



VÄGUTREDNING

Beslutshandling

E45, delen Vattnäs-Trunna

Orsa kommun

Objektnr: 854080

Medverkande

Projektorganisation

Projektledare: Rolf Wimark, Vägverket Region Mitt

Konsult: WSP Samhällsbyggnad Falun
Per Thunmarker, uppdragsansvarig
Lotta Eriksson, miljö
Roberth Carling, väg
Mathias Ahlgren, gestaltning

Övriga medverkande: Arbetsgrupp, för utarbetande av
projekt mål för natur- och kulturmiljö,
enligt Mål och Mått-metoden. Arbetsgruppen
har bestått av representanter från Länsstyrelsen,
Orsa kommun och Vägverkets samt WSP

Referensgrupp som har bestått av en utsedd
representant från berörda samfällighetsföreningar
samt från LRF och Orsa kommun.

Titel: Vägutredning. Beslutshandling, E45, delen Vattnäs-Trunna, Orsa kommun, 854080.

Utgivningsdatum: 2007-06

Utgivare: Vägverket Region Mitt

Kontaktperson: Rolf Wimark

Distributör: Vägverket Region Mitt, Box 186,871 24 Härnösand, vagverket.har@vv.se,
telefon: 0771-119 119, fax: 0611-441 11

Inledning

Denna beslutshandling innehåller en sammanfattning av den vägutredning och miljökonsekvensbeskrivning som finns redovisad i rapporten "Samrådshandling 2006-12". För mer detaljerade beskrivningar av förslag och konsekvenser samt utvärderingar hänvisas till denna rapport.

I rapporten "Samrådshandling 2006-12" redovisas ett avsteg från målstandarderna som innebär en 9 meter bred tvåfältsväg med mittseparering i form av en heldragen linje som markerar omkörningsförbud. Efter att samrådshandlingen har varit utställd och inkomna yttranden har behandlats har Vägverket beslutat att inte använda den föreslagna sektionen. I stället redovisas i denna beslutshandling ett avsteg från målstandarderna som innebär en 9,5 meter bred tvåfältsväg med mittseparering i form av ett mitträcke.

Beslutshandlingen innehåller också en sammanfattning av de samråd som hållits avseende vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Inkomna yttranden under utställsetiden finns även redovisade i dokumentet.

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning av vägutredningen
2. Samråd
3. Beslut
4. Motiv för beslut
5. Fortsatt arbete

ÖVRIGA HANDLINGAR

1. Vägutredning, samrådshandling, 2006-12

1. Sammanfattning av vägutredningen

Bakgrund

Projektet har tidigare varit föremål för ett antal olika utredningar. En förstudie upprättades under 1995. I förstudien förordades att alternativen väster om nuvarande E45 skulle studeras närmare i en vägutredning. En vägutredning upprättades i augusti 1996. Under åren 1998-2003 genomfördes flera kompletterande utredningar där många alternativa sträckningar och olika vägstandard studerades.

I mars 2004 beslutade Vägverket att med utgångspunkt från de många kompletteringarna upprätta en ny vägutredning. Arbetet med vägutredningen påbörjades i november 2004. I december 2006 uppgraderades E45 till europaväg, vägen fick då namnet E45.

Väg E45 delen Vattnäs – Trunna finns inte med i gällande nationell väghållningsplan för 2004 – 2015. Arbetet med en revidering av planen har just påbörjats. Objektet "konkurrerar" där med övriga angelägna objekt i landet på det nationella stamnätet. Den nya planen kommer att gälla för åren 2010-2019.

Förutsättningar

Det landskap som utredningsområdet berör präglas av en kulturell påverkan som sträcker sig långt tillbaka i tiden. Detta tar sig uttryck i det till stora delar öppna landskapet som en följd av åkerbruk och bete. Öppenheten lyfter fram de topografiska förhållanden som gör sig gällande genom den slutning som börjar vid Orsasjöns östra strandkant och sträcker sig österut och blir en del av själva Digerberget, vilket skapar vackra vyer ner mot Orsasjön.

Den aktuella delen av E45 ligger till största delen inom Orsa kommun, förutom den första kilometern i den södra delen av sträckan som ligger i Mora kommun.

Orsa kommun har 7038 invånare enligt uppgifter från mars 2005. Bosättningsmönstret i kommunen är spritt. Av det totala antalet invånare bor ca 4000 i centralorten. Söder om Orsa i byarna längs med E45 varierar befolkningen mellan ca 150 – 300 per by.

Nuvarande E45, är 6,5 - 7,0 meter bred mellan Kalkberget (norr om Vattnäs) och Lindänget. Mellan Mora och Kalkberget är vägen 13 meter bred. Från Lindänget och norrut är vägen nio meter bred. Söder om Kråkgårdarna är högsta tillåtna hastighet 90 km/h. Från Kråkgårdarna till Trunna är hastigheten begränsad till 70 km/h med undantag för sträckorna genom Kråkgårdarna och Lindänget där hastigheten är begränsad till 50 km/h.

Trafikräkningar gjordes 2002. På södra delen av aktuell sträcka var trafikmängden cirka 5700 fordon per årdmedeldygn. På den norra delen var trafikmängden cirka 5460 fordon per årdmedeldygn. Omedelbart norr om cirkulationen i Orsa var trafikmängden 2950 fordon per årsmedeldygn. Andelen tung trafik var cirka 8 %.



Vy från söder över Vånggårde och Holen. Foto SkyMovies

En mindre omfattande trafikräkning som gjordes i september 2005 visar att dygnstrafiken är i stort sett oförändrad jämfört med 2002 års trafikräkningar. Andelen tung trafik har emellertid ökat väsentligt. I Vångsgärde söder om Orsa var andelen tunga fordon 12 procent och norr om Orsa (söder om väg 296) var andelen tunga fordon 17 procent.

Under perioden 1992-2004 inträffade 18 polisrapporterade olyckor med personskador. Antalet svårt skadade personer var 6 stycken och 21 personer skadades lindrigt.

En dödsolycka har inträffat på sträckan under tioårsperioden.

Sträckan saknar separata gång- och cykelvägar.

Aktuell del av E45 trafikeras av busslinjer till Mora, Orsa, Furudal, Edsbyn, Sveg och Östersund. Trafiken omfattar 56 turer per vardagsdygn med skolbussar inkluderade.

För att få en bild av barnens situation har en enkät förmedlats till alla elever i årskurs F-6 vid Digerbergets skola samt till alla elever i årskurs 7-9 vid Orsa skola. Resultatet från Digerbergsskolan visar att av de elever som svarat åker de flesta skolskjuts eller skjutsas i bil till skolan. Knappt hälften av barnen som svarat går eller cyklar. Övervägande andel elever vid Orsa skola går eller cyklar till skolan. Liknande mönster gäller för att ta sig till och från fritidsaktiviteter.

Tre barn vid Digerbergets skola samt tre barn vid Orsa skola har varit med om någon olycka eller olyckstillbud på väg till eller från skolan eller fritidsaktiviteter.

Utredningsområdet ligger inom riksintresset, **Siljan och Orsa-sjön med öar och strandområden**. Området är med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i området av riksintresse enligt Miljöbalken 4 kap 1-2 §§.

Siljan, Skattungen, N49, är av riksintresse för naturmiljö enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

Stackmora, Slättberg, Oljonsbyn och Holen, N52, Orsa kommun är av riksintresse för naturmiljö enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

Orsasjön, K77, är av riksintresse för kulturmiljö enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

Slättberg, K78, är av riksintresse för kulturmiljö enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

Siljansområdet, F13, är av riksintresse för friluftslivet enligt miljöbalken 3 kap 6§.

E45 är av riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8§.

Projektmål

Vägverket Region Mitt har i samråd med Vägverkets huvudkontor analyserat rådande väg- och trafikförhållanden på E45, delen Vattnäs-Trunna. Därvid konstateras att följande brister medför behov av åtgärder i vägtransportsystemet, med angiven prioritering:

1. Bristande trafiksäkerhet
2. Omfattande störningar för närboende
3. Begränsad framkomlighet

Vägverkets konstaterar att dessa brister måste elimineras eller begränsas till acceptabel nivå för att det inom ramen för detta projekt ska vara aktuellt att investera i en vägåtgärd.

Vägverket konstaterar också att tillgängligheten till E45 på aktuell delsträcka inte utgör någon påtaglig brist i dag men att detta ändå måste beaktas så att inte vidtagna åtgärder försämrar tillgängligheten. Bristande tillgänglighet till E45 kan bl.a. medföra oönskad belastning på vägnätet i övrigt.

Utifrån bristanalysen har följande projektmål formulerats.

- Ökad trafiksäkerhet och trygghet
- Minskade störningar
- Ökad framkomlighet
- God tillgänglighet

De redovisade målen för natur- och kulturmiljö kvalitet har utvecklats inom ramen för delprojektet Mål och Mått. En arbetsgrupp med representanter från Vägverket, Orsa kommun, Länsstyrelsen Dalarna samt WSP har utarbetat följande mål:

- Förutsättningar finns för ett öppet landskap
- Området är attraktivt och tillgängligt för friluftsliv och turism
- Bebyggelsemiljöer och strukturer med historik kan upplevas och tolkas
- Förutsättningar finns för en mångfald av ängs- och betesmarker
- Odlingslandskapet är småskaligt och omväxlande
- Natura 2000-områden påverkas inte negativt
- Riksintressen skadas inte påtagligt

Utöver de projektmål som grundar sig på bristanalysen, respektive identifierade natur- och kulturmiljö kvaliteter har följande projektmål bedömts vara viktiga att beakta:

- Trafikantupplevelser och turism stimuleras
- Annan markanvändning försvåras inte

Studerade vägkorridorer och trafikteknisk standard

Vägverkets långsiktiga målsättning är att tillåten hastighet skall vara 90 km/h på aktuell sträcka. Den beräknade trafikmängden för prognosåret 2020 är 7600 fordon per årsmedeldygn. Med detta som utgångspunkt har en målstandard som innefattar bland annat vägtyp, vägsektion och väggeometri tagits fram.

Den vägtyp som utgör målstandard är en mötesfri trefältsväg med mitträcke. Det innebär två körfält i en riktning och ett körfält i motsatt riktning som sedan växlas med jämna mellanrum. Tillåten hastighet föreslås bli 90 km/h.

Utredningen redovisar följande alternativ:

- Alternativ Väst 1
- Alternativ Väst 2
- Alternativ Väst 3
- Alternativ Förbättring
- Alternativ Öst 1

Målstandarderna innebär att bl.a projekt målet om minskade störningar inte helt kan uppnås för vissa utredningskorridorer. En annan viktig aspekt är att försöka begränsa intrånget på bostadsfastigheter. Därför har Vägverket tagit fram två alternativa utformningar som innebär avsteg från den vägtek-niska målstandarderna. Dessa föreslås användas för de korri-dorsträckor som går genom tätare bebyggelsemiljöer.

Den ena varianten är en tvåfältsväg med mitträcke, vägbredd 9,5 meter. Den föreslås användas i Alternativ Väst 3 på sträckan genom Vångsgärde och Hølen.

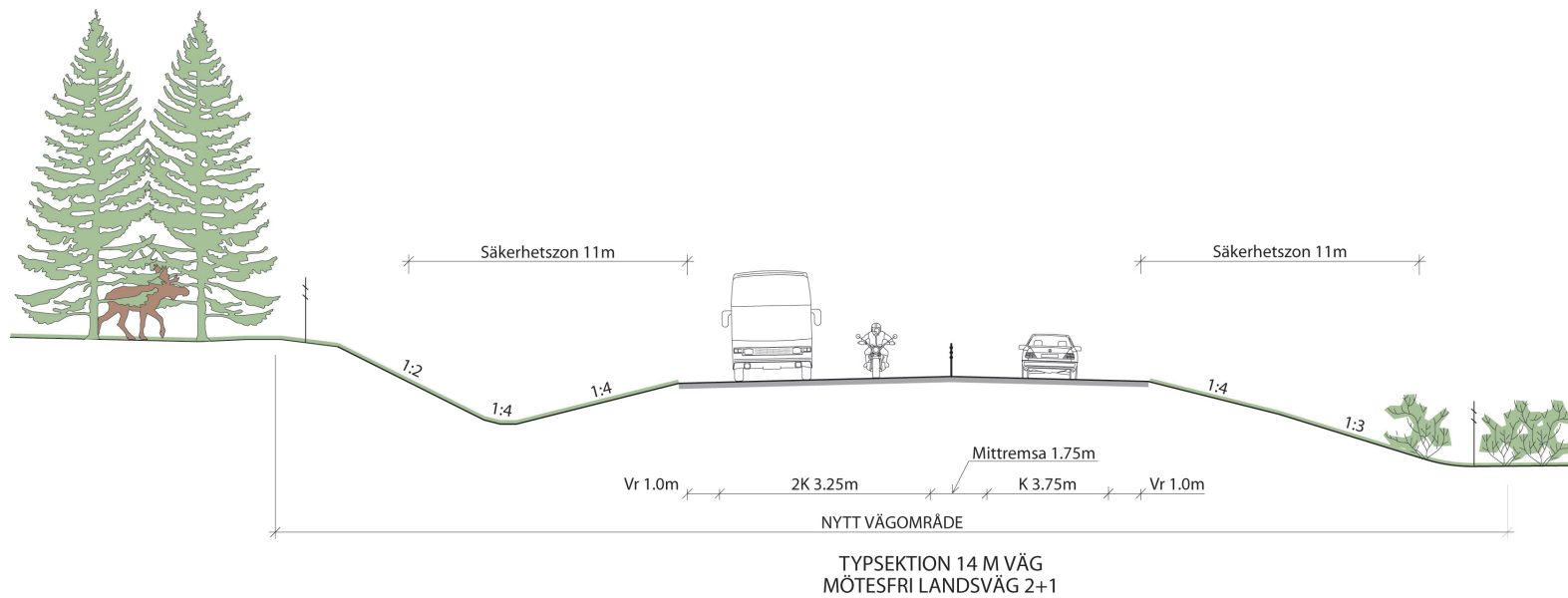
Den andra varianten är en tvåfältsväg utan mittseparering, vägbredd på 7,5 meter. Den föreslås användas i Alternativ För-bättring, på sträckan 100 meter söder om Kråkgårdarna och fram till korridorens slut.

Om vägen utformas som en mötesfri trefältsväg med mitträcke alternativt tvåfältsväg med mitträcke kommer det finnas ett behov av ett parallellt vägnät. Detta vägnät kan utgöras av både befintliga vägar i området samt nybyggda vägsträckor.

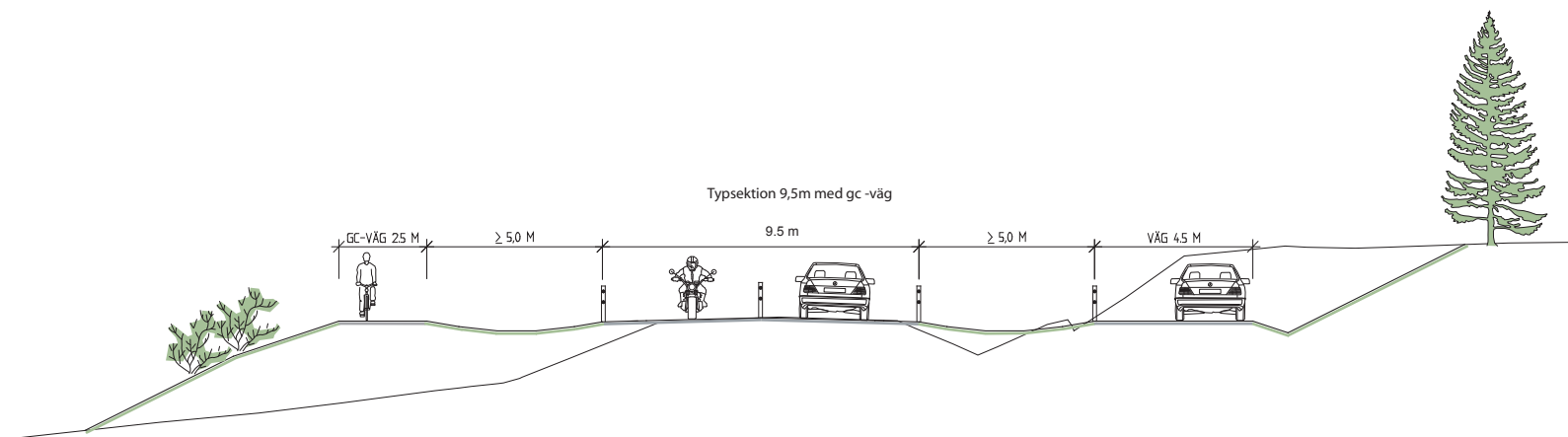
NOLLALTERNATIVET

Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som innebär att nuvarande vägsystem behålls utan åtgärder. Konsekvensbe-skrivningarna som utförts för de olika vägalternativen har gjorts som en jämförelse med nollalternativet för prognosåret 2020.

Nollalternativet innebär små förändringar i förhållande till dagens situation. Främst gäller det en ökad trafikmängd som medför ökade barriäreffekter samt ökade bullernivåer. Övriga problem som finns med nuvarande väg kvarstår och kommer att öka i takt med ökande trafikmängd. Bullerdämpande åtgär-der kommer att vidtas enligt Vägverkets program för bulleråtgärder.



Typsektion 14 m väg, mötesfri trefältsväg



Typsektion 9,5 m väg, mötesfri tvåfältsväg

ALTERNATIV VÄST 1

Alternativ Väst 1 utformas enligt föreslagen målstandard. Detta innebär bland annat 14 meter bred mötesfri trefältsväg med mitträcke mellan motriktade körfält. Tillåten hastighet föreslås bli 90 km/h. Total väglängd blir cirka 7 100 meter. Andelen ny väg utgörs av 6 400 meter, varav cirka 6 300 meter i nybruten terräng.

Totalt föreslås fyra anslutningar med nuvarande trafiksystem:

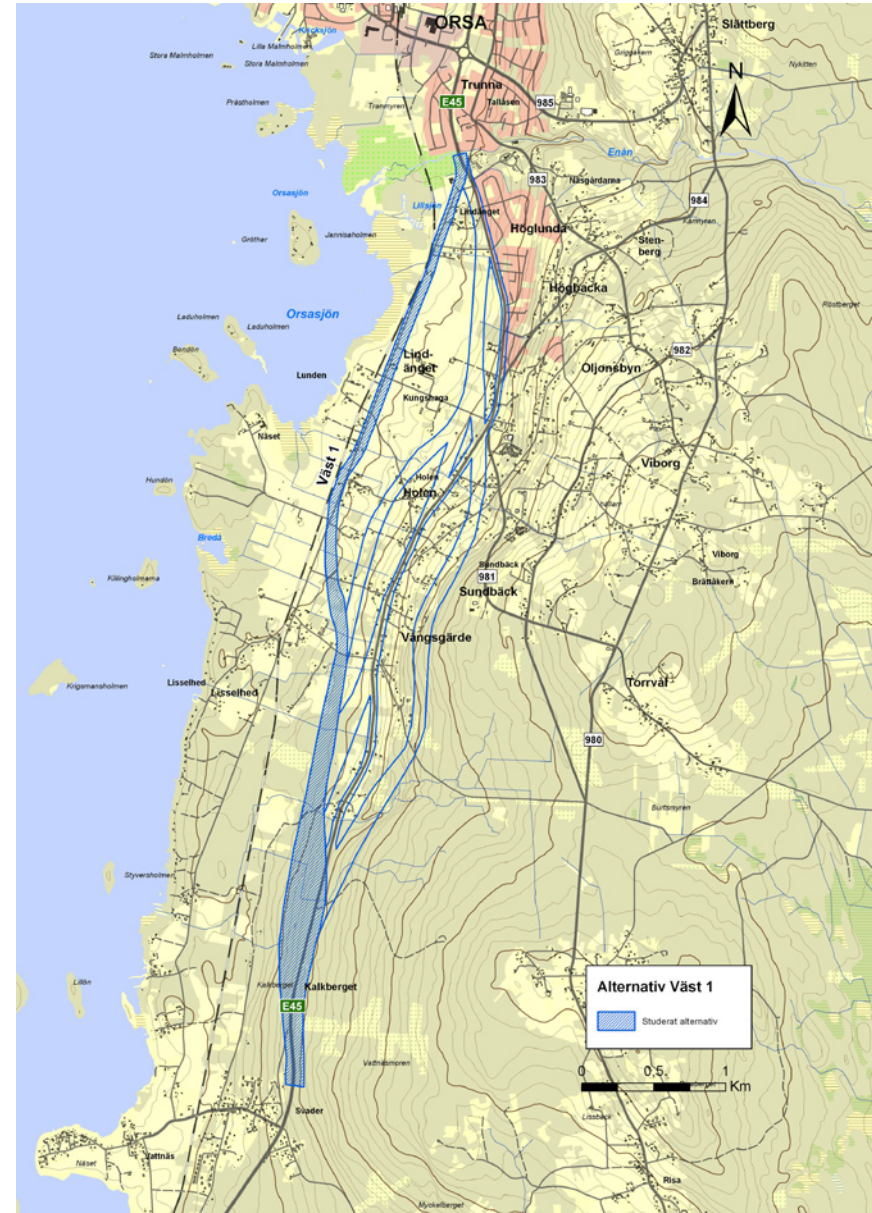
- Trevägs korsning med nuvarande E45 söder om Kalkberget
- Fyrvägs korsning med Lisselhedsgatan och väg som ansluter till väg 980
- Fyrvägs korsning med Lisselhedsvägen
- Fyrvägs korsning med nuvarande E45 i norr vid Höglunda

Fyrvägs korsningar föreslås utformas som två förskjutna trevägs korsningar.

Ungefär 6 km av nuvarande väg kommer att ligga kvar som lokalväg om Alternativ Väst 1 väljs. Delar av nuvarande E45 kommer därför fortsatt att trafikeras av lokal trafik, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Här föreslås att hastighetsbegränsningen sätts till 50 km/h och vägbredden behålls.

För att tillgodose behovet av gång-, cykel- och parallellvägar bör det eftersträvas att behålla möjligheten till att även fortsättningsvis nyttja Lisselhedsvägen för detta ändamål, där så är möjligt. Det bedöms finnas behov av en ny gång- och cykelväg vid vägen mot Näset, samt vid Lindänget i riktning mot Orsa.

Sträckan erbjuder två möjliga lägen för någon form av pausplats för resande.



Alternativ Väst 1

ALTERNATIV VÄST 3

Alternativ Väst 3 utformas enligt föreslagen målstandard, på delar av sträckan. Detta innebär bland annat 14 meter bred mötesfri trefältsväg med mitträcke mellan motriktade körfält. Tillåten hastighet föreslås bli 90 km/h. Föreslagen målstandard följs söder om Vångsgärde och norr om Holen mellan sektionerna 0/000 och 2/800 och mellan sektionerna 4/000 och 6/200.

Genom Vångsgärde och Holen föreslås Alternativ Väst 3 utföras med avsteg från målstandard. Där föreslås en tvåfältsväg med mitträcke som är 9,5 meter bred. Tillåten hastighet föreslås bli 90 km/h.

Total väglängd blir cirka 7 100 meter. Andelen ny väg utgörs av 6 450 meter, varav cirka 4 500 meter i nybruten terräng.

Totalt föreslås fyra anslutningar med nuvarande trafiksystem:

- Trevägs korsning med nuvarande E45 söder om Kråkgårdarna
- Fyrvägs korsning med Lisselhedsgatan och väg som ansluter till väg 980
- Fyrvägs korsning norr om Holen
- Fyrvägs korsning med nuvarande E45 i norr vid Höglunda

Fyrvägs korsningar föreslås utformas som två förskjutna trevägs korsningar

Ungefär 3,5 km av nuvarande väg kommer att ligga kvar som lokalväg om alternativ Väst 3 väljs.

Delar av nuvarande E45 kommer fortsatt att trafikeras av lokal trafik, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Här föreslås att hastighetsbegränsningen sätts till 50 km/h och vägbredden behålls.

Alternativets utformning skapar ett omfattande behov av både gång-, cykel- och parallellvägar. Främst uppstår behovet i anslutning till delsträckan genom Vångsgärde och Holen. På den sträckan föreslås ett kombinerat parallellvägnät och gång- och cykelvägnät på bägge sidor E45, fränsett vissa delar där befintligt lokalt vägnät kan täcka behovet.

Sträckan erbjuder inga fördelaktiga lägen för pausplatser ur synpunkten landskapsupplevelse. Istället föreslås att befintlig rastplats vid Enån utvecklas.

ALTERNATIV FÖRBÄTTRING

Alternativ Förbättring utformas enligt föreslagen målstandard, mellan sektion 0/000 och 1/600 söder om Kråkgårdarna. Detta innebär bland annat 14 meter bred mötesfri trefältsväg och mitträcke mellan motriktade körfält. Tillåten hastighet föreslås bli 90 km/h.

Från Kråkgårdarna och norr därom, mellan sektion 1/600 och 6/500, utformas Alternativ Förbättring med ett avsteg från målstandard som innebär 7,5 meter bred tvåfältsväg utan mittseparering och med 70 km/h som tillåten hastighet.

Total väglängd blir cirka 7 200 meter. Andelen ny väg utgörs av 6 550 meter och ny väg kommer att följa befintlig vägsträckning.

Totalt föreslås sex anslutningar med nuvarande trafiksystem:

- Fyrvägs korsning med Lisselhedsgatan och väg som ansluter till väg 980
- Fyrvägs korsning i Vångsgärde
- Fyrvägs korsning i Holen
- Fyrvägs korsning med Skeervägen.
- Trevägs korsning med Högbackavägen
- Trevägs korsning med Lisselhedsvägen – Höglunda

Alternativets utformning skapar ett omfattande behov av både gång-, cykel- och parallellvägar. I stort sett finns behov av parallellvägar och gång- och cykelvägar från Kråkgårdarna i söder fram till korsningen med Lisselhedsvägen i Höglunda. Från södra delarna av Vångsgärde till Södra delen av Höglunda föreslås ett parallellvägnät på båda sidor av E45. På vissa delsträckor kan dock nuvarande lokalt vägnät täcka upp behovet av parallellvägar och gång- och cykelvägar.

En ombyggnation av sträckan ger inga nya möjliga lägen för pausplatser ur synpunkten landskapsupplevelse. Istället föreslås att befintlig rastplats vid Enån utvecklas.



Alternativ Förbättring

ALTERNATIV ÖST 1

Alternativ Öst 1 utförs enligt föreslagen målstandard. Detta innebär bland annat 14 meter bred mötesfri trefältsväg och mitträcke mellan motriktade körfält. Tillåten hastighet föreslås bli 90 km/h. Total väglängd blir cirka 7 200 meter. Andelen ny väg utgörs av 6 500 meter, varav cirka 5 700 meter i nybruten terräng.

Totalt föreslås fyra anslutningar med nuvarande trafiksystem:

- Trevägs korsning med nuvarande E45 söder om Kråkgårdarna
- Fyrvägs korsning med lokalväg i Vångsgärde
- Trevägs korsning med lokalväg i Kungshaga
- Fyrvägs korsning med nuvarande E45 i norr vid Höglunda

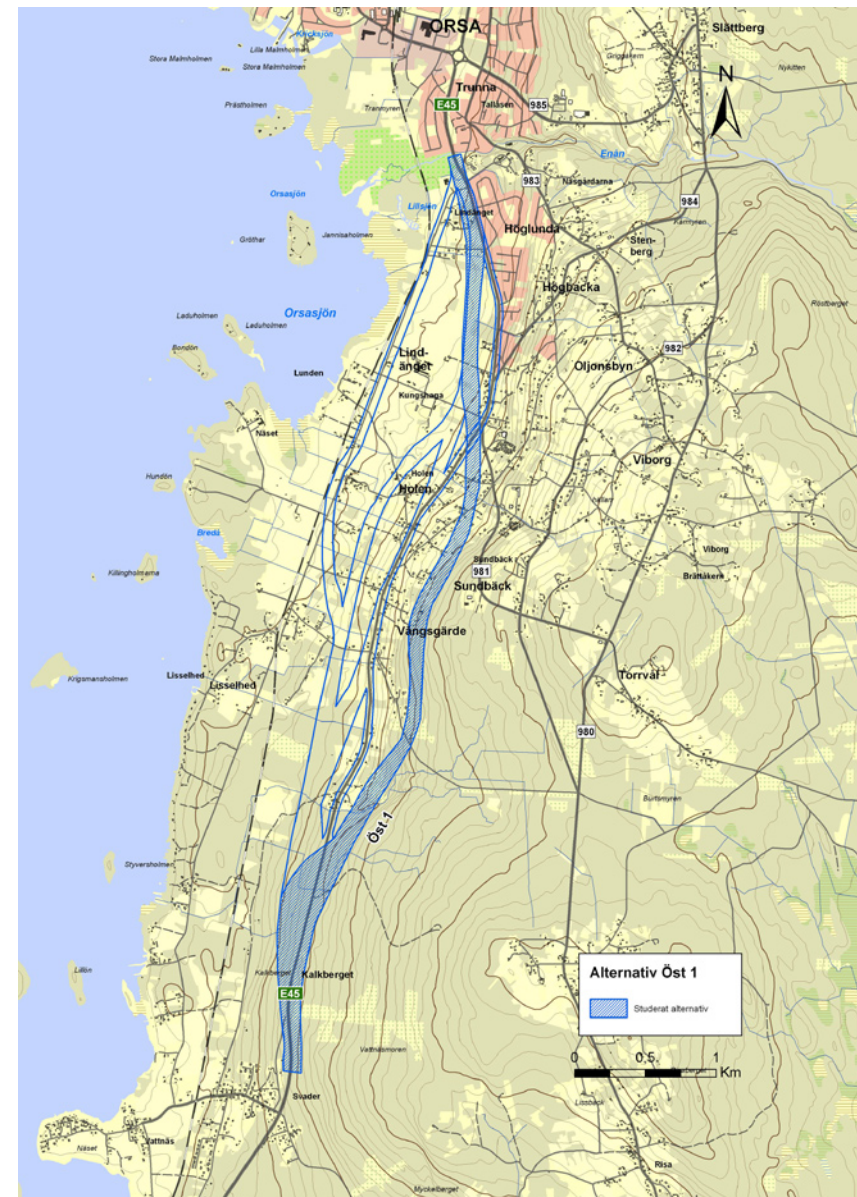
Fyrvägs korsningar föreslås utformas som två förskjutna trevägs korsningar.

Ungefär 5,5 km av nuvarande väg kommer att ligga kvar som lokalväg om Alternativ Öst 1 väljs.

Delar av nuvarande E45 kommer fortsatt att trafikeras av lokal trafik, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Här föreslås att hastighetsbegränsningen sätts till 50 km/h och vägbredden behålls.

Alternativet bedöms kräva ringa omfattning av gång-, cykel- och parallellvägar.

En lämplig plats för en pausplats på sträckan ligger på högsta delen av sträckan och erbjuder de bästa utblickarna över landskapet.



Alternativ Öst 1

Tekniska och ekonomiska konsekvenser

Vägens funktion, där bland annat trafikteknisk standard värderas, kommer att öka med samtliga alternativ jämfört med nollalternativet.

Samtliga alternativ innebär kortare restid jämfört med Nollalternativet. Restiden blir kortare främst på grund av att hastigheten generellt blir högre. En bredare väg, inte minst en mötesfri trefältsväg, ger också kortare restider genom att omkörningar underlättas.

Samtliga alternativ kommer att innebära att antalet svårt skadade eller döda kommer att minska kraftigt. Mest trafiksäker (här prioriteras minskningen av antalet döda och svårt skadade) anses Alternativ Öst 1 bli. Säkerheten för lokal trafik och oskyddade trafikanter kommer att öka då de skiljs från genomfartstrafiken med flera planskilda passager och parallellvägar vid strategiska platser. Trots en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet samt planskilda passager finns det en risk att de oskyddade trafikanterna inte använder dessa. Denna risk är inte beräkningsbar. Riskerna för att detta inträffar är störst Alternativ Förbättring och Alternativ Väst 3 som går genom tät bebyggelse.

För Alternativen Väst 1, Väst 2 och Öst 1 kommer inte den nya vägen att vara lättåtkomlig för alla trafikantkategorier, främst gäller det gång- och cykeltrafiken samt viss lokaltrafik. För Alternativ Väst 3 och Alternativ Förbättring innebär föreslagna parallellvägar och gång- och cykelvägar att tillgängligheten till E45 och samverkande vägnät är jämförbar med Nollalternativet.

För samtliga alternativ gäller att den trafikekonomiska nyttan är större än anläggningskostnaden, vilket innebär att investeringen är trafikekonomiskt lönsam. Alternativen Väst 1 och Väst 3 har hög nettonuvärdeskvot, 0,7 respektive 0,6. Övriga alternativ har en sämre nettonuvärdeskvot.

Alternativ Öst 1 påverkar områden som är attraktiva för byggande av bostäder. Alternativen Väst 1 och Väst 2 påverkar i störst utsträckning möjligheterna till fortsatt hävd av landskapet vilket i sin tur kan innebära att marker växer igen vilket negativt påverkar kulturlandskapet.

Miljökonsekvenser

LANDSKAPSBILD

Det berörda landskapet består av fem huvudkaraktärer varav öppet jordbrukslandskap, småskaligt uppbrutet beteslandskap och tät skog dominerar. Topografin är storskaligt böljande med blånande fjäll i fjärran. Ett flackare parti breder ut sig längs Orsasjöns strand. Från många platser är vyerna milsvida och landmärket Orsa kyrka gör sig ofta gällande.

Av de fem alternativ som föreslagits är ur landskapsbildsynpunkt Alternativ Väst 2 det alternativ som innebär mest negativa konsekvenser. Alternativ Väst 1, Väst 3 samt Förbättring utnyttjar helt eller delvis befintligt vägstruktur och bedöms ha en måttligt negativ inverkan. Alternativ Öst 1 innebär en förhöjning av landskapsupplevelsen för trafikanten.

KULTURMILJÖ

De effekter som uppkommer till följd av Alternativ Väst 1 och Väst 2 bedöms medföra sådana konsekvenser för värdekärnorna i riksintresset Orsasjön att ingreppet kan leda till påtaglig skada. Även Alternativ Väst 3 medför konsekvenser på riksintresset Orsasjön men inte i lika stor grad.

Alternativen Väst 1 och Väst 2 medför stora konsekvenser för riksintresset Siljan och Orsasjön med öar och strandområden.

Alternativen Väst 1, Väst 2 samt Öst 1 är de alternativ som medför störst konsekvenser på det utpekade beverandevärda odlingslandskapet.

NATURMILJÖ

Alternativen Väst 1 och Väst 2 innebär stora konsekvenser för värdekärnorna i riksintresset Stackmora, Slättberg, Oljonsbyn och Hølen. Även Alternativ Väst 3 och Öst 1 innebär konsekvenser för värdekärnorna men i mindre omfattning än Väst 1 och Väst 2.

Alternativ Väst 1 innebär risk för att Natura 2000-området Lindångets värde som rastplatslokal för fåglar kan minska. Området kommer att utsättas för störande buller.

Alternativen Väst 1, Väst 2 och Väst 3 innebär att den biotopskyddade kalkbarrskogen förstörs.

Alternativ Öst 1 innebär att naturminnet Kårgärdesprofilen kommer att förstöras, området ingår i riksintresset Slättberg, Stackmora, Oljonsbyn och Hølen.

FRILUFTSLIV

Alternativ Väst 1 innebär stora konsekvenser för värdekärnorna i riksintresset Siljan och Orsasjön med strandområden, främst för det rörliga friluftslivet, samt måttliga - stora för värdekärnorna i riksintresset Siljansområdet.

Alternativen Väst 3 och Öst 1 innebär konsekvenser för värdekärnorna i de båda riksintressena men i mindre omfattning än Väst 1 och Väst 2.

Alternativ Väst 1 innebär risk för att Natura 2000 - området Lindångets värde som friluftsområde kommer att minska. Området kommer att utsättas för störande buller.

Alternativ Öst 1 innebär att naturminnet Kårgärdesprofilen kommer att förstöras. Kårgärdesprofilen ingår i riksintresset Slättberg, Stackmora, Oljonsbyn och Hølen.

BULLER

Utan bullerreducerade åtgärder innebär Alternativerna Förbättring och Väst 3 stora konsekvenser i form av oförändrade och med tiden ökade bullernivåer för boende längs E45.

Övriga alternativ förbättrar bullersituationen längs befintlig E45, men skapar nya problem i de områden där korridoren ligger, antalet bullerstörda blir dock färre.

VIBRATIONER

Alternativ Väst 1 är det alternativ som går längst sträcka över vibrationskänslig mark. Inom korridoren ligger 16 bostäder inom ett sådant avstånd att de riskerar att utsättas för störande vibrationer.

För övriga alternativ är det 4-7 bostäder som riskerar att utsättas för störande vibrationer.

LUFTKVALITET

Alla alternativ utom Väst 3 och Förbättring medför att utsläppsmängderna lokalt minskar i området vid befintlig E45.

Inga miljökvalitetsnormer kommer att överskridas.

I jämförelse med Nollalternativet så är det ingen större förändring av utsläppsmängderna för något alternativ sett över hela sträckan.

INTRÅNG I BOENDEMILJÖER

För att kunna genomföra något av alternativen kommer det finnas behov av att antingen flytta eller riva både bostäder och övriga byggnader. Omfattningen av intrånget varierar för de olika alternativen. Inom varje alternativkorridor har en tänkt väglinje studerats. Alternativ Öst 1 är det alternativ där flest bostäder kommer att behöva flyttas eller rivs.

BARRIÄRER

Alternativ Väst 3 och Förbättring kommer båda att förstärka den barriär som E45 utgör i dag.

Övriga alternativ kommer att skapa nya barriärer i områden som i dag har låg trafikbelastning och små trafikmängder.

JORD- OCH SKOGSBRUK

Alternativ Väst 1 tar mest jordbruksmark i anspråk, ca 18 ha. Därefter följer alternativ Väst 2, ca 17 ha. Båda alternativen går igenom den del av området där den mesta jordbruksmarken ligger, det finns risk för att vissa delar blir olönsamma att bruka. Detta gäller även för Väst 3 och Öst 1 för delen norr om Hølen. Behovet av anslutningsvägar till jordbruksmarkerna är stort.

VATTENRESURSER

Området har två typer av bergarter, kambrosilur i väster och urberg mot öster, se karta 6.15. I kontakten mellan dessa finns en ca 10 - 30 meter bred, mycket genomsläpplig zon. Denna zon infiltrerar en stor mängd av det vatten som rinner av den branta terrängen från öster och ned mot Orsasjön.

Zonens uppspruckna karaktär kan på flera ställen identifieras i fält, vanligen öster om vägen där terrängen övergår från flack till brant.

Alternativen har generellt liten påverkan på vattenförsörjningen, störst påverkan har Alternativ Öst 1.

Sörmedsjöns vattenledningsföreningen har fyra bergborrade brunnar i Vångsgärde och två brunnar vid Digerbergetsskola. Alternativ Öst 1 inrymmer i höjd med Vångsgärde en av dessa brunnar. Korridorens läge innebär att den brunn som ligger inom korridoren får avslutas och gjutas igen. Detta innebär inga problem för föreningens medlemmar då denna brunn inte används p.g.a. att den är torr.

MASSHANTERING

Alternativen innebär en omfattande masshantering. Alla alternativ utom Väst 3 medför ett överskott av byggnadstekniskt bra massor. Alternativ Väst 2 innebär den största hanteringen av massor samt det största massöverskottet av bra massor. Alternativen Väst 3 och Förbättring medför den minsta underskottet resp. överskottet av bra massor. Alternativ Öst 1 medför den största bergschakten.

Miljöpåverkan under byggtiden

Byggtidens verksamheter är tidsbegränsade och upphör när byggarbetena är färdigställda.

De konsekvenser som uppstår kan i vissa fall vara allvarligare än de konsekvenser som den färdiga anläggningen medför. Det är därför viktigt att frågor rörande skadebegränsande och återställande åtgärder förs fram under kommande planerings- och projekteringsskeden.

Konsekvenserna beror på typ av arbete samt omgivningens värde och känslighet. Liknande arbeten kommer att utföras för de olika alternativen. Därav beskrivs nedan endast de allmänna verksamheter och konsekvenser som kan uppstå av vägbygget. Skyddsåtgärder under byggtiden kommer att behandlas i MKB för arbetsplan.

Byggtiden kommer att pågå under ett flertal år. De konsekvenser som kan komma att uppstå är framförallt följande:

- Buller- och i vissa fall vibrationsstörningar samt nedsmutsning och damning från sprängning, pålning, arbetsmaskiner mm. Detta är särskilt känsligt i tätbebyggda områden och andra områden där människor vistas dagligen.
- Markanspråk för provisoriska vägar, upplag av massor och byggmaterial, uppställningsplatser för arbetsfordon och maskiner mm. Detta kan ge visuella störningar i landskapet eller negativa konsekvenser för den värdefulla natur- och kulturmiljö som finns i närområdet om de placeras på felaktig plats eller utformas på felaktigt sätt.
- Barriäreffekter på grund av tidvis begränsad framkomlighet på befintligt vägnät samt olycksrisker förenade med byggtrafik. Detta är särskilt känsligt i tätbebyggda områden samt i närheten av områden där barn eller rörelsehindrade vistas.
- Förorening av mark och vatten på grund av olyckor eller ovarsamhet med drivmedel eller kemikalier.

Risken för och konsekvensernas svårighetsgrad kan kraftigt begränsas av olika typer av åtgärder.

Risker

SÅRBARHET

För alla studerade alternativ finns det goda möjligheter att leda om trafiken på flera av de parallella lokalvägar som finns i området.

RISKER FÖR TRAFIKOLYCKOR

Enligt Vägverkets lönsamhets beräkningar kommer antalet dödade och svårt skadade att minska i samtliga alternativ. Alternativ Öst 1 medför störst minskning men är i stort likvärdig med övriga alternativ.

RISKER FÖR OLYCKOR MED FARLIGT GODS

En olycka med farligt gods kan leda till ett utsläpp av miljö- eller hälsofarliga ämnen som i sin tur kan medföra betydande konsekvenser för hälsa och miljö i form av brand, giftig gas, förorening av grundvatten mm. Den största enskilda risken för förorening av grundvatten är transporter av farligt gods.

Vid en olycka kan omfattande saneringsåtgärder bli nödvändiga. Oftast är en snabb insats nödvändig för att begränsa skadan.

Sannolikheten för olycka med transporter av farligt gods och tunga fordon beror på faktorer som trafikintensitet, vägstandard, hastighetsbegränsning och mängden transporter av farligt gods alternativt mängd tunga fordon. Sannolikheten för trafikolycka med farligt gods kan t. ex. beräknas utifrån Räddningsverkets mallar. I detta skede har ingen sannolikhet för olycka beräknats för de olika alternativen.

RISKER FÖR FÖRORENINGAR FRÅN VÄGDAGVATTEN

Belastningen av förorenat vägdagvatten kommer att öka med ökande trafikmängd. En ny sträckning av E45 kommer att innebära att andra områden än idag påverkas. Trafikmängden skiljer för de olika alternativen. För prognosåret 2020 är den prognosticerade trafikmängden dock under 10 000 fordon per årsmedeldygn för alla alternativ vilket innebär att det generellt behövs särskilda åtgärder för att ta hand om föroreningar i vägdagvattnet. Gemensamt för alla alternativ är även att de slutar innan bron över Enån vilket innebär att konsekvenserna för Enån med avseende på vägdagvatten inte är alternativskiljande. Värdet i de små vattendragen samt uttransporten till Orsasjön bör utredas i kommande skede för att kunna avgöra om åtgärder behöver vidtas.

RISKER MED HÖGA FLÖDEN, RAS OCH SKRED

Den bedömning som görs av kommande klimat och klimatförändringar är att nederbörds mängderna kommer att öka inom större delen av Sverige och att en större andel av nederbörden kommer att utgöras av intensiva regn. Den ökande nederbörden medför att erosion tilltar, att grundvattennivån i jordlagren höjs och en ökning av översvämningar längs sjöar och vattendrag sker. Vidare kommer problem med skred och ras att öka.

För det aktuella vägavsnittet intill Orsasjön kan vattennivån stiga upp och över järnvägen i avsnittets norra del vid extremflöden. Alternativ Väst 1 kan komma att längs i norr att översvämmas vid ett extrem flöde. Övriga alternativ berörs ej av höga nivåer i Orsasjön.

Riskerna för ras och skred är framför allt kopplade till vattendrag och ytavrinning i samband med stora nederbörds mängder. Jordarterna i området består mestadels av morän och dessa är mindre erosionsbenägna än t.ex. den silt som finns på de mer flacka områdena vid Orsasjön i nordväst. Inom det aktuella utredningsområdet finns ett större vattendrag, Enån. I övrigt finns mest lokala bäckar som dränerar bergssidan ned mot Orsasjön. Hanteringen av problemställningen måste göra på samma sätt för alla alternativ d.v.s. att vägtrummor måste dimensioneras för intensiva nederbördsperioder då stora mängder nederbörd måste dräneras bort under kort tid. Vid kraftiga regn kommer också jordmaterial att följa med vattnet och dessa kan sätta igen vägtrummor.

Jämförelse med projektmål

ALTERNATIV VÄST 1

Alternativ Väst 1 uppfyller projektmålen "ökad trafiksäkerhet och trygghet", "ökad framkomlighet", "minskade störningar", "god tillgänglighet", "annan markanvändning försvåras inte" och "trafikantupplevelser och turism stimuleras".

Alternativ Väst 1 är likvärdigt som Nollalternativet för projekt-målet, "annan markanvändning försvåras inte".

Alternativ Väst 1 uppfyller inte projektmålen för "natur- och kulturmiljökvalitet".

ALTERNATIV VÄST 2

Alternativ Väst 2 uppfyller projektmålen "ökad trafiksäkerhet och trygghet", "minskade störningar", "ökad framkomlighet" och "god tillgänglighet".

Alternativ Väst 2 är likvärdigt som Nollalternativet för projekt-målet, "annan markanvändning försvåras inte".

Alternativ Väst 2 uppfyller inte projektmålen för "natur- och kulturmiljökvalitet" och projekt-målet "trafikantupplevelser och turism stimuleras".

ALTERNATIV VÄST 3

Alternativ Väst 3 uppfyller projektmålen "ökad trafiksäkerhet", "minskade störningar", "ökad framkomlighet" och "trafikant-upplevelser och turism stimuleras".

Alternativ Väst 3 uppfyller inte eller är likvärdigt med Nollal-ternativet för projektmålen för "natur- och kulturmiljökvalitet".

Alternativ Väst 3 uppfyller inte projektmålen "minskade störningar" och "annan markanvändning försvåras inte".

ALTERNATIV FÖRBÄTTRING

Alternativ Förbättring uppfyller projekt-målet, "god tillgänglig-het".

Alternativ Förbättring uppfyller delvis projekt-målet "ökad trafiksäkerhet och trygghet" samt "ökad framkomlighet".

Alternativ Förbättring är likvärdigt med Nollalternativet för projektmålen för "natur- och kulturmiljökvalitet" och målet om "trafikantupplevelser och turism stimuleras".

Alternativ Förbättring uppfyller inte projekt-målet om "minskade störningar" och "annan markanvändning försvåras inte".

ALTERNATIV ÖST 1

Alternativ Öst 1 uppfyller projektmålen "ökad trafiksäkerhet och trygghet", "ökad framkomlighet", "minskade störningar", "god tillgänglighet" och "trafikantupplevelser och turism sti-muleras".

Alternativ Öst 1 uppfyller inte eller är likvärdigt med Nollal-ternativet för projektmålen för "natur- och kulturmiljökvalitet".

Alternativ Öst 1 uppfyller inte projekt-målet "annan markan-vändning försvåras inte".

2. Samråd

Samråd enligt miljöbalken kap. 6 § 5 har hållits med centrala myndigheter, organisationer, föreningar och berörd allmänhet.

Allmänhet och ideella natur- och miljöskyddsföreningar har genom annonsering i dagspressen inbjudits till ett samrådsmöte den 16 juni och till ett informationsmöte den 30 november 2005.

Inkomna yttranden

CENTRALA MYNDIGHETER

RÄDDNINGSVERKET

Anser att MKB:n skall beakta risk och säkerhetsfrågor ur ett helhetsperspektiv, hänvisar till Räddningsverkets publikation "Olycksrisker och MKB". Påpekar att trafiksäkerheten inte enbart omfattar E45 utan att även lokaltrafikens rörelsemönster bör ges ett särskilt beaktande. Kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet bör också studeras ur ett säkerhetsperspektiv.

Räddningsverket vill också särskilt uppmärksamma risker vid höga vattenflöden och klimatförändringars påverkan på intensiteten i nederbörden. Detta bör beaktas vid dimensionering av trummor, vägens höjdläge samt placering av planskilda passager.

Risker med transporter av farligt gods bör beaktas vid passager av skyddsvärda områden. Särskilt bör risker för påverkan på identifierade skyddsvärda naturområden, vattentäkter liksom passager förbi bostäder.

RIKSANTIKVARIEÄMBETET

Påpekar vikten av att formulera mål för kulturmiljön. Bifogar en lista med frågeställningar som kan användas i arbetet med MKB:n.

BOVERKET

Boverket vill betona att den slutliga bedömningen av vägutredningen måste ske utifrån ett brett helhetsperspektiv där inte minst kommunala planmässiga avvägningar måste ges utrymme. I övrigt hänvisar de till de sektorsansvariga myndigheterna. Boverkets promemoria som innehåller allmänna aspekter som måste beaktas vid en tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken 17 kap, bifogas yttrandet.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT (SGI)

Hänvisar till tidigare avlämnat yttrande där det kunde konstateras att det inte finns avgörande geotekniska svårigheter som hindra ett genomförande eller är alternativskiljande. Byggheten bedömdes från geoteknisk synpunkt vara god. Vidare påpekades tänkbara geotekniska åtgärdsbehov med anknytning till erosion, silt i undergrund och vägbanksfyllning samt grundvattenresurser/täkter.

STATENS GEOLOGISKA UNDERSÖKNING (SGU)

Konstaterar att de studerade alternativen i huvudsak går över delvis uppodlad moränmark med ett tunt jordtäck. I den nordligaste delen av området är jordarten silt som kan vara tjälfarlig. Berggrunden under jordtäckets längs korridorerna är kalksten av ordovicisk ålder, utom i de sydligaste delarna där såväl sandsten som vulkaniter finns. SGU prioriterar det Alternativ Öst 1.

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS (SIKA)

Avböjer att komma med ett yttrande.

FÖRSVARSMAKTEN

Inga synpunkter

KOMMUNER**ORSA KOMMUN**

Kommunstyrelsen i Orsa har enhälligt yttrat sig enligt följande:

- att det är bra med en begränsning till 3 alternativ och kombinationer av dessa
- att det är viktigt att de miljöeffekter som uppstår i olika alternativ klarläggs och görs jämförbara
- att det är mycket viktigt att buller och utsläppseffekter be-lyses för alternativ Öst 1
- att konsekvenserna av att väg 45 blir europaväg tas med i vägutredningen
- att det är viktigt att Vägverket för en dialog med berörda parter
- att det är viktigt att en säker gång- och cykelväg tillskapas mellan Mora och Orsa
- att arbetet skyndsamt drivs vidare

REGIONAL INTRESSEFÖRENINGAR OCH ORGANISATIONER**DALARNAS ORNITOLOGISKA FÖRENING**

Skriver i sitt yttrande:

- att det är mycket positivt att Alternativ A enligt den gamla vägutredningen har valts bort
- att alternativ Väst stör fågelliv och det rörliga friluftslivet, främst genom ökat buller
- att ur fågel- och naturvårdssynpunkt bör en ny väg inte ligga väster om befintlig väg
- att ny väg byggs så att bullerstörningar minimeras
- att ny väg planeras så att påverkan på värdefull jordbruksmark minimeras
- att en höjning av hastigheten från 70 km/h till 90 km/h inte är motiverad

LOKALA INTRESSEFÖRENINGAR OCH ORGANISATIONER

OVANSILJANS RINGMÄRKARGRUPP

Skriver i sitt yttrande:

- att det är mycket positivt att Alternativ A enligt den gamla vägutredningen har valts bort, då de anser att det skulle inneburi en katastrof för Natura 2000-området Lindänget.
- att alternativ Väst 1 stör fågelliv och det rörliga friluftslivet, främst genom ökat buller

Utöver ovanstående remissinstanser har Mora kommun, Naturvårdverket, NTF Dalarnas Trafiksäkerhetsförbund, Räddningstjänsten i Orsa kommun, Landstinget Dalarna, Inlandsbanan AB, Dalatrafik AB, Skogsvårdsstyrelsen Distrikt Mora Orsa, Lantmäteriet, Handelskammaren, Orsa Naturskyddsförening, Sörmedsjöns Vattenledningsförening, Orsa Jaktvårdskrets, Friluftsförbundet, Holens Bystugeförening, Orsa Byråd, Vångsgärde-Lisselheds Bystugeförening, Handla i Orsa, LRF Lokalavdelning Orsa, Holen-Lunden-Kårgärdes Samfällighetsförening, Orsa socken samfälligheter, Lisselhed/Vångsgärde skifteslags samfällighetsförening, Stenbergs samfällighetsförening, Kyrkbyns skifteslags samfällighetsförening, Viborg samfällighetsförening och Oljonsbyns samfällighetsförening inbjudits att delta i samrådet men avstått från att avge något yttrande.

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen i Dalarna enligt beslut daterat 2006-11-06.

Utställelse

Vägutredningen för E45, delen Vattnäs – Trunna har varit utställd under tiden 22 december 2006 – 9 februari 2007. Under den tiden har Vägverket erhållit 37 stycken yttranden. Yttranden har inkommit både från av Vägverket utsedda remissinstanser samt från företagare och privatpersoner. En sammanfattning av inkomna yttranden samt Vägverkets kommentar följer nedan.

Inkomna yttranden

CENTRALA MYNDIGHETER

SGI, STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Hänvisar till sitt remissvar från 2001 där de framförde att man i det redovisade materialet inte kunde se att det finns avgörande geotekniska svårigheter som hindrar genomförandet av de beskrivna alternativen eller som är alternativavskiljande. Byggbarheten bedöms ur geoteknisk synpunkt vara generellt god. Vidare påpekas tänkbara åtgärdsbehov med anknypning till erosion, silt i undergrund och vägbanksfyllning samt grundvattenresurser och täkter.

I den underlagstext som redovisas skrivs att Sörmedsjöns vattenledningsförening har två brunnar. Det framgår inte om dessa är grävda eller bergborrade. På karta 6.17 finns inte dess brunnar redovisade. SGI delar inte den utvärdering som är gjord i tabell 6.14. SGI anser att påverkan på Sörmedsjöns vattenledningsförening borde få ett större genomslag i bedömningen.

SGI finner således oklarheter i den hydrogeologiska beskrivningen och om huruvida vägdagvattnet kan påverka nuvarande vattenuttag liksom övriga vattenresurser.

SGI rekommenderar att man närmare klarlägger eventuella alternativavskiljande konsekvenser innan ett beslut om vägkorridor tas. Hänvisning till VV Publ 2006:123 "Dricksvattenbrunnar – hantering av mindre vattentäkter utmed vägar"

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Kapitel 6.12 Vattenresurser har kompletterats med framförda synpunkter.

RÄDDNINGSVERKET

Påpekar brister i underlaget i form av avsaknad av riskfrågor samt effekter av försiktighetsmått och dess kostnader. Detta har medfört att inget av alternativen har framträtt som avgörande ur risk- och säkerhetssynpunkt.

Vidare saknas en redogörelse av risker med höga vattenflöden, ras och skred samt klimatförändringens inverkan.

Förordar Alternativ Väst 3 och Alternativ Förbättring.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Vägutredningens kapitel 7 har kompletterats med uppgifter om höga vattenflöden, ras och skred samt klimatförändringens inverkan.

SGU SVERIGES GEOLOGISKA UNDERSÖKNING

Avstår från att förorda något alternativ utan lämnar följande synpunkter:

Läget för Sörmedsjöns uttagsbrunnar har inte markerats i utredningen, vilket är anmärkningsvärt då flera hundra personer berörs. Det finns risk för att förorenat vägdagvatten kan tillföras vattentäkten. SGU ifrågasätter därför vägutredningens konsekvensbedömning i detta avseende.

Redovisade källor i vägutredningen bör kompletteras.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Kapitel 6.12 Vattenresurser har kompletterats med framförda synpunkter.

RIKSANTIKVARIEÄMBETET

Anser att projektet som helhet bör beaktas i ett något vidare perspektiv än det utredningsområde som redovisas i vägutredningen.

Anser att alternativen väster och öster om befintlig väg gör stora intrång i den särpräglade kulturmiljön.

Alternativen Väst 1, Väst 2 och Öst 1 tycks i all väsentlighet undergräva möjligheterna att förränta det kapital som landskapet och kulturmiljön utgör.

Alternativ Förbättring förefaller innebära så mycket bättre möjligheter för landskapet och kulturmiljön som kapital att växa och att utvecklas.

Projektmålen för natur- och kulturmiljö saknar en koppling till regionala utvecklings- och tillväxtprogram.

Illustrationerna i vägutredningen visar att man i nästa skede av planeringsprocessen måste fördjupa studierna ytterligare.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

De redovisade målen för natur- och kulturmiljö kvalitet har utvecklats inom ramen för delprojektet Mål och Mått. Målen har utarbetats i en arbetsgrupp med representanter från Vägverket, Orsa kommun, Länsstyrelsen Dalarna samt WSP.

BOVERKET

Utöver de synpunkter som lämnades 2006-06-22 vill Boverket betona Länsstyrelsens nyckelroll bland annat utifrån sektorsmyndigheternas bedömningar och den hänsyn som måste tas till kommunens fysiska planering. Boverket tar därför inte ställning till de olika alternativen.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarmakten har inget att erinra mot något alternativ och behöver inte medverka i den fortsatta processen.

NATURVÅRDSVERKET

Ämnar inte utnyttja möjligheten att lämna synpunkter i detta planeringsskede.

BANVERKET MELLERSTA BANREGIONEN

Har inget att erinra.

SIKA

Har inget att erinra.

REGIONALA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN DALARNAS LÄN

Länsstyrelsen har tagit del av vägutredning för E45 Vattnäs – Trunna och sammanfattning av utställens yttranden.

Länsstyrelsens samlade bedömning är att en utbyggnad enligt utredningens Alternativ Väst 3 är att föredra.

Länsstyrelsen anser att alla alternativ mer eller mindre påverkar det mycket vackra och känsliga området avseende kultur- och naturvärden, landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljöer och övriga intressen.

Alternativen både öst och väst om befintlig väg delar upp områdena och genom detta påtagligt skadar de grundläggande strukturerna för motivet för riksintresset samt de övriga intressena. Nya trafikkorridorer i landskapet bör därför undvikas.

Utifrån ett helhetsperspektiv, där miljöns stora värden utgörs av sambanden mellan fornlämningar, väg- och odlingsstrukturer, bebyggelse och landskap i förhållande till Orsasjön anser Länsstyrelsen att det endast är Alternativ Väst 3 som kan accepteras. Påverkan på riksintressena inom kultur- och naturmiljö är i Väst 3 acceptabla.

Kulturminneslagens intentioner är att fornlämningar ska bevaras och inom området, mellan befintlig E45 och Orsasjön, har flera unika fynd gjorts av bland annat vapengravar från vikingatiden. Vid eventuell tillåtlighet att få göra ingrepp i fornlämningarna, efter att frågan prövats enligt Kulturminneslagen, bedömer Länsstyrelsen att ett vägalternativ i slutningen kommer att kräva mycket omfattande arkeologiska undersökningar.

Alternativ Väst 3 kommer inte att påverka de grundläggande värdena inom riksintressets kärnområde. Länsstyrelsen gör bedömningen att inga arkeologiska insatser krävs eller att insatserna blir marginella.

För boendemiljön utefter befintlig väg kommer Alternativ Väst 3 att innebära fortsatt påverkan och intrång från vägen och trafiken men inom ett begränsat avsnitt vid Holen.

Det fortsatta arbetet med detaljerna kring parallellvägar samt gång- och cykelvägar, bullerskyddsåtgärder, utformning av vägutrymmet, hastighetsbegränsning mm kräver ett nära samarbete med de boende för att få till en bra boendemiljö, minska intrånget på de enskilda fastigheterna, minska barriäreffekterna men även för att få en hållbar trafikfunktion med god trafiksäkerhet.

Länsstyrelsens samlade bedömning är att Alternativ Väst 3:

- uppfyller de projektmål som satts upp i vägutredningen
- är det alternativ som kan accepteras på riksintresset kultur- och naturmiljö
- ger acceptabel begränsning i brukningen av jordbruksmarken
- behåller landskapsbilden med ett öppet landskap
- få nya fastigheter som inte redan i dag påverkas berörs av Alternativ Väst 3
- påverkan på boendemiljön i Holens by kvarstår men förbättras om åtgärder genomförs
- inte berör utvecklingsområden för kommunen

LANDSTINGET DALARNA, AMBULANSEN MORA

Ett av alternativen är bättre än inget alls.

Alternativ Förbättring är det sämsta alternativet sett till vägbredden.

Alternativ Öst 1 är det sämsta alternativet sett till höjdskillnaden.

Sikt- och omkörningsmässigt torde Alternativ Väst 1 vara det bästa.

KOMMUNER

ORSA KOMMUN, KOMMUNSTYRELSEN

Det primära för kommunen är att en korridor väljs och att arbetet med en arbetsplan drivs vidare. Kommunstyrelsen beslutar därför:

- att det är av stor vikt att Vägverket snarast väljer ett korridor där de positiva effekterna optimerats och negativa konsekvenser minimerats
- att det är positivt att Vägverket är beredd att variera vägstandard för att kunna minimera inverkan på befintliga bostäder och landskapet
- att det är viktigt att vägen ges ett läge som medger en vacker utblick över landskapet inklusive en attraktiv rastplats
- att det är viktigt att jordbruksdriften kan fortsätta och därmed landskapet hållas öppet
- att det är viktigt att vägsträckningen ej försvårar möjligheterna att förtäta området med ny bostadsbebyggelse i attraktiva lägen

MORA KOMMUN

Har inget att erinra.

POLITISKA PARTIER

KRISTDEMOKRATERNA

Påpekar att det inte nämns något om att väg 45 från och med den 25 november 2006 är uppgraderad till Europaväg, vilket de anser är anmärkningsvärt, De ställer sig också frågande inför att nuvarande vägsträckning finns med som ett alternativ med tanke på bebyggelsens täthet och bullernivån alldeles invid vägen. De anser vidare att befintlig vägsträckning omöjliggör en hastighet på 90 km/tim som borde vara en självklar målsättning vid nybyggnad av Europavägar.

Följande punkter vill de att Vägverket ska beakta:

- Som utgångsläge bör målsättningen vara att en korridor väljs, där de positiva effekterna optimeras och de negativa konsekvenserna minimeras
- En korridor där minst antal boende berörs inom ett avstånd av 50 meter från väggkant, bör väljas
- Riskerna med ökad tung trafik och farligt gods som transporteras på vägen måste beaktas när det gäller närhet till boende längs vägen
- De långa höga bullerplank, längs båda sidor om vägen, som enligt utredningen, kan bli följd i några alternativ, förfullar landskapet och tar ibland bort utsikten helt för boende längs vägen. Målsättningen måste vara att minimera behovet av bullerplank.
- Det är viktigt att vägsträckningen ej kräver långa parallellvägar för anslutning och utfarter från befintliga fastigheter samt att sträckningen ej försvårar möjligheterna att förtäta området med bostäder i attraktiva lägen.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Den trafiktekniska standarden har satts utifrån förväntade trafikmängder i framtiden. Med det som utgångspunkt är målsättningen att tillåten hastighet skall vara 90 km/tim. Övriga framförda synpunkter, som är redovisade och konsekvensbeskrivna i vägutredningen, utgör delar i den sammanvägda utvärderingen som skall göras vid val av vägkorridor.

REGIONALA INTRESSEFÖRENINGAR OCH ORGANISATIONER

INLANDSKOMMUNERNA EKONOMISK FÖRENING

Har inte inkommit med något yttrande.

LOKALA INTRESSEFÖRENINGAR OCH ORGANISATIONER

OVANSILJANS RINGMÄRKARGRUPP

Anser att det är tråkigt att Alternativ Väst 1 åter är aktuellt. En ny väg i detta område vore en förlust för natur- och miljövård i vårt land. Gruppen vill lyfta fram några synpunkter som de anser är viktiga att beakta vid ett beslut om en ny väg.

- Området kring Lindänget är att beakta som en helhet. Fåglarna rastar både på strandängarna såväl som ute på de öppna åkerfälten. Att låta en vägkorridor splittra området skulle allvarligt hota de riksintressanta natur- och fågelvärden som Lindänget hyser.
- Fler larmrapporter visar att många av Sveriges fågelarter som rastar vid strandängar och åkermarker har minskat.
- En undersökning utförd av Birdlife i Europa visar att 43 procent av Europas fåglar har det besvärligt, något som särskilt gäller odlingslandskapets fåglar.

- Den rastplats som föreslås i den norra delen av Lindänget i anslutning till strandängarna är en katastrof för området. En rastplats i detta läge i kombination med förbipasserade bilar skulle minska områdets kvalitet ur natursynpunkt samt minska områdets attraktivitet som ströv- och rekreationsområde.
- Ur fågel- och naturvårdsynpunkt vill gruppen poängtera vikten av att en ny väg inte dras nedanför befintlig E45.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Natura 2000-området Lindänget är redovisat i vägutredningen. Miljökonsekvenserna för påverkan av de olika vägalternativen är beskrivna och utgör del i den sammanvägda utvärderingen som skall göras vid val av vägkorridor.

FRILUFTSFRÄMJANDET

Önskar att en ny sträckning av E 45 inte läggs i området vid Natura 2000 området Lindänget eller vid Kårgärdesprofilen. Önskar också att Lisselhedsvägen (Siljansleden) behålls i sin nuvarande sträckning så att den även fortsättningsvis kan nyttjas. Vidare hoppas de att stor hänsyn tas till boendemiljön för de fastighetsägare som kan komma att påverkas av en nysträckning.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Natura 2000-området Lindänget är redovisat i vägutredningen. Miljökonsekvenserna för påverkan av de olika vägalternativen är beskrivna och utgör del i den sammanvägda utvärderingen som skall göras vid val av vägkorridor.

ORSA FVOF

Kan inte acceptera Alternativ Väst 1 eftersom det kan inverka negativt på Orsasjön och dess viktigaste reproduktionsområde

för en mängd fiskarter. Ur fiskevårdsområdets synvinkel är det bättre ju längre bort från Orsasjön som en ny väg lokaliserar.

Anser att MKB:n innehåller brister i redovisningen av sjöar och vattendrag. Påpekar att Orsasjön är kommunens artrikaste sjö och här förekommer 23 - 25 fiskarter. Flertalet av dessa är starkt beroende av Lundviken och området kring Näset och Lindänget.

Utplanteringen av öring leder till få återfångster. Anledningen att öring utplanteras är att Oreälven som är det tillrinnande vattendraget är påverkat av vattenkraft, vilket har förstört öringens reproduktionsmöjligheter.

Skyddsvärda arter i Orsasjön är bl.a. öring och hornsimpa båda är hänsynskrävande. Minskande i systemet bedöms siklöja, älvsik och stäm vara.

Påpekar att den redovisade fisksammanställningen i Enån är felaktig. Den redovisade arten spigg finns inte i vattendraget. Däremot bör arten bergsimpa redovisas.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med de uppgifter som Orsa fovf har inlämnat.

SÖRMEDSJÖNS VATTENLEDNINGSFÖRENING

Befarar att vattentäkten temporärt eller permanent kan bli obrukbar om Alternativ Öst 1 väljs. Bifogar en karta där borrhålen och ledningsnätet i anslutning till Alternativ Öst 1 finns utmärkta.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Kapitel 6.12 Vattenresurser har kompletteras med framförda synpunkter.

ORSA NATURSKYDDSFÖRENING

Förordar Alternativ Förbättring under förutsättning att nuvarande hastighetsbegränsningar behålls.

PRIVATPERSONER

GEMENSAMT YTTRANDE FRÅN FLERA BOENDE LÄNGS BEFINTLIG E45

Anser att det inte kan vara väl genomtänkt att presentera alternativ som drabbar flest boende, har de värsta bullerfrekvenserna i kombination med ett ökat antal transporter av farligt gods.

Målsättningen måste vara att en Europaväg har en tillåten hastighet på åtminstone 90 km/h och att vägen undviker den tätast bebodda sträckan där alternativ finns.

Alternativ Väst 3 innebär allt för stora ingrepp i befintlig bebyggelse.

Anser inte att det är realistiskt att tro att de boende längs befintlig E45 kommer att acceptera att få bullerskydd på ca 2,10 m utanför sitt fönster. Att garantera en fin utblick för trafikanterna på bekostnad av de boendes trivsel är dåligt etiskt handlande.

Gruppen tror att ett sådant handlande kommer att leda till att ett stort antal fastighetsägare kommer att kräva inlösen av deras fastighet med krav om erbjudande om likvärdig tomt.

Gruppen anser att det är självklart att Alternativen Befintlig väg, Väst 3 och Förbättring inte kan komma i fråga.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Vid en utbyggnad av något av alternativen Förbättring eller Väst 3 kommer ett antal fastigheter att dels direkt beröras av en utbyggnad av E45 med tillhörande behov av parallellvägar för anslutningar till fastigheter och gång- och cykelvägar, dels beröras av buller på grund av närheten till vägarna. Flera fastigheter kommer att lösas in och närbelägna fastigheter kommer att beröras av bullerskyddsåtgärder. För att beskriva omfattningen av dessa åtgärder krävs en mer detaljerad projektering vilket blir nästa steg i planeringsprocessen.

O.G ANDERSSON

Anser att Alternativ Väst 1 är det bästa. Alternativet har minst påverkan på delningen av byar och gårdar samt odlingslandskapet. Anser att trafiken har en minimal påverkan på fågelområdet.

ANONYM

Förordar Alternativ Väst 1 som förstahandsval. I andra hand förordas Alternativ Väst 2. Anser att Alternativ Förbättring verkar svårt att genomföra med hänsyn till parallell-, gång- och cykelvägar samt åtgärder för buller. Anser att det måste till en helt ny väg.

BERÖRDA FASTIGHETSÄGARE GENOM TORD HÄGGSTRÖM

Anser att Alternativ Förbättring är helt oacceptabelt för oss som bor vid befintlig E45 och utsätts för högt buller, höga luftföroreningar samt hög olyckrisk.

Anser att riskerna för att de planerade gång- och cykelvägnätet samt de planerade planskilda passagerna inte används är störst i Alternativ Förbättring och Alternativ Väst 3.

Anser att det rimligaste alternativet borde vara Alternativ Väst 1.

Förvånas över hur övriga intressen prioriteras och har större betydelse än de boendes miljö längs befintlig E45.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Vid en utbyggnad av något av alternativen Förbättring eller Väst 3 kommer ett antal fastigheter att dels direkt beröras av en utbyggnad av E45 med tillhörande behov av parallellvägar för anslutningar till fastigheter och gång- och cykelvägar, dels beröras av buller på grund av närheten till vägarna. Flera fastigheter kommer att lösas in och närbelägna kommer att beröras av bullerskyddsåtgärder. För att beskriva omfattningen av dessa åtgärder krävs en mer detaljerad projektering vilket blir nästa steg i planeringsprocessen.

TOMMY OLSSON

Anser att om en ny väg ska byggas så bör tillåten hastighet vara 90 km/h.

Anser att för att uppnå ökad trafiksäkerhet bör målstandarden, 14 meter, trefältsväg byggas.

Alternativ Väst 1 och Väst 2 innebär mindre störningar för boende jämfört med Alternativ Förbättring.

Anser att en ny vägkorridor ger mindre påverkan på bebyggelsen.

Förordar Alternativ Väst 1 och Väst 2.

ETT FLERTAL BOENDE I OMRÅDET ÖSTER OM BEFINTLIG E45

Alternativ Öst 1 bör inte väljas då det är det alternativ som innebär störst inverkan för barnen på Digerbergets skola och tre dagis. Riskerna för olyckor där barn från skolan är inblandade blir större ju närmare skolan vägen läggs. Dessutom ökar påverkan av luftföroreningar och buller i skolans närmiljö, vilket är olämpligt då växande barn är känsligare för föroreningar än vuxna.

Alternativ Öst 1 innebär att möjligheten att förtäta området med ny bebyggelse i attraktiva lägen omöjliggörs.

De kraftiga lutningarna i Alternativ Öst 1 tillsammans med den högre hastigheten är ett mycket olämpligt val ur klimatsynpunkt. Ökad lutning tillsammans med ökad hastighet ger inte ett linjärt bränsleförbrukningsmönster, särskilt gäller detta för tung trafik där bränsleförbrukningen kan öka med 2-5 gånger beroende av last och lutning.

Den tunga trafiken kan förväntas öka mer än prognostiserat eftersom vägen nu har status av Europaväg, vilket den inte hade då MKB:n genomfördes. De boende förordar att en ny MKB upprättas som till fullo tar hänsyn till de nya förutsättningar som uppstått med den nya vägstatusen och som särskilt tar hänsyn till klimatfrågan och där även en riskanalys för påverkan på grundvatten genomförs.

VÄGVERKETS KOMMENTAR

Miljökonsekvensbeskrivningen är upprättad utifrån kända förutsättningar och prognostiserade trafikökningar. Vägverket bedömer att förändringen av väg 45 till Europaväg inte har någon påverkan på underlagsmaterialet.

TAGE BENGTAR

Framför ett antal synpunkter som relateras till projektmålen:

- Minskade störningar
- Ökad framkomlighet

Följande synpunkter har framförts:

Om minskade störningar ska uppnås för så många boende som möjligt kan inte Alternativ Förbättring vara ett framkomligt alternativ.

I utredningen får man uppfattningen att förbättring av befintlig väg är det minst negativa förslaget. Detta beror på att det är så många utvärderingspunkter för natur- och kulturmiljö-kvalitet.

Behovet av parallell- och cykelvägar kommer att bli mycket stort. Intrånget på bostadsfastigheterna längs vägen kommer därmed att bli mycket stort.

Längs befintlig E45 finns många vackert belägna tomter vilket ger möjlighet till förtätad bebyggelse.

Med tanke på att väg 45 nu blivit E 45 kan det inte vara en samhällsekonomisk lämplig investering att välja Alternativ Förbättring.

Föreslår att Vägverket frångår målstandarderna även för de andra alternativen och väljer Alternativ Väst 2 med sänkt vägstandard. Yrkar på att Alternativ Förbättring inte väljs i Vägverkets beslut.

OLLE KEDING

Anser att det vore mycket fördelaktigt om den lokala trafiken kan utnyttja det befintliga vägnätet så att omfattande parallellvägssystem inte behöver byggas, vilket kan uppnås i Alternativ Väst 1.

Anser vidare att en tillåten hastighet om 70 km/h som föreslås i Alternativ Förbättring inte skulle respekteras.

Anser att ingreppet i landskapet blir större ju högre upp på Digerberget den nya vägen byggs samt att den vardagliga trafiken och den tunga trafiken har föga intresse av att färdas högt upp på berget.

Anser att om fåglarna vid Lindänget kommer att bli bullerstörda så finner de andra platser, den lokala befolkningen kan däremot inte flytta.

Ser inte ett problem med att Siljansleden kan behöva flyttas. Befintlig E45 kan nyttjas istället.

Refererar till en artikel i Svenska Dagbladet där man vid Karolinska Institutet har konstaterat att upprepat buller orsakar förhöjt blodtryck på många människor. Därför är det angeläget att trafiken inte orsakar större buller än nödvändigt. Finns därför Alternativ Öst 1 som anmärkningsvärt då stigningarna torde orsaka att den tunga trafiken alstrar ett onödigt högt motorbuller.

Befintlig E45 delar båda byarna Holen och Vångsgårde. I Alternativen Väst 2, Väst 3 och Förbättring kommer denna delning att vara kvar. I Alternativ Väst 1 finns inte denna delning och bygemenskapen återskapas.

LEIF OCH BIRGITTA BORGERT

Förordar ett framtida vägalternativ som går så varsamt som möjligt fram i attraktiva bostadsområden. Anser att det är obegripligt att överväga att dra fram ett alternativ genom boendemiljön som görs i Alternativ Öst 1.

Anser att Alternativ Öst 1 skulle riva djupa sår både i den historiska och i den nuvarande kulturmiljön.

Anser att förbättring av befintlig väg borde övervägas.

ERIK OCH MARGARETA WIKLUND

Anser att Alternativ Väst 1 har en ogynnsam dragning där man förstör för både boende och turister, som därmed inte kan njuta av det vackra landskapet och sjön, utan att se och höra vägtrafiken.

Förordar Alternativ Väst 3 och Alternativ Förbättring.

PER WIBORG

Anser att Alternativ Väst 1 har en ogynnsam dragning där man förstör för både boende och turister, som därmed inte kan njuta av det vackra landskapet och sjön, utan att se och höra vägtrafiken.

ROLF OCH KERSTIN ALMSTEDT

Anser att den vackra sluttningen måste räddas för framtiden och att vägfrågan inte får ställa till osämja i byarna genom att kasta vägen på varandra.

Förordar Alternativ Förbättring som innebär att sluttningen bevaras och åkermarken bevaras.

EIRC OCH ULLA RIBBY

Anser att Alternativ Öst 1 kommer att medföra en försämrad boendemiljö ökade bullernivåer då vägen kommer att korsas deras hela markinnehav.

Förordar Alternativ Förbättring.

LARS OCH KARIN BLOMOVIST SAMT GÖRAN OCH INGA JALKING

Mot bakgrund av att väg 45 numera är europaväg så anser de att Alternativ Väst 1 och Väst 2 är de enda tänkbara. Nuvarande E45 kan då nyttjas som lokalväg samt för gång- och cykeltrafik.

Anser att Alternativen Väst 3 och Förbättring utgör en barriär i området.

Förkastar Alternativ Öst 1 helt p.g.a. dess höga läge i terrängen.

BENGT HAHNE

Anser att vid val av vägkorridor bör ett alternativ väljas som bäst ökar trafiksäkerheten och ger minst störningar för de boende.

Det alternativ som väljs bör uppfylla målstandarden utefter hela sträckan.

Anser att Alternativ Väst 3 och Alternativ Förbättring kommer att innebära störst störning för de boende.

Förordar Alternativ Väst 1.

SUSAN GREF OCH BENGT LÖVGREN

Förordar Alternativ Väst 1.

Bifogar en skiss på hur alternativen Väst 2, Väst 3 och Öst 1 skulle kunna få en förändrad sträckning i området öster om Kungshaga.

PEO PERSSON

Förordar en variant av Alternativ Väst 2.

MARIA OCH DAN ÖRNEFELDT

Driver ett företag med inriktning mot turism, friluftsliv och häst.

Alternativ Öst 1 skulle försvåra deras möjligheter till att vidareutveckla deras företag.

3. Beslut

Mot bakgrund av vägutredningens resultat samt efter beaktande av inkomna yttranden och genomförda samråd beslutar Vägverket Region Mitt att:

- Den vägkorridor som i vägutredningens samrådshandling benämns Alternativ Väst 3 skall utgöra grunden för framtida sträckning av väg E45.
- Alternativ Väst 3 går på delen Vattnäs – Vångsgärde i ny sträckning väster om befintlig väg och passerar Vångsgärde och Holen i befintlig vägsträckning (ca 1100 m) för att sedan åter gå i ny sträckning väster om befintlig väg fram till Trunna (OK-macken).
- Vägen utformas som mötesfri trefältsväg med mitträcke med variationen tvåfältsväg med mitträcke på delen genom Vångsgärde och Holen.
- Ett parallellvägnät (lokalvägar och gång- och cykelvägar) anläggs på delen genom Vångsgärde och Holen.
- Personlig kontakt med direkt berörda boende på delen genom Vångsgärde och Holen ska tas av Vägverket och Orsa kommun.

Inkomna synpunkter har föranlett att samrådshandlingen, daterad 2006-12 har kompletterats enligt samrådsredogörelsen som återfinns i kapitel 2.

Detta beslut kan inte överklagas.

Härnösand juni 2007
Vägverket Region Mitt



Håkan Wennerström, Vägdirektör

4. Motiv för beslut

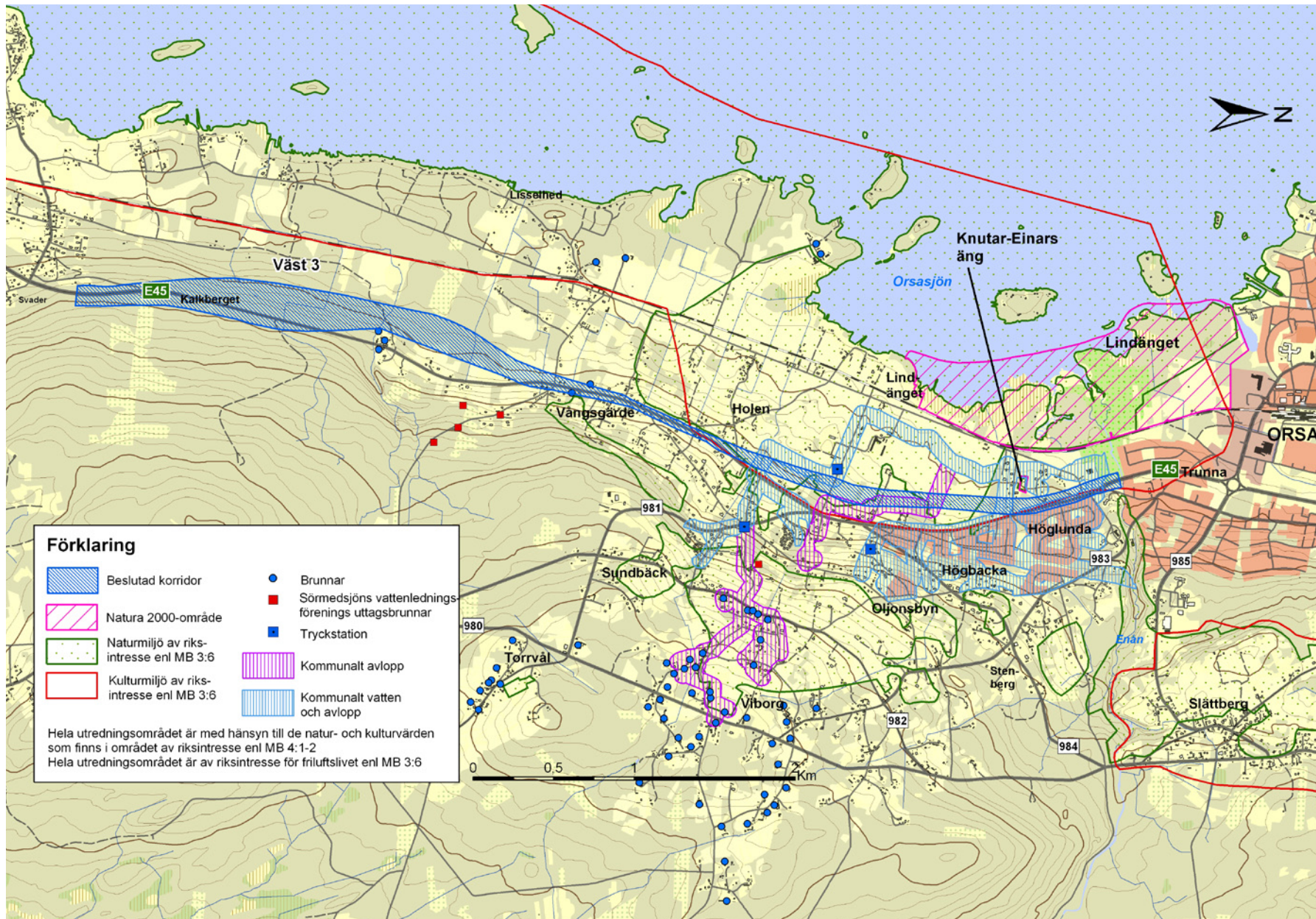
I samråd med Länsstyrelsen Dalarna och Orsa kommun bedömer Vägverket Region Mitt utifrån de projektmål som framtagits för objektet, med koppling till konstaterade brister, att Alternativ Väst 3 bäst uppfyller de uppsatta projektmålen.

Alternativ Väst 3 kommer att medföra en:

- Långsiktig hållbar trafikfunktion med en god trafiksäkerhet.
- Acceptabel påverkan på riksintressen för kultur- och naturmiljö.

Alternativ Väst 3 är:

- Samhällsekonomiskt lönsamt



Alternativ Väst 3, beslutad vägkorridor

5. Fortsatt arbete

I nästa planeringsskede kommer en arbetsplan, som i detalj redovisar vägens utformning och miljökonsekvenser att upprättas. I detta skede hålls formella samråd med markägare och andra som berörs av vägförslaget.

Syftet med samrådet är att hänsyn ska tas till enskilda intressen och att enighet om vägförslaget om möjligt ska uppnås. Arbetsplanen fastställs därefter av Vägverket och kan, om oenighet kvarstår, överklagas till regeringen.

Innan nästa skede kan påbörjas måste objektet ingå i den nationella långsiktiga planen för stamvägnätet. Arbetet med en revidering av gällande plan (2004-2015) har just påbörjats. Objektet "konkurrerar" där med övriga angelägna objekt i landet på det nationella stamvägnätet. Den nya planen kommer att gälla för åren 2010-2019.

SAKPRÖVNINGAR

Sakprövningar enligt miljöbalken krävs framförallt för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet. Med vattenverksamhet avses sådana arbeten som syftar till att förändra vattnets djup eller läge, leda bort eller tillföra grundvatten, avvattna mark eller sänka eller tappa ur ett vattenområde. Med miljöfarlig verksamhet avses utsläpp av avloppsvatten, fasta ämnen eller gaser, användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människor eller miljön. Ansökan om tillstånd ska föregås av en MKB-process med samråd. Beroende på "graden av miljöfarlighet" handläggs den miljöfarliga verksamheten hos olika myndigheter.

A-verksamhet: Tillstånd söks hos miljödomstolen.

B-verksamhet: Tillstånd söks hos länsstyrelsens miljöprövningsdelegation.

C-verksamhet: Anmälan görs till den kommunala nämnden.

Vissa verksamheter kan även komma att kräva andra tillståndsprövning eller anmälan enligt miljöbalken och kulturminneslagen.

Vid byggande och rivning krävs bygg- eller rivningslov.

I tabell 4.1 och 4.2 följer ärenden som Vägverket med nuvarande kunskap avser att pröva enligt miljöbalken, plan- och bygglagen samt lag om kulturminnen. När fler undersökningar och utredningar görs i senare skeden och ny kunskap samlas in kan tekniska lösningar ändras eller bedömningar om miljöpåverkan förändras. Detta innebär att antalet sakprövningar kan bli fler eller färre.

Typ av verksamhet/ ingrepp	Myndighet		
	PBL – Plan- och bygglagen, KML - Kulturminneslagen, MB - Miljöbalken		
	Miljödomstol	Länsstyrelse	Kommun
Byggande av - t ex plank			Bygglov (PBL 8 kap)
Rivning av - t ex byggnad			Rivningslov (PBL 8 kap)
Vattenverksamhet – t ex omgrävning av bäckar och trum- läggning	Tillstånd till vattenverksamhet (MB 11 kap 9§) Tillstånd ska ges vid vattenverksamhet för väg vars anläggande har prövats i annan ordning		
Markavvattning		Tillstånd till markavvattning (MB 11 kap)	
Strandskydd Dispens ska ges till verksamheter som tillåtits enligt MB 17 kap 1, 3 eller 4§ eller givits tillstånd enligt miljöbalken.		Ansökan om dispens för bl.a. allmänna vägar (MB 7 kap 18§)	Ansökan om dispens (MB 7 kap)
Natura 2000-område (intrång i)		Tillstånd (MB 7 kap) I vissa fall endast efter regeringens till- åtelse	
Biotopskydd (intrång i)		Ansökan om dispens (MB 7 kap)	

Tabell 4.1

Typ av verksamhet/ ingrepp	Myndighet		
	PBL – Plan- och bygglagen, KML - Kulturminneslagen, MB - Miljöbalken		
	Miljödomstol	Länsstyrelse	Kommun
Förorenad mark			Upplysningsskyldighet (MB 10 kap) samt anmälan om efterbehandlingsåtgärder (MB 9 kap)
Åtgärder som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön		Anmälan för samråd (MB 12 kap)	
Ta jordbruksmark ur jordbruksproduktion		Anmälan (MB 12 kap) Krävs ej om området tas i anspråk för verksamhet vars tillåtlighet prövats i särskild ordning	
Enskilda avlopp			Anmälan om miljöfarlig verksamhet (MB 9 kap)
Transport av avfall (delegeras till entreprenör)		Tillstånd (MB 15 kap)	
Transport av farligt avfall (delegeras till företag som har ansvarar för detta)		Tillstånd (MB 15 kap)	
Annat avfall än farligt avfall - Uppläggning av inert avfall för anläggningsändamål där föroreningsrisken är ringa - Uppläggning av inert avfall för anläggningsändamål där föroreningsrisken <i>inte</i> är endast ringa		Tillstånd till miljöfarlig verksamhet (MB 9 kap)	Anmälan om miljöfarlig verksamhet (MB 9 kap)
Fornlämningar Rubba, ändra eller ta bort fornlämning		Tillstånd (KML 2 kap)	

Tabell 4.2

Vägverket

Region Mitt

Box 186, 871 24 Härnösand

www.vv.se vagverket.har@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 0611-441 11



Vägverket