



Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplan för projektet E45 Säffle-Valnäs, delen Säffle-Hammar, Säffle kommun, Värmlands län

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2017/113998

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad 2023-12-15 och senast reviderad den 28 februari 2025. Beslutet har fattats med stöd av 16 b § andra stycket väglagen (1971:948) (VägL).

Miljökonsekvensbeskrivningen kan därmed kungöras och därefter ligga till grund för Trafikverkets prövning av planen med hänsyn till innehållet i 2-4 kap., 5 kap. 3-5 §§ samt 7 kap. 11 och 15 §§ miljöbalken (1998:808) (MB).

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen beslutade den 21 september 2020 att rubricerat projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Till följd av det beslutet har Trafikverket upprättat en miljökonsekvensbeskrivning som i sin första utformning underkändes av Länsstyrelsen i beslut daterat 2024-04-29. Trafikverket har därefter uppdaterat miljökonsekvensbeskrivningen och begärt Länsstyrelsens godkännande av densamma. Miljökonsekvensbeskrivning underkändes på nytt av Länsstyrelsen i beslut daterat 2024-11-19.

Till följd av det senaste beslutet har Trafikverket upprättat en ny Riskutredning för E45 Säffle-Hammar den 18 februari 2025 och uppdaterat Miljökonsekvensbeskrivning den 28 februari 2025 samt begär Länsstyrelsens godkännande av densamma.

Ändamålet med vägplanen är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Projektet innebär att ny mötesseparerad landsväg byggs, till största delen helt i befintlig sträckning, men i begränsade avsnitt i ny sträckning för att nå ändamålet genom en bättre utformning i plan och profil. Flera befintliga anslutningar till väg E45 stängs för att öka trafiksäkerheten.

För att hantera höga bullernivåer och även risk för olyckor med fordon och farligt gods planeras flera fastigheter att lösas in alternativt förvärvas och sedan avyttras, framför allt i Värmlandsbro samhälle.

Vid flera platser uppförs bullerskärmar och bullervallar. Därutöver erbjuds till de fastigheter som väljer att tacka nej till förvärv istället fastighetsnära fasadåtgärder. I den senaste uppdateringen av handlingar redovisar Trafikverket att dessa fasadåtgärder kompletteras med krav om brandteknisk klass (EI30 och EW30) i de fall fasader är belägna inom 30 meter från vägen. Erbjudande om fastighetsnära fasadåtgärder planeras även för vissa fastigheter som inte erbjuds förvärv.

Bullerskyddsskärmar uppförs även längs Norge/Vänerbanan vid Natura 2000-området Brosjön. Detta för att mildra effekten av buller på framför allt häckande fåglar.

En faunabro för vilt anläggs över väg E45 strax norr om Säffle samhälle. Busshållplatser byggs om och mittrefuger anläggs för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter som måste passera vägen i plan. En planskild gång- och cykelbro byggs över väg E45 i Värmlandsbro. Ett flertal trummor förlängs till följd av att vägen breddas. Broar över Slöan och Tarmsälven behöver ersättas och utformas samtidigt med ökad anpassning för viltpassage längs berörda vattendrag.

Motivering till beslutet

I enlighet med 16 b § första stycket VägL föreskrivs i 6 kap. 35 och 37 §§ miljöbalken samt i 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966) vad en miljökonsekvensbeskrivning för en vägplan ska innehålla.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen uppretad den 28 februari 2025 för projektet E45 Säffle-Valnäs, delen Säffle-Hammar, Säffle kommun, Värmlands län uppfyller dessa krav.

Natura 2000-området Brosjön

Projektets lokalisering, utformning och omfattning m.m.

Rörande projektets lokalisering, utformning och omfattning samt alternativ så som avses i 6 kap. 35 § 1-2 MB, samt rörande miljöeffekter och skyddsåtgärder så som avses i 6 kap. 35 § 4-5 MB har Länsstyrelsen i beslutet daterad den 19 november 2024 angett att Trafikverket genom PM Beslutsunderlag för bullerskyddsåtgärder Brosjön, daterat 2023-04-06, på önskvärt vis redovisat hur stor påverkan trafikanläggningarna har på området och vilka åtgärder som är möjliga att genomföra, vilken effekt dessa beräknas ha och till vilken ungefärlig kostnad. Länsstyrelsen bedömning i denna fråga kvarstår, effekterna är beskrivna på ett sådant vis att syftet med miljöbedömningen är uppfyllt ur denna aspekt.

Buller vid bostäder och risker för människor

Farligt gods

Projektets lokalisering, utformning och omfattning m.m.

Rörande projektets lokalisering, utformning och omfattning samt alternativ så som avses i 6 kap. 35 § 1-2 MB samt rörande sådana miljöeffekter och skyddsåtgärder så som avses i 6 kap. 35 § 4-5 MB gör Länsstyrelsen följande bedömning.

Befintlig bebyggelse, däribland bostäder är idag placerad på avstånd från väg och järnväg som understiger de riktlinjer för skyddsavstånd för transportleder för farligt gods som Länsstyrelsen i Värmlands län hänvisar till. Länsstyrelsen har därför i tidigare granskning av miljökonsekvensbeskrivning efterfrågat redovisning av individrisk från väg och järnväg vid den bebyggelse som berörs, för att kunna bedöma huruvida risknivån vid bebyggelsen är att beakta som acceptabel eller om riskreducerande åtgärder behöver vidtas. Miljökonsekvensbeskrivning har i huvudsak och kompletterats enligt det beslut och motiveringar som Länsstyrelsen meddelade 2024-11-19. En ny riskutredning daterad 2025-02-18 har utförts.

Av riskutredningen framgår det på godtagbart sätt hur stor påverkan trafikanläggningarna har på området, åtgärder och vilken effekt dessa beräknas ha. Länsstyrelsen bedömer att effekterna är beskrivna på ett sådant vis att syftet med miljöbedömningen är uppfyllt ur denna aspekt.

Länsstyrelsen har dock uppmärksammat behov av förbättringar i riskutredningen och de föreslagna åtgärderna för farligt gods som Trafikverket behöver beakta i det fortsatta arbetet med vägplanen.

- Individrisk för väg och järnväg presenteras vid fem mätpunkter längs vägsträckan. Mätpunkterna är, enligt utredningen, valda för att vara representativa för respektive delsträcka. Utifrån dessa mätpunkter konstateras att ingen oacceptabel individrisk uppstår på grund av farligt godstransporter på transportlederna. Avståndet till väg är nu tydligt presenterat, vilket Länsstyrelsen efterfrågade i sitt yttrande, men avståndet till järnväg saknas.

Länsstyrelsen konstaterar dock att redovisning av risknivå för de ur olycksriskperspektiv sämst placerade bostäderna inte presenteras på ett tydligt sätt. Utredningen beskriver att punkterna är representativa för varje delsträcka, men det framgår inte om det är de mest riskutsatta platserna.

Individrisken vid varje fastighet presenteras inte, trots att det finns möjlighet i programmet för individriskberäkning (Riskcurves) att visa individriskkonturer på kartor, vilket skulle göra det lättare att identifiera de bostäder som finns i ALARP-området.

De presenterade risknivåerna för mätpunkterna ligger inom det så kallade ALARP-området. När risknivån är i detta område ska alla rimliga åtgärder vidtas för att risknivån ska anses tolerabel. I den nedre delen av området kan kraven på riskreduktion vara mindre strikta, men möjliga åtgärder ska ändå beaktas.

Även om det i riskutredningen inte är tydligt om de risknivåer som beräknats är beräknade vid de ur riskperspektiv sämst belägna platserna konstaterar Länsstyrelsen utifrån redovisade resultat att det inte är troligt att risknivån längs sträckan skulle överstiga oacceptabla risknivåer.

- För fastigheter där väggkanten flyttas avsevärt närmre (sex meter eller mer) och där individrisken därför blir större för utvecklingsalternativet jämfört med nollalternativet, berörs fastigheterna redan av inlösen eller förvärv vid framtagandet av riskutredningen.

En föreslagen åtgärd i riskutredningen är fastighetsnära åtgärder, vilket gäller för fastigheter som erbjudits förvärv men inte accepterar det, samt för fastigheter inom det övre ALARP-området, såsom Säffle Östbro 6:1 och 5:1 (för dessa två föreslås även sidoräcken längs vägkanten för att skydda mot avåkande fordon).

Ur riskperspektiv föreslås fasadåtgärder i brandteknisk klass för fastigheter som ligger inom 30 meter från vägkant. Detta skulle kunna ha en motsvarande skyddseffekt som ett bullerskyddsplank. Det framgår dock att de föreslagna åtgärderna enbart gäller delar av fasaderna som byts ut utifrån buller/vibrationer problematik. Det innebär att den önskade skyddseffekten mot brand inte uppnås, och åtgärdernas relevans måste ses över. För vissa fastigheter föreslås brandtekniska krav endast för fönster, vilket kan vara tillräckligt för buller men inte för att hindra brandspridning. Denna åtgärd behöver också ses över.

Sammanfattningsvis behöver Trafikverket säkerställa att fastighetsnära åtgärder med brandteknisk klass genomförs för fastigheter med bostäder inom 30 meter från vägkant. Kravet bör gälla alla delar av ytterväggarna som vetter mot vägen, inte bara de delar som byts ut.

Det är också problematiskt att dessa åtgärder inte säkerställs i vägplanen eller kan påtvingas fastighetsägare. Utredningen saknar resonemang om alternativa åtgärder, såsom bullerskyddsplank eller kantsten, för att förhindra pölutbredning mot fastigheterna vilket behöver ses över i det fortsatta arbetet med planen för att kunna på relevant sätt överväga åtgärder som kan säkerställas i vägplanen.

- Trafikverket baserar sin bedömning på att förändring av risk, framför allt ökningen av individrisk vid enskilda platser, är den relevanta faktorn att beakta, eftersom vägen redan är befintlig. Länsstyrelsen anser dock att riskvärderingen behöver också kompletteras med en bedömning av de faktiska risknivåerna och de gällande nybyggnadskravens riktlinjer.

Däremot kan vid resonemang om de praktiska och kostnadsmässiga förutsättningarna att vidta skyddsåtgärder hänsyn tas till befintliga förhållanden och genomförbarheten för åtgärderna. Den riskökning som en närmare vägkant

medför kan ofta kompenseras av den generella minskningen av individrisk på grund av den lägre olycksfrekvensen.

- Det finns otydlighet i utredningen om vilka kriterier som används för att välja riskreducerande åtgärder. Trafikverket måste förtydliga dessa kriterier i det fortsatta arbetet.

Ett exempel är Säffle Norra Östbro 1:9, där vägen kommer två meter närmare bostaden (vägkant ca 24 meter) men inga fastighetsnära åtgärder föreslås.

Otydligheten förstärks också av att åtgärder har vidtagits utifrån buller och vibrationer, men det är svårt att avgöra hur riskpåverkan har beaktats vid beslut om åtgärder. Avvägningen mellan riskreducerande åtgärder och bullerskyddsplank behöver utvecklas.

Vibrationer

Vibrationsmätningar har genomförts i planområdet. I MKB uppges bland annat att två fastigheter uppvisat uppmätta nivåer över 0,4 mm/s² varav en överskrider 0,7 mm/s², antalet tillfällen som överskridanden sker uppges dock inte vara över riktvärdet. Underlaget redovisar emellertid inte mätresultaten och det framgår inte hur stora dessa överskridanden är vilket gör det svårt att bedöma effekten. Det bör även framgå vilka fastigheter det rör sig om och mätresultaten för respektive fastighet.

Buller

Några fastigheter föreslås inte att få bullerskärm/bullervall fastän ekvivalent ljudnivå för dygn enligt beräkningen ligger på 60-65 dBA eller högre utomhus vid fasad. I bedömningen om en bullerskyddsåtgärd är rimlig behöver hänsyn tas till effekten av bullerskyddsplank eller kantsten som alternativ för att även förhindra pölutbredning mot fastigheterna.

Markföroreningar

I MKB framgår att det råder ett underskott av massor lämpliga för vägkonstruktionen. Det är enligt Länsstyrelsen av betydelse för projektets miljöeffekter vilka egenskaper dessa massor har då t.ex. bostäder, vattendrag och Natura 2000-området Brosjön kan påverkas beroende på vilka massor som tillförs. Trafikverket bör uppges t.e.x. vilka riktvärden/gränsvärden som krävs vid

införskaffning av dessa massor då det är stor skillnad på om allt som tillförs är rena eller förorenade massor.

Beslutet kan inte överklagas

Detta beslut kan inte överklagas, vilket följer av 74 § andra stycket VägL.

Länsstyrelsen tar i godkännandebeslutet inte ställning till om de beskrivna miljökonsekvenserna kan accepteras eller om åtaganden beträffande val av skyddsåtgärder är tillräckliga.

Godkännandebeslutet innebär endast att miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för beslut om fastställande av planen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen med plan- och infrastrukturhandläggare Meda Andersson som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.