: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>. Besökt 2023-09-25

Länstrafiken. Tidtabeller. Tillgängligt: <https://ltr.se/tidtabeller/> Besökt: 2023-07-11.

Naturvårdsverket, 2023: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> Besökt 2023-09-25

Naturvårdsverket. *Naturvårdsverket (skyddadnatur)*. Tillgängligt: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> Besökt: 2023-07-11

Naturvårdsverket. Vattenskyddsområde. Tillgängligt: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> Besökt: 2023-09-18

Riksantikvarieämbetet, 2023-09-21 <https://bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa?byggnadId=21400000441160&page=historik> besökt 2023-09-25

Riksantikvarieämbetet. *Riksantikvarieämbetet (Fornsök)*. Tillgängligt: <https://app.raa.se/open/fornsok/> Besökt: 2023-07-11.

Scaligo. (2023). *Scaligo live*. Tillgängligt: <https://scaligo.com/live> Besökt: 2023-09-26

STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Data erhållet från Trafikverket 2024-12-01

Sveriges geologiska undersökning (SGU), genomsläpplighetskarta. Tillgängligt: www.sgu.se Besökt: 2023-09-26.

Sveriges geologiska undersökning (SGU), jordartskarta. Tillgängligt: www.sgu.se Besökt: 2023-09-20

Sveriges miljömål (2023-04-13). Tillgängligt: <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-fran-inrikes-transporter/> Besökt: 2023-09-28

Trafikverket (2023-08-10). Tillgängligt: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/riktvarden-for-buller-och-vibrationer/> Läst: 2023-09-18

Trafikverket (2020-11-10). Tillgängligt: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Fakta-om-buller-och-vibrationer/buller-fran-vagtrafik/> Besökt: 2023-09-18

Trafikverket. Trafiksiffror väg E45. Tillgängligt: <https://vtf.trafikverket.se/tmq101/AGS/tmq102.aspx?punktnrlista=17440001&laenkrollista=1&typ=S tickprov> Besökt: 2023-09-20

Trafikverket. Trafiksiffror väg 541. Tillgängligt: <https://vtf.trafikverket.se/tmq101/AGS/tmq102.aspx?punktnrlista=17440002&laenkrollista=1&typ=S tickprov> Besökt: 2023-09-20

Trafikverket. Trafiksiffror väg 569. Tillgängligt: <https://vtf.trafikverket.se/tmq101/AGS/tmq102.aspx?punktnrlista=17440008&laenkrollista=1&typ=S tickprov> Besökt: 2023-09-20

Inlandsbanan.

<https://res.inlandsbanan.se/>

Trafikverket, Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se