

RAPPORT

Plan- och miljöbeskrivning

E45, Gång- och cykelväg Ytterhogdal

Härjedalens kommun, Jämtlands län

Vägplan

Granskningshandling, 2026-05-19



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå:1 Ej känslig

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning – E45 Gång- och cykelväg Ytterhogdal

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-05-19

Ärendenummer: TRV 2025/135495

Uppdragsnummer: 190539

Version:1.0

Kontaktperson: Annica Boström, Projektledare Trafikverket

Foto/illustrationer: Sweco, om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning	6
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1 Bakgrund samt tidigare utredningar och beslut.....	7
2.2 Ändamål och projektmål	7
2.2.1 Projektmål.....	8
2.2.2 Transportpolitiska mål.....	8
2.3 Planläggningsprocessen.....	8
2.4 Beslut om betydande miljöpåverkan	9
3 Avgränsning	10
4 Förutsättningar	12
4.1 Vägens funktion och standard	12
4.1.1 Hastighet	12
4.2 Trafik och användargrupper.....	13
4.2.1 Trafikflöden.....	13
4.2.2 Kollektivtrafik	13
4.2.3 Olyckor	14
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
4.3.1 Översiktsplan.....	14
4.3.2 Detaljplaner	14
4.4 Landskapet och staden.....	15
4.5 Miljöbeskrivning.....	16
4.5.1 Natur- och vattenmiljö.....	16
4.5.2 Markföroreningar	20
4.5.3 Naturresurser.....	22
4.5.4 Risker	23
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.....	23
4.6.1 Geotekniska förhållanden	23
4.6.2 Byggnadsverk.....	24
4.6.3 Belysning	24
4.6.4 Ledningar	25
4.7 Avvattning.....	26

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	27
5.1 Val av lokalisering.....	27
5.2 Val av utformning.....	27
5.2.1 Busshållplatser	29
5.2.2 Trafiksäkerhet (ATK).....	30
5.2.3 Belysning	30
5.2.4 Avvattning.....	30
5.2.5 Enskilda anslutningar.....	31
5.3 Bortvalda alternativ	31
5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	31
5.5 Övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått	31
6 Effekter och konsekvenser av projektet	33
6.1 Trafik och användargrupper.....	33
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	33
6.2.1 Detaljplaner	33
6.3 Miljö och hälsa.....	34
6.3.1 Natur- och vattenmiljö.....	34
6.3.2 Markföroreningar	36
6.3.3 Geoteknik	37
6.3.4 Naturresurser.....	37
6.3.5 Risker	38
6.4 Samhällsekonomisk bedömning	38
6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	38
6.6 Påverkan under byggtiden.....	38
7 Samlad bedömning	39
8 Överensstämmelse med miljöbalken.....	40
8.1 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler	40
8.2 Uppfyllande av miljömålen.....	40
8.3 Uppfyllelse av miljökvalitetsnormer	41
8.4 Hushållning med mark och vatten.....	41
9 Markanspråk och pågående markanvändning	42

9.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt	42
9.2 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	43
9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt	44
9.4 Område för väg som utgår ur allmänt underhåll	45
10 Fortsatt arbete	46
10.1 Tillstånd och dispenser	46
11 Genomförande och finansiering.....	47
11.1 Formell hantering.....	47
11.2 Genomförande.....	48
11.2.1 Påverkan på detaljplaner	48
11.3 Finansiering	48
12 Underlagsmaterial och källor	49
12.1 Digitala källor.....	49

1 Sammanfattning

Denna plan- och miljöbeskrivning redogör för den planerade gång- och cykelvägen (GC-väg) längs E45 genom Ytterhogdal, som är beläget i Härjedalens kommun i Jämtlands län.

Sträckan som berörs av ny gång- och cykelväg är cirka 3,8 km lång och går från den enskilda vägen mot Västansjö och fram till Hammarby, strax söder om hembygdsgården.

Ändamålet med gång- och cykelvägen är att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister, förbättra tillgängligheten inom orten samt främja en övergång till mer hållbara transportalternativ.

Genomförandet av gång- och cykelvägen är av stor vikt för att skapa en tryggare och mer attraktiv miljö för alla trafikanter i Ytterhogdal.

Den berörda sträckan av E45 är klassad som artrik vägmiljö, men biotopvärdet har över tid minskat och förekomst av invasiva arter finns. Längs berörd sträcka finns biotopskyddade alléer och flera potentiellt förorenade områden. Vägen går genom ett vattenskyddsområde.

Planerade åtgärder kommer till största del anläggas inom befintligt vägområde. På en del sträckor kommer ny mark tas i anspråk för att rymma den nya gång- och cykelvägen. Bland annat på projektets inledande och avslutande delar, där gång- och cykelvägen anläggs separerad från E45.

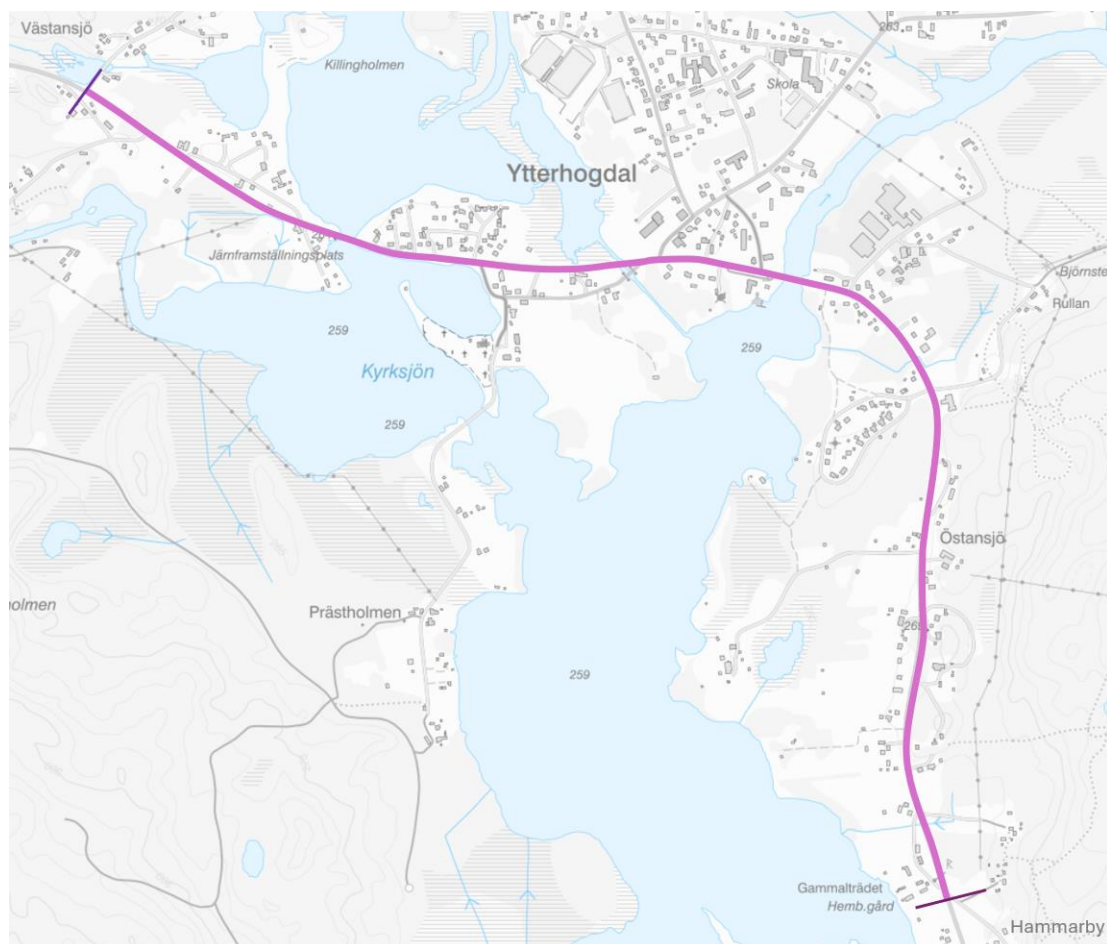
Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft planeras anläggandet av den nya gång- och cykelvägen genomföras med start 2028. Gång- och cykelvägen finansieras med medel från nationell plan.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund samt tidigare utredningar och beslut

E45 är utpekad som Funktionellt Prioriterat Vagnät (FPV) för godstransporter, långväga personresor och på vissa delsträckor för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik. E45 ingår i transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Stråket fyller en viktig funktion för arbetspendling, sjukvårdsresor, besöksnäring och godstransporter.

Längs den aktuella sträckan genom Ytterhogdal, se Figur 1, finns behov av att förbättra trafiksituationen för fotgängare och cyklister. Behovet har identifierats i en genomförd åtgärdsvalsstudie.



Figur 1. Översikt över aktuell vägsträcka. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

2.2 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att skapa en gång- och cykelförbindelse genom Ytterhogdal som ger bättre förutsättningar för de oskyddade gång- och cykeltrafikanterna att röra sig i området på ett trafiksäkert sätt.

2.2.1 Projekt mål

Projektet ska bidra till:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.
- Möjlighet att cykla inom och mellan tätorter.
- Minskad klimatpåverkan genom att öka cykling samt gående inom acceptabla avstånd i tätorten.
- En kostnadseffektiv anläggning.

2.2.2 Transportpolitiska mål

Trafikverkets arbete styrs av de transportpolitiska målen, som ska genomsyra hela planeringsprocessen – från samråd till val av åtgärder. Uppdraget är att skapa så god tillgänglighet som möjligt, inom ramarna för ett hållbart samhälle där hänsyn tas till trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet fokuserar på att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Det innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska säkerställa en hög kvalitet och användbarhet för alla, vilket bidrar till utvecklingskraft i hela landet. Dessutom ska transportsystemet vara jämställt och tillgodose både kvinnors och mäns transportbehov på likvärdigt sätt.

Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa – viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och främja ökad hälsa.

2.3 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2.

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

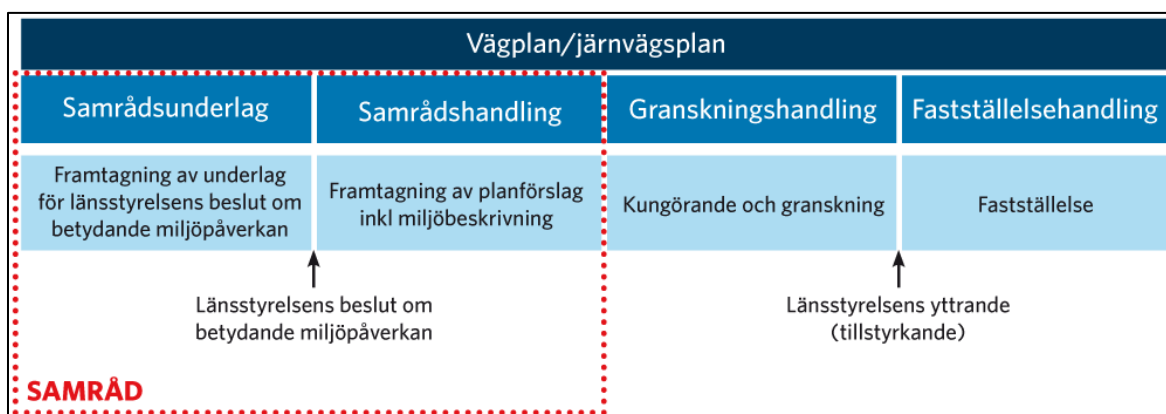
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket

ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Efter samråd redovisar Trafikverket sin granskningshandling. Under granskningen ges återigen tillfälle för myndigheter, organisationer, allmänhet och enskilda som berörs tillfälle att granska och inkomma med synpunkter på förslaget.

Avslutningsvis tar Trafikverket fram en fastställelsehandling och vägplanen tillsammans med granskningsutlåtandet översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. En fastställelseprövning av vägplanen görs hos enheten för planprövning inom Trafikverket. Vägplanen kan därefter överklagas till regeringen. Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan processen med att börja bygga inledas.



Figur 2. Planprocessen för projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Aktuellt projekt är nu i skedet granskningshandling.

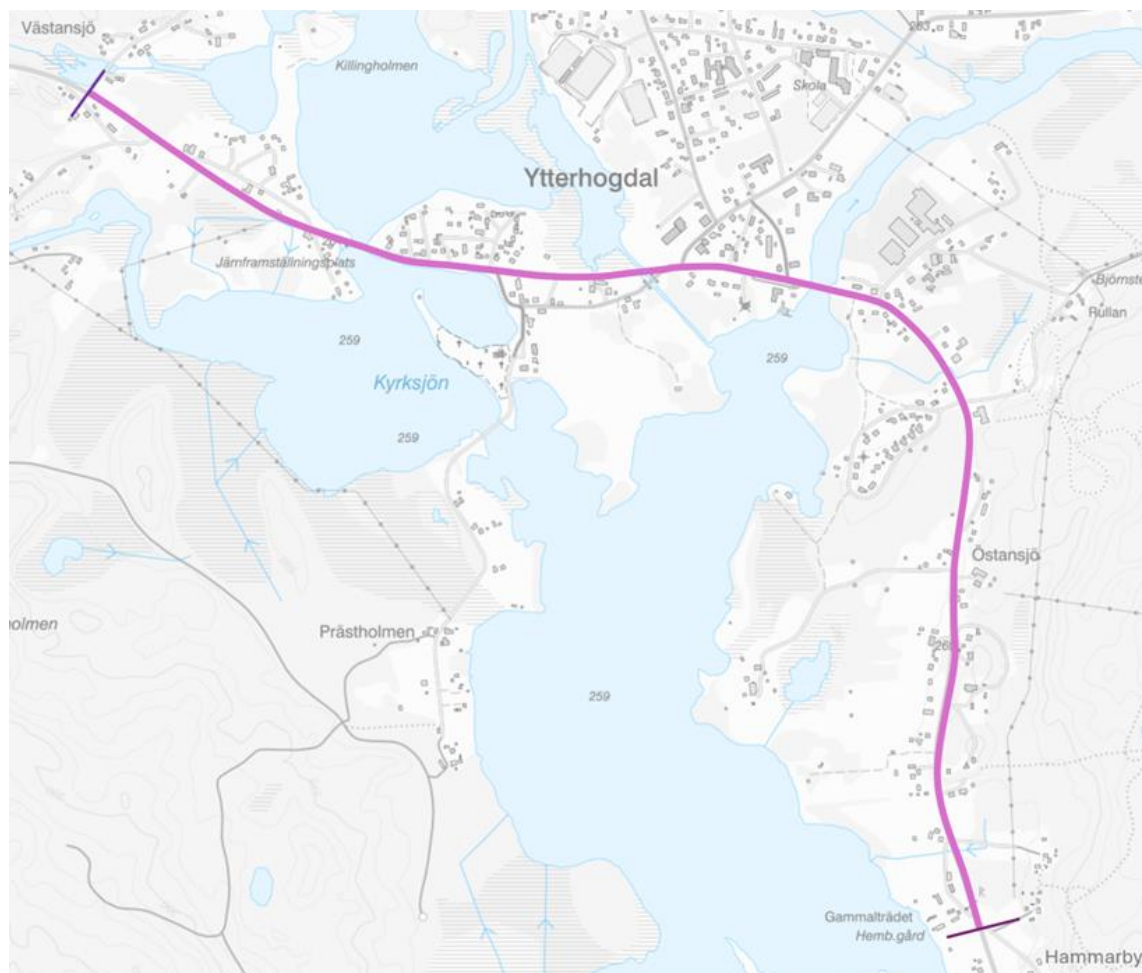
2.4 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Jämtlands län beslutade den 9 oktober 2025 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver tas fram inom projektet. I stället har en miljöbeskrivning tagits fram som kompletterar planbeskrivningen som beskriver miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas samt förväntade förändringar för berörda miljöintressen som projektet kan medföra, och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljö.

3 Avgränsning

Planområdet är det område som omfattas av vägplanen. Sträckan går längs E45 mellan Västansjö och Hammarby och är cirka 3,8 km, se Figur 3.



Figur 3. Översikt över aktuell vägsträcka. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Utredningsområdet är det område som olika undersökningar och utredningar är utförda inom, dessa kan vara större än själva planområdet. Miljöpåverkan beskrivs även inom ett influensområde, vilket är större än utredningsområdet och inkluderar omkringliggande områden där miljöeffekter kan uppstå. Det gäller både närliggande natur- och vattenmiljöer samt områden där det redan finns andra verksamheter.

Projektet bedöms tillhöra åtgärdskategori befintlig infrastruktur. Projektet innebär ingen ökning av fordonstrafik, utan syftar till att möjliggöra att fler väljer gång och cykel som transportmedel. Projektet medför därmed inte något tillkommande trafikbuller och därför utreds inte några bulleråtgärder inom ramen för projektet. Bostadsbyggnader som beräknats ha nivåer över åtgärdsnivåer för befintlig infrastruktur hanteras av Trafikverkets nationella program för buller.

Området berörs inte av några miljö kvalitetsnormer för luft, buller eller musselvatten. Dessa hanteras därför inte vidare i miljöbeskrivningen.

Närmste Natura 2000-område, Västansjö, ligger cirka 650 meter väster om planområdet och utgörs av öppna mossar, kärr och taiga. Delar av området utgörs av brandfält. Enligt de hotbilder som beskrivs i områdets bevarandeplan och som kan påverka områdets naturvärden är inga av dessa förknippade med åtgärder på intilliggande väg. Natura 2000 kommer därför inte hanteras vidare i miljöbeskrivningen.

Utifrån projektets begränsande markanspråk har även följande miljöaspekter som beskrevs i samrådsunderlaget avgränsats bort med efterföljande motivering:

- **Riksintressen** – E45 utgör riksintresse för kommunikationer. Planerade åtgärder bedöms inte påverka riksintresset negativt eftersom tillgängligheten för fordonstrafiken inte förändras till följd av planerade åtgärder.
- **Rennäring** – Gång- och cykelvägen planeras längs med befintlig väg. Planerade åtgärder förändrar inte vägens dragning eller trafikmängd. Räcke kommer användas för att avskilja gång- och cykelvägen från fordonstrafiken på delar av sträckningen. Öppningar i räcket kommer finnas som möjliggör att renar kan passera vägen vid behov. Ingen påverkan på rennäringen eller dess intressen i omgivande landskap bedöms uppstå. Det finns heller inga riksintresseområden eller utpekade värden för rennäringen i anslutning till Ytterhogdal. Sametinget har avstått konsultation och berörd sameby har inte haft några synpunkter på projektet.
- **Kulturmiljö** – Varken byggnader med kulturhistoriska värden eller kända lämningar, i vägens närhet bedöms påverkas av det begränsade tillkommande markanspråket.
- **Friluftsliv och rekreation** – Projektet påverkar inga kända friluftsliv- och/eller rekreationsvärden. En ny gång- och cykelväg främjar möjligheten att färdas längs vägen som gång- och cykeltrafikant.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

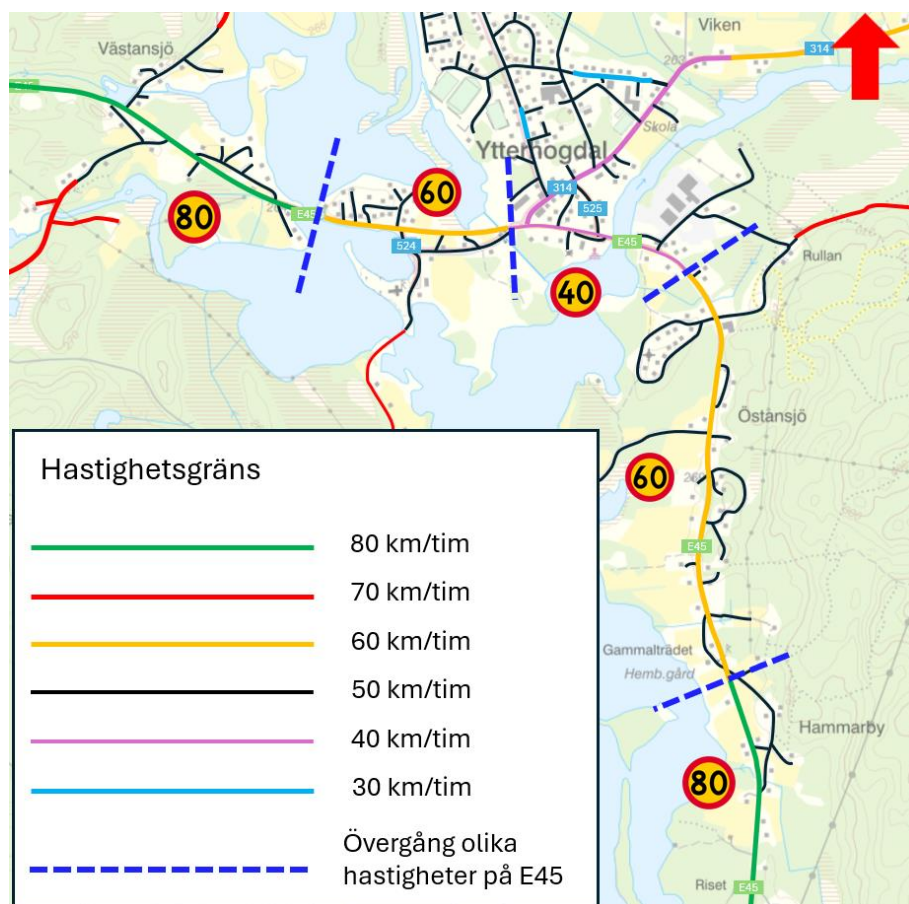
E45 är en Europaväg som tillhör funktionellt prioriterat vägnät och är rekommenderad väg för farligt gods.

E45 har bärighetsklass (BK) 4 med särskilda villkor. BK4 medger max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre. För vägar med särskilda villkor kan specifika restriktioner eller krav gälla, exempelvis begräsning på tid för användning.

Anslutande vägar är klassade som BK1, vilket medger att max 64 tons bruttovikt tillåts. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.

4.1.1 Hastighet

Högsta tillåtna hastighet på E45 från Västansjö till Hammarby genom Ytterhogdal varierar, från 40 till 80 km/tim, se Figur 4.



Figur 4. Övergång mellan olika hastighetsgränser. © Lantmäteriet Geodatasamverkan

4.2 Trafik och användargrupper

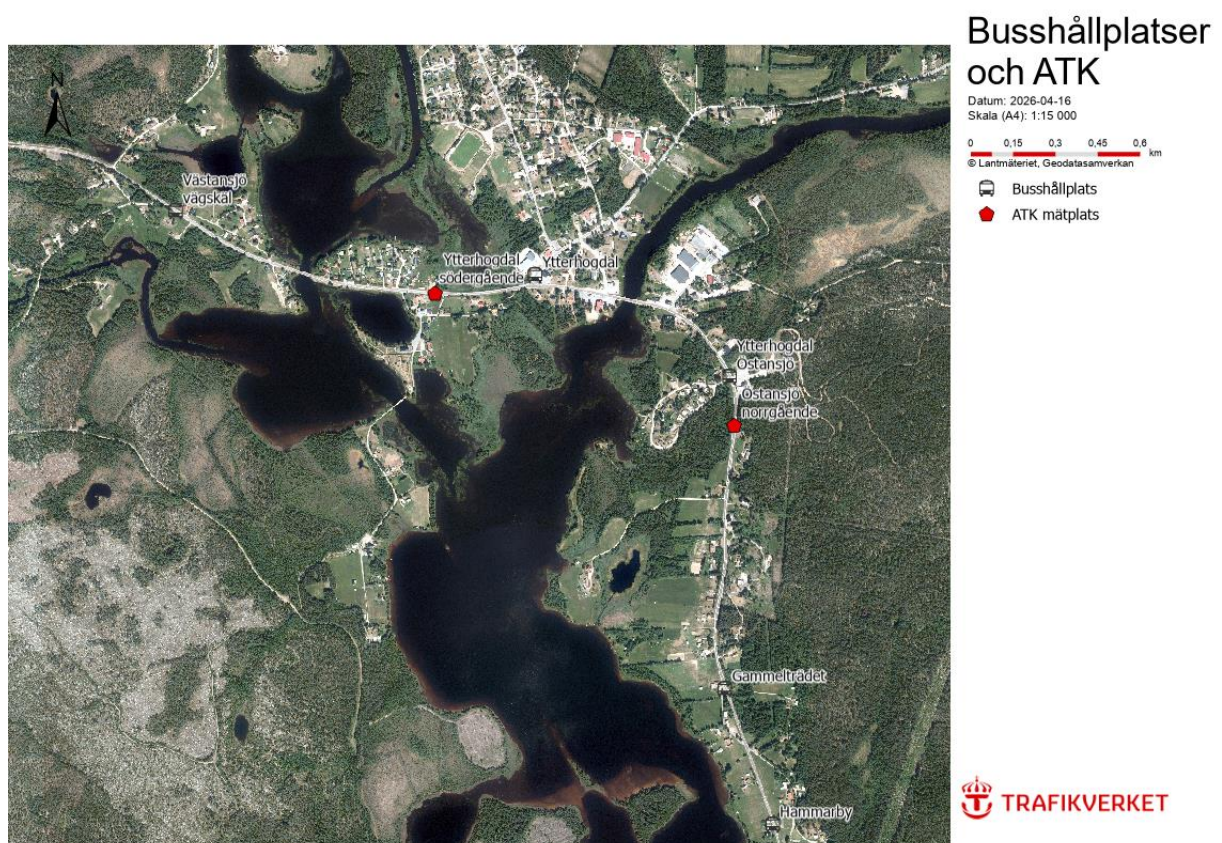
4.2.1 Trafikflöden

Trafikflödet längs aktuell sträcka har år 2022 uppmätts vid två mätpunkter, en vid den norra respektive södra delen av Ytterhogdal. Vid den norra delen uppmättes cirka 1 900 fordon per årsmedeldygn och vid den södra delen uppmättes cirka 2 300 fordon. Till år 2045 prognostiseras trafiken öka till 2 700 per årsmedeldygn.

Det finns inga dokumenterade trafikmätningar av eller prognoser för oskyddade trafikanter.

4.2.2 Kollektivtrafik

Längs sträckan finns fyra busshållplatser. Dessa är placerade vid Västansjö vägskäl, Ytterhogdal, Östansjö och Gammelträdet. Busshållplatserna trafikeras av regional busstrafik. I Figur 5 visas också de två automatisk trafiksäkerhetskontroll-kameror (ATK) som finns utmed sträckan.



Figur 5. Befintliga busshållplatserna och ATK längs sträckan. © Lantmäteriet Geodatasamverkan

Tabell 1. Resandestatistik mätperiod 2024-06-01 till 2025-06-01. Källa Region Jämtland-Härjedalen.

Hållplats	Antal påstigande	Antal avstigande
Gammelträdet A södergående trafik (Östersund - Sveg)	0	0
Gammelträdet B norrgående trafik (Sveg - Östersund)	2	2
Östansjö A södergående trafik (Östersund - Sveg)	21	35
Östansjö B norrgående trafik (Sveg - Östersund)	31	92
Ytterhogdal A södergående trafik (Östersund - Sveg)	4 957	1 024
Ytterhogdal B norrgående trafik (Sveg - Östersund)	1 185	4 434
Västansjö vägskäl A södergående trafik (Östersund - Sveg)	39	35
Västansjö vägskäl B norrgående trafik (Sveg - Östersund)	36	131

4.2.3 Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas Strada har det inträffat fyra olyckor senaste tio åren. Inga olyckor med gående eller cyklister har inträffat.

Då antalet olyckor är få och av blandad karaktär så bedöms inget orsakssamband mellan olyckorna kunna utläsas. Olycksdatabasen Strada bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

I Ytterhogdal bor det cirka 400 personer och samhällsservicen är förhållandevis väl utbyggd.

4.3.1 Översiktsplan

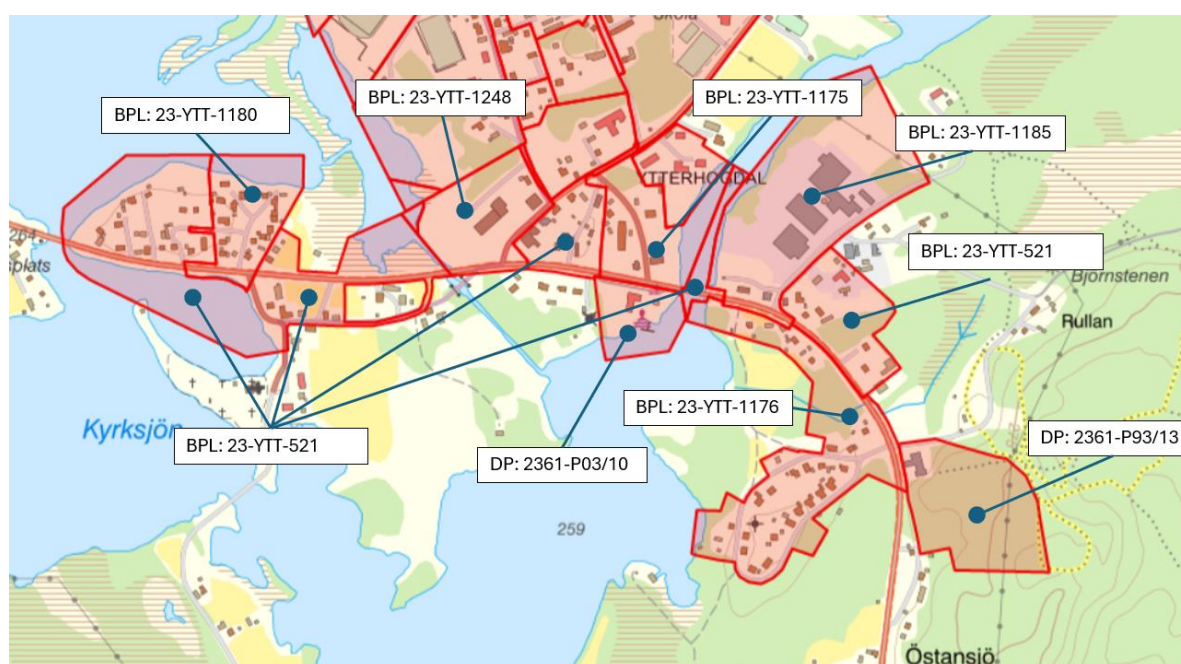
I Härjedalens kommuns översiktsplan, antagen år 2020, framgår att större delen av orten är planlagd och att kommunen bedömer att det i dagsläget inte är aktuellt att planera nya områden för tillkommande bebyggelse eller exploatering. I översiktsplanen framgår också att kommunen ska verka för en tillgänglig gång- och cykeltrafik.

4.3.2 Detaljplaner

Det finns åtta detaljplaner (DP)/byggnadsplaner (BPL) längs aktuell sträcka, se Figur 6 och Tabell 2.

Tabell 2. Berörda kommunala planer. Källa Härjedalens kommun.

Plantyp	Planbeteckning	Plannamn
Detaljplan	2361-P03/10	Folkets Hus, Ytterhogdal, Viken 7:7 m fl
Detaljplan	2361-P93/13	Ytterhogdals-Östansjö 4:37 m fl
Byggnadsplan	23-YTT-521	Ytterhogdals samhälle
Byggnadsplan	23-YTT-1180	Ytterhogdal Viken 3:16 m fl
Byggnadsplan	23-YTT-1248	Ytterhogdal Viken 6:56 6:63 6:64
Byggnadsplan	23-YTT-1175	Trumdstedskaparken
Byggnadsplan	23-YTT-1185	Industriområde vid Hoaån
Byggnadsplan	23-YTT-1176	Östansjö by



Figur 6. Berörda kommunala planer, Härjedalens kommun. © Lantmäteriet Geodatasamverkan.

4.4 Landskapet och staden

Landskapet kring Ytterhogdal präglas av vidsträckta myrmarker och av omfattande skogar där tall och gran dominerar. Området har rikligt med vatten, och det finns flera klara sjöar och slingrande åar i närområdet, bland annat slingrar ån Hoan genom samhället. Terrängen är kuperad med en varierad topografi.

Vid Ytterhogdal finns tätortsnära inslag i form av bostäder, verksamheter och skola.

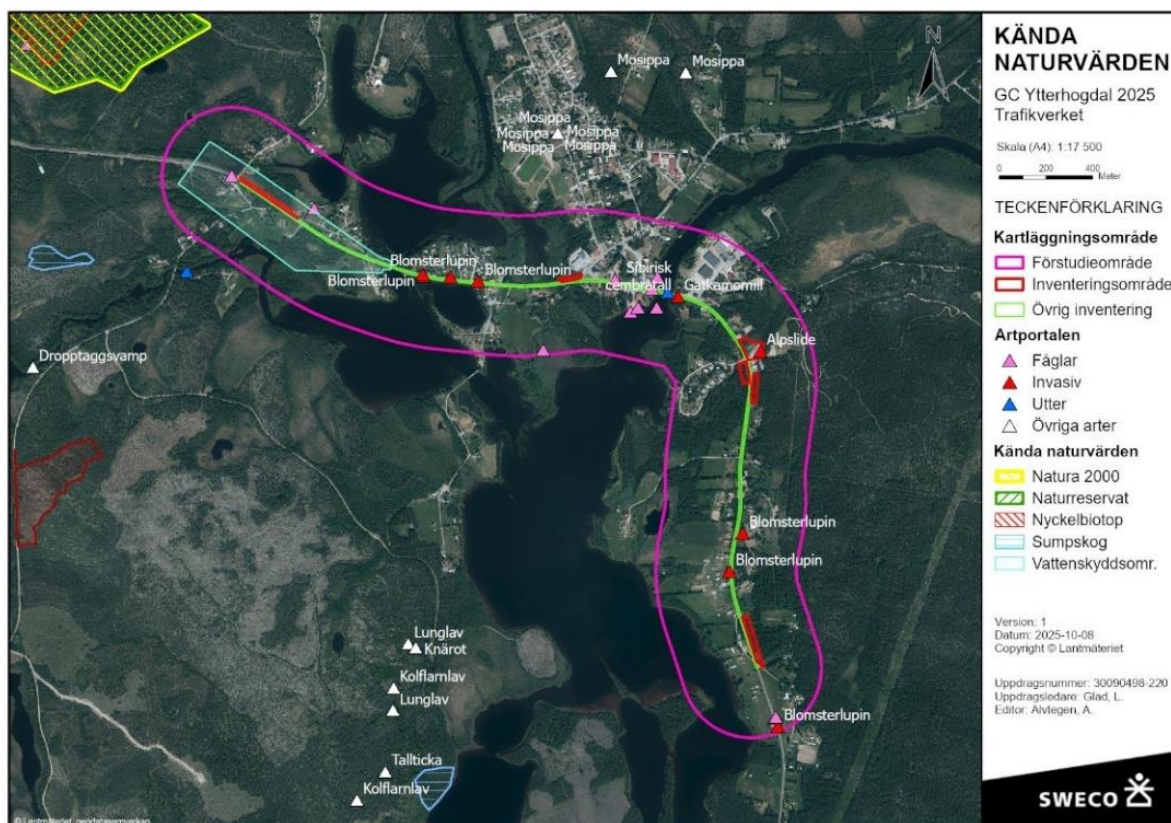
4.5 Miljöbeskrivning

4.5.1 Natur- och vattenmiljö

Naturmiljön i området består av ett mosaikartat landskap med jordbruksmarker, närhet till vatten och mindre partier med skog och gårdsmiljöer, där vissa dikesområden är klippta fram till vägbanan (alltså den del av vägen som utgörs av asfalterad yta). Genom centrala Ytterhogdal utgörs den omkringliggande miljön av hårdgjorda ytor där naturmiljövärden saknas i vägens direkta närområde (se Figur 9).

En naturvärdesinventering genomfördes sommaren 2025. Inga naturvärdesobjekt högre än klass 3, visst naturvärde, påträffades. Inte heller några rödlistade eller fridlysta arter påträffades. Inventeringsområde för naturvärdesinventeringen framgår som röda polygoner i Figur 7.

Under inventeringen noterades förekomst av de invasiva arterna blomsterlupin, vresros och rönnspirea längs vägkanter och stickvägar (området som inventerats är markerat som övrig inventering i grönt, i Figur 7.) Cirka 60 meter vid sidan av väg E45 finns även sedan tidigare en notering av alpslide i Artportalen.

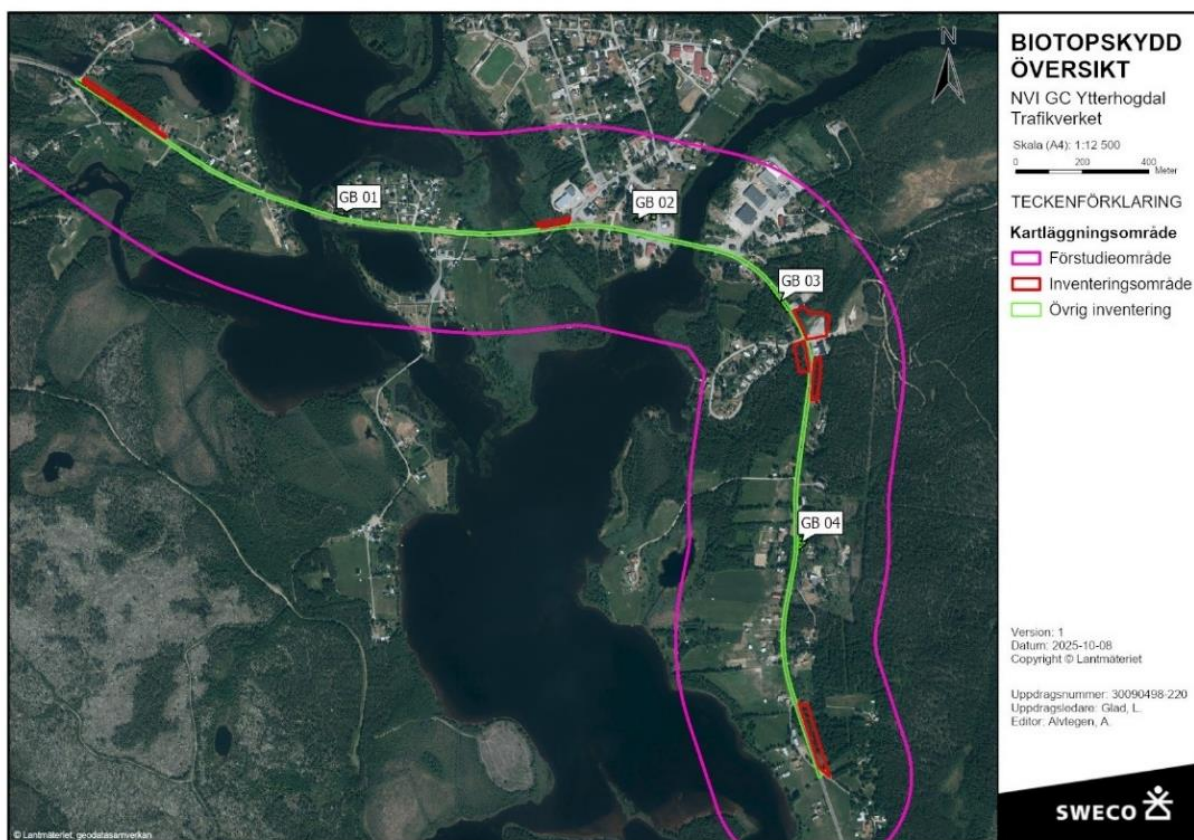


Figur 7. Inventeringsområdet med identifierade förekomster av invasiva arter.

Hela vägsträckan har år 1995 inventerats av Trafikverket och är klassad som artrik vägmiljö, med ett visst naturvärde. Vid inventeringen 2025 gjordes bedömningen att det ekologiska

värdet minskat sedan inventeringen 1995. Igenväxning av åkrar och betesmarker samt upphörande av bete och slåtter har långsamt förändrat landskapet. Denna förändring av landskapet märks även i vägkanternas flora som succesivt fått ökat kvävenedfall och färre frön från omgivande slåtter- och betesmarker. Inventeringen 2025 visar att trenden långsamt går mot mer näringskrävande och högväxande örter, samt att flera invasiva arter breder ut sig.

Biotopskyddade miljöer i form av alléer finns i området, se Figur 8. Under fältinventeringen identifierades fyra alléer inom utredningsområdet. Tre består av rader med björkar (GB01, GB03 och GB04) och en består av stora pilträd (GB02). Inga övriga biotopskyddade områden identifierades under fältinventeringen.



Figur 8. Inventeringsområdet med identifierade generella biotopskydd markerade med "GB".



Figur 9. Till vänster: en av de biotopskyddade alléerna (GB01) på norra sidan E45 mitt emot kyrkan. Till höger: hårdgjord yta i centrala Ytterhogdal, skötta marker invid fastigheter till höger och trädungar till vänster (södra sidan).

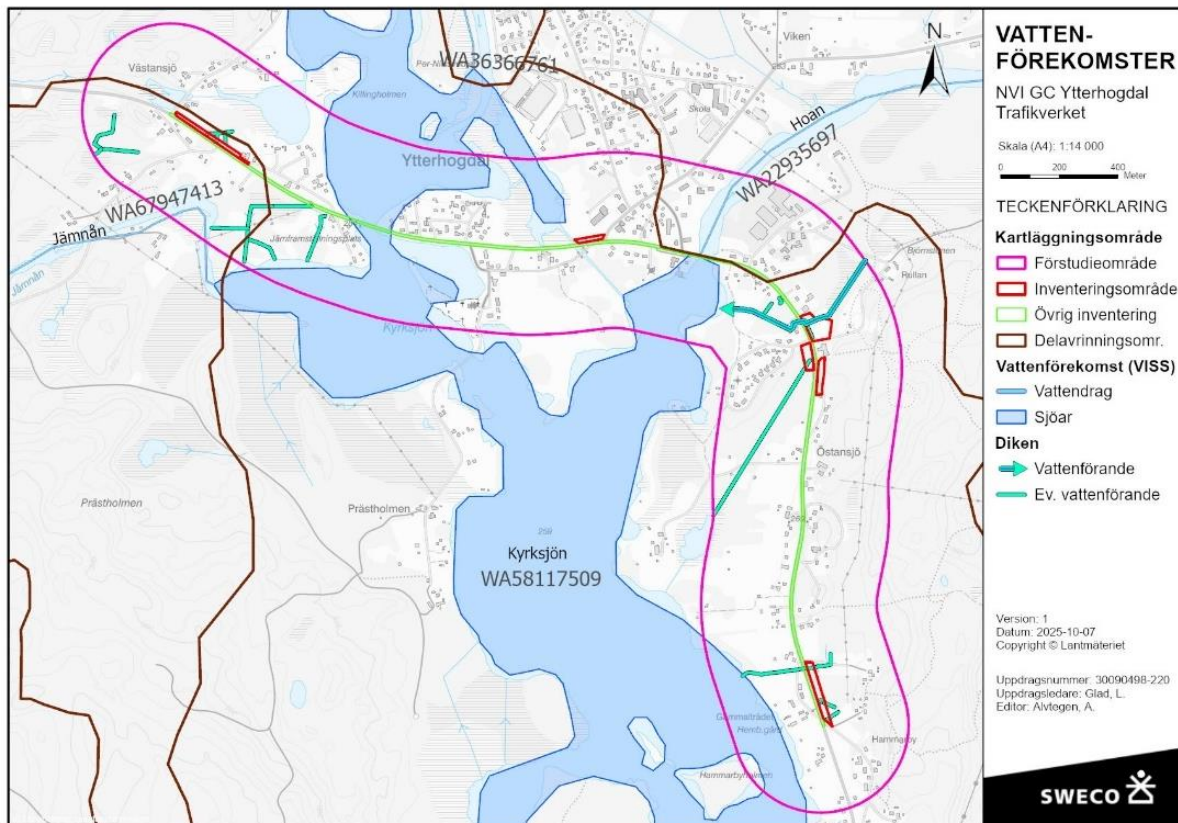
Enligt artportalen finns flera fågelarter noterade i utredningsområdet och i dess direkta närhet. Storspov är noterad och klassad som starkt hotad enligt Sveriges rödlista. Tornseglare och grönfink är klassade som sårbar. Även utter (som bedömts som livskraftig) har noterats vid Hoan.

I närområdet finns inga registrerade skogliga biotopskydd, naturvårdsobjekt eller nyckelbiotoper.

Större vattendrag som Hoan och Kyrksjön ligger intill vägsträckan och passeras på några platser av broar. Dessa vattenområden är klassade som ytvattenförekomster enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) och har fastställda miljö kvalitetsnormer. Kyrksjön (SE689594-145514) uppnår måttlig ekologisk status. Kvalitetskravet är att god ekologisk status ska uppnås till år 2039. Vattendraget Hoan (SE689426-145847) uppnår måttlig ekologisk status. God ekologisk status ska uppnås till år 2039.

Grundvattenförekomst Ytterhogdal (SE689583-145487) Området ligger inom en sand- och grusförekomst med god kemisk och kvantitativ status.

I inventeringsområdet observerades ett flertal diken som samtliga har relativt stillastående vatten. De flesta bottenfryser på vintern och fungerar endast som rinnstråk vid kraftiga regn. Inga av diken har källflöden vid sjöar. Endast ett, det strax norr om Ingomacken, har bedömts vara kontinuerligt vattenförande och har potential att inte bottenfrysa under vintern, se Figur 10 och 11. Vattendraget bedöms inte vara fiskförande.



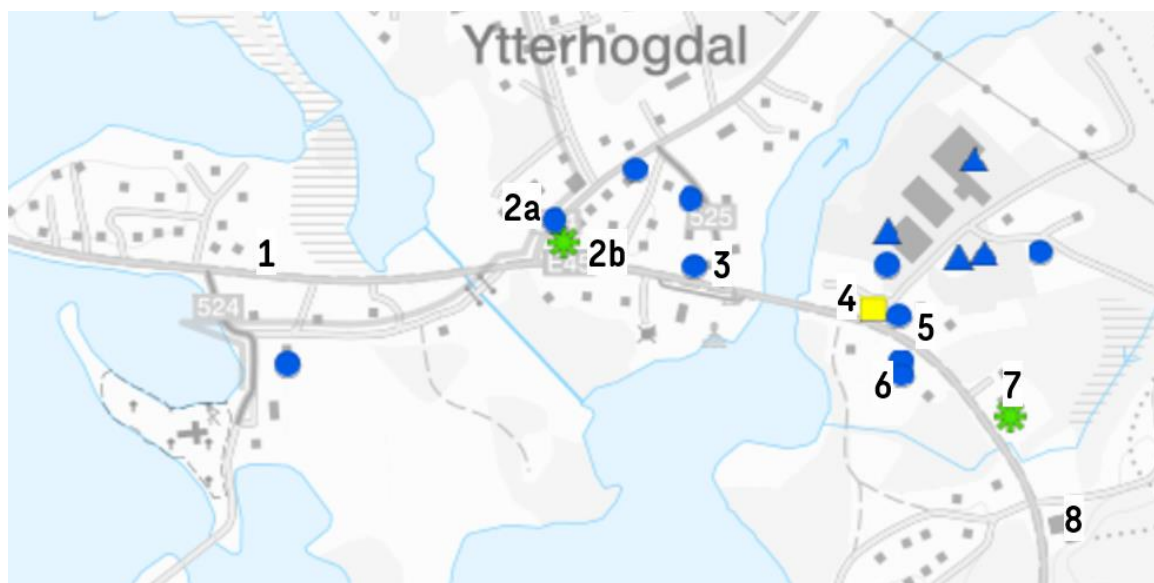
Figur 10. Större vattenområden och de mindre dikena, varav ett bedömts som vattenförande över året.



Figur 11. Stående vatten på nordöstra sidan av väg E45, norr om Ingomacken vid inventeringsområdet. Diket är 1,5–3 meter brett med dybotten. Viden och björk växer i kanterna.

4.5.2 Markföroreningar

Inom utredningsområdet finns flera potentiellt förorenade områden där det historiskt har bedrivits miljöstörande verksamhet. Längs sträckan finns också en fastighet med drivmedelsförsäljning som är i drift., se Figur 12 där de blå markeringarna är identifierade potentiellt förorenade områden, de gröna är undersökta objekt. De gula fyrkanterna avser objekt där förstudie påbörjats. I tabell 3 beskrivs de objekt som ligger i utredningsområdets direkta närhet.



Figur 12. Potentiellt förorenade områden i Ytterhogdal. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Tabell 3. Beskrivning över de potentiellt förorenade områdena i vägens direkta närhet. Nr framgår i kartan i **Fel! Hittar inte referenskälla.**

Nr	Typ av verksamhet	Status	Fastighetsbeteckning	Motiv provtagning
1	Befintligt mindre område med lagring av impregnerade stolpar.	Noterat via platsbesök	Viken 10:27	Nej, ligger utanför vägens kant, på en sträcka där planerad gång- och cykelbana ska gå inom befintlig vägbana.
2 a	Drivmedelshantering, historisk, inga uppgifter erhållna från arkiv. På flygfoton syns vad som skulle kunna vara en pump intill Ångevägen. Idag ligger ICA här.	Identifierad (ej åtgärdad) (blå i kartan i figur 12)	Viken 6:73	Nej, inga åtgärder planeras inom området

Nr	Typ av verksamhet	Status	Fastighetsbetäckning	Motiv provtagning
2 b	Drivmedelshantering, historisk, f.d. Shell. Idag finns en busshållplats här.	Åtgärdad, SPIMFAB	Viken 24:8	Ja, schakter för gång- och cykelbana och infart.
3	Drivmedelshantering, historisk, inga uppgifter erhållna från arkiv. Idag ligger en caféverksamhet här, Astoria.	Identifierad (ej åtgärdad).	Viken 7:9	Ja, schakter för gång- och cykelbana, refug, plantering och busshållplatser.
4	Drivmedelshantering, historisk. Ytterhogdals bil och mek. Verkstad, f.d. Esso. Markförlagda cisterner ovanjords-cisterner, smörj och tvätthall, slam- och bensinavskiljare. Idag ligger en pizzeria här och Trailer Transport.	Förstudie, undersökt	Östansjö 2:40, 2:41	Ja, schakter för gång- och cykelbana, infarter.
5	Sågverk utan doppning/impregnering. I dag har Mellanskog sin verksamhet här.	Identifierad (ej åtgärdad).	Östansjö 2:5	Ja, eventuell ytlig schakt samt fyll.
6	Bilvårdsanläggning och drivmedelshantering. Är en privat fastighet i dag.	Identifierade (ej åtgärdad).	Östansjö 2:16	Nej, inga åtgärder planeras på denna sida vägen.
7	Drivmedelshantering, historisk, f.d. Gulf. I dag ligger Molins buss här.	Undersökt	Östansjö 4:41	Ja, ev mindre schakt för gång- och cykelbana.
8	Drivmedelsstation, Ingo, inget underlag från arkiv.	I drift	Östansjö 4:17	Ja, schakt gång- och cykelbana för infarter.

E45 är en väl trafikerad väg och föroreningar som kommer från trafiken kan förekomma i vägdikesmassorna. Markmiljöundersökningar är utförda inom projektet. Undersökning har gjorts i norra och södra delen av projektområdet där gång- och cykelvägen ska gå friliggande från befintlig väg. Undersökningen fokuserade på att kartlägga eventuella föroreningar i dikesmassor som kan ha orsakats av trafik. Resultatet från markmiljöundersökningen av vägdikesmassor visar på låga halter föroreningar.

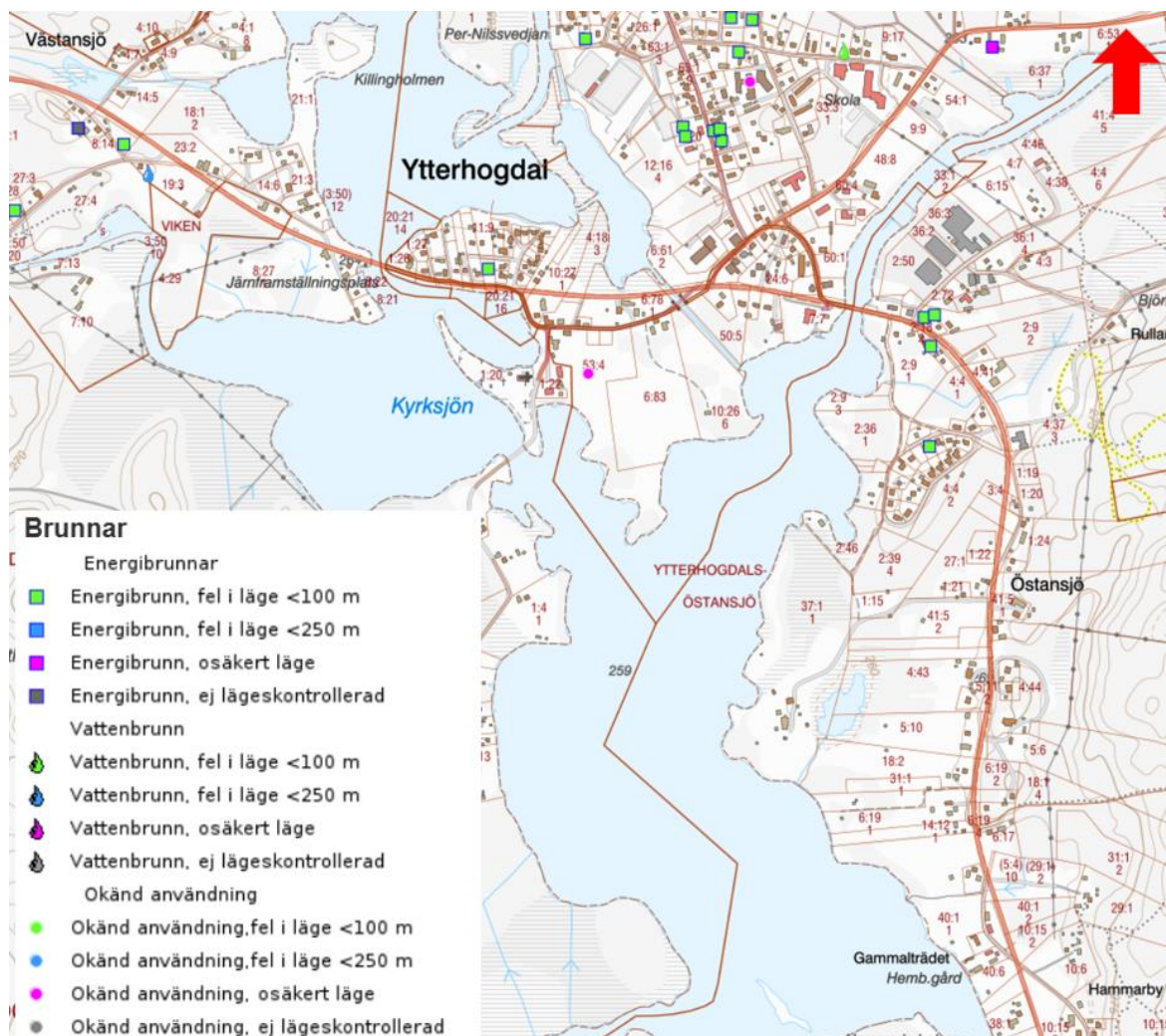
Provtagning på asfalt är utförd. Resultatet visar på förekomst av tjärhaltigt innehåll med förhöjda halter av PAH (polyaromatiska kolväten) i beläggningen mellan 0/890–1/760.

Markmiljöundersökning är utförd där åtgärder planeras inom befintligt vägområde och där åtgärderna sammanfaller med de potentiella förorenade verksamheterna som funnits/finns längs sträckan. Resultatet påvisade förhöjda halter av PAH i de obundna överbyggnadsmassorna i väggroppen under asfalten. Dessa påträffades i samma område som den tjärhaltiga asfalten är identifierad. Övriga provtagna platser påvisar låga halter för föroreningar.

Grundvatten är protaget på två platser där grundvattennivån är ytlig. Provresultatet visar på låga halter av föroreningar.

4.5.3 Naturresurser

I SGU:s brunnarsarkiv framgår det att sex energibrunnar och en vattenbrunn finns längs E45 samt i dess närområde, se Figur 13.



Figur 13. Befintliga brunnar. Källa: SGU kartvisare brunnar. © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

En del av sträckan i norra delen ligger även inom vattenskyddsområde för en grundvattentäkt som försörjer boende i Ytterhogdal med dricksvatten. Föreskrifterna för

vattenskyddsområdet är från år 1959 och enligt uppgift från Härjedalens kommun finns inga planer på nya föreskrifter i närtid. Föreskrifterna anger att lagring av petroleumprodukter över 2 000 kg ej får ske inom skyddsområdet för vattentäkten.

Längs sträckan finns även jordbruksmark och områden med skog, främst igenväxningsmark.

4.5.4 Risker

E45 är rekommenderad väg för farligt gods.

Vid Hoan och Kyrksjöns stränder förekommer översvämning vid kraftig nederbörd och vid snösmältning. Enligt entreprenören som ansvarar för underhåll av E45 på aktuell sträcka förekommer inte översvämningar för E45 här, utan problemen har förekommit längs Hoan i Överhogdal. Enligt uppgift från kommunen finns inga identifierade områden för ras och skred i aktuellt området.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU), arkivborrhål samt utförda sticksonderingar består marken längs E45 genom Ytterhogdal av isälvssediment (silt, sand och grus), älvssediment, morän och mindre partier av torv och siltig jord, se Figur 14.

Kompletterande geotekniska undersökningar har utförts på utvalda sträckor längs med sträckan. De geotekniska undersökningarna verifierar delvis SGU:s jordartskarta. Sträckan längst i norr, närmast Västansjö, har områden med silt och torv. Torvens mäktighet uppgår till cirka 3 -4 m.

Sträckan genom centrala Ytterhogdal verifierar den geotekniska undersökningen SGU:s jordartskarta med ler- och silt med lokala partier av torv.

Sista sträckan, närmast Hammarby/Gammalträdet's hembygdsgård består av finsand, lera och silt.

Större delen av sträckan har goda geotekniska förhållanden, dock råder lokala områden med geotekniska utmaningar så som dålig bärighet, tjälfarliga områden, otillfredsställande stabilitet samt sättningsrisk vid pålastning, speciellt vid 0/140 – 0/240. Tänkbara geotekniska förstärkningslager som är aktuella är massutskiftning (urgrävning av torvjord och återfyllning av bergkross, eller förbelastning med överlast med tillhörande tryckbankar eller lättfyll med geonät.

För att minska risken för negativa effekter på vägens funktion och miljön är god dränering viktig längs hela sträckan.



Figur 14. SGU Jordartskarta 1:25 000–1:100 000. © Lantmäteriet Geodatasamverkan.

4.6.2 Byggnadsverk

Längs befintlig sträcka finns tre broar:

- Bro, 23-130-1 över Hoan (Smedsbron).
- Bro, 23-551-1 över flottningskanal (Ytterhogdals K: a).
- Bro, 23-138-1 över Hoan (Storbron).

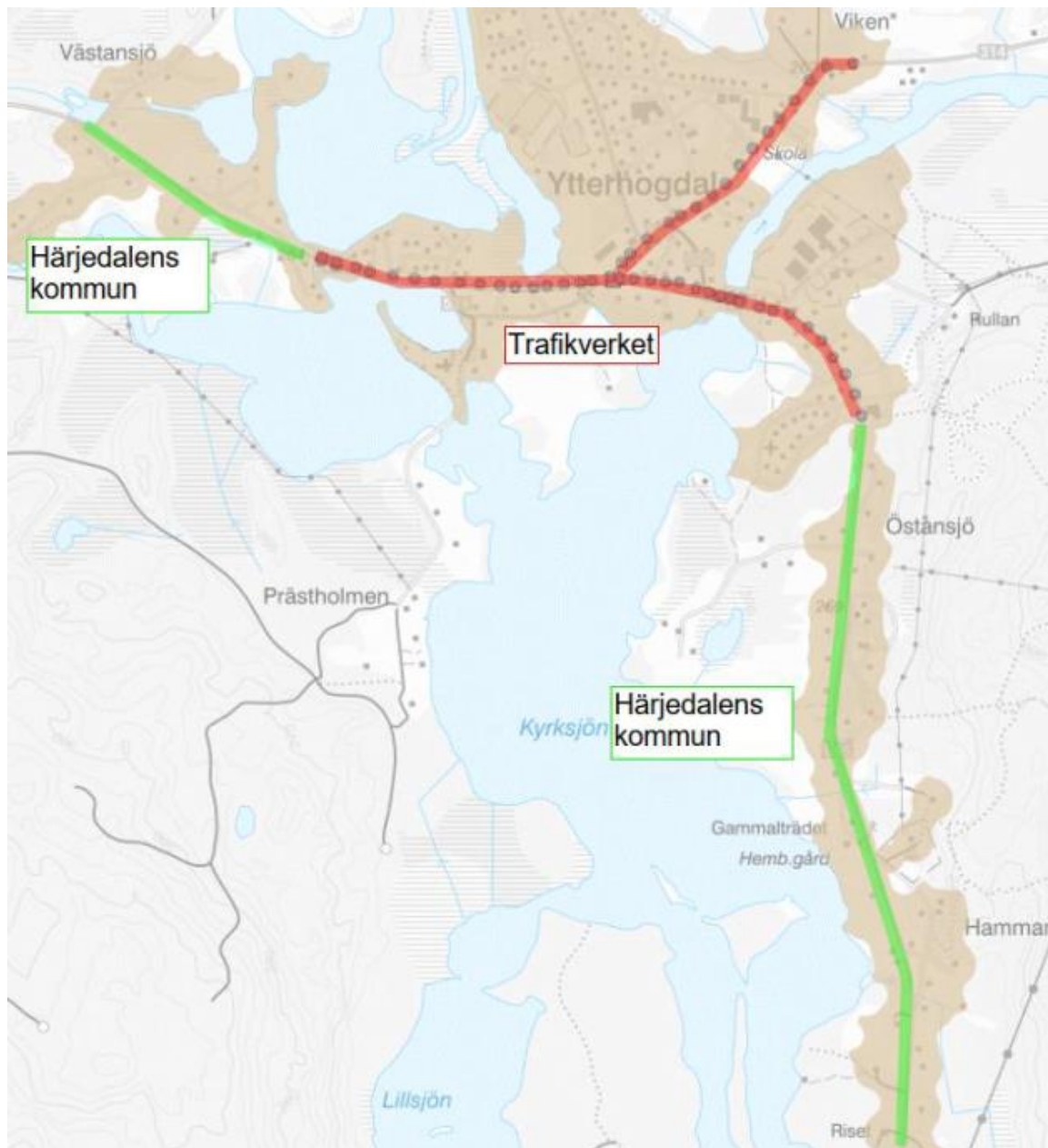
För Storbron planerar Trafikverket att genomföra underhållsåtgärd under år 2026.

4.6.3 Belysning

E45 är försedd med vägbelysning genom hela projektområdet, se Figur 15.

Belysningen längs E45 är avtrappade stålstolpar med arm och LED-armaturer.

Belysning som utgör rödmarkerad sträcka i figuren tillhör Trafikverket och belysning vid grönmarkerade sträckor tillhör Härjedalens kommun. Belysningscentraler är idag sambyggda med kommunen.



Figur 15. Befintlig belysning. © Lantmäteriet.

4.6.4 Ledningar

Ledningsägare enligt Ledningskollen (februari 2025):

- Härjedalens kommun / Vatten och miljöresurs – VA och gatubelysning.
- Härjeåns nät.
- Skanova.

Det kan förekomma fler ledningsägare längs sträckan.

4.7 Avvattning

Avvattningen från vägen sker i dag via öppna diken och infiltration i vägens sidoområden. Eventuella föroreningar från trafiken fastläggs i markens översta skikt innan vattnet når recipienterna.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

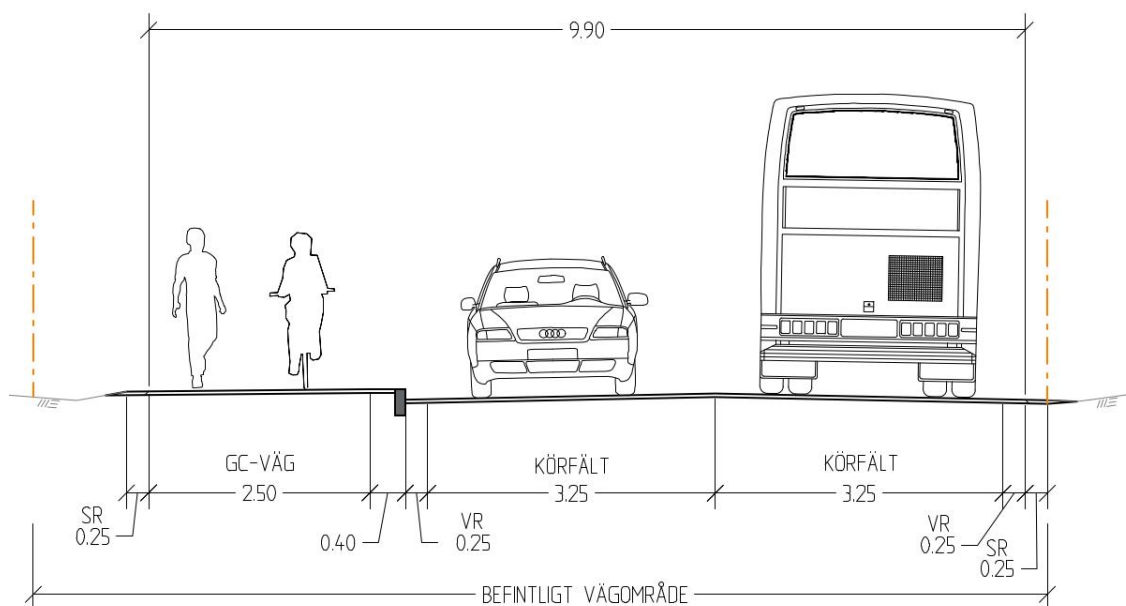
Gång- och cykelvägen planeras längs befintlig väg bana mellan Västansjö och Hammarby för att förbättra förbindelserna för de oskyddade trafikanterna på sträckan. Gång- och cykelvägen anläggs på vägens vänstra (nordöstra) sida då detta bedöms ge goda förutsättningar att i huvudsak nyttja befintligt vägområde vid anläggandet av gång- och cykelvägen. Befintligt vägområde nyttjas i möjligaste mån för att begränsa tillkommande markanspråk så långt som möjligt.

5.2 Val av utformning

Den planerade gång- och cykelvägen får en belagd bredd på 2,5 meter. Den befintliga vägbredden varierar mellan cirka 11–12 meter förutom vid kortare avsnitt i projektets ändar där vägen är cirka 7,5–8 meter.

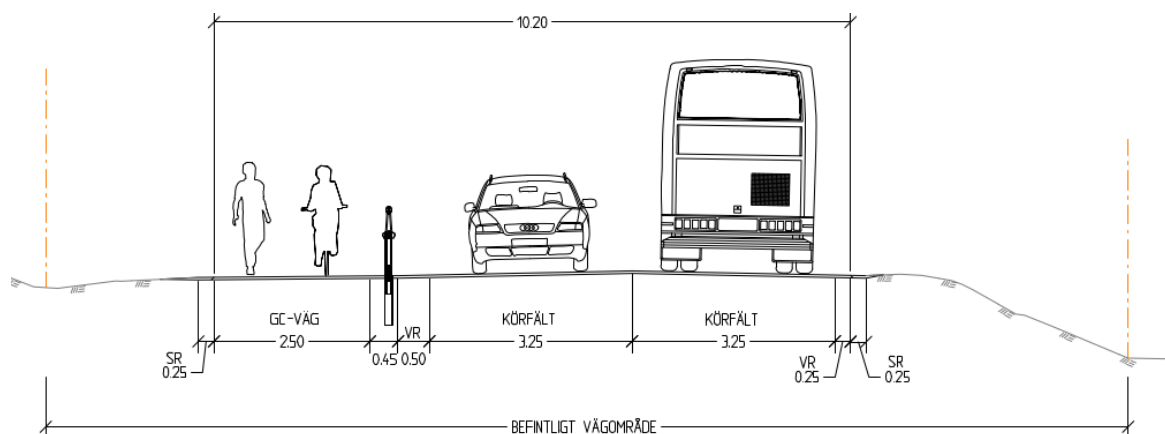
Delar av gång- och cykelvägen anläggs intill E45 antingen som kantstödsbunden alternativt separerad med räcke eller så kallat GCM-stöd för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Avskiljningen kan utformas på olika sätt beroende på lokala förutsättningar:

- Avskiljning med kantstöd bedöms vara en lämplig lösning där flera anslutande vägar förekommer. Kantstöd kan utföras i granit eller betong och vid behov utformas nedsänkt och fasad för att underlätta anslutningar. Vid kantstödsseparering kan det behövas dagvattenbrunnar för att avleda dagvatten.



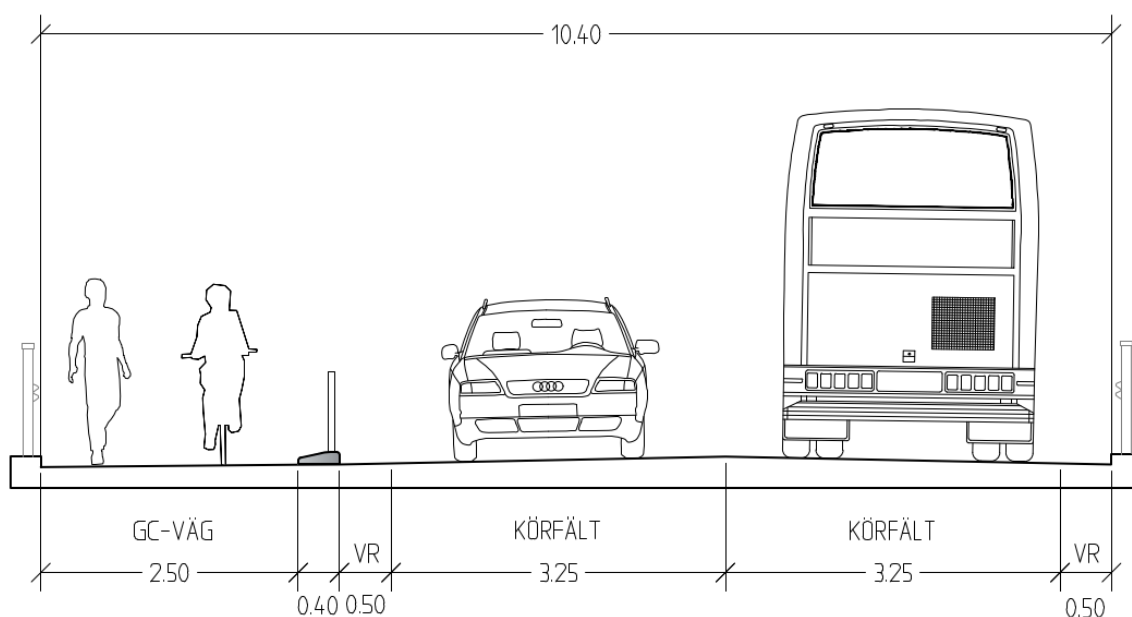
Figur 16. Exempel på sektion med kantstöd, urklipp från 101T0402

- Avskiljning med räcke har som främsta fördel att vägens avvattningsfunktion kan få samma funktion som i dagsläget. Detta eftersom det inte skapar en upphöjd kant eller barriär som påverkar vattenavrinningen. Lösningen är därmed väl lämpad på sträckor där befintliga avvattningsförhållanden önskas bibehållas. Räckets ger samtidigt en tydlig fysisk avskiljning mellan körbanor och gång- och cykelväg, vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Räcke används ofta på sträckor med få anslutande vägar och kan förses med reflexer för förbättrad synbarhet i mörker och vid ogynnsamma väderförhållanden.



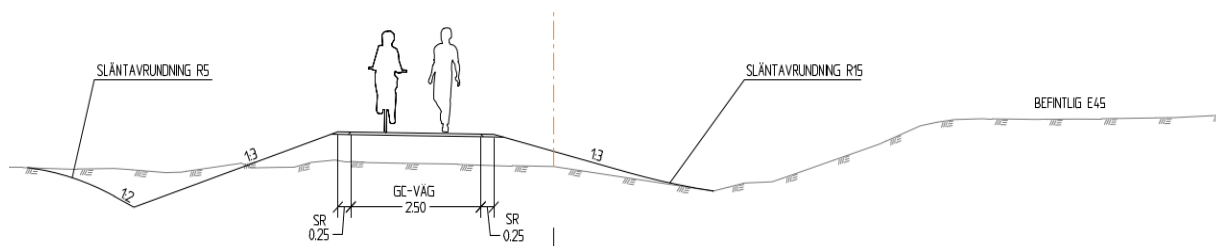
Figur 17. Exempel på sektion med räcke, urklipp från 101T0401.

- Avskiljning med GCM-stöd av betong (kantstöd för gång-, cykel- och mopedbana) kan användas på och i anslutning till broarna på sträckan där utrymmet är begränsat. Dessa kan kompletteras med reflexstolpar för ökad visuell vägledning.



Figur 18. Exempel på sektion med GCM-stöd över en bro, urklipp från 101T0402.

På de delar där gång- och cykelvägen planeras separerad med skiljeremsa/sidoremsa hamnar gång- och cykelvägen utanför det befintliga vägdiket, se exempel i Figur 19. Denna utformning ger utrymme för hantering av snö och dagvatten mellan väganläggningarna, samtidigt som den skapar en tydlig fysisk avskiljning och därmed en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.



Figur 19. Exempel på en sektion med friliggande gång och cykelväg urklipp från 101T0401

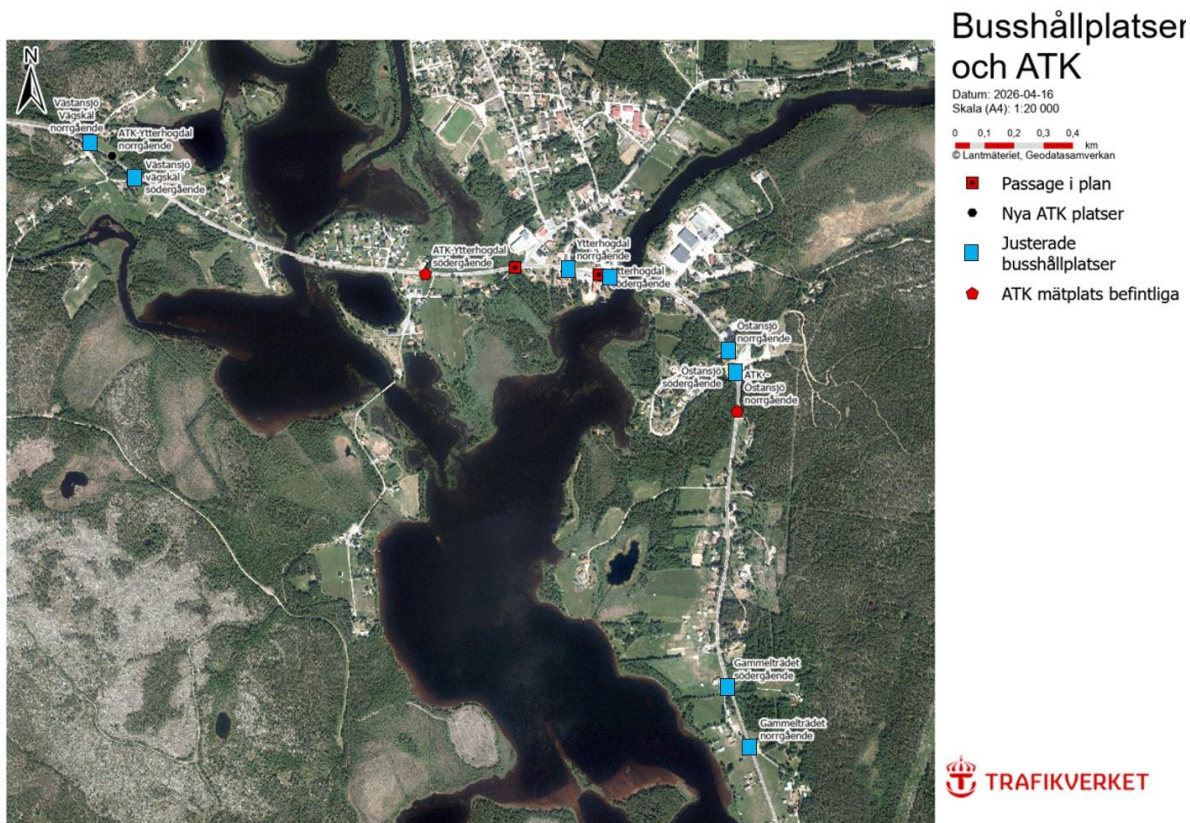
Två passager tillkommer längs projektets sträckning. Den ena passagen planeras i plan över E45 vid korsningen Ångevägen (1/850). Den andra passagen planeras som upphöjd med hastighetsdämpande gupp vid Folkets hus (cirka 2/100). Passagerna framgår av illustrationsritningar.

Projektet passerar tre befintliga broar där vissa justeringar av brosektionen föreslås för att möjliggöra den nya gång- och cykelvägen. Det är dock inget som gör att själva bron behöver byggas om eller att mer mark behöver tas i anspråk. Underhållsåtgärder för Storbron planeras, men dessa åtgärder ingår inte i denna vägplan.

Då gång- och cykelvägen, på större delen av sträckan, anläggs i ytterkant av befintlig vägyta förskjuts vägmitt i sidled. På sträckor med dubbelsidigt tvärfall kan detta medföra att beläggningsryggen hamnar fel i förhållande till körbanans nya mitt, vilket kan upplevas störande för trafikanter. För att bibehålla god körkomfort kommer beläggningsåtgärder behöva utföras. Vid 0/140 - 0/240 finns behov att utföra geotekniska stabilitetsåtgärder.

5.2.1 Busshållplatser

I kartan nedan, se Figur 20, redovisas de busshållplatser som får en justerad placering längs sträckan.



Figur 20. Justerade busshållplatslägen och nya ATK platser. © Lantmäteriet Geodatasamverkan.

5.2.2 Trafiksäkerhet (ATK)

De två automatisk trafiksäkerhetskontroll-kamerorna (ATK) utmed sträckan kommer att vara kvar. Där till tillkommer en ny ATK längst norrut, i norrgående riktning vid korsningen till Västansjö, se Figur 20. Utanför vägplanen planeras också två nya ATK i vardera körriktning söder om området vid Riset. Planerad utbyggnad av dessa är 2026.

5.2.3 Belysning

Ny belysning planeras mellan 0/000 och 3/770. Den nya belysningen kommer ägas av Trafikverket. Befintlig belysning längs med sträckan kommer demonteras/rivas. Befintlig belysning som påverkas av elektrisk separering från Trafikverkets nya belysning kommer ses över i samråd med respektive ägare.

Befintlig belysning för anslutande vägar som påverkas av den nya gång- och cykelvägen kommer att ses över.

5.2.4 Avvattning

Den nya gång- och cykelvägen kommer i huvudsak avvattnas genom öppna diken samt genom infiltration i det omgivande landskapet. Befintliga vägtrummor bedöms i första hand kunna behållas i sina nuvarande lägen, men förlängas där den nya gång- och cykelvägen anläggs. Vid 0/200, 2/660 och 3/670 anläggs nya trummor.

En sträcka på cirka 325 meter mellan sektion 0/875–1/200 medför den nya kantstöden att dagvatten inte kan avledas via slänt till vägdiket så som i dag. Avvattningen kommer att ske via rännstensbrunnar och ett ledningssystem med direktutsläpp till recipienten via en befintlig trumma.

5.2.5 Enskilda anslutningar

För att förbättra trafiksäkerheten längs sträckan har en översyn av befintliga anslutningar genomförts. I vägplanens tillhörande plankartor redovisas förslag på justeringar och eventuella stängningar av anslutningar i syfte att minimera korsande trafik över den nya gång- och cykelvägen samt förbättra trafiksäkerheten längs med båda sidor av E45.

Eventuella beslut om stängning av anslutningar prövas inte inom ramen för denna vägplan, utan hanteras separat enligt 40 § väglagen.

5.3 Bortvalda alternativ

En utredning över alternativ för belysningen förbi allén vid 0/900 har gjorts för att se över möjligheter att inte behöva ta bort allén. Av de alternativ som utretts bedöms de antingen inte uppfylla belysningskraven eller så innebär de tekniska svårigheter under bygg- eller driftskede och/eller samma påverkan på allén.

5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder fastställs i vägplanen.

5.5 Övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Nedan listas skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås vidtas, men som inte fastställs. Trafikverket har som verksamhetsutövare ett ansvar för att nödvändiga skyddsåtgärder vidtas.

- Uppställning av bränsletankar får längs den planerade sträckan endast ske om uppställningsytan utformas så att eventuellt spill och läckage kan fångas upp och saneras. I föreskriften för grundvattentäkten anges att man inte får lagra mer än 2000 kg av petroleumprodukter inom skyddsområdet för vattentäkten.
- Åtgärder ska vidtas så att petroleumprodukter eller andra för människors hälsa eller miljön skadliga ämnen som hanteras i byggskedet inte kan förorena mark, ytvatten eller grundvatten.
- I samband med åtgärder på den sträckan där beläggning med tjärasfalt förekommer ska fräsning ej utföras i beläggning som innehåller tjärasfalt. Beläggningen ska i stället brytas bort och transporteras direkt, utan lagring inom projektet, till godkänd mottagningsanläggning för farligt avfall.

- Om jordmassor innehållandes invasiva arter behöver mellanlagras kommer dessa att hållas isär från andra schaktmassor vid lagring.
- Om jordmassor som innehåller invasiva arter skulle uppkomma i projektet och om de inte kan återanvändas, utan att risken för spridning begränsas, ska de transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Vid transport ska massor vara övertäckta.
- Massor som tillförs projektet ska vara kontrollerade så att främmande invasiva arter inte etablerar sig i området.
- Om så är möjligt kommer avbaningsmassor inom den artrika väggkanten hållas isär under byggtiden för att kunna återföras vid återställning.
- Insådd av ängsfrö planeras för att förstärka den artrika väggkanten. Fröer från lokalt förekommande arter kommer att väljas.
- Under byggtiden kan instängsling av träden i de biotopskyddade alléerna, eller liknande skyddsåtgärd med samma funktion, komma att vidtas om risker finns att träden kan skadas av påkörning. Detta gäller inte GBO1 som kommer att tas ned.
- Som kompensation för att allén (GBO1) vid 0/900 tas ned kommer träd att återplanteras på annan plats i närområdet. Trafikverket avser att undersöka möjligheten att avtala om att få återplantera träd på antingen kommunal eller på enskild markägares mark.
- Även hittills oupptäckta, okända fornlämningar är skyddade i kulturmiljölagen. Om en oupptäckt, okänd, fornlämning påträffas inom under anläggningsarbetet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och länsstyrelsen kontaktas.
- Kontroll av läckage från maskiner ska göras regelbundet.
- Masshantering kommer ske på ett sätt så att spridning av föroreningar minimeras.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Projektet förbättrar möjligheterna att gå och cykla längs sträckan. Effekter som uppkommer till följd av en ny gång- och cykelväg är minskad interaktion mellan oskyddade trafikanter och motortrafik. Att barn och unga, i större utsträckning, får möjlighet att självständigt kunna nyttja transportsystemet samt möjlighet till ökad cykelpendling.

Fordonstrafiken längs E45 genom Ytterhogdal kommer inte påverkas i någon större utsträckning.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Den tillkommande gång- och cykelvägen medför förbättrad möjlighet att nå målpunkter i området.

6.2.1 Detaljplaner

Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får vägplan inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas får däremot mindre avvikelser göras. Om mindre avvikelse inte är möjlig behöver detaljplanen ändras eller upphävas i berörd del.

Härjedalens kommun upphäver delar av de gällande detaljplaner som på ett eller annat sätt berörs av vägplanen för ny gång- och cykelväg genom Ytterhogdal. De detaljplaner som berörs av upphävande av del av detaljplan är följande:

- Byggnadsplan för Ytterhogdals samhälle
- Detaljplan Förslag till ändring av byggnadsplanen för VIKEN 3:16 samt delar av VIKEN 11:6 och 11:9
- Detaljplan Förslag till ändring av byggnadsplan Viken 6:56, 6:63, 6:64 M.M.
- Detaljplan Ändring av byggnadsplanen för del av Ytterhogdals samhälle Område vid Trumstedska parken
- Detaljplan Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Ytterhogdals samhälle (industriområdet vid Hoan).
- Detaljplan Ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Ytterhogdals samhälle Östansjö by

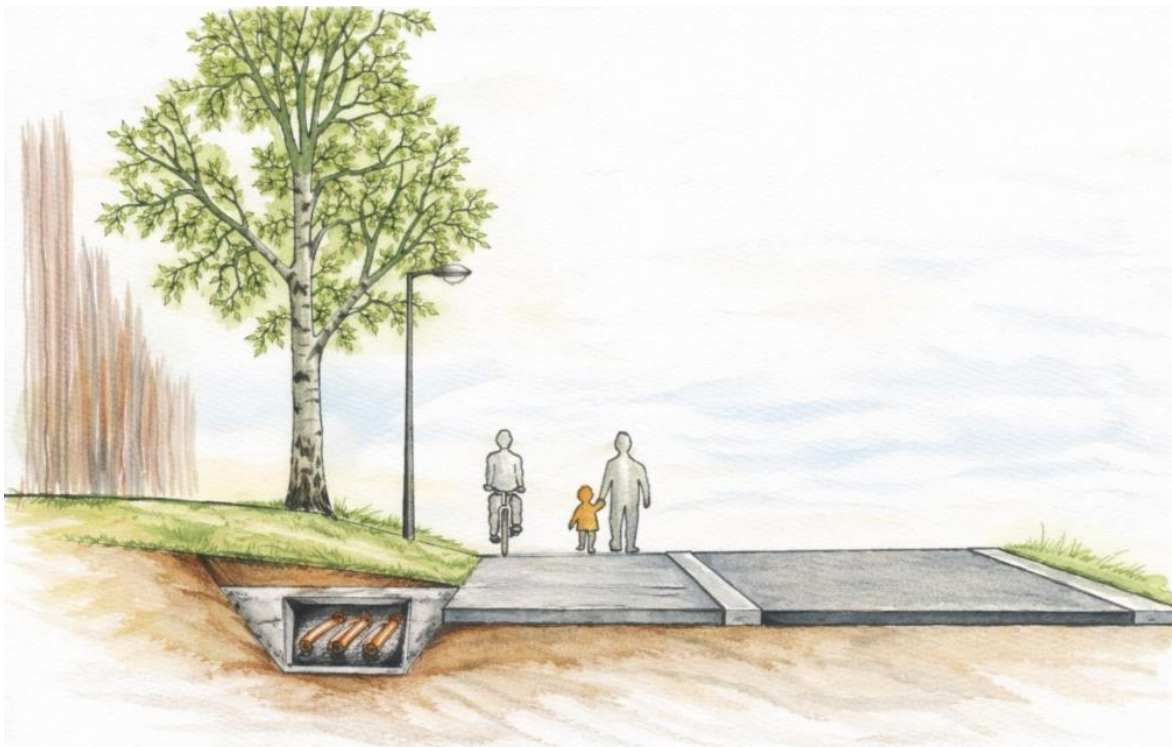
6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Natur- och vattenmiljö

Den nya gång- och cykelvägen kommer främst anläggas på befintlig vägbana. Endast kortare delsträckor i norra respektive södra delen kommer att anläggas separerad från befintlig väg och innebära ett tillkommande markanspråk.

I dagsläget har inga förekomster av invasiva arter påträffats i området där gång- och cykelvägen kommer anläggas separerad från E45 eller där schakter kommer ske. En kompletterande inventering närmare byggskedet planeras. Detta kommer ge bättre underlag till faktiskt omfattning av massor innehållandes invasiva arter. Utifrån resultatet av inventeringen görs en bedömning om rimliga åtgärder för dessa massor. Skyddsåtgärder under byggtid för att begränsa spridning av invasiva arter planeras. Ytterligare skyddsåtgärder i form av att så in ängsfröblandning planeras vilket skapar förutsättningar för att den artrika vägkanten kan förstärkas.

En av de biotopskyddade alléerna (GB01 vid 0/900) kommer att påverkas genom att samtliga träd längs med E45 kommer att behöva tas ned. Detta på grund av att den nya belysningsanläggningen kommer att kräva en schakt längs med hela allén. Kablarna som ligger emellan belysningsstolparna behöver bytas ut, samt själva belysningsstolpen som här ligger mitt i allén, se Figur 21.



Figur 21. Skiss som visar på befintlig E45 till höger, den nya gång- och cykelvägen i mitten och belysningsstolpen och allén till vänster. Under trädet visas området där kablarna anläggs samt den schakt som krävs i slänten för anläggandet. Hela området som utgör rotzonen påverkas av schakten. Bilden är genererad av AI.

Då större delen av allén tas ned innebär det en lokal påverkan på den biologiska mångfalden i landskapet. Över tid så kvarstår värdet i och med att nya träd planteras på annan plats i närområdet som kompensation.

De övriga alléerna som omfattas av generellt biotopskydd bedöms inte påverkas i och med den planerade gång- och cykelvägen. Detta då gång- och cykelvägen vid läget av alléerna anläggs inom befintlig vägbana och inget ytterligare markanspråk krävs.

Begränsade områden av skog kommer att avverkas för att göra plats åt gång- och cykelvägen där den går separerad från befintlig väg. Även ett område i norra delen kommer beröras för att göra plats åt en geoteknisk stabilitetshöjande åtgärd. Skogen här består av yngre lövskog som tidigare varit jordbruksmark och saknar högre naturvärden, varför påverkan bedöms som låg. Avverkningen bedöms inte vara av betydande omfattning och den bedöms heller inte innebära en effekt för häckande fågel.

Ett område som i dag består av jordbruksmark kommer att tas i anspråk, området ligger intill befintlig väg och bedöms därför inte utgöra häckningsplats för storspov.

Effekterna på naturmiljö bedöms sammantaget som små då områdena som berörs av åtgärderna har låga naturvärden. Möjligheter till att förstärka den artrika vägkanten innebär en positiv effekt för den biologiska mångfalden. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms därmed bli små.

Av de identifierade diken och vattenområdena är det endast ett dike (vid Ingomacken) som bedöms vara vattenförande året runt, dock saknas uppströms källsjöar. Vattendraget bedöms inte vara fiskförande. En utfyllnad av en del av vattenområdet kommer ske för anläggande av ny busshållplats. Åtgärderna i detta vattenområde bedöms inte påverka allmänna eller enskilda intressen.

Då den nya gång- och cykelvägen mellan 0/875–1/200 förses med kantstöd mot körbanan, innebär det att dagvatten inte kan avledas via slänt till vägdiket så som det gör i dag. Avvattningen kommer därför att ske via rännstensbrunnar och ett ledningssystem med direktutsläpp till recipienten via befintlig trumma vid 1/060. Förändringen i detta område innebär att vattnet släpps ut orenat till Kyrksjön, i stället för via infiltration i vägdiket som tidigare. En recipientpåverkansbedömning är gjord för att utreda påverkan på de berörda miljö kvalitetsnormerna. Bedömningen visar att ändringen kommer att medföra ett försumbart bidrag till den totala föroreningstransporten i recipienten. Näringsämnen kväve och fosfor beräknas utgöra endast 0,02–0,03 promille på masstransporten till recipienten. Även för tungmetaller bedöms påverkan från vägområdet som försumbart då samtliga värden ligger under 1 promille. Sammantaget bedöms således projektet inte påverka möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna i ytvattenrecipienten eller grundvattenförekomsten.

En ny trumma anläggs vid 2/660. Denna leder bort vatten som avvattnas från vägen som förr ansamlats på åkern på östra sidan E45. Till denna trumma leds även dagvatten via diken, som anläggs i projektet, söder om trumman. Trummans utlopp leder vattnet till ett befintligt dikessystem, vilket under naturvärdesinventeringen bedömdessom eventuellt vattenförande

under året. Slutlig recipient är Kyrksjön, vilken ligger cirka 900 meter nedströms. Innan vattnet når Kyrksjön passerar det en mindre sjö. Dagvattnet från E45 infiltrerar i dag i marken innan det når recipienten. I och med den nya avvattningslösningen kommer vattnet i stället att ledas i ett dikessystem längs med E45 och sedan genom en trumma för att ansluta till befintligt dikessystem. Över tid kommer vägdikena vara beväxta med vegetation som bidrar till en rening av vattnet.

En ny trumma för gång- och cykelvägen i södra delen vid 3/570 kommer att anläggas uppströms befintlig trumma för E45. Detta vattendrag har bedömts som ej vattenförande över året. Inga andra vattenområden berörs av projektet.

Effekterna och konsekvenserna för åtgärder så som mindre utfyllnad och anläggande av ny trumma för gång- och cykelvägen bedöms som obetydliga. Ändring av avvattningsåtgärderna bedöms inte påverka möjligheterna att uppfylla berörda miljökvalitetsnormer.

6.3.1.1 Strandskydd

I norra delen av projektet anläggs en sträcka av den nya gång- och cykelvägen inom strandskyddat område (vattenområde vid infarten till Västansjö). Området som tas i anspråk går längs befintlig E45, avgränsas av infartsvägen till Västansjö och tar jordbruksmark i anspråk. Ingen negativ påverkan på strandskyddets syften bedöms uppkomma. Vid passage intill Kyrksjön ryms planerade åtgärder inom befintlig vägbanan, varpå strandskyddat område inte berörs.

6.3.2 Markföroreningar

Resultatet från utförda markmiljöundersökningar visar generellt på låga halter av föroreningar inom utredningsområdet och hantering av massor i byggskedet bedöms inte innebära några risker för spridning av föroreningar. Fortsatt utredning av dessa massor och hur de ska hanteras på ett miljöriktigt sätt kommer att genomföras i kommande arbete med bygghandling.

Den tjärhaltiga asfalt som identifierats innehåller för höga halter av PAH för att kunna återanvändas i ny beläggning. Genom den planerade skyddsåtgärden, att bryta bort beläggningen och transportera det till mottagningsanläggning för farligt avfall, bedöms ingen påverkan på omkringliggande miljö uppstå.

Överbyggnadsmassorna, under den tjärhaltiga asfalten, som också påvisat förhöjda halter av PAH kommer inte återanvändas i projektet, utan kommer att omhändertas på godkänd mottagningsanläggning.

Där föroreningar påträffats i utförda undersökningar och i områden där schakt planeras inom potentiellt förorenade områden kommer kompletterade provtagningar att genomföras. Resultatet från dessa kommer utgöra underlag till masshanteringen i kommande entreprenad. En riskbedömning kommer tas fram och samrådats med tillsynsmyndighet.

Effekterna och konsekvenserna av en föroreningsreningsspridning till omkringliggande mark- och vattenområden bedöms som obetydliga.

6.3.3 Geoteknik

Geotekniska utmaningarna med sättningar och otillfredställande stabilitet bedöms uppstå på nybygget- och sträckningen för gång- och cykelvägen, främst mellan 0/140-0/240.

Geotekniska åtgärder som kan vara aktuella är massutskiftning (urgrävning av torvjord och återfyllning med bergkross), förbelastning med överlast kompletterat med tryckbankar eller lättfyllning eventuellt kompletterat med geonät.

6.3.4 Naturresurser

De planerade åtgärderna för den nya gång- och cykelvägen bedöms inte påverka vattenskyddsområdet. En gång- och cykelväg bidrar inte till ökad trafik som kan öka föroreningsbelastningen via avvattningen av vägen.

Jordbruksmark kommer att tas i anspråk i norra delen av sträckan. Detta beror på att vägbanan är smalare där jämfört med på mitten av sträckan, vilket gör att en ny gång- och cykel väg inte ryms inom befintlig vägbanan. En ATK-kamera, som anläggs i ett separat projekt under 2026, mellan E45 och gång- och cykelväg samt vägarnas diken gör att intrånget inte är möjligt att begränsa. Mer än halva jordbruksmarken tas i anspråk av den nya gång- och cykelvägen. Andelen jordbruksmark i Ytterhogdal har sedan 1960-talet minskat enligt historiska flygbilder. Jordbruksmark har delvis använts för att bygga bostäder/verksamheter och delvis växt igen. Den aktuella jordbruksmarken som påverkas i detta projekt har historisk varit större, men den norra delen har över tid växt igen. Risken är att den ytan som blir kvar efter anläggande av gång- och cykelvägen också riskerar växa igen över tid. Detta då den riskerar bli för liten för att den i framtiden ska kunna brukas på ett rationellt sätt. Möjligheten att söka stöd för jordbruksmark kommer att kvarstå då ytan som blir kvar överstiger 0,1 ha.

Begränsade områden med skog kommer att avverkas för att göra plats åt gång- och cykelvägen där den går separerad från befintlig väg. I norra delen kommer geotekniska stabilitetsåtgärder anläggas, vilket kommer kräva att skog behöver avverkas på en större yta än bara för gång- och cykelvägens uppbyggnad. Skogen består av igenväxt jordbruksmark.

Intrånget på skogsmark är begränsat i sin omfattning sett till hela sträckans påverkan. Intrånget i jordbruksmark i norra delen går inte att undvika och kvarvarande areal riskerar bli obrukbar. Vattenskyddsområdet bedöms inte påverkas. Sammantaget bedöms effekter och konsekvenser som små till stora.

6.3.5 Risker

Då den planerade gång- och cykelvägen anläggs längs med och inom befintlig E45 bedöms möjligheterna till anpassning för översvämningrisk som starkt begränsad. Inga anpassningar kommer därför göras.

6.4 Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning har utförts för detta projekt.

6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser bedöms uppstå till följd av detta projekt.

6.6 Påverkan under byggtiden

Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och de störningar som uppstår är tillfälliga och övergående.

Byggskedet i ett vägprojekt innebär en rad åtgärder och arbetsmoment som kan generera störningar för den enskilde och att skador uppstår på miljön. Även om påverkan i många fall är begränsad i tiden kan den ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade.

Under byggtiden kommer arbeten med tunga maskiner att pågå i området.

Anläggningsarbetena och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon orsakar störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer och damning.

Byggnationerna innebär också att ytor tillfälligt tas i anspråk för entreprenörens etablering och upplag.

Skyddsåtgärder för att minska påverkan och störning under byggtid kommer att krävas av den entreprenören som ska utföra anläggningsarbetet, se avsnitt 5.5.

Arbetet kan komma att innebära inskränkningar i framkomligheten i anslutning till vägplaneområdet. I byggskedet upprättas trafikanordningsplaner och arbetsmiljöplaner. Information till närboende och allmänhet ska ske i god tid innan arbetet påbörjas.

De identifierade alléerna som omfattas av generellt biotopskydd kommer att skyddas under byggtid om det bedöms att risk finns för att de ska påverkas.

En masshanteringsplan kommer att tas fram där masshanteringen beskrivs mer ingående.

7 Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att de planerade åtgärderna inte medför någon försämring av måluppfyllelsen för de berörda projektmålen och miljö kvalitetsmålen. Projektet uppfyller ändamålet att skapa en gång- och cykelförbindelse genom Ytterhogdal som ger bättre förutsättningar för de oskyddade gång- och cykeltrafikanterna att röra sig i området på ett trafiksäkert sätt. Projektet uppfyller projektmålen bland annat genom att förbättra möjligheterna att gå och cykla längs sträckan, vilket främjar en hälsosam och miljövänlig livsstil. Projektet bidrar till minskad klimatpåverkan genom att öka cykling samt gående inom acceptabla avstånd i tätorten.

Genom att nyttja befintlig infrastruktur (väg och bro) undviker projektet förändringar av naturliga vattenflöden. Projektet passerar tre befintliga broar där endast viss justering av brosektionen görs. På så vis bevaras sjöarnas och vattendragens biologiska mångfald och ekologiska funktion. Endast två mindre vattendrag bedöms påverkas minimalt i och med en trumförlängning och en utfyllnad av en busshållplats.

De planerade åtgärderna kommer att påverka de artrika vägkanterna som är viktiga för ett rikt växt- och djurliv. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att möjliggöra att värdet kan återskapas där intrång görs. Genom hantering av invasiva arter och insådd av ängsfrön kan väggkantens flora förstärkas. En allé kommer behöva tas ner för att inrymma den nya belysningsanläggningen. Kompensationsåtgärder planeras genom att plantera en ny allé på annan plats i närområdet.

Projektet kommer medföra nya markintrång, dock i markområden som redan idag till stor del är präglade av E45. Mindre intrång i skogsmark kommer ske. Delar av jordbruksmark kommer tas i anspråk, kvarvarande del av området riskerar att bli för litet för att fortsätta vara brukbar. Ingen påverkan bedöms uppkomma på vattenskyddsområdet.

För övriga miljöaspekter bedöms inte någon betydande påverkan bli aktuell. Inga utpekade natur- eller kulturvärden påverkas i betydande grad.

8 Överensstämmelse med miljöbalken

8.1 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens andra kapitel innehåller ett antal allmänna hänsynsregler, vilka är fundamentala för strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling och utgör grunden för prövning av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens.


I Trafikverkets planlägningsprocess integreras miljöfrågorna. Vid bedömning av olika alternativ beaktas miljöpåverkan och principen att undvika intrång i miljövärden är den primära utgångspunkten. När undvikande inte är möjligt, utreds olika skyddsåtgärder för att minimera påverkan, och tekniska lösningar samt ekonomisk rimlighet jämförs mot den ekologiska nyttan av den föreslagna vägåtgärden. Alla åtgärder som kan påverka miljön eller människors hälsa bedöms enligt hänsynsreglerna, såvida de inte är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål.

Då detta projekt innebär begränsat markanspråk längs med befintlig väg har alternativ lokalisering eller val av tekniska lösningar inte varit aktuella. Inga bortval utifrån miljöaspekter har gjorts. Skyddsåtgärder för att hindra spridning av invasiva arter och åtgärder för att förstärka väggkantens flora har föreslagits. Även skyddsåtgärder för byggskedet har identifierats. Detta i linje med försiktighetsprincipen. Utredningar så som naturvärdesinventering och markmiljöundersökning samt vägplanens miljöbeskrivning har gjorts av konsulter med specifik kompetens inom sakområdet, vilket uppfyller kunskapskravet.

8.2 Uppfyllande av miljömålen

Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Av de 16 nationella kvalitetsmålen så beskrivs de som berörs av aktuellt projekt och hur de uppfylls i Tabell 4.

Tabell 4. De nationella miljömålen som berörs av planerat projekt och hur de uppfylls.

Miljö kvalitets mål	Beskrivning	Uppfyllelse
 Begränsad klimatpåverkan	Minska utsläppen av växthusgaser för att hålla den globala uppvärmningen under kontroll.	Byggskedet innebär utsläpp av växthusgaser i och med transporter och material. Genom att anlägga en gång- och cykelväg främjas miljövänliga transportmedel.
 Frisk luft	Säkerställa att luften är ren och fri från föroreningar som kan skada hälsa och miljö.	Under byggskedet kommer damning och utsläpp från transporter förekomma. Men inte i den omfattning som gör

Miljökvalitets mål	Beskrivning	Uppfyllelse
 Giffri miljö	Avlägsna farliga kemikalier från kretsloppet för att skapa en hälsosam miljö.	att luftkvaliteten över tid påverkas negativt. Genom att undersöka massors innehåll av föroreningar kan en miljöriktig hantering säkerställas så att föroreningar inte sprids i naturen.
 Levande sjöar och vattendrag	Skydda sjöar och vattendrag för att bevara biologisk mångfald och miljö.	Mindre vattendrag, som saknar höga naturvärden berörs av åtgärder. Ändringarna i avvattningslösningar påverkar ej recipienterna.
 Grundvatten av god kvalitet	Säkerställa rent och säkert grundvatten för dricksvattenförsörjning.	Projektet går genom ett vattenskyddsområde. Inga åtgärder planeras som kan påverka vattenkvaliteten negativt.
 Levande skogar	Skydda skogar för att upprätthålla biologisk mångfald och ekosystemtjänster.	Mindre skogsområden kommer att avverkas för att ge plats åt den nya gång- och cykelvägen.
 Ett rikt odlingslandskap	Bevara odlingslandskapet för dess kulturella värde och biologiska mångfald.	Jordbruksmark tas i anspråk för att göra plats för gång- och cykelvägen. Ingen fragmentering sker, men risk finns att kvarvarande areal blir för liten att bruka på ett konventionellt sätt.
 God bebyggd miljö	Skapa hållbara och hälsosamma byggda miljöer.	Genom att gång- och cykelvägen skapar ett tydligare vägrum av E45 kan upplevelsen av tätorten upplevas som mer positiv.
 Ett rikt växt- och djurliv	Bevara biologisk mångfald och ekosystem.	Projektet innebär ett begränsat nytt markanspråk. Åtgärder för att främja den biologiska mångfalden planeras.

8.3 Uppfyllelse av miljökvalitetsnormer

Berörda miljökvalitetsnormer beskrivs i kapitel 6.3.1.

8.4 Hushållning med mark och vatten

Inga riksintressen bedöms påverkas, se kapitel 3 Avgränsning. För jordbruksmark, se kapitel 6.3.3.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

I framtagna plankartor framgår både befintligt vägområde och förslag på tillkommande markanspråk i form av nytt vägområde.

För att förstå plankartorna bättre har kompletterande illustrationskartor tagits fram. I illustrationskartorna motiveras markanspråken på ett mer lättläst sätt.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt eller med inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

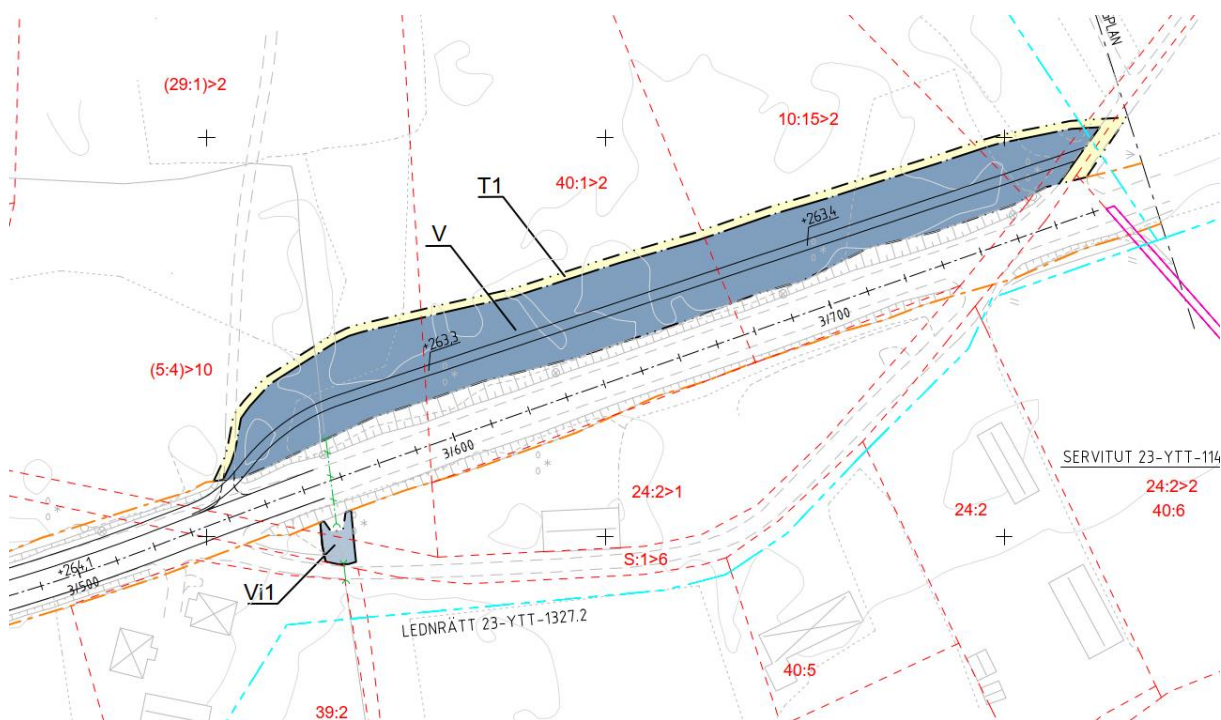
I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av projektet, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

9.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätt uppkommer när väghållaren tar mark i anspråk för väg med stöd av fastställd och lagakraftvunnen vägplan, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet påbörjats. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får Trafikverket tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in. Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt.

Totalt innefattar vägplanen cirka 9 060 m² vägrätt. Arealen är fördelad på cirka 1 900 m² jordbruksmark, cirka 6 300 m² skogsmark, cirka 1 160 m² gräsytor (impedimentmark, tomtmark, ej anlagd parkmark) och cirka 700 m² på befintliga asfaltsytor.

Vägområde för allmän väg med vägrätt redovisas med "V" i plankartorna.



Figur 22. Nytt vägområde med vägrätt.

9.2 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

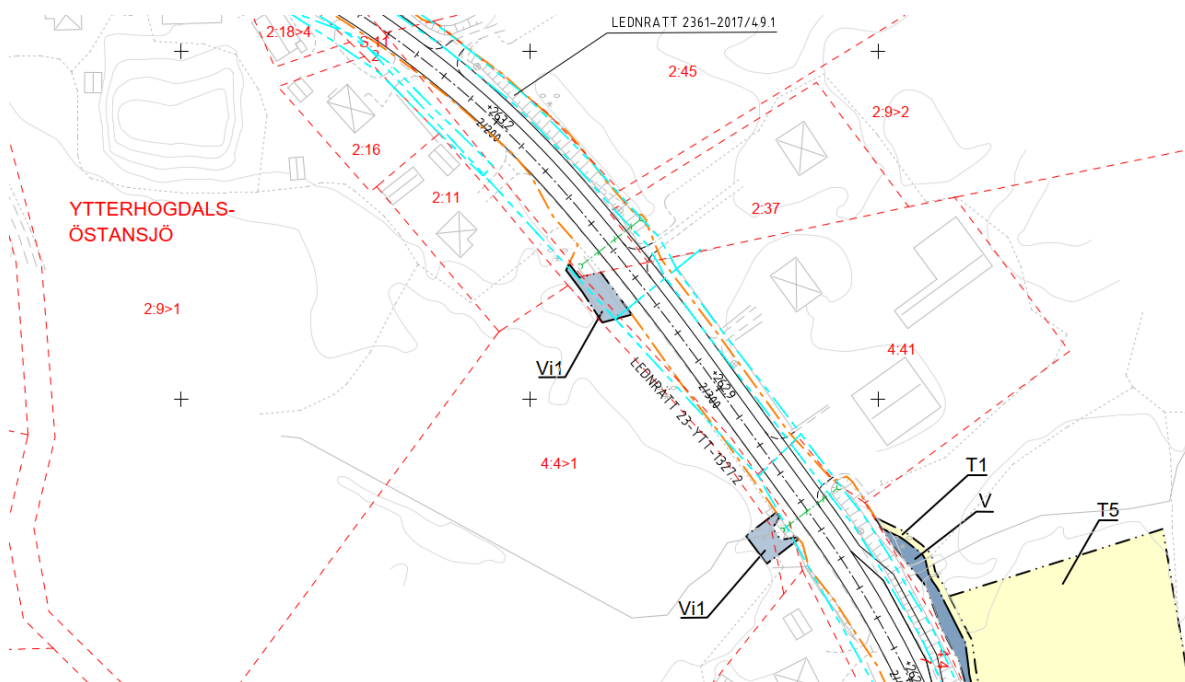
Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att använda marken för vägändamål trots att annan har äganderätt till marken. Denna vägrätt kan inskränkas. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över marken eller utrymmet, inte heller att tillgodogöra sig material eller andra tillgångar ur marken. Markägaren får använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

Vägplanen innefattar inskränkt vägrätt för några av de befintliga diken som behöver rensas. Inget nytt behov uppstår på grund av GC-vägen. På den inskränkta vägrätten längst söderut kommer en ny dräneringsledning anläggas.

Totalt innefattar vägplanen cirka 430 m² inskränkt vägrätt. Arealen är förlagd på gräsytor.

Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt redovisas med "Vi1" i plankartorna. Nedan beskrivs den inskränkning i markanspråket som är aktuella i projektet:

Vi1 – Nytt vägområde med inskränkt vägrätt för dikesrensning samt framtida underhåll av dike



Figur 23. Nytt vägområde med inskränkt vägrätt för dikesrensning samt framtida underhåll av dike.

9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden behövs mark tillfälligt för bland annat upplag och etableringsytor. Tillfällig nyttjanderätt är en rättighet som ger Trafikverket rätt till den mark som behövs för att kunna bygga vägen. Tillfällig nyttjanderätt används endast för åtgärder föranledda av den planerade anläggningen som regleras i vägplanen.

Totalt innefattar vägplanen cirka 3 270 m² tillfällig nyttjanderätt på kvartersmark och cirka 2 440 m² tillfällig nyttjanderätt på allmän plats. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller fram till 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

Område med tillfällig nyttjanderätt redovisas med "T" följt av löpnummer i plankartorna. De tillfälliga ytorna redovisas också i illustrationskartorna. Följande tillfälliga nyttjanderätter är aktuella inom projektet:

T1 – För tillfälligt massupplag

T2 – För tillfällig förbiledning av allmän trafik

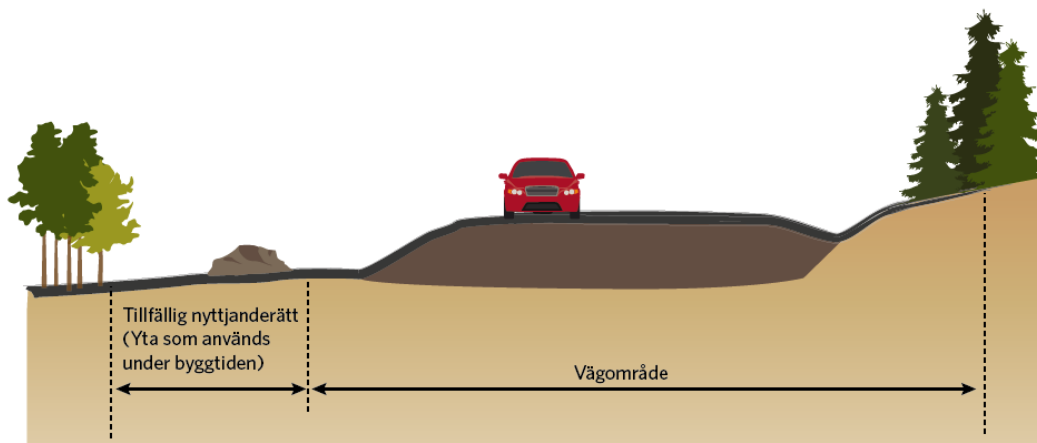
T3 – För tillfällig materialupplag och förbiledning av allmän trafik

T4 – För etableringsområde och tillfälligt materialupplag

T5 – För etableringsområde och tillfälligt upplag av material och massor

T6 – För tillfällig förbiledning av oskyddade trafikanter

T7 – För rensning av dike



Figur 24. Illustrationsbild som visar vägområde och yta för tillfällig nyttjanderätt.

9.4 Område för väg som utgår ur allmänt underhåll

I vägplanen finns ingen väg som utgår från allmänt underhåll.

10 Fortsatt arbete

I den naturvärdesinventering som gjorts har inga förekomster av invasiva arter påträffats i området för den nya gång- och cykelvägen. Kompletterande inventering av invasiva arter planeras göras närmare byggstart för att se hur spridningen skett, avgränsa bestånd inom vägområdet samt kartlägga bestånd direkt i anslutning till vägområdet. Detta i syfte att bedöma rimliga åtgärder för hantering av invasiva arter under byggskedet.

Kompletterande markmiljöundersökning avseende potentiellt misstänkta förorenade områden samt samråd om masshanteringen med tillsynsmyndigheten kommer utföras.

Om tidigare okända föroreningar påträffas under byggtiden kommer tillsynsmyndigheten att underrättas och föroreningar kommer att hanteras.

En underrättelse om tjärhaltig asfalt kommer att lämnas till tillsynsmyndigheten.

En brunnsinventering planeras genomföras inför byggstart. Detta för att identifiera enskilda vattentäkter och värmepumpanläggningar som ligger inom påverkansområdet för planerade arbeten.

Trafikverket arbetar med miljöåtgärder systematisk och löpande. Detta säkerställer att miljökrav som beskrivs i en vägplan kommer med i upphandlingen av entreprenör. Under projektets anläggningstid sker uppföljning av de ställda miljökraven.

10.1 Tillstånd och dispenser

Arbete i vatten innebär generellt vattenverksamhet enligt miljöbalken. De vattendrag som berörs av trumförlängning och delvis utfyllnad bedöms dock inte vara fiskförande. Inga allmänna eller enskilda intressen bedöms påverkas negativt, varpå undantagsregeln för vattenverksamhet i miljöbalken bedöms kunna åberopas. Trafikverket kommer därför inte anmäla planerade åtgärder i vattendraget som vattenverksamhet.

Om misstänkt fornlämning påträffas under anläggningsskedet ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas. Tillstånd för borttagande av fornlämning kan behövas.

Särskild skyldighet att upprätta anmälan för samråd enligt kap. 12 § 6 miljöbalken, ansöka om dispens från strandskyddsbestämmelser (kap. 7 § 16 miljöbalken) och dispens från generellt biotopskydd (kap 7. § 11a miljöbalken) gäller inte för verksamheter och åtgärder som krävs för att bygga den väganläggning som fastställs och ingår i planområdet eller område för tillfällig nyttjanderätt. Skulle dispens krävas utanför planområdet hanteras detta i separata processer.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

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

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

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen. Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor och bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till vägplanens plankartor.

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska

användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2 Genomförande

Vägplanen bedöms kunna lämnas in för fastställelse under senhösten 2026. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är byggstart planerad till 2028. Byggtiden bedöms till två år.

Dessa tidsangivelser är preliminära.

11.2.1 Påverkan på detaljplaner

Härjedalens kommun har under vintern/våren 2026 inlett ett arbete vad gäller upphävande för de delar av de gällande detaljplanerna som påverkas av projektet. Kommunens delupphävande av detaljplanearbete pågår parallellt med framtagandet av vägplanen. Det innebär att det inte kommer att finnas någon konflikt mellan vägplanen och kommunens detaljplaner efter det att delar av detaljplanerna upphävts. Detta gör också att uppdaterat kart- och projekteringsunderlag samt vägplan kommer att vara förenligt med nutid och gällande förutsättningar. Beslut om att upphäva delar av detaljplanerna tas av Härjedalens kommunstyrelse, preliminärt hösten 2026. Mer detaljerad information om påverkan av detaljplaner finns att läsa i PM Berörda detaljplaner.

11.3 Finansiering

Projektet är en del av det namngivna trimnings- och miljöåtgärdsobjektet ”E14/E45, Jämtland, Gång- och cykelåtgärder” i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033.

12 Underlagsmaterial och källor

12.1 Digitala källor

Härjedalens kommun (2020). *Översiktsplan*. Tillgängligt:

<https://www.herjedalen.se/download/18.2868fd4c1748c9217cd8de35/1600431078543/Översiktsplan.pdf> [Hämtad 2025-05-07]

Härjedalens kommun (2025). *Detaljplaner och byggnadsplaner*. Tillgängligt:

https://karta.berg.se/#m=detaljplaner_hk [Hämtad 2025-05-07]

Länstrafiken Jämtland (2025). *Resandestatistik mätperiod 2023-12-18 till 2024-12-17*.

Tillgängligt: <https://ltr.se/> [Hämtad 2025-05-17]

SGU (2025). *Jordarter*. Tillgängligt: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html?zoom=->

1990611.1609703228,5646362.522835045,3170359.160970323,8123527.477164955

[Hämtad 2025-05-18]

Rödlistade arter i Sverige 2025. Tillgängligt: <https://www.slu.se/artdatabanken/rodlistade-arter/>

Transportstyrelsens (2025). *Olycksdatabasen Strada*. Tillgängligt:

<https://www.transportstyrelsen.se/strada> [Hämtad 2025-05-18]

Sweco (2025). PM Naturvärdesinventering.

Sweco (2026). Analyssammanställning markmiljöprovtagning. Sweco.

Sweco (2026). PM recipientpåverkanbedömning.

Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43B

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

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