

Samrådsredogörelse

# E45 Rengsjön-Älvros

Härjedalens kommun, Jämtlands län

Vägplan, 2018-05-22

Projektnummer: 150186



**Trafikverket**

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand.

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto: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: 2018-05-22

Ärendenummer: TRV 2017/42116

Version: 1.0

Projektledare och kontaktperson: Björn Wedin, Trafikverket

# Innehåll

<b>SAMRÅDSREDOGÖRELSE</b>	<b>8</b>
<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>8</b>
<b>2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>9</b>
<b>3. SAMRÅDSKRETS</b>	<b>9</b>
<b>4. SAMRÅD UNDER FASEN VÄGPLAN SAMRÅDSUNDERLAG, ÄRENDE TRV 2015/6982</b>	<b>10</b>
<b>4.1. Samråd med berörd länsstyrelse</b>	<b>10</b>
4.1.1. Länsstyrelsen Jämtlands län samrådsmöte 2016-03-21 under fasen samrådsunderlag, handlingsnummer 48	10
4.1.2. Länsstyrelsen Jämtland yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 36	10
<b>4.2. Samråd med berörd kommun</b>	<b>11</b>
4.2.1. Samråd med Härjedalens kommun informationsmöte 2015-05-11, handlingsnummer 4	11
4.2.2. Samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, handlingsnummer 18	11
4.2.3. Samråd med Härjedalens kommun 2016-03-21, handlingsnummer 19	11
4.2.4. Samråd med Härjedalens kommun och Region Jämtland Härjedalen 2017-03-14, handlingsnummer 27	12
4.2.5. Härjedalens kommun yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 38	12
<b>4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten</b>	<b>15</b>
<i>Inkomna synpunkter i samband med samråd (170301 till 170331) av vägplanens samrådsunderlag daterat 2017-02-09.</i>	15
<i>Inkomna skrivelser, frågor och synpunkter från allmänheten under projektiden.</i>	17
<b>4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga</b>	<b>19</b>
<i>Inkomna synpunkter i samband med samråd (2017-03-01 till 2017-03-31) av vägplanens samrådsunderlag</i>	19
4.4.1. Försvarsmakten yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 28	19
4.4.2. Handölsdalens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 30	19
4.4.3. ICA Supermarket Sveg yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 31	20
4.4.4. Destination Sveg m.fl. yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 34	20

4.4.5.	Tåssåsens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 35	21
4.4.6.	Hotell Mysoxen i Sveg AB, Svegs Camping AB, Mysoxens Fastigheter AB yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 37	22
4.4.7.	Företagarna Härjedalen yttrande under samrådsfasen, 2017-03-31, handlingsnummer 41	23
4.4.8.	Sveriges Åkeriföretag yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 45	23
4.4.10	Jämtlands Räddningstjänstförbund yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 46	24
	<i>Inkomna skrivelser, minnesanteckningar från samråd under projekttiden.</i>	24
4.4.9.	Samråd 2016-09-25, med Svegs Företags- och Utvecklingsföreningen (SFU) under projekttiden, handlingsnummer 49	24
4.4.11	PRO Ytterhogdal yttrande, 2017-04-06, under projekttiden, handlingsnummer 47	24

## **5. SAMRÅD UNDER FASEN SAMRÅDSHANDLING - VAL AV LOKALISERING, ÄRENDE TRV 2017/42116** **26**

<b>5.1.</b>	<b>Samråd med berörd länsstyrelse</b>	<b>26</b>
5.1.1.	Länsstyrelsen Jämtlands län yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 30	26
5.1.2.	Länsstyrelsen Jämtlands län yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 70	28
<b>5.2.</b>	<b>Samråd med berörd kommun</b>	<b>29</b>
5.2.1.	Härjedalens kommuns yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 26	29
5.2.2.	Härjedalens kommuns yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 69.	34
<b>5.3.</b>	<b>Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten</b>	<b>42</b>
	Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden 2017-11-23 till 2017-12-21.	42
	Nedan summeras inkomna synpunkter under samrådstiden 2018-03-05 till 2018-04-05.	45
<b>5.4.</b>	<b>Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, regional kollektivtrafikmyndighet, övriga</b>	<b>46</b>
5.4.1.	Arbetsmiljöverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 02	46
5.4.2.	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.	46
5.4.3.	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.	46
5.4.4.	Härjeåns (HEAB) yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 07.	47
	Härjeåns Energi ABs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2011-11-02, handlingsnummer 24	47

Härjeåns Energi AB (HEAB) yttrande över samrådshandling – val av lokalisering daterad 2018-02-19, handlingsnummer 73.	48
5.4.5. Polisens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02. Yttrande är daterat 2017-11-29, handlingsnummer 10	50
5.4.6. 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	50
5.4.7. Älvros Hembygdsförenings yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 14.	50
5.4.8. Transportstyrelsens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 15	51
5.4.9. 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	51
5.4.10. 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	51
5.4.11. Handölsdalens samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 19.	51
Handölsdalens samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 52.	53
5.4.12. Försvarmaktens 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	55
5.4.13. Älvros byalags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 22	55
5.4.14. Sametingets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 23.	55
5.4.15. Region Jämtland Härjedalens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 25	60
5.4.16. SMHIs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 28.	62
SMHIs yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 62	63
5.4.17. Fannhus jaktlags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 29	63
5.4.18. Naturvårdsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 31.	64
Naturvårdsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 71.	64
5.4.19. Tåssåsen samebys yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 32	65
5.4.20. SGUs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 33.	66
Sveriges geologiska undersöknings yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 63.	66
5.4.21. SGI:s yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 34	66
5.4.22. SFU yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 35.	67

SFU yttrande över samrådshandlingen – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 75.	70
5.4.23. Naturskyddsföreningen i Nedre Härjedalens yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 36	74
5.4.24. Sveriges Åkeriföretags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 38	75
Sveriges Åkeriföretags yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 74.	76
5.4.25. LRF Jämtlands yttrande över samrådsunderlag E45 Rengsjön - -Älvros daterad 2017-02-19, handlingsnummer 40	76
5.4.26. Svegsbygdens skoterklubbs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 61	77
5.4.27. Fortifikationsverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 65	79
5.4.28. Skogsstyrelsens yttrande, över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 66	79
5.4.29. Skanova ABs yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2018-02-19, handlingsnummer 72	80
<b>6. UNDERLAG</b>	<b>81</b>
<b>6.1. Vägplan samrådsunderlag</b>	<b>81</b>
<b>6.2. Vägplan samrådshandling – val av lokalisering</b>	<b>83</b>

# 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: TRV 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 har arbetet med samrådshandlingen inletts med studier av alternativa lokaliseringar vilket slutligen ska leda fram till ett ställningstagande om vald lokalisering för vägen.

*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.

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: TRV 2017/42116.

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 samrådskrets 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 2018-02-19.

## 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 TRV 2015/6982

#### 4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

##### 4.1.1. 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, planlägningsprocessen, 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.

##### 4.1.2. 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 miljö kvalitetsnormer 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**

### **4.2.1. 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.

### **4.2.2. 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 näringslivspekter. 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.

### **4.2.3. 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.

#### **4.2.4. 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.

#### **4.2.5. 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 planlägningsprocessen, 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 samrådet. 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. Lagg 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*

##### **4.4.1. Försvarmakten yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, handlingsnummer 28**

Försvarmaktens yttrande har Försvarmaktens diarienummer FM2017-5479:3. Försvarmakten har inget att erinra.

*Trafikverkets kommentar: Vi tackar för yttrandet.*

##### **4.4.2. 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 hänglav 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.*

#### **4.4.3. 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.*

#### **4.4.4. 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.*

#### **4.4.5. 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.*

#### **4.4.6. 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.*

#### **4.4.7. 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.*

#### **4.4.8. 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.***

#### **4.4.9. 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 TRV 2017/42116

### 5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

#### 5.1.1. 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 fornninnesinventerades 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.*

### **5.1.2. 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**

### **5.2.1. 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 rennaringen 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 dragnig. 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.*



## **5.2.2. 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/Björnsrike 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 räknefel 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 dragnings 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 dragnings 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 brevvtskick samt annonsering. Utöver detta samråd har andra samråd hållits, bland annat genom enskilda möten under projekttiden.

##### **5.4.1. Arbetsmiljöverkets yttrande över samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-11-02, handlingsnummer 02**

Själva vägens ändrade dragnings 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.*

##### **5.4.2. 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.*

##### **5.4.3. 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.*

#### **5.4.4. 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 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 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 försämrade 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, försämrade 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 omkringsliggande 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.

**5.4.5. 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.*

**5.4.6. 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.*

**5.4.7. 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 omskyltningar som kan bero av projektet kommer att behandlas i senare faser. Om alternativ 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.*

#### **5.4.8. 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.*

#### **5.4.9. 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](http://www.svk.se).

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.*

#### **5.4.10. 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 TRV 2017/42116, samrådsremiss för E45 delen Rengsjön - Älvros i Härjedalens kommun, Jämtlands län.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.*

#### **5.4.11. 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 uppsplitrade och obrukbara. Marklavräddningen 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 verk samma och fungera på ett tillfredställande sätt. Exempelvis kan temporär hastighets sänkning 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.

**5.4.12. Försvarets 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**

Försvarets makten har inget att erinra i rubricerat ärende.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.*

**5.4.13. 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.*

**5.4.14. 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 exploatering 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 planlägningsprocessen. Utredningen börjar med befintligt underlagsmaterial och succesivt inhämtas kunskap via samråd och undersökningar. 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.*

*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. TRV 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 tänker 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 materialtänker med tillsynsmyndigheterna, i synnerhet länsstyrelsen.*

#### **5.4.15. 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.*

#### **5.4.16. 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](http://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 miljökvalitetsnormer 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.*

#### **5.4.17. 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 ödesdigra 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.*

#### **5.4.18. 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.*

#### **5.4.19. 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. Marklavtäcket 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.*



#### **5.4.20. 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.*

#### **5.4.21. 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.*

#### **5.4.22. 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.

#### **5.4.23. 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.*

#### **5.4.24. 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 tvära 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 korsningsutformning, 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.*

#### **5.4.25. 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.*

#### **5.4.26. 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 senintern 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 tanknings möjligheter i Älvros.

*Trafikverkets kommentar: En ny lokalisering av E45 kommer att påverka befintliga skoterleder. Skoterklubben nämner tänkbare lösningar med uppfartsramper och skyltning för att mildra konsekvenserna av en ny väg i området. Trafikverket håller med om att det är tänkbare 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.

#### **5.4.27. 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.*

#### **5.4.28. 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.*

#### 5.4.29. 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. Underlag

### 6.1. Vägplan samrådsunderlag

*Följande synpunkter och yttranden finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 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, TrV tjänsteanteckning 2017-03-03, handlingsnummer 25

Yttrande Försvarsmakten, 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 TrV 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

## **6.2. Vägplan samrådshandling – val av lokalisering**

*Följande synpunkter och yttranden finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 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





Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)