

Samrådsredogörelse

E45 Rengsjön-Älvros

Härjedalens kommun, Jämtlands län

Vägplan, 2019-07-08

Projektnummer: 150186



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand.

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, E45 Rengsjön - Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län

Författare: Linda Stiernberg, Niklas Dahlström, Jan Vallin, WSP Samhällsbyggnad och Björn Wedin, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Jan Vallin, WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2019-07-08

Ärendenummer: 2018/95932

Version: 1.0

Projektledare och kontaktperson: Björn Wedin, Trafikverket

Innehåll

SAMRÅDSREDOGÖRELSE	9
1. SAMMANFATTNING	9
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	10
3. SAMRÅDSKRETS	10
4. SAMRÅD UNDER FASEN VÄGPLAN SAMRÅDSUNDERLAG, ÄRENDE TRAFIKVERKET 2015/6982	12
4.1. Samråd med berörd länsstyrelse	12
Länsstyrelsen Jämtlands län samrådsmöte 2016-03-21 under fasen samrådsunderlag, handlingsnummer 48	12
Länsstyrelsen Jämtland yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 36	12
4.2. Samråd med berörd kommun	13
Samråd med Härjedalens kommun informationsmöte 2015-05-11, handlingsnummer 4	13
Samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, handlingsnummer 18	13
Samråd med Härjedalens kommun 2016-03-21, handlingsnummer 19	13
Samråd med Härjedalens kommun och Region Jämtland Härjedalen 2017-03-14, handlingsnummer 27	14
Härjedalens kommun yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 38	14
4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	17
Inkomna synpunkter i samband med samråd (170301 till 170331) av vägplanens samrådsunderlag daterat 2017-02-09.	17
Inkomna skrivelser, frågor och synpunkter från allmänheten under projekttiden.	19
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga	21
Inkomna synpunkter i samband med samråd (2017-03-01 till 2017-03-31) av vägplanens samrådsunderlag	21
Försvarsmakten yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 28	21
Handölsdalens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 30	21
ICA Supermarket Sveg yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 31	22
Destination Sveg m.fl. yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 34	22
Tåssåsens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 35	23

Hotell Mysoxen i Sveg AB, Svegs Camping AB, Mysoxens Fastigheter AB yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 37	24
Företagarna Härjedalen yttrande under samrådsfasen, 2017-03-31, handlingsnummer 41	25
Sveriges Åkeriföretag yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 45	25
4.4.10 Jämtlands Räddningstjänstförbund yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 46	26
Inkomna skrivelser, minnesanteckningar från samråd under projekttiden.	26
Samråd 2016-09-25, med Svegs Företags- och Utvecklingsföreningen (SFU) under projekttiden, handlingsnummer 49	26
4.4.11 PRO Ytterhogdal yttrande, 2017-04-06, under projekttiden, handlingsnummer 47	26

5. SAMRÅD UNDER FASEN SAMRÅDSHANDLING - VAL AV LOKALISERING, ÄRENDE TRAFIKVERKET 2017/42116 **28**

5.1. Samråd med berörd länsstyrelse	28
Länsstyrelsen Jämtlands län yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 30	28
Länsstyrelsen Jämtlands län yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 70	30
5.2. Samråd med berörd kommun	31
Härjedalens kommuns yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 26	31
Härjedalens kommuns yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 69.	36
5.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	44
Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden 2017-11-23 till 2017-12-21.	44
Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden 2018-03-05 till 2018-04-05.	47
5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga	48
Arbetsmiljöverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 02	48
Jordbruksverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 05 samt yttrande över samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 43.	48
Elsäkerhetsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 06 samt yttrande över samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 76.	48
Härjeåns (HEAB) yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 07.	49
Härjeåns Energi ABs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2011-11-02, handlingsnummer 24	49
Härjeåns Energi AB (HEAB) yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 2018-02-19, handlingsnummer 73.	50
Polisens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02. Yttrande är daterat 2017-11-29, handlingsnummer 10	52

Havs- och vattenmyndighetens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 13 samt yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 45	52
Älvros Hembygdsförenings yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 14.	52
Transportstyrelsens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 15	53
Svenska kraftnäts yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 16 samt yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 180219, handlingsnummer 64	53
Myndigheten för samhällsbeskydd och beredskaps yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 18 samt yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 54	53
Handölsdalens samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 19.	53
Handölsdalens samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 52.	55
Försvarsmaktens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 20 samt yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 59	57
Älvros byalags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 22	57
Sametingets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 23.	57
Region Jämtland Härjedalens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 25	62
SMHIs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 28.	64
SMHIs yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 62	65
Fannhus jaktlags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 29	65
Naturvårdsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 31.	66
Naturvårdsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 71.	66
Tåssåsen samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 32	67
SGUs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 33.	68
Sveriges geologiska undersöknings yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 63.	68
SGIs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 34	68
SFU yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 35.	69
SFU yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 75.	72
Naturskyddsföreningen i Nedre Härjedalens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 36	76

Sveriges Åkeriföretags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 38	77
Sveriges Åkeriföretags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 74.	78
LRF Jämtlands yttrande över samrådsunderlag E45 Rengsjön - -Älvros daterad 2017-02-19, handlingsnummer 40	78
Svegsbygdens skoterklubbs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 61	79
Fortifikationsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 65	81
Skogsstyrelsens yttrande, över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 66	81
Skanova ABs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 72	82

6. SAMRÅD UNDER FASEN SAMRÅDSHANDLING - PLANUTFORMNING, ÄRENDE TRAFIKVERKET 2018/95932. 83

6.1. Samråd med berörd länsstyrelse	83
Länsstyrelsen Jämtlands yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 30	83
6.1.2 Länsstyrelsens Jämtlands län godkännande av vägplanens miljökonsekvensbeskrivning	87
6.2. Samråd med berörd kommun	87
Härjedalens kommuns yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, TRV 2017/42116 handlingsnummer 91	87
6.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	95
Nedan summeras anteckningar från genomfört samrådsmöte på orten, datum 2019-01-23	95
Nedan summeras synpunkter över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, inkomna under samrådstiden 2019-01-10 till 2019-02-12 yttrande. Respektive yttrande som har inkommit, redovisas i punktform nedan.	97
6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga	100
Minnesanteckningar från samråd med Tåssåsens sameby, TRV 2017/42116, handlingsnummer 80	100
Jordbruksverket yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 01	102
Havs- och vattenmyndighetens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 02	102
MSB yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 04	102
Skanos yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 05	103
Tillväxtverkets yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 06	103

Fortifikationsverkets yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 11	103
Sveriges Åkeriföretags yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 19	103
Härjeåns Energi ABs samt Härjedalens Miljöbränsle ABs yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 23 och 29	104
Försvarsmaktens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 24	108
Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 25 och 38	109
Sametingets yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 31	114
Skogsstyrelsens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 32 och 40	115
SGL yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, TRV 2017/42116 handlingsnummer 92	116
Svensk kraftnäts yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 27	117
SMHIs yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 28	118
SGU, Statens geologiska undersökning, yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 41	118
SFU, Svegs företags- och utvecklingsförenings, yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 42	118
Region Jämtland Härjedalens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 43	130
Elsäkerhetsverket yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 44.	131
7. UNDERLAG	132
7.1. Vägplan samrådsunderlag	132
7.2. Vägplan samrådshandling – val av lokalisering	134
7.3. Vägplan samrådshandling, planutformning	137

Samrådsredogörelse

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

1. Sammanfattning

Ett flertal samråd har genomförts i arbetet med vägplanen. *Vägplanens samrådsunderlag* sändes på remiss och samråd till Länsstyrelsen, Härjedalens kommun, regionala kollektivtrafikmyndigheten samt enskilda som särskilt berörs med flera, under perioden 2017-03-01 till 2017-03-31. Redogörelse av samråd genomförda under vägplanens första och inledande fas - samrådsunderlag sammanfattas under kapitel 4. Handlingar (yttranden, anteckningar, synpunkter med mera) som hör till vägplanens samrådsunderlag är diarieförda under ärendenummer: TRAFIKVERKET 2015/6982.

2017-06-07 beslutade Länsstyrelsen Jämtlands län att åtgärderna kan anses utgöra betydande miljöpåverkan. Det innebär bland annat att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram i arbetet med vägplanen samt att Trafikverket kommer att hålla samråd med en utökad samrådsrets. Samrådsunderlaget visade på att det finns flera alternativa lokaliseringar av en ny vägdragning som kan tillgodose ändamål och projektmål. Av den anledningen inleddes arbetet med samrådshandlingen med studier av alternativa lokaliseringar för E45 inom utredningsområdet.

Vägplanens samrådshandling, val av lokalisering (dat. 2017-11-02) och miljökonsekvensbeskrivning (dat. 2017-11-02) sändes på en inledande remiss och samråd till Länsstyrelsen, Härjedalens kommun, regionala kollektivtrafikmyndigheten, allmänheten, övriga statliga myndigheter med flera samt enskilda som särskilt berörs. Samrådet genomfördes under perioden 2017-11-23 till 2017-12-21. Efter samrådet fortgick arbetet med vägplanen och resultatet presenterades i ett nytt samråd vårvintern 2018 när *Vägplanens samrådshandling, val av lokalisering (dat. 2018-02-19) och miljökonsekvensbeskrivning (dat. 2018-02-19)* sändes på remiss och samråd till Länsstyrelsen, Härjedalens kommun, regionala kollektivtrafikmyndigheten, allmänheten, övriga statliga myndigheter med flera samt enskilda som särskilt berörs. Detta samråd genomfördes under perioden 2018-03-05 till 2018-04-05.

Den 14 juni 2018 tog Trafikverket ställning att samrådshandlingens alternativ, *ny sträckning väster om Nonsberget*, ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Information om ställningstagandet sändes därefter till Härjedalens kommun, Länsstyrelsen i Jämtlands län med flera.

Redogörelse av genomförda samråd under arbetet med vägplanens samrådshandling, val av lokalisering, sammanfattas under kapitel 5.

Handlingar (yttranden, anteckningar, synpunkter med mera) som hör till vägplanens samrådshandling – val av lokalisering är diarieförda under ärendenummer: TRAFIKVERKET 2017/42116.

Efter Trafikverkets ställningstagande om val av lokalisering, har arbetet fortsatt med vägplanens samrådshandling, planutformning.

Vägplanens miljökonsekvensbeskrivning (dat. 2018-12-19) och samrådshandlingens illustrationsplaner (dat. 2018-12-19) sändes på remiss och samråd till Länsstyrelsen, Härjedalens kommun, regionala kollektivtrafikmyndigheten, allmänheten, övriga statliga myndigheter samt enskilda som särskilt berörs med flera. Samrådet genomfördes under perioden 2019-01-10 till 2019-02-12. Ett samrådsmöte på orten hölls 2019-01-23 i Sveg.

Länsstyrelsen Jämtlands län godkände 2019-06-28 vägplanens miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2019-03-01.

Redogörelse av genomförda samråd under arbetet med vägplanens samrådshandling, planutformning, sammanfattas under kapitel 6.

Handlingar (yttranden, anteckningar, synpunkter med mera) som hör till vägplanen samrådshandling – planutformning är diarieförda under ärendenummer: TRAFIKVERKET 2018/95932. Ett antal yttranden och synpunkter är även diarieförda under TRAFIKVERKET 2017/42116. Särskild notering har gjorts om det i förekommande fall, se kapitel 6.

Utöver ovanstående samråd har Trafikverket genomfört samråd genom öppet hus, emottagit skrivelser och synpunkter från enskilda och allmänheten under projektiden. Inkomna synpunkter och yttranden finns att ta del av via Trafikverkets diarium. Denna samrådsredogörelse sammanfattar inkomna synpunkter samt Trafikverkets kommentarer.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen beskrivs hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas. Här klarläggs bland annat syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i tidigt skede av planläggningsprocessen, tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta. En planläggningsbeskrivning finns framtagen för detta projekt, senast daterad 2019-07-05.

3. Samrådsrets

Samrådsretsen har avgränsats utifrån krav i lagstiftning samt en bedömning av påverkan i vägplanen. Samrådsretsen omfattar bland annat Länsstyrelsen i Jämtlands län, Härjedalens kommun, Regional kollektivtrafikmyndighet Jämtland, allmänheten, de enskilda som särskilt berörs, övriga statliga myndigheter och organisationer.

Utöver ovanstående krets har samråd hållits med ytterligare samrådsparter, bland annat genom öppet hus och enskilda möten. Dessa samråd presenteras under respektive fas.

4. Samråd under fasen vägplan Samrådsunderlag, ärende TRAFIKVERKET 2015/6982

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Jämtlands län samrådsmöte 2016-03-21 under fasen samrådsunderlag, handlingsnummer 48

Ett inledande samrådsmöte där Trafikverket lämnar information om projektet samt hämtar in Länsstyrelsens inledande synpunkter över projektet. Trafikverket beskrev bakgrunden till projektet, planläggningsprocessen, hittills identifierade utmaningar, miljöaspekter, tidplan projektmål och kommande fältarbeten med mera.

Länsstyrelsen anser att en häckfågelinventering bör göras inom våtmarksområdena mellan Rengsjön - Älvros, områdena bör kunna avgränsas så att det inte blir en allt för omfattande inventering. De kan även göras stegvis, t.ex. översiktlig inventering 2016, mer detaljerad och områdesspecifik inventering 2017.

Preliminärt kommer Trafikverket beställa en arkeologisk utredning av länsstyrelsen för att genomföras 2016. När sträckningen (korridor) har bestämts kan fördjupade utredningar bli aktuella.

Länsstyrelsen påminner om att det är viktigt med framförhållning när arkeologiska utredningar beställs.

Viltfrågan: En PM för passageplan gällande djur kommer att tas fram i samband med utredningsarbetena.

Vidare framkom att Länsstyrelsen är positiv till samrådsinitiativ från Trafikverket.

Länsstyrelsen Jämtland yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 36

Rörande kulturmiljö och fornlämningar krävs ingen komplettering i denna fas, tidigare fornminnesutredning (2014) är tillräcklig. När ett förslag till korridor är framtagen kan en arkeologisk utredning, etapp 2 vidta direkt efter denna.

I kommande skeden krävs bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomster, som till exempel mindre biflöden till Ljusnan.

I detta skede har Länsstyrelsen inga specifika synpunkter att lämna när det gäller förorenad mark, naturvärden, skyddade områden, arter, vattenverksamhet, riksintressen, buller, hälsa och säkerhet med mera utan anser att samrådsunderlaget håller en god kvalitet av generell beskrivande form. Mer specifika synpunkter kommer att lämnas i senare skede i processen när ett konkret förslag på vägsträckning har identifierats och ytterligare inventeringar har färdigställts.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter. Vägplanens samrådsunderlag är kompletterad med mer detaljerad information om rennäringens markanvändning.

4.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med Härjedalens kommun informationsmöte 2015-05-11, handlingsnummer 4

Trafikverket informerar om uppdraget E45 Älvros - Rengsjön. Informationen omfattande bland annat en tillbakablick av tidigare utredningar, projektorganisationen, projektmål, bemanning och övergripande tidsplan.

Kommunen frågar om det äldre underlaget är relevant att utgå från. Trafikverket svarar att det gamla materialet kommer att ligga till grund, men att man börjar processen med en lokaliseringstudie för att ta reda på vilken sida om Rengsjön vägen ska gå. Efter det kommer projektet att skapa samrådshandling med mål att ha en fastställd vägplan 2019.

Samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, handlingsnummer 18

Trafikverket informerade att projektet kommer att starta om från början, vilket innebär att upprustning av befintlig E45 som går genom Sveg kommer att utredas som ett alternativ även denna gång. Det gamla materialet bedöms som osäkert att ha som grund. Trafikverket beskrev därefter nuläget och arbetet framåt.

Kommentarer från kommunen som är viktiga för Trafikverket att ha med sig i fortsatt arbete: Om E45 ges ny sträckning, blir befintlig väg genom Sveg finansierad med regionala pengar istället för nationella. Stor risk att det då blir pengar kontra människoliv eftersom den befintliga vägen behöver rustas upp, speciellt vid järnvägsbanken. Det här har man erfarenhet av ifrån väg 84 – där skjuts hela tiden upprustning på framtiden. Stor risk att det blir detsamma här om man drar en helt ny sträcka.

I gamla utredningen saknade kommunen att man tog hänsyn till näringslivsaspekter. Man saknade också vilka effekter man skulle få i form av nysträckning kontra rusta upp befintlig E45. Vad innebär det samhällsekonomisk att bygga den nya sträckan? Lönsamheten behöver ses över igen med dagens värden.

Man måste ha med sig när man väljer lokalisering av E45, att det händer mycket i fjällvärlden nu, det byggs mycket och förväntas fortsätta att göra det vilket kommer innebära ökad trafikmängd. Det är viktigt att ha med sig vid val av lokalisering.

Samråd med Härjedalens kommun 2016-03-21, handlingsnummer 19

Trafikverket beskrev bakgrunden till projektet, planläggningsprocessen, hittills identifierade utmaningar, miljöaspekter, tidplan, projektmål och kommande fältarbeten med mera.

Kommunen är positiv till samrådsmötena. Kommunen är även positiv på att Trafikverket startar om planläggningsprocessen samt att 0 och 0+ alternativ utreds.

Fjällområdena i området har mycket stor tillväxt, som genererar trafik. Det skapar problem för trafiksituationen och trafiksäkerheten i Svegs samhälle. Kommunen pekar på att detta tas med i trafikberäkningarna i planen.

Oavsett om aktuell vägplan medför ny lokalisering av E45 i ny sträckning eller inte, så påtalade kommunen att korsningen inne i Sveg samt järnvägsviadukten söder om Sveg behöver ses över.

Härjedalens kommun hinner för närvarande inte uppdatera eller ta fram planer i den takt som regionen växer, Trafikverket kan inte helt förlita sig på de uppgifter som finns i översiktsplanen eller omfattningen av befintliga detaljplaner.

Kommunen anser att det är viktigt att arkeologisk utredning genomförs i utredningsarbetet.

Samråd med Härjedalens kommun och Region Jämtland Härjedalen 2017-03-14, handlingsnummer 27

Mötet 14:e mars 2017 mellan Härjedalens kommun, Region Jämtland Härjedalen och Trafikverket behandlade ärendelista från kommunens beredningsgrupp. I denna samrådsredogörelse framgår kommunens minnesanteckningar beträffande E45 Rengsjön – Älvros:

Trafikverket presenterade nuläget i projektet. Utgångsläge 100 km/h och mittseparering. Trafikverket tittar i dagsläget på effekter för trafik och trafikanter. Samråd är planerat till nästa vecka för allmänheten. I oktober börjar man titta på lokaliseringalternativ. I mars 2018 planeras samråd kring den korridor man förordar. Ombyggnation via Los är inget alternativ enligt gjorda utredningar eftersom det kostar mer än att bygga nytt och ger en sämre standard.

Tre kritiska punkter i nuvarande sträckning; järnvägsöverfarten, korsningen in till Sveg och trafikljusen. Oavsett vägsträckning behöver bro över järnvägen byggas om. I alternativet upprustning ingår viadukten i projektet. I alternativet ny sträckning ingår inte åtgärder på viadukten. Grov uppskattning av kostnaden för att bygga om bro över järnvägen är 27-45 mkr.

Vad gäller bro över järnvägen; geoteknisk undersökning, naturvärdesinventering och fågelinventering gjord. Det bedöms möjligt att göra en ny sträckning med 80 km/h.

Härjedalens kommun yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 38

Härjedalens kommun understryker starkt behovet av investeringsåtgärder som förbättrar trafiksäkerheten samt ökar Härjedalens tillgänglighet såväl lokalt som regionalt och nationellt.

Härjedalens kommun är en av Sveriges populäraste resmål vad gäller vinterturism. 2015 omsatte besöksnäringen 1,6 miljarder kronor och sysselsatte 1874 helårsanställda. Även sommarturismen är betydande. Mängden personer i kommunen varierar mellan 10 000 till 70 000, detta ställer högre krav på infrastrukturen som inte

kan planeras efter endast de boende. 97 % av destinationens gäster väljer bilen för att ta sig till sitt resmål, vilket ställer höga krav på kommunens infrastruktur.

Årligen görs miljoninvesteringar inom besöksnäringen. På en tioårsperiod har ca 4,8 miljarder investerats av privata, lokala, regionala, statliga och internationella medel. Nästa steg är att få besökare att lättare kunna ta sig till dessa investeringar och resmål. Det är ett av kommunens mål att göra infarterna och transportvägarna enklare och snabbare.

Kommunen anser att det befintliga vägnätet ska upprustas innan medel läggs på nybyggnation som förkortar restiden med några minuter. Exempel på vägar som behöver förbättras är 84, 315, 311 och 514.

Kommunen pekar på samrådsunderlagets förslag – att bygga om- och förbättra befintlig vägsträckning. Det är av stor vikt att infarterna till kommunen blir enklare, mer trafiksäkra och snabbare. I förslaget att rusta befintlig sträckning skulle Järnvägsöverfarten söder om Sveg åtgärdas och göras trafiksäker. Det är en av kommunens mest utpekade prioriteringar. Övriga trafiksäkerhetshöjande åtgärder som behövs framgår av åtgärdsvalsstudien för Sveg som Trafikverket har tagit fram.

Kommunen ser positivt på Trafikverkets nya fokus att se på alla sorters möjligheter till utveckling i projektet E45 Rengsjön – Älvros och fortsätter gärna den dialog som redan förs mellan kommun och Trafikverket.

Samrådsunderlaget bör kompletteras vad gäller samebyarnas markanvändning. Stora delar av utredningsområdet används för bland annat vinterbete.

Kommande samrådshandling bör kompletteras med underlag jordbruksmark och hur hänsyn ska tas vid eventuell omlokalisering av E45, detsamma gäller riksintresse kulturmiljö och naturvård (miljöbalken 3:6), kommunikationer (miljöbalken 3:8) samt skyddade vatten (miljöbalken 4:6).

Vid eventuell omlokalisering av E45 är det viktigt att förebyggande åtgärder vidtas för att minska risken för förorening av ytvatten och grundvatten. Det gäller även hänsyn och förebyggande åtgärder mot erosion, ras och skred vilket ska framgå av planhandlingarna.

Kommunen är positiva till att rastplats och parkeringsfickor/naturrastplatser ska anläggas inom utredningsområdet.

Vibrationer av tung trafik skapar problem i Rismyr, skador på husgrunder har rapporterats. Kommunen ser gärna att vägsträckan förstärks vid en eventuell omlokalisering av E45:an.

Hänsyn behöver tas till översvämningsrisken som råder kring Ljusnan. I planhandlingarna ska det framgå hur hänsyn tas till detta vid byggskedet, dimensionering av anläggningar samt vid förebyggande åtgärder.

Kommunen anser att samrådshandlingarna ska kompletteras med vilka konsekvenser en förbifart har för näringsidkarna i Sveg.

Trafikverkets kommentar: Kommunen anser att det befintliga vägnätet (exempelvis 84, 315, 311, 514 och befintlig E45 inom utredningsområdet) ska upprustas innan medel läggs på nybyggnation som förkortar restiden med några minuter för trafik längs E45. Trafikverket håller med om att det finns underhålls- och förbättringsbehov på vägnätet i området. När det gäller detta projekt så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap.

Utredningsområdet är identifierat utifrån ovanstående ändamål och projektmål. Eventuella behov av förbättringar längs andra statliga vägar ingår inte i projektet och får utredas i separata projekt ifall det blir aktuellt. Beroende på val av lokalisering av E45 inom aktuellt utredningsområde kan nämnda att brister längs E45 kan komma att åtgärdas. Det gäller exempelvis järnvägsöverfarten strax söder om Sveg.

Trafikverket tackar för kommunens synpunkter beträffande kompletterande utredningar längre fram i processen. Ju längre arbetet med vägplanen fortskrider desto mer detaljerat blir utredningsarbetet. Ett flertal fördjupade utredningar och analyser kommer att genomföras redan i nästa fas i planläggningsprocessen, exempelvis översvämningsrisker inom olika tänkbara lokaliseringar m.m. Vägplanens samrådsunderlag är kompletterad med ytterligare information om rennäringens markanvändning.

4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

Vägplanens samrådsunderlag har under perioden 2017-03-01 till 2017-03-31 hållits tillgängligt för enskilda som kan bli särskilt berörda och för allmänheten. Information om samrådet skedde genom annonsering. Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden. Utöver detta samråd har synpunkter inkommit till Trafikverket från enskilda och från allmänheten under projektiden.

Inkomna synpunkter i samband med samråd (170301 till 170331) av vägplanens samrådsunderlag daterat 2017-02-09.

Respektive yttrande som har inkommit, redovisas i punktform nedan:

- Synpunkt via tjänsteanteckning (Trafikverket), handlingsnummer 25: Slöseri med skattepengar. Underhåll det vi har istället. Att det är smalt och djävligt nedan Siksjön ner till Västbacka! Underhållet är under all kritik. Bygg inget nytt innan vi kan ta hand om det vi har. Ett hån att det är en Europa väg.
- Synpunkt - handlingsnummer 42: Det är bra om cykelvägen går direkt från Rengsjön till Älvros. Trafikverket bör i samband med vägbygget bygga en cykelväg i samband med utbyggnaden. Det finns en aktiv cykelklubb med många cyklister.
- Yttrande – handlingsnummer 32: Stora delar av E45 mellan Orsa och Rätan är i behov av upprustning. Vägen är smal, beläggningen är dålig, broarna är smala, farlig viadukt och vägen har stora djupa gupp som man inte ens varnar för. Särskilt mellan Ytterhogdal-Överhogdal, Västbacka, Siksjön-Sveg, Tandsjöborg sker många olyckor. Var tog noll-visionen vägen? Då ska ni bryta ny väg för att korta restid några minuter istället för att rusta upp vägen. Önskemål att vid järnvägsöverfarten mellan Byvallen och Ulvkälla byggs om till en plankorsning med bommar och lysen. Lägg pengarna på att rusta upp vägen istället. Gör E45 säkrare. Väg 84 mellan Älvros och Kårböle är dålig. Önskemål om att lösning tas fram på hur renar ska hållas från vägarna.
- Yttrande – handlingsnummer 40: Lämna härmed följande synpunkter på redovisat samrådsunderlag med avsikt att påverka underlaget för kommande beslut om betydande miljöpåverkan och utformning av kommande samrådshandling.
 - Felaktig beskrivning av renskötseln inom utredningsområdet: Tåssåsens sameby har avtal om betesrätt inom i stort hela utredningsområdet och bedriver renskötsel i området. Figur 7 i underlaget ej korrekt/aktuell. Det bör framgå i samrådsunderlaget hur mark- och vattenområden skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra för rennäringens bedrivande. De olika alternativens konsekvenser för rennäringen bör redovisas.
 - Påverkan av klimat bör vara en aspekt som utreds och redovisas med utförligt i samrådsunderlaget: Kommande överflyttningseffekter mellan trafikslag behöver studeras och redovisas. En förkortad restid för vägtransporter via E45, allt annat lika, medför ökad konkurrenskraft för godstransporter via väg jämfört övriga transportsätt. Trafikutvecklingen med respektive utan förbifart behöver närmare utredas och redovisas i

vägplanen. Saknas tydlig redovisning av hur och när årsmedeldygnstrafiken insamlats. Bedömd mängd koldioxid som inte binds av växtligheten vid omvandling av skogsmark till vägområde i nybyggnadsalternativet bör redovisas. Vilken klimatpåverkan genererar nybyggnation och framtida vägunderhåll av en 8-9km lång nysträckning?

- Utred hur identifierade känsliga områden påverkas: Det konstateras i samrådsunderlaget att en omdragning av vägen förbi samhället kan påverka lokala näringar (se punkt 4-8-6). De olika alternativens effekter på lokala näringar som handel, industri och turism behöver studeras och eventuella effekter bör redovisas.
- Anpassning till omgivande landskap bör belysas mer i samrådsunderlaget: Det bör framgå av samrådsunderlaget hur de olika alternativen anpassas/anpassats efter omgivande landskap i enlighet med projektmål (se punkt 2.6)
- Inventering av områdets naturvärden: Då kunskapen om områdets natur är begränsad enligt samrådsunderlaget (punkt 4.6). En kompletterande inventering av områdets naturvärden bör utföras och redovisas i samrådshandlingarna.
- Projektets lönsamhetskalkyl bör kompletteras med framtida UH-kostnader: Totala vägsträckningen i området utökas med 31%. (9km/28km=31%) Enligt samrådsunderlaget har inte underhållskostnader beaktats vid lönsamhetsberäkningar. Framtida ökade underhållskostnader bör beaktas och redovisas samt ingå i en uppdaterad lönsamhetsberäkning.
- Riksintressen: Vid alternativet ny vägsträckning kommer under byggnadstiden en stor areal befintlig skogsmark att blottläggas med risk för erosion av mineraljord i anslutning till Voxnans källflöden. De olika alternativens effekter på närliggande vattendrag behöver studeras och eventuella effekter bör redovisas. Sametingets riksintresseanspråk bör redovisas i samrådshandlingarna.
- Yttrande - handlingsnummer 43: Plan för omläggning av länsväg 45 genom Härjedalen har funnits länge. Frågan blir varför så länge? Då vi i alla sammanhang pratar miljö och ekonomi. Är oroad över det motstånd som finns för en ny sträckning av E45. Turistföretagen och framförallt turisterna som gästar Härjedalen påverkas enbart positivt. Turistmålen nås via Sveg och underlättas när tung trafik försvinner i 4 mil. Sveg tappar ett okänt antal lastbilar och turistbilar

Turismen kommer vinna på den nya vägsträckningen, Älvros får ta del av en bit av turismnäringen som Sveg förlorar. Älvros ligger också i Härjedalen. Landskapet Härjedalen och kommunen kommer inte att förlora någonting. Turismen kommer snarare att bli en vinnare.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för inkomna synpunkter och yttranden från enskilda och allmänhet enligt ovan. Ett flertal synpunkter har handlat om

förbättringsbehov längs E45 och även längs andra intilliggande statliga vägar i området. Trafikverket håller med om att det finns underhålls- och förbättringsbehov på vägnätet i området. När det gäller detta projekt så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap.

Utredningsområdet är identifierat utifrån ovanstående ändamål och projektmål. Eventuella behov av förbättringar längs andra sträckor av E45 och andra statliga vägar ingår inte i projektet och får utredas i separata projekt ifall det blir aktuellt. Beroende på val av lokalisering av E45 inom aktuellt utredningsområde kan några av nämnda brister längs E45 komma att åtgärdas. Det gäller exempelvis järnvägsöverfarten strax söder om Sveg.

Ett flertal synpunkter har lämnats med förslag till komplettering av samrådsunderlag och till utökade utredningar i kommande faser i vägplanen. Trafikverket tackar för dessa förslag. Ju längre arbetet med vägplanen fortskrider desto mer detaljerat blir utredningsarbetet. Ett flertal fördjupade utredningar och analyser kommer att genomföras redan i nästa fas i planläggningsprocessen, exempelvis landskapsanpassningar inom olika tänkbara lokaliseringar, frågan om gång- och cykelväg m.m. Vägplanens samrådsunderlag är kompletterad med mer detaljerad information om rennäringens markanvändning.

Inkomna skrivelser, frågor och synpunkter från allmänheten under projektiden. Respektive yttrande/synpunkt som har inkommit, redovisas i punktform nedan:

- Synpunkt – handlingsnummer 9: Undrar hur nuvarande status är nu på förbifart Sveg. Hoppas att planeringen blir verklighet!
- Synpunkt, handlingsnummer 11: 350050 ursprunglig beteckning på väg utanför Överhogdal som byggdes utan laga kraft beslut. 24/7-98 lagakraft, byggde vägen 2000-2001, byggde utanför vägområdet.
- Synpunkt, handlingsnummer 13: Bra förslag för tunga fordon. Önskar att järnvägsviadukten rätas upp.
- Tjänsteanteckning efter telesamtal, handlingsnummer 8: Trafikverkets informationsmöte om E45 den 26/5-15 hölls i en lokal som inte var handikappanpassad, med dålig akustik och inte säker utrymningssynpunkt. Lokalen var inte anpassad för alla som önskade delta. Trafikverket bör kalla till nytt möte, då i en lokal som är anpassad.
- Synpunkt, handlingsnummer 12: Förslag att rusta och förbättra vägen Mora-Västbacka-Los-Kårböle-84-296-Ytterhogdal. En alternativ startpunkt kan vara från Rättvik-Voxnan-Los.

- Fråga via mejl till Trafikverket, handlingsnummer 14: när beräknas detta vara klart? (E45 Sveg, sträckan Rengsjön– Älvros)
- Synpunkt, handlingsnummer 21: Bästa vägprojektet i Sverige någonsin. Äntligen försvinner längsta omvägen på en svensk Europaväg. Dessutom en ny säker vägsträcka, gärna 2+1 eller 2+2.
- Synpunkter, handlingsnummer 3: Angående sträckan Rengsjön – Älvros. Totalt bortkastat att bygga denna vägsträcka. Kommer man söderifrån och ska till Östersund eller längre norrut visa GPS annan väg, exempelvis via Los väg 296.
- Synpunkter, handlingsnummer 24: Bra idé att bygga Rengsjön – Älvros. Det är dumt att en sträcka som är 7 km fågelvägen är 29 km bilvägen. Ett förslag: om vägen byggs kommer också vägen Särna – Sveg ges ett skyltat länsvägsnummer. Det är den kortaste och troligtvis snabbaste vägen Oslo – Sundsvall (och längre norrut). Google maps rekommenderar den vägen. Det skulle locka mer turister och transporter via Sveg.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för inkomna synpunkter. Några synpunkter har handlat om andra statliga vägar i området. När det gäller detta projekt så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Utredningsområdet är identifierat utifrån ovanstående ändamål och projektmål. Eventuella behov av förbättringar längs andra sträckor av E45 och andra statliga vägar ingår inte i projektet och får utredas i separata projekt ifall det blir aktuellt.

Trafikverket strävar efter att kunna starta entreprenadarbetena för E45 Rengsjön – Älvros år 2020.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga

Inkomna synpunkter i samband med samråd (2017-03-01 till 2017-03-31) av vägplanens samrådsunderlag

Försvarsmakten yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 28

Försvarsmaktens yttrande har Försvarsmaktens diarienummer FM2017-5479:3. Försvarsmakten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet.

Handölsdalens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 30

Handölsdalens sameby motsätter sig ny vägsträckning mellan Rengsjön-Älvros med motiveringen att området ligger i samebyns reservbetesområde för renbete. Området är inte stort men väldigt viktigt att behålla i nuvarande skick sett ur renskötselsynpunkt. En väg genom området skulle i stora drag omöjliggöra att nyttja området som renbete i någon större omfattning eftersom trafikolyckor med renar inblandade skulle öka med stora kostnader för samhället och stora personliga förluster för renskötsselföretagande.

Skogsbruket är väl utbrett i Härjedalen, något som påverkar samebyns renbete negativt genom att betesmark förstörs, tallhedar med hänslav försvinner och betesmarken blir obrukbar. Till följd av klimatförändringar (vinterbetet blir låst av is) krävs att avsatta reservbetsmarker behålls i nuvarande skick utan större intrång som kan försvåra eller till och med omöjliggöra nyttjandet av reservbetsmarkerna. Diskussioner förs idag med privata markägare för att teckna avtal om renbete på reservbetsmarken. Handölsdalens sameby förutsätter att man beaktar samebyns synpunkter och väljer det alternativ som mindre påverkar renskötseln. Nuvarande vägsträckning bör därför behållas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen och synpunkterna. Denna vägplan är i en inledande fas vad gäller utredningsarbete. Frågan om lokalisering av E45 kommer att studeras under nästa fas i planläggningsprocessen. Det arbetet beräknas att pågå fram till sommaren 2018 då ställningstagande om lokalisering bedöms kunna tas. I det arbetet kommer ytterligare analyser att ske och konsekvensbedömningar göras. Frågan om påverkan på rennäringen och åtgärder för att mildra eventuella negativa konsekvenser kommer att studeras i kommande faser av vägplanen. Vägplanens samrådsunderlag är kompletterad med mer detaljerad information om rennäringens markanvändning.

ICA Supermarket Sveg yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 31

Vi ställer oss frågande till hur man kommit fram till dessa påståenden. Vi har inte blivit intervjuade av någon. Det står att ca 11% av trafiken kommer att minska. Vi undrar när dessa trafikmätningar är gjorda? Vår absolut bästa period på året är under sommarmånaderna, så är fallet även för alla andra näringsidkare i Sveg, som har vinning av besökande turister, både omsättningsmässigt och lönsamhetsmässigt. Härjedalen med sina endast 10 000 invånare är beroende av all tänkbar tillströmning av turism, både vinter- och sommartid.

En seriös och ordentlig konsekvensanalys med ekonomiska nyckeltal bör göras vad gäller minskat underlag i köpkraft, skatteintäkter till kommunen och minskad servicenivå o.s.v. Historiska omdragningar av vägar förbi små samhällen brukar sällan vara en framgång för de orter som blir drabbade. En jämförelse eller analys av liknande projekt borde kunna presenteras.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för synpunkterna. Denna vägplan är i en inledande fas vad gäller utredningsarbete. Frågan om lokalisering av E45 kommer att studeras under nästa fas i planläggningsprocessen. Det arbetet beräknas att pågå fram till sommaren 2018, då ställningstagande om lokalisering bedöms kunna tas. I det arbetet kommer ytterligare analyser att ske, det kan exempelvis inkludera nya trafikmätningar, i kombination med fördjupade analyser av trafikomfördelning inom utredningsområdet. Intervjuer är ett ytterligare bra exempel på metoder att inhämta underlag till vägplanen.*

Destination Sveg m.fl. yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 34

Destination Sveg och Svegs Företags- och utvecklingsföreningen (SFU), Destination Lofsdalen AB, Lofsdalsfjällens Turistnäring Ekonomiska Förening, Lofsdalens Turistnäring Ekonomisk Förening, Lofsdalens Fjällanläggningar Aktiebolag och Hede Företagargrupp har tillsammans lämnat in en skrivelse.

Varje åtgärd som påverkar samhället bör övervägas noga så att inte kommunens överlevnad försämras. Samrådsunderlaget saknar analyser för de negativa konsekvenser som en ny sträckning av E45 skulle innebära. Risker är att en ny sträckning av E45 skulle innebära allvarliga konsekvenser för inte bara näringsidkarna i Sveg utan för hela Härjedalens kommun. En levande Svegsbygd är en förutsättning för tillväxt såväl i Lofsdalen som Hede eller andra orter.

Trafikverket tycks sakna kännedom om de miljardinvesteringar som gjorts de senaste åren på kommunens största turistorter. Det uttalande kravet och målet för investeringarna är att sommarturismen måste utvecklas. Kommunens fyra destinationsbolag gör stora insatser för att nå det målet. Sommarturismen är mestadels bilburen, att leda den bort från Sveg vore en besvikelse för oss alla som tror på Härjedalens framtid. Förslaget skulle gå emot det trafikpolitiska målet att säkerställa utvecklingskraften i alla delar av vårt land, även Norrlands inland.

En ny sträckning skulle innebära skada för rödlistade arter i området, vilket står i strid mot regeringens miljö kvalitetsmål. Även kulturmiljö, områdets kulturhistoriska värden och renbete skulle ta skada.

Väg som byggs genom myrmark innebär höga kostnader för projektet och ökad underhållskostnader.

Allt detta skulle man möjligen kunna acceptera om vägsträckning vore önskvärd och angelägen för hela samhället. Är den i stället olämplig och ovälkommen blir det givetvis bortkastade pengar. Vägsträckningen har tidigare presenterats som Sveriges mest kostnadseffektiva väginvestering. Den uppfattningen har under åren skrivits ned betydligt. Tar man in alla aspekter och tar hänsyn även till Härjedalens behov av en godtagbar framtid, visar det sig istället att den aktuella sträckan är kostnadsineffektiv.

Investeringarna bör läggas där de gör mest nytta – i en upprustning av den befintliga sträckningen av E45. Därutöver välkomnas en ny järnvägsviadukt, liksom ytterligare några åtgärder som behövs för att öka trafiksäkerheten kring Sveg. Frågan om ny vägsträckning av E45 är en ödesfråga för Härjedalen. En fråga där nyföretagande ställs mot nedläggningar och tillväxt mot recession. Vi är förvisso ett landskap utan stad, men vår centralort Sveg är ändå en knutpunkt i Norrlands inland, med flygplats, järnväg och Europaväg. Det vore ytterst olyckligt att tvingas se dessa förutsättningar slås sönder genom ett missriktat vägbeslut.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för synpunkterna. Denna vägplan är i en inledande fas vad gäller utredningsarbete. Ändamålen med uppdraget att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Utredningsområdet är identifierat utifrån ovanstående ändamål och projektmål. Frågan om lokalisering av E45 inom utredningsområdet kommer att studeras under nästa fas i planlägningsprocessen. Det arbetet beräknas att pågå fram till sommaren 2018, då ställningstagande om lokalisering bedöms kunna tas.*

I kommande faser i arbetet med aktuell vägplan kommer fördjupade utredningar att göras inom flera områden, bland annat kommer ytterligare beräkningar och bedömningar om trafikomfördelning att göras i förhållande till olika alternativa sträckningar, vidare kommer bedömningar om konsekvenser av byggande inom olika korridorer inom utredningsområdet att göras.

Beroende på val av lokalisering av E45 kan några av nämnda brister längs E45 komma att åtgärdas. Det gäller exempelvis järnvägsöverfarten strax söder om Sveg.

Tåssåsens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 35

Samebyn har invändningar mot ny vägsträcka i aktuellt område eftersom samebyn bedriver renskötsel där. Denna betestrakt är av yttersta vikt och det bästa ur renskötselsynpunkt är att planerna inte verkställas. Området har stor betydelse för samebyns renskötsel och ska enligt 3 kap 5§ Miljöbalken så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. Om vägen anläggs kommer området inte längre att kunna användas på ett rationellt sätt.

Marklvtäcket på den aktuella marken är av högsta kvalitet och utgör en mycket viktig resurs för samebyn under vinterbetesperioden. Senaste årens klimatförändringar medför isbildning på marken och försvårar renbetning, därför behövs större betesområden att tillgå. Därför är aktuellt område jätteviktigt.

Samebyn vill därför i första hand inte att vägprojektet genomförs. Om projekten ändå genomförs menar samebyn att Trafikverket i så fall måste vidta åtgärder för att möjliggöra fortsatt renbete i anslutning till vägen. En nödvändig åtgärd är uppförande av ren-/viltstängsel längs hela vägsträckan med viltövergångar anpassade för att flytta renhjordar mellan betesmarkerna. Anläggande av stängsel/övergångar ska ske i samråd med samebyn.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för informationen och synpunkterna. Denna vägplan är i en inledande fas vad gäller utredningsarbete. Frågan om lokalisering av E45 kommer att studeras under nästa fas i planläggningsprocessen. Det arbetet beräknas att pågå fram till sommaren 2018, då ställningstagande om lokalisering bedöms kunna tas. I det arbetet kommer ytterligare analyser att ske och konsekvensbedömningar göras. Frågan om påverkan på rennäringen och åtgärder för att mildra eventuella negativa konsekvenser kommer att studeras i kommande faser av vägplanen. Vägplanens samrådsunderlag är kompletterad med mer detaljerad information om rennäringens markanvändning.*

Hotell Mysoxen i Sveg AB, Svegs Camping AB, Mysoxens Fastigheter AB yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 37

Samrådsunderlaget saknar konsekvensutredning rörande de ekonomiska konsekvenserna för centralorten Sveg efter den föreslagna vägsträckningen, förbifart Sveg. Vad händer med Sveg, när en hel del kommer att välja att inte åka till Sveg. Vi kan bara nämna att vi har mer än 20000 gästnätter på vår camping under några månader sommartid. Hur många väljer förbifart?

Det enda i samrådsunderlaget som nämner ekonomin, dock utan siffror är kapitel 6.2.4 Lokal utveckling. Där anges 11 % minskning av kundunderlag i centrala Sveg. Det vore intressant att ta del hur dessa 11% framtagits. Underlag önskas/krävs.

Det är tyvärr kanske så att Trafikverket och övriga intressenter i ett projekt som detta, inte samspekar, samarbetar totalt. Trafikens särintresse är för starkt mot övrigas. Bättre vore att alla parter ingår och gemensamt tar ett nationalekonomiskt ansvar, kanske inte bara trafiken.

Trafikverkets kommentar: *I kommande faser i arbetet med aktuell vägplan kommer fördjupade utredningar att göras inom flera områden, bland annat kommer ytterligare beräkningar och bedömningar om trafikomfördelning att göras i förhållande till olika alternativa sträckningar.*

Företagarna Härjedalen yttrande under samrådsfasen, 2017-03-31, handlingsnummer 41

Företagarna i Härjedalen anser att den planerade förbifarten för Sveg E45 inte kommer att gynna Härjedalen ur ett ekonomiskt perspektiv. Viss handel i Ytterhogdal kommer att gynnas. Förbifarten kommer att missgynna turistnäringen i Härjedalens kommun, eftersom spontanbesöken minskar. Risk att trafiksäkerheten påverkas negativt då fler kommer välja att åka direkt till sin destination utan att stanna.

Upprustning av befintlig väg är att föredra. Vägsträckorna Hälsingland-Älvros samt Glissjöbergsremmet-Vemdalen bör rustas upp, då de har kraftiga tjälskador trots reparationer årligen. Vägsträckan Ytterhogdal-Rätan bör breddas och förbättras då den är olycksdrabbad. Järnvägsviadukten söder om Sveg bör byggas om nu. Företagarna anser att dessa åtgärder gynnar både miljön och människor i Härjedalen i sådan utsträckning att detta ska tas i beaktande.

Trafikverkets kommentar: *Vi tackar för synpunkterna. Denna vägplan är i en inledande fas vad gäller utredningsarbete. Ändamålen med uppdraget att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Utredningsområdet är identifierat utifrån ovanstående ändamål och projektmål. Frågan om lokalisering av E45 inom utredningsområdet kommer att studeras under nästa fas i planläggningsprocessen. Det arbetet beräknas att pågå fram till sommaren 2018, då ställningstagande om lokalisering bedöms kunna tas. I kommande faser i arbetet med aktuell vägplan kommer fördjupade utredningar att göras inom flera områden, bland annat kommer ytterligare beräkningar och bedömningar om trafikomfördelning att göras i förhållande till olika alternativa sträckningar.*

Sveriges Åkeriföretag yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 45

Näringen ser mycket positivt på Trafikverkets planer till eventuell ny- eller upprustning av sträckningen av E45 mellan Rengsjön och Älvros och förespråkar en ny dragning av vägsträckan Rengsjön - Älvros.

För vår näring leder detta till ökad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning. Vi tycker att det är positivt att vägen ska klara nya bruttovikten på 74-ton, även positivt att utredaren lyfter fram behovet av rastplats och parkeringsfickor. Där framhåller vi vikten av utformning och placering, så de kan nyttjas av den tunga yrkestrafiken. Eventuella rondeller bör utformas väl tilltagna och utan vassa kantstenar samt skyltar och andra föremål placeras så att de inte utgör hinder för utnyttjande av svepytor. Viktigt att avfartskörfälten håller tillräcklig längd och inte tvära filbreddningar samt har tillräckligt med utrymme för den tunga trafiken.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för yttrandet och informationen om utrymme för större fordon. Ju längre arbetet med vägplanen fortskrider desto mer detaljerat blir utredningsarbetet. I kommande fas samrådshandling kommer exempelvis korsningsutformningar att studeras i detalj.*

4.4.10 Jämtlands Räddningstjänstförbund yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 46

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet.

Inkomna skrivelser, minnesanteckningar från samråd under projekttiden.

Samråd 2016-09-25, med Svegs Företags- och Utvecklingsföreningen (SFU) under projekttiden, handlingsnummer 49

SFU informerar om vikten av att trafikmätningar sker under sommaren då de anser sig ha mest turism. Om trafikmätning har skett under vintern bör nya mätningar av trafikmängden göras under perioden juni, juli och augusti. SFU framför oro för att en nysträckning innebär att de förlorar all sommarturism.

Järnvägsviadukten upplevs som ett stort problem och SUF önskar att den åtgärdas så snart som möjligt. Korsningarna inne i Sveg upplevs dock inte som problematiska.

SFU frågar hur Trafikverket resonerar kring rastplatser o.s.v. längs E45 om det blir en ny sträckning? I Sveg kan man stanna med gott om parkering och stort utbud på mat o.s.v. var finns närmaste sådan möjlighet om man drar vägen förbi Sveg? Tar man hänsyn till det när man väljer var vägen ska gå?

SUF önskar ett möte efter att samrådsunderlaget har lagts fram.

4.4.11 PRO Ytterhogdal yttrande, 2017-04-06, under projekttiden, handlingsnummer 47

PRO Ytterhogdals yttrande, inskickat till Trafikverket, utgör ett svar på en debatt-artikel i Tidningen Härjedalen.

PRO Ytterhogdal menar att argument som förs fram om att förbifart Sveg innebär förlustaffär för Härjedalens näringsidkare saknar hänsyn till den trafik som i huvudsak kommer trafikera den nya vägsträckningen. Den turism som färdas längs riksväg 84 och har Vemdalen, Funäsdalen och Lofsdalen som mål har negligerats i den debatt som hittills förts. Det är viktigt att se till de förhållandevis stora samhällsvinster som finns att tillgå i och med bygget av förbifarten. Avståndet mellan Rengsjön och Älvros kommer att minska från 30 km till endast 7 km. Merparten av trafiken kommer att bestå av tung trafik och trafik som inte har västra Härjedalen som mål. Luftföroreningar och tung trafik kommer att minska i Svegs tätort. Säkerheten ökar kraftigt i och med att E45 kring Sveg är olycksdrabbad. Mellan Byvallen och Sveg finns till exempel en smal viadukt över Inlandsbanan.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer fördjupade trafikberäkningar att göras med bedömningar om hur trafiken omfördelas beroende på E45 sträckning.

5. Samråd under fasen samrådshandling - val av lokalisering, Ärende TRAFIKVERKET 2017/42116

5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Jämtlands län yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 30

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket genomför ytterligare samråd innan ställningstagande om lokalisering tas.

Länsstyrelsen finner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) genomarbetad och illustrativ. MKBn redovisar de riksintressen som kan komma att beröras, möjliga intressekonflikter och uppmärksammar de värden som finns i området som för exempelvis våtmarker och vattendrag.

Trafikverket beskriver att när beslut om slutlig lokalisering tagits kommer bedömning av konsekvenser kompletteras. Länsstyrelsen finner att det är flera avsnitt i MKBn där dessa översiktliga bedömningar gör att Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket om att bedömning av konsekvenser behöver kompletteras. Länsstyrelsen kan därför först efter att en mer exakt sträckning valts ge mer specifika synpunkter när det gäller behov och exempelvis val av försiktighetsåtgärder.

Angränsande planering och riksintressen

Länsstyrelsen finner att Trafikverket tagit upp relevanta tidigare utredningar och nuvarande aktuell planering i närområdet i samrådshandlingen. Länsstyrelsen vill samtidigt upplysa Trafikverket om att Härjedalens kommun i nuläget arbetar med en ny översiktsplan som kan komma att antas under 2018 eller 2019.

Kulturmiljö och fornlämningar

Länsstyrelsen vidhåller det samrådsyttrande 2017-03-29 som Länsstyrelsen lämnade angående samrådsunderlaget att Trafikverket ger en bra bild över riksintresse för kulturmiljövård och för fornlämningar i området. Områden som kan bli aktuella för den nya vägsträckan fornminnesinventerades under 2014–2016. Fornminnesbilden bör därför vara uppdaterad och aktuell utan behov av ytterligare utredningar i denna fas.

För samtliga korridorer kommer ett stort antal fornlämningar att beröras. Alternativen 1 och 2 dock i mindre utsträckning än 3 och 4. Alla alternativen kommer dock att kräva omfattande arkeologiska utredningar etapp 1 och 2 när aktuell korridor valts. Detta eftersom det i samtliga fall kommer att innebära att tidigare okända lämningar trots det goda utgångsläget med säkerhet kommer att beröras.

Förorenade områden

Länsstyrelsen har inget att tillägga gällande objekten i utredningsområdet eller när det gäller de textstycken som finns gällande förorenade områden.

Naturvärden

Länsstyrelsen finner att Trafikverket har kännedom om att det i området finns flera naturvärden. I området finns flera sumpskogar, nyckelbiotoper och andra naturvärden. Här finns också fridlysta och rödlistade arter. Länsstyrelsen bedömer att av de presenterade alternativen så skulle alternativ 3 och 4 innebära större negativ inverkan på naturvärden i området.

Vattendrag och sjöar

Länsstyrelsen bedömer att 0+ alternativen inte skulle få någon påverkan på vattendrag eller sjöar i området annat än då en eventuell översyn av nuvarande sträckning ska göras samt om förändringar då ska genomföras i anslutning till vattendrag som passeras. De skyddsåtgärder som beskrivs bör vara tillräckliga för att undvika långsiktigt negativ påverkan på vattendragens status och miljö kvalitetsnormer. Länsstyrelsen vill upplysa om att arbeten i och kring vattendrag bör ske under icke lektid för förekommande fiskarter och att det inte skapas vandringshinder vid nedläggning av vägtrummor. Bränsle och oljor vid användning av maskiner ska vara miljöklassade.

Av alternativen 3 och 4 bedöms nummer 4 vara det som beroende på hur den slutliga sträckningen ser ut kommer att få minst påverkan på vattendrag och sjöar som passeras.

Vattenverksamhet

Ur vattenverksamhetssynpunkt bedöms inte någon av Nonsbergskorridorerna vara sämre än 0+ alternativen förutsatt att tillräckliga försiktighetsmått vidtas vid passage av samt arbete i och vid vattenområdet. Möjligen skulle den östra korridoren förordas ur vattenverksamhetssynpunkt eftersom det där är fråga om mindre vattendrag.

När Trafikverket tagit beslut om vilken korridor som väljs, och det därmed klarläggs vilka ytvattenförekomster projektet berör och var skyddsåtgärder därför behöver vidtas, ska lämpliga och relevanta skyddsåtgärder utredas och tydliggöras. Det är först efter att en mer exakt sträckning valts som mer specifika synpunkter kan ges när det gäller behov och val av försiktighetsåtgärder. Länsstyrelsen har dock några punkter för Trafikverket att ta med sig inför den fortsatta planprocessen:

MKB 9.2.3 Enskilda brunnar, utöver vad som framkommit vid samråd vore det bra om en kontroll görs direkt med berörda fastighetsägare när ett alternativ valts så att ingen enskild vattentäkt missas.

MKB 9.2.5 Vattenlevande organismer. Generellt kan sägas att i de vatten där öring finns/kan finnas så bör åtgärder om möjligt inte utföras under oktober-maj eftersom öringens rom då är som mest utsatt. Arbets- och skyddsåtgärdsplan för respektive vattendrag bör tas fram.

MKB 11.6.1 Det är viktigt med väl fungerande passager för vattenlevande, men även för vattenanknutna, växt- och djurarter. Detta gäller också vid vattenförekomster som är påverkade eller har sämre ekologisk status på grund av exempelvis vandringshinder så att inte ytterligare barriäreffekter orsakas.

Vidare viktiga frågeställningar berörande vattenverksamhet att ha med i den fortsatta planprocessen:

- Kan markavvattning bli aktuellt och krävs tillstånd?
- Bortledning/sänkning av grundvatten?
- Länsstyrelsen förordar alltid lösningar i form av valvbågar/broar före trummor oavsett storlek på vattendrag eftersom den naturliga botten och strandlinjen då kan behållas
- Varje vattenområde (vattendrag, sjö, vattenförekomst etc.) bör beaktas utifrån de specifika förutsättningar som råder på respektive plats och specifikt anpassade försiktighetsåtgärder bör vidtas
- Anpassa uppställningsplatser för maskiner och arbetssätt för att minska risken för negativ påverkan genom grumling och förorening
- Vid planering av parkerings- och rastplatser bör dessa placeras/utformas så att risken för förorening av vatten minimeras

Masshantering

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket avser att ta fram en särskild masshanteringsplan så som beskrivs i MKB del 1, sida 112. Länsstyrelsen föreslår ett tillägg till de punkter som beskriver vad som ska klargöras i masshanteringsplanen. Det vore bra att tillägga vilka eventuella tillstånd eller andra myndighetskontakter som kan vara nödvändiga beroende på vad som kommer fram i masshanteringsplanen. Värt att notera är att det i många fall när det gäller hantering av massor så är det av stor vikt att utreda om hanteringen kommer att innebära en tillståndsprövning enligt miljöbalken, se dom från Mark- och miljööverdomstolen 2017-09-12, M 7806–16.

***Trafikverkets kommentar:** Länsstyrelsen lyfter ett stort antal betydelsefulla och relevanta frågor som är viktiga i det fortsatta utredningsarbetet och som mer konkret kan behandlas och beskrivas i kommande faser i vägplanearbetet med planutformning och längre fram i eventuella entreprenadhandlingar. Exempelvis ämnar Trafikverket i kommande samråd och kontakter med fastighetsägare och berörda att få upplysningar om till exempel brunnar och installationer som projektet inte känner till i dagsläget. Trafikverket har varit i kontakt med kommunen angående arbetet med den nya översiktsplanen. Vägplanens miljökonsekvensbeskrivning har kompletterats bland annat med information om vilka tillstånd och myndighetskontakter som hittills har identifierats.*

Länsstyrelsen Jämtlands län yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 70

Yttrande

Länsstyrelsen bedömer att det förslag till ställningstagande för korridor för fortsatt utredning och planutformning inom vägsträckning E45 i området mellan Rengsjön och Älvros i Härjedalens kommun är rimligt. Vidare angående fortsatt arbete med planen så

hänvisar Länsstyrelsen till de synpunkter som lämnades in i samrådsyttrande 2017-12-21.

Kulturmiljö och fornlämningar

Av de kvarstående korridorer som Trafikverket arbetar med är korridoren väster om Nonsberget att föredra. Detta eftersom den i dagens kunskapsläge innehåller mindre än hälften av de kända lämningar som korridoren öster om Nonsberget gör. Behovet att arkeologiskt utreda den sträcka som blir aktuell, så fort ett beslut är taget, kvarstår.

Naturvärden

Länsstyrelsen finner att Trafikverket har kännedom om att det i området finns flera naturvärden. Delar av det område som planeras för den nu aktuella sträckningen berör en klass 1 våtmark med mycket höga naturvärden. Länsstyrelsen har inga synpunkter i detta skede utan avvaktar beskrivning mer i detalj gällande hur den nya sträckningen planeras dras och vilken påverkan det kan innebära för eventuella naturvärden.

***Trafikverkets kommentar:** Trafikverket planerar att samråda flera angelägna frågor med länsstyrelsen inför- och under det kommande arbetet. Utöver de frågor som länsstyrelsen beskriver i yttrandet ser Trafikverket ett behov att samråda om bland annat gestaltning, landskapsanpassning, masshantering och skyddsåtgärder, exempelvis buller. Länsstyrelsens bidrag i olika frågor är viktiga för att Trafikverket ska kunna ta fram en miljökonsekvensbeskrivning som lever upp till de sedan årsskiftet gällande kraven samt får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för prövningen av vägplanen.*

Beträffande det kommande arkeologiska fältarbetena har Trafikverket uppskattat ett ungefärligt areell behov så att omfattningen av fältarbetsinsatserna för arkeologi ska kunna bedömas och planeras av länsstyrelsen.

En standardiserad naturvärdesinventering (NVI) planeras att utföras under 2018 inom stora delar av föreslagen korridor. Ytterligare inventeringar av olika värden och företeelser sker under 2018. Syftet med inventeringarna är att identifiera och bedöma värden och områden som är viktiga för den lokala biologiska mångfalden. Resultatet från dessa inventeringar utgör ett underlag för att i första hand anpassa väganläggningen för att minska negativ påverkan men även för att kunna bedöma och redogöra för vilka värden som kan komma att förstöras och påverkas. För våtmarkskomplexet klass 1 bedöms påverkan av buller och hydrologi vara viktiga aspekter i det fortsatta arbetet med att minimera negativa effekter av projektet. Att klargöra hanteringen av framförallt organogena jordar och behovet av eventuella anmälningar och tillstånd är, som länsstyrelsen påpekar, en viktig del av arbetet.

5.2. Samråd med berörd kommun

Härjedalens kommuns yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 26

Härjedalens kommun lämnar en utförlig beskrivning av förutsättningar vad gäller centralort, tillgänglighet, näringsliv, turism, befintlig infrastruktur och utredningshistorik med mera.

Härjedalens kommun förordar alternativ **0+via Sveg, upprustning befintlig E45**, där delar av sträckan norr om Ljusnan ges en ny sträckning för att öka framkomligheten och referenshastigheten.

Härjedalens kommuns samlade bedömning och sammanfattade slutsats, december 2017:

E45 utgör idag en viktig infart till Härjedalen och Sveg. Vägen är av stor vikt för turistnäringen i Härjedalen samt som kommunikationsstråk för både medborgare och näringsliv till och från Sveg.

Härjedalens kommuns samlade bedömning är att en nydragning av E45 är ett sämre alternativ än en ombyggnad och förbättring av den befintliga vägen, 0+ Sveg.

Detta gäller framförallt den försämrade tillgängligheten för kommunen. Om en ny sträckning för E45 byggs mellan Rengsjön och Älvros, skulle nord-sydlig trafik på E45 ledas bort från kommunen och dess centralort, vilket bland annat skulle ge minskat underlag för samhällsservice i alla former.

Vid en totalkostnadsbedömning blir kostnaden för alternativet med en 7 km lång nybyggnad ca 250 miljoner kronor högre i 2020 års prisnivå, jämfört med planerad och delvis beslutad ombyggnad och förbättring av nuvarande sträckning. Även framtida underhålls och skötselkostnader blir större, då den sammanlagda vägsträckan jämfört med idag ökar med 25% (7/28km). Detta innebär, allt annat lika, att samhällets utrymme för vägar och underhåll i kommunen och regionen reduceras.

I de samhällsekonomiska beräkningar som redovisas i samrådsunderlaget tas ej hänsyn till vilka följder en omdragning av vägen medför för Härjedalens kommun. En utredning som visar på vilka ekonomiska konsekvenser de olika alternativen innebär för kommunen bör tas fram innan beslut om lokalisering av E45.

Ett försiktigt försök till samhällsekonomisk beräkning för kommunen vid en omdragning av vägen skulle kunna vara: Reducering av antalet anställda inom handel i Svegsområdet med 11% och en minskning av antalet anställda inom turistnäringen med 4%. Det skulle innebära (10+40) 50 årsarbeten eller cirka 5,0 miljoner kronor årligen i förlorade bidrag- och skatteintäkter. Den samhällsekonomiska nyttan beräknas för 60 år från öppningsåret vilket skulle innebära att kommunens samlade intäkter reduceras högst väsentligt, med cirka 315 miljoner kronor.

Men även påverkan på landskapsbilden, barriäreffekter och intrång i natur- kulturmiljöer samt i rennäringens reservbetesområden, som en "ny väg" för med sig, innebär stora ingrepp och medför större skada och är därmed ett sämre alternativ än 0+ Sveg. Se kommunens samlade bedömning av studerade alternativ, se Bilaga 1.

Fördelningen av medel bör omfördelas så att turisttrafiken och råvarutransporter både till och från kommunen säkras, nuvarande förslag till nationell transportplan prioriterar i vår kommun endast genomfartstrafik, (ny sträckning av E45 förbi kommunens centralort).

Förslaget med en ny vägsträckning av E45 Rengsjön-Älvros bör inte genomföras.

- Projektet är ej i linje med kommunens ambition att öka tillgängligheten till vår kommun. Härjedalens kommun klassas idag av Trafikverket som en kommun med låg tillgänglighet.
- En omdragning av E45 förbi vår centralort kommer att vara mycket negativ för kommunen ur flera aspekter, bland annat genom minskat underlag för samhällsservice för flertalet av kommunens innevånare.
- Tillgängliga medel i nationella planen bör nyttjas till att nuvarande sträckning av E45 rustas med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva föreslår i ÅVS för Inlandsstråket, exempelvis, järnvägsviadukten söder om Sveg, vägskalet Bäckedal, stigningsfiler med mera.

Bilaga 1

Härjedalens kommuns samlade bedömning av studerade alternativ
 Alternativ, 0+ via Sveg, innebär bland annat att i huvudsak nyttja den befintliga vägen kan innebära lägre investeringskostnader per löpmeter och ett mindre intrång eftersom den följer vägens lokalisering. En åtgärd som effektivt nyttjar befintlig infrastruktur.

Alternativ 0+ via Sveg innebär även:

- Ökar tillgängligheten till framförallt Västra Härjedalens destinationer
- Ökar trafiksäkerheten med förbättrad vägstandard med minskad olycksrisk och restiden minskas.
- Minskar risk för farligt gods olyckor
- Bättre boendemiljö med åtgärder i Sveg
- Bibehåller möjligheten till rekreation för det rörliga friluftslivet i området alternativen väster/öster om Nonsberget
- Inga negativa effekter på rennäringen i området jämfört alternativen väster/öster Nonsberget
- Ökat kundunderlag för handeln i Sveg och dess omgivning
- Nya och bättre GC-vägar för oskyddade trafikanter
- Vid ianspråktagande av utökat vägområde inom gällande byggnads-/detaljplaner kan motiveras med "s.k. liten avvikelser" enligt 9 kap 31b § PBL
- Breddning av den befintliga/nydragning av vägen innebär endast ett litet intrång/utan att medföra påtaglig påverkan på areella verksamheterna respektive riksintresseanspråken
- Utan negativ påverkan på naturmiljön

- Inga nya lösningar för genomledning av vattenflöden, Byte av trummor med förbättrade dimensioner för att underlätta vid höga flöden
- Fysiska åtgärder vid och över Ljusnan kan genomföras utan att förändra eller försämra den ekologiska eller den kemiska yt-/statusen
- Upprustning av E45 kommer innebära att grundvattenförekomsten och sjöar för ett ökat skydd
- Projektet bedöms inte överskrida gällande Miljökvalitetsnormer
- Projektet bedöms bidra till en godare bebyggd miljö
- Hänsyn behöver tas till fornminnen i mark inom riksintresseområdet kulturmiljö väster om Älvros
- Hänsyn till påverkan på landskapsbilden behöver tas i anslutning till nya järnvägsbron fästet
- Bättre vägstandard ger viss besparing på underhåll för alternativ 0+ och med 0+ med bro
- Påverkan på transportpolitiska målet – öka kvalitén på tillgänglighet i form av en mer attraktiv väg samt att trafikmiljön blir bättre anpassad för aktiva trafikanter
- Påverkan på miljöbalkens hänsynsregler och hushållningsbestämmelser bedöms kunna uppfylla i projektet
- E45 är ett viktigt regionalt och nationellt stråk samt för arbetspendling inom regionen
- Uppenbar konflikt i projektet vid ”ny lokalisering” av E45 är den mellan näringsidkare i centrala Sveg som riskerar att förlora kundunderlag
- Medger fortsatt torvbrytning på befintlig torvtäkt och ingen påverkan av potentiella torvtäkter
- 40-50 hektar naturmark förblir opåverkad
- En av kommunens stora nyckelbiotoper 35 hektar i Nonsbergets sydsida förblir opåverkat.
- Det värdefulla våtmarksområdet Norderflon-Vallmoflon som i det nationella våtmarksinventering bedöms ha mycket högt naturvärde förblir opåverkad.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter.

Kommunen anser att det befintliga vägnätet och befintlig E45 inom utredningsområdet ska upprustas istället för att lägga medel på en ny dragning. Trafikverket håller med om

att det finns underhålls- och förbättringsbehov på det befintliga vägnätet i området, exempelvis bro över järnvägen strax sydost om Sveg.

När det gäller detta projekt så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Trafikverkets bedömning är att de båda 0+ alternativen får dålig måluppfyllelse att minska restiden och att uppfylla kraven för europaväg och utreds därför inte vidare. Utredningen visar att projektets ändamål och projektmål kan nås med god samhällsekonomi genom en dragning av E45 i ny sträckning väster alternativt öster om Nonsberget. Resultatet från hittillsvarande utredningsarbete tyder på att intrång och påverkan på landskap, kultur-, natur-, och boendemiljön bedöms bli rimliga i korridorerna kring Nonsberget särskilt i förhållande till den nytta en ny vägdragning kan ge. Möjligheten till anpassningar av en ny väglinje för att minska intrång och påverkan bedöms i huvudsak vara god inom de föreslagna korridorerna öster och väster om Nonsberget.

Utredningsområdet är identifierat utifrån ovanstående ändamål och projektmål. Eventuella behov av förbättringar längs andra statliga vägar ingår inte i projektet och får utredas i separata projekt ifall det blir aktuellt.

Härjedalens kommun anger i den samlade bedömningen att en nydragning av E45 är ett sämre alternativ än en ombyggnad och förbättring av den befintliga vägen, 0+ Sveg bland annat motiverat av försämrad tillgänglighet för kommunen. Trafikverket anser att en eventuell ny vägsträckning utanför Sveg ökar tillgängligheten för kommunen i och med att även det befintliga vägnätet behålls.

Trafikverket är medveten om att en ny väglänk ger ett längre vägnät och en ökad underhållskostnad. I beräkningarna av samhällsnyttan av en ny väglänk tas hänsyn till investeringen och de ökade underhållskostnaderna.

Kommunen är tydlig i sitt yttrande att E45 ska behålla sin dragning genom centralorten Sveg med hänsyn till de eventuella negativa konsekvenserna för näringslivet centralt i Sveg vid en eventuell ny dragning av E45 utanför Sveg.

En god funktion i vägnätet som bland annat innebär en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet bedöms generellt gynna samhällsutvecklingen både nationellt och regionalt, även indirekt lokalt. Trafikverkets bedömning är att förbättrad tillgänglighet och framkomlighet i synnerhet längs europavägar och riksvägar vilka har betydelse för utvecklingskraften i hela landet är ett starkare argument (ur aspekten transportpolitiska mål) än att i detta fall fortsätta att leda trafiken genom centralorten Sveg. Beroende på hur en eventuell ny länk förläggs och kopplas till det befintliga vägnätet kan den i viss mån öka tillgängligheten till centralorten Sveg bland annat genom förkortad restid. Vidare blir utformning av korsningar och skyltning viktig för att fånga upp spontanturism och det behov av service som centralorten kan ge trafikanterna med möjlighet till val av Sveg som resmål eller delresmål.

Härjedalens kommuns yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 69.

Härjedalens kommun understryker starkt behovet av investeringsåtgärder som förbättrar trafiksäkerheten samt ökar Härjedalens tillgänglighet såväl lokalt som regionalt och nationellt.

Härjedalens kommun är en av Sveriges och populäraste resmål när vinterturism står på agendan- Härjedalens kommun är även den största turismkommunen i Jämtlands län sett till antalet gästnätter enligt JHT statistik. 2015 omsatte besöksnäringen drygt 1,6 miljarder kronor och sysselsatte knappt 2000 årsverken. 2016-2017 pekar allt på en fortsatt positiv utveckling av omsättningen och antalet årsarbetssysselsatta. Även sommarturismen är betydande och allt fler styr bilen mot Härjedalen. Hela 97 % av destinationernas gäster väljer de facto bilen till sitt resmål, vilket ställer höga krav på kommunens infrastruktur.

Mängden personer i kommunen pendlar mellan 10 000 och 70 000 personer under året, vilket ger en speciell situation vad gäller den servicenivå som det offentliga ska erbjuda. Det ställer större krav på infrastrukturen än att enbart se hur stor befolkningens mängd kommunen har.

Årligen görs miljoninvesteringar inom besöksnäringen. På en tioårsperiod har ca 4,75 miljarder investerats, av både privata, lokala, regionala, statliga och internationella medel. Det är därför av yttersta vikt att tillgängligheten är god och att besökare på ett snabbt och trafiksäkert sätt kan nå dessa destinationer.

Syftet med planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås och bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna.

Utgångspunkten för prioriteringarna i den nationella planen är bland annat de transportpolitiska målen att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. De allvarliga bristerna är bland annat att glest befolkade delarna har tillgänglighetsbrister.

Stora turistdestinationer

Kortare restider för arbetspendling och till stora turistdestinationer och centralorter kräver en godtagbar standard, för besöksnäringen särskilt under högsäsong. Destinationerna i Västra Härjedalen och Vemdalen/Björnrike är två av de stora destinationerna i landet. Men hänsyn till att Härjedalens kommun, av Trafikverket, har klassats som en kommun med lång tillgänglighet ökar behovet av prioritering av åtgärder för tillgänglighetsbrister i glesbygden och befolkningen i stort.

För vägtrafiken är ambitionen att bibehålla dagens standard på huvuddelen av vägnätet, för att säkra näringslivets transportbehov. På längre sikt kommer det mindre trafikerade vägnätet att prioriteras ned och kommer därmed att få ett successivt försämrat tillstånd, vilket starkt oroar Härjedalens kommun.

Det transportpolitiska målet

Utgångspunkterna för prioriteringarna i den nationella planen är bland annat de transportpolitiska målen att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. De allvarligaste bristerna är bland annat att glest befolkade delarna har tillgänglighetsbrister.

Kommunen har som mål att göra infarterna till genomfartsorterna och destinationerna mer tillgängliga och trafiksäkra samt att höja säkerhetsstandarden på vägarna för att möjliggöra högre tillåten hastighet.

Av den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Sveg som har genomförts, år 2016, av Trafikverket framgår vilka trafiksäkerhetsåtgärder inom Sveg som behövs.

Europaväg 45

E45 går genom Europa från Scilien i Italien i söder via Göteborg till Karesuando i norra Sverige. Europavägar är ett nätverk genom Europa, med en eftersträvad hög med hög framkomlighet vilket gör vägarna lämpliga för långväga transporter. E45 utgör en viktig länk i det svenska vägnätet med i huvudsak en nord-sydlig riktning i västra Sverige och i Norrlands inland.

I Härjedalens kommun, söder om Sveg ungefär vid Rengsjön fortsätter vägen i västlig riktning mot Sveg i cirka 10 km och går genom centrala Sveg för att sedan få parallellt med Ljusnan till Älvros mot Ytterhogdal.

Vad gäller E45 länsgränsen – Sveg har kommunen en samsyn om behovet att åtgärda den sträckningen har hög prioritet. Eftersom sträckningen länsgränsen – Sveg idag är en Europaväg anser kommunen att medel för upprustningen av sträckningen oavkortat ska tas ur den Nationella planen. Rustning av befintlig sträckning av E45, med järnvägsviadukten och korsningen Bäckedal, söder om Sveg ska åtgärdas och göras trafiksäker med nationella medel. Det är en av kommunens högst utpekade prioritering, att viadukten skyndsamt åtgärdas.

Detta med hänsyn till att det, på längre sikt, mindre trafikerade vägnätet kommer att prioriteras ned och kommer därmed att få ett succesivt försämrat tillstånd. Tillväxt och välfärd förutsätter en väl fungerande infrastruktur. Därför måste glesbygden och hela Sveriges transportnät prioriteras.

Samrådshandling val av lokalisering E45 Rengsjön-Älvros

En samrådshandling har tagits fram och remitterats till Härjedalens kommun i februari 2018.

Trafikverkets val av korridor med ny sträckning öster om Nonsberget

Tidigare utredningar gjorde under arbetet med vägplanens samrådshandling visar att detta alternativ har hög samhällsekonomisk nytta och har goda förutsättningar att nå projektmålen. Vidare utredningar har därför gjorts för denna korridor.

Naturmiljön påverkas negativt vid en ny sträckning och därmed blottläggning av mineraljord och avlägsnande av alla biologiskt material å en mycket stor areal. Motivet

till detta ingrepp motiveras i allt väsentligt av kortare restid, 15 minuter anges som en rimlig bedömning. En tidsbesparing på 15 minuter kan även uppnås genom olika åtgärder som beskrivs i tidigare redovisade vägpaket, såsom utökad vägbredd, stigningsfält, förbättrad vägstandard, förbättra/kalibrera vinterväghållning, breddning av broar och viadukter. Dessa åtgärder påverkar inte naturmiljön nämnvärt och bidrar därmed till måluppfyllelse avseende naturmiljön. Den föreslagna sträckningen bedöms inte ge ett positivt bidrag till måluppfyllelse för de vattenrelaterade miljö kvalitetsmålen. Även andra målområde såsom biologisk mångfald påverkas negativt vid en ny sträckning av E45.

Härjedalens kommun anser att en nybyggnation av E45 förbi Sveg medför stora ingrepp i naturmiljön och därmed inte befrämjar nationella miljö kvalitetsmål.

Förslaget omfattar lokalisering av E45 i ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros. Korridoren är lokaliserad öster om Nonsberget med vidare sträckning mellan Rengsjön och Älvros. Korridoren överlappar delvis med "sträckning väster om Nonsberget" vid anslutning till befintlig E45 i söder och till riksväg 84 och befintlig bro över Ljusnan i norr. Sträckan är cirka 9 kilometer lång. Vägen planeras att utformas med en enhetlig belagd vägbredd om 8,5 meter samt mitträffling och med släntutformning för 100 km/h enligt VGU. Förslaget innebär att befintlig bro över Ljusnan används och innebär att cirka 8 kilometer ges referenshastigheten 100 km/h och resterande sträcka, cirka 1 kilometer blir referenshastigheten 60-80 km/h. I anslutning mot befintlig E45 i Älvros bedöms en cirkulationsplats kunna vara ett alternativ till vanliga korsningar.

Kommunen vill göra tydligt att *"Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv hållbar och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet"* och i funktionsmålet förtydligas syftet med att *"Transportsystemet skall **ge alla en grundläggande tillgänglighet...."***

I den redovisade samrådshandlingen anges endast att målet att *"förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet **för resande längs E45"***.

Kommunens uppfattning är att en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön och Älvros inte är förenlig med det övergripande transportpolitiska målet, enligt Regeringskansliet 2016.

En eventuell nysträckning av E45 som innebär att en stor del av framtida trafik ändra från att gå via vår centralort, till att ledas i ytterområdet vår kommun, påverkar vår grundläggande möjlighet till tillgänglighet. Det leder obestridligen till att underlaget för samhällsservice minskar, och därmed hela kommunens möjlighet att behålla nuvarande innevånarantal. Näringslivets förutsättningar att attrahera kompetent personal försämras och därmed hela kommunens framtid.

Vid Trafikverkets informationsträff den 20 mars 2018 med kommunens representanter meddelades att konsekvenser för kommunen och dess invånare inte vägs in i bedömningen av vilket alternativ Trafikverket kommer att välja. Kommunen anser att stora och avgörande väginvesteringar ska göras utifrån en helhetsbedömning där också konsekvenser för berörd kommun, samhällen, boenden, företag inkluderas.

Kommunen har sett positivt på Trafikverkets även haft fokus att se på andra möjligheter till utveckling av E45, än sträckningen Rengssjön-Älvros. Kommunen är fortfarande positiv till fortsatt dialog om utvecklingen av E45 genom kommunen.

De alternativ och korridorer som har studerats är;

- Nollalternativ, ingen åtgärd
- **Korridor 0+ via Sveg**
- Korridor 0+ via ny bro över Ljusnan
- Korridor ny sträckning väster om Nonsberget
- Korridor ny sträckning öster om Nonsberget

Det finns en enighet bland kommunens politiska ledning, såväl de styrande som oppositionen, att den föreslagna om dragningen av E45 förbi vår centralort kommer att vara mycket negativ för kommunen ur flera aspekter, bland annat genom minskat underlag för samhällsservice för en stor del av kommunens innevånare.

Därför förordar Härjedalens kommun starkt alternativ;

- ***0+ via Sveg upprustning befintlig E45***, men delar av sträckan norr om Ljusnan ges en ny sträckning för att öka framkomligheten och referenshastigheten.

Härjedalens kommuns samlade bedömning och sammanfattande slutsats, april 2018
E45 utgör idag en viktig infart till Härjedalen och Sveg. Vägen är av stor vikt för turistnäringen i Härjedalen samt som kommunikationsstråk för både medborgare och näringsliv till och från Sveg.

Härjedalens kommuns samlade bedömning är att en ny dragning av E45 är ett sämre alternativ än en ombyggnad och förbättring av den befintliga vägen, 0+ Sveg.

Detta gäller framförallt den försämrade tillgängligheten för kommunen. Om den ny sträckning för E45 byggs mellan Rengsjön och Älvros, skulle nord-sydlig trafik på E45 ledas bort från kommunens centralort, vilket bland annat skulle ge minskat underlag för samhällsservice i alla former.

Vid en totalkostnadsbedömning blir kostnaden för alternativet med en 7 kilometer lång nybyggnad cirka 250 miljoner kronor högre i 2020 års prisnivå, jämfört med planerat och delvis beslutad ombyggnad och förbättring av nuvarande sträckning. Även framtida underhålls- och skötselkostnader blir större, då den sammanlagda vägsträckan, jämfört med idag, ökar med 25 % (7/28 km). Detta innebär, allt annat lika, att samhällets utrymme för vägar och underhåll i kommunen och regionen reduceras.

I de samhällsekonomiska beräkningar som redovisas för kommunen och redovisas i samrådsunderlaget tas inte hänsyn till vilka följder en om dragning av vägen medför för Härjedalens kommun. En utredning som visar på vilka konsekvenser de olika

alternativen innebär för kommunen, boende och företag bör tas fram och beaktas vid beslut om eventuell omlokalisering av E45.

Ett försiktigt försök till samhällsekonomisk beräkning för kommunen vid en om dragning av vägen skulle kunna vara: Reducering av antalet anställda inom handeln i Svegsområdet med 11% och en minskning av antalet anställda inom turistnäringen med 4 5. Det skulle innebära (10+40) 50 årsarbeten eller cirka 5,0 miljoner kronor årligen i förlorade bidrag- och skatteintäkter. Den samhällsekonomiska nyttan beräknas för 60 år från öppningsåret vilket skulle innebära att kommunens samlade intäkter reduceras högst väsentligt, med cirka 315 miljoner kronor.

Men även påverkan på landskapsbilden, barriäreffekter och intrång i natur- och kulturmiljöer samt inom rennäringens reservbetesområden, som en "ny väg" för med sig, innebär stora ingrepp och medför större skada och därmed ett sämre alternativ på 0+ Sveg. Se kommunens samlade bedömning av studerade alternativ, se bilaga 1.

Kommunen anser att den framtagna samhällsekonomiska kalkylen inte är fullständig, då konsekvenserna för kommunen och dess invånare inte har beaktats i kalkylen. Den ojämförligt största nyttan i kalkylen utgörs av restidsförkortning. Eventuell restidsbesparing vid alternativa eller redan planerade vägåtgärder har inte inkluderats i den utredning som skall visa vilket av alternativen som är mest samhällsekonomiskt lönsamt.

Kommunen anser att den framtagna samhällsekonomiska kalkylen skall uppdateras. Restidsvinsten reduceras med 25 % från ursprungliga 20 minuter till senaste bedömningen om cirka 15 minuter. Konsekvenser för berörda i kommunen bör inkluderas. Kostnaden för upprustning av sträckan Rengsjön – Sveg inklusive ny järnvägsviadukt skall beaktas.

Fördelning av medel bör omfördelas så att turisttrafiken och råvarutransporter både till och från kommunen säkras, nuvarande förslag till nationell transportplan prioriterar i vår kommun endast genomfartstrafik, (ny sträckning av E45 förbi kommunens centralort).

Förslaget med en ny vägsträckning i av E45 Rengsjön – Älvros bör inte genomföras.

- Projektet är ej i linje med kommunens ambition att öka tillgängligheten till vår kommun. Härjedalens kommun klassas idag av Trafikverket som en kommun med låg tillgänglighet.
- En om dragning av E45 förbi vår centralort kommer att vara mycket negativ för kommunen ur flera aspekter, bland annat genom minskat underlag för samhällsservice för flertalet av kommunens innevånare.
- Tillgängliga medel i nationella planen bör nyttjas till att nuvarande sträckning av E45 rustas med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva föreslår i ÅVS för Inlandsstråket, exempelvis, järnvägsviadukten söder om Sveg, vägskalet Bäckedal, stingsfiler med mera.

- Nybyggnation medför ett stort och oåterkalleligt ingrepp i naturmiljön vilket inte befrämjar de nationella miljökonsekvensmålen.
- Den framtagna samhällsekonomiska kalkylen är inte fullständig.

Härjedalens kommuns samlade bedömning av studerade alternativ, bilaga 1

Alternativ, 0+ Sveg, innebär bland annat att i huvudsak nyttja den befintliga vägen kan innebära lägre investeringskostnader per löpmeter och ett mindre intrång eftersom den följer vägens lokalisering. En åtgärd som effektivt nyttjar befintliga infrastruktur.

Alternativ 0+ via Sveg innebär även;

- Ökar tillgängligheten till framförallt Västra Härjedalens destinationer
- Ökar trafiksäkerheten med förbättrad vägstandard med minskad olycksrisk och restiden minskas.
- Minskar risk för farligt gods olyckor
- Bättre boendemiljö med åtgärder i Sveg
- Bibehåller möjligheten till rekreation för det rörliga friluftslivet i området alternativen väster/öster Nonsberget
- Inga negativa effekter på rennäringen i området jämfört alternativen väster/öster Nonsberget
- Ökat kundunderlag för handeln i Sveg och dess omgivning
- Nya och bättre GC-vägar för oskyddade trafikanter
- Vid ianspråktagande av utökat vägområde inom gällande byggnads-/detaljplaner kan motiveras med "s.k liten avvikelse" enligt 9 kap 31b § PBL
- Breddning av den befintliga/ny dragning av vägen innebär endast ett litet intrång/utan att medföra påtaglig påverkan på areella verksamheterna respektive riksintresseanspråken.
- Utan negativ påverkan på naturmiljön
- Inga nya lösningar för genomledning av vattenflöden. Byte av trummor med förbättrade dimensioner för att underlätta vid höga flöden
- Fysiska åtgärder vid och över Ljusnan kan genomföras utan att förändra eller försämra den ekologiska eller den kemiska yt-/statusen.
- Upprustningen av E45 kommer innebära att grundvattenförekomsten och sjöar får ett ökat skydd

- Projektet bedöms inte överskrida gällande miljö kvalitetsnormer
- Projektet bedöms bidra till en godare bebyggd miljö
- Hänsyn behöver tas till fornminnen i mark inom riksintresseområdet kulturmiljö väster om Älvros
- Hänsyn till påverkan på landskapsbilden behöver tas i anslutning till nya järnvägsbron fästet
- Bättre vägstandard ger viss besparing för underhåll alternativ 0+ och 0+ med bro
- Påverkan på transportpolitiska målet – öka kvalitén på tillgänglighet i form av en mer attraktiv väg samt att trafikmiljön blir bättre anpassad för aktiva trafikanter
- Påverkan på miljöbalkens hänsynsregler och hushållningsbestämmelser bedöms kunna uppfyllas i projektet
- E45 är ett viktigt regionalt och nationellt stråk för arbetspendling inom regionen
- Uppenbar konflikt i projektet vid ”ny lokalisering” av E45 är den mellan näringsidkare i centrala Sveg som riskerar att förlora kundunderlag
- Medger fortsatt torvbrytning på befintlig torvtäkt och ingen påverkan av potentiella torvtäkter.
- 40-50 hektar naturmark förbli opåverkad
- En av kommunens stora nyckelbiotoper 35 hektar i Nonsbergets sydsida förbli opåverkat
- Det värdefulla våtmarksområdet Norderflon-Vallmoflon som i den nationella våtmarksinventeringen bedöms ha mycket högt naturvärde förbli opåverkad.

Trafikverkets kommentar: Utöver nedanstående svar hänvisar Trafikverket även till kommentarer lämnade på kommunens tidigare samrådssynpunkter vid samrådet över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02.

De transportpolitiska målen grundar sig bland annat på antagandet om att effektiva kommunikationer är en tillgång för samhället. Effektiva transporter kan ge en samhällsnytta och ett mervärde. Projektets ändamål och projektmål utgår från det antagandet samt att riksvägarna, den grupp av vägar som exempelvis E45 ingår i har en extra viktig roll för långväga transporter och kommunikationer.

Att underhålla det befintliga vägnätet och att investera i nya väglänkar är två olika sätt att arbeta med infrastruktur men som naturligtvis hänger samman. Prioriteringen mellan poster för drift/underhåll kontra investering/nybyggnad sker på en övergripande nivå där långsiktiga planer för budgetposterna stäms av på många nivåer. Ett enskilt investeringsprojekt bedöms därför inte ge mindre pengar till underhållet av det befintliga vägnätet med hänsyn till att de regleras genom olika finanser.

Projekt som beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamma prioriteras normalt i första hand eftersom investeringen där bedöms göra mest nytta. En lönsam investering kan i teorin och praktiken skapa ett mervärde för samhället vilket medför att mer medel kan användas för exempelvis underhåll av det befintliga vägnätet eller andra för samhället angelägna åtgärder.

En nybyggnad av E45 mellan Rengsjön och Älvros bedöms enligt Trafikverkets utredningar och verktyg för kalkyler i samrådshandling lokaliseringsutredning kunna ge en hög samhällsekonomisk nytta utan att äventyra stora natur- eller kulturvärden eller stöta på formella hinder. Fortsatta mer detaljerade utredningar i planutformningen kommer att kunna ge mer exakta svar. Om även planutformningens utredningar ger ett liknande resultat är det troligt att byggandet av vägen blir av, annars inte.

Nya länkar i vägnätet som beräknas vara nyttiga för samhället kan ge lokala effekter som ibland är negativa. Om en ny väg byggs mellan Rengsjön och Älvros bedöms Sveg få en lägre genomfartstrafik och därmed ett potentiellt mindre kundunderlag. Översiktliga uppskattningar som Trafikverket har gjort inom ramen för arbetet med vägplanen, bland annat utifrån bedömd trafikomfördelning, indikerar att effekterna blir små. Trafikverket har dock inte utrett detta i detalj och är medveten om att kommunen är orolig för att effekterna kan bli påtagliga.

Även om effekterna skulle bli märkbara för Sveg som centralort finns samma motiv kvar för att investera i samhällsnyttiga projekt för effektiva transporter. Små lokalt negativa effekter uppvägs av små positiva effekter för stora regioner.

5.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

Vägplanens samrådshandling - val av lokalisering inkl. miljökonsekvensbeskrivning har under perioden 2017-11-23 till 2017-12-21 samt 2018-03-05 till 2018-04-05 hållits tillgänglig för enskilda som kan bli särskilt berörda och för allmänheten. Information om samrådet skedde genom annonsering.

Två öppna hus, har genomförts 2017-12-06 och 2018-03-20 där allmänheten, enskilda med flera gavs möjlighet att ställa frågor om projektet, lämna synpunkter och med Trafikverket diskutera olika frågeställningar.

Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden 2017-11-23 till 2017-12-21. Respektive yttrande som har inkommit, redovisas i punktform nedan.

- Enskild synpunkt, handlingsnummer 08: Sveg kommer att dö ut om E 45:an dras om mot Älvros. Restaurera den gamla vägen istället.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 09: Dålig idé! Rusta upp befintliga vägar istället, vi behöver turisterna hit även fortsättningsvis! En flaskhals är viadukten över järnvägen i Sveg - borde gå att bredda. Ni kanske inte tror det, men det bor folk i byarna längs nuvarande sträckning också! För ökad framkomlighet längs 45:an - höj hastigheten på den breddade delen innan Överhogdal. Det enda säkra stället att ta sig förbi långtradare och timmerbilar är ju där. 100 km/h vore lagom, och sträckan är nog en halvmil lång. Fixa sen HELA sträckan Ytterhogdal-Överhogdal så flyter nog trafiken bra för turisterna som ska till Åre... fattar inte hur man kan jobba med en plan som stänger hela Härjedalen ute mer eller mindre. Skärp er, och lyssna på vad invånarna i Lofsdalen, Vemdalen/Björnrike/Klövsjö och Funäsdalsområdena säger! Slå inte undan fötterna för vår viktiga turistnäring! Trodde HELA Sverige skulle leva.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 12: Hej Vi är många i Sverige som reser vägen för att nå fjällen för skidåkning, friluftsliv året runt. En förkortning av sträckan med två mil vore fantastisk. Att dessutom behöva slippa ta sig igenom samhället vore en stor fördel. Det enda ärende vi gör lokalt Sveg är att tanka. Tror inte många på genomresa stannar för att handla.
- Anonym synpunkt, handlingsnummer 17: Avsmalnad bro vid Fågelsjön, missar i markering, risk man kör på dessa.
Kolla upp bro nr.
+ bättre koll på hästsläp.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 21: Tack! För ett bra informationsmöte i Sveg 6:e december. Anser att alternativ 3 och 4 innehåller räknepel angående den totala kostnaden. Vägsträckorna Byvallen-Sveg samt Älvros-Sveg kommer ha en större trafikbelastning än vad den nya E45 Rengsjön-Älvros kommer att ha. Att då inte ta med kostnaden för nödvändig upprustning av dessa sträckor i projektet anser jag vara fel. I redovisningen för projektet anser jag att det ska stå enligt följande:

- Kostnaden för alternativ 3 och 4 är: 590 miljoner (380 + 210)
Detta då Trafikverket väl inte kan lämna den befintliga Byvallen-Älvros i det skick den ny befinner sig i. Anser också att projektmålen ger utrymme för "trixande". De befintliga vägarna (som kommer finnas) och eventuella nya vägar måste ses som en helhet och ingå i samma projekt.
- Även trafik västerut mot Dalarna (Norge trafik).
- Att döma ut alternativ 0+ anser jag vara märkligt. Del av nuvarande E45 söder om Ljusnan Rengsjön-Sveg kommer även efter eventuell ny väg Rengsjön – Älvros ha större ÅDT än ny vägsträckning. Borde tillses få lika standard som ny väg. Även om den inte är E-väg. Kostnaden för detta borde ur ett samhällsekonomiskt perspektiv tas med i projektet. Nuvarande väg norra sidan om Ljusnan mellan Sveg och Älvros kommer inte kunna läggas i träda.
- ÅDT= Är dessa bilister mindre värda? Totalt får vi ca 1 mil längre väg att underhålla. Kostnadsökning?
- Gång/cykelstråk Byvallen/Nilsvallen enligt 4.1.6
Hur är kostnad presenterad/beräknad?
- Tror ingen kan bygga ny järnvägsbro för 44 miljoner!!!
- Förordar strikt förslag 0+ via Sveg.

	Alternativ 0-Sveg	Alternativ Rengsjön
Öst 84:an:	600 ÅDT	1100 (+ Byvallen)
Öst 45:an	1000 ÅDT	500
Väst 84:an	1600 ÅDT	1600

ÅDT Alternativ 84:an via Byvallen Rengsjön	
Sveg Älvros	800
Sveg - Byvallen	1200
Sveg-Överberg	1573
Sveg – väg 504	1258
Ny väg Rengsjön	500

- Enskild synpunkt, handlingsnummer 27, avseende planlägningsbeskrivning vägdelen E45 Rengsjön-Älvros: I egenskap av deltidsboende, växelvis mellan centralorten Sveg och Bynoret 6 km söderut, i direkt anslutning till nuvarande sträckning av E45, har bland annat följande iakttagelser gjorts. Vi färdas så gott som dagligen vägsträckan mellan Sveg och Bynoret och kan notera i trafikflödet en betydande mängd tung trafik på ett vägavsnitt som är helt otidsenligt. I synnerhet noteras transporter av farligt gods som ur riskbenägenhet är direkt olämpligt avseende vägsträckan Byvallen-Sveg samt vidare genom själva tätorten Sveg. Ur ett samhällsperspektiv borde det vara självklart att undvika

tunga transporter och i synnerhet med farligt gods i tätbebyggda områden. Med hänvisning till ovanstående anser vi att Trafikverket bör "skrota" förslagen 1 och 2 för att istället satsa på förslagen 3 eller 4. Dessutom behövs i vilket fall en översyn och upprustning av befintlig väg, kompletterad med upplyst gång- och cykelväg sträckan Bäckedal-Byvallens golfbana.

- Enskild synpunkt, handlingsnummer 37: Tyvärr är detta ett "prestigeprojekt" som har kostat alldeles för mycket pengar redan och därav kommer det att bli av dessvärre. Det kommer att få tråkiga konsekvenser för Sveg som samhälle men även för Härjedalen som landskap när det gäller spontan turism med mera. Jag tycker att Trafikverket ska ta sig en tur och titta på hur vägarna ser ut i Härjedalen med omnejd exempelvis Remmet-Vemdalen, Hede-Funäs, Lofsdalen-Tännäs, Överhogdal-Rätan, Ytterhogdal – Kölsillre. Istället för att kasta bort 400 miljoner på en ny väg där tidsvinsten är alldeles för liten i förhållande till kostnaden samt övriga negativa konsekvenser för Sveg som centralort i Härjedalen. Ni på Trafikverket pratar om nollvision ena sekunden men låter vägarna här i Härjedalen se ut som de gör, det vill säga bedrövliga bitvis. Dessutom är det enormt mycket trafik under stora perioder på året, och det bör ni veta om, samt att det händer en hel del trafikolyckor på grund av dåliga vägar. Innan man bygger en ny väg ska man se till så att övriga vägar är bra, och så är det verkligen inte nu, Tänk om och tänk rätt, det känns som ni har missat den verkliga poängen här. Rusta befintliga vägar så att de inte blir trafikfarliga, sen kan man bygga en ny väg om pengar finns kvar. Sunt förnuft kallas det.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter.

Trafikverket håller med om att det finns underhålls- och förbättringsbehov på vägnätet i området. När det gäller detta projekt så utgår arbetet från de övergripande transportpolitiska målen samt ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap.

Finnansering av åtgärder enligt vägplanen E45 delen Rengsjön – Älvros följer den slutliga omfattningen av vägplanen. Det innebär att eventuella behov av förbättringar längs andra statliga vägar i området inte ingår i projektet och får utredas i separata projekt med därtill kopplade ekonomiska planer.

Trafikverket förstår att det finns en oro bland boende, näringsidkare med flera inom centralorten om negativa konsekvenser för näringslivet etc. centralt i Sveg vid en eventuell ny dragning av E45 utanför Sveg. Trafikverkets bedömning är dock att förbättrad tillgänglighet och framkomlighet i synnerhet längs europavägar och riksvägar vilka har betydelse för utvecklingskraften i hela landet är ett starkare argument (ur aspekten transportpolitiska mål) än att i detta fall fortsätta att leda trafiken genom centralorten Sveg. En god funktion i vägnätet som bland annat innebär en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet bedöms generellt gynna samhällsutvecklingen både nationellt och regionalt, även indirekt lokalt.

Trafikverket anser att en eventuell ny vägsträckning utanför Sveg ökar tillgängligheten inom kommunen i och med att det befintliga vägnätet behålls. Beroende på hur en

eventuell ny länk förläggs och kopplas till det befintliga vägnätet kan den även till viss del öka tillgängligheten till centralorten Sveg bland annat genom förkortad restid. Utformning av korsningar och skyltning blir viktig för att fånga upp spontanturism och det behov av service som centralorten kan ge trafikanterna.

De påtalade bristerna på bro vid Fågelsjön vilket ligger på E45 söder om utredningsområdet har kommunicerats med den del av Trafikverket som sköter underhållet på vägen.

Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden 2018-03-05 till 2018-04-05. Respektive yttrande som har inkommit, redovisas i punktform nedan.

- Enskild synpunkt, handlingsnummer 42: Drev i över tio års tid ICA-butiken i Älvros och fick ofta höra: -"När nyvägen kommer, då du. Då kommer kulorna att rinna in!" Ni känner till reaktionerna i Sveg och det sätt man vill vinkla det hela på. Retoriken har velat skapa känslor och troenden att man i Sveg helt skulle förlora genomfarten till fjällvärlden... Jag kunde och kan aldrig, riktigt, föreställa mig det ... I min sinnesvärld kommer vägomläggningen att innebära positiva fördelar med mindre lastbilstrafik och endast, för Sveg, marginella förändringar, medans detta, de små håvorna, kan vara av betydligt större värde för byarna efter E45, nordlig riktning från Sveg. Älvros- och Hogdalsbygderna får kämpa för sin överlevnad och eventuella utveckling vilket, med den till antalet lilla befolkningen, inte är så intressant för Våra(!?) politiker, vilket speglas i deras retorik kring den här frågan. Nationalekonomiska perspektiv har också kommit "på sidan"... De aktörer som ställer upp bakom motståndarsidan kan positivt marknadsföra sig längs E45, oavsett var sträckningen blir, vilket också borde återspeglats långt, långt tidigare.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 44: Onödigt bygge till 100%. Tycker man ska köra via Los och Ytterhogdal. Tycker vi ska lägga pengarna på 311, Köråsen (länsgränsen) och Tännäs. Som att man kommer på 1600-tals kärnväg. Prioritera väg 311 istället.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 53: Läste om förbifart Sveg. Jag representerar resande från södra S och tycker att det vore fantastiskt om vi fick en kortare väg till fjällen. Vi som målgrupp behöver inte stanna i Sveg, det är en ren omväg på 3 mil, vi kan likaväl stanna och tanka i Ytterhogdal.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket bedömer effekterna av en nydragning mellan Rengsjön och Älvros som sammantaget samhällsnyttiga. En ny väglänk kan medföra lokala effekter bland annat på grund av förändrade trafikströmmar. Det är rimligt att anta att samhällen som exempelvis Ytterhogdal kan påverkas positivt. Dessa effekter bedöms dock bli förhållandevis små i jämförelse med dagens situation.*

Den största uppskattade nyttan med projektet är en genare sträckning som gör restiden kortare för resenärer med målpunkter i norr och söder. En viss nytta

uppkommer även om en ny dragning av vägen kan nyttjas av den öst-västliga trafiken, exempelvis av trafikanter som idag färdas längs riksväg 84.

Längre alternativa sträckningar, exempelvis genom att ge E45 en dragning via Los, har översiktligt studerats men bedöms bli mycket kostsamma och får inte önskvärd framkomlighet och trafiksäkerhet. Dessa vägar kan dock lokalt vara av stor betydelse.

5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga

Vägplanens samrådshandling - val av lokalisering inkl. miljökonsekvensbeskrivning har under perioden 2017-11-23 till 2017-12-21 samt 2018-03-05 till 2018-04-05 hållits tillgänglig för berörda myndigheter, organisationer och övriga. Information om samrådet skedde genom brevutskick samt annonsering. Utöver detta samråd har andra samråd hållits, bland annat genom enskilda möten under projekttiden.

Arbetsmiljöverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 02

Själva vägens ändrade dragning har Arbetsmiljöverket inga synpunkter på. Några saker som rör arbetsmiljön vill arbetsmiljöverket dock passa på att framföra, såsom att de förutsätter att Trafikverket redan i planeringen tar hänsyn till arbetsmiljön i anläggningsskedet. Att Bas P är med redan i projekteringsfasen är ofta en framgångsfaktor.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för lämnade synpunkter. Arbetet med Bas-P har påbörjats i projektet och frågor som rör arbetsmiljö kommer att intensifieras i projektets senare faser.*

Jordbruksverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 05 samt yttrande över samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 43.

Jordbruksverket meddelar att de har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslag till vägplan för E45 delen Rengsjön-Älvros i Härjedalens kommun, Jämtlands län. Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

***Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen.*

Elsäkerhetsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 06 samt yttrande över samrådshandlingen – val av lokaliseringsalternativ, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 76.

Elsäkerhetsverket meddelar att de har tagit del av Trafikverkets nuvarande samrådsunderlag med anledning av Ny sträckning E45 Rengsjön – Älvros. Myndigheten har i dagsläget inget att erinra utan förutsätter att utförandet sker enligt gällande föreskrifter.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för informationen.*

Härjeåns (HEAB) yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 07.

Vid eventuell byggnation av väg mellan Rengsjön och Älvros kommer Härjeåns ledningar L48 och L211 att korsas. Härjeåns förutsätter att eventuella ombyggnationer av ledningarna på grund av vägprojektet, bekostas av vägprojektet.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för lämnad information och synpunkter. Reglering av kostnader för eventuella ombyggnationer av befintliga anläggningar sker genom särskilda överenskommelser mellan Trafikverket och ledningsägaren. Det är för tidigt att redan nu avgöra hur eventuella kostnader ska regleras.*

Härjeåns Energi ABs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2011-11-02, handlingsnummer 24

Härjeåns Energi AB driver en biobränsleanläggning i Sveg anläggningen uppfördes i slutet av 80-talet och sysselsätter ett drygt hundratal personer i Sveg och i övriga Härjedalens kommun, produktionen består idag i att torka biobränslen till pellets för försäljning till såväl privata- och industrikunder i Sverige, Norge och Danmark.

Under åren 2016-2018 investerar bolaget ca 500 miljoner kronor i att uppföra ett nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk, vilket kompletterar produktportföljen med el- och fjärrvärmeproduktion.

Härjeåns Energi AB lämnar nedanstående yttrande kring Trafikverkets samrådsunderlag, vår bedömning är att en ny vägsträckning av E45 via något av alternativen Rengsjön-Älvros skulle komma att medföra en mycket omfattande negativ inverkan på våra framtida möjligheter att fortsätta att utveckla vår verksamhet i Sveg.

Samrådsunderlaget redovisar flera olika alternativ till framtida vägsträckningar av E45, **Härjeåns Energi förordar starkt alternativet ombyggnad och förbättring av befintlig E45.**

Härjeåns Energi avvisar helt de två alternativen om nu vägsträckning som innebär nybyggnad Rengsjön-Älvros då vi anser att de skulle försämra förutsättningarna för vår verksamhet. Till vårt ställningstagande finns två huvudsakliga argument.

1. En ny vägsträckning skulle innebära att två av Svegs huvudsakliga infartsvägar skulle få försämrade vägstatus i och med att de skulle nedvärderas från att som nu vara europaväg, det gäller östlig infartsväg i riktning från Ytterhogdal, samt i sydlig riktning från Mora.
Väl fungerande och trafiksäkra in- och utfartsvägar är en absolut nödvändig förutsättning för vår verksamhet. Vår verksamhet genererar årligen ca 25 000 tunga fordonsrörelser i samband med införsel av råvara och bränslen till fabriksanläggningen, samt vidare ut från anläggningen i förädlad form i riktning mot våra kunder. En nedgradering av infartsvägarna leder med största sannolikhet i förlängningen till sämre vägstandard, sämre underhåll och försämrade säkerhet.

2. En vägsträckning Rengsjön-Älvros skulle leda stora delar av genomfartstrafiken förbi Svegs tätort, dagens genomfartstrafik bidrar starkt till underlaget för att upprätthålla en väl fungerande samhällsservice och handel i Sveg. Genomfartstrafiken ger även möjligheter till att visa upp, och sprida informationen om Sveg och Härjedalen. Härjeåns Energi har i och med det nya kraftvärmeverket stora möjligheter att växa och skapa nya produkter och tjänster. En förutsättning för att kunna fortsätta växa och i förlängningen även överleva, är helt beroende på möjligheten att attrahera kompetent personal. Försämrad service och handel i Sveg skulle definitivt sänka kommunens attraktionskraft som bostadsort, och därmed omöjliggöra fortsatt långsiktigt verksamhet i Sveg.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. Projektet utgår från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Oavsett val av alternativ i detta projekt kommer hela eller delar av E45ans nuvarande sträckning genom Sveg att fortsätta vara en riksväg (väg 84) på norra eller södra sidan om Ljusnan och vidare mot nordväst. En ny väglänk som avlastar den befintliga vägen genom Sveg kan i viss mån innebära ett mindre slitage av den befintliga väganläggningen.*

Tillgängligheten för resande inom kommunen som helhet ökar om projektet genomförs vilket generellt bedöms gynna regionen. Om en ny väglänk byggs mellan Rengsjön och Älvros bedöms en trafikomfördelning ske som minskar trafiken genom Svegs centralort. Minskningen förmodas dock bli liten i relation till de trafikmängder som fortsatt trafikerar Sveg. Utformning av korsningar och skyltning kan vara en viktig del för att fånga upp spontanturism och det behov av service som centralorten kan ge trafikanterna. Beroende på hur en eventuell ny länk förläggs och kopplas till det befintliga vägnätet kan den även öka tillgängligheten till centralorten Sveg bland annat genom förkortad restid.

Härjeåns Energi AB (HEAB) yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 2018-02-19, handlingsnummer 73.

Härjeåns Energi AB driver en biobränsleanläggning i Sveg, anläggningen uppfördes i slutet av 80-talet och sysselsätter ett drygt hundratal personer i Sveg och i övriga Härjedalens kommun, produktionen består idag i att torka biobränslen till pellets för försäljning till såväl privat- och industrikunder i Sverige, Norge och Danmark. Under åren 2016 till 2018 investerar bolaget ca 500 miljoner kronor i att uppföra ett nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk, vilket kommer komplettera produktportföljen med el- och fjärrvärmeproduktion.

Härjeåns Energi AB lämnade ett yttrande kring trafikverkets samrådsunderlag i december 2017, att lämna yttrandet var viktigt för oss, då ett sämre alternativ till ny sträckning, skulle komma att ha omfattande negativ inverkan på våra framtida möjligheter att fortsätta att utvecklas.

Trafikverket har nu tagit fram ett nytt samrådsunderlag innehållande ett förslag till ny vägsträckning, Härjeåns Energi AB anser inte att trafikverket i sitt förslag till ny sträckning, tagit hänsyn till de negativa konsekvenser som Härjeåns Energi framförde i

yttrandet från bolaget avseende vägplan 2017-02-07 (daterad Sveg den 19 december 2017).

Härjeåns Energi avvisar helt vägverkets val av lokalisering av E45 Rengsjön-Ålvros, som innebär en i huvudsaklig ny vägsträckning, detta då vi anser att det väsentligt skulle försämra förutsättningarna för vår verksamhet.

Det finns två huvudsakliga argument.

1. En ny vägsträckning skulle innebära att två av Svegs huvudsakliga infartsvägar skulle få försämrad vägstatus i och med att de skulle nedvärderas från att som nu vara europaväg, det gäller östlig infartsväg i riktning från Ytterhogdal, samt i sydlig riktning från Mora.

Väl fungerade och säkra In- och utfartsvägar är en absolut nödvändighet förutsättning för vår verksamhet, Vår verksamhet genererar 1000-tals tunga fordonsrörelser årligen i samband med införsel av råvara och bränsle till fabriksanläggningen, samt vidare ut från anläggningen i förädlad form i riktning mot våra kunder.

En nedgradering av infartsvägarna leder med största sannolikhet i förlängningen till sämre vägstandard, sämre underhåll och försämrad säkerhet.

2. En ny vägsträckning skulle leda stora delar av genomfartstrafiken förbi Svegs tätort, dagens genomfartstrafik bidrar starkt till underlaget för att upprätthålla en väl fungerande service och handel i Sveg. Genomfartstrafiken ger även idag fantastiska möjligheter att till att visa upp, och sprida information om Sveg och Härjedalen.

Härjeåns Energi har i och med det nya kraftvärmeverket stora möjligheter att växa och skapa nya produkter och tjänster, en förutsättning för att kunna fortsätta växa, och i förlängningen även överleva, är helt beroende på möjligheten att attrahera kompetent personal, försämrad service och handel i Sveg skulle definitivt sänka Svegs attraktionskraft som bostadsort, och därmed slå undan benen på vår fortsatta verksamhet.

Härjeåns Energi AB ifrågasätter starkt även rapportens beskrivningar, analyser och slutsatser på bärande områden, vilket medför att vi anser att förslaget till stora delar bör ifrågasättas eller helt förkastas.

Trafikverkets kommentar: Utöver nedanstående svar hänvisar Trafikverket även till svar på tidigare samrådssynpunkter från samråd för samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02.

Trafikverket avser inte att nedvärdera eller försämra det befintliga statliga vägarna i och kring Sveg om E45 får en ny dragning.

En effekt av projektet är att en del av den trafik som idag trafikerar centrala Sveg passerar utanför centralorten. Huvuddelen av genomfartstrafiken från omkringliggande vägar kommer fortsatt att gå genom Sveg men de effekter som Härjeån påtalar kan inte uteslutas. Ambitionen med europavägarna är i första hand att främja effektiva långväga transporter.

Härjeåns Energi AB anger i yttrandet att man ifrågasätter starkt rapportens beskrivningar, analyser och slutsatser på bärande områden men beskriver inte närmare vad man avser. Det är olyckligt eftersom samrådet ämnar att lyfta och tillföra kunskap till samrådshandlingen i synnerhet om handlingen bedöms innehålla felaktigheter. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet med vägplanen att hålla ytterligare samråd och vi ser fram emot vidare kontakter med samrådsparterna för deras synpunkter och kunskaper.

Polisens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02. Yttrande är daterat 2017-11-29, handlingsnummer 10

Myndigheten förordar "ny sträckning", om sträckningen ska vara norr eller söder om Lillsjön överlåter Polisen till annan expertis.

Motivering: Myndigheten anser att det effektivaste sättet att minska antalet olyckor är att bygga bort riskerna. Med ny sträckning kommer tung trafik och tung trafik med farligt gods att bli betydligt färre i Svegs tätort.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för lämnade och synpunkter.

Havs- och vattenmyndighetens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 13 samt yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 45

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådshandlingarna i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att yttra sig över underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Älvros Hembygdsförenings yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 14.

Gäller väg E 45 genom Härjedalen. Synpunkter från Älvros Hembygdsförening. Vi förordar alternativ 3 eller 4, för att den sträckningen av E 45 förkortar vägen mest av alternativen. Vägar som E 45 är ju för snabba genomfarter och inte att hålla ICA-handlarna under armarna. Om en ort drabbas av mindre kundunderlag som i Sveg är det i huvudsak mackarna och livsmedelsaffärerna och kaféer i centrum, övriga berörs knappast, samtidigt kan andra orter gynnas som Älvros och Ytterhogdal. Trafiken till Härjedalsfjällen kommer förmodligen att gå genom Sveg fortfarande om vägen dras via Rengsjöalternativet. Vägvalet att köra över Vemdalen Klövsjö skyltas väl som idag? Alternativen 3 och 4 förbättrar genomfartstrafiken mest av alternativen och är i särklass mest ekonomiska alternativen. Framtidens Europavägar kommer nog att i större utsträckning gå utanför tätorterna. Om alt. 3-4 kommer till stånd, glöm inte korsningen i Älvros E45-84:an där fattas något Tex. trafikdelare - rondell? Samtidigt vill Älvros Hembygdsförening ha möjlighet att sätta upp en skylt om "Gammal gård" efter infarten mot bron i Älvros efter nuvarande 84:an, anledning är att Gamla kyrkan och Hembygdsgården ligger väster om korsningen. Älvros Hembygdsförening

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnade synpunkter. Angående skyltning ligger den frågan i huvudsak utanför projektets ramar och hanteras via myndighetsbeslut hos Trafikverket och/eller Länsstyrelsen. Frågan om eventuella omskytningar som kan bero av projektet kommer att behandlas i senare faser. Om alternativen 3 eller 4 väljs blir korsningen i Älvros och dess utformning en viktig fråga. Korsningslösningen där kommer då att studeras i detalj vilket görs i fasen planutformning som planeras att börja under hösten 2018.

Transportstyrelsens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 15

Transportstyrelsen har mottagit remiss avseende samrådshandlingen för rubricerat projekt. Det aktuella vägobjektet, på väg E45, ingår i TEN-T-vägnätet och omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen (2010:1362), som bland annat krävställer att en trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskningar ska utföras. Transportstyrelsen avstår från att lämna ytterligare synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Svenska kraftnäts yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 16 samt yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 180219, handlingsnummer 64

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till **Perspektivplan 2025** och **Nätutvecklingsplan 2016 - 2025**. Dessa dokument finns publicerade på vår webbplats, www.svk.se.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Myndigheten för samhällsbeskydd och beredskaps yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 18 samt yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 54

MSB avstår från att yttra sig i ärendet TRAFIKVERKET 2017/42116, samrådsremiss för E45 delen Rengsjön - Älvros i Härjedalens kommun, Jämtlands län.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Handölsdalens samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 19.

Handölsdalens sameby motsätter sig, med det bestämdaste, ny vägsträckning mellan Rengsjön - Älvros med motiveringen att området ligger inom ett av samebyns viktigaste

reservbetesområden som enligt dokumentation har nyttjats av samebyn sedan 1920-talet, och fram tills vi förlorade markprocessen i Härjedalen på 1990-talet.

Skogsbruket är väl utbrett i Härjedalen, något som påverkar samebyns renbete negativt genom att betesmark förstörs, tallhedar med hänglav försvinner och betesmarker blir uppsplittrade och obrukbara. Marklavtäcket i det aktuella området är av högsta kvalitet och utgör en mycket viktig resurs för samebyn under vinterbetesperioden. Senaste årens klimatförändringar, som bl.a. medför isbildning på marken, försvårar renbetningen vilket innebär att behovet av större och enhetliga betesområden ökar. Därför är det av yttersta vikt att just detta reservbetesområde behålls intakt.

Samebyn har renbetesavtal med flera skogsbolag och därmed rätt till renbete i området. En ny vägdragning genom detta område skulle innebära en kraftig barriäreffekt och det skulle bli näst intill omöjligt att nyttja området som renbete, i någon större omfattning.

Diskussioner förs idag även med privata markägare för att teckna avtal om renbete inom utredningsområdet. Samebyns anser därför att nuvarande vägsträckning via Sveg ska behållas.

Området har stor betydelse för samebyns renskötsel och ska enligt 3 kap 5 § Miljöbalken "så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande". Områdets omfattning och höga beteskvalitet utgör grund för att området skulle kunna klassas som riksintresseområde för rennäringen.

Samebyn anser inte att den miljökonsekvensbeskrivning som hittills genomförts ger en korrekt beskrivning och bild vad gäller renskötseln i området. Det används begrepp och beskrivningar som många gånger tagits ur sitt sammanhang, varpå bilden som ges blir missvisande eller direkt felaktig. Det är därför viktigt att samebyn i större utsträckning blir involverad i MKB-arbetet för att kunna förklara vad kartbilder visar, vad vissa begrepp som t.ex. trivselland innebär, och framför allt komplettera med information som inte finns att hämta via offentliga kartor och allmänt informationsmaterial.

I det fortsatta arbetet med ytterligare analyser och konsekvensbedömningar är det nödvändigt att Trafikverket studerar och redogör för, på ett relevant sätt, påverkan på rennäringen och åtgärder för att mildra eventuella negativa konsekvenser. Vid en ny dragning av E45 skulle risken för påkörning av renar öka kraftigt och medföra stora kostnader för samhället samt stora personliga förluster för renskötsel företagarna.

Handölsdalens sameby hänvisar till den utredning "påkörningsstudie Sveg - Hede" där det framgår statistik för att få fram verkliga risker och konsekvenser för ren-påkörningar.

Handölsdalens sameby motsätter sig som sagt en ny vägsträckning mellan Rengsjön – Älvros, men om projektet ändå genomförs menar samebyn att Trafikverket måste vidta förebyggande åtgärder för att möjliggöra fortsatt renbete i anslutning till vägen. Nödvändiga åtgärder är uppförande av ren-/viltstängsel längs hela vägsträckan med viltövergångar som är anpassade för att flytta renhjordar mellan betesområdena. Även hastighetssänkningar på vissa sträckor kommer att bli nödvändiga.

Handölsdalens sameby önskar även fysiska möten med Trafikverket för att kunna redogöra för när i tid och rum området nyttjas för renbete samt vilka förebyggande åtgärder som är nödvändiga att vidta om E45 får en vägsträckning inom samebyns betesområden.

Anläggande av stängsel/övergångar, är även nödvändiga för väg 84, och planering av dessa ska alltid ske i direkt samråd med samebyn.

Handölsdalens sameby förutsätter att Trafikverket beaktar samebyns synpunkter och väljer ett annat alternativ som inte "påtagligt kan försvåra rennäringens bedrivande" inom utredningsområdet.

Trafikverkets kommentar: *Vi tackar för synpunkter och information. Vi ser positivt på att få samråda med berörda samebyar i den fortsatta processen. Lämpligtvis kan samråden både ske via skriftliga samråd och genom muntliga kontakter/fysiska träffar. Samråden bör intensifieras när arbetet med detaljutformning inleds. Detta är planerat till hösten 2018.*

Hittills pekar utredningsarbetet mot att E45 ges ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros i området kring Nonsberget. Trafikverkets bedömning är att de båda 0+ alternativen får dålig måluppfyllelse att minska restiden och uppfylla kraven för europaväg. Resultatet från hittillsvarande utredningsarbete tyder på att intrång och påverkan på landskap, kultur-, natur-, och boendemiljön bedöms bli rimliga i korridorerna kring Nonsberget särskilt i förhållande till den nytta en ny vägdragning kan ge. Möjligheten till anpassningar av en ny väglinje för att minska intrång och påverkan bedöms i huvudsak vara god inom de föreslagna korridorerna öster och väster om Nonsberget. Handölsdalens sameby beskriver ett flertal aspekter som behöver analyseras innan förslag till eventuella åtgärder kan föreslås i vägplanen. Här är som sagt samebyarnas kunskap ett viktigt bidrag.

Handölsdalens samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 52.

Handölsdalens sameby motsätter sig, med det bestämdaste, ny vägsträckning mellan Rengsjön - Älvros med motiveringen att området ligger inom ett av samebyns viktigaste reservbetesområden som enligt dokumentation har nyttjats av samebyn sedan 1920-talet, och fram tills vi förlorade markprocessen i Härjedalen på 1990-talet.

Skogsbruket är väl utbrett i Härjedalen, något som påverkar samebyns renbete negativt genom att betesmark förstörs, tallhedar med hänglav försvinner och betesmarker blir uppsplittrade och obrukbara. Marklvtäckets i det aktuella området är av högsta kvalitet och utgör en mycket viktig resurs för samebyn under vinterbetesperioden. Senaste årens klimatförändringar, som bl.a. medför isbildning på marken, försvårar renbetningen vilket innebär att behovet av större och enhetliga betesområden ökar. Därför är det av yttersta vikt att just detta reservbetesområdet behålls intakt.

Samebyn har renbetesavtal med flera skogsbolag och därmed rätt till renbete i området. En ny vägdragning genom detta område skulle innebära en kraftig barriäreffekt och det skulle bli näst intill omöjligt att nyttja området som renbete, i någon större omfattning. Diskussioner förs idag även med privata markägare för att teckna avtal om

renbete inom utredningsområdet. Samebyns anser därför att nuvarande vägsträckning via Sveg ska behållas.

Området har stor betydelse för samebyns renskötsel och ska enligt 3 kap 5 § Miljöbalken *”så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande”*.

Områdets omfattning och höga beteskvalitet utgör grund för att området skulle kunna klassas som riksintresseområde för rennäringen.

Samebyn anser inte att den miljökonsekvensbeskrivning som hittills genomförts ger en korrekt beskrivning och bild vad gäller renskötseln i området. Det används begrepp och beskrivningar som många gånger tagits ur sitt sammanhang, varpå bilden som ges blir missvisande eller direkt felaktig. Det är därför viktigt att samebyn i större utsträckning blir involverad i MKB-arbetet för att kunna förklara vad kartbilder visar, vad vissa begrepp som t. ex. trivselland innebär, och framför allt komplimentera med information som inte finns att hämta via offentliga kartor och allmänt informationsmaterial.

I det fortsatta arbetet med ytterligare analyser och konsekvensbedömningar är det nödvändigt att Trafikverket studerar och redogör för, på ett relevant sätt, påverkan på rennäringen och åtgärder för att mildra eventuella negativa konsekvenser. Vid en ny dragning av E45 skulle risken för påkörning av renar öka kraftigt och medföra stora kostnader för samhället samt stora personliga förluster för renskötsel företagarna. Handölsdalens sameby hänvisar till den utredning *”påkörningsstudie Sveg - Hede”* där det framgår statistik för att få fram verkliga risker och konsekvenser för ren-påkörningar.

Handölsdalens sameby motsätter sig som sagt en ny vägsträckning mellan Rengsjön – Älvros, men om projektet ändå genomförs menar samebyn att Trafikverket måste vidta förebyggande åtgärder för att möjliggöra fortsatt renbete i anslutning till vägen. Nödvändiga åtgärder är uppförande av ren-/viltstängsel längs hela vägsträckan med viltövergångar som är anpassade för att flytta renhjordar mellan betesområdena. Även hastighetssänkningar på vissa sträckor kommer att bli nödvändiga.

Handölsdalens sameby önskar även fysiska möten med Trafikverket för att kunna redogöra för när i tid och rum området nyttjas för renbete samt vilka förebyggande åtgärder som är nödvändiga att vidta om E45 får en vägsträckning inom samebyns betesområden.

Anläggande av stängsel/övergångar, är även nödvändiga för väg 84, och planering av dessa ska alltid ske i direkt samråd med samebyn.

Handölsdalens sameby förutsätter att Trafikverket beaktar samebyns synpunkter och väljer ett annat alternativ som inte *”påtagligt kan försvåra rennäringens bedrivande”* inom utredningsområdet.

Trafikverkets kommentar. Utöver nedanstående svar hänvisar Trafikverket även till kommentarer lämnade på Handölsdalens sameby tidigare samrådssynpunkter vid samrådet över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02

Trafikverket har utgått från tillgängligt underlag och har till viss del fått fram uppgifter om renskötseln i området som inte funnits i offentliga handlingar. I arbetet med passagemöjligheter har Trafikverket utrett olika tänkbara åtgärder och bedömer att ett antal olika typer av skyddsåtgärder är möjliga om vägen ges en ny lokalisering. Samebyns detaljkunskap är avgörande för att skyddsåtgärderna ska bli verksamma och fungera på ett tillfredställande sätt. Exempelvis kan temporär hastighetsänkning när renar rör sig i området vara en av flera tänkbara åtgärder. Trafikverket ser positivt på att få samråda med berörda samebyar i den fortsatta processen. Lämpligtvis kan samråden både ske via skriftliga samråd och genom muntliga kontakter alternativt via fysiska träffar. Samråden bör intensifieras när arbetet med detaljutformning inleds. Detta är planerat till hösten 2018.

Försvarsmaktens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 20 samt yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 59

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Älvros byalags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 22

Vi från Älvros tycker att det är ett bra alternativ om vägen går mellan Rengsjön-Älvros. Vi har väntat på det här i så många år, för att kommunen har haft en annan åsikt i frågan. Vi tror inte att Sveg blir påverkat nämnvärt, då trafik till västra Härjedalen ändå måste passera Sveg.

Man kan inte tacka NEJ till ett sånt projekt, som innebär både tids- och trafiksäkerhetsvinster för resande, kanske framförallt den tunga trafiken och även trafik från Mora-hållet som ska vidare till Jämtland och norrut.

Det sägs ju att man ska värna om hela Härjedalen och inte bara Sveg och västra. Vi ska ju också överleva i den östra delen av Härjedalen.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för synpunkterna.

Sametingets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 23.

Sametinget i Sverige är både en statlig myndighet och ett folkvalt samiskt parlament.

Sametingets syfte är att förbättra de svenska samernas möjligheter som ursprungsfolk att bevara och utveckla sin kultur. Sametinget har fått möjlighet att yttra sig under samrådet och lämnar följande synpunkter.

E45:an utgör en barriär i landskapet vilket påverkar den gröna infrastrukturen och därmed renarnas vandring och möjligheter att nyttja olika områden. Det är inte bara områden som ska skyddas utan det ska finnas funktionella samband som flyttleder och

sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete bland annat genom att vara en indikator för det sammanhållna landskapets tillstånd.

Allmänt och enskilt intresse

Rennäringsintresset är både ett allmänt intresse enligt miljöbalken 3 kap 5 § st 1, områden av riksintresse regleras enligt 3 kap 5 § st 2 och ett enskilt intresse som medlemmarna i en sameby utövar enligt rennäringslagen (1971:437).

Det allmänna rennäringsintresset innebär att mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Det enskilda rennäringsintresset sammanfaller ofta med och utgör en förutsättning för det allmänna rennäringsintresset. Det vill säga att samebyarna genom det enskilda intresset upprätthåller brukandet av markerna och därmed den samiska kulturen vilket det allmänna intresset är en garant för. Enligt 2 kap 15 § regeringsformen, har de enskilda medlemmarna i samebyn skydd för sin egendom. För att renskötseln som det allmänna intresset ska kunna skyddas, för inte minst de kommande generationerna, är det viktigt att de enskilda samebymedlemmarna har tillgång till det fria betet för sina renar, renen är ett frigående djur som naturligt letar sin föda efter markerna. Det är viktigt för renens hälsa samt för upprätthållande av den samiska kulturen att renarna får den betesro de behöver. Renskötseln bedrivs utifrån renarnas förutsättningar och på renarnas villkor.

Renägarna har enligt djurskyddslagen (1988:534) det yttersta ansvaret för renarnas hälsa och måste därför avgöra om, när och hur renarna ska flyttas och vart de ska beta.

Enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för bl.a. renskötseln så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Staten ska därmed tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse. Det är inte bara områden som ska skyddas utan det ska finnas funktionella samband som flyttleder och sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras. Vinterbetesland betraktas som flaskhalsar för renskötseln.

Funktionella samband

För att renskötseln ska kunna bedrivas behövs olika årstidsbeten. Renen vandrar efter födan och olika betesområden används under olika årstider och förutsättningar. För att möjliggöra användandet krävs strategiska platser som flyttleder, uppsamlingsområden och rastbeten. Tillsammans skapar de strategiska platserna ett funktionellt samband. De funktionella sambanden skapar förutsättningar att bedriva renskötsel i en sammanhållen årscykel. Ett krav för skydd av funktionella samband kan vara att renskötseln inom ett område inte ska tillåtas bli störd av exploateringar i sådan omfattning att den sammanlagda effekten av exploateringarna leder till att den sammanhållna årscykeln hotas.

De så kallade funktionella sambanden och markerna som inte är utpekade som riksintressen är också viktiga för renskötseln. Varje sameby är unik och har olika förutsättningar. Samebyarnas förutsättningar att bedriva en naturbaserad och ekonomiskt bärkraftig renskötsel får inte äventyras. Vilket i sin tur förutsätter att renarna kan ta sig till och från olika områden. När och hur renarna lämpligast gör detta

beror på en mängd yttre faktorer som väderleks- och snöförhållanden, rovdjurstryck, renarnas kondition, betestillgång, personal, störningar från andra verksamheter m.m. Renskötseln bedrivs utifrån renarnas förutsättningar och på renarnas villkor. Renägarna har enligt djurskyddslagen (1988:534) det yttersta ansvaret för renarnas hälsa och måste därför avgöra om när och hur renarna ska flyttas och vart de ska beta.

Samernas rätt att bedriva renskötsel är grundlagsskyddad 2 kap 17 § i regeringsformen. I den samiska traditionen har man under lång tid och på ett speciellt sätt förhållit sig till landskapet. Kunnandet om landskapet ingår i den traditionella samiska kunskapen árbediehtu – som beskriver kunskap både som information och som process och som förtydligar olika sätt att erhålla eller tillskansa sig kunskap. Det finns en grundläggande koppling mellan språk och traditionell kunskap i samband med biologisk mångfald. Förlust av biologisk mångfald och förstörelse av ekosystem innebär att relaterade språk och kunskaper försvinner. Språket är något av det mest centrala vid överföring och bevarande av árbediehtu. Därför är det viktigt även beakta det samiska språket. Staten och myndigheter har ansvar att enligt regeringsformens 1 kap 2 § st 6 främja samernas rätt att behålla och utveckla sin kultur- och samfundsliv.

Inflytande

Samebyarna har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka besluten när mark inom det samiska traditionella området berörs. Företag och andra exploatörer ska ha dialog direkt med berörda sameer om planerade exploateringar. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses som att samerna deltagit effektivt:

- Den traditionella näringen får inte bli tillintetgjord:
- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke".
- Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
- Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras.

Konsekvensbeskrivning

En grundprincip är att traditionell kunskap ska värderas lika som annan kunskap. Det är viktigt att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva och bedöma den kumulativa påverkan för berörda samebyar. Sametinget menar att det ska göras en samlad bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom hela samebyn samt påverkan på samebyarnas funktionella samband ska vägas in. Forskningen lyfter fram att konkurrerande markanvändning är en av de faktorer som har störst betydelse för renskötseln och att det även kommer att ha stor betydelse för effekterna av ett förändrat klimat. Vilket innebär att tillgången till olika betesmarker och flexibilitet att nyttja dem vid olika årstider och väderförhållanden är mycket viktigt för renskötselns

klimateanpassningsmöjligheter. Även långtgående konsekvenser ska beskrivas som bland annat ökad arbetsbelastning, psykisk och fysisk stress samt påverkar relationer mellan grannsamebyar men också hur kommande generationer påverkas. Det ska i kommande miljökonsekvensbeskrivning tydligt redovisas vad samebyarna har för ställningstagande och vilken lokalisering dem anser är mest lämplig. Sametinget anser att Akwé: Kons riktlinjer ska tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen samt för att bidra till att uppnå respekt för traditionell kunskap och sedvanebruk som är fastställda i artikel 8j och 10c i Konventionen om biologisk mångfald. Riktlinjer är avsedda att ge vägledning för parter och regeringar i införlivandet av kulturella, miljömässiga och sociala hänsynstagande av urfolk i nya och befintliga processer för konsekvensbeskrivningar. Den samiska kulturen är beroende av de traditionella markerna. Trafikverket ska även huruvida andra samiska intressen i området kan påverkas.

Här är frågan om det föreligger samiska kulturlämningar och så vidare i området viktigt att besvara.

Sveriges mål

Den samiska kulturen och renskötseln bidrar till att Sverige lever upp till nationella och internationella mål och åtaganden. Det samiska samhället har ett helhetsperspektiv och de samiska kunskaperna är värdefulla för hur miljöbalken ska tillämpas för Sveriges hållbara utveckling samt säkra "Generationsmålet". Renskötseln är en nödvändighet för att bevara ett vidsträckt fjällandskap med stor artrikedom samt för att dämpa effekten av förbuskning.

Den samiska kulturen och renskötseln är avgörande för att nå "Storslagen fjällmiljö" och bidrar till att nå "Levande skogar", "Myllrande våtmarker" och "Ett rikt växt- och djurliv".

Samernas kunskaper och erfarenheter ska vägas in vid beslut om tillstånd för verksamheter och större vikt vid hur verksamheter påverkar miljö kvalitetsmålen så att inte verksamheter försvårar Sveriges mål. Miljömålssystem är styrande i Sveriges internationella arbete.

Helhetssyn

Naturen har ett skyddsvärde och människans rätt att förändra och bruka naturresurserna är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl. Sammanhållen grön infrastruktur är förutsättningen för att renskötsel, natur och samisk kultur ska tillåtas fortleva. Grön infrastruktur har i alla år bundit samman människans och djurens färdvägar och är nödvändiga för en fungerande renskötsel.

Trafikverkets kommentar: Tack för lämnade synpunkter och information. Många olika aspekter och intressen, ibland motstridiga beaktas i de utredningar som Trafikverket gör i planläggningsprocessen. Utredningen börjar med befintligt underlagsmaterial och succesivt inhämtas kunskap via samråd och undersökningar. Rennäringsfrågan och vägars barriärverkan är frågor som är viktiga i de fortsatta arbetet och samråden.

Utifrån bland annat övergripande transportpolitiska mål, projektets ändamål och projektmål görs en sammanvägd bedömning och beslut tas som ämnar att medföra en

från allmän synpunkt god hushållning. Om projektet riskerar att innebära skada eller olägenhet vidtas anpassningar, skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Vi ser positivt på att få samråda med berörda samebyar i den fortsatta processen. Lämpligtvis kan samråden både ske via skriftliga samråd och genom muntliga kontakter/fysiska träffar. Samråden bör intensifieras när arbetet med detaljutformning inleds. Detta är planerat till hösten 2018.

Sametingets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 2018-02-19. Yttrandet är daterat 2018-04-05, handlingsnummer 68.

Samrådsremiss för E45 delen Rengsjön-Älvros i Härjedalens kommun. TRAFIKVERKET 2017/42116. Sametinget har tidigare, 2017-12-19, yttrat sig i ovanstående ärende. Sametinget står fast vid sina tidigare synpunkter med följande förtydliganden och tillägg.

Båda berörda samebyarna Handölsdalen och Tåssåsen motsätter sig en ny dragning av vägen. Både upprustning av aktuell sträcka alternativt ny sträckning bedöms medföra barriäreffekt för renskötseln. Grön infrastruktur med sammanhållna betesmarker för renarna är en förutsättning för en hållbar renskötsel, varje del av landskapet fyller olika funktioner. Och som både samebyarna och Trafikverket beskriver är det viktigt att redan nu kunna nyttja dem markerna särskilt med tanke på klimatets förändringar och de kumulativa effekterna av olika verksamheter. Forskningen lyfter fram att konkurrerande markanvändning är en av de faktorer som har störst betydelse för renskötseln och att det även kommer att ha stor betydelse för effekterna av ett förändrat klimat. Vilket innebär att tillgången till olika betesmarker och flexibilitet att nyttja dem vid olika årstider och väderförhållanden är mycket viktigt för renskötselns klimatanpassningsmöjligheter. En annan viktig aspekt gällande kumulativa effekter är renens hälsa och kondition, om inte renen får betesro under vintern kan det påverka reproduktionen då vajan antingen kastar kalven på grund av att den själv har dålig kondition eller att vajan föder kalven men den inte får tillräckligt med näring och dör eller att kalven blir mindre i växten. Det kan leda till konsekvenser som påverkar den enskilda renägaren lång tid framöver.

Passageplanen som Trafikverket ska ta fram omfattar förslag på lämpliga passageåtgärder samt lämpliga och långsiktiga skyddsåtgärder vilka ska utredas tillsammans med berörda samebyar. Det är viktigt att passager blir fungerande både för manuell flytt men också för fritt strövande renar och andra arter. Och förutom passager ska renarna ha tillgång till betesmarker och betesro. För att renskötseln ska kunna fortsätta existera är markerna av största betydelse. Material till vägåtgärder kräver täkter vilket också påverkar renbetet. Betesmarker som ligger nära täkter kan påverkas av damm vilket gör betet obrukbart. Aktörer som tar mark i anspråk där renskötselrätten utövas måste ta hänsyn till vilka ingrepp som kan accepteras och vilka skyddsåtgärder som krävs för att denna rätt inte ska kränkas. Det är Trafikverket som ska åläggas villkor till skydd för rennäringen och ett sådant åläggande får inte direkt eller indirekt ställa krav på att samebyarna ska bedriva sin enskilda renskötsel på visst sätt. Det förutsätter medgivande från de berörda renägarna. Myndigheter har enligt regeringsformen (2010:1408) och lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk (2009:724) skyldighet att främja samers möjlighet att behålla och utveckla sin kultur.

En central del av den samiska kulturen som ska främjas är den naturbetesbaserade renskötseln. Myndigheter ska ge samer möjlighet till inflytande i frågor som berör dem. Det är därför viktigt att fortsatt ha nära samarbete med samebyarna och att de får inflytande och möjlighet att påverka besluten.

Utredningsområdet tangerar i norr till två områden som är klassade som riksintresse för rennäringen. Även om vägen inte direkt berör själva riksintresseområdena så ska enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken mark- och vattenområden som har betydelse för bl.a. renskötseln så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Staten ska därmed tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse. Det är inte bara områden som ska skyddas utan det ska finnas funktionella samband som flyttleder och sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket hänvisar utöver nedanstående till svar på Sametingets tidigare yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 2017-11-02.*

För de eventuella tärter i området som kan bli ett resultat om projektet realiserar men som ligger utanför det slutgiltiga vägområdet söker verksamhetsutövarna egna tillstånd med tillhörande villkor. Vägplanen i sig har inte möjlighet att styra upp eller ställa direkta krav på dessa verksamheter. Trafikverket arbetar generellt för att drift och byggande av det statliga vägnätet ska ge ett så litet avtryck i miljön som möjligt. Det gäller även verksamheter som inte ligger inom ramen för Trafikverkets direkta kontroll. Det sker bland annat genom att Trafikverket anlitar seriösa aktörer och ställer krav på att de har ett systematiskt miljöarbete och att deras verksamhet bedrivs med erforderliga tillstånd och i enlighet med gällande villkor. Trafikverket ämnar att lyfta frågan angående materialtärter med tillsynsmyndigheterna, i synnerhet länsstyrelsen.

Region Jämtland Härjedalens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 25

Aktuell vägsträcka har varit föremål för utredningar om förbättringar sedan i mitten av 1990-talet. Åtgärder har dock flyttat fram under flera planperioder sedan i början av 2000-talet. Nu ligger förslaget om investeringar till en ny sträckning av E45 Rengsjön-Älvros i förslaget till nationell plan för perioden 2018-2029. Åtgärden föreslås ske i senare delen av planperioden, men utredningen och planläggningen ligger långt framme så om förslaget går till beslut kommer åtgärden att kunna ske tidigare enligt Trafikverket. Region Jämtland Härjedalen har i sitt remissyttrande till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029 ställt sig positiv till förslaget om den nya sträckningen av E45 via Rengsjön – Älvros.

Yttrande

Europaväg 45 genom Härjedalen och i synnerhet sträckan från Rengsjön mot Sveg och sträcka Sveg Älvros har varit föremål för utredning sedan i mitten av 1990-talet. E45 är ett nord/-sydligt transportstråk för långväga transporter, både gods- och persontransporter. Framkomlighet, säkerhet och restider väger tungt i de samhällsekonomiska bedömningarna.

Trafikverket har för sträckan utrett alternativa korridorer för en vägförkortning. Analyserna visar att nyttan blir störst om en väg dras mellan Rengsjön och Älvros. Mellan dessa platser finns flera tänkbara alternativa lokaliseringar. För att undvika berg, sjöar med mera har korridorer med hänsyn av detta tagits fram. De föreslagna korridorerna smalnar av i norr mot Älvros för att möta upp riksväg 84 och den befintliga bron över Ljusnan. Bron bedöms kunna nyttjas vid en nydragning av E45 vilket håller nere investeringskostnaden.

Följande alternativ och korridorer återfinns i samrådshandlingen (förutom 0-alternativet som innebär ingen åtgärd):

0+ via Sveg

Korridorer innebär upprustning av befintlig E 45 inklusive viss ny sträckning av E45. Korridoren är till stor del gemensam med korridoren för 0+ via ny bro över Ljusnan.

0+ via ny bro över Ljusnan

Korridoren innebär upprustning av befintlig E45 inklusive viss ny sträckning av E45 samt omfattar ny bro öster om Sveg. Korridoren är till stor del gemensam med korridoren för 0+ via Sveg.

Ny sträckning väster om Nonsberget

E45 ges ny sträckning mellan Rengsjön i söder och Älvros i norr. Korridoren har en sträckning väster om Nonsberget invid anslutningen till riksväg 84. Befintlig bro i Älvros behålls och kompletterar alternativet.

Ny sträckning öster om Nonsberget

E45 ges ny sträckning mellan Rengsjön i söder och Älvros i norr. Korridoren har en sträckning öster om Nonsberget och samlokaliseras med korridoren väster om Nonsberget invid anslutningen till riksväg 84. Befintlig bro i Älvros behålls och kompletterar alternativet.

De alternativ som Region Jämtland Härjedalen förordar är förslagen enligt alternativen 3 och 4, "Ny sträckning väster om Nonsberget" och "Ny sträckning öster om Nonsberget". Dessa alternativ innebär en ny sträckning av E45 som uppfyller de regionalpolitiska transportmålen om kortare restider som minskar de långa avståenden vilket i sin tur gynnar tillgängligheten. Alternativen uppfyller även målen om högre säkerhet samt minskade utsläpp.

Region Jämtland Härjedalen anser att åtgärderna på nuvarande E45 vid järnvägsbron Byvallen söder om Sveg samt korsningen vid södra infarten och genomfarten Sveg finansieras inom aktuellt vägprojekt inom ramen för den nationella planen.

Trafikverkets kommentar: Vi Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter.

SMHIs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 28.

SMHI har tagit del av rubricerade remisshandlingar och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas av SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

Framtida klimatet

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. Mer information finns på SMHIs hemsida <https://smhi.se/klimat>.

Vi hänvisar också till de regionala klimatanalyserna för länen:

<https://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/lansanalyser>

Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning samlar in, utvecklar och tillgängliggör kunskap som tas fram regionalt, nationellt och internationellt om klimatanpassning. Centrumet finns vid SMHI och bedrivs i bred samverkan med aktörer inom klimatanpassningsområdet. Centrumet fungerar som en nod för kunskap om klimatanpassning och driver bland annat Klimatanpassningsportalen, www.klimatanpassning.se.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

Hur stor miljövinst innebär de olika lokaliseringarna av den planerade vägen? En emissionsinventering bör göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser (koldioxid med mera) och av luftföroreningar (kväveoxider, partiklar med mera) kommer att vara i området för de olika lokaliseringarna i förhållande till nuläget.

SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister så utsläppen kan minska. Busshållplatser bör anläggas på platser dit det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja istället för bil.

Halter av luftföroreningar

Det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar med mera klaras för boende i området.

Buller

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Hydrologi

Sträckningar vid vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Vid lokalisering och utformning av vägen bör hänsyn tas till översvämningsrisker.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter. SMHI lyfter flera för projektet viktiga frågeställningar bland annat relaterade till luftföroreningar, klimatet och miljö kvalitetsnormer.

Generellt bedöms en ny väglänk som förkortar färdvägen i området minska de summerade utsläppen från trafiken och i viss mån avlasta bebyggda områden från luftföroreningar. En klimatkalkyl baserad på schablonvärden enligt Trafikverkets modell har tagits fram som visar att den ökade klimatpåverkan som byggande av en ny väglänk genererar kan kompenseras inom några år genom de minskade utsläppen av växthusgaser från trafiken. Att minimera påverkan på myrmarkerna som lagrar stora mängder kol är en viktig del i att minska klimatpåverkan vid eventuella nybyggnationer. Trafikverkets bedömning är att samtliga behandlade alternativ i samrådshandlingen klarar att hålla beslutade miljö kvalitetsnormer och försvårar heller inte möjligheten att nå/hålla normer på sikt.

Projektet bedöms oavsett alternativ ge bättre förutsättningar även för kollektivtrafiken. Trafikverket anser att flera aspekter som SMHIs lyfter är viktiga i det fortsatta utredningsarbetet och kan mer konkret behandlas och beskrivas i kommande faser i vägplanarbetet med planutformning och längre fram eventuella entreprenadhandlingar.

SMHIs yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 62.

SMHI har tagit del av rubricerade remisshandlingar och har inga synpunkter i ärendet utöver tidigare yttrande, 2017-12-20.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Fannhus jaktlags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 29

En ny sträckning av E 45 enligt det förslag Trafikverket presenterat kommer att få ödesdiga konsekvenser för vårt jaktlag, Fannhus jaktlag. Oavsett sträckning 3 eller 4 kommer det att i stort omöjliggöra jakt i jaktlagets område.

Det som är förvånande är att i stort sett all trafik som går mot Sveg på nuvarande E45 även vid en ny sträckning av E45 via Rengsjön skulle gå mot Sveg via "gamla E 45". Av 5 000 dygnsfordon beräknar Trafikverket att 90 % skulle fortsätta mot Sveg på den gamla sträckningen. Jaktlaget har naturligtvis inte Trafikverkets kompetens när det gäller att göra trafikekonomiska beräkningar men för oss lekmän verkar det som om man bara slår ut kostnaden för ett nybygge på tillräckligt många år så blir investeringen lönsam!

Gamla sträckningen mellan Byvallen och Sveg måste ju åtgärdas även vid en ny sträckning av E45 via Rengsjön. Ca 4500 dygnsfordon kräver det redan idag. Därför anser vi att det bästa vore att enbart satsa på den befintliga E 45:an så att den får den standard som dagens trafik kräver. Det måste ändå göras!

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter. Trafikverket är medveten om att jakten i ett område påtagligt kan försvåras om en ny större väg anläggs och håller med om att det finns underhålls- och förbättringsbehov på det befintliga vägnätet i området. Många olika aspekter och intressen, ibland motstridiga beaktas i de utredningar som Trafikverket gör i planläggningsprocessen. Jakten är ett av dessa.

Naturvårdsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 31.

Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen för väg E45 Rengsjön-Älvros behöver kompletteras med en beskrivning av vilka konsekvenser de olika lokaliseringalternativen får för bl.a. biologisk mångfald, naturvärden, landskap, friluftslivet och människors hälsa. Trafikverket hänskjuter frågan om vilka konsekvenser ett genomförande av respektive alternativ medför till ett senare skede, för fördjupad utredning efter att slutlig lokalisering beslutats. Då konsekvenserna för bl.a. de värdena som nämns här kan vara avgörande för val av alternativ bör en fördjupad konsekvensbeskrivning av de olika lokaliseringalternativens samlade konsekvenser genomföras inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen redan i detta skede. Det bör utgöra ett bland flera viktiga underlag inför beslut om lokalisering.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter. Samråd har skett angående samrådshandling – val av lokalisering samt avgränsning, innehåll och utformning av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket har i detta skede identifierat flera områden där nya lokaliseringar inte bedöms vara lämpliga utifrån aspekter som biologisk mångfald, naturvärden, landskap, friluftslivet och människors hälsa. Utifrån bland annat dessa är utformningen av de fyra utredningskorridorerna gjord och även den föreslagna avgränsningen av korridorerna öster- och väster om Nonsberget.

Trafikverket gör bedömningen att flera aspekter som Naturvårdsverket lyfter är fortsatt viktiga även i det kommande utredningsarbetet och kan mer konkret behandlas och beskrivas i vägplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning i kommande faser i vägplanarbetet.

Naturvårdsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 71.

Naturvårdsverket har tagit del av handlingarna i samrådsremissen för E45 delen Rengsjön - Älvros i Härjedalens kommun, Jämtlands län och meddelar härmed att vi avstår från att lämna ett yttrande i det här skedet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Tåssåsen samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 32

Tåssåsen sameby är en fjällsameby i Jämtlands län. Tåssåsens sameby har sina åretruntmarker i Bergs och Härjedalens kommuner och har 15 registrerade renskötsel företag.

Denna skrivelse är Tåssåsens samebys remissvar på Trafikverkets samrådshandling.

I samrådshandlingen redogör Trafikverket för olika alternativ för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för resande längs E45. Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45. Ett alternativ är enligt att med begränsade ombyggnadsåtgärder öka trafiksäkerheten och färdhastigheten på den befintliga sträckningen av E45. Ett annat alternativ är enligt Trafikverket att bygga en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön och Älvros.

Den nya sträckningen mellan Rengsjön och Älvros föreslås passera över det reservbetesområde som Tåssåsens sameby har tillsammans med Handölsdalens sameby. Det är ett viktigt betesområde som ligger i det tilltänkta exploateringsområdet. Tåssåsens sameby ser med stor oro på förslaget om en ny sträckning.

Trafikverket konstaterar själva att reservbetesområden har blivit allt viktigare genom klimatförändringarna. Vi delar denna syn. Vi har redan idag ett förändrat skogsbruk och en klimatpåverkan och påverkan blir så mycket mer än bara vägbanan. För att kunna bedriva en långsiktig och hållbar rennäring är området av stor betydelse. De senaste årens klimatpåverkan medför isbildning på marken och försvårar renbetning, därför behövs stora betesområden att tillgå. Marklavräddningen i det aktuella området är av högsta kvalitet och utgör en mycket viktig resurs för samebyn under vinterbetesperioden. Reservbetesområdet är därför av högsta vikt för vår nuvarande och framtida rennäring.

Samebyn är därför emot förslaget om en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön-Älvros. Samebyn ställer sig bakom förslaget att rusta upp befintlig E45 med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, vilket minimerar påverkan på vårt reservbetesområde.

Samebyn vill vara en part i det fortsatta samrådet. I det fall att förändringar sker i Trafikverkets förslag, kan det komma uppstå behov av kompletterande åtgärder som kräver samråd med Tåssåsens sameby.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. Många olika aspekter och intressen, ibland motstridiga beaktas i de utredningar som Trafikverket gör i planlägningsprocessen. Vi ser positivt på att få samråda med berörda samebyar i den fortsatta processen. Lämpligtvis kan samråden både ske via skriftliga samråd och genom muntliga kontakter/fysiska träffar. Samråden bör intensifieras när arbetet med detaljutformning inleds. Detta är planerat till hösten 2018. Hittills pekar utredningsarbetet mot att E45 ges ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros i området kring Nonsberget.*

SGUs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 33.

Det är ur geologisk/hydrogeologisk synvinkel en stor fördel om delar av trafiken omlokaliseras från nuvarande sträcka genom Sveg. Stora delar av väg E45 inom utredningsområdet löper över isälvsavlagringar med grundvattenförekomster. En nybyggd sträcka (Alt 3 eller 4) skulle avsevärt minska denna belastning. Belastningen på väg och bro söder om Älvros skulle naturligtvis öka men vid en ombyggnation kan man samtidigt förbättra skyddet av grundvattenförekomsten vid den ganska korta passagen på älvens södra sida.

Alternativ 3 och 4, som huvudsakligen löper över terräng med morän och torv, bedömer vi som likvärdiga när det gäller skyddet av grundvattnet.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för lämnad information och synpunkter.

Sveriges geologiska undersöknings yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 63.

Vi hänvisar till vårt tidigare svar i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

SGIs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 34

SGIs synpunkter

Vi konstaterar att de båda 0+ alternativen enligt underlaget inte bedöms meningsfulla att utreda vidare. Vi anser att det vore bra med hänsyn till risk för påverkan på grundvattentillgångarna, om de båda 0+alternativen utgick.

Vi förutsätter att risken för påverkan av grundvattentillgångarna i isälvsavlagringarna klarläggs i kommande miljökonsekvensutredning.

Vi vill påtala att erosionskänslig jordart, sand, förekommer utmed Ljusnan bland annat vid bron vid Älvros, enligt SGI:s kartering Förutsättningar för erosion vid sjöar, havskust och längs vattendrag.

Flera förorenade områden är identifierade i arbetsområdet. När vägens sträckning är fastställd förutsätter SGI att fördjupade miljötekniska undersökningar och riskbedömning utförs inom de aktuella områdena för att avgränsa och karakterisera eventuella föroreningar innan byggnationen påbörjas. Vi förutsätter även att åtgärdsförslag och en masshanteringsplan tas fram. SGI vill påminna om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas (10 kap. 11 § miljöbalken).

Förorening i mark och/eller vatten kan uppkomma i samband med vägbyggnationen exempelvis genom drivmedelsläckage. SGI rekommenderar därför att en strategi tas fram för att undvika och eventuellt hantera uppkomna föroreningar.

Befintlig asfalt kan innehålla stenkolstjära och kan därmed utgöra en föroreningsrisk. SGI menar att detta bör undersökas närmare och förutsätter att förorenat material omhändertas för att undvika eventuell förorenings spridning.

SGI rekommenderar att grumlighetsbegränsande åtgärder vidtas när arbete ska utföras i och i närheten av vatten samt att kontrollprogram upprättas även för detta arbete.

Trafikverkets kommentar: *De frågor som SGI lyfter i yttrandet är viktiga att beakta i det fortsatta arbetet.*

SFU yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 35.

Svegs Företags- och utvecklingsförening (SFU) lämnar härmed in ett remissvar med anledning av Trafikverkets samrådsunderlag avseende E45 Rengsjön–Älvros. SFU är en sammanslutning av företag och föreningar från det lokala näringslivet och arbetar för att stärka företagsklimatet i Svegbygden och öka bygdens attraktionskraft.

Trafikverket har skickat ut samrådshandling för val av lokalisering av E45 Rengsjön–Älvros på remiss. Denna skrivelse är SFU:s remissvar på Trafikverkets samrådshandling.

I samrådshandlingen redogör Trafikverket för olika alternativ för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för resande längs E45. Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45.

Ett alternativ är enligt Trafikverket att med begränsade ombyggnadsåtgärder öka trafiksäkerheten och färdhastigheten på den befintliga sträckningen av E45. Dessa åtgärder kan vara trafiksäkerhetshöjande åtgärder som t.ex. mitträcke mellan Sveg och Älvros, en ny järnvägsviadukt söder om Sveg och andra trafiksäkerhetsåtgärder i Sveg. Vi bedömer att detta är åtgärder som matchar ändamålet med projektet, vilket innebär en förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet på befintlig vägsträckning.

Ett annat alternativ är enligt Trafikverket att bygga en ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros. Trafikverket presenterar förslag på två olika sträckningar. Båda sträckorna skulle passera förbi och inte, som idag, igenom Sveg. Trafikverket menar att trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar med en ny sträckning av E45 då delar av trafiken leds bort från sträckor med bebyggelse och hög olycksrisk samt att trafiksituationen skulle förbättras något i Sveg. Trafikverket bedömer att ungefär hälften av all inkommande trafik och en stor andel av den tunga trafiken från söder och norr kommer att välja den nya sträckningen, istället för att köra via Sveg.

Trafikverket bedömer att restaureringen av den befintliga sträckningen av E45 för att uppnå erforderlig standard blir så kostsam att det inte är samhällsekonomiskt motiverat samt att ändamålet med projektet inte uppnås. Trafikverket gör därför bedömningen att projektets ändamål kan uppnås med bättre resultat och god samhällsekonomi genom en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön–Älvros.

SFU delar inte denna slutsats. Tvärt om är SFU av uppfattningen att befintlig E45 bör rustas upp med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva har föreslagit, som bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder i centralorten Sveg samt en ny järnvägsviadukt söder om Sveg. SFU menar att centrala områden i samrådsunderlaget antingen saknas, eller åtminstone inte är belysta i tillräcklig utsträckning.

Nedan redogör SFU för argumenten bakom vårt ställningstagande:

1. I Trafikverkets samrådsunderlag beskriver Trafikverket att den mest uppenbara målkonflikten vid en eventuell ny lokalisering av E45 är den mellan näringsidkare i centrala Sveg som riskerar förlora kundunderlag och den tidsvinst samt trafiksäkerhetshöjning som en ny lokalisering av E45 skulle innebära. Vi som representerar näringslivet i Sveg och stora delar av Härjedalen vet att det kommer få konsekvenser för vår verksamhet. En halvering av den inkommande trafiken kommer självklart få stora konsekvenser för näringslivet i Sveg. Det kommer också få konsekvenser för turistdestinationerna i Härjedalen, t.ex. Bruksvallarna, Funäsdalen, Hede, Lofsdalen, Ramundberget och Vemdalen. Trafikverket hänvisar till att de samhällsekonomiska effekterna av projektet är positiva, framförallt relaterat till en ny sträckning av E45 förbi Sveg. Trafikverket måste beakta konsekvenserna för näringslivet i Härjedalen och Sveg i sin beräkning av de samhällsekonomiska konsekvenserna. Vår uppfattning är att det kommer få konsekvenser för såväl sysselsättningen som vår affärsverksamhet och på sikt försämra näringslivet i Härjedalen. En grov bedömning från vår sida är att en tapp om tio procent i omsättning leder till cirka tio förlorade arbetstillfällen. Detta rimmar dåligt med regeringens ambitioner för näringspolitiken, transportpolitiken och regionalpolitiken.
2. Kostnaden för att rusta upp E45 beräknas till cirka 380 miljoner kronor. Detta ska jämföras med en nybyggnation som beräknas kosta cirka 200 miljoner kronor. Det framgår inte av underlaget vad som ingår i kostnaden eller hur den är beräknad. Vi ställer oss frågande till hur en upprustning av befintlig väg kan kosta mer än att bygga en helt ny väg. Trafikverket bedömer att en ny järnvägsviadukt uppgår till 44 miljoner kronor. Övriga säkerhetshöjande åtgärder som mitträcke och kompletterande gång- och cykelbanor skulle då uppgå till cirka 350 miljoner kronor. Detta bedöms inte som rimligt eller proportionerligt. Trafikverket måste redogöra för hur kostnaden är beräknad och vad som ingår i upprustningen.
3. Den föreslagna sträckningen mellan Rengsjön–Älvros kommer få konsekvenser för samernas reservvinterbetesområde. Reservbetesområden har blivit allt viktigare under senare år på grund av klimatförändringarna, vilket också Trafikverket konstaterar. Trafikverket gör ingen bedömning hur stora ingrepp den nya dragningen får för detta betesområde, vilket givetvis bör göras.
4. Trafikverket bortser i sitt resonemang att det kommer krävas säkerhetshöjande åtgärder på nuvarande E45, i det fall det blir en ny sträckning mellan Rengsjön–Älvros. Detta gäller åtgärder avseende järnvägsviadukten på E45 söder om Sveg och säkerhetshöjande åtgärder i Sveg. Dessa medel kommer tas från den regionala transportplanen, pengar som kommer från de samlade

infrastrukturmedlen. Det innebär således att alldeles oavsett måste medel tillföras befintliga E45 för att öka trafikstandarden.

5. E45 är i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. E45 är från Orsa till Sveg smal och bärigheten på vägrenen är på många ställen undermålig. Trafikverket väljer i detta läge att föreslå en ny sträckning på en mindre del av E45, när både vägen söder om Rengsjön och vägen mot och i Sveg är i behov av upprustning. Vi kan inte förstå denna prioritering. E45 är en nationell angelägenhet, och medel för en ökad standard ska komma från nationella medel.
6. Region Jämtland Härjedalens har lämnat remissvar till regeringen avseende den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 där de ställer sig positiva till en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön–Älvros. Region Jämtland Härjedalen poängterar att deras yttrande har tagits fram i samråd med företrädare för näringslivets olika delar i Jämtland Härjedalen. SFU menar att detta är direkt felaktigt. Bakom SFU står ett stort antal företag verksamma i Härjedalen, både inom service och handel, men också inom industrin. Vi ställer oss inte bakom en ny sträckning av E45. Vi anser att befintlig E45 bör rustas upp med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, vilket möjliggör ett fortsatt levande och starkt näringsliv i Härjedalen.

Sammantaget anser SFU att E45 bör rustas upp med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva har föreslagit, som trafiksäkerhetsåtgärder i centralorten Sveg och en ny järnvägsviadukt söder om Sveg. SFU vill också att ovan frågor klaras ut och besvaras av Trafikverket innan nya samråd äger rum.

Trafikverkets kommentar: Tack för lämnad information och synpunkter.

Trafikverket arbetar på uppdrag av regeringen med att bland annat planera, bygga och underhålla det svenska vägnätet. Arbetet med denna vägplan utgår från bland annat de nationella transportpolitiska målen, projektets ändamål och projektmål.

De övergripande transportpolitiska målen är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. 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.

När det gäller detta projekt så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap.

Behovet att åtgärda brister längs nuvarande E45 genom bland annat Sveg kvarstår även om en ny sträcka byggs enligt alternativen väster eller öster om Nonsberget.

Finnansering av åtgärder för vägplanen E45 delen Rengsjön – Älvros följer den slutliga omfattningen av vägplanen. Det innebär att eventuella behov av förbättringar längs

andra statliga vägar i området inte ingår i projektet och får utredas i separata projekt med därtill kopplade ekonomiska planer.

Trafikverket förstår att det finns en oro bland näringsidkare med flera inom centralorten om negativa konsekvenser för näringslivet etc. centralt i Sveg vid en ny dragning av E45 utanför Sveg. Trafikverkets bedömning är dock att förbättrad tillgänglighet och framkomlighet i synnerhet längs europavägar och riksvägar vilka har betydelse för utvecklingskraften i hela landet är ett starkare argument (ur aspekten transportpolitiska mål) än att i detta fall fortsätta att leda trafiken genom centralorten Sveg. En god funktion i vägnätet som bland annat innebär en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet bedöms generellt gynna samhällsutvecklingen både nationellt och regionalt, även indirekt lokalt. Beroende på hur en eventuell ny länk förläggs och kopplas till det befintliga vägnätet kan länken även öka tillgängligheten till centralorten Sveg bland annat genom förkortad restid i både nord/sydlig och öst/västlig riktning, vilket är positivt för både fjärr- och närtrafiken.

Vidare blir utformning av korsningar och skyltning viktig för att fånga upp spontanturism och det behov av service som centralorten kan ge trafikanterna med möjlighet till val av Sveg som resmål eller delresmål.

Beträffande rennärning: Många olika aspekter och intressen, ibland motstridiga beaktas i de utredningar som Trafikverket gör i planläggningsprocessen. Rennäringsfrågan och vägars barriärverkan är frågor som är viktigt i de fortsatta arbetet och samråden. Utifrån bland annat övergripande transportpolitiska mål, projektets ändamål och projektmål görs en sammanvägd bedömning och beslut tas som ämnar att medföra en från allmän synpunkt god hushållning. Om projektet riskerar att innebära skada eller olägenhet vidtas anpassningar, skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

SFU yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 75.

Svegs Företags- och utvecklingsförening (SFU) lämnar härmed in ett remissvar med anledning av Trafikverkets samrådsunderlag avseende E45 Rengsjön–Älvros. SFU är en sammanslutning av företag och föreningar från det lokala näringslivet och arbetar för att stärka företagsklimatet i Svegbygden och öka bygdens attraktionskraft.

Trafikverket har skickat ut samrådshandling för val av lokalisering av E45 Rengsjön–Älvros på remiss. Denna skrivelse är SFU:s remissvar på Trafikverkets samrådshandling. SFU har lämnat in ett remissvar på en tidigare samrådshandling, daterad 171220. Trafikverket har i en samrådsredogörelse daterad 180219 gjort försök att besvara SFU:s frågeställningar. Vidare har Trafikverket haft samrådsmöte med SFU den 20 mars 2018. SFU bedömer att våra frågeställningar ännu inte är besvarade på ett tillfredsställande sätt.

I samrådshandlingarna har Trafikverket redogjort för olika alternativ för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för resande längs E45. Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45.

Ett alternativ är enligt Trafikverket att med begränsade ombyggnadsåtgärder öka trafiksäkerheten och färdhastigheten på den befintliga sträckningen av E45. Dessa åtgärder kan vara trafiksäkerhetshöjande åtgärder som t.ex. mitträcke mellan Sveg och Älvros, en ny järnvägsviadukt söder om Sveg och andra trafiksäkerhetsåtgärder i Sveg. SFU bedömer att detta är åtgärder som matchar ändamålet med projektet, vilket innebär en förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet på befintlig vägsträckning.

Ett annat alternativ är enligt Trafikverket att bygga en ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros. Trafikverket presenterar förslag på två olika sträckningar. Båda sträckorna skulle passera förbi och inte, som idag, igenom Sveg. Trafikverket menar att trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar med en ny sträckning av E45 då delar av trafiken leds bort från sträckor med bebyggelse och hög olycksrisk samt att trafiksituationen skulle förbättras något i Sveg. Trafikverket bedömer att ungefär hälften av all inkommande trafik och en stor andel av den tunga trafiken från söder och norr kommer att välja den nya sträckningen, istället för att köra via Sveg.

Trafikverket bedömer att restaureringen av den befintliga sträckningen av E45 för att uppnå erforderlig standard blir så kostsam att det inte är samhällsekonomiskt motiverat samt att ändamålet med projektet inte uppnås. Trafikverket gör därför bedömningen att projektets ändamål kan uppnås med bättre resultat och god samhällsekonomi genom en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön–Älvros. Det är också i detta alternativ som Trafikverket har landat.

SFU delar inte denna slutsats. Tvärt om är SFU av uppfattningen att befintlig E45 bör rustas upp med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva har föreslagit, som bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder i centralorten Sveg samt en ny järnvägsviadukt söder om Sveg. SFU menar att centrala områden i samrådsunderlaget antingen saknas, eller åtminstone inte är belysta i tillräcklig utsträckning. SFU kvarstår i denna bedömning även efter genomläsning av nuvarande samrådshandlingar.

Nedan redogör SFU för argumenten bakom vårt ställningstagande:

1. I Trafikverkets samrådsunderlag beskriver Trafikverket att den mest uppenbara målkonflikten vid en eventuell ny lokalisering av E45 är den mellan näringsidkare i centrala Sveg som riskerar förlora kundunderlag och den tidsvinst samt trafiksäkerhetshöjning som en ny lokalisering av E45 skulle innebära. Vi som representerar näringslivet i Sveg och stora delar av Härjedalen vet att det kommer få konsekvenser för vår verksamhet. En halvering av den inkommande trafiken kommer självklart få stora konsekvenser för näringslivet i Sveg. Det kommer också få konsekvenser för turistdestinationerna i Härjedalen, t.ex. Bruksvallarna, Funäsdalen, Hede, Lofsdalen, Ramundberget och Vemdalen. Trafikverket hänvisar till att de samhällsekonomiska effekterna av projektet är positiva, framförallt relaterat till en ny sträckning av E45 förbi Sveg. Trafikverket måste beakta konsekvenserna för näringslivet i Härjedalen och Sveg i sin beräkning av de samhällsekonomiska konsekvenserna. Vår uppfattning är att det kommer få konsekvenser för såväl sysselsättningen som vår affärsverksamhet och på sikt försämra näringslivet i Härjedalen. En grov bedömning från vår sida är att en tapp om tio procent i omsättning leder till cirka tio förlorade arbetstillfällen. Detta rimmar dåligt med regeringens ambitioner för näringspolitiken, transportpolitiken och regionalpolitiken.

Trafikverket delar inte SFU:s bedömning utan Trafikverkets bedömning är att en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet i synnerhet längs europavägar och riksvägar vilka har betydelse för utvecklingskraften i hela landet är ett starkare argument (ur aspekten transportpolitiska mål) än att i detta fall fortsätta att leda trafiken genom centralorten Sveg.

SFU anser att målkonflikten kvarstår och att påverkan på det lokala näringslivet kommer få mycket allvarliga konsekvenser.

2. Kostnaden för att rusta upp E45 beräknas till cirka 380 miljoner kronor. Detta ska jämföras med en nybyggnation som beräknas kosta cirka 200 miljoner kronor. Det framgår inte av underlaget vad som ingår i kostnaden eller hur den är beräknad. Vi ställer oss frågande till hur en upprustning av befintlig väg kan kosta mer än att bygga en helt ny väg. Trafikverket bedömer att en ny järnvägsviadukt uppgår till 44 miljoner kronor. Övriga säkerhetshöjande åtgärder som mitträcke och kompletterande gång- och cykelbanor skulle då uppgå till cirka 350 miljoner kronor. Detta bedöms inte som rimligt eller proportionerligt. Trafikverket måste redogöra för hur kostnaden är beräknad och vad som ingår i upprustningen.

SFU menar att Trafikverket inte på ett tillräckligt tydligt sätt har redogjort för skillnaderna mellan en nybyggnation eller en upprustning.

3. Den föreslagna sträckningen mellan Rengsjön–Älvros kommer få konsekvenser för samernas reservvinterbetesområde. Reservbetesområden har blivit allt viktigare under senare år på grund av klimatförändringarna, vilket också Trafikverket konstaterar. Trafikverket gör ingen bedömning hur stora ingrepp den nya dragningen får för detta betesområde, vilket givetvis bör göras.

I den känsliga frågan avseende samernas reservvinterbetesområde så skjuter Trafikverket frågan framför sig. Det finns enligt vår bedömning starka skäl till en mer nogsam avvägning i denna fråga och inte slentrianmässigt skjuta frågan framför sig.

4. Trafikverket bortser i sitt resonemang att det kommer krävas säkerhetshöjande åtgärder på nuvarande E45, i det fall det blir en ny sträckning mellan Rengsjön–Älvros. Detta gäller åtgärder avseende järnvägsviadukten på E45 söder om Sveg och säkerhetshöjande åtgärder i Sveg. Dessa medel kommer tas från den regionala transportplanen, pengar som kommer från de samlade infrastrukturmedlen. Det innebär således att alldeles oavsett måste medel tillföras befintliga E45 för att öka trafikstandarden.

Trafikverket menar att ovan åtgärder inte ingår i projektet och får utredas i separata projekt. Det fråntar inte resonemanget att medel oavsett vilket beslut som projektet landar i kommer kräva att medel måste tillföras befintliga E45 för att öka trafikstandarden.

5. E45 är i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. E45 är från Orsa till Sveg smal och bärigheten på vägrenen är på många ställen undermålig. Trafikverket väljer i detta läge att föreslå en ny sträckning på en mindre del av E45, när både vägen söder om Rengsjön och vägen mot och i Sveg är i behov av upprustning. Vi kan inte förstå denna

prioritering. E45 är en nationell angelägenhet, och medel för en ökad standard ska komma från nationella medel.

Trafikverket håller med om att behovet att åtgärda brister längs nuvarande E45 kvarstår oavsett en ny vägsträckning. SFU menar dock att detta bör vara mer prioriterat än en att genomföra en ny sträckning.

6. Region Jämtland Härjedalens lämnade remissvar till regeringen avseende den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 där de ställer sig positiva till en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön–Älvros. Region Jämtland Härjedalen poängterar att deras yttrande har tagits fram i samråd med företrädare för näringslivets olika delar i Jämtland Härjedalen. SFU menar att detta är direkt felaktigt. Bakom SFU står ett stort antal företag verksamma i Härjedalen, både inom service och handel, men också inom industrin. Vi ställer oss inte bakom en ny sträckning av E45. Vi anser att befintlig E45 bör rustas upp med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, vilket möjliggör ett fortsatt levande och starkt näringsliv i Härjedalen.

Sammantaget anser SFU att E45 bör rustas upp med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva har föreslagit, som trafiksäkerhetsåtgärder i centralorten Sveg och en ny järnvägsviadukt söder om Sveg. SFU menar att ovan frågor har inte fått tillfredsställande svar och vill att dessa klaras ut och besvaras av Trafikverket innan nya samråd äger rum.

Trafikverkets kommentar: Utöver nedanstående svar hänvisar Trafikverket även till kommentarer lämnade på SFU tidigare samrådssynpunkter vid samrådet över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02.

Det är cirka hälften av den inkommande trafiken på E45 söder om Sveg som bedöms nyttja en ny vägsträckning mellan Rengsjön och Älvros. Det utgör cirka 11 % av den mest trafikerade vägen i Sveg (mät punkt, strax öster om korsningen E45/Rv84/Vallarvägen) av den totala genomfartstrafiken. De som väljer den nya sträckningen utanför Sveg bedöms utgöra den delen av trafikanterna som har andra målpunkter än Sveg och förmodas därmed ha lägre benägenhet att stanna i centralorten och bidra till exempelvis en ökad handel.

SFU påtalar att Trafikverket måste beakta konsekvenserna för näringslivet i Härjedalen och Sveg i sin beräkning av de samhällsekonomiska konsekvenserna. I Trafikverkets uppdrag ingår inte att göra djupare- och mer omfattande bedömningar om konsekvenser för specifika orter och lokalt näringsliv.

De transportpolitiska målen grundar sig bland annat på antagandet om att effektiva kommunikationer är en tillgång för samhället. Effektiva transporter kan ge en samhällsnytta och ett mervärde. Projektets ändamål och projekt mål utgår från det antagandet samt att riksvägarna, den grupp av vägar som exempelvis E45 ingår i har en extra viktig roll för långväga transporter och kommunikationer.

Att underhålla det befintliga vägnätet och att investera i nya väglänkar är två olika sätt att arbeta med infrastruktur men som naturligtvis hänger samman. Prioriteringen mellan poster för drift/underhåll kontra investering/nybyggnad sker på en

övergripande nivå där långsiktiga planer för budgetposterna stäms av på många nivåer. Generellt sett ger ett enskilt investeringsprojekt inte mindre pengar till underhållet av det befintliga vägnätet med hänsyn till att de regleras genom olika finanser. Även om effekterna skulle bli märkbara för Sveg som centralort finns samma motiv kvar för att investera i samhällsnyttiga projekt för effektiva transporter. Små lokalt negativa effekter uppvägs av små positiva effekter för stora regioner.

Beträffande redovisade kostnadsbedömningar i samrådshandlingen.

0+ via Sveg:

- Byggherrekostnader inkl. generella osäkerheter: ca 50 miljoner kr
- Bedömt genomsnittligt löpmeterpris för E45, ca 11000 kr/löpmeter
- Ungefärlig väglängd 30 km, ger totalkostnaden 380 miljoner kr
- Övergripande omfattning: ca 7,5 km nya vägsträckningar, ca 22,5 km breddning med geometriska förbättringar, viss utbyggnad av gång- och cykelvägar, korsningar, konstbyggnad etc.

Ny sträckning väster om Nonsberget:

- Byggherrekostnader inkl. generella osäkerheter: ca 50 miljoner kr.
- Bedömt genomsnittligt löpmeterpris för E45, ca 18500 kr
- Ungefärlig väglängd 8,7km, ger totalkostnaden 210 miljoner kr
- Övergripande omfattning: 7,5 km nya vägsträckningar, ca 1,2 km breddning och förbättring längs befintlig väg, korsningar, konstbyggnad etc.

Genomsnittligt löpmeterpris inkluderar bedömda kostnader för att anlägga väganläggningen inklusive miljöskyddsåtgärder, bedömning om ersättningar för markintrång, anlägga konstbyggnader etc.

Naturskyddsföreningen i Nedre Härjedalens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 36

Naturskyddsföreningen i Nedre Härjedalen vill göra följande yttrande med nedanstående prioritering!

1. Bättre att lägga pengarna på att rädda kollektivtrafiken i Härjedalen då denna är "starkt utrotningshotad"!
2. För att möjliggöra ovanstående måste befintligt vägnät få pengar till underhåll! Vi tror dessutom att handlarna i Sveg kan komma att påverkas mycket negativt om den planerade dragningen av E45 kommer till stånd, vilket kan få förödande konsekvenser för centralorten Sveg i Härjedalen.

Trafikverkets kommentar: Kollektivtrafikfrågan är viktig för lokal och regional tillgänglighet. Vissa satsningar inom kollektivtrafiken kan inrymmas i steg2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. När det gäller detta projekt har Trafikverket konstaterat att steg2 åtgärder inte är tillräckliga för att nå målen. En ny väglänk oavsett alternativ av lokalisering bedöms dock ge bättre förutsättningar även för kollektivtrafiken.

Trafikverket håller med om att det finns underhålls- och förbättringsbehov på det befintliga vägnätet i området. Finnsansering av åtgärder för vägplanen E45 delen Rengsjön – Älvros följer den slutliga omfattningen av planen. Det innebär att eventuella behov av förbättringar längs andra statliga vägar i området inte ingår i projektet och får utredas i separata projekt med därtill kopplade ekonomiska planer.

När det gäller detta projekt så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Beroende på hur en eventuell ny länk förläggs och kopplas till det befintliga vägnätet kan länken även öka tillgängligheten till centralorten Sveg bland annat genom förkortad restid i både nord/sydlig och öst/västlig riktning. En god funktion i vägnätet som bland annat innebär en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet bedöms generellt gynna samhällsutvecklingen både nationellt och regionalt, även indirekt lokalt.

Om en ny väglänk byggs enligt alternativ 3 eller 4 blir utformning av korsningar och skyltning viktig för att fånga upp spontanturism och det behov av service som centralorten kan ge trafikanterna.

Sveriges Åkeriföretags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 38

Sveriges Åkeriföretag är svenska åkerinäringens branschorganisation. Sveriges Åkeriföretag Norr utgör de 4 nordligaste länen i Sverige och har totalt ca 1000 medlemsföretag som disponerar ca 3 600 tunga lastbilar. Detta motsvarar ca 80 % av åkerierna i regionen. Efter ha samrått med åkerier verksamma i närområdet har vi följande synpunkter att framföra.

Näringen ser mycket positivt på Trafikverkets planer att åtgärda vägsträckan E45 mellan Rengsjön och Älvros. Vi förespråkar en ny dragning av vägsträckan, enligt alternativ 3 eller 4. För vår näring leder detta till ökad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning. För näringens långväga trafik innebär ovan nämnda förslag på dragning miljoner kronor bara i bränslebesparing årligen.

Detta gör även att vi får bättre redundansmöjligheter i området, vid t ex olyckor. Något som idag saknas i stort sett över hela E45 sträckning. Precis som vi skrev i vårt yttrande på samrådsunderlag väg E45 Rengsjön-Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län, daterat 30 mars 2017 tycker vi att det är positivt att Trafikverket tar höjd i underlaget för att sträckningen ska klara ny bruttovikt på 74-ton. Vi ser även positivt att utredaren lyfter fram behovet av en rastplats och parkeringsfickor och vi framhåller vikten av utformning och placering, så de kan nyttjas av den tunga yrkestrafiken på ett optimalt sätt. Vi vill även framföra att om eventuellt rondeller skall byggas så bör dessa vara väl tilltagna och utformade utan vassa kantstenar Vidare bör vägskyltar och andra föremål som är placerade i och runt rondellerna vara så placerade att det inte utgör något hinder för utnyttjande av så kallade svepytor. Något som vi idag ser problem med.

Det är även viktigt att avfartskörfälten håller tillräcklig längd och inte tvåra filbredningar samt har tillräckligt med utrymme för den tunga trafiken.

Vi vill även lyfta fram att korsningarna till anslutande länsvägar utformas efter tung trafik, eftersom det transporteras mycket rundvirke längst dessa vägar som ansluter till väg E45.

Vi förespråkar vidare, i linje med utredarna, att vägrenen byggs 0,75 m bred för att ge de oskyddade trafikanterna ett trafiksäkrare utrymme samt för att ge den tunga trafiken en ökad marginal till stödkanten och därmed även höjer trafiksäkerheten för dessa.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för yttrandet och informationen. De aspekter som Sveriges Åkeriföretag nämner vad gäller korsningsutformningar, vägbredd, bärighet med mera är frågor som det fortsatta arbetet med vägplanens planutformning kommer att studera i detalj.*

Sveriges Åkeriföretags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 74.

Trafikverket har önskat synpunkter på vägplan för väg E45 delen Rengsjön-Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län. Val av lokalisering med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är under framtagande. Samrådet avser E45 lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Sveriges Åkeriföretag är svenska åkerinäringens branschorganisation. Sveriges Åkeriföretag Norr utgör de 4 nordligaste länen i Sverige och har totalt ca 950 medlemsföretag som disponerar ca 3 600 tunga lastbilar. Detta motsvarar ca 80 % av åkerierna i regionen.

Vi har inget ytterligare att erinra i fråga än vad vi i tidigare utsänt underlag kommenterat, daterat 2017-12-27 och 2017-03-30. Näringsen ser mycket positivt på Trafikverkets planer att åtgärda vägsträckan E45 mellan Rengsjön och Älvros.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för yttrandet och informationen.*

LRF Jämtlands yttrande över samrådsunderlag E45 Rengsjön - Älvros daterad 2017-02-19, handlingsnummer 40

LRF Jämtland, genom LRF:s kommungrupp i Härjedalen har getts tillfälle att inkomma med synpunkter angående samrådsunderlaget gällande E45 Rengsjön -Älvros vägplan 2017-02-09.

Allmänt om LRF

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå.

Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommunens alla 5 lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. Antalet LRF-medlemmar i Härjedalen är 408 medlemmar av LRF Jämtlands totalt 3694 medlemmar.

Med rätt förutsättningar, av vilka en del tas upp i vårt yttrande nedan, finns det möjlighet för de gröna näringarna att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Tankarna på att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för resande längs E45 har funnits länge, sedan 1960-talet. Målet med projektet är att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen ska anpassas efter omgivande landskap.

Särskilda synpunkter

Djurliv

Utmed förslaget till ny vägsträckning går viltstråk (älg, rådjur, björn mm).

Kommungruppen ser det som positivt att Trafikverket ämnar sätta upp viltstängsel för att minska olycksrisken. Vid det samrådsmöte som LRF hade bjudit in till den 15 januari på Folkets Hus i Sveg framförde en medlem att observation av berguv gjorts i området.

Påverkan på skogsbruket

Området inom de två korridorerna omfattar aktivt brukad skogsmark. I de fall där skogsbilvägar ska anslutas till den nya dragningen av E45 är separering genom räfflad mittlinje att föredra ur skogsbrukets synvinkel. Mitträcken komplicerar ofta in- och utfarter med större och längre fordon.

Avslutande kommentar

LRF:s kommungrupp i Härjedalen ser starkt positivt på att Trafikverket satsar på att förbättra trafiksäkerheten i det aktuella området, det gagnar både de boende samt genomresande.

Vi tackar för möjligheten att komma med inspel!

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för information och lämnade synpunkter. Beträffande viltstängsel och mittseparering har inga ställningstaganden gjorts ännu. Dessa frågor kommer att studeras mer i detalj längre fram i planläggningsprocessen. Hittills gjorda utredningar pekar dock mot att vägen kommer att ges mitträffling.*

Svegsbygdens skoterklubbs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 61

8.2.3 Skoterleden mellan Svegs flygplats och sjön Målingen skulle delas av vägen. Effekten av detta skulle kunna minskas med att en "skoteröverfart" konstrueras, med uppfartsramper och vägskyltar som varnar för korsande skotertrafik.

Skoterklubbens synpunkter

Viktigt att korsningen blir i plan. Eventuell mitträckesseparering, hur korsar men den med skoter?

8.3.5 Lokalisering av E45 väster om Nonsberget kan medföra att antalet transporter över förekomsten minskar med ca 500-800 fordon per dygn. Trafikminskningen styrs delvis av E45 lokalisering inom korridoren och hur trafiken omfördelas i nord-sydlig och öst-västlig riktning.

Skoterklubbens synpunkter Det här betyder att trafiken på bron över Ljusnan vid Älvros ökar rejält. Bron vid Älvros används också av skotertrafikanter eftersom det är enda möjligheten att med skoter ta sig över Ljusnan i Älvros närhet. Här kommer skotergäster från Hälsingland på väg mot Härjedalens fjällvärld. Ökad fordonstrafik på bron medför ökade risker för biltrafikanter och skotertrafikanter. För skotertrafiken kan det om senvintern och vår vara besvärligt att köra över bron som tidigt blir bar dvs. snören. Det här med att göra bron som en del av E45 med saltning som följd, kommer att medföra ännu större problem för skotertrafiken att passera. Det talas också om eventuell cirkulationsplats i Älvros hur går det till att köra skoter i en sådan?

Svegsbygdens skoterklubb anser att det ligger på trafikverkets ansvar att bygga en ny och trafiksäker snöskoter överfart över Ljusnan i Älvros, med närhet till tankningsmöjligheter i Älvros.

Trafikverkets kommentar: En ny lokalisering av E45 kommer att påverka befintliga skoterleder. Skoterklubben nämner tänkbara lösningar med uppfartsramper och skyltning för att mildra konsekvenserna av en ny väg i området. Trafikverket håller med om att det är tänkbara lösningar, men att de kommer att studeras närmare i kommande faser av vägplanen.

En mitträckesseparering är naturligtvis problematisk för korsande skotertrafik. Preliminära bedömningar i utredningsarbetet visar att mitträffling kan vara ett lämpligt alternativ till mittseparering med hänsyn till de relativt låga trafikmängderna. Om mitträcke ändå blir aktuellt i projektet kommer ett antal öppningar i ricket att anläggas längs sträckan. Öppningar brukar placeras vid korsningspunkter, vändplatser för driften eller exempelvis för skoterpassager. Omläggning av skoterleden kan då behövas för att för att nå en sådan öppning. Ett annat alternativ vid mitträckesseparering kan exempelvis vara en planskild port.

Om vägförslaget utformas så att en stor andel av trafiken på riksväg 84 väljer att färdas söder om Ljusnan mellan Älvros och Sveg blir ökningen av trafiken på bron i Älvros måttlig, några hundra bilar per dygn. I annat fall bedöms den öka från dagens ungefär 700 fordon per dygn till ca 1200.

Man kan förenklat säga att grundregeln är att det är förbjudet att köra skoter på allmän väg om det inte är helt nödvändigt (då gäller vissa restriktioner vad gäller exempelvis hastighet och passagerare). Det är tillåtet att köra på vägbro över älv om det inte finns andra alternativ och vid Älvros är bedömningen att det inte finns andra alternativ som är rimliga eftersom älven är farlig på långa sträckor. Däremot har inte väghållaren, i det här fallet Trafikverket någon skyldighet att anordna särskilda passagemöjligheter över till exempel en älv för skoter.

En passage över bron är ca 200 meter lång. Med högsta tillåtna hastighet för skoter tar passagen minst 40 sekunder men i realiteten kanske en minut och det är därför inte möjligt för en skoterförare att bedöma om annan trafik kommer att vistas på bron samtidigt.

Trafikverket fortsätter att utreda frågan angående vägutformning och skotertrafiken med ambitionen att hitta en bra lösning. Fortsatt dialog med skoterklubben är därför

viktigt i det fortsatta arbetet. En eventuell cirkulationsplats i Älvros kommer med stor sannolikhet innebära att färdvägen för skoter kommer att bli förändrad där.

Fortifikationsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 65

Avseende förordat alternativ 3 inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket tackar för yttrandet och informationen.*

Skogsstyrelsens yttrande, över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 66

Skogsstyrelsen har tagit del av insända handlingar. Granskningen har skett i vårt kartsystem. Vi konstaterar att samma information har använts vid framtagande av remissunderlaget. Enbart inom det planerade vägområdet finns ca 60 registrerade forn- och kulturlämningar (blå punkter), ca 10 registrerade nyckelbiotoper (röd polygon) och ca 8 registrerade sumpskogar (lila polygon).

Skogsstyrelsen anser att den föreslagna nya vägdragningen kommer att ha stor påverkan på befintliga naturvärden och forn/kulturmiljövärden.

Trafikverkets kommentar: *Ett vägområde är det område som ska rymma den slutliga väganläggningen. Utformning och avgränsning av vägområdet sker i fasen planutformning vilken planeras att påbörjas under sommaren 2018. I pågående fas vägplan samrådshandling, val av lokalisering, studeras olika alternativa korridorer för vägens dragning inom ett större utredningsområde.*

Trafikverket har studerat förutsättningarna för lokalisering av E45 inom utredningsområdet och inom presenterade korridorförslag bland annat med avseende på befintliga kända natur- och forn/kulturmiljövärden. I det arbetet har Trafikverket utfört kompletterande fältinventeringar av naturvärden utöver den information som erhållits genom officiella källor. Trafikverket anser att det finns goda möjligheter att undvika en stor påverkan på de natur- och kulturvärden som finns i den nu föreslagna korridoren väster om Nonsberget med de avgränsningar som gjorts för att undvika den största koncentrationen av natur- och kulturvärden. Utöver strandskydd finns inget formellt områdesskyddad natur inom området. Fridlysta djur och växter kan dock finnas i området även om inga kända förekomster finns. Arealmässigt är andelen nyckelbiotoper i korridoren under 2 %, kända fornlämningar är ca 20 och antalet kända övriga kulturhistoriska lämningar är ca 40. Den slutgiltiga väganläggningen bedöms uppta ca 2-3 % av föreslagen korridor. Värden som inte kan undvikas inom det slutliga vägområdet, vilket avgränsas i arbetet med planutformningen, kommer till stor del att försvinna.

Skanova ABs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 72

Bakgrund

Skanova AB (Skanova), som är en del av Telia Company koncernen har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova har ledningar i mark efter väg E45 på västra sidan av E45 vid blivande trafikplats "Rengsjön" samt ledningar i mark på södra sidan av E45 vid blivande trafikplats "Älvros" och luftledningar på stolpar längs väg 84 inom berörd vägplan. Se bilaga: Skanova lägeskarta berörda ledningar vid E45 delen Rengsjön-Älvros.pdf

Skanova vill tillsammans med Trafikverket att en gemensam protokollförd besiktning utförs av läget mellan Skanovas anläggningar och vägområde väg E45 och väg 84 i projekteringsstadium och innan projektstart.

Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den enligt avtal.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningkollen.se>. Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningkollen.se>

För ledningssamordning kontakta Skanovas Nätägare för det aktuella området.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet och lämnad information.

6. Samråd under fasen samrådshandling - planutformning, Ärende TRAFIKVERKET 2018/95932.

Några yttranden/synpunkter har sånts till Trafikverket med hänvisning till ärende TRAFIKVERKET 2017/42116. Särskild notering har gjorts om det i förekommande fall, se nedan.

6.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Jämtlands yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 30

Ärendebeskrivning

Trafikverket samråder om den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som följer till vägplan för ny vägsträckning av E45 i området mellan Rengsjön och Älvros i Härjedalens kommun. Projektet har som mål att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45, att minska restiden och uppfylla kraven för europaväg samt att vägen anpassas efter omgivande landskap.

Länsstyrelsen beslutade den 7 juni 2017 att projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför en MKB enligt 6 kap MB har upprättats. Efter att Trafikverket samrått om förslaget och tagit ställning i fråga om projektets lokalisering har MKB:n preciserats till korridoren väster om Nonsberget samt nollalternativ. Trafikverket har begärt länsstyrelsen yttrande över MKB:s innehåll, utformning och avgränsning samt ett tydliggörande av de synpunkter som lämnats under tidigare samråd.

Yttrande

Sammantaget anser länsstyrelsen att nu liggande MKB är ett välstrukturerat dokument med tydliga redogörelser och beskrivningar över de olika områden som kan komma att beröras inom projektet, den påverkan och de effekter projektet kan antas medföra inom de olika områdena samt förslag till skyddsåtgärder. Länsstyrelsen bedömer att MKB:n har en för projektet rimlig avgränsning vad gäller de områden inom vilka effekter och konsekvenser av betydelse kan uppstå. Länsstyrelsen anser dock att MKB:n bör kompletteras i vissa avseenden i enlighet med det som framgår av yttrandet nedan.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att det behövs ytterligare bullerberäkningar längs den nu föreslagna nysträckningen. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör detta beräknas nu i samband med framtagandet av MKB:n, i syfte att kunna bedöma de sammantagna effekter som det nya vägförslaget innebär avseende bullerpåverkan. MKB:n bör också utreda vilka skyddsåtgärder som är tillräckliga för att uppfylla riktlinjerna och som kan komma att behöva fastställas senare i vägplanen.

Transporter med farligt gods

Likt Trafikverket anser länsstyrelsen att det ur risksynpunkt är positivt att leda om transporter med farligt gods från tätbebyggda områden. Inom vägplanen med

tillhörande MKB kan det finnas behov av att utreda möjligheten till en uppställningsplats för transporter med farligt gods längs den nya vägsträckningen.

Kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljövård, Älvros

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att den nya vägens dragning över Ljusnan med en eventuell cirkulationsplats i närheten av Älvros gamla kyrka kan medföra märkbart negativa effekter för den miljö som också ingår i riksintresse för kulturmiljövård Z62 Älvros. Länsstyrelsen anser att MKB:ns beskrivning av riksintresset är bra, men att underlaget för bedömningen av påverkan på riksintressets värden behöver tydliggöras. Det är svårt att ta ställning till den exakta graden av påverkan innan det finns ett konkret förslag på vägens utformning genom Älvros Kyrkby. Det är även svårt för Länsstyrelsen att bedöma hur kulturmiljön vid Bäckänget påverkas innan det finns detaljerade planer att ta ställning till. Länsstyrelsen ser gärna att MKB:n kompletteras med illustrationer eller kartbilder över vägens utformning genom den riksintressanta miljön.

Arkeologi

Trafikverket har haft samråd med Länsstyrelsen angående de framtida prövningar enligt kulturmiljölagen (KML) som kan bli aktuella inom projektet. Länsstyrelsen har under samrådet meddelat att det behövs tydligare underlag, i form av shape-filer där den framtida vägsträckningen framgår, för att kunna bedöma den exakta påverkan på berörda fornlämningar. Det behöver också mer detaljerat framgå vilka förändringar som planeras för vägens sträckning genom området kring Älvros samt vilket markintrång detta kan tänkas innebära.

Trafikverket skriver på s. 111 och 142 om länsstyrelsen framtagna Fornvårdsprogram för Jämtlands län och skriver om kolbottnar som framtida vårdobjekt. Motivet för att de kan bli framtida vårdobjekt är sambandet mellan blästugnar (järnframställningsplatser) och kolbottnar (liggmilor) och inte antalet kolbottnar man hittat och registrerat i området. Det intressanta är kopplingen mellan dem. Liggmilorna är oftast belägna relativt nära blästplatserna och har ett klart samband med järnframställningen i området. De bedöms som fornlämningar och har daterats mellan 1100 - 1700-talet.

På s. 163 beskrivs de arkeologiska insatser som kan komma att krävas. Den arkeologisk utredning kan bestå av etapp 1 och 2. Vidare har länsstyrelsen synpunkter gällande begrepp och rubriker i MKB:n som framgår under rubriken Formalia.

Naturvärden

Ur naturvärdessynpunkt är MKB:n sammanfattningsvis väl genomarbetad, den påverkan som förslaget innebär är väl beskriven och det finns relevanta förslag till skyddsåtgärder. Det saknas dock en beskrivning och översiktlig bedömning av påverkan från eventuellt läckage från bygget och underhåll. Bedömningen av påverkan på naturvärdena fokuserar i första hand på buller. Utvärdering om ändrade kemiska förhållanden på grund av föroreningar till följd av däckrester eller läckage från vägmaterialet hanteras inte. Inte heller har frågan om vägunderhåll som saltning eller eventuella lagningsmaterial utretts. Enligt länsstyrelsen uppfattning är detta högst relevanta delar att hantera inom MKB:n, eller i kommande skötselplan, med tanke på att delar av vägen planeras byggas och drivas i våtmarker med höga naturvärden.

Länsstyrelsen vill också påminna om att vattenlevande organismer inkluderar kräddjur som t.ex. salamandrar och grodor vilket bör inkluderas i den skyddsåtgärdsplan som ska tas fram för passerande av vattendrag. Det kan även bli aktuellt med dispens från artskyddet, vilket bör framgå av texten och tabellen på sidan 163.

Landskapsanpassning och gestaltning

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att den föreslagna vägsträckningen i vissa delar kan medföra märkbara till stora negativa effekter i de karaktärsområden som framgår MKB:n. Länsstyrelsen delar också uppfattningen om att en viss påverkan på landskapet är oundvikligt med nu liggande förslag. MKB:n saknar dock förslag på konkreta skyddsåtgärder som syftar till att mildra eller undvika påverkan på landskapet. Som exempel kan den bro som planeras över Rengan utformas med hänsyn till landskapet i form- och färgsättning. I de fall vägen behöver anläggas på uppbyggd bank kan det säkerställas att dessa bekläs med för omgivningen naturlig marktäckning. För att tydliggöra arbetet med landskapsanpassning och möjligheten att bedöma påverkan skulle MKB:n med fördel också kunna kompletteras med illustrationer som visualiserar vägens dragning med banker och broar i landskapet.

Vattenfrågor

Länsstyrelsen förordar alltid lösningar i form av valvbågar/broar före trummor oavsett storlek på vattendrag eftersom den naturliga botten och strandlinjen då kan behållas. Länsstyrelsen ser dock positivt på att de skyddsåtgärder som förslås vid anläggande av vägtrummor etc. vid vägens passager över mindre vattendrag i området. Det är viktigt att det tas fram en skyddsåtgärdsplan i det fortsatta arbetet. Det är också viktigt att säkerställa att arbeten i vattendragen inte sker under lektid för förekommande fiskarter.

Miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomster

MKB:n tar översiktligt upp de arbeten i vattendraget Rengnan som kan bli aktuella vid anläggandet av en ny bro samt vilka försiktighetsåtgärder som planeras. Inför kommande anmälningar om vattenverksamhet behöver det tydliggöras vilka åtgärder som kan bli aktuella och vilka skyddsåtgärder som behövs utifrån en bedömning av relevanta kvalitetsfaktorer för vattenförekomsten. Det bör också tydliggöras vilka åtgärder som kan bli aktuella för den befintliga bron över Ljusnan samt vilken påverkan och vilka effekter de kan tänkas medföra för vattenförekomsten utifrån relevanta kvalitetsfaktorer.

Befolkning

Av kommunens yttranden i samrådsredogörelsen framgår en oro för de konsekvenser en ny vägsträckning kan få för till exempel serviceunderlaget och vägupprustning/underhåll inne i Svegs tätort. Länsstyrelsen anser att detta är rimliga aspekter att se över inom ramarna för MKB:n. De konsekvenser och effekter, positiva och negativa, som vägförslaget kan medföra i dessa frågor bör utredas och bedömas inom miljöintresset befolkning. MKB:n skulle också med fördel kunna kompletteras med en illustration som visar nuvarande och förväntade framtida trafikrörelser i området.

Formalia

På sidan 83 i MKB hänvisar Trafikverket till länets klimatstrategi från 2018. Länsstyrelsen håller tillsammans med bland annat regionen på att ta fram en

klimatstrategi som planeras bli gällande från 2021. Den nu gällande strategin är från 2014.

På ett flertal ställen (s. 105, 110, 112, 157 och 167) används begreppet "lämningar i mark". Länsstyrelsen ser hellre att Forn- och kulturlämningar används.

På s. 105 skrivs "Många byggnader och stadsdelar är registrerade som fornlämningar i FMIS, varav några ligger i anslutning till E45/riksväg 84 som passerar genom centrala delar av Sveg". Även på s. 109 skrivs om byggnader som är registrerade i FMIS. Länsstyrelsen anser att en ändring ska göras i texten eftersom inga byggnader är fornlämningar. I fornminnesregistret (FMIS) är det bytomter/gårdstomter som är registrerade.

På s. 55, 142 och 167 används begreppen kulturvärdeslämningar, kulturvärden och känsliga kulturvärden. Länsstyrelsen anser att det är mer korrekt att använda sig av forn- och kulturlämningar.

Andra prövningar enligt miljöbalken

Hantering av uppschaktade massor och återvinning av avfall

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att en god planering av masshanteringen är av stor vikt inom projektet och att massbalans bör eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt. Fortsatt och fördjupat samråd med länsstyrelsen. Arbetet med masshanteringsplanen bör påbörjas i ett tidigt skede.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för Länsstyrelsens yttrande och synpunkter. Trafikverket noterar att Länsstyrelsen bedömer att MKB:n har en för projektet rimlig avgränsning vad gäller de områden inom vilka effekter och konsekvenser av betydelse kan uppstå.

Det är sannolikt att transporter med farligt gods kommer att trafikera den nya sträckan. In Norrlands inland utgör E45 och riksvägar i allmänhet en rekommenderad väg för farligt gods och Trafikverket bedömer att en kortare färdväg utanför Svegs tätort och grundvattenresurserna norr om Ljusnan mellan Sveg och Älvros i många avseenden utgör en lämpligare färdväg för gods med målpunkter i norr och söder längs E45. Däremot planeras det inte för någon särskild uppställningsplats för transportfordon med farligt gods längs den nya vägsträckningen inom ramen för vägplanen.

För att tydliggöra planerade åtgärder och vägens utformning genom Älvros Kyrkby, vilket länsstyrelsen efterfrågar har miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats med en illustration över vägförslagets tänkta utformning.

Längre fram i processen när vägförslaget är slutligen utrett och redovisats i vägplanens plankartor kommer underlag i form av GIS-filer i shape-format där det framtida vägområdet och vägplanens arbetsområde framgår att sändas till Länsstyrelsen. Det utgör ett underlag för länsstyrelsens bedömning och beslut om arkeologiska utredningar med mera.

Just nu pågår arbete med att färdigställa vägplanen inför den formella granskningen. I arbetet ökar detaljeringsgraden i utredningarna och vägplanen kompletteras och konkretiseras och åtgärder preciseras. Trafikverket har noterat Länsstyrelsens synpunkter om att det är viktigt att inarbeta konkreta skyddsåtgärder som syftar till att mildra eller undvika påverkan på landskapet. Trafikverket har planerat åtgärder i form av släntanpassningar, bland annat s.k. propellerslänter vid ett antal partier längs sträckan för att vägen på ett bättre sätt inordnas i landskapet. Vidare har MKB:n förtydligats med information om att slänter i möjligaste mån ska utformas med jordmassor från närområdet. Så kallad släntavrundning föreslås generellt att tillämpas och på lämpliga ställen besås slänter med en för omgivningen naturlig fröblandning.

Det slutliga vägförslaget kommer att innehålla skyddsåtgärder vid anläggande av vägtrummor vid naturliga vattendrag, d.v.s. att trummor anläggs så att de inte utgör vandringshinder för vattenlevande organismer. Vidare finns en generell strävan att arbeten i vattendragen inte sker under lektid och känsliga perioder för förekommande fiskarter. Detta kommer att förtydligas i vägplanen och kommande entreprenadshandlingar och utgör åtgärder som planeras att genomföras men inte fastställs.

Trafikverket har inte för avsikt att inom ramen för vägplanen göra djupgående analyser och utredningar beträffande konsekvenserna för centralorten Sveg till följd av en ny sträckning av E45 utanför Sveg. Däremot är Trafikverket positiva till att bistå med sin kunskap från utredningsarbetena med vägplanen ifall en utredning om konsekvenser inleds av annan part.

Miljökonsekvensbeskrivningen har justerats beträffande ett antal formaliasynpunkter utifrån Länsstyrelsens yttrande.

6.1.2 Länsstyrelsens Jämtlands län godkännande av vägplanens miljökonsekvensbeskrivning, handlingsnummer 51

Vägplanens miljökonsekvensbeskrivning daterad 2019-03-01 godkändes av Länsstyrelsen i Jämtland den 28 juni 2019.

6.2. Samråd med berörd kommun

Härjedalens kommuns yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, TRV 2017/42116, handlingsnummer 91

Sammanfattning

Härjedalens kommun avvisar helt Trafikverkets val av lokalisering avseende nybyggnad av E45 och vidhåller tidigare uppfattning om upprustning av befintlig E45.

En ny vägsträckning skulle innebära att två av kommunens huvudsakliga infartsvägar skulle få försämrad vägstatus i och med att de skulle nedvärderas från att vara Europaväg. Detta gäller östlig infart i riktning från Ytterhogdal, samt i sydlig riktning från Mora. Väl fungerande och säkra in- och utfartsvägar är en absolut nödvändig förutsättning för kommunens utveckling. Kommunen har som mål att göra infarterna till

genomfartsorterna och våra destinationer mer tillgängliga och trafiksäkra samt höja säkerhetsstandarden på vägarna.

En ny vägsträckning skulle även medföra att stora delar av genomfartstrafiken leds förbi Svegs tätort. Dagens genomfartstrafik bidrar starkt till underlaget för att upprätthålla en väl fungerande samhällsservice och handel i Sveg. En nedgradering av infartsvägarnas status leder med största sannolikhet i förlängningen till sämre vägstandard, sämre underhåll och en försämrad säkerhet.

Kommunen anser att befintligt samrådsmaterial inte är komplett och anhåller om att Trafikverket kompletterar samrådsunderlaget och utökar tiden för yttrande.

- Det saknas en redovisning av vilka konsekvenser en ny sträckning av E45 förbi Sveg beräknas medföra för både centralorten och kommunen som helhet.
- Det framgår inte av samrådshandlingarna att ny sträckning Rengsjön-Älvros innebär att befintlig sträckning Rengsjön-Sveg-Älvros åtgärdas och görs trafiksäker.
- Det saknas en beskrivning av vilken effekt det får på framtida vägstandard, underhåll och trafiksäkerhet om infartsvägarna till kommunen nedgraderas och därmed ges sämre status.
- Det saknas en komplett miljökonsekvensbeskrivning. Saknas volymsuppgifter på den stora mängd fyllnadsmaterial som skall flyttas och varifrån massorna, naturgrus eller kross, skall hämtas.
- Det saknas en sammanställning av de olika vägalternativens totala klimatpåverkan.
- Det saknas alternativ där föreslagen vägsträckning går rakt genom en stor nyckelbiotop.

Härjedalens kommun vidhåller tidigare yttrande 2018-04-06, och understryker starkt behovet av investeringsåtgärder som förbättrar trafiksäkerheten samt ökar Härjedalens tillgänglighet såväl lokalt som regionalt och nationellt.

Härjedalens kommun är en av Sveriges och populäraste resmål när vinterturism står på agendan. Härjedalens kommun är även den största turismkommunen i Jämtlands län sett till antalet gästnätter enligt JHT statistik. 2015 omsatte besöksnäringen drygt 1,6 miljarder kronor och sysselsatte knappt 2 000 årsverken. 2016-2017 pekar allt på en fortsatt positiv utveckling av omsättningen och antalet årsarbetsysselsatta. Även sommarturismen är betydande och allt fler styr bilen mot Härjedalen. Hela 97 % av destinationernas gäster väljer de facto bilen till sitt resmål, vilket ställer höga krav på kommunens infrastruktur.

Mängden personer i kommunen pendlar mellan 10 000 och 70 000 personer under året, vilket ger en speciell situation vad gäller den servicenivå som det offentliga ska erbjuda. Det ställer större krav på infrastrukturen än att enbart se hur stor befolkning mängd kommunen har.

Årligen görs miljoninvesteringar inom besöksnäringen. På en tioårsperiod har ca 4,75 miljarder investerats, av både privata, lokala, regionala, statliga och internationella medel. Det är därför av yttersta vikt att tillgängligheten är god och att besökare på ett snabbt och trafiksäkert sätt kan nå dessa destinationer.

Syftet med planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås och bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna

Utgångspunkterna för prioriteringarna i den nationella planen är bl.a. de transportpolitiska målen att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transport-försörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. De allvarligaste bristerna är bl.a. att glest befolkade delarna har tillgänglighetsbrister.

Stora turistdestinationer

Kortare restider för arbetspendling och till stora turistdestinationer och centralorter kräver en godtagbar standard, för besöksnäringen särskilt under högsäsong. Destinationerna i Västra Härjedalen och Vemdalen/Björnsrike är två av de stora destinationerna i landet. Med hänsyn till att Härjedalens kommun, av Trafikverket, har klassats som en kommun med låg tillgänglighet är behovet av prioritering av åtgärder för tillgänglighetsbrister i glesbygden och befolkningen i stort.

För vägtrafiken är ambitionen att bibehålla dagens standard på huvuddelen av vägnätet, för att säkra näringslivets transportbehov. På längre sikt kommer det mindre trafikerade vägnätet att prioriteras ned och kommer därmed att få ett successivt försämrat tillstånd, vilket starkt oroar Härjedalens kommun.

Det transportpolitiska målet

Utgångspunkterna för prioriteringarna i den nationella planen är bl.a. de transportpolitiska målen att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. De allvarligaste bristerna är bl.a. att glest befolkade delarna har tillgänglighetsbrister.

Kommunen har som mål att göra infarterna till genomfartsorterna och destinationerna mer tillgängliga och trafiksäkra samt att höja säkerhetsstandarden på vägarna för att möjliggöra högre tillåten hastighet.

Av den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Sveg som har genomförts, år 2016, av Trafikverket framgår vilka trafiksäkerhetsåtgärder inom Sveg som behövs.

Europaväg 45

E45 går genom Europa från Sicilien i Italien i söder via Göteborg till Karesuando i norra Sverige. Europavägar är ett nätverk genom Europa, med en eftersträvd hög standard med hög framkomlighet vilket gör vägarna lämpliga för långväga transporter. E45 utgör en viktig länk i det svenska vägnätet med i huvudsak en nord-sydlig riktning i västra Sverige och i Norrlands inland.

I Härjedalens kommun, söder om Sveg ungefär vid Rengsjön fortsätter vägen i västlig riktning mot Sveg i ca 10 km och går genom centrala Sveg för att sedan gå parallellt med Ljusnan till Älvros mot Ytterhogdal.

Vad gäller E45 länsgränsen – Sveg har kommunen en samsyn om behovet att åtgärda den sträckningen har hög prioritet. Eftersom sträckningen länsgränsen – Sveg idag är en Europaväg anser kommunen att medel för upprustningen av sträckningen oavkortat ska tas ur den Nationella planen. Rustning av befintlig sträckning av E45, med järnvägsviadukten och korsningen Bäckedal, söder om Sveg ska åtgärdas och göras trafiksäker med nationella medel. Det är en av kommunens högst utpekade prioritering, att viadukten skyndsamt åtgärdas.

Detta med hänsyn till att det, på längre sikt, mindre trafikerade vägnätet kommer att prioriteras ned och kommer därmed att få ett succesivt försämrad tillstånd. Tillväxt och välfärd förutsätter en väl fungerande infrastruktur. Därför måste glesbygden och hela Sveriges transportnät prioriteras.

Samrådshandling val av lokalisering E45 Rengsjön - Älvros

En samrådshandling har tagits fram och remitterats till Härjedalens kommun i februari 2018.

Trafikverkets val av korridor med ny sträckning öster om Nonsberget

Tidigare utredningar gjorda under arbetet med vägplanens samrådshandling visar att detta alternativ har hög samhällsekonomisk nytta och har goda förutsättningar att nå projektmålen. Vidare utredningar har därför gjorts för denna korridor.

Förslaget omfattar lokalisering av E45 i ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros. Korridoren är lokaliserad öster om Nonsberget med vidare sträckning norrut mot Älvros. Korridoren överlappar delvis med "sträckning väster Nonsberget" vid anslutningen till befintlig E45 i söder och till riksväg 84 och befintlig bro över Ljusnan i norr. Sträckan är cirka 9 kilometer lång. Vägen planeras att utformas med en enhetlig belagd vägbredd om 8,5 meter samt mitträffling och med släntutformning för 100 km/h enligt VGU. Förslaget innebär att befintlig bro över Ljusnan används och innebär att cirka 8 kilometer ges referenshastigheten 100 km/h och resterande sträcka, cirka 1 kilometer blir referenshastigheten 60-80 km/h. I anslutningen mot befintlig E45 i Älvros bedöms en cirkulationsplats kunna vara ett alternativ till vanliga korsningar.

Kommunen vill göra tydligt att *"Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv hållbar och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i **hela landet**"* och i funktionsmålet förtydligas syftet med att *"Transportsystemet skall **ge alla en grundläggande tillgänglighet.....**"*

I den redovisade samrådshandlingen anges endast målet att *"förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet **för resande längs E45**"*.

Kommunens uppfattning är att en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön och Älvros inte är förenlig med det övergripande transportpolitiska målet, enligt Regeringskansliet 2016.

En eventuell nysträckning av E45 som innebär att en stor del av framtida trafik ändra från att gå via vår centralort, till att ledas förbi vår kommun, påverkar vår grundläggande

möjlighet till tillgänglighet. Det leder obestridligen till att underlaget för samhällsservice minskar, och därmed hela kommunens möjlighet att behålla nuvarande innevånarantal. Näringslivets förutsättningar att attrahera kompetens personal försämras och därmed hela kommunens framtid.

Kommunen har sett positivt på Trafikverkets även haft fokus att se på andra möjligheter till utveckling av E45, än sträckningen Rengsjön - Älvros. Kommunen är fortfarande positiv till fortsatt dialog om utvecklingen av E45 genom kommunen.

De alternativ och korridorer som har studerats är;

- Nollalternativ, ingen åtgärd
- **Korridor 0 + via Sveg**
- Korridor 0 + via ny bro över Ljusnan
- Korridor ny sträckning väster om Nonsberget
- Korridor ny sträckning öster om Nonsberget

Det finns en enighet bland kommunens politiska ledning, såväl de styrande som oppositionen, att den föreslagna omdragningen av E45 förbi vår centralort kommer att vara mycket negativ för kommunen ur flera aspekter, bl.a. genom minskat underlag för samhällsservice för en stor del av kommunens innevånare.

Därför förordar Härjedalens kommun starkt alternativ;

- ***0 + via Sveg upprustning befintlig E45***, men delar av sträckan norr om Ljusnan ges en ny sträckning för att öka framkomligheten och referenshastighet

Härjedalens kommuns samlade bedömning och sammanfattande slutsats, april 2018

E45 utgör idag en viktig infart till Härjedalen och Sveg. Vägen är av stor vikt för turistnäringen i Härjedalen samt som kommunikationsstråk för både medborgare och näringsliv till och från Sveg.

Härjedalens kommuns samlade bedömning är att en ny dragning av E45 är ett sämre alternativ än en ombyggnad och förbättring av den befintliga vägen, 0 + Sveg.

Detta gäller framförallt den försämrade tillgängligheten för kommunen. Om en ny sträckning för E45 byggs mellan Rengsjön och Älvros, skulle nord-sydlig trafik på E45 ledas bort från kommunen och dess centralort, vilket bland annat skulle ge minskat underlag för samhällsservice i alla former.

Vid en totalkostnadsbedömning blir kostnaden för alternativet med en 7 km lång nybyggnad ca 250 miljoner kronor högra i 2020 års prisnivå, jämfört med planerat och delvis beslutad ombyggnad och förbättring av nuvarande sträckning. Även framtida underhålls- och skötselkostnader blir större, då den sammanlagda vägsträckan, jämfört med idag, ökar med 25 % (7/28 km). Detta innebär, allt annat lika, att samhällets utrymme för vägar och underhåll i kommunen och regionen reduceras.

I de samhällsekonomiska beräkningarna som redovisas för kommunen om redovisas i samrådsunderlaget tas inte hänsyn till vilka följder en omdragning av vägen medför för

Härjedalens kommun. En utredning som visar på vilka konsekvenser de olika alternativen innebär för kommunen bör tas fram innan beslut om lokalisering av E45.

Ett försiktigt försök till samhällsekonomisk beräkning för kommunen vid en omdragning av vägen skulle kunna vara: Reducering av antalet anställda inom handeln i Svegområdet med ca 11 % och en minskning av antalet anställda inom turismnäringen med ca 4%. Det skulle innebära ca 50 årsarbeten eller ca 5,0 miljoner kronor årligen i förlorade bidrag- och skatteintäkter. Den samhällsekonomiska nyttan beräknas för 60 år från öppningsåret vilket skulle innebära att kommunens samlade intäkter reduceras högst väsentligt, med ca 315 miljoner kronor.

Men även påverkan på landskapsbilden, barriäreffekter och intrång i natur- och kulturmiljöer samt inom rennäringens reservbetesområden, som en "ny väg" för med sig, innebär stora ingrepp och medför större skada och därmed ett sämre alternativ än 0 + Sveg. Se kommunens samlade bedömning av studerade alternativ, se bilaga 1.

Fördelning av medel bör omfördelas så att turisttrafiken och råvarutransporter både till och från kommunen säkras, nuvarande förslag till nationell transportplan prioriterar i vår kommun endast genomfartstrafik, (ny sträckning av E45 förbi kommunens centralort).

Förslaget med en ny vägsträckning av E45 Rengsjön – Älvros bör inte genomföras.

- projektet är ej i linje med kommunens ambition att öka tillgängligheten till vår kommun. Härjedalens kommun klassas idag av Trafikverket som en kommun med låg tillgänglighet.
- en omdragning av E45 förbi vår centralort kommer att vara mycket negativ för kommunen ur flera aspekter, bl.a. genom minskat underlag för samhällsservice för flertalet av kommunens innevånare.
- tillgängliga medel i nationella planen bör nyttjas till att nuvarande sträckning av E45 rustas med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket själva föreslår i ÅVS för Inlandsstråket, exempelvis, järnvägsviadukten söder om Sveg, vägskälet Bäckedal, stigningsfiler m.m.

Bilaga 1

Härjedalens kommuns samlade bedömning av studerade alternativ
Alternativ, 0+ via Sveg, innebär bland annat att i huvudsak nyttja den befintliga vägen kan innebära lägre investeringskostnader per löpmeter och ett mindre intrång eftersom den följer vägens lokalisering. En åtgärd som effektivt nyttjar befintlig infrastruktur.

Alternativ 0+ via Sveg innebär även;

- Ökar tillgängligheten till framförallt Västra Härjedalens destinationer
- Ökar trafiksäkerheten med förbättrad vägstandard med minskad olycksrisk och resetiden minskas.
- Minskar risk för farligt gods olyckor
- Bättre boendemiljö med åtgärder i Sveg
- Bibehåller möjligheten till rekreation för det rörliga friluftslivet i området alternativen väster/öster Nonsberget

- Inga negativa effekter på rennaringen i området jämfört alternativet väster/öster Nonsberget.
- Ökat kundunderlag för handeln i Sveg och dess omgivning
- Nya och bättre GC-vägar för oskyddade trafikanter
- Vid ianspråktagande av utökat vägområde inom gällande byggnads-/detaljplaner kan motiveras med "s.k. liten avvikelser" enligt 9 kap 31b§ PBL
- Breddning av den befintliga/ny dragning av vägen innebär endast ett litet intrång/utan att medföra påtaglig påverkan på areella verksamheterna respektive riksintresseanspråken
- Utan negativ påverkan på naturmiljön
- Inga nya lösningar för genomledning av vattenflöden. Byte av trummor med förbättrade dimensioner för att underlätta vid höga flöden
- Fysiska åtgärder vid och över Ljusnan kan genomföras utan att förändra eller försämra den ekologiska eller den kemiska yt-/statusen
- Upprustning av E45 kommer att innebära att grundvattenförekomsten och sjöar får ett ökat skydd
- Projektet bedöms inte överskrida gällande Miljökvalitetsnormer
- Projektet bedöms bidra till en godare bebyggd miljö
- Hänsyn behöver tas till fornminnen i mark inom riksintresseområdet kulturmiljö väster om Älvros
- Hänsyn till påverkan på landskapsbilden behöver tas i anslutning till nya järnvägsbron fästet
- Bättre vägstandard ger viss besparing för underhåll för alternativen 0+ och 0+ med bro
- Påverkan på transportpolitiska målet – öka kvalitén på tillgänglighet i form av en mer attraktiv väg samt att trafikmiljön blir bättre anpassad för aktiva trafikanter
- Påverkan på miljöbalkens hänsynsregler och hushållningsbestämmelser bedöms kunna uppfyllas i projektet
- E45 är ett viktigt regionalt och nationellt stråk samt för arbetspendling inom regionen
- Uppenbar konflikt i projektet vid "ny lokalisering" av E45 är den mellan näringsidkare i centrala Sveg som riskerar att förlora kundunderlag
- Medger fortsatt torvbrytning på befintlig torvtäckt och ingen påverkan av potentiella torvtäkter.
- 40-50 hektar naturmark blir opåverkad
- En av kommunens stora nyckelbiotoper 35 hektar i Nonsbergets sydsida förblir opåverkad.
- Det värdefulla våtmarksområdet Norderflon-Vallmoflon som i den nationella våtmarksinventeringen bedöms ha mycket högt naturvärde förblir opåverkad.

Trafikverkets kommentar: Av Härjedalens kommuns yttrande framgår att man starkt förordar en fortsatt sträckning av E45 genom centrala Sveg och ser stora negativa konsekvenser med Trafikverkets vägförslag. Kommunen vidhåller sin tidigare

uppfattning om att upprustning av befintlig E45 är bättre än en ny dragning av E45. Kommunen anger bland annat att en ny vägsträckning skulle påverka centralorten Sveg negativt och nedgradera infartsvägarnas status vilket med största sannolikhet leder till sämre vägstandard, sämre underhåll och en försämrad säkerhet på befintligt vägnät. Kommunens uppfattning är att en ny sträckning av E45 mellan Rengsjön och Älvros inte är förenlig med det övergripande transportpolitiska målet, enligt Regeringskansliet 2016.

Trafikverket förstår oron hos kommunen men anser att vägförslaget innebär att de transportpolitiska målen uppfylls samt att ändamål och projektmål klaras av. Vidare är den föreslagna lokaliseringen och vägförslaget för E45 den mest lämpliga inom utredningsområdet.

Vägförslagets tänkta utformning av korsningar och planerad skyltning kommer dessutom att göra det möjligt att fånga upp spontanturism och det behov av service som centralorten kan ge trafikanterna med möjlighet till val av Sveg som resmål eller delresmål.

Att underhålla det befintliga vägnätet och att investera i nya väglänkar är två olika sätt att arbeta med infrastruktur men som naturligtvis hänger samman. Prioriteringen mellan poster för drift/underhåll kontra investering/nybyggnad sker på en övergripande nivå där långsiktiga planer för budgetposterna stäms av på många nivåer. Ett enskilt investeringsprojekt bedöms därför inte ge mindre pengar till underhållet av det befintliga vägnätet med hänsyn till att de regleras genom olika finanser.

Nya länkar i vägnätet som beräknas vara nyttiga för samhället kan ge lokala effekter som ibland är negativa. Om en ny väg byggs mellan Rengsjön och Älvros bedöms Sveg få en lägre genomfartstrafik och därmed ett potentiellt mindre kundunderlag. Oavsett effekterna för Sveg som centralort finns samma motiv kvar för att investera i samhällsnyttiga projekt för effektiva transporter. Små lokalt negativa effekter uppvägs av små positiva effekter för stora regioner.

Trafikverket har inte för avsikt att inom ramen för vägplanen göra djupgående analyser och utredningar beträffande konsekvenserna för centralorten Sveg eller Härjedalens kommun till följd av en ny sträckning av E45 utanför Sveg. Däremot är Trafikverket positiva till att bistå med sin kunskap från utredningsarbetena med vägplanen, vilka bland annat inbegriper "effekter vid väganalyser" (EVA) och samlad effektbedömning (SEB) ifall en utredning om konsekvenser inleds av annan part.

Just nu pågår arbetet med att färdigställa vägplanen inför formell granskning. I det arbetet intensifieras olika utredningar och vägplanen kompletteras med information om olika aspekter och resultat från analyser. Här kan nämnas uppdaterade ekonomiska kalkyler, klimatpåverkan, beräkningar av volymsuppgifter angående schakt och fyllnadsmaterial med mera.

Trafikverket är medveten om att en ny väglänk ger ett längre vägnät och en ökad underhållskostnad. I beräkningarna av samhällsnyttan av en ny väglänk tas hänsyn till investeringen och de ökade underhållskostnaderna.

Utöver ovanstående svar hänvisar Trafikverket även till kommentarer lämnade på kommunens tidigare samrådssynpunkter vid samråden över samrådshandling – val av lokalisering.

6.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

Vägplanens miljökonsekvensbeskrivning daterad 2018-12-19 och samrådshandlingens illustrationsplaner daterade 2018-12-19 har under perioden 2019-01-10 till 2019-01-12 hållits tillgängliga för enskilda som kan bli särskilt berörda och för allmänheten med flera. Information om samrådet skedde genom annonsering samt brevtuskick.

Ett samrådsmöte på orten hölls 2019-01-23 i Sveg. Inbjudan till samrådsmöte på orten skedde genom annonsering samt genom brevtuskick.

Nedan summeras anteckningar från genomfört samrådsmöte på orten, datum 2019-01-23

Plats: Visit Sveg, Ljusnegatan 1 i Sveg

Dagordning vid samrådsmötet:

1. Presentation
2. Kort om projektets bakgrund
3. Redogörelse för planeringsprocessen
4. Tidplan
5. Presentation av vägförslaget
6. Information om ersättningsfrågor och marklösenförhandlingar
7. Allmänna synpunkter
8. Paus/fika
9. Enskild genomgång för de som önskar

Samrådsmötet utgick från ett bildspel som visades för mötesdeltagarna.

Trafikverket redogjorde för projektets bakgrund och de utredningssteg som Trafikverket hittills har genomfört i planlägningsprocessen för projektet, även den ekonomiska planeringen som föregår ett vägprojekt beskrevs. Vidare redogjorde Trafikverket hur planeringen av ett vägprojekt går till och den formella handläggning som följer när Trafikverket upprättar en vägplan. En informativ film om hur Trafikverket planerar ett väguppdrag kompletterade beskrivningen av planlägningsprocessen.

Projektets tidplan föredrogs, Trafikverkets målsättning är vägplanen ställs ut för granskning sommaren 2019 och därefter sänds för fastställelseprövning hösten 2019.

Vägplanens förslag, dess sträckning, utformning och lokalisering beskrevs.

Indragning av väg från allmänt underhåll i vägplanen beskrevs, bland annat nämndes att en kortare sträcka längs befintlig Rv 84 kommer att dras in från allmänt underhåll i samband med att ny anslutning och korsning byggs invid Bäckänget.

En film (datoranimerad) som illustrerar delar av vägförslaget visades för mötesdeltagarna.

Trafikverket berättade även om de miljöaspekter som identifierats i projektet, bedömd miljöpåverkan samt tänkbara miljöskyddsåtgärder i vägplanen.

Trafikverket redogjorde för ersättningsprinciper vid inlösen av mark och begrepp som är bra att känna till.

Fråga/synpunkt: Vilka är kostnaderna för övriga vägalternativ nummer 1 och 2?
Trafikverket ber att få återkomma med de uppgifterna senare. Uppgifter om detta finns redovisade i samrådshandlingar som tagits fram under processen.

Fråga/synpunkt: Vilken hastighet kommer vägen att få? **Trafikverkets svar:** *I huvudsak 100 km/h fram till korsningen E45/Rv 84 i Bäckänget, därefter 80 km/h fram till Älvros. I Älvros blir hastigheten inom vägplanen troligtvis 60 km/h.*

Fråga/synpunkt: Hur bred är nuvarande E45? **Trafikverkets svar:** *den varierar på sträckan, oftast mellan 6-10m.*

Fråga/synpunkt: Det kommer att krävas många lastbilslass med berg och material, mycket bränsle går åt för att bygga denna väg. **Trafikverkets svar:** *det stämmer, en hel del material kommer att behöva köras in till projektet och vissa massor bedöms kunna återanvändas inom projektet. Det är frågor som studeras just nu.*

Fråga/synpunkt: Hur mkt förkortad resväg ger vägförslaget? **Trafikverkets svar:** *ca 15 minuters restidsvinst.*

Fråga/synpunkt: Vi har en befintlig väg som behöver byggas om, ifall man förbättrar E45 från Dalarna upp till Sveg så kan man tjäna 15 minuters restid där istället för att bygga en ny väg här: **Trafikverkets svar:** *Aktuell vägsträckan har pekats ut som intressant att utreda. Denna sträcka har förutsättningar till hög restidsvinst/trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Men det finns även andra sträckor längs befintlig E45 som har behov av åtgärder.*

Fråga/synpunkt: Vad vinner Sveg på detta? Turismen kanske tar andra vägar och detaljhandeln tappar kunder. **Trafikverkets svar:** *Här finns ett motstående intresse. Trafikverket har ett uppdraget att ur ett nationellt perspektiv utreda förutsättningarna för förbättringar av E45 i detta område. Målsättningen med det nationella vägnätet är att vägarna ska ha hög framkomlighet och ha hög trafiksäkerhet. Vägförslaget innebär en förkortad resväg med ca 15 minuters restidsvinst vilket ger stor samhällsekonomisk nytta. Befintligt vägnät i området kompletteras och det ger ökad robusthet, exempelvis vid händelse av olycka genom möjlighet till omledning.*

Fråga/synpunkt: Hoppas att politikerna ni har träffat idag har talat om hela Härjedalen. Diskussionen får inte bara handla om konsekvenserna för Sveg. **Trafikverkets svar:** *Det har de gjort.*

Fråga/synpunkt: Hur stor andel tung trafik kommer att trafikera den nya sträckningen. **Trafikverkets svar:** *ca 25% av trafiken längs nya sträckningen bedöms utgöra tung trafik.*

Fråga/synpunkt: En viss andel av den tunga trafiken på E45 har börjat att använda Losvägen istället för att köra via Sveg.

Fråga/synpunkt: Den diskussion som hålls här nu, att man borde lägga pengarna på andra ställen och vägar istället för detta projekt. Pengarna är avsatta till detta projekt. De går inte bara att flytta till andra projekt och vägar.

Fråga/synpunkt: Finns det någon konsekvensbeskrivning om hur folk eller Svegs detaljhandel påverkas? **Trafikverkets svar:** *Nej, Trafikverket har inte gjort någon sådan utredning eftersom det inte är Trafikverket uppdrag. Trafikverket ska se över och ansvara för infrastrukturen. Trafikverket ställer gärna upp med uppgifter och dialog ifall en sådan utredning skulle göras av annan.*

Fråga/synpunkt: Varför utger man ersättning så långt efter att intrång har gjorts? **Trafikverkets svar:** *Trafikverket vill se hur intrång och eventuella skador totalt sett har blivit innan reglering sker. Man får ränta på ersättningen från den dagen marken togs i anspråk till dess att reglering och betalning sker. När vägrätt har uppstått i ett vägprojekt kan Trafikverket ta marken i anspråk utan att reglering av ersättning överenskommits.*

Fråga/synpunkt: Mitträffling ger buller och störning i skog och mark.

Nedan summeras synpunkter över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, inkomna under samrådstiden 2019-01-10 till 2019-02-12 yttrande. Respektive yttrande som har inkommit, redovisas i punktform nedan.

- Enskild synpunkt, handlingsnummer 03: Sträckan har dålig bärighet men den del av E45 av Mora-Sveg som är riktigt dålig är längre söderut och berörs inte av den sträckan som tas bort. Rusta upp den delen istället. Varför göra en helt ny väg och förstöra orörd natur när man kan rusta upp befintlig? De som kommer spara lite tid är den tunga trafiken och hur stor del är den ens av den totala trafiken? Satsa på befintlig väg istället och rusta upp den, gynnar Sveg, Härjedalen och landsbygden mer än att ta bort en europaväg från Härjedalens största ort. Känns märkligt att man ska urbanisera ännu mer än att försöka hjälpa landsbygden.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 15: Förslag, lägre hastighet genom Älvros. 50 med start innan kyrkan.

- Enskild synpunkt, handlingsnummer 16: Nej till väg Rengsjön-Älvros! Att bygga en ny vägsträcka för att tjäna 15 minuter för i princip lastbilstrafik är helt galet! Vägbygget är på myrmark och kommer ej bli bra och kommer bli mycket dyrare än det beräknas! Sveg är starten/knutpunkten intill hela Härjedalen att dra en väg före den är idiotiskt. All turisttrafik som åker in i Härjedalen hela sommaren behöver bättre vägar! All trafik som åker uppöver Sveg mot Lofsdalen, Vemdalen och Funäsdalen, Tännaldalen, Ramundberget behöver bättre vägar. Mät trafiken på allahelgona, jul, nyår, sportlov, påsk med mera, det är tusentals trafikanter som kör uppöver då! Dessa pengar behövs för att kosta på befintliga vägar att bli snabbare och säkrare! Inte en förbifart före infarten till härliga Härjedalen! Tänk om och tänkt till!
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 17: Som boende i Sveg och som bilist med 3-4000 mil per år känns den nya vägen underlig om det är på grund av miljövinst. Kör E45 Sveg söderut regelbundet hela året med framför allt maj-oktober. Finns en dalgång som heter Emådalen! För mig som lekman torde den stora miljövinsten att bygga en stor bro, raktöver den dalgången. Det finns miljövinst åt båda håll (mät utsläppen på en lastbil där) och trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten ja, befintliga E45 är ju som ett patetiskt rövhål (ursäkta uttrycket) från västbacka till Siksjön är det en trafikfarlig katastrof med avåkningsolyckor och olyckor inte minst med dödlig utgång. Hoppas verkligen ni har med det i era samhällsbesparingar. SÅ i min praktiska värld utan några ekonomiska aspekter. En bro över Emådalen och en rustning av resterade väg mot Sveg.
- Enskild synpunkt, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 81: Om man kollar vägbeskrivning via -typ- Google Maps så kommer ingen turisttrafik att använda den nya vägen, även dom som ska vidare uppåt till -typ- Åre. Handlarna i Sveg är oroliga för tapp av kunder. Det kommer inte hända. Dom som handlar i Sveg ska vidare västerut, och kommer inte undan Sveg. Dom som kommer att ha bruk för den nya sträckningen är lastbilar från västra Sverige (och Norge) Jag tycker att det är stort slöseri med pengar, med tanke på den lilla nytta den nya sträckningen kommer ge. Hjälps oss istället med det befintliga vägnätet i Härjedalen och resten av landsbygden.
- Enskild synpunkt, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 82: Hur ska Trafikverket kunna göra en ny bra väg över myrmarkerna som finns i området? åk utanför Vänsjö och titta på de fantastiskt dåliga lagningar som har gjorts om flera gånger de senaste åren med samma dåliga resultat varje gång. Har ni någon ny teknik som ännu inte prövats?
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 12,13,14,18,22,35.36 och 37: Avser flertal mejl med frågor och synpunkter till Trafikverket beträffande kostnadsberäkningar samt gjorda utredningar och konsekvensbedömningar i vägplanen med mera.
- Enskild synpunkt, handlingsnummer 20, 21 och 26: Avser mejl med önskemål om handlingar som rör projektet samt ett antal frågor till Trafikverket.

- Enskild synpunkt, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 83: Virkesavlägg vid avverkning? Som det är idag läggs virket vid skogsbilvägen. Hur blir det med befintlig skogsbilväg? Detta påverkar avverkningskostnaden.
- Enskild synpunkt, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 84: Detta är en utmärkt sträckning. Den gynnar andra delar av kommunen, det blir ett uppsving för Älvros och Ytterhogdal. De turister som skall till västra Härjedalen åker genom Sveg medans de som skall till Jämtland åker via Älvros. Det blir inte så trångt i Sveg.
- Enskild synpunkt, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 90: Sparar tid, ja hur mycket tid sparas? Och göra E45 säkrare?! Ja, då kanske man skulle ha kvar den gamla sträckningen och istället upprusta befintlig väg mellan Orsa-Sveg-Fjällvärlden. Det måste väl vara bättre att renovera befintlig väg än att bygga ny väg på så kort sträcka.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för inkomna synpunkter och yttranden från enskilda och allmänhet enligt ovan.

Aktuell vägplan finns upptagen i nationell plan för transportsystemet 2018–2029 och i tidigare planer. Det är regeringen som beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån bland annat Trafikverkets förslag. Då beslutet finns från Regeringen börjar Trafikverket sitt arbete med att utreda och planlägga vägen. Regeringen har alltså fattat beslut kring ett större område men inte var vägen ska gå. Ett flertal synpunkter har handlat om förbättringsbehov längs befintlig E45 och även längs andra intilliggande statliga vägar i området. Trafikverket håller med om att det finns underhålls- och förbättringsbehov på vägnätet i området. Flera angelägna åtgärder i projektets närhet har identifierat i bland annat åtgärdsvalsstudier. Det gäller exempelvis behovet till åtgärder vid järnvägsöverfarten strax söder om Sveg. När det gäller vägplanen och dess planläggning så utgår arbetet från ändamålen att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45 och projektmålen att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap. Vägplanens utredningsområde är identifierat utifrån ändamål och projektmål. Eventuella behov av förbättringar längs andra sträckor av E45 och andra statliga vägar ingår inte i projektet och får utredas i separata projekt ifall det blir aktuellt.

Projektet bedöms få en god samhällsekonomi och en ny sträckning kan dimensioneras för bärighetsklass BK4 samt utformas med standard för 100 km/h längs en mycket stor del av sträckan. I korsningen i Älvros föreslås hastigheten 60 km/h. Formellt är det länsstyrelsen som beslutar om nya hastigheter. Trafiksäkerhet och tillgänglighet ökar samtidigt som delar av trafiken leds bort från sträckor med bebyggelse och högre olycksrisker. Utredningsarbetet av en ny väglänk enligt vägförslaget visar att intrång- och påverkan på landskap, kultur-, natur-, och boendemiljön bli rimliga i förhållande till den nytta en ny vägdragning ger. Anpassningar gjorda i utformningen av väganläggningen bedöms ha minskat intrång och påverkan. Vägförslaget passerar trots anpassningar och justeringar torvområden främst norr om Rengsjön. För att

undvika de problem som vägbyggnationer kan få i denna typ av miljö bedöms omfattande åtgärder behövas i vägens undergrund.

Restidsförkortningen för trafik på E45 med målpunkter söder respektive öster/norr om utredningsområdet beräknas bli i storleksordningen 17 till 20 minuter om en ny väglänk byggs enligt vägförslaget i området kring Nonsberget mellan Rengsjön och riksväg 84 söder om Bäckänget i jämförelse med dagens sträckning av E45 via Sveg. Vägförslaget förläggs delvis inom det område mellan Rengsjön och Älvros som är utpekad som riksintresse för planerade kommunikationer.

Trafikverket är medveten om de stora variationer i trafikflöden som bland annat en hög andel turisttrafik under vissa tider genererar. Rörande trafikflödena (uttryckt i ÅDT) för personbilar och tunga bilar: Uppräkningen som är gjord i enlighet med de uppräkningsstal som Trafikverket generellt använder sig av.

Med hänsyn till trafiksäkerheten strävar Trafikverket efter att minimera antalet enskilda anslutningar längs ny E45 sträckning. Trafikverket bedömer att vägförslaget kommer att medföra ett visst behov av att justera och komplettera även det enskilda vägnätet i vägförslagets närhet. Detta för att underlätta för skogsbruk, bland annat virkesavlägg och tillgänglighet och för att undvika onödigt många anslutningar mot det nya vägnätet. Trafikverket utreder möjliga och lämpliga lösningar för detta men det utgör bara ett underlag för den förrättning som kommer att ske för dessa vägar som inte ingår i vägplaneförslaget.

Skillnaderna i kostnader mellan alternativen kan bland annat förklaras av att väglängderna skiljer sig åt. Befintlig E45 inom utredningsområdet är bitvis undermålig och trafikfarlig vilket innebär att delar av sträckan skulle behöva omfattande åtgärder för att närma sig ändamål och projektmål. Genomsnittligt löpmeterpris för vägförslaget 0+ via Sveg bedöms till ca 13000 kr/löpmeter vilket är lägre än alternativ 2 resp. 3. Men på grund av längre vägsträcka blir totalkostnaden högre.

6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga

Minnesanteckningar från samråd med Tåssåsens sameby, TRV 2017/42116, handlingsnummer 80

Tåssåsens samebys beskrivning av områdets betydelse för rennäringen:

Alla betesområden som samebyn har tillgängliga alterneras beroende på väder och vind. Området på södra sidan Ljusnan är kända marker för Samebyn då området har varit reservbete förut. Men från och med januari 2019 planeras det att bli ett ordinarie betesområde. Fastigheterna i området ägs i huvudsak av de stora skogsbolagen, men några mindre arealer har privata markägare. Med de stora skogsbolagen finns redan avtal. Samebyn tror att ingen markägare sätter sig emot att området blir ordinarie renbetesland.

Betesperioden i området är ca 4 månader från december till april. Med det nya avtalet kommer det att bli i princip varje år nu när markerna blir ordinarie bete. Under riktigt

snöfattiga vintrar kommer området inte att användas. Det är troligt att det kommer att vara ca 1500 renar i området, men om behovet finns kan det vara upp emot 5500 renar eftersom det är mycket bra vinterbete.

När det har använts tidigare så har renen vallats dit med skoter över Ljusnan. Övergång över Ljusnan sker vanligen över isen i området väster om Älvros. På detta sätt bedöms även transporter ske i framtiden, med undantag kan transport ske med lastbil.

Området blir påverkat i stor omfattning då den planerade vägen planeras att skära mitt igenom det. Det är inte bara att vägen blir en fysisk barriär utan även vägsaltet leder till att renarna dras dit vilket ökar risken för olyckor för både renarna och renskötarna, men även för trafikanterna. Det finns två lösningar som skulle kunna minska detta.

1) Viltstängsel, håller renarna från vägen och gör att olyckorna blir mindre. Dock viktigt att det ska gå att öppna så flytt över vägen är möjligt.

2) Låg hastighet 60km/h och att trafikanterna respekterar detta, skulle leda till få olyckor.

Erfarenheter visar att renarnas benägenhet att vistas på vägen och antalet påkörningar ökar drastiskt när saltning sker. Varningsskyltar har prövats på andra ställen. Ett problem är att de ofta stjäls. Större varningsskyltar monterad på fasta stolpar i ändarna av projektet skulle kunna vara ett alternativ. Ett generellt problem är att många vägar har byggts på sandåsar och liknande talldominerade lavrika miljöer där det finns goda betesförutsättningar för renarna.

Rennäringen har en tydligare rätt till bete inom sina åretruntmarker (renbetesfjäll) och mindre tydligt till resterande marker där samebyn i högre utsträckning kan vara förstående för att anpassningar av renkötseln kan bli tvunget att göras.

Diskussioner

Diskussioner fördes om vägplaneprocessen och att det är viktigt att tydligt kunna beskriva vilka motiv som finns för olika åtgärder och vilka positiva och negativa effekter de för med sig. Exempelvis ett viltstängsel kan kräva ett något större vägområde och för att kunna få det ytterligare markbehovet fastställt krävs tydliga motiv.

Samebyns bedömning är att renarna vänjer sig vid att ta sig över viltbroar över vägen, om dessa är naturligt inpassade i omgivningen. Men Samebyn anser att i detta område är stängsel ett måste för att kunna nyttja området och en sektion som är öppningsbar en betydligt bättre lösning än en bro. Att flytta en renhjord genom ett öppningsbart stängsel tar allt från 5 minuter till en timme. Passagen måste dock ligga i mer öppna områden med gles skog eller myrmarker där renen har god sikt framåt.

I och med att vägen förändrar hela området så ser samebyn behov av att anlägga viltstängsel hela vägen längs nya sträckan samt genom området förbi Rengsjön söderut längs befintlig E45 ned till sjön Målingen. Detta för att annars finns det risk att renen går söder om Lilltjärn och hamnar på fel sida viltstängslet. Det är dock inte av lika stor vikt att ha viltstängsel uppe mot bron i Älvros då det är mer bebyggt område.

OM stängsel inte blir av måste hastigheten hållas under 60 km/h för att fungera som ett tillräckligt skydd mot påkörningar. Ett viltstängsel ger även skydd för renskötarna som då slipper vistas inom vägområdet. Höga hastigheter och dåligt visad hänsyn längs vägen ökar risken för olyckor.

Trafikverkets sammanfattning

Stängsel kan vara motiverat av att det underlättar för rennäringen och minskar skaderisken för trafikanterna. Utan stängsel kan kostnaden (arbetsmiljörisker, trafikdödad ren med mera) bli mycket hög för samebyarna men även för trafikanten, underhåll och räddningstjänst. Det kan vara problem med att anlägga stängsel vid bebyggda områden i Bäckänget och Fannhus direkt söder om Älvros. Där kommer hastigheten att vara lägre, 80 km/h och det är inte lika viktigt med stängsel förbi bebyggelsen. Vanliga viltstängsel fungerar för att hålla renen från vägen. Det behövs inte något tätt nät ända mot marken. Samebyn ser inget behov av några extra anordningar för att lasta och lossa renar ur lastbilar. Det fungerar ofta bra med en skogsbilväg.

***Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har efter samrådsmötet med Tåssåsens sameby inlett ett arbete med att studera förutsättningarna för att anlägga ett viltstängsel inom ramen för vägplanen. Det vägförslag som presenteras vid samråd under perioden 190110 - 190212 inkluderar ett förslag om att anlägga viltstängsel längs en ca 10 km lång sträcka med start ca 4 km söder om föreslagen cirkulation invid Rengsjön. I norr föreslås viltstängslet att avslutas strax söder om bebyggelsen i Bäckänget.*

Jordbruksverket yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 01

Vi kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

***Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen.*

Havs- och vattenmyndighetens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 02

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

***Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen.*

MSB yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 04

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

***Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen.*

Skanovas yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 05

Yttrande

Skanova har ledningar i mark efter väg E45 på västra sidan av E45 vid blivande trafikplats "Regnsjön" samt ledningar i mark på södra sidan av E45 vid blivande trafikplats "Älvros" och luftledningar på stolpar längs väg 84 inom berörd vägplan. Se bilaga: Skanova lägeskarta berörda ledningar vid E45 delen Rengsjön-Älvros.pdf

Skanova vill tillsammans med Trafikverket att en gemensam protokollförd besiktning utförs av läget mellan Skanovas anläggningar och vägområde väg E45 och väg 84 i projekteringsstadium och innan projektstart.

Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den enligt avtal.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för yttrandet och lämnad information. Beträffande fördelning av eventuella kostnader i samband med flytt/skydd av ledningar etc. regleras enligt gällande avtal mellan Trafikverket och ledningsägaren.*

Tillväxtverkets yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 06

Tillväxtverket avstår från att yttra sig i ärendet.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för yttrandet.*

Fortifikationsverkets yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 11

Illustrationsplaner inget att erinra.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för yttrandet.*

Sveriges Åkeriföretags yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 19

Trafikverket har önskat synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning och samrådshandlingens illustrationsplaner för nybyggnad av E45, delen Rengsjön-Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län. Sveriges Åkeriföretag Norr har inget att erinra i utsänt underlag, än vad som tidigare framkommit.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet och lämnad information.

Härjeåns Energi ABs samt Härjedalens Miljöbränsle ABs yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 23 och 29

Härjeåns Energi AB (Härjeåns Energi) driver idag en biobränsleanläggning i Sveg. Anläggningen uppfördes i slutet av 80-talet och sysselsätter ett drygt hundratal personer i Sveg och övriga del av Härjedalens kommun. Produktionen består i att torka biobränslen till pellets för försäljning till såväl privata- och industrikunder i Sverige, Norge och Danmark.

Under åren 2016 till 2018 har bolaget investerat cirka 500 miljoner kronor i att uppföra ett nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk, vilket kommer att komplettera produktportföljen med el- och fjärrvärmeproduktion. Verket eldar biobränsle med torv som inblandning vilket skördas från befintliga torvtäkter i regionen av Härjedalens Miljöbränsle AB (HMAB).

Härjeåns Energi har tidigare lämnat in yttrande kring Trafikverkets planer för ombyggnad och nybyggnad av E45 delen Rengsjön-Älvros, del i december 2017 men även i april 2018. Att inkomma med yttranden i detta ärende har som nämnts tidigare varit viktigt för Härjeåns Energi då den nya vägsträckningen skulle medföra en omfattande negativ inverkan på bolagets framtida möjligheter att fortsätta att utvecklas.

Härjeåns Energi vill i detta yttrande återigen framför vad bolaget i sina tidigare yttranden framfört till Trafikverket. I dessa framkommer att Härjeåns Energi avvisar Trafikverkets val av lokalisering avseende ombyggnad och nybyggnad av E45 och bolaget framför följande argument:

1. En ny vägsträckning skulle innebära att två av Svegs huvudsakliga infartsvägar skulle få försämrade vägstatus i och med att de skulle nedvärderas från att vara Europaväg. Detta gäller östlig infart i riktning från Ytterhogdal, samt i sydlig riktning från Mora. Väl fungerande och säkra in- och utfartsvägar är en absolut nödvändig förutsättning för bolagets verksamhet vilken genererar 1000-tals tunga fordonsrörelser per år i samband med införsel av råvara och bränsle till fabriksanläggningen samt vidare ut från anläggningen i förädlad form.

En nedgradering av infartsvägarnas status leder med största sannolikhet i förlängningen till sämre vägstandard, sämre underhåll och en försämrade säkerhet.

2. En ny vägsträckning skulle även medföra att stora delar av genomfartstrafiken leds förbi Svegs tätort. Dagens genomfartstrafik bidrar starkt till underlaget för att upprätthålla en väl fungerande service och handel i Sveg. Genomfartstrafiken ger även idag fantastiska möjligheter till att visa upp och sprida information om Sveg och Härjedalen. Härjeåns Energi har i och med det nya kraftvärmeverket stora möjligheter att växa och skapa nya produkter och tjänster. En förutsättning för att kunna fortsätta växa och i förlängningen även överleva, är helt beroende av möjligheten att attrahera kompetent personal.

Försämrade service och handel i Sveg skulle definitivt sänka Svegs

attraktionskraft som bostadsort och därmed slå undan benen för bolagets fortsatta verksamhet.

Utöver det som nämns ovan och som även nämnts i de två tidigare inlämnade yttrandena vill Härjeåns Energi tillsammans med HMAB i detta yttrande tillföra ett antal saker.

HMAB innehar idag en bearbetningskoncession på Nonsbergsflon, belägen inom del av den tänkta vägdragningen. Härjeåns Energi och HMAB har idag ett viktigt samarbete innebärandes att HMAB skördar och levererar torv till Härjeåns Energi, vilket nyttjas för förbränning i kraftvärmeverket.

Trafikverket nämner i miljökonsekvensbeskrivning del 2, under rubrik 11.12.2 täkter – materialuttag, att anläggande av väg över torvområde mellan Rengsjön och Älvros medför att området delvis inte kan nyttas som framtida torvtäkt. Eftersom det inom Härjedalens kommun, och resten av Jämtlands län, inte är ont om torvområden samtidigt som intresset för utvinning av torv för användning av bränsle kan antas vara mindre än tidigare, är bedömningen att anläggande av väg över aktuellt torvområde (Nonsbergsflon) inte kommer medföra märkbart begränsat utbud av torv jämfört med behovet/efterfrågan.

Härjeåns Energi vill dock poängtera att för bolaget och det nya värmeverket utför torven en mycket viktig del då verket ska elda biobränsle med torv som inblandning. För att säkra företagets råvarubehov behöver HMAB ges möjlighet att bedriva vidare produktion på befintliga torvtäkter samt expandera sina täktområden. Flera av de befintliga täkterna som öppnades för produktion på 1980-talet kommer inom de närmsta åren att vara färdigbrukade. Härjeåns Energi och HMAB ställer sig frågande till Trafikverkets bedömning av att det inom Härjedalens kommun och Jämtlands län inte är ont om torvområden. Detta argument visar tydligt hur vagt insatta Trafikverket är i torvindustrins nuvarande och framtida situation. Härjeåns Energi och HMAB vet mycket väl att det finns mycket våtmarker i regionen/länet. Detta medför dock inte större möjligheter för de bolag som vill nyttja denna inhemska produkt att kunna göra det. Det är idag mycket svårt och kommer fortsatt framöver att vara svårt för HMAB att säkra uppkommande råvarubehov av torv. För att ett projekt avseende täkt av torv ska startas upp måste många faktorer vägas in:

- Påverkansgrad (dikning/tidigare torvtäkt)
- VMI-klassning
- Torvqualität
- Storlek
- Naturvärden
- Fornminnen
- Kringboende
- Markägare
- Vägnät
- Recipientvatten
- Avsättning

Det är många gånger svårt att finna en myr som uppfyller samtliga av dessa faktorer som särskilt för bolag belägna i denna del av Sverige. Få av de myrmarker som återfinns i denna del av Sverige är påverkade av tidigare dikning och torvtäkt, vilket idag är en av de förutsättningar som många gånger krävs för att det ska vara möjligt att starta upp en ansökningsprocess avseende täkt av torv. På grund av detta är HMAB i stort behov av att bibehålla många av de koncessioner och tillstånd som bolaget idag innehar avseende täkt av torv.

Trafikverket nämner även att myndigheten i den fortsatta planlägningsprocessen kommer att utreda lämpligheten att anlägga väg i området, jämfört återställning av området efter avslutad täktverksamhet. Myndigheten nämner vidare att projektet inte medför något fysiskt intrång i de befintliga och ansökta materialtäkter som finns inom utredningsområdet. Härjeåns Energi och HMAB vill påpeka att HMAB idag innehar koncession på Nonsbergsflon, vilket gäller till utgången av år 2031. Enligt nuvarande planhandlingar sträcker sig den nya vägdragningen över delar av denna koncession vilket i allra högsta grad innebär ett fysiskt intrång i en befintlig täkt. HMAB vill även upplysa Trafikverket om att det idag finns ett rådande nyttjanderättsavtal mellan HMAB och befintliga markägare.

De båda bolagen ställer sig även frågande till vad Trafikverket avser att göra med den del av Nonsbergsflon som inte kommer att beröras av den nya vägdragningen. Verksamheten på Nonsbergsflon utgörs av en helhet med ett omfattande dikessystem bestående av både tegdiken och kantdiken. Det vatten som avvattnas från området leds i nordlig riktning via sedimentationsdammar och vidare till nedströms belägna recipienter. En vägdragning över Nonsbergsflon skulle kunna medföra stora konsekvenser för dikessystemet och således täktverksamhetens förmåga att omhänderta utgående vatten. Menar Trafikverket att HMAB fortsatt ska kunna skörda torv på övriga delar av Nonsbergsflon? Detta skulle innebära stora förändringar i verksamhetens uppbyggnad och stora merkostnader för bolaget.

Den vägdragning som planeras är ingen småskalig väg utan en större väg, vilket innebär anläggande av stora diken utmed dess sidor. Med dagens lagar och regler och inte minst Weserdomen har HMAB ett stort ansvar för att se till att det utgående vattnet från Nonsbergsflon inte medför en negativ påverkan på nedströms belägna recipienter. En vägdragning på Nonsbergsflons norra del skulle med alla sannolikhet försvåra detta.

Härjeåns Energi och HMAB ställer sig även frågande till vad de delar av Nonsbergsflon som inte berörs av vägbygget skulle komma att bli vid en efterbehandling. Anläggande av väg i Nonsbergsflons norra del kommer med all sannolikhet att försvåra möjligheterna till en god efterbehandling av området. Efterbehandlingen av täktverksamheter sker många gånger antingen genom anläggande av skog alternativt anläggande av våtmarksområde.

En förutsättning för att plantera skog på området är att bibehålla vissa av de diken som idag finns på området. Avvattning skulle fortsatt ske i nordlig riktning, rakt mot den väg som Trafikverket avser att anlägga. Frågan är ur detta skulle komma att påverka den nya vägdragningen samt vilka åtgärder som måste vidtas för att förhindra eventuell negativ påverkan av vägen. Troligtvis skulle efterbehandling av

skog leda till att ytterligare diken behöver anläggas i området med en eventuell större påverkan på området.

Ett annat alternativ är att efterbehandla området till ett våtmarksområde. Detta innebär att utloppet från området däms igen tillsammans med ett flertal diken. Området tillåts sedan att naturligt vattenfyllas. Huruvida Trafikverket vill ha ett våtmarksområde i anslutning till den nya vägdragningen kan inte Härjeåns Energi eller HMAB svara på, men detta är ett vanligt efterbehandlingsalternativ för torvtäktverksamheter och även det alternativ som skulle medföra störst bidrag till den biologiska mångfalden.

Härjeåns Energi och HMAB kan se att vägdragningen i den norra delen av Nonsbergsflon skulle förändra hela täktverksamhetens struktur och uppbyggnad såväl som möjligheter för efterbehandling. Detta är inte något som bör tas lätt på då en godtagbar efterbehandling av området var en förutsättning för att HMAB en gång i tiden meddelades koncession på området. HMAB har även idag avlagt en summa pengar för efterbehandlingsarbetet på området. Bolaget ser helst inte att de ska behöva lägga dessa pengar på ett efterbehandlingsprojekt som kan komma att misslyckas. Vägdragningen kommer även med all sannolikhet att medföra merkostnader för att en godtagbar efterbehandling ska kunna uppnås för området. Detta är pengar som HMAB inte avser att lägga på efterbehandlingsarbetet av täktverksamheten. De både bolagens bedömning är således att om Trafikverket beslutar att anlägga en ny vägdragnings i Nonsbergsflons norra del så bör även Trafikverket stå för den totala efterbehandlingskostnaden av området.

Att ianspråkta mark för byggnation av den nya sträckningen av E45 mellan Rengsjön och Älvros är för Härjeåns Energi och HMAB ett mycket ogenomtänkt beslut vilket inte minst visas genom Trafikverkets okunskap och naiva syn på torvanvändandet i Härjedalen och dess nytta och betydelse som torven har för Sveg. Anledningen till att HMAB beviljats koncession i området är för att bolaget ska kunna producera samhällsnyttig el till bländ annat Svegs tätort med omnejd. Att då planera en vägdragnings över ett redan befintligt koncessionsområde som har till syfte att främja ökad samhällsnytta känns inte genomtänkt. Särskilt då det redan idag finns en befintlig vägsträckning som är i behov av underhåll.

Politiker pratar många gånger om att det ska kunna gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Härjeåns Energi och HMAB skapar jobb lokalt, en förutsättning för att folk ska kunna bo och leva i Härjedalen. Att anlägga nya vägar vilka leds förbi mindre tätorter känns inte förenligt med de mål som finns uppsatta avseende att främja en levande landsbygd. Härjeåns Energi tillsammans med HMAB anser således att planerad vägsträckning bör stoppas och befintlig vägsträckning prioriteras. Inte minst för bolagets egna intressen utan även för hela Svegs tätort samt den natur som kommer att påverkas av den nya vägdragningen.

Därutöver ställer sig både Härjeåns Energi och HMAB frågande till hur den koncessionsrätt som HMAB idag innehar kan inskränkas. De båda bolagen skulle gärna vilja veta ordningsföljden över hur Trafikverket planerar att ianspråkta den mark som är belägen vid den planerade vägdragningen. Härjeåns Energi och HMAB ställer sig även frågande till hur HMAB ska ersättas då delar av den koncession som bolaget idag har kommer att inskränkas. Hur avser Trafikverket att kompensera

bolaget, dels för uteblivna torvresurser, men även för de merkostnader som kan komma att uppstå, både produktionsmässigt samt efterbehandlingsmässigt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för lämnade synpunkter. Härjeåns Energi avvisar Trafikverkets val av lokalisering avseende ombyggnad och nybyggnad av E45 och framför flera argument för detta. Bland annat farhågor om att Svegs huvudsakliga infartsvägar skulle få försämrade vägstatus vilket kan verka menligt för verksamheten, ett sämre underlag för service och handel i Sveg, intrång och konsekvenser för den pågående verksamheten på Nonsbegsflon med mera.

Projektet utgår bland annat från de transportpolitiska målen, projektets ändamål och projektmål, identifierade brister i transportsystemet med mera. Enligt Trafikverkets utredningar och beräkningsverktyg så ger vägförslaget en god målpuppfyllelse och en hög samhällsnytta samtidigt som intrång blir acceptabla. Det bedöms därför finnas starka skäl att genomföra vägförslaget. Lokala effekter kan ibland var negativa men utgör inte skäl i sig för att inte investera i samhällsnyttiga projekt.

Trafikverket bedömer att vägförslagets påverkan på Härjedalens Miljöbränsle ABs torvtäkt på Nonsbergsflon blir små om rätt skyddsåtgärder inarbetas i förslaget och kommande entreprenadhandlingar. Där vägförslaget passerar över tåkten är den till stor del utbruten med ringa torvdjup och uppstickande block. Väganläggningen delar upp området och kan riskera att exempelvis försvåra en adekvat avvattning. Anläggandet av tillräckligt många trummor i lämplig dimension och nivå samt utformningen av diken i väganläggningen är viktigt för att inte påverka brytningen av torv i de återstående delarna av tåkten. Trafikverket planerar att hålla ytterligare samråd med HEAB och HMAB i den kommande detaljprojekteringen och samråder gärna plats vid torvtäkten. Trafikverket är även intresserade av att få ta del av HEAB och HMAB synpunkter vad gäller åtgärder som kan mildra eventuella negativa konsekvenser från vägförslaget.

Vid ett genomförande av vägplanen är det sannolikt att nuvarande E45 mellan Sveg och Älvros övergår till att bli en tre-siffrig väg genom att Riksväg 84 föreslås få en gemensam sträckning med ny E45 söder om Ljusån. Nivån på väghållningen för intilliggande allmänna vägar kan därmed komma att förändras.

Försvarsmaktens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 24

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet.

Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 25 och 38

Med anledning av Trafikverkets plan för ombyggnad och nybyggnad av E45 delen Rengsjön-Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län vill Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalen inledningsvis vidhålla att det vi vill se är en upprustning av nuvarande sträckning av E45 genom Sveg. Upprustningen ska innehålla åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på utpekade delar, förbättrar boendemiljön i tätorten och minskar risken för olyckor med farligt gods.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalen har som mål och verksamhet att:

- Verka för att väcka och underhålla känsla för natur och dess värden.
- Verka för att samhälle och verksamhet anpassas efter naturens förutsättningar.
- Väcka opinion och påverka beslut rörande naturskydd och miljövård samt verka för skydd och vård av värdefull natur.

Vi anser att det alternativ som Trafikverket kallar 0 + via Sveg till alla delar är bättre ur miljö- och naturvårdssynpunkt än det alternativ 3, ny dragning väster om Nonsberget, från Älvros till Rengsjön, som Trafikverket förespråkar. Det senare tar ny mark i anspråk, vilket skapar fragmentering av och barriärer i naturmiljöer, påverkar fler vattenförekomster och kräver mer material och naturresurser.

Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalen vill dessutom:

- Väcka engagemang och känna ansvar för att bibehålla ett rikt näringsliv och en levande ort i Norrlands inland som i det aktuella ärendet gäller tätorten Sveg i Härjedalens kommun.

Om Trafikverkets planer fullföljs för ombyggnad och nybyggnad av E45, delen Rengsjön-Älvros, kan detta medföra ett ytterligare påskyndande av "affärsdöden" i Sveg.

Generell påverkan genom fragmentering av naturmiljöer

Alternativet 3 skulle medföra ökad fragmentering av naturmiljöer i området. Inte bara genom den nya sträckningen av själva E 45, utan även genom nybygge av bl a en skogsbilväg på Bergviks skogs mark söder om Lillsjön (se illustrationsplan sektion 5/500 - 8/700). Fragmentering försämrar naturmiljöers ekologiska funktion och ett sätt att försöka motverka de negativa effekterna av detta är att planera för "Grön infrastruktur". På sidan 134 i samrådsunderlaget kan man läsa:

"I praktiken innebär arbetet med grön infrastruktur att skydd, bevarande, restaurering och återskapande av livsmiljöer, ekosystemfunktioner och naturliga processer beaktas i såväl fysisk planering och pågående mark- och

vattenanvändning som i brukande och förvaltning av naturresurser. Bevarande av och insatser för grön infrastruktur behöver betraktas som en självklar tillgång för den lokala och regionala utvecklingen.”

På sidan 136 står:

”De viktigaste och prioriterade insatserna i samband med aktuell vägbyggnation med hänseende på ekologiska samband och ekosystemtjänster koncentreras till att vårda och säkra dricksvattenförekomster, vårda och säkra biologiska värden och artrika naturmiljöer, säkra spridning av växt och djurarter, åstadkomma säkra passagemöjligheter för djur, underlätta för rekreation och hållbart skogsbruk samt minimera bullerpåverkan.”

Vid en jämförelse mellan ”nollalternativet” och ”vägalternativet” framstår för oss, även i frågan om Grön infrastruktur och bevarande av ekosystemtjänster, att ”vägalternativet” är sämre. Ger man Grön infrastruktur den tyngd den förtjänar utifrån ovanstående utfästelser på sid 134 och 136 så borde vägalternativet skrotas!

Trafikverket gör på sid 77-78 en märklig jämförelse, som leder till direkt felaktiga slutsatser, mellan effekter av ”nollalternativet” respektive ”vägalternativet” för skyddade/skyddsvärda arter och nyckelbiotoper/sumpskogar. För nollalternativet tar man med påverkan från fortsatt skogsbruk, vilket man bedömer kan ge ”stora negativa effekter”. För vägalternativet nämns inget om pågående skogsbruk och slutsatsen är här en bedömning av ”små negativa effekter” resp. ”märkbara negativa effekter”. Vi ser fram emot en rättvisande bedömning av de två alternativen påverkan i MKB:n

Påverkan på identifierade områden med naturvärden

Det finns en osäkerhet om i vilken grad hydrologin i de myrar och sumpskogar som ”vägalternativet” korsar kan bibehållas. Särskilt allvarligt ser vi på risken för hydrologisk påverkan av området norr om Rengsjön, klassat som högsta naturvärde i den nationella våtmarksinventeringen, trots förekomst av diken.

”Vägalternativet” skär även igenom de för fågellivet viktiga biotoperna vid våtmarkskomplexen Norderflon-Vallmoflon, klassat som högsta naturvärde i den nationella våtmarksinventeringen. Här fragmenteras området med risk för att den ekologiska funktionen i hela området blir sämre.

Detta gäller även för den nyckelbiotop i form av en barrnatskog som ligger i den södra delen av Vallmoflon. Den är endast 8,6 ha stor, men sitter ihop med ett område som klassats ha ”påtagligt naturvärde” i naturvärdesinventeringen, där ”vägalternativet” naggar det påtagliga naturvärdet i kanten. När ”vägalternativet” skär rakt igenom nyckelbiotopen ökar den andel av biotopen som påverkas av kanteffekter och det finns risk för att ingen av de två halvorna behåller sin ekologiska funktion.

Påverkan på vattenförekomster i VISS

Av samrådsunderlaget framgår vilka vattenförekomster som berörs av respektive alternativ till dragning och vilka miljö kvalitetsnormen som gäller för dessa:

- Rengnan är till stora delar opåverkad och uppnår enligt VISS god ekologisk status.
- Ljusnan uppnår inte god ekologisk status beroende av vattenreglering, morfologi och konnektivitet. Beslutad MKN omfattar tidsfrist till 2027.
- Rengsjön uppnår enligt VISS god ekologisk status.
- Lillsjön bedöms ha måttlig ekologisk status motiverat av vattenreglering (i Ljusnan), morfologi och konnektivitet. Beslutad MKN omfattar tidsfrist (för åtgärder) till 2021.
- Grundvattenförekomst SE688120-142672, Ljusnans dalgång. Har god kvantitativ status och god kemisk status.
- Grundvattenförekomst SE688111-143979, sträcker sig längs Ljusnans södra sida, från strax väster om Älvros till Kolsätter. Har enligt VISS både god kvantitativ status och god kemisk status.

I den kommande MKB:n är Trafikverket skyldiga att föra ett resonemang runt hur miljö kvalitetsnormerna (MKN) för dessa vattenförekomster kan påverkas av de alternativa sträckningarna. För de två grundvattenförekomsterna konstaterar vi att för den sist nämnda ökar risken för negativ påverkan av alternativet 3, medan för den först nämnda minskar risken något (se sid 139 i samrådsunderlaget).

Ur samrådsunderlaget sidan 137:

”Genomförande av projekt E45 Rengsjö - Älvros får inte medföra risk för negativ förändring av nuvarande status och/eller risk för att beslutade MKN inte kan nå inom den utsatta tiden.”

Sammantaget anser vi det solklart att alternativet 3 medför störst risker för att beslutade MKN inte uppnås, eller försämras. Samtliga nya passager över vattendrag kommer att medföra ny avledning av vatten från vägbanan till vattendragen, direkt eller via vägdikena. Generellt är sedimenttransport i vägdiken ett stort problem och en fara för vattenorganismer som behöver rena bottnar. Dessutom innehåller avrinnande vatten partiklar från däck och kan vid olyckor med tung trafik med flytande farligt gods även innehålla kemikalier. Vi är även av detta skäl starkt kritiska till Trafikverkets förordade alternativ 3.

Klimatanalys

I alternativ 3 kommer en stor andel torv behöva grävas upp och bytas ut mot material med bättre bärighet. I samrådsunderlaget är det oklart hur större delen av den torven kommer att kunna användas, eller om den måste läggas på upplag. Oavsett på vilket sätt som torven kommer att kunna användas kommer den att oxideras och orsaka tillförsel av koldioxid. Biltrafikens utsläpp i färdig nydragning respektive nuvarande väg

är möjligen mindre intressant eftersom vi har nationella mål om att minska andelen trafik som kör på fossila bränslen.

Påverkan på socioekonomiska faktorer vid val av alternativ 3 - ny sträckning väster om Nonsberget

Under senaste 30 – 40 åren har ett stort antal butiker lagts ner i Sveg. Orsakerna kan bero av olika skäl som t.ex: konkurrens från flera köpcentra bl.a. Lillänge-Östersund, Birsta-Sundsvall, Kupolen-Borlänge. Stor konkurrens från näthandel på många produkter.

Några exempel på butiker som numera saknas i Sveg: skobutik, bok- och pappershandel, ur- och guld, barnkläder, hudvård och kosmetik, tygbutik, leksaker, jakt, fiske och vildmark. Risk för minskad omsättning och därmed sämre lönsamhet för nuvarande affärer, matställen, bensinmackar samt övriga serviceställen om Trafikverket fullföljer planerna på nybyggnad Rengsjön – Älvros som då innebär att ett betydande kundunderlag försvinner.

- Den tunga trafiken genom Sveg till västra Härjedalen liksom Vemdalsområdet kommer att kvarstå. Busslinje 45 Mora – Sveg – Östersund, samt lokala busslinjer med Sveg som utgångspunkt. Vintertid ”skidbussar” från södra Sverige har Sveg som naturligt rastställe för handel, fika och toalettbesök. Tung godstransport som t.ex. bränsletransport till bensinmackar i Sveg, Linsell, Lofsdalen, Vemdalen, Hede vidare upp till Funäsdalen och Bruksvallarna. Spån och torvtransporter till och från Härjedalens Miljöbränsle (HMAB). Transport till dagligvaruhandel, övriga affärs- och serviceställen. Virkestransport från västra och norra Härjedalen ner till såväl Hälsingland som Dalarna kommer att gå via Sveg. Förekommer norsk långtradartrafik som kommer via Särna, Lillhärdal och passerar Sveg för vidare färd mot Nordnorge. Tunga trailertransporter av bl.a. skogsbruksmaskiner. Förekommer tung militär transport mellan Östersund och Älvdalens skjutfält. Lokala åkerier med tunga entreprenadmaskiner och fordon har Sveg som utgångsplats för uppdrag i hela Härjedalens kommun. Transportgymnasium i Sveg, övningskör med tunga fordon i och omkring Svegs tätort. Även den tidvis intensiva turisttrafiken till västra Härjedalen och Vemdalsområdet kommer att vara kvar, mm. mm.
- Upprustning / ombyggnad krävs från Byvallen genom Sveg och österut förbi Nilsvallen. Bron över Järnvägen vid Bäckedal med tvära kurvor och smal bro, byggd sent 1940-tal, bör ha högsta prioritet. Den lagning av groparna i asfalten som utfördes våren 2018 kan inte anses som tillräckligt.

Ta beräknad investeringskostnad för ny dragning Rengsjön - Älvros och lägg denna istället på upprustning/ombyggnad för en trafiksäker del av E45 med förbifart via Sveg.

Om Trafikverket har ambition och planer för att höja standard och trafiksäkerhet på E45 sträckan Sveg – Orsa finns ett flertal trafikfarliga ställen att åtgärda:

Några exempel:

- Bro, Björnån
- Kurva, Sjöändan. Numera finns kameraövervakning. Har förekommit ett flertal olyckstillfällen med söderifrån kommande fordon.

- Bro, Kölsjöån.
- Kurva, Västbacka
- Järnvägs korsning, kurvor vid Tandhem. Söder Tandsjöborg.
- Bro, Sundsjöån
- Noppikoskibackarna. Ofta stopp vintertid med tunga fordon.
- Emådalen, branta backar, tvära kurvor samt smal bro. Borde även finnas omkörningsfil i backen söder om Emån. Samma problem vintertid som Noppikoskibackarna.

Ett flertal vägsträckor mellan Sveg – Orsa har mycket låg standard, genom åren lappat och lagat och för stunden en tillfällig förbättring. Resultatet ej hållbart i längden pga. en från början dålig väggrop som inte är anpassad till dagens tunga fordon och trafikmängd.

Bilaga 1 Företagare/affärsinnehavare/affärsföreståndare som stödjer Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalen för bibehållande av nuvarande sträckning av E-45 med förbifart Sveg.

Bilaga 2 Privatpersoner som stödjer affärs- och näringsliv i Sveg för bibehållande av nuvarande sträckning av E-45 med förbifart Sveg.

Bilagor kommer att tillsändas Trafikverket med post.

Trafikverket tackar för yttrandet och översända handlingar. Naturskyddsföreningen förordar en upprustning av nuvarande sträckning av E45 genom Sveg med förbättringsåtgärder.

Trafikverket är medveten om att bryta ny mark för en väganläggning kan innebära en stor påverkan på miljön men menar att vägplanens förslag ändå är motiverad utifrån bland annat de bedömda förbättringarna av trafiksäkerhet, boendemiljö, transporter av farligt gods men även ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikverket har uppdaterat och förtydligat bedömningar och jämförelser mellan nollalternativ och vägalternativ i den MKB som planeras att bifogas vägplanens granskningshandling.

Konsekvenserna av vägförslaget är olika störningar på befintliga biotoper längs vägförslaget. Genom att väganläggningen lokaliserats i de mer perifera delarna av våtmarksområdet har större intrång kunnat undvikas. Eftersom våtmarkerna längs vägförslaget bland annat har låg lutning och låga strömningshastigheter och att vägkonstruktionen kommer att vara permeabel för vatten både genom berg eller jordmassor men även via vattengenomledningar så bedöms endast lokal påverkan på våtmarkernas hydrologi ske.

De trafikmängderna som förväntas att trafikera den föreslagna väganläggningen är så låga att miljöproblem av normalt vägdagvatten bedöms bli mycket små. Direkt avledning av vägdagvatten till en ytvattenrecipient bör undvikas och åtgärder för att minska sådan påverkan planeras att inarbetas i det fortsatta arbetet.

Vägförslaget innebär en resvägsförkortning på i storleksordningen fyra miljoner årliga fordonskilometer där ungefär 20 % utgörs av tung trafik vilket i sig innebär en minskad

miljöbelastning. Förflyttningen av trafiken sker till ett i jämförelse med dagsläget bedömt mindre känsligt område. Merparten av de transporter som i dag trafikeras Sveg bedöms finnas kvar även om vägförslaget byggs.

I projektet har Trafikverket optimerat och anpassat vägförslaget för flera olika aspekter. Bland annat har större torvområden kunnat undvikas. Trafikverket fortsätter att utreda hanteringen av torv som projektet troligen kommer att generera bland annat för att minska volymen och för att leta avsättning för överblivna massor.

De beräkningar och bedömningar som görs om ett projekt kan anses vara motiverat och samhällsekonomiskt lönsamt betraktar för samhället summerade kostnader och nyttor. Lokalt kan effekterna av ett projekt variera och ibland bli negativa men det motiverar inte att låta bli att investera i samhällsnyttiga projekt. Trafikverket har inte separat utrett eventuell påverkan på exempelvis handeln i Sveg.

Trafikverket är medveten om att det finns flera brister i dagens transportsystem både inom och utanför utredningsområdet. Det gäller i synnerhet befintlig E45 söder om Sveg som Naturskyddsföreningen bland annat nämner. Åtgärder utanför projektets föreslagna vägplan behandlas inte i denna fas inom ramen för aktuellt projekt.

Sametingets yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 31

Sametinget har tidigare, 2017-12-19 och 2018-04-05, yttrat sig i ovanstående ärende. Sametinget står fast vid sina tidigare synpunkter med följande förtydliganden och tillägg. Detta yttrande ska läsas tillsammans med Sametingets tidigare synpunkter.

Sametinget står fast vid att befintlig vägsträckning via Sveg ska rustas upp. Det framgår av samrådsunderlaget att avtal finns om betesrätt inom i stort sett hela utredningsområdet och att det är ett permanent vinterbetesområde.

Sametinget bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen inte är fullständig gällande renskötseln. Det framgår inte hur området kan nyttjas och hur förutsättningarna för renskötseln ser ut i området. Vid bedömning av miljöeffekterna beskrivs kort att en ny väg kan medföra bland annat betesbortfall. Miljökonsekvensbeskrivningen måste utvecklas med områdets funktioner och värden för renskötseln samt en helhetsbild av samebyarna med kumulativa effekter. Det bör finnas kartor som visar samebyarnas områden och riksintresse för rennäringen. Vidare anser Sametinget att Trafikverket inte har redovisat hur mark- och vattenområden skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra för rennäringens bedrivande. Området har stor betydelse för samebyarnas renskötsel och ska enligt 3 kap 5 § miljöbalken så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande.

Det kan tyckas att området som tas i anspråk inte är stort men det behöver vägas in vilka som är områdets funktioner och värden ur renskötselsynpunkt. Marklavtäcket är av högsta kvalitet vilket är en mycket viktig resurs för renarna under vinterbetesperioden. Senaste årens klimatförändringar medför isbildning på marken och försvårar renbetning, därför behövs större och olika typer av betesområden att tillgå. Därvid kan det även komma skäl till att området bör klassas som ett riksintresse för rennäringen.

En ny väg som dessutom är Europaväg med mycket trafik kommer att bli ytterligare en barriär i landskapet. Om den nya vägsträckningen anläggs kommer området inte längre att ha samma värde och inte kunna användas på ett optimalt sätt. Trafikverket ska i så fall vidta åtgärder för att möjliggöra fortsatt renskötsel i anslutning till vägen. En nödvändig åtgärd är uppförande av stängsel längs hela vägsträckan med passager anpassade för att flytta renhjordar mellan betesmarkerna. Anläggande av stängsel och passager ska ske i samråd med samebyarna. Sametingets bedömning är att ett stängsel kan förhindra och motverka renpåkörningar men det förstärker också barriären i landskapet och om renar tar sig in på vägen kan det vara svårt att få ut dem genom stängslet. Utöver det så ska saltning av vägen inte ske och där viltstängsel inte upprättas ska hastigheten sänkas ytterligare. Vägförslaget har därför negativa konsekvenser för renskötseln.

Trafikverkets kommentar: *Många olika aspekter och intressen, ibland motstridiga beaktas i de utredningar som Trafikverket gör i planläggningsprocessen. Projektet bedöms få en god samhällsekonomi och en ny sträckning kan dimensioneras för bärighetsklass BK4 samt utformas med standard för 100 km/h längs en mycket stor del av sträckan. Trafiksäkerhet och tillgänglighet ökar samtidigt som delar av trafiken leds bort från sträckor med bebyggelse och högre olycksrisker. Utredningsarbetet av en ny väglänk enligt vägförslaget visar att intrång- och påverkan på landskap, kultur-, natur-, och boendemiljön bli rimliga i förhållande till den nytta en ny vägdragning ger. Anpassningar gjorda i utformningen av väganläggningen bedöms ha minskat intrång och påverkan.*

När det gäller vägförslagets åtgärder för att mildra negativa konsekvenser för rennäringen kan nämnas att ett viltstängsel, ca 10 km långt är inarbetat samt att en viltpassage vid bron över Rengnan kommer att anläggas. Vidare bedöms förutsättningarna som goda att vid behov och under begränsad tid, temporärt sänka hastigheten på E45 för flytt av renar över vägen via en öppningsbar sektion i stängslet. Ytterligare samråd med berörda samebyar planeras, exempelvis för att samråda om placeringen av sektion/sektioner i viltstängslet som är öppningsbar. Trafikverket är tacksamma för det givande samrådet som hölls med Tåssåsens sameby i november 2018 och ser fram emot att hålla fler samråd i det fortsatta arbetet med vägförslaget.

Skogsstyrelsens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 32 och 40

Skogsstyrelsen har tidigare yttrat sig om det stora antal forn- och kulturlämningar samt ca 18 områden med naturvärden (nyckelbiotoper och sumpskogar) som berörs av vägområdet. Skogsstyrelsen bedömde då att vägdragningen kommer ha stor påverkan på dessa värden. I nuvarande samrådsunderlag har dessa områden begränsats till del av en nyckelbiotop samt 10 kulturmiljöer.

Skogsstyrelsen anser när det gäller kulturmiljöerna att det bör utföras arkeologiska undersökningar där den negativa påverkan bedöms bli märkbar eller stor. Det finns idag begränsat med kunskap om exempelvis kolbottnars ålder och en del av dem kan vara fornlämningar, det vill säga anlagda före år 1850.

Den nyckelbiotop som påverkas har vid fältinventering bedömts ha högst naturvärden i den södra delen. Den nu aktuella vägsträckningen är anpassad till dessa dokumenterade värden och Skogsstyrelsen bedömer, grundat på aktuellt kunskapsunderlag, att vägens totala påverkan på skogliga naturvärden blir begränsad.

Påverkan på det aktiva skogsbruket i det berörda området bedöms som liten.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket har anpassat vägförslaget utifrån ett stort antal aspekter och intressen. Vägförslaget visar att intrång- och påverkan på landskap, kultur-, natur-, och boendemiljön bli rimliga i förhållande till den nytta en ny vägdragnin ger. Anpassningar gjorda i utformningen av väganläggningen bedöms ha minskat intrång och påverkan på olika intressen.*

SGI yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, TRV 2017/42116 handlingsnummer 92

Bakgrund och underlag

Trafikverket Region Mitt planerar för en ny kortare sträckning. Trafikverket vill ha synpunkter från SIG på samrådshandlingar enligt följande underlag.

1. Trafikverket. MKB. Samrådsunderlag planutformning, 2018-12-19
2. Trafikverket. Illustrationskartor med ritningsnummer 101T0201—11 daterade 2018-12-19
3. Översiktskarta daterad 2018-12-19
4. Trafikverket. Samrådsredogörelse. Daterad 2018-12-19

Trafikverket har valt en ny sträckning väster om Nonsberget. I underlaget som vi gav synpunkter på 2017-12-21 kallades denna sträckning för 3 (sträckorna 0+ har alltså valts bort). När det gäller geotekniska frågor, såsom förekomst av erosionskänslig jordart, har dessa inte bedömts vara alternativskiljande.

SGI har studerat underlaget vad gäller miljögeotekniska frågor, geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

SGLs tidigare synpunkter 2017-12-21

Här följer en sammanfattning av de synpunkter vi lämnade då: Vi konstaterar att de båda 0+alternativen enligt underlaget inte bedöms meningsfulla att utreda vidare. Vi anser att det vore bra med hänsyn till risk för påverkan på grundvattentillgångarna, om de båda 0+ alternativen utgick.

Vi förutsätter att risken för påverkan av grundvattentillgångarna i isälvsavlagringarna klarläggs i kommande miljökonsekvensutredning.

Vi vill påtala att erosionskänslig jordart, sand, förekommer utmed Ljusnan bland annat vid bron vid Älvros, enligt SGI: s kartering Förutsättningar för erosion vid sjöar, havskust och längs vattendrag.

Flera förorenade områden är identifierade i arbetsområdet. När vägens sträckning är fastställd förutsätter SGI att fördjupade miljötekniska undersökningar och riskbedömning utförs inom de aktuella områdena för att avgränsa och karakterisera eventuella föroreningar innan byggnationen påbörjas. Vi förutsätter även att åtgärdsförslag och en masshanteringsplan tas fram. SGI vill påminna om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om för or enade massor påträffas (IQ kap. 11 § miljöbalken).

Förorening i mark och/eller vatten kan uppkomma i samband med vägbyggnationen exempelvis genom drivmedelsläckage. SGI rekommenderar därför att en strategi tas fram för att undvika och eventuellt hantera uppkomna föroreningar.

Befintlig asfalt kan innehålla stenkolstjära och kan därmed utgöra en föroreningsrisk SGI menar att detta bör undersökas närmare och förutsätter att förorenat material omhändertas för att undvika eventuell föroreningsspridning.

SGI rekommenderar att grumlighetsbegränsande åtgärder vidtas när arbete ska utföras i och i närheten av vatten samt att kontrollprogram upprättas även för detta arbete.

SGI:s synpunkter

Enligt Samrådsredogörelsen [4] ansåg Trafikverket att SGI:s tidigare synpunkter var viktiga att beakta i det fortsatta arbetet.

Risker för påverkan av grundvattentillgångar har gått igenom i MKB. Den befintliga bron vid Älvros kommer att ingå i den nya sträckningen. Vi rekommenderar att bron besiktigas i samband med projektering av åtgärder för den nya sträckningen, bland annat med hänsyn till erosion.

SGI anser att de miljögeotekniska aspekterna är väl beskrivna i MKB:n och har inget att tillägga i dessa frågor.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för yttrandet*

Svensk kraftnäts yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 27

Svenska kraftnät har i yttrande daterat 2017-12-12 svarat på berörd remiss. Utöver tidigare lämnat remissvar har Svenska kraftnät ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några anläggningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

***Trafikverkets kommentar:** Vi tackar för yttrandet och tar tills vidare bort Svenska Kraftnät ur sändlistan för samrådspartners.*

SMHIs yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 28

SMH har tagit del av rubricerade remisshandlingar och har inga synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet.

SGU, Statens geologiska undersökning, yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 41

Vi avstår från att svara i ärendet, och hänvisar till vår checklista för planering av infrastrukturprojekt. Den är till hjälp för att hitta till relevant information på vår hemsida.

Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet.

SFU, Svegs företags- och utvecklingsförenings, yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 42

Arbetet med Vägplan E45 Rengsjön-Älvros pågår sedan några år, och befinner sig nu i samråds-skedet. Trafikverket väljer att föreslå och prioritera förslag alternativ E45 i ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros, i korridor ny sträckning väster om Nonsberget.

Sveg är centralort i Härjedalens kommun. SFU företräder mer än 140 företag i Svegsbygden och har en samlad omsättning motsvarande 2 000 000 000 :- (två miljarder kronor) som sysselsätter ca 600 personer.

Sveg och Härjedalens kommun kommer att få en försämrad tillgänglighet om trafiken leds bort från kommunen och centralorten, vilket skapar långtgående konsekvenser för många samhällsfunktioner och samhällsservice. Det kan inte vara Trafikverkets syfte med vägplanen, att försämma infrastrukturen för Sveg och Härjedalens kommun.

SFU:s uppfattning är att Trafikverket under samrådsskedet inte tagit hänsyn till uppgiften att redovisa konsekvenserna av ny sträckning av E45 förbi Sveg och vilken påverkan detta har för Sveg och hela Härjedalen. Häri ligger fundamentet att ta fram det beslutsunderlag som lagstiftare anser vara nödvändigt, för att belysa konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling.

SFU vill i sammanhanget påminna om lagstiftarens intentioner vad gäller aktörernas ansvar i planprocessen. Trafikverket har att följa lagstiftningen och all planläggning av E45 Rengsjön-Älvros ska i tillämpliga delar handläggas enligt styrande dokument: Trafikverkets rapport: Planläggning av vägar och järnvägar version 1.0 med dokumenttitel Plan-läggning av vägar och järnvägar.

Ur rapporten Sidan 3 Denna rapport för planläggning av vägar och järnvägar har tagits fram av Trafikverket efter införandet av en förändrad lagstiftning den 1 januari 2013 (väglag 1971:948 och lag om byggande av järnväg 1995:1649). Lagstiftaren har lagt stor vikt vid att betona aktörernas ansvar för att i nära samverkan planlägga vägar och järnvägar. Samrådsarbetet ska vara ett arbete som startar tidigt i processen och som genomsyrar hela planläggningen. Rapporten utgår från lagstiftningen, men vissa komplement har gjorts för att anpassa förhållandena till Trafikverkets verksamhet.

Ur rapporten sidan 105 och 106 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling
Effekter för det lokala samhället ska beaktas i utredningen, men samtidigt ska det regionala perspektivet behandlas.

SFU vill särskilt framhålla följande 4 grupper av effekter, vilka saknar redovisning av konsekvenser.

1. Tillgång till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice
2. Näringslivsutvecklingen och befolkningsutveckling
3. Anläggningskostnader. Kostnader för drift och underhåll
4. Ändrat väghållningsansvar, en översiktlig konsekvensbedömning ska göras av i vilken omfattning andra befintliga eller nya vägar påverkas i alternativa korridorer eller av olika vägtyper.

1. Tillgång till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice samt näringslivsutveckling och befolkningsutveckling i Sveg

Konsekvenserna för lokalsamhället Sveg, näringslivsutvecklingen och befolkningsutvecklingen kommer att bli synnerligen kännbara. SFU befarar att de kommer försvinna ett stort antal arbetstillfällen enbart för Sveys näringsliv.

Trafikverket har tidigare på informationsmöte i Sveg besvarat frågan, att det inte ligger i TRAFIKVERKETs uppdrag att beakta konsekvenser för näringslivet i Sveg. SFU vill påminna Trafikverket om att det ligger i Trafikverkets uppdrag att beakta konsekvenser för näringslivet och befolknings-utvecklingen i Sveg. Detta ligger således i aktörernas ansvar att i nära samverkan planlägga vägar. Det handlar inte bara om miljökonsekvenser och konsekvenser för fastighetsägare utan också konsekvenser för trafik, olika användargrupper och konsekvenser för näringsliv och befolkningsutveckling, för lokalsamhälle och regional utveckling.

2. Näringslivsutveckling och befolkningsutveckling i övriga delar av Härjedalen

Samrådsgruppen ska omfatta de som har påverkan av planen. Samrådsgruppen ska även inkludera turistnäringen i Härjedalen som kommer få uppleva en betydande påverkan av vägförslaget. Oklart varför de tre stora destinationsorterna, inte finns med på adresslistan eller i samrådsgruppen. Om turistnäringen i Lofsdalen, Västra Härjedalen och Vemdalen inte kontaktas eller själva inte tagit del av vägförslaget, bör den kontakten upprättas. Denna omständighet torde utgöra skäl till att samrådstiden utökas.

Planförslaget kommenterar inte vilka följder som uppstår för den viktiga turistnäringen i kommunen på grund av omdragning av vägen. Det är otvivelaktigt så att den samlade turistnäringen har stor påverkan av planen. Oklart varför inte samrådsgruppen rymmer destinationerna Lofsdalen,

Vemdalen och Funäsfjällen.

Den samlade turistnäringen i Härjedalens kommun är till gästnätter störst av Jämtlands läns 8 kommuner. Antalet gästnätter 2017 var närmare 1.700.000. Samlad omsättning 1.700.000.000 (enmiljardsjuhundratusen kronor) och sysselsätter 1.972 personer (2017). Till detta ska läggas att turismen i Härjedalen är den snabbaste växande näringen med mycket stora investeringar, närmare 5 miljarder kronor under senaste 10 åren. Den utvecklingen fortsätter eftersom utvecklingsmöjligheter i Härjedalsfjällen är de bästa sett ur kundens perspektiv. Senaste årens stora exploateringar kommer framgent att följas av nya stora investeringar som ligger i planer. Intresse och investeringsvilja är fortsatt starka till destinationerna Lofsdalen, Vemdalen och Funäsfjällen, Västra Härjedalen kommer 97% av de tillresta i bil. Alla har stora krav när det gäller framkomlighet. Utan vägar av god kvalitet kan detta till slut bli en konkurrensfördel för andra turistområden. Viktigt att befintliga vägar får behålla sina kvaliteter och fortsätter rustas.

Den påverkan som vägförslaget innebär för turismen motsvaras av att den nya vägen undantar varje annan mer nödvändig underhållsåtgärd på befintliga vägar. Redan idag är kritiken omfattande när Härjedalens turistorter erbjuder vägar med dålig vägstandard och reducerade hastigheter. Ett ännu mer försämrat vägunderhåll medför efterhand att turisten väljer nya resmål. Det är utan tvekan så att dessa dåliga vägar kommer ha en avgörande påverkan på Härjedalens turismutveckling, sett i ett kortsiktigt perspektiv. Och väl att notera. Vid en omdragning av vägen kommer kvarvarande vägar att hastigt försämrats, emedan det kommer saknas medel för underhåll. Försämrat vägunderhåll på befintliga vägar kommer ha stor samhällsekonomisk påverkan för Sveg och turistnäringen i Härjedalens kommun. Att turismen i Härjedalen expanderar och utvecklas har en stor betydelse för Sveg. Knutpunkten Sveg tar emot och slussar vidare merparten av alla turister som årligen besöker Härjedalen. En retorisk fråga. Finns regionala krafter som prioriterar transportsystemen till Åre?

Härjedalens kommun anger i eget yttrande att effekterna för turistnäringen tillsammans med effekterna på handeln i Sveg motsvarar en minskning med ca 50 årsverken.

Det är Trafikverkets uppgift, att i egen regi beakta på vilket sätt vägförslaget ny E45 väg påverkar den regionala utvecklingen och som kommer få negativa effekter på turistnäringen i Härjedalens kommun. SFU anser att den konsekvensbeskrivningen saknas i samrådshandlingen.

3. Anläggningskostnader Kostnader för drift och underhåll

SFU vill redovisa en avvikande uppfattning gällande Trafikverkets utredningar och slutsatser om samhällsnyttan

I Samrådsunderlag E45 Rengsjön – Älvros Vägplan 2017-02-09 beskrivs Samhällsekonomisk stråkanalys för ny vägsträckning E45 på sid 72, 73 och 74. Den samhällsekonomiska nyttan redovisas i 2 olika tabeller.

Dels a, Samhällsnyttan: "Nyttor diskonterade till nuvärde hämtade från SEB 20160905".

Ur tabellen Figur 37 framkommer: "Samhällsekonomisk nytta av vägförkortningen. Nyttan blir störst vid Rengsjön och Älvros. Beräknat med applikationen EVA 2.93 med kalkylperioden 60 år. Tar inte hänsyn till investeringskostnader"

Samt b. "Nettonuvärdeskvot för investering (NNK-i) där samhällsnyttan vägs mot investeringen för respektive teoretisk vägkorridor" med text i beskrivningen. Underhållskostnader har inte beaktats. Ur tabellen kan utläsas NNK-kvot mellan 2,5-3.

Det noteras att det är svårt att tolka eller förstå vilka variabler eller storheter som utgör underlag för redovisade effekter i beräkningar och analyser. Olika uppgifter finns i vägförslaget om beräkning av investeringskostnader och underhållskostnader. Ena gången medräknas ej investeringskostnaden, andra gången medräknas investeringskostnaden. Båda gångerna kommer TRAFIKVERKET fram till "god lönsamhet". Detta kan vara förvillande information som TRAFIKVERKET bättre bör förklara.

a. Samhällsnyttan Figur 37

Figur 37 tabellen som visar Samhällsnyttan har som underrubrik: Tar inte hänsyn till investeringskostnader.

I samrådsunderlaget dat. 2018-02-19 sidan 58 skriver TRAFIKVERKET, att en ny vägsträckning av E45 skulle ha god lönsamhet, när man utgår från restidsvinst och investeringskostnad.

TRAFIKVERKET bör förklara de olika budskapen.

Figur 37 tabellen tolkas som att nettonyttan beräknas till 500-600 miljoner över en tidsperiod om 60 år. Vilket motsvarar 8-10 miljoner per år.

För riktig beräkning av samhällsnyttan bör investeringskostnader, underhållskostnader samt alla faktorer SFU beskriver här nedan, tas med i TRAFIKVERKETs beräkning. Det kan vara möjligt att beslutsunderlaget med två analyser i figur 37 och figur 38 får andra värden, när alla andra faktorer som har påverkan på samhällsnyttan inkluderas.

Andra faktorer som har påverkan på Samhällsnyttan redovisas nedan.

A. Härjedalens kommun tar i eget yttrande upp frågan om de samhällsekonomiska beräkningar och visar i egen utredning att kommunens samlade intäkter i skatter och bidrag reduceras högst väsentligt, eller ca 315 miljoner över 60 år, vid det fall vägen omdrages.

Härjedalens kommun beräknar vid en försiktig bedömning att 50 årsverkan förloras.

B. SFU anser att det i rådande läge är svårt att ange en värdering av minskat antal årsverken. Inte annat än att Svegsbygden avsevärt kommer skadas av en vägomläggning då ett stort antal årsverken försvinner. Exemplet i ICA i Sveg som anser att om omsättningen minskar med 20%, minskar antal anställda i motsvarande grad. Det innebär i ICAs fall 8 årsverken.

Den samhällsekonomiska nyttan med mindre antal anställda ger följaktligen effekter i minskade skatteintäkter och andra avgifter till statskassan.

Det är svårt att mer exakt bedöma effekterna. Hur blir effekterna av minskad övernattning på hotellen och campinganläggningen? Vad kostar enmansföretagaren som tvingas lägga ner sin verksamhet?

I nuvarande läge av planprocessen avstår SFU att göra bedömningen utan förbehåller sig rätten att återkomma med en mer kvalificerad bedömning.

Trafikverket bör göra sin egen bedömning av samhällseffekten för Sveg och inkludera den i beräkningen av samhällsnyttan.

C. Investeringskostnaden för vägbygget bör tas med i analysen.

D. Underhållskostnaden under tiden 60 år bör tas med i analysen, om den saknas.

E. Tiden för analysen omfattar 60 år. Under den tiden kommer nya vägen även att vara föremål för annan reinvestering och reparationer förutom underhållskostnader.

Exempelvis att vägen bör nyasfalteras flera gånger under 60 år. Kostnader som ska beaktas i analysen om samhällsnyttan.

Trafikverkets antagna samhällsnytta 500-600 miljoner över 60 år är måhända rätt i sin egen beräkning. För tydlighetens skull bör TRAFIKVERKET kommentera vilka storheter som ingår i beräkningen.

Samt vilka storheter som är exkluderade.

Viktiga frågan är: Har kostnader som i A, B, C och D medräknats i analysen?

Oklart om det förhåller sig så emedan det även saknas andra konsekvensbeskrivningar i planförslaget.

B, "Nettonuvärdeskvot för investering (NNK-i) figur 38, där samhällsnyttan vägs mot kostnaden för respektive teoretisk vägkorridor"

Av text i beskrivningen sidan 74 framgår: Underhållskostnader har inte beaktats.

Varför är inte underhållskostnader med i beräkningen? Jfr text nedan gällande Trafikanalys rapport.

Är investeringskostnaden med i beräkningen?

För tydlighetens skull bör TRAFIKVERKET kommentera vilka storheter som ingår i analyser och beräkningar. Samt vilka storheter som är exkluderade och i så fall varför.

Uppgiften från sidan 74 i samrådsunderlaget att underhållskostnader ej beaktats är tvärt emot vad lagstiftaren anser i Trafikverkets styrande dokument. Planläggning av vägar och järnvägar version 1.0. Där står: Konsekvenser ska minst belysas för kostnader för drift och underhåll.

TRAFIKVERKET bör revidera tidigare framlagda utredningar och analyser. Tabellerna figur 37 och figur 38 bör omräknas för att korrekt redovisa effekterna med inkluderande investeringskostnader, kostnader för underhåll samt andra påverkansfaktorer. Det bör även nämnas att det finns svårigheter att tolka eller förstå hur framlagda analyser beräknas.

Samhällsekonomiska beräkningar som samhällsnyttan i absoluta och relativa termer, där samtliga faktorer redovisas, kommer visa en annan lönsamhet, om alla relevanta fakta tas fram i beslutsunderlag. Samhällsnyttan summa 500-600 miljoner under 60 år motsvarar 8-10 miljoner per år.

Kommentarer gällande underhållskostnader:

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken och analyserar och utvärderar åtgärder inom transportpolitiken och har regeringens uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Trafikanalys har en uppfattning hur viktigt det är att Trafikverket tar hänsyn till driftskostnader. Trafikanalys tar upp frågan varför Trafikverket inte tar med driftskostnader i sina analyser. I en rapport dat 2016-04-14 Rapport 2016:10, beskriver Trafikanalys hur Trafikverket inte tar hänsyn till framtida underhåll när de planerar och beslutar om infrastrukturinvesteringar och hur det påverkar underhållsbehovet på lång sikt. Trafikanalys beskriver: "Studien visar att det saknas en heltäckande beskrivning av hur underhållsaspekter ska beaktas vid investeringsbeslut i Trafikverkets ledningssystem. De styrande dokumenten ger ingen helhetsbild av hur arbetet ska genomföras. Det innebär att det finns stora skillnader i om, när och hur olika projekt tar hänsyn till framtida underhåll". Rapporten beskriver vidare bl.a. "varför det är viktigt att underhållskostnader tas med som besluts-underlag vid infrastrukturinvesteringar,"

Har TRAFIKVERKET tagit del av Trafikanalys rapport? Rapporten om underhållskostnader bör beaktas i de viktiga analyser som utgör själva beslutsunderlaget för Trafikverket?

TRAFIKVERKET anser att restidsförkortningar, minskat fordonsslitage, minskade godskostnader samt minskade utsläpp kan utgöra skäl till att nyanlägga en 7 km väg för 450-500 miljoner kronor (2027-2028 års förmodade byggkostnad) och därigenom åstadkomma en samhällsnytta.

SFU vill ställa frågan med kommentar, om nedanstående faktorer och omständigheter är beaktade?

1. Restidsförkortningar genom Kortare väg.
Kommentar: Vägförslaget innebär mer trafik efter vägarna samtidigt som trafiken efter järnvägen minskas i motsvarande grad. Detta motverkar klimatmålen och borde därför kommenteras i analysen under pkt 4. Den noteringen kan göras. En upprustad väg mellan Orsa och Sveg 120 km, skulle kunna motsvara minst samma restidsförkortning som den föreslagna nya 7 km vägen.

2. Minskat fordonsslitage.
Kommentar: Kortare väg innebär med säkerhet minskat fordonsslitage oaktat. Den nyttan har en ringa påverkan på denna analys.
Den noteringen kan göras. En upprustad väg mellan Orsa och Sveg 120 km, skulle väsentligt ha en mycket större påverkan på fordonsslitage än den föreslagna nya 7 km vägen!
TRAFIKVERKETs kommentar om minskat fordonsslitage saknar verklighetsförankring.
3. Minskade godskostnader. Kortare väg.
Kommentar: Svaret är ja minskade godskostnader. Men samtidigt förslas mer gods efter vägarna när vägarna blir kortare och godstransporter efter järnvägen minskar i motsvarande grad. Som motverkar klimatmålen och bör kommenteras under pkt 4.
4. Minskade utsläpp.
Kommentar: Ingen kan idag mäta effekten av minskade utsläpp år 2027 eller 2028. I takt med tiden ställs hårdare krav. Reduktionsplikten ska vara utformat så den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp med 70% från inrikes transporter år 2030. För vart år produceras renare bilar som gör att utsläppen minskar och NNK värdet sjunker. Från år 2030 kommer det inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- eller dieseldrivna bilar i Sverige.

Om vägen Orsa-Sveg rustas med bättre och rakare väg som bl.a innebär mindre inbromsningar och färre accelerationer, kommer åtgärderna påtagligt minska restiden och åstadkomma mindre fordonsslitage och minskade utsläpp.

Är beräkningen minskade utsläpp relevanta om 8-10 år när vägen planeras anläggas? För att rätt kunna beakta samhällsanalyser enligt tabell 37 och 38 ska mätbara värden vara bedömda och presenterade för den tid när effekten uppstår. Att idag bedöma kvoter och resultat ger en gissad anvisning eller värden, som kan vara totalt inaktuella om 7-8 år.

SFU kan inte finna att något av Trafikverkets 4 skäl är användbara som argument för en ny väg E45 Rengsjön-Älvros

Andra kostnadspåverkande omständigheter

A. Väggkostnaden är beräknad med schablonmässiga priser för en 8 meter bred väg. Den 24:e januari på informationsmöte i Sveg presenterade TRAFIKVERKET nya vägen E45 med 8,5 meter i bredd. D.v.s. en 6% bredare väg. Detta borde motsvara en dyrare vägbyggnadskostnad. Planbeskrivningen bör kompletteras i den delen. Samt även tas med i beräkningarna i tabell 37 och tabell 38.

B. Kalkylen bygger på schablonmässiga priser per längdmeter väg. Det finns anledning förmoda att den faktiska kostnaden blir högre. Svårigheter finns i att författa ett komplett förfrågningsunderlag. Trots noggranna studier och geotekniska undersökningar finns en problematik i att nyanlägga vägar. Ingen kan förutsäga alla faktorer som kan uppstå under en 2-3 år lång byggperiod. Ex risken att stöta på berg. Erfarenheten talar för att vägen kommer bli betydligt dyrare än lämnade anbudspriser. Det bör ligga ett påslag motsvarande minst

10% för oförutsedda kostnader i de kalkyler och analyser som hör till planförslaget. Att i en kostnadskalkyl ta med oförutsedda kostnader skulle visa på att i analysens teoretiska manual, finns även plats för verkligheten.

C. TRAFIKVERKET tar ej upp kostnader som uppkommer för ändrat väghållningsansvar. D.v.s kostnader som likväl kvarstår för "kvarvarande" vägar" efter att nya vägen färdigbyggs.

Noteringar under pkt. A, B resp. C är påverkande faktorer för Trafikverkets två samhällsnyttaberäkningar och bör inkluderas i analysberäkningar.

SFU anser att de beräkningar som ligger som grund för beräkningarna av samhällsnyttan bör räknas om där alla variabler och konstanter och övriga förpliktande kostnader tas med i beräkningarna.

En ny reviderad beräkning kommer eventuellt visa att vägförslaget ny E45 Rengsjön-Älvros är kontraproduktivt eller till nackdel för samhället.

5. Ändrat väghållningsansvar

Ändrat väghållningsansvar bör beaktas i planförslaget och därmed i vilken omfattning befintliga vägar påverkas? Det handlar om vägavsnitten Rengsjön-Sveg, genomfarten i Sveg samt vägen Sveg-Älvros, totalt ca 23 km, på ömse sidor om Sveg där vägens klassificering ändras från Europaväg till länsväg. Den omedelbara konsekvensen med ny E45-väg är att Europavägen prioriteras med större vänganslag för skötsel och underhåll, emedan länsvägen prioriteras ned. Vägarna närmast Sveg får sämre underhåll och blir allteftersom ännu sämre. Detta medför även andra konsekvenser, ex i kommunikationsfrågor och infrastruktur, då vägklassificeringen förändras till det sämre. Allting lika innebär att tillgängliga regionala anslag är alltför små till volym och konkurrensen med andra vägätgärder är stor inom regionen. Europaväg E45 genom Sverige kommer bli (23 minus 7) 16 km kortare med föreslagen åtgärd. Detta innebär att skötsel och underhåll blir billigare för Europavägen i sin helhet. I motsvarande grad blir den regionala kostanden för skötsel och underhåll dyrare. I den redan tidigare knappa budget som regionala vänganslag hanterar, betyder omdragningen av vägen konsekvensen att tillgängligt utrymme i regionala budgeten reduceras i motsvarande grad.

Konsekvenser som uppträder i och med ändrat väghållningsansvar sakans och bör belysas och kommenteras i Vägplan E45 Rengsjön-Älvros.

Redovisningen för konsekvenserna för Sveg och Härjedalens kommun saknas, med nya sträckningen då vägen drar förbi Sveg.

Den demokratiska och legitima rättighet som ligger i att ha synpunkter på en vägplan, har aldrig bättre kommit till sin rätt, än gällande den nu föreslagna vägplanen. Det finns de facto inte en omständighet i vägplanen som gynnar Sveg eller turistkommunen Härjedalen. Tvärtom kommer planförslaget om det genomförs, att på ett effektivt sätt försämra levnadsvillkoren för Härjedalens kommun, för näringen i Sveg och turistnäringen i hela Härjedalen. Förvisso finns ej mätbara positiva effekter för samhällena Älvros och Ytterhogdal. Men de uppväger på intet sätt den samhällsskada som övriga delar av kommunen drabbas av.

Trafikverkets uppdrag är att bidra till en fungerande och grundläggande standard för landsbygden. De transportpolitiska målen innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt hållbar transportförsörjning för innevanarna i hela landet. De glest befolkade delarna av Norrlands inland har uppenbara tillgänglighetsbrister.

Turisttrafiken i bilar och bussar samt alla transporter efter vägen bör säkras i en förbättrad trafikmiljö.

Att skapa denna trafiksäkra miljö till gagn för Härjedalen borde vara högre prioriterad, än den väg som Härjedalen inte efterfrågar. Nya vägen må ha en viss nytta för andra. För Svegs del innebär det att genomfartstrafiken leds förbi Svegs tätort. På bekostnad av försämrade trafiksystem för Härjedalen som förstör infrastrukturen. Det är direkt bakvänt att bygga en ny dyr väg, när befintliga vägar redan idag ej underhålls i tillräcklig omfattning. Därmed hämmas samhällsutvecklingen i Sveg och hela Härjedalen, när vår grundläggande möjlighet till tillgänglighet försämras.

Trafikverket bör revidera sina utredningar om samhällsnyttan med alla variabler. Den samhällsnytta som en ny onödig, dyr väg innebär, är försumbar, om inte kontraproduktiv. Nyttan balanserar inte anläggningskostnader och framtida underhåll. Den lilla tidsvinst som erhåller uppväger på intet sätt övriga konsekvenser som så negativt påverkar Sveg och turistkommunen Härjedalen. Tidsvinsten får även att uppnå med en upprustning av vägen Orsa-Sveg.

Den samlade bedömningen från SFU är att vägförslaget E45 ny sträckning Rengsjön-Älvros är ett ofullständigt förslag. Alternativa vägförslaget 0+ via Sveg är till avgörande delar ett väsentligen bättre förslag och skulle förbättra tillgängligheten till hela Härjedalen på ett optimalt sätt. Den viktiga turistnäringen, som är den snabbaste växande näringen, har inkörsporten från mellersta Sverige via Mora-Orsa regionen. Att upprusta vägen från Orsa till Sveg skulle uppfylla Trafikverkets uppdrag, att på ett trafiksäkert sätt nå målen att säkra transportbehoven.

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen har i samrådsyttrande från 2017-10-23 lämnat kommentaren: "Region Jämtland Härjedalen är mycket positiva till att medel för ny sträckning av väg E45 mellan Rengsjön och Älvros sätts i planen." Samt. "I vår region finns en gemensam uppfattning, såväl mellan olika näringar som mellan näringsliv och politik, om var tillgängliga medel för transportinfrastrukturen bör satsas".

SFU vill bemöta den synpunkten. Det finns ingen samstämmighet i frågan eftersom den inte har varit föremål för samråd. Såväl SFU som Härjedalens kommun har en direkt motsatt uppfattning. Näringslivet och Härjedalens kommun är inte positiva till att medel för ny sträckning av väg E45 avsätts i planen. Härjedalens kommun har i eget yttrande anmält sina ståndpunkter.

Vid det fall Trafikverket har för avsikt att använda sig av Region JHs yttrande i beslutsunderlaget eller godkännandehandling, är det skäl att dessförinnan återkoppla till Region JH, i ärendets fortsatta handläggning.

För tydlighetens skull. Region Jämtland Härjedalen har inte kontaktat SFU eller samrått med SFU. SFU är alltså en samverkansorganisation i Sveg med 140 medlemsföretag som omsätter 2 miljarder kronor och ansvar för ca 600 årsverken.

Tillväxtverket

Tillväxtverket förefaller ej ha yttrat sig i vägförslaget ny E45 väg. Oklart varför inte Tillväxtverket finns med i samrådsgruppen.

Tillväxtverket Jämtland skriver på sin hemsida "Företagen är avgörande för att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle – de skapar sysselsättning, tillväxt och framtidstro. Men konkurrensen är global och utmaningarna många. Därför är det Tillväxtverkets jobb att skapa så bra förutsättningar som möjligt för alla typer av företag att komma igång, växa och bli framgångsrika".

Tillväxtverket skriver om sin egen enkät: "Hela 23 procent av de jämtländska småföretagen upplever tillgång till infrastruktur som ett stort tillväxthinder. Denna siffra är högst i landet".

Tillväxtverkets enkät visar hur viktigt infrastrukturen är för det glest befolkade Jämtlands län. Att försäkra infrastrukturen för Härjedalens företagare med en vägomdragning är ett ytterligare bevis att åtgärden motverkar sitt eget syfte, när infrastrukturen i det lilla samhället försämras.

I januariöverenskommelsen mellan 4 partier står "Hela landet ska växa. Både landsbygd, glesbygd och större städer ska kunna utvecklas. Därför bygger och rustar vi järnvägar, vägar och bostäder så att människor kan bo, leva och arbeta i hela landet".

Sveriges vägnät består av 98 500 km statliga vägar. Vägen E45 Rengsjön-Älvros beräknas till 7 km vilket motsvarar 0,000071% av statliga vägnätet. Många km av statens vägar är dåligt rustade och kräver det underhåll som är eftersatt. Därom är de flesta överens. Medel finns inte i tillräcklig omfattning för alla reinvesteringar, reparationer- och underhållsåtgärder. Att gripa sig an problematiken genom att föreslå ytterligare en ny väg om 7 km som teoretiskt skulle innebära en samhällsvinst om 8-10 miljoner per år, måste sättas i relation till vad övriga 98 500 km väg kräver i ombyggnader, underhåll och reparationer. Den ifrågasatta samhällsvinsten om 8-10 miljoner kronor per år, torde satt i sitt sammanhang anses som felräkningspengar. Dessutom blir samhällsvinsten lägre eller ett nollsummespel eller en förlust, om korrekta värden används vid beräkningar av samhällsvinsten.

Vägförslaget benämns under planarbetet som Förbifart Sveg. Att förslaget i praktisk handling handlar om att förbigå Sveg, är en mer rättvisande beskrivning.

Hur kom frågan om nu väg upp? SFU finner det anmärkningsvärt att nya vägalternativ presenteras samtidigt som TRAFIKVERKET är väl medveten om befintliga vägen Orsa-Svegs usla kvaliteter. I all verklighetsförankring borde diskussionen starta med: Vad gör vi med vägsträckan Orsa-Sveg?

Vägförslaget saknar allt stöd hos näringslivet i Sveg och står dessutom i konflikt med transportpolitiska mål. I takt med att utredningsarbetet fortsätter med dyrbara utredningar kommer SFU mer och mer till insikt om att arbetet fortskrider utan reflektionen, är det här rätt och riktigt.

Vi inom SFU har uppfattningen, att statens primär uppgift är att hjälpa till uti glesbygden.

Koncernen HMAB/Härjeåns har i sin verksamhet i Sveg och Härjedalen med en samlad omsättning på mer än 750 miljoner. Ett av företagen, HMAB, får delar av sin verksamhet påtagligt störd p.g.a. vägförslagets lokalisering som kräver utrymme inom myrkoncessionen på Nonsbergsflon. Samtidigt anser HMAB att det finns en stor nedsida för bolaget i och med att trafiksituationen runt Sveg försämras, när åtgärden borde vara precis det motsatta.

Härjeåns Energi AB som ingår i koncernen HMAB/Härjeåns, avvisar i eget yttrande Trafikverkets val av lokalisering av ett flertal viktiga skäl.

Även andra aktörer har viktiga intresseområden direkt i området där vägen lokaliseras, som Tossåsens sameby och Handöldalens sameby och Naturvårdsintressen. Vägförslaget med sin lokalisering är på väg att möta ett mycket stort motstånd i Härjedalen och i Svegsbygden.

Den orättvisa som så tydligt drabbar de flesta i Härjedalen, kan beskrivas som att Härjedalens framtid står på spel. När kommunen, verksamheter och näringar arbetar mot gemensamma mål med ökad sysselsättning samt ökad befolkningstäthet i Härjedalen, slår Trafikverket undan möjligheten till fortsatt positiv utveckling. Genom att föreslå en för Härjedalen, förödande förbifart.

Trafikverket bör åter utreda sitt vägförslag till ny utformning där Trafikverket kompletterar samrådsunderlaget med redovisningar, vilka samtliga konsekvenser, en ny sträckning av E45 förbi Sveg, beräknas medföra. Av den anledningen bör samrådsunderlaget revideras och tiden för yttrande förlängas. Och det finns fortfarande i februari 2019, viktiga aktörer som inte beretts yttra sig i frågan.

Trafikverket kan omöjligen framlägga ett vägförslag utan korrekta analyser, och utan breda konsekvensbeskrivningar. Alla viktiga påverkande faktorer ska beskrivas i beslutsunderlag och vid prövningar.

Trafikverket bör noga se över vad som är på väg att hända. En ny E45 väg är till alla delar en avog handling mot Härjedalen och Sveg. Det finns inte en enda fördel för Härjedalens kommun och innevånare. Tvärtom redovisar Trafikverket genom alltför dyr projektering ett inte genomarbetat vägförslag, som till alla delar påverkar Härjedalen på ett ofördelaktigt sätt.

SFU är medveten om att projektet ingår som en vägsträcka i Nationell plan och därifrån utreds flera alternativa vägsträckningar, inkl förslaget att upprusta befintlig väg.

SFU är en del av det kompakta motstånd som aktivt avvisar förslag E45 väster om Nonsberget. SFU förordar alternativ 0+ via Sveg.

Bättre kan inte tillgängliga medel brukas. Utnyttja och förbättra befintlig infrastruktur som ger billigare kostnader per längdmeter väg.

Härjedalens kommun har redovisat 27 olika skäl till varför alternativ 0+ via Sveg är det enda alternativet. SFU ställer sig bakom den redogörelsen.

SFU anser att förslaget E45 väster om Nonsberget bör stoppas. I annat fall fortsätter processen med skrivningar som försöker överträffa varandra med argument och analyser. Det finns inga ord eller åtbörder som kan få härjedalingarna att inse, att en ny kostbar och umbärlig väg, hindrar den framkomliga vägen. Det är SFUs förhoppning att Trafikverket även kan ha en pragmatisk uppfattning om denna vägfråga, som om den inte finner en godtagbar förklaring varom de flesta aktörer är överens, kommer leda till en splittring ingen är betjänt av.

Trafikverkets kommentar:

Vägförslaget innebär att en ny väglänk läggs till i vägnätet kring Sveg. Väglänken motiveras delvis av att den långväga trafiken på E45 får en stor restidsförkortning. Väglänken i vägförslaget ger en ökad redundans i vägsystemet då den kan tjäna som omlidningsväg om befintlig E45 av någon anledning måste stängas av. Den ger i viss utsträckning även en förbättrad tillgänglighet till Sveg och omkringliggande orter exempelvis genom kopplingen mellan vägarna 504 i väster och väg 84 i öster. Ingen väglänk tas bort i vägförslaget och tillgängligheten till Sveg minskar därför inte.

Frågan om att inom ramen för aktuell vägplan utreda och ta fram underlag beträffande konsekvenser för centralorten Sveg och Härjedalens kommun har kommenterats tidigare i processen. Trafikverket har inte för avsikt att inom ramen för vägplanen göra djupgående analyser och utredningar beträffande konsekvenserna för centralorten Sveg eller Härjedalens kommun till följd av en ny sträckning av E45 utanför Sveg. Däremot är Trafikverket positiva till att bistå med sin kunskap från utredningsarbetena med vägplanen, vilka bland annat inbegriper "effekter vid väganalyser" (EVA) och "samlad effektbedömning" (SEB) ifall en utredning om konsekvenser inleds av annan part.

Vägförslaget bedöms förändra trafikströmmarna kring Sveg något. Det är i första hand sträckan Sveg – Älvros som bedöms få lägre trafikmängder. I och med vägförslaget kan riksväg 84 få en sträckning längs den nya väglänken och passera Ljusnan vid Sveg. Inget beslut angående detta finns dock. Trafikmängder, vägnummer med mera styr vanligtvis driften, exempelvis driftklass (vinterväghållningsstandard) på vägar. Det finns i dagsläget inga beslut angående omklassningar.

Att underhålla det befintliga vägnätet och att investera i nya väglänkar är två olika sätt att arbeta med infrastruktur men som naturligtvis hänger samman. Prioriteringen mellan poster för drift/underhåll kontra investering/nybyggnad sker på en övergripande nivå där långsiktiga planer för budgetposterna stäms av på många nivåer. Ett enskilt investeringsprojekt bedöms därför inte ge mindre pengar till underhållet av det befintliga vägnätet med hänsyn till att de regleras genom olika finanser.

Nya länkar i vägnätet som beräknas vara nyttiga för samhället kan ge lokala effekter som ibland är negativa. Om en ny väg byggs mellan Rengsjön och Älvros bedöms Sveg få en lägre genomfartstrafik och därmed ett potentiellt mindre kundunderlag. Oavsett effekterna för Sveg som centralort finns samma motiv kvar för att investera i samhällsnyttiga projekt för effektiva transporter. Små lokalt negativa effekter uppvägs av små positiva effekter för stora regioner.

Just nu pågår arbetet med att färdigställa vägplanen inför formell granskning. I det arbetet intensifieras olika utredningar och vägplanen kompletteras med information om olika aspekter och resultat från analyser. Här kan nämnas uppdaterade ekonomiska kalkyler, klimatpåverkan, beräkningar av volymsuppgifter angående schakt och fyllnadsmaterial med mera.

Trafikverket är medveten om att en ny väglänk ger ett längre vägnät och en ökad underhållskostnad. I beräkningarna av samhällsnyttan av en ny väglänk tas hänsyn till investeringen och de ökade underhållskostnaderna. Några initiala analyser som redovisades i samrådsunderlaget var ämnade att beskriva principiella kopplingar som gav en stor restidsförkortning i förhållande till behov av nybyggd sträcka.

Utöver ovanstående svar hänvisar Trafikverket även till kommentarer lämnade på kommunens tidigare samrådssynpunkter vid samråden över samrådshandling – val av lokalisering.

Region Jämtland Härjedalens yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 43

Ärende beskrivning

Trafikverket planerar för en ny kortare sträckning av E45 i Härjedalens kommun mellan Rengsjön och Älvros. Utredningen sker i flera steg där Region Jämtland Härjedalen tidigare har svarat på remiss angående den nya sträckningen och val av ny korridor (regionala utvecklingsnämnden 2017-12-19, §198). Aktuell samrådsremiss, daterad 2019-01-08, avser eventuella synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och illustrationsplaner daterade 2018-12-19 (TRAFIKVERKET 2018/95932). Samrådet sträcker sig över perioden 2019-01-10--2019-02-12.

I och med den nya sträckningen föreslås nuvarande Europaväg 45 mot Sveg att övergå till att bli riksväg 84. De åtgärder vid bron i Byvallen som under många år varit föremål för åtgärder föreslås därmed hamna under Länstransportsplanen. Region Jämtland Härjedalen menar att bristerna på nuvarande E45 rimligtvis bör åtgärdas inom ramen för nationella planen.

Beslutsunderlag

Samrådsremiss för ombyggnad och nybyggnad av E45, delen Rengsjön-Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län, 2019-01-08.

Miljökonsekvensbeskrivning samt illustrationskartor till vägplan E45 Rengsjön - Älvros, 2018-12-19.

Protokollsutdrag: Regionala utvecklingsnämnden 2017-12-19, §198

Yttrande över Trafikverkets samrådshandling E45 Rengsjön – Älvros, 2017-12-19

Delegationsbestämmelse och delegation

Delegationsbestämmelser för regionala utvecklingsnämnden i Region Jämtland Härjedalen 2019-2022, punkt 1.1

Beslut

1. Region Jämtland Härjedalen har inga synpunkter på utredningens miljökonsekvensbeskrivning.
2. Gällande val av ny korridor för E45 Rengsjön – Älvros står Region Jämtland Härjedalen fast vid tidigare beslut (regionala utvecklingsnämnden 2017-12-19, §198).
3. De åtgärder som planeras på nuvarande E45 i den sträckning som kommer att övergå till att bli väg 84, bland annat järnvägsbron vid Byvallen söder om Sveg, finansieras inom aktuellt vägprojekt.

Trafikverkets kommentar: *Vi tackar för yttrandet. Finansiering av olika åtgärder, belägna utanför denna vägplans slutliga avgränsning får hanteras inom ramen för den ekonomiska planeringen inkluderat fortsatta dialoger om prioriteringar. Det gäller exempelvis åtgärder vid bron över järnvägen strax sydöst om Sveg.*

Elsäkerhetsverket yttrande över vägplanens samrådshandlingar daterade 2018-12-19, handlingsnummer 44.

Elsäkerhetsverket har granskat era samrådshandlingar avseende ombyggnad och nybyggnad av E45 delen Rengsjön – Älvros, Härjedalens kommun, Jämtlands län.

Myndigheten har i dagsläget inget att erinra om dessa planer

Trafikverkets kommentar: *Vi tackar för yttrandet.*

7. Underlag

7.1. Vägplan samrådsunderlag

Följande synpunkter och yttranden finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRAFIKVERKET 2015/6982.

Minnesanteckningar förda vid samråd med Härjedalens kommun, 2015-05-11, handlingsnummer 4

Minnesanteckningar förda vid samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, handlingsnummer 18

Minnesanteckningar förda vid samrådsmöte med Härjedalens kommun, 2016-03-21, handlingsnummer 19

Minnesanteckningar förda vid samrådsmöte med Länsstyrelsen i Jämtlands län 2016-03-21, handlingsnummer 48

Minnesanteckningar förda vid samrådsmöte med Svegs Företags- och Utvecklingsförening 2016-09-25, handlingsnummer 49

Minnesanteckningar möte Trafikverket och Härjedalens kommun m.fl. 14 mars 2017, handlingsnummer 27

Synpunkt enskild, 2015-05-26, handlingsnummer 11

Synpunkt enskild, 2015-05-26, handlingsnummer 13

Synpunkt enskild, 2015-05-26, handlingsnummer 12

Synpunkt enskild, 2015-06-01, handlingsnummer 3

E-post enskild, 2015-11-12 handlingsnummer 9

Synpunkt enskild, 2016-11-28, handlingsnummer 24

E-post enskild, 2015-12-14, handlingsnummer 14

Tjänsteanteckning - telefonsamtal enskild 2015-06-17, handlingsnummer 8

Synpunkt enskild, 2016-06-27, handlingsnummer 21

Synpunkt – enskild, Trafikverket tjänsteanteckning 2017-03-03, handlingsnummer 25

Yttrande Försvarmakten, 2017-03-21, handlingsnummer 28

Yttrande Handölsdalens Sameby, 2017-03-28, handlingsnummer 30

Yttrande, ICA Supermarket Sveg, 2017-03-23, handlingsnummer 31

Synpunkter från enskild, inkommen till Trafikverket 2017-03-27, handlingsnummer 32

Synpunkter Destination Sveg m.fl. 2017-03-22, handlingsnummer 34

Yttrande Tåssåsens Sameby, 2017-03-27, handlingsnummer 35

Yttrande Länsstyrelsen Jämtlands län, 2017-03-29, handlingsnummer 36

Synpunkter Hotell Mysoxen, 2017-03-28, handlingsnummer 37

Yttrande Härjedalens kommun, 2017-03-30, handlingsnummer 38

Yttrande från enskild, 2017-03-30, handlingsnummer 40

Synpunkt Företagarna 2017-03-31, handlingsnummer 41

Synpunkt från enskild, 2017-03-21, handlingsnummer 42

Synpunkt från enskild, 2017-03-31, handlingsnummer 43

Yttrande Sveriges Åkeriföretag 2017-03-30, handlingsnummer 45

Yttrande Jämtlands Räddningstjänstförbund, 2017-04-19, handlingsnummer 46

Yttrande från PRO Ytterhogdal om förbifart Sveg, 2017-04-06, handlingsnummer 47

7.2. Vägplan samrådshandling – val av lokalisering

Följande synpunkter och yttranden finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRAFIKVERKET 2017/42116.

Yttrande Arbetsmiljöverket, 2017-11-23, handlingsnummer 02

Yttrande Jordbruksverket, 2017-11-22, handlingsnummer 05

Yttrande Elsäkerhetsverket, 2017-11-23, handlingsnummer 06

Yttrande Härjeåns, 2017-11-30, handlingsnummer 07

Synpunkt enskild, 2017-12-12, handlingsnummer 08

Synpunkt enskild, 2017-12-12, handlingsnummer 09

Yttrande Polisen, 2017-11-29, handlingsnummer 10

Synpunkt enskild, 2017-12-12, handlingsnummer 12

Yttrande Havs- och vattenmyndigheten, 2017-12-11, handlingsnummer 13

Synpunkt Älvros Hembygdsgård, 2017-12-12, handlingsnummer 14

Transportstyrelsen, 2017-12-05, handlingsnummer 15

Svenska kraftnät, 2017-12-12, handlingsnummer 16

Synpunkt, anonym, 2017-12-14, handlingsnummer 17

Myndigheten för samhällsbeskydd och beredskap, 2017-12-13, handlingsnummer 18

Handödalens sameby, 2017-12-15, handlingsnummer 19

Försvarsmakten, 2017-12-18, handlingsnummer 20

Synpunkt enskild, 2017-12-18, handlingsnummer 21

Älvros Byalag, 2017-12-18, handlingsnummer 22

Sametinget, 2017-12-19, handlingsnummer 23

Härjeåns Energi AB, 2017-12 19, handlingsnummer 24

Region Jämtland Härjedalen, 2017-12 19, handlingsnummer 25

Härjedalens kommun, 2017-12 20, handlingsnummer 26

Synpunkt enskild 2017-12 19, handlingsnummer 27

SMHI, 2017-12 20, handlingsnummer 28

Fannhus jaktlag, 2017-12 20, handlingsnummer 29

Länsstyrelsen Jämtlands län, 2017-12 21, handlingsnummer 30

Naturvårdsverket, 2017-12 20, handlingsnummer 31

Tåssåsen sameby, 2017-12 18, handlingsnummer 32

SGU, 2017-12 22, handlingsnummer 33

SGI, 2017-12 21, handlingsnummer 34

SFU, 2017-12 20, handlingsnummer 35

Naturskyddsföreningen i Nedre Härjedalen, 2017-12 22, handlingsnummer 36

Synpunkt enskild 2017-12 21, handlingsnummer 37

Sveriges Åkeriföretag, 2017-12 27, handlingsnummer 38

LRF Jämtland, 2018-01-22, handlingsnummer 40

Synpunkt enskild, 2018-03-03, handlingsnummer 42

Jordbruksverket, 2018-03-02, handlingsnummer 43

Synpunkt enskild, 2018-03-05, handlingsnummer 44

Havs- och vattenmyndigheten, 2018-03-06, handlingsnummer 45

Handölsdalens sameby, 2018-03-14, handlingsnummer 52

Yttrande enskild, 2018-03-14, handlingsnummer 53

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), 2018-03-14, handlingsnummer 54

Försvarsmakten, 2018-03-16, handlingsnummer 59

Svegsbygdens Skoterklubb, 2018-03-18, handlingsnummer 61

Sveriges metrologiska och hydrologiska institut (SMHI), 2018-03-19, handlingsnummer 62

Sveriges geologiska undersökningar (SGU), 2018-03-19, handlingsnummer 63

Svenska kraftnät (SVK), 2018-03-22, handlingsnummer 64

Fortifikationsverket, 2018-03-23, handlingsnummer 65

Skogsstyrelsen, 2018-03-29, handlingsnummer 66

Sametinget, 2018-04-05, handlingsnummer 68

Härjedalens kommun, 2018-04-06, handlingsnummer 69

Länsstyrelsen Jämtland, 2018-04-06, handlingsnummer 70

Naturvårdsverket, 2018-04-06, handlingsnummer 71

Skanova AB, 2018-04-06, handlingsnummer 72

Härjeåns Energi AB, 2018-04-06, handlingsnummer 73

Sveriges Åkeriföretag, 2018-04-06, handlingsnummer 74

Svegs Företags- och Utvecklingsförening (SFU), 2018-04-05, handlingsnummer 75

Elsäkerhetsverket 2018-04-06, handlingsnummer 76

7.3. Vägplan samrådshandling, planutformning

Följande synpunkter och yttranden finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRAFIKVERKET 2018/95932.

Under denna fas har några yttranden sänts till Trafikverket med hänvisning till ärende TRAFIKVERKET 2017/42116, särskild notering har gjorts i förekommande fall, se nedan.

Jordbruksverket, 2019-01-14, handlingsnummer 01

Havs- och vattenmyndigheten, 2019-01-15, handlingsnummer 02

Synpunkt från enskild, 2019-01-15, handlingsnummer 03

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, 2019-01-16, handlingsnummer 04

Skanova, 2019-01-18, handlingsnummer 05

Tillväxtverket, 2019-01-18, handlingsnummer 06

Fortifikationsverket, 2019-01-25, handlingsnummer 11

Synpunkter från enskild, handlingsnummer 12, 13,14,18,22,35,36 och 37

Synpunkt från enskild, 2019-01-18, handlingsnummer 15

Synpunkt från enskild, 2019-01-18, handlingsnummer 16

Synpunkt från enskild, 2019-01-18, handlingsnummer 17

Åkeriföretagarna, 2019-02-08, handlingsnummer 19

Synpunkt/frågor från enskild, handlingsnummer 20, 21,26 och 34

HEAB Härjeåns Energi AB och Härjedalens Miljöbränsle AB, 2019-02-11, handlingsnummer 23 och 29

Försvarsmakten, 2019-02-11, handlingsnummer 24

Svenska kraftnät, 2019-02-12, handlingsnummer 27

Naturskyddsföreningen Nedre Härjedalen, 2019-02-11, handlingsnummer 25 samt 38

Länsstyrelsen Jämtlands län, 2019-02-13, handlingsnummer 30

Sametinget, 2019-02-13, handlingsnummer 31

Skogsstyrelsen, 2019-02-13, handlingsnummer 32 och 40

SGU, 2019-02-18, handlingsnummer 41

Svegs företags- och utvecklingsförening, 2019-02-12, handlingsnummer 42

Region Jämtland Härjedalen, 2019-02-18, handlingsnummer 43

Elsäkerhetsverket 2019-02-25, handlingsnummer 44

Synpunkt från enskild, 2019-01-21, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 81

Synpunkt från enskild, 2019-01-22, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 82

Synpunkt från enskild, 2019-01-28, TRAFIKVERKET 2017/42116, handlingsnummer 83

Synpunkt från enskild, 2019-02-05, TRAFIKVERKET 2017/42116 handlingsnummer 84

Synpunkt från enskild, 2019-02-11, TRAFIKVERKET 2017/42116 handlingsnummer 90

Härjedalens kommun, 2019-02-08, TRAFIKVERKET 2017/42116 handlingsnummer 91

SGI Statens geotekniska institut, 2019-02-13, TRAFIKVERKET 2017/42116
handlingsnummer 92

Minnesanteckningar samråd Tåssåsens sameby, dat. 2018-11-06, TRAFIKVERKET
2017/42116, handlingsnummer 80.

Anteckningar från samrådsmöte på orten, dat 2019-01-23

Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning, 2019-06-28,
handlingsnummer 51



Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se