

SAMRÅDSUNDERLAG

Rastplatser väg E45, Svenstavik

Bergs kommun, Jämtlands län

Vägplan, 2015-01-23

Projektnummer: 145408



Trafikverket

Postadress: Kyrkogatan 43B, 831 32 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag **Rastplatser väg E45, Svenstavik**

Författare och illustrationer: Pia Glaumann/Karin Ingemansson, WSP Samhällsbyggnad

Uppdragsansvarig: Pia Glaumann, WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2015-01-23

Ärendenummer: TRV 2014/48266

Version: 1.0

Projektledare och kontaktperson: Sven-Olof Bergqvist, Trafikverket

1. Innehåll

| | |
|---|-----------|
| 1. Sammanfattning | 5 |
| 2. Beskrivning av projektet | 5 |
| 2.1 Planläggningsprocessen | 5 |
| 2.2 Bakgrund | 6 |
| 2.3 Tidigare utredningar och beslut..... | 6 |
| 2.4 Ändamål och projektmål | 6 |
| 2.5 Beskrivning av befintlig väganläggning | 7 |
| 2.6 Översiktliga geotekniska förhållanden | 8 |
| 3. Avgränsningar | 8 |
| 4. Förutsättningar | 9 |
| 4.1 Befolkning och bebyggelse..... | 9 |
| 4.2 Markanvändning..... | 9 |
| 4.3 Skyddade och skyddsvärda områden..... | 10 |
| 4.4 Landskap och landskapsbild | 11 |
| 4.5 Kulturmiljö..... | 11 |
| 4.6 Naturmiljö och vatten | 11 |
| 4.7 Strandskydd | 12 |
| 4.8 Rennäring | 12 |
| 4.9 Ledningar..... | 12 |
| 5. Möjlig utformning | 13 |
| 5.1 Val av läge | 13 |
| 5.2 Innehåll och möjlig utformning | 13 |
| 5.3 Korsningar och utfarter | 14 |
| 5.4 Trafikföring internt på rastplatsen | 14 |
| 5.5 Kostnads kalkyl..... | 14 |
| 5.6 Ledningar och dagvatten | 14 |
| 6. Effekter och deras tänkbara betydelse | 16 |
| 6.1 Markanvändningseffekter | 16 |
| 6.2 Trafikeffekter | 16 |
| 6.3 Miljö- och hälsoeffekter..... | 16 |
| 7. Fortsatt arbete | 19 |
| 7.1 Planläggning..... | 19 |
| 8. Källor | 20 |



Figur 1. Utredningsområdet är beläget utmed väg E45, 3 km söder om Svenstavik.

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar att anlägga en ny rastplats utmed väg E45 3 km söder om Svenstavik. Rastplatsen är tänkt att ligga inom ett område öster om E45 där väg 543 ansluter till E45, se figur 1.

2. Beskrivning av projektet

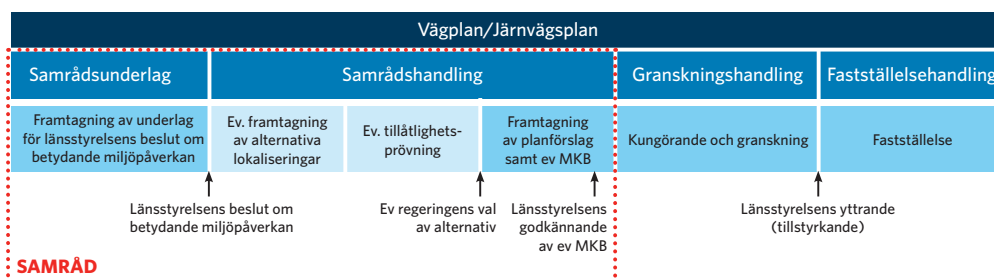
2.1 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild process, se figur 2, som styrs av lagar och förordningar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Processen kallas planläggningsprocess och arbetet med att ta fram en väg- eller järnvägsplan kallas planläggning. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas.

Resultatet av planläggningsprocessen och utformningen av vägen eller järnvägen beskrivs och redovisas i en väg- eller järnvägsplan.

Planläggningen inleds med att ett *Samrådsunderlag* tas fram som bland annat beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen ska sedan besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där projektets miljöpåverkan beskrivs och försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås. Om projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan tas en miljöbeskrivning fram som behandlar miljöfrågorna. När vägförslaget utretts och projekterats hålls vägplanen tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan den görs färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan byggnationen starta.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att samråd sker med bland annat kommun, länsstyrelse och de enskilda som särskilt berörs inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samråd kan ske antingen direkt med de berörda eller genom möten som även är öppna för allmänheten. Synpunkterna som kommer in efter samråd sammanställs i en samrådsredogörelse som också redovisar hur synpunkterna kommer att påverka projektet.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess. Detta dokument utgör samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

2.2 Bakgrund

Trafikverket har beslutat att bygga ut antalet rastplatser längs det nationella stamvägnätet och de regionalt viktiga stråken för turism och långväga transporter. Rastplatserna ska där finnas på 40-80 minuters frekvens. Utbyggnaden ska ske inom planperioden 2010-2021.

Vägnätet inventerades avseende rastplatser 2009 (nationellt) och 2010 (regionalt). E45 mellan Hoting och Ytterhogdal är högt prioriterad i Region Mitt. Inför åtgärdsplaneringen till 2025 gjordes en utredning "Planeringsunderlag för rastplatser i Region Mitt"(2012-09-17).

2.3 Tidigare utredningar och beslut

Den 1 januari 2013 trädde den nya lagstiftningen om en effektivare planering av infrastruktur i kraft. För att uppnå effektivitet i planeringen och för att tillgodose fyrstegsprincipen vid planering av infrastruktur, förordnas en arbetsmetodik som i tidigt skede innefattar åtgärdsvalsstudier. Genom så kallade åtgärdsvalsstudier är Trafikverkets ambition att fyrstegsprincipen ska tillämpas som metod för att finna kostnadseffektiva lösningar på en identifierad samhällsbrist, främst kopplad till transportsystemet.

En åtgärdsvalsstudie är inte gjord för detta projekt. Vägplanen har dock föregåtts av ett inventerings- och utredningsarbete, närmare beskrivet under kapitel 2.2. Den åtgärd som är vald går att likna med steg 3 enligt fyrstegsprincipen, vilket innebär en begränsad ombyggnadsåtgärd.

Fyrstegsprincipen

Förhållningssätt vid utveckling och analys av åtgärder som påverkar transportbehov:

1. Tänk om - åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.
2. Optimera - åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur.
3. Bygg om - begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Bygg nytt - nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

2.4 Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är att höja trafiksäkerheten på vägnätet genom att förbättra möjligheterna till rast och vila längs det nationella stamvägnätet och de regionalt viktiga stråken för turism och långväga transporter. Projektmålet är att anlägga en trivsamt och funktionell rastplats för resenärerna på väg E45.

2.5 Beskrivning av befintlig väganläggning

2.5.1 Omgivande vägnät

Vägstandard

Området med den tänkta rastplatsen ligger invid väg E45 som här har karaktär av normal svensk landsväg, det vill säga ca 9 meter belagd väg utan mittseparering. Vägrenarna är ca 0,5 meter breda och gång och cykeltrafiken är inte separerad. Skyltad hastighet är 90 km/h och mätningar visar att medelhastigheten är ca strax under 90 km/h, dock visar mätningar att hastigheten nattetid kan vara högre under barmarksperioden.

Framkomligheten för trafik på huvudleden är god men avsaknad av separeringen av oskyddade trafikanter ger en bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på sträckan. På den aktuella sträckan förbi planerat rastplatsläge ansluter väg 543 mot Rörön i en icke kanaliserad, enkel korsning.

Busshållplatser finns utmed väg E45, en hållplats i norrgående riktning finns precis i anslutning till utredningsområdet.

Trafik i dag

E45 hade vid mätning 2014 i augusti 3 473 fordon med andel tunga fordon på 12,9%. ÅDT (årsmedeldygnstrafik) beräknas till 3 100 fordon. Dygnets mest belastade timme hade 316 fordon per timme det vill säga nära 10 % av dygnstrafiken. Väg 543 är lågtrafikerad och har ÅDT 120 fordon varav 10 tunga fordon och med en låg årstidsvariation.

Antalet oskyddade trafikanter är okänt för både E45 och anslutande väg 543.

Trafik i utbyggt scenario och prognostiserad framtid

Med en antagen trafiktillväxt på det allmänna vägnätet om ca 1 % per år ökar trafiken med en faktor 1,22 på 20 år. Prognosårets (2035) ÅDT blir med detta 3 782 fordon per årsmedeldygn.

Trafikflödet in och ut från den planerade rastplatsen kan bara ges som ett antagande. Ny rastplats med personbilar, husbilar och tunga lastbilar kan under en normal sommarmånad antas alstra ca 50 fordon in och 50 ut. Sammantaget blir detta totalt 100 fordon per årsmedeldygn för rastplatsen och för anslutande väg 543 ger detta en ökning från 120 till 220 fordon per dygn.

2.5.2 Viktiga målpunkter

Väg E45 är en viktig förbindelse i inlandet som norrut leder mot Östersund och vidare mot Vilhelmina samt söderut mot Sveg och vidare mot Mora.

Den främsta målpunkten i närområdet är Svenstavik som är beläget 3 km norr om utredningsområdet. För resenärer söder ifrån utgör Svenstavik porten till Storsjöområdet. I Svenstavik fortsätter väg 321 mot Åre som ligger 130 km åt nordväst.

Utredningsområdet ligger 12 km norr om Åsarna där vägar västerut leder in mot fjällvärlden. Klövsjö-Vemdalsfjällen ligger 30 km från utredningsområdet medan Ljungdalen och Helagsfjällen finns 120 km bort. Till Funäsdalen är det 140 km.

Närmaste service utmed E45 finns i Åsarna och Svenstavik.

2.5.3 Trafiksäkerhet och olyckor

Alla trafikolyckor med personskador registreras och statistikförs. Inom utredningsområdet har en trafikolycka inrapporterats till statistiksystemet STRADA mellan åren 2002-2014. En bil har av okänd anledning kommit ut i vägrepen och voltat ut på en åker. Olyckan betecknades som lindrig med en skadad.

2.6 Översiktliga geotekniska förhållanden

Geotekniska undersökningar pågår. Initiellt förväntas inga extraordinära förhållanden föreligga som kan ha stor påverkan på planerade byggnationer.

Inga brunnar finns registrerade i brunnsregistret.

3. Avgränsningar

Aktuellt utredningsområde är beläget utmed väg E45 3 km söder om Svenstavik. Rastplatsen är tänkt att ligga öster om E45 där väg 543 ansluter till E45, se figur 1. Förutsättningar och effekter beskrivs i vissa fall inom ett större influensområde för att skapa en helhetsbild.

Tidsmässigt beskrivs effekter till prognosåret 2035.

4. Förutsättningar

I detta kapitel ges en översiktlig bild av förutsättningarna inom utredningsområdet gällande bebyggelse, näringsliv och kommunal planering samt miljö- och landskapsmässiga förutsättningar.

4.1 Befolkning och bebyggelse

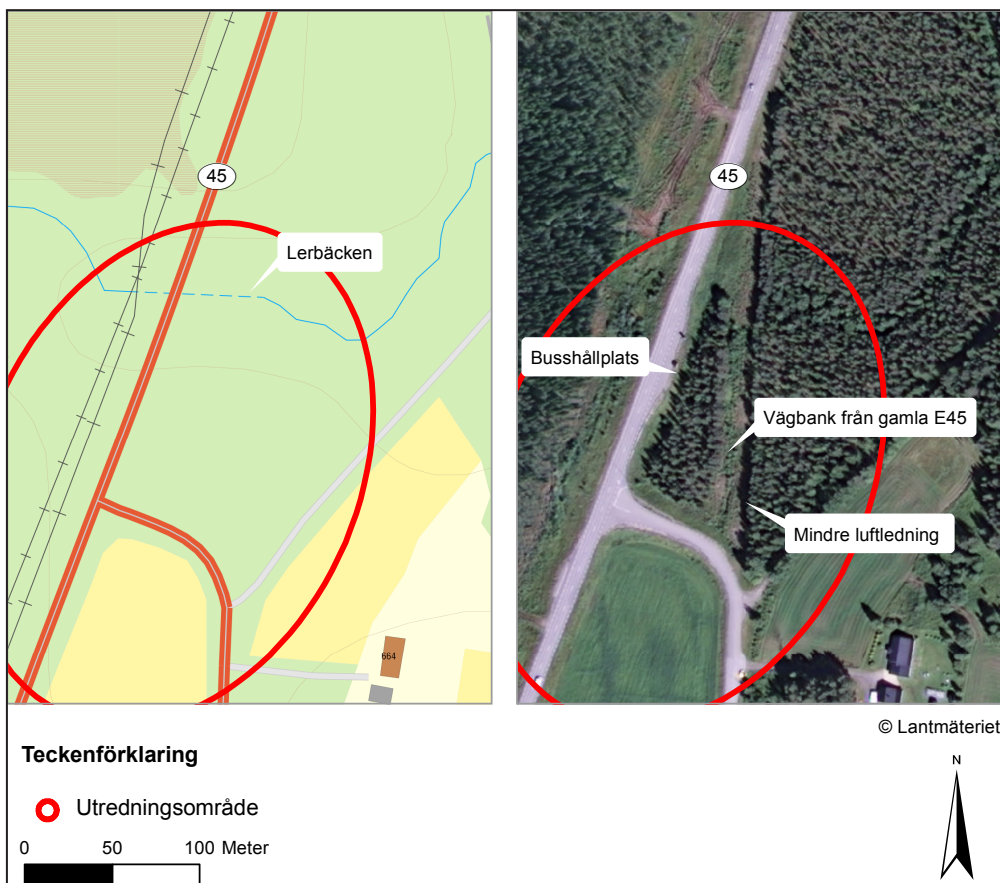
Området är beläget söder om Svenstavik, en ort med ca 1 000 invånare. Närmaste bostadshus är beläget ca 100 meter från det föreslagna rastplatsområdet. Spridd bybebyggelse finns kring Rörösjön och Rörön söder om området.

4.2 Markanvändning

Området för den planerade rastplatsen ligger lägre än väg E45 och består av en liten skogsdunge med tall och granskog, se figur 3 och 4. I öster finns vägbanken från E45:ans gamla dragning kvar, se figur 6. Vägbanken har återplanterats med tall.

E45 och hela området för rastplatsen sluttar norrut. Områdets terräng är starkt påverkad av vägmiljön. Vägslanter från den befintliga E45:an och den gamla vägbanken sluttar mot varandra och möts i ett dike som leder mot Lerbäcken.

I den östra delen, mot skogsgränsen, finns en åsbildning som visar att den gamla E45:an har passerat området i en skärning medan nuvarande väg E45 ligger högre än omgivande terräng.



Figur 3. Området för den planerade rastplatsen.



Figur 4. Området för den planerade rastplatsen ligger öster om väg E45 och består av en skogsdunge.

4.2.1 Planer

Översiktsplaner

En fördjupad översiktsplan för Svenstavik finns och är antagen 2012. Planområdet är avgränsat till strax norr om rastplatsområdet och planen berör därför inte utredningsområdet.

Detaljplaner

Inga detaljplaner berörs av förslaget.

4.3 Skyddade och skyddsvärda områden

Väg E45 är av riksintresse för kommunikation. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Delen mellan Göteborg och Gällivare ingår även i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E45 sträcker sig genom nästan hela Sverige, från Göteborg till Karesuando. Vägen benämns också Inlandsvägen.

Strandskydd råder kring Lerbäcken.

Inga övriga riksintresseområden, natur- eller kulturskyddade områden finns inom utredningsområdet eller i dess närhet.

4.4 Landskap och landskapsbild

Området ligger i porten till Storsjöbygdens landskap som präglas av öppna, odlade marker och branta sluttningar ner mot Storsjön och sjön Näkten. Det höga och karaktäristiskt formade Hoverberget beläget strax norr om Svenstavik är ett tydligt landmärke i bygden.

I närområdet är landskapet präglat av vägmiljön, precis vid rastplatsområdet får resenärer söder ifrån en första utblick över Storsjön, se figur 5. Utblicken hindras dock något av kraftledningarna.

På själva platsen för rastplatsområdet erbjuds inga utblickar över bygden då området är beläget lägre än nya E45 som hindrar utblickar mot Storsjön.

4.5 Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar finns inom utredningsområdet. Utredningsområdet bedöms inte vara av kulturhistoriskt värde.

4.6 Naturmiljö och vatten

Under hela utredningsområdet finns grundvattenförekomsten SE695664-142797 som har god kemisk och kvantitativ status, kvalitetskravet är även fortsättningsvis god status. Grundvattenförekomsten är skyddad enligt *Krav enligt dricksvattenföreskrifterna*.

Lerbäcken korsar utredningsområdets norra del, vattendraget mynnar i öster i Svenstaån.

Området har inga kända naturvärden och inga skyddade arter finns inrapporterade till Artportalen. Vegetationen i området är inte värdefull eller värd att spara.



Figur 5. Precis vid infarten till det föreslagna rastplatsområdet skymtar Storsjön för första gången. En busshållplats är belägen inom området.

4.7 Strandskydd

Strandskydd regleras enligt 7:e kapitlet miljöbalken (§13–18) och omfattar vanligtvis en zon på 100 meter från såväl land- som vattensidan av strandkanten (generellt strandskyddsområde). Det generella strandskyddet om 100 meter gäller för Lerbäcken.

Inom strandskyddsområde får normalt inte åtgärder vidtas som går emot strandskyddets syften. Dispens från strandskyddet behövs inte för åtgärder som fastställs i vägplan enligt väglagen (1971:948).

Åtgärder som kan bli aktuella inom strandskyddad zon omfattar byte av trummor, justering av slänter mot vattendraget samt anläggande av rastplatsytor. Den planerade byggnationen av rastplatsen innebär nytt markanspråk inom strandskyddat område.

4.8 Rennäring

Tåssåsen sameby är en fjällsameby i Jämtlands län. Samebyn har sina åretruntmarker i Bergs och Härjedalens kommuner. Området för rastplatsen ingår i Tåssåsen samebys vinterbetesland.

4.9 Ledningar

I utredningsområdets östra del finns en luftburen teleledning.

Ett större kraftledningstråk löper väster om E45.

Skanova har en markförlagd teleledning som löper i vägslänten väster om E45.

Lerbäcken leds igenom vägtrummor från inloppet under befintlig E45 till utloppet öster om den gamla E45:an. Trummorna under gamla E45 har dock kollapsat och behöver ses över.



Figur 6. Den gamla E45:an är återställd till naturmark. Bakom skogsdungen skymtar nya E45.

5. Möjlig utformning

5.1 Val av läge

Bergs kommun har i översiktsplanen och i den fördjupade översiktsplanen för Svenstavik översiktligt studerat lämpliga lägen för en rastplats inom kommunen. De möjliga lägen som studerats är på höjden söder om samhället och Dollarstore samt i slutningen i Bergsvikens by. I översiktsplanen har det läget i Bergsvikens by föreslagits eftersom det kan ge fin utsikt över Svenstavik, Hoverberget och Storsjön samt har bättre möjlighet att locka besökare till Svenstavik.

Trafikverket har på en såväl översiktlig nivå som en mer detaljerad nivå studerat lämpliga lägen för rastplatser utmed E45. Aktuellt läge har valts för att kunna serva såväl trafik som fortsätter norrut på väg E45 mot Brunflo och Östersund såväl som de som svänger av E45 i Svenstavik in på väg 321 och kör väster om Storsjön mot Åre. En rastplats vid Bergsvikens by kan inte serva båda vägarna och det läget har därför valts bort.

Aktuellt utredningsområde ligger något längre söderut än höjden som nämns i översiktsplanen.

5.2 Innehåll och möjlig utformning

Rastplatsen ska upplevas som trivsamt och tryggt och kunna erbjuda trafikanten möjlighet till rekreation och vila. Den ska vara väl synlig från väg E45. Här ska finnas service i form av toalett och färdsoptbehållare, och man ska kunna få information om Trafikverket, men också om Svenstavik och Storsjöområdet.

Här redovisas en möjlig rastplatsutformning. Vidare utredningar och projekteringsarbeten kommer att ske i samband med framtagande av vägplanens samrådshandling och alternativa lösningar inom området kan bli aktuellt.

I detta förslag tar rastplatsen stöd i granskogen öster om rastplatsen som skapar en grön fond åt rastplatsen sedd från väg E45. Rastplatsen förläggs parallellt med E45. Inga längre utblickar över omgivningen ges i och med terrängförhållandena på platsen, utformningen kommer att fokusera på att med hjälp av vegetation skapa en trivsamt rastplats. Träd samt den intilliggande skogen ska också kunna skapa skugga på delar av parkeringsytorna.

Rastplatsen ska ha uppställningsplats för minst 3 st lastbilar med släp, som även kan användas av bussar. Det finns här även ett antal uppställningsplatser för husbilar samt ca 10 st parkeringsplatser för personbilar, varav minst 2 st ska vara handikappsanpassade. Även toalett samt några bord ska vara handikappsanpassade.

Övriga funktioner som diskuteras för rastplatsen är latrintömning, hundrast-slinga samt el-stolpar där man kan köpa el. Rastplatsen ska ha god belysning och upplevas som tryggt för besökaren.

5.3 Korsningar och utfarter

Korsningsutformningen kan väljas relativt fritt med den låga trafikstringen och den rådande hastigheten på huvudvägen, E45. Med oförändrad utformning blir belastningsgraden ca 0,15-0,25 under prognosårets dimensionerande timme detta innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten blir god i korsningen som leder in till rastplatsen.

Korsningen kan med dessa förutsättningar utformas utan refuger på samma sätt som i dagens korsning. För att förbättra framkomligheten på E45an och öka trafiksäkerheten kan det vara fördelaktigt att kanalisera den befintliga korsningen. Detta innebär att man breddar huvudvägen och skapar ett skyddat vänstersvängfält på huvudvägen genom målade spärrområden.

5.4 Trafikföring internt på rastplatsen

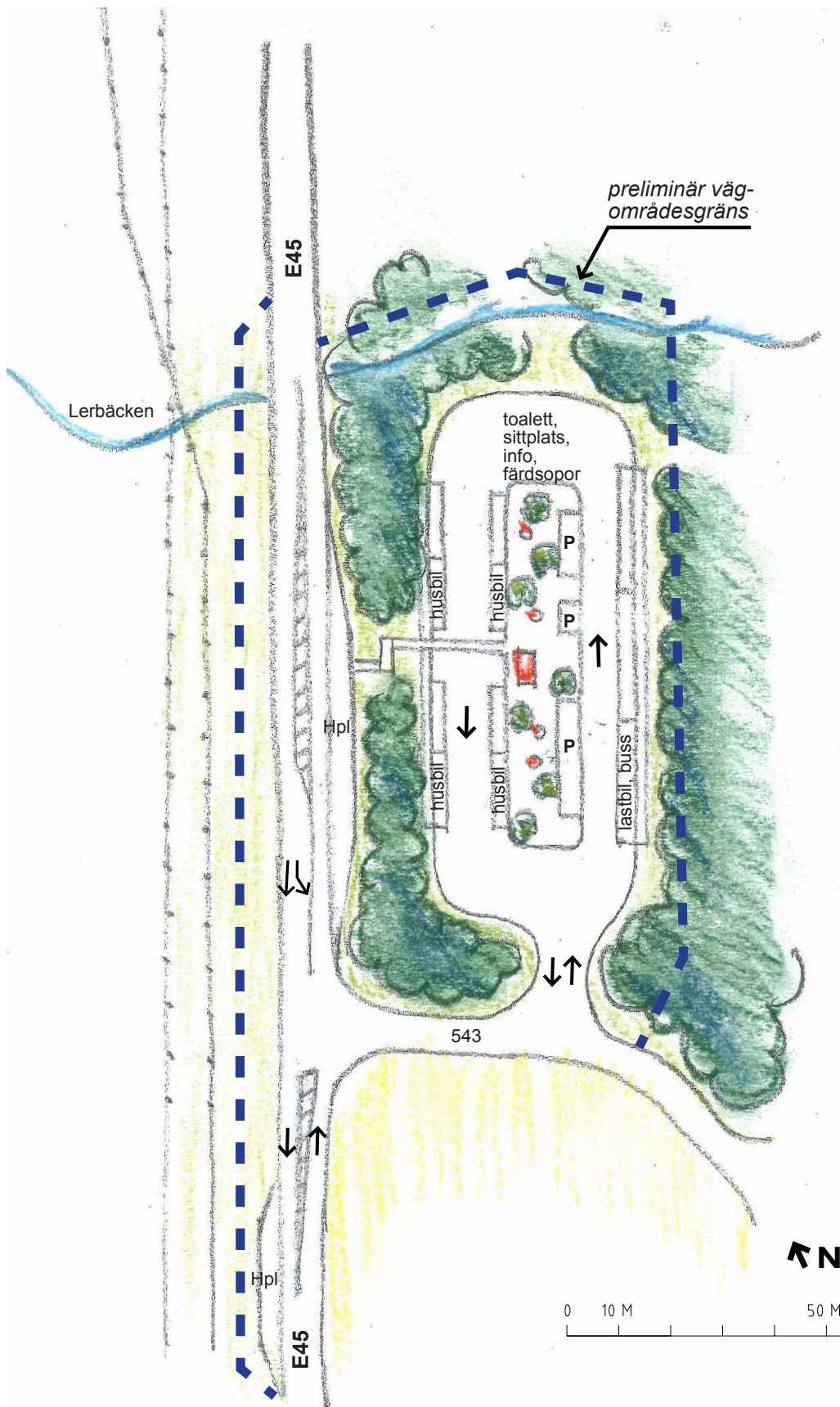
För personbilar och husbilar ger utformningen en trygg och enkel trafikföring med en gemensam in- och utfart. För lastbilar av större format kan utformningen med rundkörning vara störande då lastbil med släp ger stora svepareor vid snäva vändningar. Föreslagen utformning ger tillräckligt med utrymme för in- och utfart. Parkerings/uppställningslösningen för de stora fordonen bör göras så att inte backning krävs vid uppställning.

5.5 Kostnadskalkyl

En grov kostnadskalkyl är utförd som uppskattar att totalkostnaden för att anlägga rastplatsen (byggkostnad + byggherrekostnader) är ca 7 miljoner kr.

5.6 Ledningar och dagvatten

Enligt Bergs kommun är det i nuläget inte möjligt att ansluta rastplatsens toaletter till det kommunala VA-nätet. Arbetet bör därför inriktas på att ta fram en lokal lösning avseende vattenförsörjning samt omhändertagande av spill- och dagvatten. Detta kommer att utredas närmare i senare faser av vägplanen.



Figur 7. Förslagsskiss rastplats öster om väg E45.

6. Effekter och deras tänkbara betydelse

Här ges en kortfattad beskrivning av förväntade effekter av den föreslagna utformningen. När det gäller miljökonsekvenser kommer beskrivningen och analysen av dessa att fördjupas senare i processen i samband med att miljöbeskrivningen eller miljökonsekvensbeskrivningen tas fram.

6.1 Markanvändningseffekter

Ny mark måste tas i anspråk och lösas in för att anlägga rastplatsen. Marken är dock påverkad av att ha varit en del av gamla E45 och terrängförhållandena i området är justerade.

6.2 Trafikeffekter

Den nya rastplatsen ger upphov till fler infarter från väg E45. Korsningens standard behöver beaktas och en kanalisering är fördelaktig för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Effekterna på huvudvägen blir små.

6.3 Miljö- och hälsoeffekter

Projektet bedöms ge en mycket liten påverkan på närmiljön. De ytor som inaspråkats är redan påverkade av den tidigare sträckningen av E45 i form av förändrade terrängförhållanden och genom att Lerbäcken leds i en lång trumma genom området.

6.3.1 Buller och vibrationer

Trafikbuller kan påverka människors hälsa negativt. Vilka bullernivåer som uppfattas som störande är mycket individuellt och beroende av en mängd omgivningsfaktorer. Det anses inte acceptabelt att boende ska behöva utsättas för mycket höga bullernivåer från den dagliga trafiken. Därför genomförs olika typer av åtgärder för att dämpa bullret utmed vägarna, huvudsakligen i samband med om- eller nybyggnadsprojekt.

I mars 1997 fastställde Riksdagen riktvärden för trafikbuller (proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter) som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

För byggnation av en rastplats ska ovanstående nivåer tillämpas mot omgivande bebyggelse. Däremot finns inga riktvärden för vilka bullernivåer som får förekomma inne på rastplatsen. Ovanstående riktvärden kan däremot användas för en konsekvensbedömning av de bullernivåer som besökare på rastplatsen utsätts för.

En översiktlig bullerberäkning har genomförts (med hjälp av Trivectors program Buller Väg II ver. 1.2.1) och utifrån aktuella trafikuppgifter (enligt Trafikverkets nationella vägdatabas) för sträckan. – 3 100 fordon ÅDT (antal fordon per årsmedeldygn, år 2014), andel tung trafik är 13 %. Skyltad hastighet på sträckan är 90 km/h.

I bullerutredningen förutsätts följande scenario:

- Marken mellan väg E45 och rastplatsområdet är mjuk
- Inga byggnader eller annat finns som reducerar bullerutbredningen
- Skyltad hastighet är 90 km/h
- Antal fordon är 3 100 ÅDT år 2014 (antal fordon per årsmedeldygn), varav tung trafik är 13 % (425 fordon ÅDT)

I bullerberäkningen har beräkning skett vinkelrätt ut från väg E45.

Buller från rastplats och väg E45

Enligt bullerberäkning utifrån ovanstående uppgifter hamnar ekvivalentnivån på 55 dB(A) cirka 49 meter från vägen utan bullerdämpande åtgärder. Maximalnivån uppgår, vid detta avstånd, enligt beräkningen till 68 dB(A).

Inga bostadshus eller uteplatser finns inom 49 meter från väg E45 eller rastplatsområdet. Trafikeringen på rastplatsområdet bedöms bli väsentligt mindre än trafikeringen på väg E45 vilket gör att rastplatsens bullerpåverkan på omgivningen blir lägre än den från vägen.

Bullerpåverkan inom rastplatsen

På rastplatsen skapas visst buller när den används samtidigt som rastplatsen i sig kan utsättas för trafikbuller från omgivningen och vara en bullermottagare.

En stor del av rastplatsen är placerad på ett avstånd på inom 49 meter från väg E45 (rastplatsen ligger parallellt placerad mellan ca 20-60 meter från väg E45) vilket gör att rastplatsen kommer att utsättas för en del störande bullernivåer. Bullernivåerna är relativt låga och ses som acceptabla på en rastplats där man vistas en kortare tid. Därför planeras inga åtgärder för att dämpa buller inom rastplatsen.

Vid detaljutformning av rastplatsen bör däremot bänkar och bord placeras så långt från vägen som möjligt. Bullernivåerna vid sittytorna bör motsvara de riktvärden (55dB(A)) som gäller för en uteplats.

6.3.2 Miljö kvalitetsnormer

Nedanstående miljö kvalitetsnormer, MKN berörs av projektet. MKN för vissa värdefulla fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) berör inte aktuellt vattenområde och är därför inte aktuell i detta projekt.

Buller

Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675), vilken är en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt miljö balken, innebär att buller direktivet (2002/49/EG) ska genomföras. Direktivet syftar till att minska buller från större källor såsom vägar, järnvägar, flygplan och större industriell verksamhet. Den aktuella sträckan har en alltför liten trafikmängd för att omfattas av MKN för buller.

Luft

MKN för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477) bedöms inte påverkas som en följd av utbyggnaden av aktuell rastplats.

Vid bedömning av effekter på hälsan används som indikator bland annat kvävedioxid (NO₂). Vilka halter av kvävedioxid som erhålls beror på en rad faktorer, men för att göra en grov bedömning kan man utgå från trafikmängden. Vid en väg som trafikeras med mindre än 15 000 fordon/dygn understiger halterna av NO₂ normalt gällande riktvärden. Den begränsade trafikeringen på rastplatsen, samt att inga andra verksamheter med betydande utsläpp finns i närheten, bör inte ha någon betydande inverkan på luftkvaliteten eller riskera att MKN för luft överskrids.

Vatten

Åtgärder som planeras i närheten av vattenförekomster kan påverka vattnets status. Det är framför allt viktigt att hänsyn tas till förekommande vattendrag under byggtiden. Miljö kvalitetsnormen för olika parametrar i vattenförekomster anges i Vattenförvaltningsförordningen (2004:660) som baseras på EU:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) där det grundläggande kravet är att alla vattenförekomster ska uppnå minst god yt- eller grundvattenstatus eller god ekologisk potential senast 2015.

Grundvattenförekomsten SE695664-142797 finns under hela utredningsområdet, vägförslaget bedöms inte försvåra möjligheten att nå beslutade miljö kvalitetsnormer i utsatt tid.

6.3.3 Farligt gods och risker för boende

Risker och sårbarhet är viktigt att väga in i vägprojekt. Med risker menas i allmänhet plötsliga oönskade händelser, men det kan också omfatta osäkerheter i själva projektet. När det gäller sårbarhet åsyftas väganläggningens känslighet för yttre påverkan.

Med skyddsobjekt menas värden som skulle kunna utsättas för en risk, till exempel människor, egendom, infrastruktur eller miljö. Med riskobjekt menas de objekt som orsakar själva riskhändelsen.

Skyddsobjekt

- Oskyddade trafikanter på rastplatsen.
- Lerbäcken.
- Grundvattenmagasinet.

Riskobjekt

- Fordonstrafiken på väg E45 och väg 543.
- Transporter med farligt gods.
- Schaktarbeten och arbetsmaskiner under anläggningskedet.
- Förvaring och hantering av drivmedel och andra vätskor som riskerar att läcka till grundvattenmagasinet under anläggningskedet.

Riskhändelser kan uppstå både under byggtiden och under drifttiden. Byggtiden är i jämförelse med drifttiden en mycket begränsad period men kännetecknas av att miljön runt rastplatserna och anläggningsarbetena förändras snabbt och innefattar provisoriska lösningar. Det gör det svårare att överblicka möjliga riskobjekt och att förutse riskhändelser än under drifttiden. Skyddsobjekt under byggtiden är främst oskyddade vägarbetare och trafikanter som kan påverkas av den förändrade trafikmiljön och byggtrafiken.

Risker under byggtiden och arbetsmiljörisker hanteras främst i senare skeden av planeringen då det i större utsträckning är klarlagt hur arbetena ska bedrivas. Under drifttiden är det främst trafiken som står för riskerna i området.

7. Fortsatt arbete

7.1 Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan eller ej. Beroende på vilket beslutet som tas kommer den fortsatta planprocessen fortlöpa något olika.

Rastplatsen kommer att utformas och projekteras vilket redovisas i vägplanen vilken då har statusen *Samrådshandling*. Krävs en MKB kommer Länsstyrelsen därefter att godkänna denna innan vägplanen kan få status *Granskningshandling*. Vägplanen kommer att ställas ut för granskning då berörda (enskilda som särskilt berörs, kommun, länsstyrelse m.fl.) får möjlighet att tycka till om planen. Därefter kommer vägplanen att lämnas in för fastställelseprövning. De samråd som har genomförts och kommer att ske beskrivs i Samrådsredogörelsen som hör till vägplanen.

8. Källor

Länsstyrelsernas GIS-tjänster (2014). [online] Tillgänglig: <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/default.aspx> 2014-11-24.

Post och telestyrelsen. (2014) *Ledningskollen.se*. [online] Tillgänglig: <https://www.ledningskollen.se/>. 2014-12-01.

SGU, Sveriges geologiska undersökning (2014) Kartvisaren. [online] Tillgänglig: <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-index-sv.html>. 2014-11-28.

Länsstyrelserna & Vattenmyndigheterna (2014). *Vatteninformationssystem Sverige. VISS*. [online] Tillgänglig: <http://www.viss.lst.se/>. 2014-11-24.

Transportstyrelsen (2014). *Olycksstatistik 1999-2014. STRADA*. [online] Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>. 2014-12-02.

Trafikverket (2014). *Vägtrafikflödeskartan*. [online] Tillgänglig: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>. 2014-12-05.

Övergripande krav Vägars och gators utformning (2012) publikation: 2012:181, Borlänge: Trafikverket. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/vgu/>. 2014-11-24.

Krav för Vägars och gators utformning (2012) publikation: 2012:179, Borlänge: Trafikverket. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/vgu/>. 2014-11-24.

Råd för Vägars och gators utformning (2012) publikation: 2012:180, Borlänge: Trafikverket. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/vgu/>. 2014-11-24.

Fördjupad översiktsplan för Svenstavik (2012) Tillgänglig: <http://www.berg.se/byggaboochmiljo/oversiktsplanerdetaljplanervindkraftenergiplan/oversiktlig-planering/svenstavik.4.2937d44132d3d30eaf80004900.html>. 2014-12-11



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Mitt, Östersund. Besöksadress: Kyrkogatan 43B.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se