

Bilaga A

Miljökonsekvensbeskrivning

Datum: 2017-11-02

Avgränsningstabell

Miljökonsekvensbeskrivning E45 Rengsjön-Älvros. Underlag till avgränsning för miljöbedömning av relevanta miljöintressen.

BEDÖMNING AV EFFEKTER →	Möjlig negativ effekt			Kan konsekvenser uppstå?	Behandlas djupare i MKB?	Identifierat miljöintresse / motiv till avgränsning	Underlag för avgränsning
	Ingen	Liten	Stor				
MILJÖINTRESSEN ↓							
BEFOLKNING							
Boendemiljö		X		Ja	Ja	E45 passerar i dagsläget genom ett antal mindre orter samt tätorten Sveg. Området mellan Rengsjön och Älvros är glest bebyggt. Ett fåtal fritidshus finns väster och öster om Nonsberget, vid Lillsjön och Djuphån, Galhån och Målingen.	SCB befolkningsstatistik. Fältbesök. Härjedalens kommuns webbplats. Länsstyrelsernas Webb-kartor
Rekreation och friluftsliv		X		Ja	Ja	Rekreation och friluftsliv förekommer i form av jakt, fiske och bär- och svamplockning. Markerade skoterleder finns i området. Ett fåtal fritidshus finns vid Lillsjön och Djuphån, Galhån och Målingen..	Härjedalens kommun. Länsstyrelsernas Webb-kartor
Kommunikationer	X			Nej	Nej	Oavsett val av lokalisering kommer befintlig väg att vara kvar. Projektet berör inte järnvägen eller Svegs flygplats	Länsstyrelsernas Webb-kartor
MÄNNISKORS HÄLSA							
Buller		X		Ja	Ja	E45 passerar i dagsläget genom ett antal mindre orter samt tätorten Sveg. Området mellan Rengsjön och Älvros är glest bebyggt. Fritidshus finns på båda sidor om Nonsberget.	Gällande riktlinjer för buller. Bullerberäkningar.

Vibrationer	X			Nej	Nej	Marken i utredningsområdet består huvudsakligen av isälvsediment (sand och grus), morän och torv. Vägar och bebyggelse är lokaliserade till morän och isälvsavlagringar som bedöms ha liten känslighet för vibrationer.	SGU jordartskartor.
Olycksrisker/säkerhet		X		Ja	Ja	E45 trafikeras både av persontrafik och tunga transporter med i förekommande fall farligt gods. E45 passerar i dagsläget genom ett antal mindre orter samt tätorten Sveg. Området mellan Rengsjön och Älvros är glest bebyggt. Projektet medför ökat antal korsningar som kan medföra risker. Projektet medför högre vägstandard och förutsättningar för högre säkerhet och mindre risk för olyckor.	STRADA olycksstatistik. Viltolycksrådet.
BIOLOGISK MÅNGFALD							
Naturvärden		X	X	Ja	Ja	Vissa av förekommande våtmarker har mycket höga naturvärden, exempelvis våtmarken Norderflon-Vallmoflon (VMI 1).	Nationella våtmarksinventeringen, VMI. Länsstyrelsernas Webb-kartor
Nyckelbiotoper, skyddade eller skyddsvärda arter		X	X	Ja	Ja	Finns cirka 20 nyckelbiotoper spridda inom utredningsområdet. Skyddade och skyddsvärda arter har noterats vid inventeringar.	Genomförda naturvärdesinventeringar. Artportalen. Länsstyrelsernas Webb-kartor
Fågellivet		X	X	Ja	Ja	Fågellivet är mest aktivt i myrområdet väster om Nonsberget, men även på norra sidan av Hörsåsen. Skyddade och skyddsvärda arter har noterats vid inventeringar. Buller från vägen kan påverka fågellivet negativt.	Artportalen. Kontakt med lokala ornitologer och Länsstyrelsen. Genomförda fågelinventeringar.

Övrigt djurliv		X		Ja	Ja	Det djurliv som vanligen förekommer i norrländska skogar. Renbete förekommer. Behovet av viltpassager behöver utredas.	Inventeringar av passagemöjligheter för vilt. Sametinget. Kontakter med berörda samebyar.
MARK							
Markanspråk		X		Ja	Ja	Mark som i dagsläget används för bedrivande av jord- och skogsbruk, täkter samt rennäring riskerar tas i anspråk för anläggande av ny väg. Beskrivs under avsnittet Hushållning.	Länsstyrelsernas Webb-kartor
JORD							
Berg- och jordarter	X			Nej	Nej		SGU jordartskartor
Torv- utschaktning eller kompaktering		X	X	Ja	Ja	Ungefär 30% av området i korridorerna mellan Rengsjön och Älvros innehåller torv.	SGU jordartskartor. SGI-rapport. TRV vägplan Flygplatsvägen.
Potentiellt förorenade områden	X			Nej	Nej	Inga större kända föroreningar finns inom utredningsområdet. Kommer att hanteras under kommande schakt- och anläggningsarbeten.	Länsstyrelsens inventering av förorenade områden. TRV-markmiljöinventering.
VATTEN							
Sjöar och vattendrag		X		Ja	Ja	Inom utredningsområdet finns förutom Ljusnan ett antal större vattendrag såsom Linnan, Norrälven, Rengan, Molgan, Hunnilån, Sålmen och Lill-Märan. Utredningsområdet innehåller även sjöarna Rengsjön, Lillsjön, Galhån, Djuphån och Gallhushån och mindre delar av Vallsjön, Siksjön och Målingen samt ett antal mindre icke namngivna tjärnar och vattendrag. Många av de mindre tjärnarna är igenvuxna myrmarker med till viss del öppen vattenspegel.	Vatteninformationssystem Sverige (VISS)
Grundvattenresurser		X		Ja	Ja	Inom utredningsområdet finns enligt VISS fem grundvattenförekomster som samtliga uppnår både god ekologisk status och god kvantitativ status.	Vatteninformationssystem Sverige (VISS)

LUFT							
Luftföroreningar		X		Ja	Ja	Boende i tätorten Sveg och närliggande mindre orter samt i övriga delar av utredningsområdet. Djur- och växtlivet.	Länsstyrelsens luftrapporter
Härjedalen/Jämtland	X			Nej	Nej	Spridning till större områden.	
KLIMAT							
Växthusgaser		X		Ja	Ja	Samlas i atmosfären och ökar reflektionen av jordens värmestrålning vilket ökar värmen runt jorden. Koldioxid uppkommer vid transporter, anläggningsarbeten och vid framställning av material. Urschaktad torv riskerar medföra utsläpp av koldioxid om den inte kan användas.	SMHI klimatscenarios. Länsstyrelsens klimatanalys.
Klimatkänslighet		X		Ja	Ja	Översvämningsrisken bedöms vara störst runt Sveg.	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).
Klimatanpassning		X		Ja	Ja	Ny väg behöver anpassas för eventuella effekter med anledning av klimatförändringar.	Trafikverket klimatanalys.
KULTURMILJÖN							
Bebyggelse och byggnader		X		Ja	Ja	Härjedalen är rikt på bevarad kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Älvros kyrkby med omkringliggande utmarker och fåbodar. Byggnadsminnen, kyrkor, fåbodar, utpekade områden i kommunens KMP.	Litteratur och kommunens webbplats. Kommunens kulturminnesprogram (KMP). Påbörjad TRV-kulturarvsanalys.
Lämningar i mark		X	X	Ja	Ja	Det finns flera större kluster med fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar (i mark). Stor mängd fångstgropar, lågtekniska järnframställningsplatser och kolningsanläggningar.	Jamtli rapporter från genomförda fornminnesinventeringar, 2015:7 och 2016:9. Riksantikvarieämbetes fornminnesregister, FMIS. Påbörjad TRV-kulturarvsanalys.

LANDSKAP							
Övergripande		X		Ja	Ja	Landskapet i Härjedalen är högt beläget och präglat av stora variationer från fjällmiljön i väster till skogslandskapet i öster.	Härjedalens webbplats
Karaktärsområden		X	X	Ja	Ja	Indelning i olika karaktärsområden utifrån dess strukturer, skala, rumslighet och historiska påverkan.	Påbörjad TRV-landskapsanalys
Känsliga områden		X	X	Ja	Ja		Påbörjad TRV-landskapsanalys
HUSHÅLLNING Skyddade områden							
Riksintresse vägar	X			Nej	Nej	E45, riksväg 84, riksintresse planerad väg mellan Rengsjön och Älvros	Länsstyrelsernas Webb-kartor
Riksintresse naturmiljön	X			Nej	Nej	Myrområdet Kyrkflon ligger till sin helhet utanför utredningsområdet. Projektet medför inget fysiskt intrång inom riksintresseområdet.	Länsstyrelsernas Webb-kartor
Riksintresse vattendrag	X			Nej	Nej	Voxnan ligger utanför utredningsområdet och berörs inte annan än indirekt.	Länsstyrelsernas Webb-kartor
Riksintesse kulturmiljövård		X		Ja	Ja	Älvros kyrkby och omkringliggande utmarker, fornminnen i mark.	Riksantikvarieämbetet
Riksintresse rennäring	X			Nej	Nej	Riksintresseområdet ligger norr om utredningsområdet. Projektet medför inget fysiskt intrång inom riksintresseområdet.	Sametingets kartmaterial.
Andra skyddade områden		X		Ja	Ja	Strandskyddsområden kommer att beröras	
HUSHÅLLNING Areella näringar							
Jordbruk	X			Nej	Nej	Brukade områden kring Byvallen och Älvros.	Länsstyrelsernas Webb-kartor

Skogsbruk	X			Nej	Nej	Skogsbruk bedrivs inom stora delar av utredningsområdet.	Länsstyrelsernas Webb-kartor. Skogsstyrelsens kartor.
Yrkesfiske	-	-	-	-	-	Det bedrivs inget yrkesfiske inom utredningsområdet eller i dess närhet.	
Täktverksamhet - materialuttag		X		Ja	Ja	Materialtäkter (grus, berg, jord) förekommer. Torvtäkt på Nonsbergsflon.	Länsstyrelsernas webb-kartor. Länsstyrelsen Västernorrlands Diarium.
Rennäringsverksamhet		X		Ja	Ja	Mark för reservbete för rennäringen finns inom utredningsområdet kommer delvis att tas i anspråk	Länsstyrelsen Jämtlands län. Samråd med berörda samebyar. Skogsstyrelsen.
Turism	-			-	-	Inom utredningsområdet finns inget område avsatt specifikt för bedrivande av turistverksamhet.	
HUSHÅLLNING Infrastruktur							
Transporter	X			Nej	Nej	E45, riksväg 84, Inlandsbanan, Svegs flygplats.	Länsstyrelsernas Webb-kartor.
Elledningar	X			Nej	Nej	Ledningsnät längs vägar och över skogs- och jordbruksmarkerna.	Post- och telestyrelsen. Ledningskollen.
HUSHÅLLNING Massor, energi, avfall							
Massor och material		X		Ja	Ja	Material som behöver schaktas ut längs vägdragningen, exempelvis berg, jord, torv. Material som behövs för anläggningsarbeten och underhåll, exempelvis grus, kross, asfalt.	SGU jordartskartor. Geotekniska utredningar. Påbörjad masshanteringsanalys
Energi		X		Ja	Ja	Energi, exempelvis drivmedel, krävs för anläggande och underhåll, framtagande av material etc.	
Avfall		X		Ja	Ja	Avfall kommer att uppstå, exempelvis schaktmassor som inte kan återanvändas.	

Samrådsredogörelse

E45 Rengsjön-Älvros

Härjedalens kommun, Jämtlands län

Vägplan, 2017-05-09

Projektnummer: 150186



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

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

Uppdragsansvarig: Jan Vallin, WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2017-05-09

Ärendenummer: TRV 2015/6982

Version: 1.0

Projektledare och kontaktperson: Björn Wedin, Trafikverket

Innehåll

SAMRÅDSREDOGÖRELSE	6
1. SAMMANFATTNING	6
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3. SAMRÅDSKRETS	6
4. SAMRÅD	7
4.1. Samråd med berörd länsstyrelse	7
4.1.1. Länsstyrelsen Jämtlands län samrådsmöte 2016-03-21 under fasen samrådsunderlag	7
4.1.2. Länsstyrelsen Jämtland yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-29, diarienummer 36	7
4.2. Samråd med berörd kommun	8
4.2.1. Samråd med Härjedalens kommun informationsmöte 2015-05-11, diarienummer 48	
4.2.2. Samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, diarienummer 18	8
4.2.3. Samråd med Härjedalens kommun 2016-03-21, diarienummer 19	9
4.2.4. Samråd med Härjedalens kommun och Regions Jämtland Härjedalen 2017-03-14, diarienummer 27	9
4.2.5. Härjedalens kommun yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-30, diarienummer 38	10
4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	12
Inkomna synpunkter i samband med samråd (170301-170331) av vägplanens samrådsunderlag daterat 2017-02-09	12
Inkomna skrivelser, frågor och synpunkter från allmänheten under projektiden	14
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, övriga	15
Inkomna synpunkter i samband med samråd (170301-170331) av vägplanens samrådsunderlag	15
4.4.1. Försvarsmakten yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-21, diarienummer 28	15
4.4.2. Handölsdalens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-27, diarienummer 30	16
4.4.3. ICA Supermarket Sveg yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-23, diarienummer 31	16
4.4.4. Destination Sveg m.fl. yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-22, diarienummer 34	17
4.4.5. Tåssåsens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-27, diarienummer 35	18

4.4.6.	Hotell Mysoxen i Sveg AB, Svegs Camping AB, Mysoxens Fastigheter AB yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-28, diarienummer 37	19
4.4.7.	Företagarna Härjedalen yttrande under samrådsfasen, 2017-03-31 diarienummer 41	19
4.4.8.	Sveriges Åkeriföretag yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-03-30, yttrandet är daterat 2017-03-30, diarienummer 45	20
4.4.10	Jämtlands Räddningstjänstförbund yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-04-19, diarienummer 46	20
	Inkomna skrivelser, minnesanteckningar från samråd under projekttiden	20
4.4.9.	Samråd 2016-09-25, med Svegs Företags- och Utvecklingsföreningen (SFU) under projekttiden	20
4.4.11	PRO Ytterhogdal yttrande, 2017-04-06, under projekttiden, diarienummer 47	21

5. UNDERLAG

22

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 samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

1. Sammanfattning

Ett flertal samråd har genomförts i arbetet med vägplanens samrådsunderlag. Ett inledande samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Jämtlands län datum 2016-03-21. Ett flertal samråd har hållits med Härjedalens kommun. Vägplanens samrådsunderlag har varit ute på remiss och samråd hos Länsstyrelsen, Härjedalens kommun, regionala kollektivtrafikmyndigheten m.fl. samt enskilda som särskilt berörs under perioden 2017-03-01--2017-03-31.

Utöver ovanstående samråd har Trafikverket 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 klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i tidigt skede av planläggningsprocessen, tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta. En planläggningsbeskrivning finns framtagen för detta projekt, senast daterad 170509.

3. Samrådsrets

Samrådskretsen har avgränsats utifrån krav i lagstiftning samt en bedömning av påverkan i denna inledande fas i vägplanen. Samrådskretsen har avgränsats till: Länsstyrelsen i Jämtlands län, Härjedalens kommun, Regional kollektivtrafikmyndighet Jämtland, Forsvarsmakten, Handölsdalens sameby, Tåssåsens sameby, Region Jämtland Härjedalen (regional utveckling), Polismyndigheten Region Nord, Räddningstjänsten samt enskilda som särskilt berörs.

Utöver ovanstående krets har samråd hållits med ytterligare samrådsparter, bland annat genom öppet hus och enskilda möten. Synpunkter har inkommit från enskilda och allmänheten, se sammanställning under kapitel 5.

4. Samråd

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

4.1.1. Länsstyrelsen Jämtlands län samrådsmöte 2016-03-21 under fasen samrådsunderlag, diarienummer 48

Ett inledande samrådsmöte där Trafikverket lämnar information om projektet (E45 Rengsjön – Älvros) samt hämtar in Länsstyrelsens inledande synpunkter över projektet. Trafikverket beskrev bakgrunden till projektet, planläggningsprocessen, hittills identifierade utmaningar, miljöaspekter, tidplan projektmål och kommande fältarbeten med mera.

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

Preliminärt kommer Trafikverket beställa en arkeologisk utredning av länsstyrelsen för att genomföras 2016. När sträckningen 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 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, yttrandet är daterat 2017-03-29, diarienummer 36

Rörande kulturmiljö och fornlämningar krävs ingen komplettering i denna fas, tidigare fornminnesutredning (2014-16) är tillräcklig. När ett förslag till korridor är framtagen kan en arkeologisk utredning, etapp 2 vidta direkt efter denna.

Det finns brukad jordbruksmark främst i byarna vid Ljusnan. Detta kan ha betydelse beroende på val av sträckning. I kommande skeden krävs bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomster, som till exempel mindre biflöden till Ljusnan.

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

Yttrandet är diariefört under diarienummer TRV 2015/6982

Trafikverkets kommentar: Trafikverket 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, diarienummer 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 ligga till grund, men att man börjar processen med en lokaliseringstudie för att ta reda på vilken sida om Rengsjön vägen ska gå. Efter det kommer projektet att skapa samrådshandling med mål att ha en fastställd vägplan 2019.

Samråd hölls även om åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för genomfart Regeringen.

Kommunen tryckte på att:

- Att åtgärderna för genomfarten kommer med i kommande planer
- Att järnvägsviadukten vid södra infarten utreds
- Att något görs åt korsningen E45/504
- Att så mycket som möjligt utreds innan nya sträckningen av E45 är klar

Trafikverket förklarade att skillnaden mellan E45 i ny sträckning och genomfarten är att regeringen har pekat ut E45 med ambition att genomföra/bygga och tilldelat finanser för det, medan genomfarten än inte finns i Länsplanen utan de åtgärder som framkommer i ÅVS:n blir underlag för nästa planrevision.

4.2.2. Samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, diarienummer 18

Trafikverket inledde med att visa en film som beskriver hur processen att ta fram en vägplan går till. Den finns på trafikverkets Youtube kanal: Från planering till byggande | Trafikverket -> <https://www.youtube.com/watch?v=tPXR7HwtNdw>

Därefter informerade Trafikverket att projektet E45 delen Rengsjön-Älvros 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, diarienummer 19
Trafikverket beskrev bakgrunden till projektet, planlägningsprocessen, 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 planlägningsprocessen 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 Regions Jämtland
Härjedalen 2017-03-14, diarienummer 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 nästa vecka för allmänheten. I oktober börjar man titta på lokaliseringalternativ. I mars 2018 samråd kring den linje man förordar. Två alternativ; upprustning eller ny sträckning. Ombyggnation via Los är inget alternativ. Kostar lika mycket eller mer än att bygga nytt.

Tre kritiska punkter i nuvarande sträckning; järnvägsviadukten, korsningen in till Sveg och trafikljusen. Oavsett vägsträckning behöver viadukten 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 viadukten är 27-45 mkr.

Viadukten; geoteknisk undersökning, naturvärdesinventering och fågelinventering gjord. Möjligt göra en ny sträckning 80 km/h.

4.2.5. Härjedalens kommun yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-30, diarienummer 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 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 Järnvägsviadukten 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: Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. 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 brister längs E45 komma att åtgärdas. Det gäller exempelvis järnvägsviadukten 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 - 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 (170301-170331) av vägplanens samrådsunderlag daterat 2017-02-09

Respektive yttrande som har inkommit, redovisas i punktform nedan.

- Synpunkt via tjänsteanteckning (Trafikverket), diarienummer 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 håån att det är en Europa väg.
- Synpunkter - diarienummer 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 – diarienummer 32: Stora delar av E45 mellan Orsa och Rätan är i behov av upprustning. Vägen är smal, beläggningen är dålig, broarna är smala, farlig viadukt och vägen har stora djupa gupp som man inte ens varnar för. Särskilt mellan Ytterhogdal-Överhogdal, Västbacka, Siksjön-Sveg, Tandsjöborg sker många olyckor. Var tog noll-visionen vägen? Då ska ni bryta ny väg för att korta restid några minuter istället för att rusta upp vägen. Önskemål att vid järnvägsöverfarten mellan Byvallen och Ulvkälla byggs om till en plankorsning med bommar och lysen. Lägg pengarna på att rusta upp vägen istället. Gör E45 säkrare. Väg 84 mellan Älvros och Kårböle är dålig. Önskemål om att lösning tas fram på hur renar ska hållas från vägarna.
- Yttrande – diarienummer 40: Lämnar 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%. ($9\text{km}/28\text{km}=31\%$) 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 - diarienummer 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: Trafikverket 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 järnvägsviadukten 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 planlägningsprocessen, 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 projekttiden

Respektive yttrande/synpunkt som har inkommit, redovisas i punktform nedan.

- Synpunkt – diarienummer 9: Undrar hur nuvarande status är nu på förbifart Sveg. Hoppas att planeringen blir verklighet!
- Synpunkt, diarienummer 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, diarienummer 13: Bra förslag för tunga fordon. Önskar att järnvägsviadukten rätas upp.
- Tjänsteanteckning efter telesamtal, diarienummer 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 diarienummer 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, diarienummer 14: när beräknas detta vara klart? (E45 Sveg, sträckan Rengsjön– Älvros)
- Synpunkt, diarienummer 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, diarienummer 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, diarienummer 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: Trafikverket 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 entreprenadsarbetena för E45 Rengsjön – Älvros år 2020.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer, övriga

Vägplanens samrådsunderlag har under perioden 2017-03-01—2017-03-31 hållits tillgängligt för berörda myndigheter, organisationer, enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten. Utöver detta samråd andra samråd hållits, bland annat genom enskilda möten under projektiden.

Inkomna synpunkter i samband med samråd (170301-170331) av vägplanens samrådsunderlag

4.4.1. Försvarmakten yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-21, diarienummer 28

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

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

4.4.2. Handölsdalens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-27, diarienummer 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 renskötsel företagande.

Skogsbruket är väl utbrett i Härjedalen, något som påverkar samebyns renbete negativt genom att betesmark förstörs, tallhedar med änglav försvinner och betesmarken blir obrukbar. Till följd av klimatförändringar (vinterbetet blir låst av is) krävs att avsätta 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 reservbetesmarken. 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 planlägningsprocessen. 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, yttrandet är daterat 2017-03-23, diarienummer 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: Trafikverket 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 planlägningsprocessen. 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, yttrandet är daterat 2017-03-22, diarienummer 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. Risken 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 renbetes 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 järnvägsviadukten strax söder om Sveg.

4.4.5. Tåssåsens sameby yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-02-09, yttrandet är daterat 2017-03-27, diarienummer 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.

Marklavräddningen 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 projektet 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 planlägningsprocessen. 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, yttrandet är daterat 2017-03-28, diarienummer 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 samspelar, 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: Trafikverket tackar för synpunkterna. 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 diarienummer 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: 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.

4.4.8. Sveriges Åkeriföretag yttrande över samrådsunderlag daterat 2017-03-30, yttrandet är daterat 2017-03-30, diarienummer 45

Näringsen 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, yttrandet är daterat 2017-04-19, diarienummer 46

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

Inkomna skrivelser, minnesanteckningar från samråd under projektiden

4.4.9. Samråd 2016-09-25, med Svegs Företags- och Utvecklingsföreningen (SFU) under projektiden

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, diarienummer 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: Trafikverket tackar för yttrandet. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer fördjupade trafikberäkningar att göras med bedömningar om hur trafiken omfördelas beroende på E45 sträckning.

5. Underlag

Följande synpunkter och yttranden finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2015/6982.

Minnesanteckningar förda vid samråd med Härjedalens kommun, 2015-05-11, diarienummer 4

Minnesanteckningar förda vid samråd med Härjedalens kommun 2016-02-29, diarienummer 18

Minnesanteckningar förda vid samrådsmöte med Härjedalens kommun, 2016-03-21, diarienummer 19

Minnesanteckningar förda vid samrådsmöte med Länsstyrelsen i Jämtlands län 2016-03-21

Minnesanteckningar förda vid samrådsmöte med Svegs Företags- och Utvecklingsförening 2016-09-25

Minnesanteckningar möte Trafikverket och Härjedalens kommun m.fl. 14 mars 2017, diarienummer 27

Synpunkt enskild, 2015-05-26, diarienummer 11

Synpunkt enskild, 2015-05-26, diarienummer 13

Synpunkt enskild, 2015-05-26, diarienummer 12

Synpunkt enskild, 2015-06-01, diarienummer 3

E-post enskild, 2015-11-12 diarienummer 9

Synpunkt enskild, 2016-11-28, diarienummer 24

E-post enskild, 2015-12-14, diarienummer 14

Tjänsteanteckning - telefonsamtal enskild 2015-06-17, diarienummer 8

Synpunkt enskild, 2016-06-27, diarienummer 21

Synpunkt – enskild, TrV tjänsteanteckning 2017-03-03, diarienummer 25

Yttrande Försvarmakten, 2017-03-21, diarienummer 28

Yttrande Handölsdalens Sameby, 2017-03-28, diarienummer 30

Yttrande, ICA Supermarket Sveg, 2017-03-23, diarienummer 31

Synpunkter från enskild, inkommen till TrV 2017-03-27, diarienummer 32

Synpunkter Destination Sveg m.fl. 2017-03-22, diarienummer 34

Yttrande Tässåsens Sameby, 2017-03-27, diarienummer 35

Yttrande Länsstyrelsen Jämtlands län, 2017-03-29, diarienummer 36

Synpunkter Hotell Mysoxen, 2017-03-28, diarienummer 37

Yttrande Härjedalens kommun, 2017-03-30, diarienummer 38

Yttrande från enskild, 2017-03-30, diarienummer 40

Synpunkt Företagarna 2017-03-31, diarienummer 41

Synpunkt från enskild, 2017-03-21, diarienummer 42

Synpunkt från enskild, 2017-03-31, diarienummer 43

Yttrande Sveriges Åkeriföretag 2017-03-30, diarienummer 45

Yttrande Jämtlands Räddningstjänstförbund, 2017-04-19, diarienummer 46

Yttrande från PRO Ytterhogdal om förbifart Sveg, 2017-04-06, diarienummer 47



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se

Bilaga C- Nyckelbiotoper

Nummer på kartan	Nyckelbiotoper Redovisade värden i Skogens Pärlor	ObjektID eller dylikt	Var?	Övrigt
	Barrskog om 6,4 ha. Äldre naturskogsartad skog. Även biotopskydd.	Saknar ObjektID Objektnr SK 564-2002 SKS ärendebeteckning N 12026-1997	Sydväst om Sveg, direkt söder om Ljusnan.	
	Hällmarkstallskog om 5,7 ha.	ObjektID: 68714292470.	Direkt söder om Ulvkälla, mot Fläcksberget.	Bolagsavsatt av Holmen Skog AB
	Anlagt brandfält om 9,8 ha. Samma område omfattas av naturvårdsavtal	ObjektID: 2991983. Objektnr SK 266-2007 SKS ärendebeteckning N 1668-2006	Söder om Byheden, mot Fläcksberget.	
	Tallskog om 11,10 ha. Närmast myren 5,1 ha sumpskog/kärrskog	ObjektID: 160456041.	Mellan Kvarnberget och Östtjärnsberget, vid E45 ca 2,5 km öster om Byvallen. E45 ligger an mot nyckelbiotopen.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB
	Lövbarr-barrskog om 2,7 ha.	Saknas	Vid E45 ca 2,5 km öster om Byvallen. E45 ligger an mot nyckelbiotopen.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB
	Barrskog om 2,6 ha med meandrerande vattendrag	SKS ärendebeteckning N 10148-1997	Nordväst om Rengsjön, ca 5 km öster om Byvallen. E45 ligger i anslutning till nyckelbiotopen.	
	Barnnaturskog (tall) om 5,2 ha.	Saknas	Ca 1 km norr om Siksjön. E45 ligger ca 100 m från nyckelbiotopen.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB
	Brandpåverkad barnnaturskog (tall) om 2,6 ha.	Saknas	Mellan sjöarna Siksjön och Målingen	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB
	Barnnaturskog (tall) om 34,9 ha.	Saknas	Ca 1 km sydost om Rengsjön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB
	Barnnaturskog (gran) om 2,5 ha.	Saknas	Direkt öster om Rengsjön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Tallskog om 0,7 ha.	Saknas	Ca 500 m norr om Rengsjön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.

Bilaga C- Nyckelbiotoper

	Barnnaturskog (barrbland) om 8,6 ha.	Saknas	Ca 1 km nordost om Rengsjön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	3 st bredvid varandra - tallskog om 3 ha; tallskog om 3,3 ha samt barrskog om 4,9 ha.	Saknas	Vid Norderflon, ca 100 m väster om Lillsjön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Tallskog om 9,7 ha.	Saknas	Ca 1 km nordväst om Lillsjön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Gransumpskog om 5 ha. Objektet är källpåverkat, rikligt med död ved.	SKS ärendebeteckning N 2874-1993.	Vid Aborrtjärnen ca 800 m nordväst om Märosen (norr om Ljusnan).	
	Barnnaturskog (tall) om 5,1 ha.	Saknas	Ca 1,5 km nordväst om Älvros, vid Norrälven.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Barrskog om 0,8 ha.	Saknas	Direkt söder om Ljusnan, söder om avfallsanläggningen vid Risön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Tallsumpskog om 4,5 ha.	Saknas	Ca 300 m norr om avfallsanläggningen vid Risön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Tallskog om 4,8 ha.	Saknas	Ca 100 m norr om avfallsanläggningen vid Risön.	Bolagsavsatt av Bergvik Skog AB.
	Biotopskydd om 4,8 ha.	SKS ObjektID 68814408100.	Ca 1 km sydost om Älvros, på södra sidan Ljusnan.	Bolagsavsatt av Holmen Skog AB.
	Biotopskydd - äldre naturskogsartade skogar om 1,9 ha. Skogligt biotopskyddsområde.	SKS Objekt nr 388-2001. NV Biotopskydd 2001:388. NVR-ID 2007209.	Söder om Rismyr (söder om Ljusnan).	
	Naturvårdsavtal - naturskogsartad barrskog om 5,9 ha.	SK 32-2011.	Ca 4,2 km nordväst om Älvros, nordost om Långskogen.	
	Naturvärde - övriga lövträd om 1,2 ha.	SKS ärendebeteckning N 10282-1997.	På andra sidan Ljusnan väster om Risön.	

Bilaga D Vattendrag, status och MKN. Källa: Vatteninformationssystem Sverige, VISS (2017-11-01)

Vattendrag	Status	Motivering till status	MKN fastställd 2017	Motivering till MKN	Beröring med projektet
Voxnan SE685926-144378	God ekologisk status (2013)	VISS: "Motiveringstexten kommer att uppdateras" Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – god till måttlig Konnektivitet – ej klassad	God ekologisk status		Voxnan ligger cirka 6 kilometer sydost om utredningsområdet. Avrinningen i sydligaste delen sker åt söder, mot Voxnan. Siksjön, som ligger i utkanten av södra delen av utredningsområdet, är Voxnans källsjö.
	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Ljusnan SE688246-143347	Otillfredsställande ekologisk potential (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd - måttlig Konnektivitet – dålig	God ekologisk potential 2027	Konnektivitet – kraftigt modifierad pga vattenkraft Morfologi – förändringar pga vattenkraft Flödesreglering – kraftigt modifierad pga vattenkraft Åtgärdsplan ska fastställas senast 2018 Betydande påverkanskälla: dammar, vägtrummor, materialtäkt (torvtäkt)	Ljusnan löper genom hela norra delen av utredningsområdet, längs med befintlig E45/riksväg 84. Vägen korsar Ljusnan i Sveg och i Älvros.
	Uppnår ej god kemisk	Överskridande av gränsvärden för prioriterade	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19	

	ytvattenstatus (2015)	vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Linnan SE688399-143872	Måttlig ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – hög Konnektivitet –måttlig	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Konnektivitet - förändringar har konstaterats Försurning – problem har konstaterats Flödesregleringar – förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: dammar, vägtrummor eller annan artificiell struktur längs strandlinjen	Linnan rinner nordväst om Älvros och möter Norrälven strax norr om riksväg 84.
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Norrälven SE688284-143884	Måttlig ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – hög Konnektivitet –måttlig	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Morfologiska – förändringar har konstaterats Konnektivitet - förändringar har konstaterats Försurning – problem har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att	Norrälven avrinner till Ljusnan från norr, direkt väster om Älvros. Befintlig E45/riksväg 84 korsar Norrälven innan den når Ljusnan.

				<p>vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist</p> <p>Betydande påverkanskälla: skogsbruk, vägtrummor</p>	
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Rengan SE687993-143581	God ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – hög Konnektivitet – god	God ekologisk status		Rengan avrinner till Ljusnan från söder, cirka 2 kilometer väster om Älvros.
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Molgan SE687808-144002	Måttlig ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – god till måttlig Konnektivitet –måttlig	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Morfologiska – förändringar har konstaterats Konnektivitet - förändringar har konstaterats Flödesreglering – förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist	Molgan avrinner till Ljusnan från söder, cirka 1 kilometer sydost om Älvros. Riksväg 84 korsar Molgan innan den når Ljusnan.

				Betydande påverkanskälla: materialtäkt (torv), vägtrummor	
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Hunnilån SE688001-144302	Måttlig ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – hög Konnektivitet – god	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Konnektivitet - förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist	Hunnilån avrinner till Ljusnan från söder, cirka 2,5 kilometer sydost om Älvros. Riksväg 84 korsar Hunnilån (söder om Rismyr) innan den når Ljusnan.
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Lill-Märan SE688240-144495	Måttlig ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – hög Konnektivitet – måttlig	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Konnektivitet - förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: vägtrummor	Lill-Märan avrinner till Ljusnan från norr, nordost om Kolsätter. E45 korsar Lill-Märan strax innan den når Ljusnan.

	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Sålnen SE688596-142484	Otillfredsställande ekologisk status (2014)	Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Morfologiskt tillstånd – måttlig till god Konnektivitet – otillfredsställande	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Morfologi – förändringar har konstaterats Konnektivitet - förändringar har konstaterats Förurning – problem har konstaterats Flödesregleringar – förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: skogsbruk, materialtäkt (torv), dammar, vägtrummor eller annan artificiell struktur längs strandlinjen	Sålnen avrinner till Ljusnan från norr, cirka 2 kilometer nordost om Byvallen. E45/riksväg 84 korsar Sålnen strax innan den når Ljusnan.
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Överskridande av gränsvärden för prioriterade vattendirektivsämnen Gränsvärdet för kvicksilver och PBDE överskrids	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBD	Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	

Bilaga E Sjöar, status och MKN. Källa: Vatteninformationssystem Sverige, VISS (2017-11-01).

Sjö	Status	Motivering till status	MKN fastställd 2017	Motivering till MKN	Beröring med projektet
Målingen SE687481-143926	Dålig ekologisk status (2014)	Sammanvägd preliminär status, expertbedömning 2013 Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Hydromorfologiska – dålig konnektivitet	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Konnektivitet - förändringar har konstaterats Försurning – problem har konstaterats Flödesregleringar – förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: skogsbruket, dammar, vägtrummor eller annan artificiell struktur längs strandlinjen	Målingen ligger cirka 7 kilometer söder om Älvros. En mindre del av sjöns norra del ligger i utkanten av utredningsområdet
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Expertbedömning genom extrapolering/modellering av kvicksilver och PBDE.	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Rengsjön SE687784-143513	God ekologisk status (2014)	Sammanvägd preliminär status, expertbedömning 2013 Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen	God ekologisk status		Rengsjön ligger inom utredningsområdet, cirka 10 kilometer sydväst om Sveg. Från Rengsjön utgår vattendraget Rengan som avrinner till Ljusnan

		övergödning) Hydromorfologiska – god konnektivitet			
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Expertbedömning genom extrapolering/modellering av kvicksilver och PBDE.	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	
Lillsjön SE688005- 143769	Måttlig ekologisk status (2014)	Sammanvägd preliminär status, expertbedömning 2013 Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Hydromorfologiska – måttlig konnektivitet	God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)	Konnektivitet - förändringar har konstaterats Morfologi – problem har konstaterats Flödesregleringar – förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: materialtäkt (torvbrytning) och vägtrummor	Lillsjön ligger inom utredningsområdet, cirka 3 kilometer sydväst om Älvros. Lillsjön avvattnas norrut mot Ljusnan
	Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)	Expertbedömning genom extrapolering/modellering av kvicksilver och PBDE.	God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition	

<p>Vallsjön SE687917-142899</p>	<p>Måttlig ekologisk status (2014)</p>	<p>Sammanvägd preliminär status, expertbedömning 2013 Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Hydromorfologiska – måttlig konnektivitet</p>	<p>God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)</p>	<p>Konnektivitet - förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: vägtrummor</p>	<p>Vallsjön ligger inom utredningsområdet, direkt söder om Byvallen</p>
	<p>Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)</p>	<p>Expertbedömning genom extrapolering/modellering av kvicksilver och PBDE.</p>	<p>God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE</p>	<p>I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition</p>	
<p>Siksjön SE686729-143881</p>	<p>Måttlig ekologisk status (2014)</p>	<p>Sammanvägd preliminär status, expertbedömning 2013 Biologiska faktorer – ej klassad Fysikalisk/kemiska – hög status (ingen övergödning) Hydromorfologiska – måttlig konnektivitet</p>	<p>God ekologisk status 2021 (generellt undantagen tidsfrist)</p>	<p>Konnektivitet - förändringar har konstaterats Det är inte tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att vidta alla åtgärder som behövs utan tidsfrist Betydande påverkanskälla: vägtrummor</p>	<p>Siksjön (norra delen av) ligger i utkanten av den södra delen av utredningsområdet. Siksjön är källsjö till Voxnan (Natura 2000-område och skyddat vattendrag enligt 4 kap MB)</p>
	<p>Uppnår inte god kemisk ytvattenstatus (2015)</p>	<p>Expertbedömning genom extrapolering/modellering av kvicksilver och PBDE.</p>	<p>God kemisk ytvattenstatus med undantag/mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE</p>	<p>I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Betydande påverkanskälla: atmosfärisk deposition</p>	

Bilaga F Grundvatten (sand- och grusförekomster), status och MKN. Källa: Vatteninformationssystem Sverige, VISS (2017-11-01).

Grundvatten	Status	Motivering till status	MKN fastställd 2017	Beröring med projektet
Grundvattenförekomst SE688120-142672 Ljusnans dalgång vid Sveg-Ålvros	God kemisk grundvattenstatus (2013)	Expertbedömning Betydande påverkanskällor: Inom grundvattenförekomsten har 61 förorenade områden identifierats Klassificeringens tillförlitlighet är låg då eventuell påverkan från de förorenande områdena ännu inte är utrett	God kemisk grundvattenstatus	Upptar hela dalgången längs Ljusnan mellan Sveg och Ålvros. E45/riksväg 84 löper över grundvattenförekomsten längs hela sträckan
	God kvantitativ status (2013)	Expertbedömning	God kvantitativ status	
Grundvattenförekomst SE688111-143979	God kemisk grundvattenstatus (2013)	Expertbedömning	God kemisk grundvattenstatus	Sträcker sig längs Ljusnans södra sida, från strax väster om Ålvros till Kolsätter. E45 korsar förekomsten söder om Ålvros och tangerar dess södra sida hela sträckan till Kolsätter
	God kvantitativ status (2013)	Expertbedömning	God kvantitativ status	
Grundvattenförekomst SE688153-144304	God kemisk grundvattenstatus (2013)	Expertbedömning	God kemisk grundvattenstatus	Sträcker sig längs Ljusnans norra sida, från Ålvros i väster till Kolsätter i öster. E45 löper över förekomsten hela sträckan

	God kvantitativ status (2013)	Expertbedömning	God kvantitativ status	
Grundvattenförekomst SE687558-142860	God kemisk grundvattenstatus (2013)	Expertbedömning	God kemisk grundvattenstatus	Ligger sydväst om Sveg, längs Vallsjöns västra sida ned till Väster-Bodsjön
	Uppnår god kvantitativ status (2013)	Expertbedömning	God kvantitativ status	
Grundvattenförekomst SE687877-145079	God kemisk grundvattenstatus (2013)	Expertbedömning	God kemisk grundvattenstatus	I den östra utkanten av utredningsområdet, på Ljusnans södra sida, från Kolsätter mot sydost
	Uppnår god kvantitativ status (2013)	Expertbedömning	God kvantitativ status	

Bilaga G

2017-11-02

Bedömningsmatris – sammanställning av konsekvenser

Miljökonsekvensbeskrivning E45 Rengsjön-Älvros

När Trafikverket tagit beslut om slutlig lokalisering kommer MKB att fokuseras på de miljöintressen för vilka projektet riskerar medföra betydande miljöeffekter. MKB kommer att kompletteras med bedömning av de konsekvenser som kvarstår trots vidtagande av skyddsåtgärder. Bedömning, enligt nedan redovisad skala (se även avsnitt 3) kommer att utföras och redovisas under respektive miljöintresseavsnitt samt sammanställas i denna bedömningsmatris (som i dagsläget redovisas endast som utkast).

Bedömning av konsekvenser enligt:

Positiva	Inga eller försumbara	Små eller obetydliga	Märkbara	Stora eller mycket stora
----------	-----------------------	----------------------	----------	--------------------------

Miljöintressen		Nollalternativet	Valt projektalternativ
Befolkning	Boendemiljö	All trafik (person, tung, farligt gods) passerar fortsatt genom tätorten Sveg och närliggande mindre orter.	
	Rekreation och friluftsliv	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Kommunikationer	Oavsett val av alternativ kommer befintlig väg, järnväg och flygplats att finnas kvar.	
		Omväg för trafikanter med målpunkter norr och söder om området.	
Människors hälsa	Buller	All trafik (person, tung, farligt gods) passerar genom tätorten Sveg och närliggande mindre orter.	
		Ingen förändring i bullerbilden för förekommande fritidshus i området söder om Älvros.	
	Vibrationer	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Olycksrisker/säkerhet	All trafik (person, tung, farligt gods) passerar även fortsatt genom tätorten Sveg och närliggande mindre orter.	
		Inga tillkommande korsningar.	

		Ingen upprustning av nuvarande, otillfredsställande standard på vägen.	.
Biologisk mångfald	Naturvärden	Ingen förändring mot dagsläget	
	Nyckelbiotoper, skyddade eller skyddsvärda arter	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Fågellivet	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Övrigt djurliv	Ingen förändring mot dagsläget.	
Mark	Markanspråk	Ingen ny mark behöver tas i anspråk.	
Jord	Berg- och jordarter	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Torv- utschaktning eller kompaktering	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Potentiellt förorenade områden	Ingen förändring mot dagsläget.	
Vatten	Sjöar	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Vattendrag	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Grundvattenresurser	Alla transporter (person, tung, farligt gods) sker fortsatt över områden med goda grundvattenresurser och den skyddade dricksvattenförekomsten längs Ljusnandalen.	
Luft	Luftföroreningar	All trafik (person, tung, farligt gods) passerar genom tätorten Sveg och närliggande mindre orter.	
Klimat	Växthusgaser	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Klimatkänslighet	Störst risk för översvämningar (100-årsflöden och högsta flöden) föreligger längs Ljusnan, i närområdet kring Sveg.	
Kulturmiljön	Älvros kyrkby	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Byggnadsminnen	Ingen förändring mot dagsläget.	
	Fäbodrar	Ingen förändring mot dagsläget	
	Kyrkor	Ingen förändring mot dagsläget	

	Byvallen	Ingen förändring mot dagsläget	
	Gården Solnan	Ingen förändring mot dagsläget	
	Kulturvärdeområden i Sveg	Ingen förändring mot dagsläget	
	Lämningar i mark		
Landskap	Karaktärsområden	Ingen förändring mot dagsläget	
	Känsliga områden	Ingen förändring mot dagsläget	
Hushållning – skyddade områden	Riksintresse vägar	Utan upprustning kommer vägens standard att bli sämre och hastigheten behöva sänkas.	
	Riksintresse naturmiljön	Myrområdet Kyrkflon ligger till sin helhet utanför utredningsområdet.	
	Riksintresse vattendrag	Voxnan ligger utanför utredningsområdet och berörs inte annan än indirekt.	
	Riksintresse kulturmiljövård	Älvros kyrkby och omkringliggande utmarker, fornminnen i mark Ingen förändring mot dagsläget	
	Riksintresse rennäring	Riksintresseområdet ligger norr om utredningsområdet. Ingen förändring mot dagsläget	
	Andra skyddade områden	Exempelvis strandskyddsområden. Ingen förändring mot dagsläget	
Hushållning – areella näringar	Jordbruk	Ingen förändring mot dagsläget	
	Skogsbruk	Ingen förändring mot dagsläget	
	Yrkesfiske	Det bedrivs inget yrkesfiske inom utredningsområdet eller i dess närhet.	
	Täktverksamhet - materialuttag	Ingen förändring mot dagsläget	
	Rennäring	Ingen förändring mot dagsläget	
	Turism	Ingen förändring mot dagsläget	

Hushållning - g - infrastrukt	Transporter	Utan upprustning kommer vägens standard att bli sämre och hastigheten behöva sänkas.	
	Elledningar	Ingen förändring mot dagsläget	
Hushållning - massor, energi, avfall	Massor och material	Ingen förändring mot dagsläget	
	Energi	Nuvarande sträckning av E45 medför en omväg för trafikanter med målpunkter norr och söder om Sveg-Älvros, dvs. ökad förbrukning av energi och råvaror.	
	Avfall	Ingen förändring mot dagsläget	