

RAPPORT

Samrådsunderlag

E45, Gång- och cykelväg Ytterhogdal

Härjedalens Kommun, Jämtlands län
2025-05-15



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – E45 Gång- och cykelväg Ytterhogdal

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2025-05-15

Ärendenummer: TÄHS 2025-000176

Uppdragsnummer: 190539

Version: 1.0

Kontaktperson: Annica Boström, Projektledare Trafikverket

Foto:/Illustrationer: Sweco, om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning.....	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Tidigare utredningar	7
2.3 Ändamål och projektmål	7
2.4 Planerade åtgärder.....	7
2.5 Transportpolitiska mål.....	7
2.5.1 Övergripande.....	8
2.5.2 Funktionsmål och hänsynsmål.....	8
2.6 Miljökvalitetsmål	8
3 Avgränsningar	10
3.1 Utrednings- och influensområde	10
3.2 Tid	11
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	12
4.1 Kommunal planer	12
4.1.1 Översiktsplan.....	12
4.1.2 Detaljplaner	12
4.2 Väg och Trafik	13
4.2.1 Vägstandard	13
4.2.2 Hastighet	14
4.2.3 Trafikflöden.....	14
4.2.4 Oskyddade trafikanter.....	16
4.2.5 Kollektivtrafik	16
4.2.6 Olyckor	17
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar	18
4.3.1 Geotekniska förhållanden	18
4.3.2 Vägtekniska förhållanden.....	18
4.3.3 Byggnadsverk.....	19
4.3.4 Ledningar	19
4.3.5 Belysning	19
4.4 Avvattning.....	20

4.5 Landskap.....	21
4.6 Miljöförhållanden	21
4.6.1 Riksintressen	21
4.6.2 Naturresurser.....	21
4.6.3 Naturmiljö och vattenmiljö.....	22
4.6.4 Kulturmiljö.....	23
4.6.5 Rekreation och friluftsliv.....	29
4.6.6 Rennäring.....	29
4.6.7 Markföroreningar	29
4.6.8 Risker	31
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	32
5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	33
5.2 Landskapsbild/Landskap	33
5.3 Trafik och användargrupper.....	33
5.4 Riksintressen.....	34
5.5 Naturresurser	34
5.6 Naturmiljö och vattenmiljö.....	34
5.7 Kulturmiljö.....	34
5.8 Rekreation och friluftsliv.....	35
5.9 Rennäring.....	35
5.10 Markföroreningar	35
5.11 Risker	35
5.12 Miljökvalitetsnormer	35
5.13 Påverkan under byggtiden.....	35
5.14 Miljökvalitetsmål	36
5.15 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	37
6 Åtgärder	38
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	39
8 Fortsatt arbete	40
8.1 Planläggning.....	40
8.2 Viktiga frågeställningar	40
9 Källor	42

1 Sammanfattning.

Detta samrådsunderlag redogör för planerna på att anlägga en ny gång- och cykelväg (GC-väg) längs E45 genom Ytterhogdal, som är beläget i Härjedalens kommun i Jämtlands län.

Sträckan som berörs är belägen mellan den enskilda vägen till Västansjö och Hammarby (strax söder om Hembygdsgården).

Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister, förbättra tillgängligheten inom orten, samt främja en övergång till mer hållbara transportalternativ.

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

Längs vägen finns miljöer som har kulturmiljövärden av betydelse. Vägen är klassad som aratrik vägmiljö och biotopskyddade alléer finns längs med vägen. Vägen går genom ett vattenskyddsområde och längs sträckan finns flera potentiellt förorenade områden.

Planerade åtgärder kommer i till största delen anläggas inom befintligt vägområde. På vissa sträckor kommer ny mark tas i anspråk för att rymma den nya gång och cykelvägen. Intrång i kända miljö- och kulturmiljövärden bedöms som begränsade. Fortsatta utredningar för att kartlägga naturmiljövärden och föroreningar planeras.

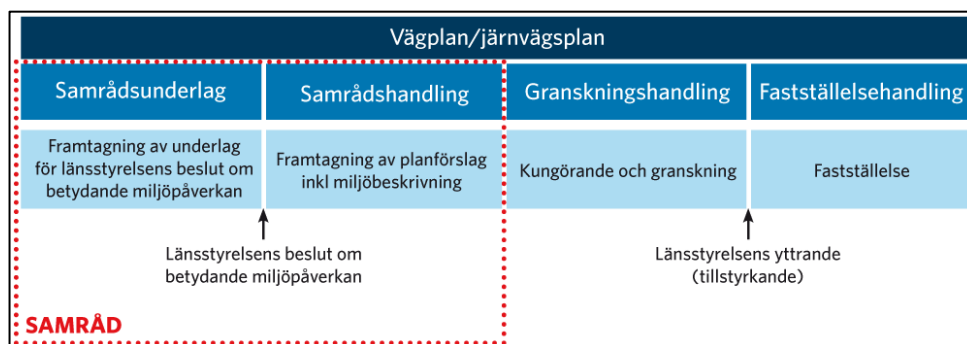
Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2 Inledning

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

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1. Planprocessen för typfall 2 (vägplan som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan). Aktuellt projekt befinner sig i skede samrådsunderlag.

2.1 Bakgrund

E45 är en viktig transportled med relativ hög andel tung trafik på de lågtrafikerade delarna utanför större tätorter.

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

På den aktuella sträckan genom Ytterhogdal saknas alternativ väg för oskyddade trafikanter, vilket skapar behovet av att förbättra trafiksituationen för fotgängare och cyklister.

2.2 Tidigare utredningar

Behovet av en gång- och cykelväg på den aktuella sträckan har identifierats i en nyligen genomförd åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Denna studie har tydligt påvisat brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs E45 genom Ytterhogdal.

2.3 Ändamål och projektmål

Projektet ska bidra till:

- Trafiksäkerheten och tillgängligheten i stråket ska öka.
- Möjligheten att cykla inom och mellan tätorter har goda möjligheter att förbättras eftersom sträckningen för denna gång- och cykelväg är relativt jämnt fördelad med tätorten i mitten.
- Klimatpåverkan av resor och transporter ska minska genom att öka cykling samt gående inom acceptabla avstånd i tätorten.
- En kostnadseffektiv anläggning.

2.4 Planerade åtgärder

En gång- och cykelväg anläggs mellan Västansjö och Hammarby (strax söder om hembygdsgården) Sträckan är totalt ca 3,8 kilometer. Gång- och cykelvägen planeras bli mellan 2,5 och 3 meter bred och placeras på vägens vänstra sida/nordöstra sidan. Befintlig vägbana och vägområde nyttjas i möjligaste mån.

Behov av gångpassager och hållplatser ses över.

Projektet omfattar tre befintliga broar där ny gång- och cykelväg planeras att inrymmas genom att smalna av körbanorna på varje bro och att den nya gång- och cykelvägen planeras att separeras med kantstöd som förses reflexstolpar. Ny beläggning kan utföras på broarna. För Storbron planerar Trafikverket att genomföra underhållsåtgärd under 2027 och detta ingår inte i den aktuella vägplanen.

I projektet ingår ny belysning på sträckan fram till Riset, söder om den planerade gång- och cykelvägen.

2.5 Transportpolitiska mål

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

2.5.1 Övergripande

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Detta innefattar flera delmål, inklusive:

- Tillgänglighet: Alla ska ha tillgång till grundläggande transporter och transporttjänster, oavsett var de bor.
- Transportkvalitet: Transporterna ska vara säkra, pålitliga och bekväma.
- Miljö och hälsa: Transporterna ska bidra till en bättre miljö och hälsa och vara i linje med de svenska miljökvalitetsmålen.
- Samhällsekonomisk effektivitet: Transportlösningarna ska vara kostnadseffektiva och ge samhällsekonomiska fördelar.
- Främja innovation och konkurrenskraft: Transportsektorn ska främja innovation och konkurrenskraft inom svensk ekonomi.

2.5.2 Funktionsmål och hänsynsmål

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

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

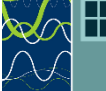
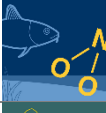
2.6 Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål.

Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2030.

De sexton miljökvalitetsmålen är (de gröna bedöms som berörda av detta projekt) redovisas i Tabell 1.

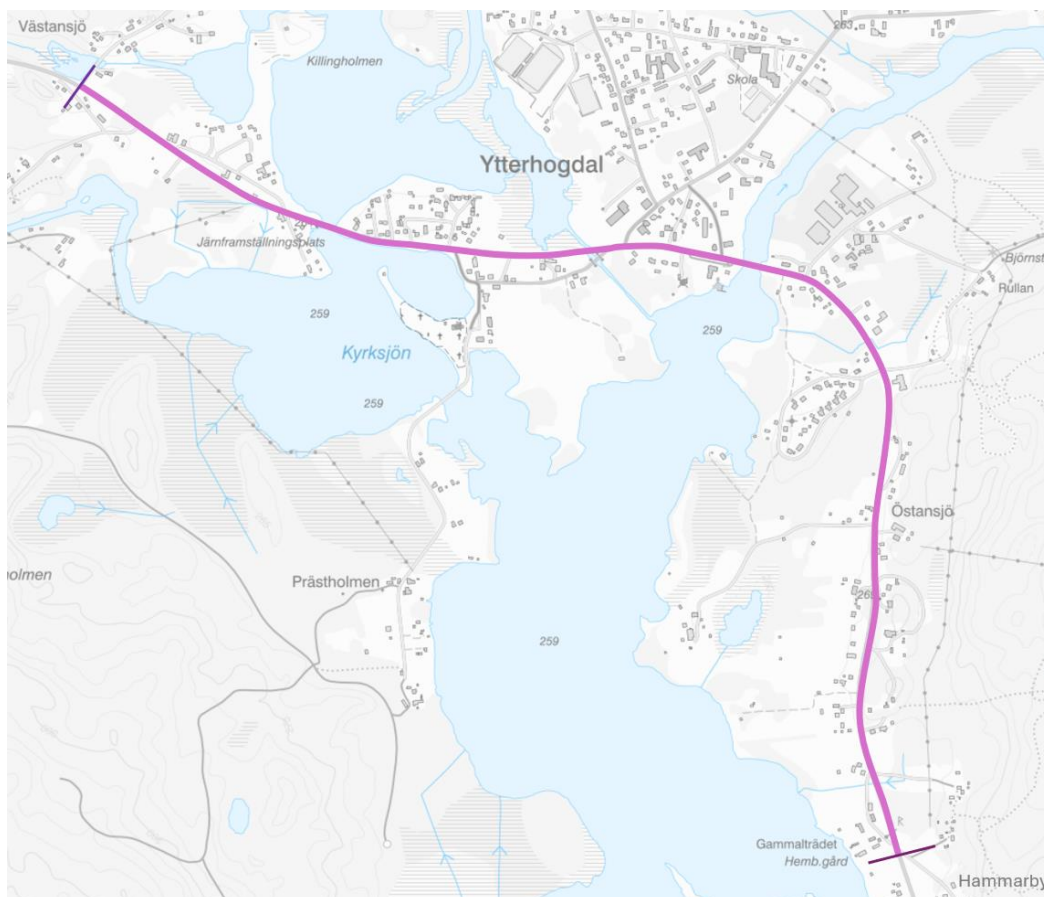
Tabell 1. Sveriges 16 miljömål. Planerad gång- och cykelväg bedöms i första hand bidra till miljömålen markerade i grönt.

	Miljökvalitetsmål	Beskrivning
	Begränsad klimatpåverkan	Minska utsläppen av växthusgaser för att hålla den globala uppvärmningen under kontroll.
	Frisk luft	Säkerställa att luften är ren och fri från föroreningar som kan skada hälsa och miljö.
	Bara naturlig försurning	Förhindra mänskliga aktiviteter från att förorsaka försurning av mark och vatten.
	Giftfri miljö	Avlägsna farliga kemikalier från kretsloppet för att skapa en hälsosam miljö.
	Skyddande ozonskikt	Bevara ozonskiktet som skyddar mot skadlig ultraviolett strålning.
	Säker strålmiljö	Säkra att strålning från mänskliga aktiviteter är inom säkra nivåer för både människor och miljö.
	Ingen övergödning	Förebygga övergödning och dess negativa effekter på vattenmiljön.
	Levande sjöar och vattendrag	Skydda sjöar och vattendrag för att bevara biologisk mångfald och miljö.
	Grundvatten av god kvalitet	Säkerställa rent och säkert grundvatten för dricksvattenförsörjning.
	Hav i balans samt levande kust och skärgård	Skydda havet och dess ekologiska balans samt kuster och skärgårdar.
	Myllrande våtmarker	Bevara våtmarker för deras viktiga ekologiska funktioner.
	Levande skogar	Skydda skogar för att upprätthålla biologisk mångfald och ekosystemtjänster.
	Ett rikt odlingslandskap	Bevara odlingslandskapet för dess kulturella värde och biologiska mångfald.
	Storslagen fjällmiljö	Skydda fjällmiljön för dess unika ekosystem och rekreationsvärde.
	God bebyggd miljö	Skapa hållbara och hälsosamma byggda miljöer.
	Ett rikt växt- och djurliv	Bevara biologisk mångfald och ekosystem.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet omfattar den sträcka längs E45 mellan Västansjö och Hammarby där planerad gång- och cykelväg ska anläggas, se Figur 2.



Figur 2. Översikt över aktuell vägsträcka. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Influensområdet inkluderar även omkringliggande områden där miljöeffekter kan uppstå, inklusive närliggande natur-, kulturmiljö- och vattenförekomster samt områden med befintliga verksamheter som kan påverkas av projektet.

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

Området berörs inte av några miljökvalitetsnormer för luft, buller eller musselvatten varför detta inte hanteras vidare i miljöbeskrivningen.

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

3.2 Tid

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

Dessa tidsangivelser är preliminära.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Kommunala planer

4.1.1 Översiktsplan

Kommunens översiktsplan antogs 2020-06-22 och är kommunens strategiska vägvisare som anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen i Härjedalens kommun. I översiktsplanen anges detta för Ytterhogdal:

”I Ytterhogdal bor drygt 400 personer. För Ytterhogdal finns i dagsläget ingen fördjupad översiktsplan. Tidigare områdesplan har bedömts föråldrad och inte längre aktuell. Större delen av orten är planlagd och kommunen bedömer att det i dagsläget inte är aktuellt att planera nya områden, för tillkommande bebyggelse eller exploatering. Förtätningar eller förändringar inom befintlig bebyggelsestruktur kan prövas med hjälp av detaljplan. Enstaka kompletteringar kan om så bedöms lämpligt prövas med förhandsbesked eller bygglov. Om större exploateringar eller förändringar efterfrågas kan det bli aktuellt att ta fram ett planprogram eller en ny fördjupad översiktsplan.”

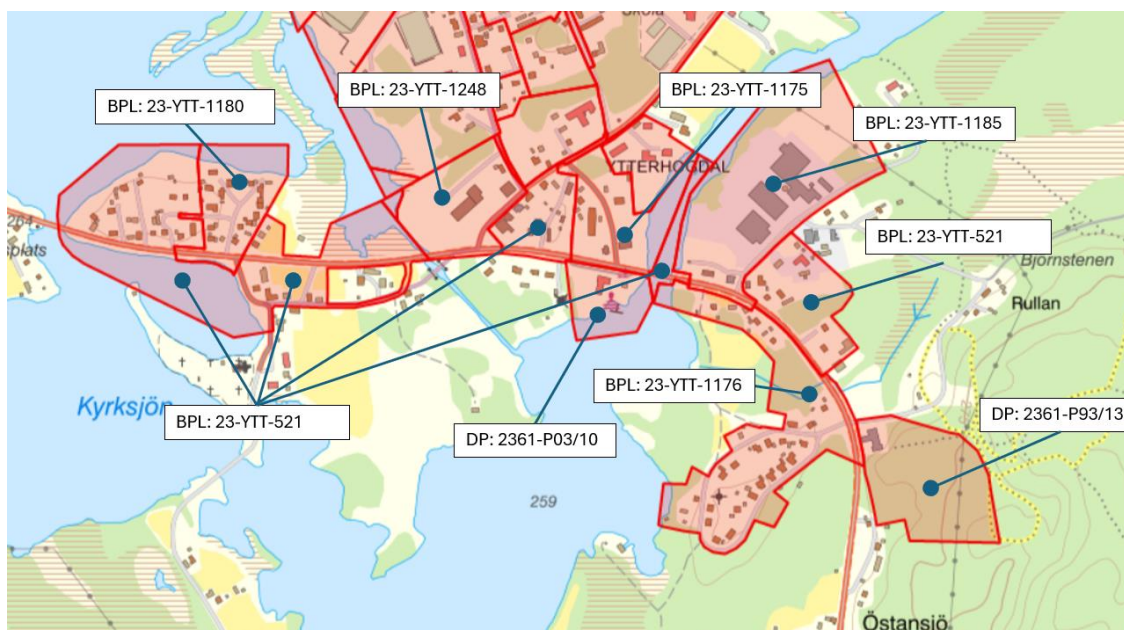
Ingen fördjupad översiktsplan finns för Ytterhogdal.

4.1.2 Detaljplaner

Det finns åtta detaljplaner/byggnadsplaner längs aktuell sträcka, se Figur 3 och Tabell 2.

Tabell 2. Berörda kommunala planer.

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



Figur 3. Berörda kommunala planer. Härjedalens kommun @Lantmäteriet Geodatasamverkan.

Härjedalens kommun kan komma att behöva ändra eller häva delar av berörda detaljplaner/byggplaner för att åtgärderna ska kunna genomföras. Trafikverket och Härjedalens kommun kommer att samordna detta arbete så att arbetet sker på ett så rationellt sätt som möjligt för båda parter. Kommunen behöver information om vägplanernas avgränsning och bedömda innehåll i ett tidigt skede för att detaljplanearbetet ska kunna startas upp så snart som möjligt och bedrivas parallellt med vägplanearbetet.

4.2 Väg och Trafik

4.2.1 Vägstandard

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

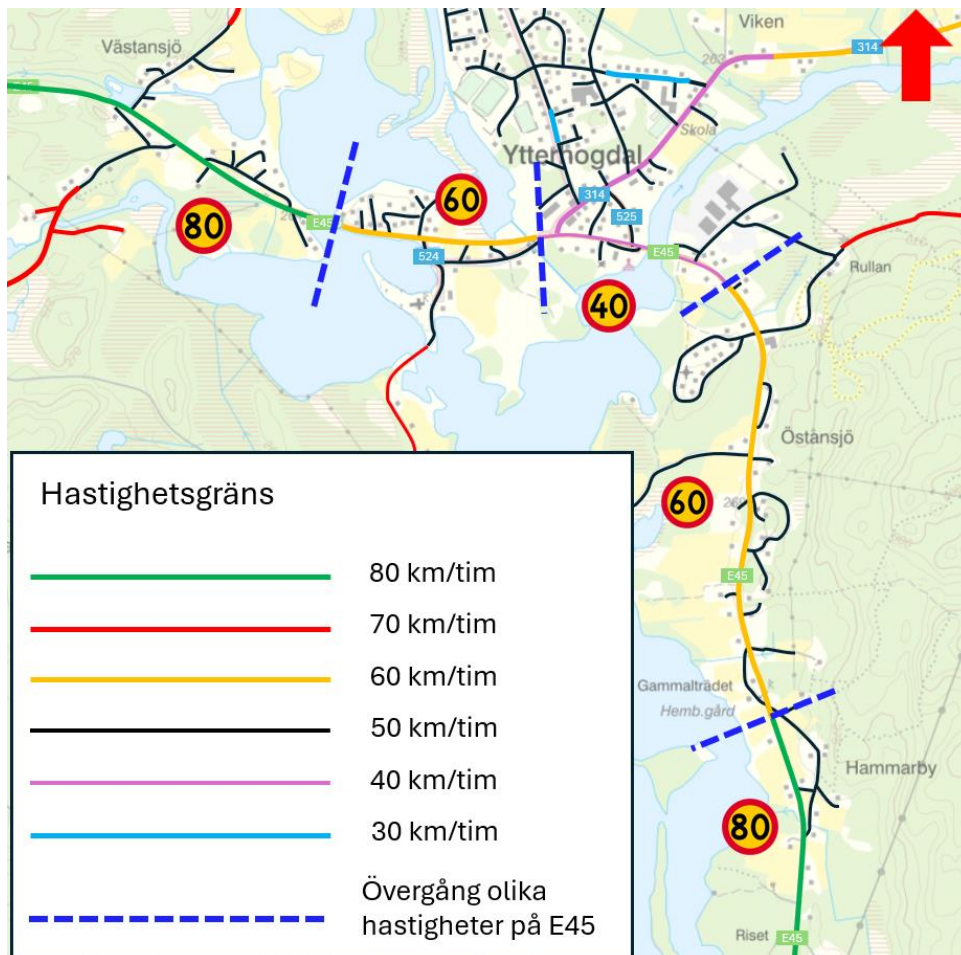
E45 har bärighetsklass (BK) 4 med särskilda villkor. BK4 medger max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre. För vägar med särskilda villkor kan specifika restriktioner eller krav gälla, exempelvis begräsning på tid för användning.

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

Det finns två automatisk trafiksäkerhetskontroll-kameror (ATK) utmed sträckan.

4.2.2 Hastighet

Högsta tillåtna hastighet på E45 uppgår till 40, 60 och 80 km/tim längs hela sträckan se Figur 4.



Figur 4. Gällande hastighetsgränser. © Lantmäteriet Geodatasamverkan.

4.2.3 Trafikflöden

4.2.3.1 Nuläge

Det finns två mätpunkter på sträckan, se Figur 5. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) visas i

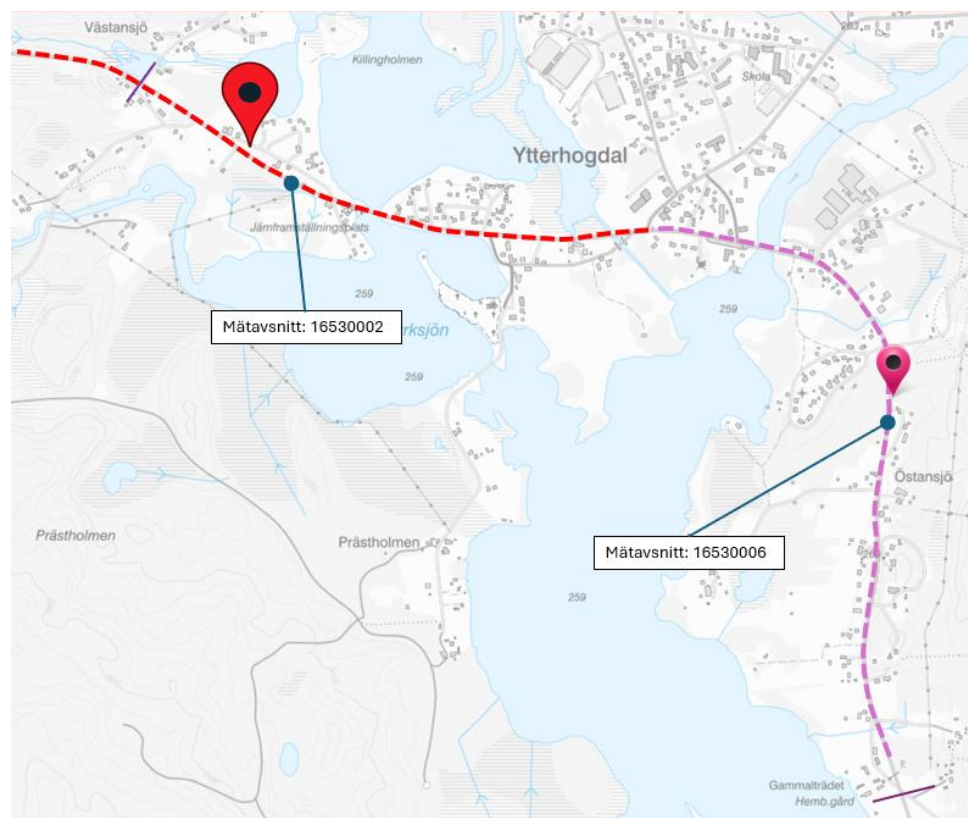
ÅDT beskriver den genomsnittliga trafikmängden på en vägsträcka under ett år. Det är det genomsnittliga antalet fordon eller passagerare som passerar en specifik punkt varje dag.

Tabell 3.

ÅDT beskriver den genomsnittliga trafikmängden på en vägsträcka under ett år. Det är det genomsnittliga antalet fordon eller passagerare som passerar en specifik punkt varje dag.

Tabell 3. Årsdynstrafik (ÅDT), Vägtrafikflödeskartan Trafikverket.

Avsnitt	Mätår	ÅDT Samtliga fordon	ÅDT Tunga fordon	ÅDT Axelpar
16530002	2022	1893 (+/- 18%)	184 (+/-19%)	2300 +/-18%)
16530006	2022	2340(+/-16%)	231 (+/-17%)	2830 (+/-16%)



Figur 5. Mätpunkter och avsnitt. Källa Vägtrafikflödeskartan © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

4.2.3.2 Prognos

Till år 2045 prognostiseras trafiken öka till 2700 ÅDT, varav tung trafik 325 (12%). Detta kan anses gälla för hela sträckan.

Ingen prognos finns för anslutande vägar.

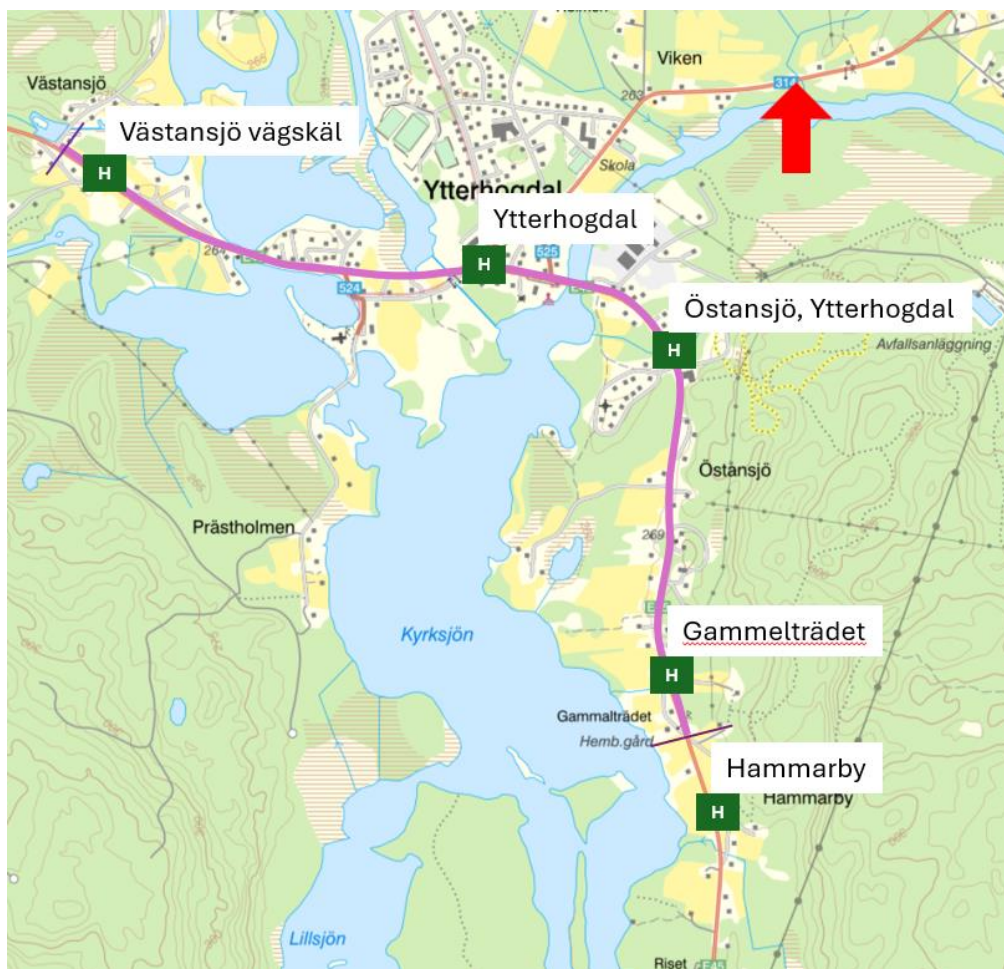
4.2.4 Oskyddade trafikanter

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

4.2.5 Kollektivtrafik

Det finns fyra hållplatser på sträckan, se Figur 6.

Västansjö vägska, Ytterhogdal, Östansjö och Gammelträdet. Hållplatsen Hammarby ligger utanför aktuell sträcka



Figur 6. Busshållplatser. Källa Länstrafiken. © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

Antal turer och aktuell sträcka och resandestatistik anges i Tabell 4 och Tabell 5.

Tabell 4. Linjetrafik Ytterhogdal. Källa: Länstrafiken. Avvikelse kan förekomma från olika veckodagar.

Linje	Sträcka	Antal turer per dag
26	Ånge-Ytterhogdal-Sveg	4
	Sveg-Ytterhogdal- Åge	4
46	Mora-Sveg-Östersund	3
	Östersund-Sveg-Mora	3
56	Sveg - Älvros - Ytterhogdal/Vänsjö - Kårböle – Ljusdal	2
	Ljusdal-Kårböle-Ytterhogdal/Västansjö-Älvros-Sveg	2
639	Ytterhogdal-Älvros-Ytterberg-Sveg	3
	Sveg-Älvros-Ytterberg-Ytterhogdal	3

Tabell 5. Resandestatistik mätperiod 2023-12-18 till 2024-12-17. Källa Region Jämtland-Härjedalen.

Hållplats	Antal påstigande	Antal avstigande
Östansjö A	17	41
Östansjö B	42	108
Ytterhogdal A	5 489	1 100
Ytterhogdal B	1 200	4 825
Västansjö vägska A	23	40
Västansjö vägska B	37	112

4.2.6 Olyckor

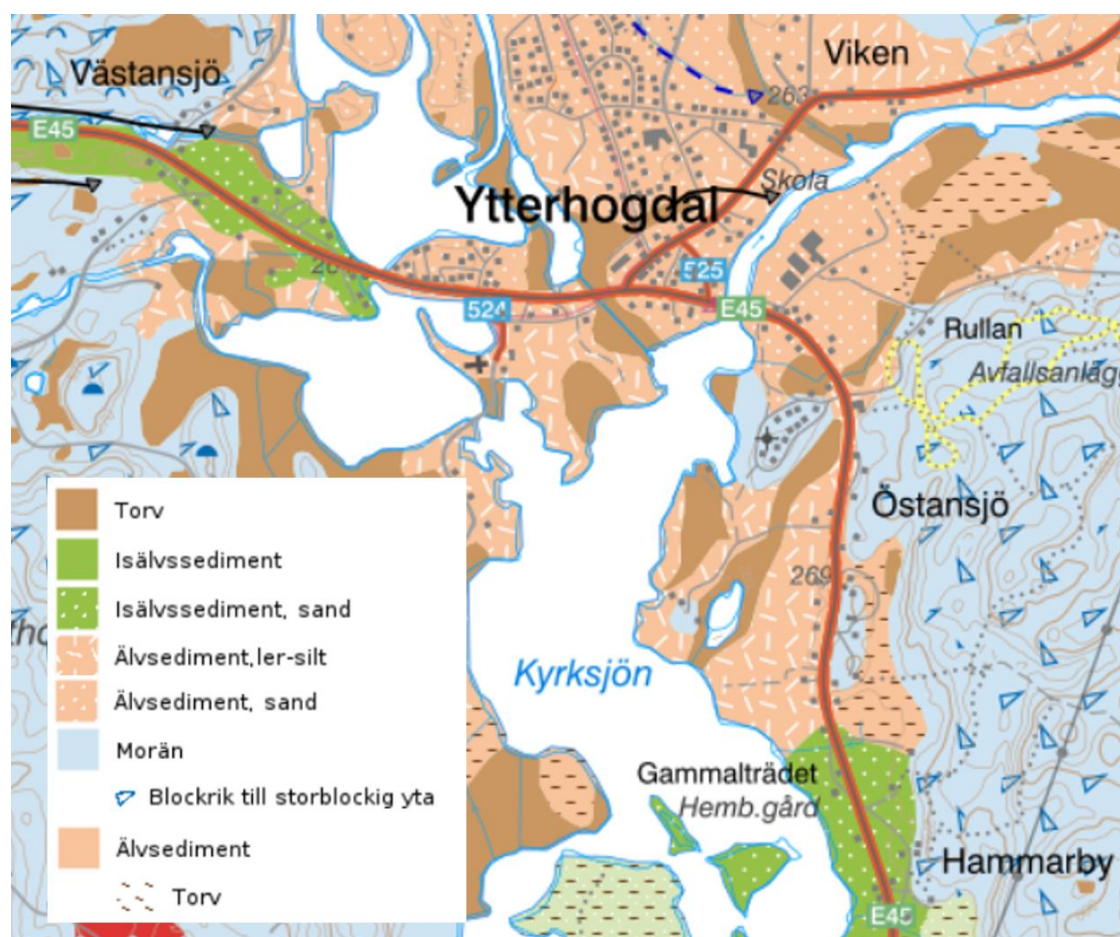
Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det inträffat fyra olyckor senaste 10 åren. Inga olyckor med gående eller cyklister har inträffat.

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

4.3 Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1 Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökningar) jordartskarta består marken längs E45 genom Ytterhogdal av isälvssediment, älvsediment (sand samt ler-silt), morän och mindre partier torv, se Figur 7. Detta ger varierade jordarter med i huvudsak god bärighet, men med lokala förutsättningar som kan innebära ökad risk för sättningar och stabilitetsproblem. Finkorniga jordarter som lera och silt har låg bärighet och är känsliga för belastning. Torv är särskilt instabil utan markförstärkning. För att minska risken för negativa effekter på vägens funktion och miljön är god dränering viktig längs hela sträckan, särskilt i områden med dessa jordarter.



Figur 7. SGU Jordartskarta 1:25 000-1:100 000. © Lantmäteriet Geodatasamverkan.

4.3.2 Vägtekniska förhållanden

Den senaste mätningen av vägytan utfördes år 2024 och visar höga värden på spårdjupet som uppgår till ett djup av över 20 millimeter utmed vissa sträckor.

Senaste beläggningsåtgärden som gjordes var år 2013

4.3.3 Byggnadsverk

Längs befintlig sträcka finns tre broar:

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

För Storbron planerar Trafikverket att genomföra underhållsåtgärd under 2027 men detta ingår inte i den aktuella vägplanen.

4.3.4 Ledningar

Ledningsägare enligt Ledningskollen (februari 2025):

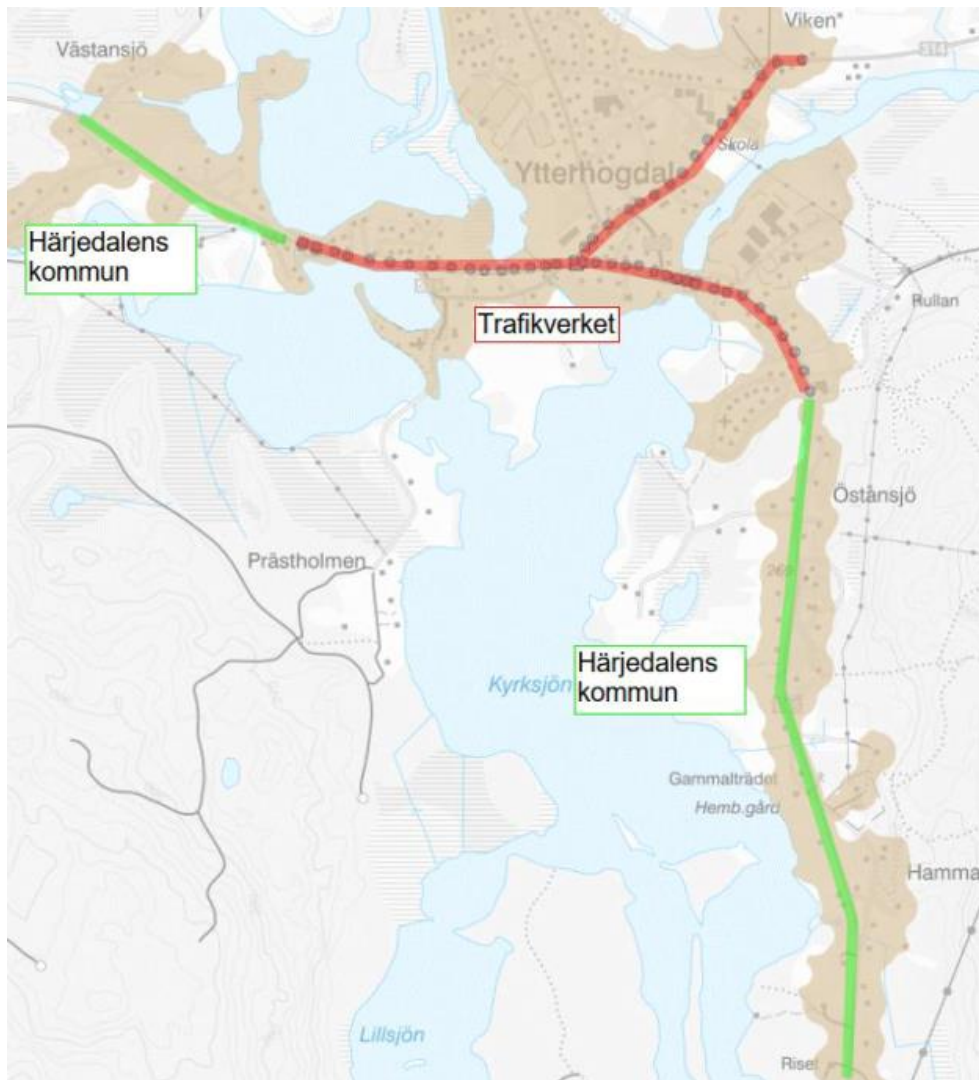
- Härjedalens kommun / Vatten och miljöresurs – VA och gatubelysning
- Härjeåns nät
- Skanova

Det kan förekomma fler ledningsägare längs sträckan.

4.3.5 Belysning

E45 har vägbelysning genom hela Ytterhogdal, se Figur 8.

Belysning rödmarkerad sträcka tillhör Trafikverket, belysning vid grönmarkerade sträckor tillhör Härjedalens kommun.



Figur 8. Befintlig belysning. © Lantmäteriet.

4.4 Avvattning

Vägen avvattnas främst genom öppna diken samt genom infiltration i det omgivande marklagret.

Längs sträckan finns några befintliga trummor och i planskedet utgår vi från att dessa i första hand förlängs i sina nuvarande lägen, i stället för att ersättas, om det bedöms vara tekniskt möjligt.

4.5 Landskap

Ytterhogdal omges av en varierad och typisk natur för norra Sverige. Landskapet präglas av omfattande skogar där tall och gran dominerar, vilket skapar en tät skogsmiljö. Här och där kan man även stöta på lövträd som björk och asp, särskilt i närheten av vattendrag och myrar.

Området har rikligt med vatten, och det finns flera klara sjöar och slingrande åar i närområdet. Dessa vattendrag bryter upp skogsområdena och skapar pittoreska vyer. Terrängen är kuperad med mjuka kullar och mindre berg, vilket ger en varierad topografi och erbjuder goda utsiktspunkter från högre områden.

En annan markant egenskap hos Ytterhogdals landskap är dess vidsträckta myrmarker, som skapar öppna ytor i det annars skogb eklädda området. Dessa myrmarker bidrar till en särskild stämning och bjuder på en rik flora och fauna som är specifik för sådana biotoper. Runt omkring Ytterhogdal kan man även hitta gamla fäbodvallar och öppna ängar, vilket ger en känsla av kulturhistoriskt arv och tradition.

Under sommarhalvåret pryds området med vildblommor och buskar som tillför färg till landskapet. Detta bidrar till den natursköna omgivningen. Ytterhogdal har ett varierat landskap som passar för aktiviteter som vandring, fiske och naturstudier. Området återspeglar den naturliga miljön i norra Sverige.

Ån Hoan slingrar sig genom samhället och skapar en naturskön miljö.

I Ytterhogdal finns bland annat en vacker kyrka en hembygdsgård.

De mest kända och välbesökta utflyktsmålen är Sveriges mittpunkt och utsiktstornet i Fnuschen med milsvid utsikt.

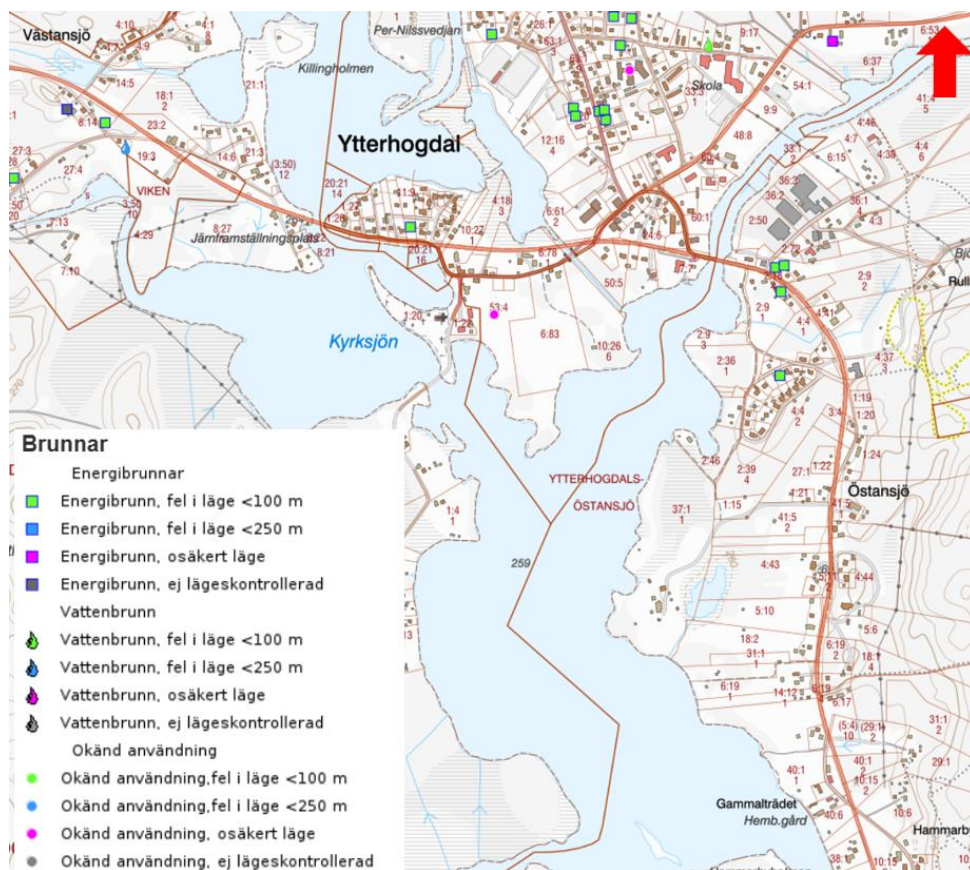
4.6 Miljöförhållanden

4.6.1 Riksintressen

Gång- och cykelvägen kommer att gå utmed E45, som är riksintresse för kommunikationer.

4.6.2 Naturresurser

I SGU:s brunnarsarkiv framgår det att sex energibrunnar och en vattenbrunn finns längs E45 samt i dess närområde, se Figur 9.



Figur 9. Befintliga brunnar. Källa: SGU kartvisare brunnar. © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

En del av sträckan ligger även inom vattenskyddsområde för en grundvattentäkt, som försörjer boende i Ytterhogdal med dricksvatten. Föreskrifterna är från år 1959. Enligt uppgift från Härjedalens kommun finns inga planer på nya föreskrifter i närtid. Föreskrifterna anger att lagring av petroleumprodukter över 2 000 kg ej får ske inom skyddsområdet för vattentäkten.

Längs sträckan finns även jordbruksmark och områden med skog.

4.6.3 Naturmiljö och vattenmiljö

Naturmiljön i utredningsområdet består av ett mosaikartat landskap med jordbruksmarker, närhet till vatten och mindre parter med skog och gårdsmiljöer, där vissa dikesområden är klippta fram till vägbanan. Genom centrala Ytterhogdal utgörs den omkringliggande miljön av hårdgjorda ytor där naturmiljövärden saknas i vägens direkta närområde, se Figur 10.

Hela vägsträckan har tidigare inventerats av Trafikverket och är klassad som artrik vägmiljö, med ett visst naturvärde. Bedömningen är gjord baserat på förekomst av rik ängsflora på sandig mark. Några fridlysta växter noterades inte. Invasiva arter förekommer längs sträckan, bland annat blomsterlupin.

Biotopskyddade miljöer i form av alléer finns i området, se Figur 10.



Figur 10. Till vänster: allé på norra sidan E45 mittemot kyrkan, vid gården Nynäs. Till höger bild i centrala Ytterhogdal på hårdgjord yta, skötta marker invid fastigheter till höger och träddungar till vänster (södra sidan).

Flera fågelarter finns noterade i utredningsområdet och i dess direkta närhet. Tornseglare, storspov, grönfink är noterad och klassad som starkt hotade enligt Sveriges rödlista. Även utter har noterats vid Hoan.

Områdena kring Kyrksjön, Hoan samt de flertalet mindre vattendrag som passerar E45 längs sträckan omfattas av strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken.

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

4.6.4 Kulturmiljö

Bebyggelsen inom, och i anslutning till, utredningsområdet består av flera äldre gårdar och tidigare brukningsenheter som ligger relativt utspridda i de öppna sluttningarna.

Centrum för Hogdalsbygden låg först vid Fåssjö, norr om Ytterhogdal. Digerdöden drabbade området hårt år 1350 och få överlevde. Centrumet flyttades senare till Ytterhogdal.

I Viken och Västansjö i Ytterhogdal finns byggnader och vägar som avspeglar ett sockencentrums utveckling från medeltid och ända fram till 1950-talets mitt. Därefter försköts samhällets tyngdpunkt österut.

Kyrkan i Ytterhogdal är utmärkande i landskapet och har medeltida anor. Både bebyggelsen och landskapsbilden kring kyrkan har kulturmiljövärden av betydelse. På samma plats som dagens kyrka står byggdes för 800 år sedan den första

stenkyrkan. Kyrknäset är en udde som löper ut i vattnet, längst ut finns en lada. Se Figur 11 och Figur 12.



Figur 11. Bild på Kyrknäset, med en lada längst ut och den gamla landsvägen som i dag utgörs av E45. Den gamla träbron syns. Till höger om bron syns gården "Nynäs", vart uthus nu är nedrivet. Bilden tagen före 1914.



Figur 12. Bild från nuvarande bro mot kyrkan och Kyrknäset. Ladan i Figur 11, syns längst ut på udden.

Kyrkan fungerade som en svensk revirmarkering vid den norska gränsen. Fram till år 1645 delades Hogdalsbygden av riksgränsen, som skilde det svenska Ytterhogdal från det norska Överhogdal. Gränser och revirmarkeringar var viktiga under medeltiden, vilket berodde på att inlandets skogar var rika på vilt och konkurrensen var stor bland jägare och fiskare. Bara i Ytterhogdal finns över 200 fångstgropar för älg registrerade. De som bodde i bygden försörjde sig på jordbruk, fångst och andra binäringar som järnframställning och smide. Ända in på 1900-talet hade de flesta hemman i Hogdalsbygden en egen smedja. Många av fornlämningarna i området vittnar om järnframställning.

Bebyggelse i och kring Ytterhogdal har troligen funnits sedan 1540-talet, då gårdar i byn Viken och i Västansjö nämns i dokument. Området kring Viken med kyrkan, prästgården samt gårdarna Bengs och Finnbacken har bevarat mycket av

sockencentrats äldre karaktär. Här finns många exteriört bevarade hus från 1800- och tidigt 1900-tal, se bild Figur 13 och Figur 14.



Figur 13. Bengsgården.



Figur 14. Kyrkan med några av de omkringliggande bevarade byggnaderna.

Gårdsnamnet Finnbacken kommer troligen från att platsen använts som kyrkstallar för kyrkobesökare platsen innan gården byggdes. Just här var det finländarna från Huskølen (söder om Ytterhogdal) som hade stallar.

Flera av gårdarna vid Västansjö kan också dateras tillbaka till 1540-talet. Här finns bland annat den anrika gården Ol-Mats som var gästgiveri från slutet på 1800-talet till 1966. Den gamla landsvägen går norrut genom området.



Figur 15. I Västansjö viker den gamla landsvägen av från E45 till höger i bild.

Östansjö, söder om Ytterhogdals centrum, består av äldre jordbruksgårdar. Mest framträdande är gården Hammarby på östra sidan E45 och på västra sidan gården Påls med flera bevarade timmerbyggnader. Norr om dessa på västra sidan ligger gården Träde, som i dag är hembygdsgård. Även här kan den gamla landsvägen skönjas i landskapet förbi hembygdsgården och upp mot Hammarby, se Figur 16.



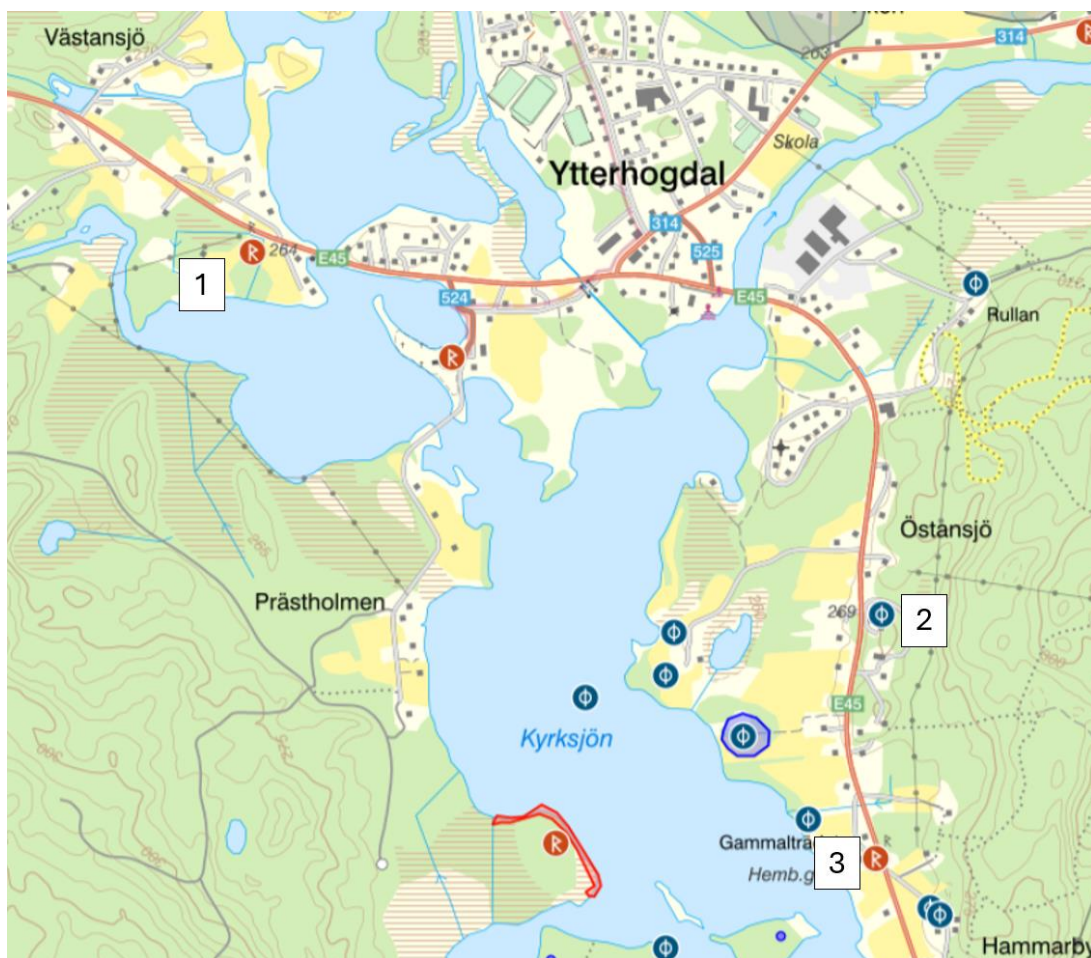
Figur 16. Gården Hammarby mitt i bilden med den gamla landsvägen till vänster, befintlig E45 till höger.

Ytterhogdal påverkades starkt av det industriella skogsbruket. De stora skogsbolagen köpte upp många fastigheter kring sekelskiftet 1800–1900 då många utvandrade till Amerika. Skogsnäringen bidrog till att befolkningen ökade och bygden utvecklades. Skogen och flottningen gav arbeten till många i bygden. Kanalen vid bron vid Ytterhogdals kyrka minner om flottning.

I och i kring utredningsområdet finns flertalet forn- och kulturhistoriska lämningar, se Tabell 6 och Figur 17.

Tabell 6. Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Källa Forsök, Riksantikvarieämbetet

Nr	Beteckning	RAÄ-nr	Lämningstyp	Anmärkning
1	L1946:5697	Ytterhogdal 158:1	Blästbrukslämning	Slagg/slaggvarp
2	L1946:5321	Ytterhogdal 66:1	Fyndplats	Fyndplats för enstaka eller fåtal föremål/artefakter från förhistorisk tid, medeltid eller äldre historisk tid.
3	L1946:5270	Ytterhogdal 36:3	Vägmärke	Milstolpe



Figur 17. Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Källa Forsök, Riksantikvarieämbetet. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Endast en fornlämning ligger i närheten till E45 i form av en milstolpe, se nr 3, i Figur 17.



Figur 18. Milstolpen vid hembygdsgården.

4.6.5 Rekreation och friluftsliv

Ytterhogdal erbjuder en mängd möjligheter för friluftsliv och rekreation. Exempelvis vandring genom skogar och längs åar, fiskemöjligheter, cykling på både mountainbike- och landsvägsleder, samt plocka bär och svamp. Längs en del av sträckan löper Kårböleleden, som är pilgrimsled för vandring.

Under vintern finns spår för längdskidåkning och snöskoterleder.

Hoan och lokala sjöar är perfekta för kanot och kajak, och området är även populärt för fågelskådning.



Figur 19. Kårböleleden markerad i grönt.

4.6.6 Rennäring

Ytterhogdal ligger inom renbetesområde som används av samer för renskötsel. Inom området bedrivs rennäring av Tossåsens sameby, som har vinterland i Ytterhogdal.

Väster om Ytterhogdal ligger ett område av riksintresse för rennäringen. Det området påverkas inte av de åtgärder som planeras inom ramen för projektet.

4.6.7 Markföroreningar

Inom utredningsområdet finns flera potentiellt förorenade områden där det bedrivits miljöstörande verksamhet. Längs sträckan finns också en fastighet med drivmedelsförsäljning som är i drift. Se Figur 20 och Tabell 7 som beskriver de objekt som ligger i utredningsområdet direkta närhet.



Figur 20. Potentiellt förorenade områden i Ytterhogdal. De blå markeringarna är identifierade områden, de gröna är sanerade objekt. De gula fyrkanterna avser objekt där förstudie påbörjats. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Utredning av förorenade områden görs enligt Naturvårdsverkets metod för inventering av förorenade områden (MIFO). I det första steget görs en identifiering av ett misstänkt förorenat område. Områdena riskklassas sen och utifrån riskklass prioriteras områdena för vidare hantering av tillsynsmyndigheterna. En förstudie görs sedan för att undersöka vilken typ av förorening och omfattning på föroreningar som är aktuell på platsen. Utifrån förstudien avgörs vilken typ av åtgärd som krävs för platsen, exempelvis sanering.

Tabell 7. Beskrivning över de potentiellt förorenade områdena i vägens direkta närhet.

Nr	Typ av verksamhet	Status
1	Drivmedelshantering	En åtgärdad (sanerad), en identifierad (ej åtgärdad).
2	Drivmedelshantering	Identifierad (ej åtgärdad).
3	Drivmedelshantering	Förstudie
4	Sågverk utan dopping/impregnering	Identifierad (ej åtgärdad).
5	Bilvårdsanläggning och drivmedelshantering	Identifierade (ej åtgärdade).
6	Drivmedelshantering	Åtgärdad (sanerad), med pågående användning som drivmedelshantering.

E45 är en väl trafikerad väg och föroreningar som kommer från trafiken kan förekomma i vägdikesmassorna.

Ett mindre område med lagring av impregnerade stolpar finns också i vägens direkta närhet.

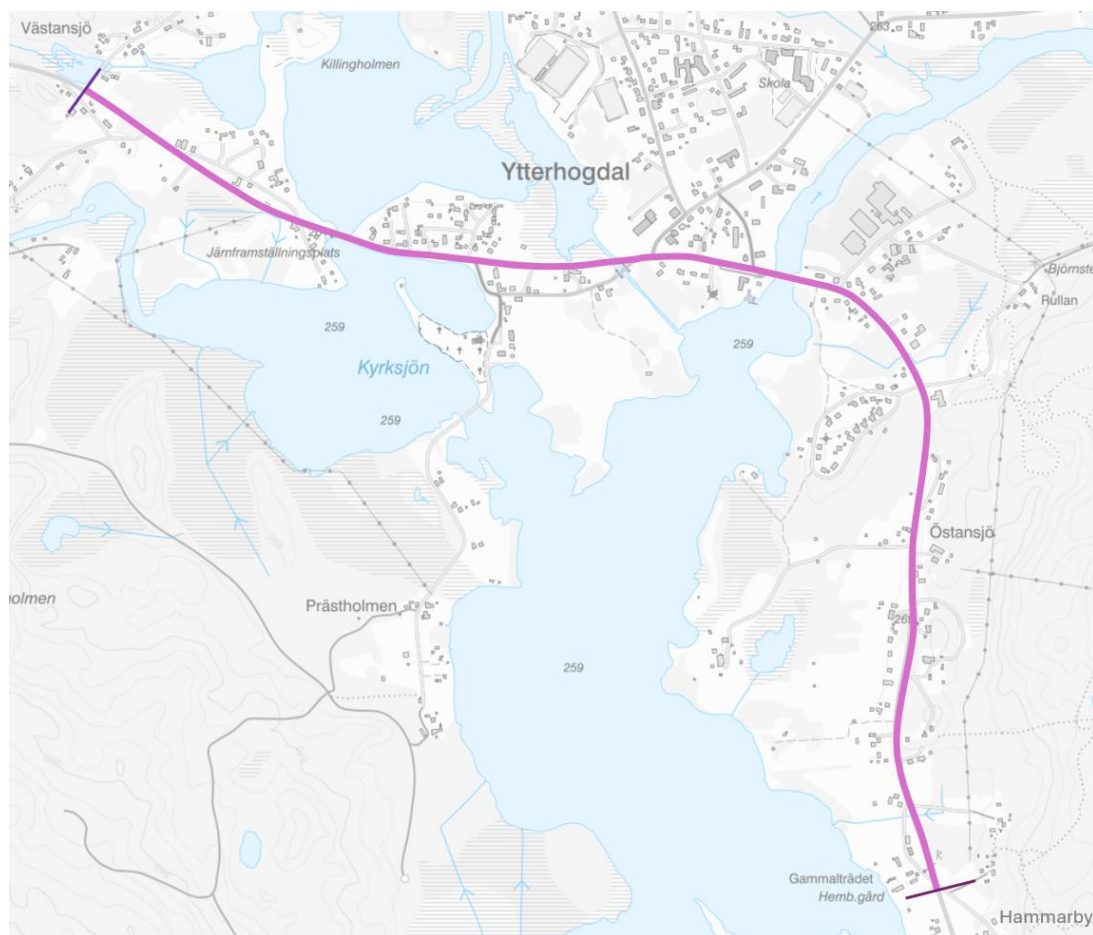
4.6.8 Risker

E45 är rekommenderad väg för farligt gods.

Vid Hoan och Kyrksjöns stränder förekommer översvämning vid kraftiga nederbörd och vid snösmältning. Senast år 2023 inträffade en översvämning då Hoans vattenstånd nästan nådde vägkanten på E45. Enligt uppgift från kommunen finns inga identifierade områden för ras och skred i området.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet innebär anläggande av ny gång- och cykelväg längs E45 genom Ytterhogdal. Omfattningen är från Västansjö till Hammarby (strax söder om hembygdsgården). En sträcka på ca 3,8 kilometer.



Figur 21. Översikt över aktuell vägsträcka. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Gång- och cykelvägen planeras bli mellan 2,5 och 3 meter bred och placeras på vägens vänstra sida / nordöstra sidan. Befintlig vägbana och vägområde nyttjas i möjligaste mån. Befintlig vägbredd på sträckan varierar mellan 7,5–8 meter på korta sträckor i projektets ändar och mellan 11–12 meter på sträckan i övrigt. Det ger goda förutsättningar på att nytta befintliga vägytor för den nya anläggningen. Gång- och cykelvägen kommer att separeras från vägbanan, antingen med kantstöd, räcke eller skiljeremsa.

Skiljeremsa bedöms främst bli aktuellt där befintlig vägbana är smalare. Räcken kan upplevas mindre estetiskt tilltalande men erbjuder en starkare fysisk barriär som kan förhindra fordon från att hamna på gång- och cykelvägen, vilket höjer trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Räcken som förses med reflektorer förbättrar synligheten i mörker och i dåliga väderförhållanden. Kantstöd är bra på sträckor med många anslutande vägar. Kantstöd kan utföras med exempelvis granitkantsten eller speciella GCM-stöd, anpassade för gång- och cykelbanor. GCM-stöd kan kompletteras med reflexstolpar för ökad visuell vägledning. Vid kantstöd kan det behövas dagvattenbrunnar för att avleda vatten vid kantstödet.

I kommande skeden av vägplaneprocessen kommer behovet av gångpassager och hållplatser att ses över.

Projektet passerar tre befintliga broar där viss justering av brosektionen görs. Underhållsåtgärder för Storbron planeras men ingår ej i denna vägplan.

Det finns två automatisk trafiksäkerhetskontroll-kameror (ATK) utmed sträckan. Dessa ska vara kvar men kan behöva flyttas något till följd av föreslagna åtgärder.

Den nya gång- och cykelvägen planeras få ny belysning på sträckan fram till Riset, söder om den planerade gång- och cykelvägen.

Anslutande vägar som påverkas av den nya gång- och cykelvägen kommer att ses över.

5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I följande avsnitt bedöms de planerade åtgärdernas effekter översiktligt utifrån det tidiga skede som projektet befinner sig i. Vägombyggnaden har ännu inte projekterats och därför är bedömningarna att betrakta som preliminära.

5.2 Landskapsbild/Landskap

Eftersom åtgärderna till största del görs på befintlig väg och planerad gång- och cykelväg anläggs på en sträcka som redan idag är ianspråktagen infrastruktur, så minskar risken för att landskapsbilden påverkas drastiskt och bedöms därmed ej utgöra någon ytterligare påverkan.

5.3 Trafik och användargrupper

Projektets planerade åtgärder ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter och ökar möjligheten till att gå eller cykla längs E45 på ett trafiksäkert sätt.

Närliggande bebyggelse bedöms inte påverkas.

5.4 Riksintressen

Riksintresset för E45 bedöms inte påverkas, planerad gång- och cykelväg anläggas i anslutning till befintlig väg.

5.5 Naturresurser

Påverkan på eventuella enskilda brunnar och energibrunnar kommer utredas i kommande skede.

För vattenskyddsområdet kommer hänsyn tas avseende lagring av drivmedel under anläggningsskedet, enligt områdets skyddsföreskrifter.

Planerad gång- och cykelväg anläggs inom befintligt vägområde där så är möjligt, på många sträckor rymmer den inom befintlig vägbana. På vissa sträckor kommer ny mark tas i anspråk för att rymma den nya gång och cykelvägen, mindre områden med skog eller jordbruksmark kan då komma att påverkas.

5.6 Naturmiljö och vattenmiljö

Planerad gång- och cykelväg anläggs inom befintligt vägområde där så är möjligt, på många sträckor rymmer den inom befintlig vägbana. På vissa sträckor kommer ny mark tas i anspråk för att rymma den nya gång och cykelvägen, det bedöms dock vara begränsade ytor av naturmiljö som påverkas. I de områden som påverkas och som hyser artrik vägmiljö planeras avbaningsmassorna lagras under anläggningstiden. Detta för att kunna återanvända vegetationen lokalt och bevara förutsättningarna för vegetationen.

Genom att vidta åtgärder för att hantera invasiva arter minskar risken för deras spridning i projektet. Detta kommer att utredas vidare i kommande skede.

Påverkan på strandskyddets värden kommer att beaktas om områden inom strandskyddade områden blir aktuellt. Befintlig E45 går redan idag inom strandområdet för de större vattenområdena. Eftersom gång- och cykelvägen i stor utsträckning förväntas rymmas inom befintliga vägbana, bedöms påverkan på strandzonen som begränsad.

Eventuell påverkan i vattenmiljöer är i nuläget oklart. Vid eventuella åtgärder på befintliga trummor i vattendrag kommer behov av skyddsåtgärder utredas i kommande skede.

5.7 Kulturmiljö

Med anledning av de begränsade markanspråket utanför befintlig väg bedöms inga värdefulla kulturmiljöer påverkas negativt. Inga kända fornlämningar eller övriga

kulturrehistoriska lämningar bedöms påverkas av projektet, då dessa ligger på så stort avstånd från befintlig väg.

Inga av de utpekade byggnader som klassas som kulturmiljövärden bedöms beröras.

Åtgärder i gestaltning, val av material eller liknande kan förstärka den kulturrehistoriska kopplingen.

5.8 Rekreation och friluftsliv

Att anlägga en gång- och cykelväg längs med vägen bedöms öka tillgängligheten till området för oskyddade trafikanter vilket bidrar positivt till friluftslivet.

5.9 Rennäring

Planerad gång- och cykelväg kommer att följa befintlig väg E45, vilken redan idag utgör en naturlig barriär i landskapet och några utpekade flyttningsleder eller strategiska platser för rennärningen berörs ej av planerade åtgärder. Därmed bedöms planerad gång- och cykelväg ej utgöra någon påverkan på rennärningen.

5.10 Markföroreningar

Provtagning av berörda markområden där föroreningar misstänks planeras att genomföras. Utifrån resultatet från utredningen hanteras massorna för att minimera risken för spridning av eventuella föroreningar.

5.11 Risker

Risker angående översvämning kommer att beaktas i kommande skeden.

5.12 Miljökvalitetsnormer

Hela sträckningen av gång- och cykelvägen går genom ett område som är utpekade som grundvattenförekomst (SE689583-145487) med miljökvalitetsnormer samt dricksvattenförekomst (SEA7SE689583-145487).

Sträckan passerar också vattendragen Kyrksjön (SE689594-145514) och Hoan (SE689426-145847), som är klassade ytvattenförekomster med miljökvalitetsnormer.

5.13 Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer störningar och påverkan att uppstå, som i perioder kan vara omfattande. Störningar kan bestå av intrång, buller, vibrationer och damning.

Massor kommer att hanteras och arbeten med tunga maskiner kommer att pågå under tiden gång- och cykelvägen byggs.

Begränsad framkomlighet och tillgänglighet kommer periodvis att råda på E45 och eventuellt anslutande vägar i området. Tillfälliga vägar kan komma att anläggas för att skapa en trygg arbetsplats samt skapa framkomlighet för trafiken utmed E45.

Störningar under byggtiden är övergående och upphör efter byggandet avslutas.

I den fortsatta planeringen utreds och föreslås lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder.

5.14 Miljökvalitetsmål

Den samlade bedömningen är att de planerade åtgärderna inte medför någon försämring av måluppfyllelsen för de berörda miljökvalitetsmålen.

Begränsad klimatpåverkan

Anläggandet av gång- och cykelväg kan ha en positiv inverkan på klimatet, då det kan motivera fler närboende att välja cykel eller buss i stället för bil.

Frisk luft

Anläggandet av gång- och cykelväg kan ha en viss positiv inverkan på luftkvaliteten, då det kan leda till minskad biltrafik och därmed lägre utsläpp. Dock är mycket av trafiken genom Ytterhogdal genomfartstrafik. Det är troligen störst andel boende på orten som väljer gång och cykel framför bil, vilket utgör en liten del av den totala trafiken.

Giftfri miljö

En giftfri miljö handlar bland annat om att förhindra spridning av miljöfarliga ämnen till vår boendemiljö, vilket utgör ett hot mot den biologiska mångfalden. Genom att vidta nödvändiga skyddsåtgärder ska spridningen av dessa ämnen förhindras.

Levande sjöar och vattendrag

Genom att utnyttja befintlig infrastruktur (väg och bro) undviker projektet förändringar av naturliga vattenflöden. Projektet passerar tre befintliga broar där endast viss justering av brosektionen görs. På så vis bevaras sjöarnas och vattendragens biologiska mångfald och ekologiska funktion. Eventuella åtgärder på befintliga trummor för mindre vattendrag kommer att utredas i kommande skede.

Ett rikt odlingslandskap och levande skogar.

Ett rikt odlingslandskap och levande skogar är viktiga för både jordbruk och skogsbruk. Vid byggnation av gång- och cykelvägen kan viss mark tas i anspråk, och i kommande skede kommer markintrångets omfattning och dess påverkan att tydliggöras och beskrivas.

God bebyggd miljö

Anläggandet av den nya gång- och cykelvägen bidrar till måluppfyllelse för "God bebyggd miljö" genom att öka trafiksäkerheten för både motortrafikanter och oskyddade trafikanter. Projektet förbättrar möjligheterna att cykla längs sträckan, vilket främjar en hälsosam och miljövänlig livsstil.

Ett rikt växt- och djurliv

De planerade åtgärderna kommer att påverka de artrika vägkanterna som är viktiga för ett rikt växt- och djurliv. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att möjliggöra att värdet kan återskapas där intrång görs.

5.15 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

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

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

6 Åtgärder

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska miljöpåverkan kommer att inarbetas i vägplanen och dess miljöbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Väganslaggningsen gestaltas för en bra anpassning till landskapet.
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och även en god ekonomi.
- Återanvända massor på ett sådant sätt att eventuella föroreningar inte sprids.
- Ställa krav på hur massorna ska hanteras så att artrikedomen i vägkanter kan bibehållas och förstärkas.
- Under byggtid kommer hänsyn tas till vattenskyddsområdets föreskrifter avseende lagring av drivmedel.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom projektet är begränsat i utbredning och omfattning och det inte finns några utpekade värdefulla områden som bedöms påverkas. Större delen av åtgärderna sker inom befintligt vägområde.

Projektet kommer medföra nya markintrång, dock i markområden som redan idag till stor del är präglade av infrastruktur.

Det finns heller inga kända riskområden inom det aktuella utredningsområdet.

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

Projektets syfte är åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa.

Störningar under byggtiden kan vara omfattande men är tillfälliga.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförs i samband med detta underlags upprättande sammanställs i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Här nedan beskrivs frågor som ska ägnas särskild uppmärksamhet i den kommande planeringen, samt vilka krav som är särskilt viktiga att beakta. Ytterligare frågeställningar kan framkomma i efterhand:

- Längsgående gång- och cykel: Separeringsform, bredd.
- Passager för gående och cyklister: Antal, läge och utformning.
- Busshållplatser: Läge, antal och utformning.
- Anslutningar: Antal, placering och funktion.
- Belysning: Placering och principutformning för ny belysning. Avveckling av befintlig. Angränsande anläggningar utanför vägplan.
- Avvattning: Nyttjade av befintlig anläggning, nya avvattningsbehov, förlängning av trummor och eventuella trumbyten.
- Vägplanens påverkan på intilliggande detaljplaner/byggnadsplaner.
- Naturvärdesinventering kommer genomföras under sommaren för att identifiera eventuella arter som behöver hänsynstagande. Inventeringen omfattar även identifiering av invasiva arter samt dess omfattning. Inventeringen kommer även omfatta identifiering av eventuella ytterligare generella biotopskydd.
- Åtgärder för att minimera spridning av invasiva arter kommer förtydligas i kommande skede av vägplanen.

- Om åtgärder behöver göras i vattenmiljö kan det behöva hanteras som vattenverksamhet enligt miljöbalken. Eventuella skyddsåtgärder för att minimera påverkan på vattenmiljö utarbetas i så fall i kommande skede.
- Brunnsinventering kommer att utföras i kommande skede.
- Störningar under byggskedet.
- Arbetsmiljö under byggtid och i driftsskedet.

9 Källor

Härjedalens Kommun. Detaljplaner. Tillgängligt via:
https://karta.berg.se/#m=detaljplaner_hk. Besökt 2025-05-07.

Härjedalens Kommun. Översiktsplan. Tillgängligt via: [Översiktsplan - Härjedalens kommun](#). Besökt 2025-05-07.

Härjedalens kommun, 2027. Kulturmiljöprogram för Härjedalens kommun. Tillgängligt via:
<https://www.herjedalen.se/download/18.33a785d3174873033936c5b9/1600407593824/Kulturmilj%C3%B6program%20antagandehandling.pdf>. Hämtad: Besökt 2025-05-15.

Hälsa säkerhet och miljö. Karta över risker. Tillgängligt via:
https://karta.berg.se/#m=op_hk2020. Besökt 2025-05-21.

Länstrafiken. Tillgängligt via: <https://ltr.se/>. Besökt 2025-05-17. Samt muntlig kommunikation.

Jamtli. Bild Kyrknäset. Tillgängligt via: <https://jlm.kulturhotell.se/objects/c60-173146/>. Besökt 2025-05-17.

Boverket. Tillgängligt via:
https://gis2.boverket.se/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=87d9869572984c4480d4f1e1731ab4f5#data_s=id%3AdataSource_1-19503202868-layer-1-0-22-130-129%3A22829. Besökt 2025-05-07.

Fornsök. Tillgängligt via: <https://app.raa.se/open/fornsok/>. Besökt 2025-05-07.

EHB-kartan. Tillgängligt via: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>. Besökt 2025-05-19.

Hogdal.se. Karta Kårböleleden. Källa: https://www.overhogdal.se/pilgrim_flor-ytterhogdal001.jpg. Hämtad 2025-05-19.

Kårböleleden. Tillgängligt via: <https://www.overhogdal.se/Turist-Besokare/Pilgrimsled/broschyr-karboleleden.pdf>. Besökt 2025-05-15.

Hogdalsbygden. Hogdals historia. Tillgängligt via:
<https://hogdalsbygden.se/ytterhogdal/> Besökt 2025-05-15.

Naturvårdsverket. Skyddad natur. Tillgängligt via:
<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>. Besökt 2025-05-15.

Samtinget. *Kartor rennäring*. Tillgängligt via: <https://www.sametinget.se/2904>
Besökt 2025-05-15

Sveriges miljömål. Tillgängligt via:
<https://www.sverigemiljomal.se/miljomalen/>. Besökt 2025-05-06.

SGU. *Brunnar*. Tillgängligt via: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>. Besökt 2025-05-19.

SGU. *Jordarter*. Tillgängligt via: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html?zoom=-1990611.1609703228,5646362.522835045,3170359.160970323,8123527.477164955>. Besökt 2025-05-18.

Trafikverket, 2025. *Artrik vägmiljö AV4526*. Tillgänglig via MiljöWebb landskap:
<https://mw1.ea.trafikverket.se/karta/mwlobjekt?mwlobjektId=65efbcc0-55bf-4491-8462-de162a964955>. Besökt 2025-05-20.

Vatteninformationssystem Sverige. *Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten*.
Tillgängligt via: <https://viss.lansstyrelsen.se/>. Besökt 2025-05-15.

Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43 B Östersund
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se