

SAMRÅDSUNDERLAG

E45, Rastplats Svenstavik

Bergs kommun, Jämtlands län

Vägplan, 2017-05-04

Projektnummer, 145408



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, E45, Rastplats Svenstavik, Bergs kommun, Jämtlands län

Författare: Frida Säwe, WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2017-05-04

Ärendenummer: TRV 2014/48266

Version: 1.0

Kontaktperson: Daniel Schwartz, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	7
2.1. Planläggningsprocessen	7
2.2. Bakgrund.....	8
2.3. Övergripande mål	8
2.4. Ändamål och projektmål	9
2.5. Tidigare utredningar och beslut	9
2.6. Val av lokalisering	10
2.7. Tidplan	13
2.8. Finansiering.....	13
3. AVGRÄNSNINGAR.....	15
4. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	16
4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning.....	16
4.2. Befolkning och bebyggelse.....	17
4.3. Service och målpunkter.....	17
4.4. Näringsliv och verksamheter.....	17
4.5. Markanvändning.....	17
4.6. Riksintressen.....	18
4.7. Skyddade områden	19
4.8. Landskap och landskapsbild	19
4.9. Kulturmiljö	19
4.10. Naturmiljö.....	19
4.11. Yt- och grundvatten	20
4.12. Ledningar och dagvatten.....	21
4.13. Markförhållanden och geoteknik.....	22
5. MÖJLIG UTFORMNING.....	23
5.1. Innehåll.....	23
5.2. Trafikföring på platsen	24
5.3. Möjliga korsningar och utfarter.....	24
6. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	25
6.1. Markanvändningseffekter	25

6.2.	Trafikeffekter	25
6.3.	Effekter landskap och landskapsbild	25
6.4.	Effekter riksintressen	25
6.5.	Effekter natur- och kulturmiljö.....	25
6.6.	Effekter naturresurser.....	26
6.7.	Miljö- och hälsoeffekter	26
6.8.	Effekter markförhållanden.....	29
6.9.	Effekter i byggskedet	29
7.	FORTSATT ARBETE	30
7.1.	Så här planerar vi arbetet	30
7.2.	Så här går det att påverka.....	30
7.3.	Viktiga frågeställningar	30
7.4.	Prövningar, dispenser och tillstånd	31
8.	KÄLLOR OCH FÖRKLARINGAR	32
8.1.	Förklaring förkortningar.....	32
8.2.	Tryckta källor och utredningar	32
8.3.	Hemsidor och databaser	33

1. Sammanfattning

Trafikverket har identifierat behov av förbättrade möjligheter till rast och vila längs E45 med ändamålet att höja trafiksäkerheten. Trafikverket planerar därför att anlägga en ny rastplats längs E45, söder om Svenstavik, se figur 1. Detta samrådsunderlag utgör det första steget i arbetet med att ta fram en vägplan för rastplatsen. Utbyggnaden är planerad inom planperioden 2014-2025.

Ändamålet med en ny rastplats 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 E45.

Inför samrådsunderlaget har ett utredningsområde avgränsats, se röd markering i figur 1. Utredningsområdet motsvarar målsättningen om körtid på 40-80 minuter mellan rastplatser. Inom utredningsområdet har olika lokaliseringar undersökts. Med grund i dessa föreslås en placering av rastplats cirka 4 km söder om Svenstavik mellan E45 och Rörösjön, se svart markering i figur 1.

Den föreslagna lokaliseringen för rastplats bedöms vara det alternativ som bäst tillgodoser ändamål och projekt mål, genom att det finns tillräckligt med plats för att enkelt åstadkomma en bra trafiklösning, och goda förutsättningar för att skapa ett attraktivt stopp för trafikanter på E45. Inom området för föreslagen lokalisering av rastplats finns inga kända natur- eller kulturvärden. Området ligger i ett naturskönt läge med möjlighet till vackra utblickar mot Rörösjön och landskapet.

I detta samrådsunderlag presenteras projektets förutsättningar och effekter översiktligt, såväl inom det större utredningsområdet som inom det föreslagna lokaliseringsområdet. En möjlig utformning av rastplatsen presenteras tillsammans med övergripande principer för att åstadkomma en säker trafiklösning inom rastplatsen. Projektet bedöms inledningsvis inte ge några betydande negativa effekter inom utredningsområdet, men däremot positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet.

Totalkostnaden har beräknats till cirka 15 miljoner kronor. Under byggtiden ska arbetet utföras så att trafik kan passera störningsfritt på E45, samt så att risken för olyckor minimeras.

Under samrådtiden i planläggningsprocessen har alla berörda parter möjlighet att påverka. Ju tidigare Trafikverket får ta del av synpunkter desto enklare är det att eventuellt arbeta in dessa i vägplanen.



Figur 1. Utredningsområde (röd markering) och föreslagen lokalisering (svart markering).

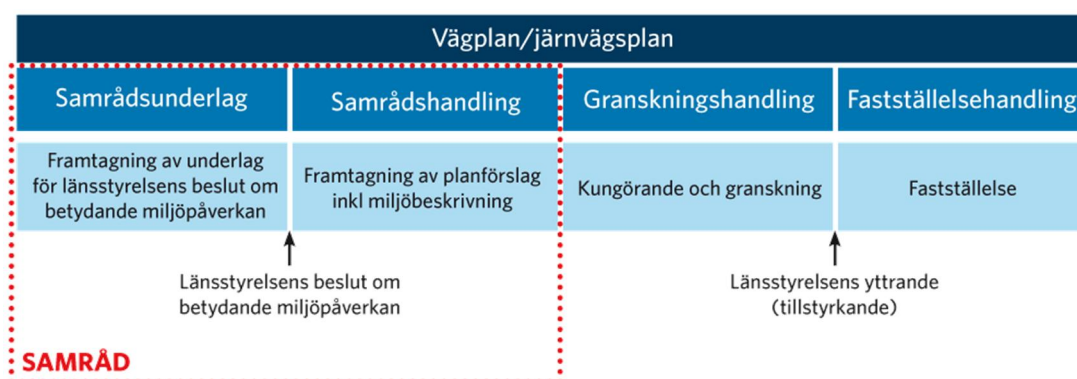
2. Beskrivning av projektet

I detta kapitel beskrivs processen för framtagandet av vägplanen. Här presenteras också bakgrunden till och målen för projektet samt vilka utredningar som gjorts innan samrådsunderlaget påbörjades.

2.1. Planläggningsprocessen

Arbetet med vägplanen kommer att följa Trafikverkets planläggningsprocess och gällande lagstiftning, se figur 2. Planläggningsprocessen innebär en kontinuerlig process där utredningsarbetena och samråden successivt blir mer detaljerade desto längre projektet fortskrider.

Detta samrådsunderlag kommer att skickas på remiss till Bergs kommun och berörda myndigheter med flera. Information om samrådet, bland annat under vilken tid samrådet pågår och var man ska lämna synpunkter, kommer att kungöras genom annonsering i lokala tidningar. Detta för att nå allmänheten och enskilda som särskilt berörs av planen. Vägplanens samrådsunderlag kommer att hållas tillgängligt på kommunhuset i Berg, vid Trafikverkets lokalkontor i Östersund samt publiceras på Trafikverkets hemsida. Efter samrådstiden kommer samrådsunderlaget att skickas in till länsstyrelsen för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess.

Efter beslut om betydande miljöpåverkan ökar detaljeringsgraden i arbetet. Det innebär att rastplatsens utformning, konsekvenser och markanspråk med mera studeras i detalj. När rastplatsens planutformning därefter har utretts hålls den tillgänglig för granskning så att berörda (enskilda som särskilt berörs, kommun, länsstyrelse med flera) får möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på planen. Därefter kommer vägplanen att lämnas in för fastställelseprövning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan byggnationen starta.

I detta samrådsunderlag har flera möjliga lokaliseringar av ny rastplats studerats inom ett utredningsområde, se figur 4. Föreslagen lokalisering, se figur 1, är den plats som bäst svarar mot projektets ändamål och projektmål (se kapitel 2.4). Övriga studerade lokaliseringar är inte aktuella (se kapitel 2.6). Nästa fas i planläggningsprocessen kommer

att resultera i en ingående planutformning av rastplatsförslaget, samt vid behov ombyggnad av E45 i anslutning till rastplatsen.

2.2. Bakgrund

Trafikverket har beslutat att öka antalet rastplatser längs det nationella stamvägnätet och de regionalt viktiga stråken för turism och långväga transporter. Riktlinjen är rastplatser utmed dessa stråk ska finnas på ca 40 till 80 minuters köravstånd. På E45, som är högt prioriterad internationellt i Transeuropeiska transportnät, TEN-T, såväl som nationellt och regionalt i Region Mitt, saknas rastplatser på en sträcka om 290 km mellan Ytterhogdal i söder och Hoting i norr (220 minuters köravstånd). Trafikverket har därför beslutat att bygga ut antalet rastplatser längs sträckan, se figur 3. Utbyggnaden är tänkt att ske inom planperioden 2014-2025.

2.3. Övergripande mål

Det transportpolitiska målet

”Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” (Regeringskansliet 2016). För att förtydliga det övergripande målet har funktions- och hänsynsmål definierats:

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Miljö kvalitetsmål

Regeringen har satt upp 16 nationella miljö kvalitetsmål som syftar till att beskriva och precisera det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart (Naturvårdsverket). Vägtrafik medför till exempel utsläpp till luft och vatten, buller samt barriäreffekter för djur, växter och oskyddade trafikanter och därmed negativa konsekvenser för en rad miljö mål. Miljö målen anger en miljö kvalitet som påverkas av flera sektorer varav vägtrafiken är en.

Miljö kvalitetsmålen syftar till att:

- Främja människors hälsa
- Värna den biologiska mångfalden och naturmiljön
- Ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena
- Bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga
- Trygga en god hushållning med naturresurserna

Regionala mål

De regionala miljö målen i Jämtlands län är detsamma som de nationella miljö kvalitetsmålen med de två regionala tilläggen:

- Ingen utbyggnad av vattenkraft
- Ingen uranbrytning

I juni 2014 fastställdes en länstransportplan (2014-2025) för Jämtlands län. Det övergripande målet när det gäller tillgänglighet är:

- Förbättrade kommunikationer som överbryggat de långa avstånden

I det regionala tillväxtprogrammet lyfts ett antal åtgärder för att nå det övergripande målet för tillgänglighet:

- Förbättrade förutsättningar för transporter av företagens insatsvaror och leveranser.
- Förbättrade förutsättningar för turister från både olika delar av Sverige och utomlands att ta sig till turistdestinationerna.

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med en ny rastplats 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 E45.

Val av placering inom utredningsområdet har gjorts utifrån ändamålet att rastplatsen ska bidra till ökad trafiksäkerhet genom möjlighet till rast och vila. Den valda platsen ska utöver detta uppfylla en rad kriterier. Viktigt är att skapa en trivsamt och funktionell rastplats som är naturskönt belägen. Rastplatsen ska kunna anpassas till omgivningens förutsättningar, kulturvärden, terräng och bebyggelse.

2.5. Tidigare utredningar och beslut

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är ett förhållnings- och arbetssätt som används vid utveckling och analys av åtgärder. Den utgår från att man tänker och arbetar stegvis. Att man i första hand arbetar utifrån steg ett och om det inte går att lösa problemet med dessa typer av åtgärder går man vidare till steg två osv. De fyra stegen är:

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.

Ändamålet med en ny rastplats är att öka möjligheterna till rast och vila för trafikanterna på E45 för att höja trafiksäkerheten. Målet har bedömts vara svårt att uppfylla genom åtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen. Åtgärder som till exempel uppmuntrar andra val av transportsätt (steg 1) eller som ökar effektiviteten på befintlig väg (steg 2) skulle inte självklart lösa problemet med bristande möjligheter till rast och vila. De åtgärder som projektet omfattar bedöms därför ligga inom steg 3, begränsade ombyggnadsåtgärder.

Det har inte gjorts någon specifik åtgärdsvalsstudie för detta projekt. Innan arbetet med vägplanen startade har det dock skett ett inventerings- och utredningsarbete. Vägnätet inventerades avseende rastplatser 2009 (nationellt) och 2010 (regionalt). Inför åtgärdsplaneringen till 2025 gjordes en utredning "Planeringsunderlag för rastplatser i

Region Mitt" (2012-09-17). I underlaget konstateras att sträckan E45 mellan Hoting och Ytterhogdal (där rastplatser finns idag) är den längsta sträckan i regionen utan rastplatser (290 km). Därför föreslås tre nya rastplatser på sträckan; en i Svenstavik, som behandlas i detta samrådsunderlag, en i Häggenås och en i Strömsund. Vidare föreslås att förlägga den nya rastplatsen i Svenstavik söder om korsningen mellan E45 och väg 321, se figur 3. Detta för att rastplatsen ska kunna nyttjas av både trafikanter på E45 och trafikanter från väg 321. Väg 321, som går väster om Storsjön, är en populär väg för turisttrafiken mot Åre och används som genväg för den tunga trafiken som kommer från E14 och ska söderut på E45.

Förutom Trafikverkets utredningar har också Bergs kommun studerat lämpliga lägen för en rastplats i anslutning till E45 vid Svenstavik. I Bergs kommuns fördjupade översiktsplan över området har lägen på höjden söder om samhället och vid butiken Dollarstore samt i slutningen vid Bergsvikens by studerats, se figur 3. I den kommunala planen föreslås läget i Bergsvikens by eftersom det kan ge fin utsikt över Svenstavik, Hoverberget och Storsjön samt har bättre möjlighet att locka besökare till Svenstavik. Som konstaterats i stycket ovan finns dock ett mervärde med en lokalisering av rastplats söder om avfart mot väg 321. Detta för att kunna serva såväl trafik som fortsätter norrut på E45 som trafik som svänger av E45 i Svenstavik in på 321. En rastplats vid Bergsvikens by kan inte serva båda vägarna och det läget inkluderas därför inte i utredningsområdet.

Målet med rastplatsen är också att hitta en placering med lämpligt avstånd enligt Trafikverkets målsättning om 40-80 minuters köravstånd mellan statliga rastplatser. En placering av rastplatsen i anslutning till befintlig service i orten Åsarna, belägen cirka 15 kilometer söder om Svenstavik, har studerats men valts bort på grund av köravstånd. Åsarna är beläget något för nära rastplatsen i Ytterhogdal och för långt från den planerade rastplatsen i Häggenås för att uppfylla målsättningen om lämpliga köravstånd.

2.6. Val av lokalisering

Utredningsområde

Samrådsunderlagets utredningsområde (se figur 1) har avgränsats dels utifrån tidigare studier som Trafikverket och Bergs kommun gjort (se kapitel 2.5) och dels utifrån målet om körtid mellan befintliga och planerade rastplatser. Utredningsområdets södra gräns går cirka 10 kilometer norr om Åsarna, vilket ger en körtid om cirka 60 minuter från Ytterhogdal. Utredningsområdets norra gräns går en bit norr om korsningen till väg 543, vilket är cirka 80 minuters körtid från Häggenås där vägplan för ny rastplats är under framtagande, se figur 3. Det ger ett lämpligt avstånd från närmsta rastplatserna i Ytterhogdal och planerad rastplats i Häggenås i enlighet med målsättning om täthet mellan rastplatser, det vill säga 40-80 minuters restid.

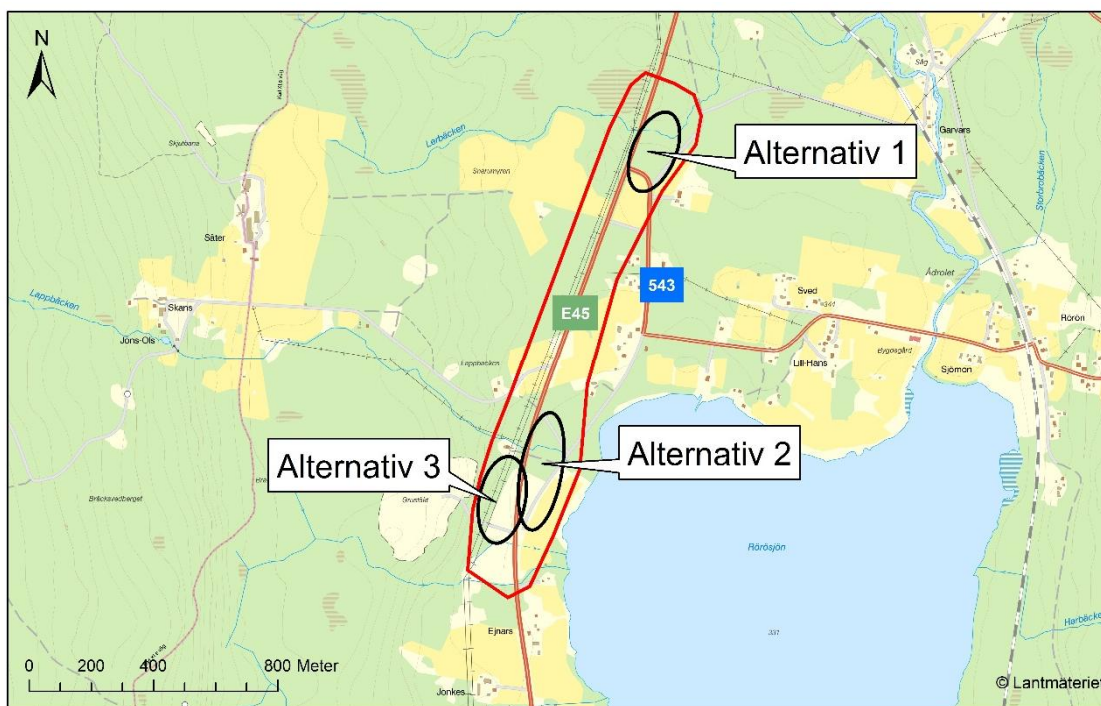


Figur 3. Översiktskarta som visar befintliga och planerade rastplatser i förhållande till utredningsområdet (röd markering).

Lokalisering inom utredningsområde

I en översiktlig lokaliseringsstudie från 2015 har tre olika alternativ för placering av rastplatsen inom utredningsområdet studerats. Ett läge öster om E45 i korsningen mot väg 543, samt två lägen öster och väster om E45 i höjd med Rörösjön, ca 1 km längre söderut, se figur 4. Vid valet av alternativ inom området har studien utgått från för projektet viktiga förutsättningar och principer:

- Platsens förutsättningar för god sikt vid in- och utfart till rastplatsen.
- Platsens tillgänglighet för norrgående trafik, som bedöms vara i störst behov av en rastplats. Anledningen är att de två närmsta rastplatserna (i Ytterhogdal och den planerade i Häggenås) är placerade väster om E45 och lättillgängliga för södergående trafik, samt att den södergående trafiken i högre utsträckning stannat vid andra närliggande målpunkter, som t.ex. Östersund.
- Möjligheterna att skapa en naturskön rastplats med säker trafikutformning.



Figur 4. Studerade alternativ (svarta markeringar) inom utredningsområdet (röd markering).

Den översiktliga lokaliseringsstudien kom fram till att alternativ 1 är ett mindre lämpligt läge för en rastplats, eftersom det ligger lägre än E45 och inte ger möjlighet till utblickar mot eller upplevelser av närområdet. Området är också mycket kuperat, vilket innebär stora ingrepp i marken och begränsade utrymmen för att kunna åstadkomma en bra trafiklösning inom rastplatsen.

En placering av rastplats i alternativ 3 bedömdes också som mindre lämplig. Placeringen innebär att befintlig infart till en grustäkt måste flyttas. Området ligger inklämt mellan E45 och befintlig kraftledning, vilket ger begränsat utrymme för trafiklösningar. Alternativet är också beläget väster om E45, vilket troligtvis är mindre lämpligt än en placering öster om E45 enligt motivering ovan.

En placering öster om E45 i höjd med Rörösjön, alternativ 2, bedöms vara den lokalisering som innebär bäst målpuppfyllelse genom att det finns tillräckligt med plats för att enkelt åstadkomma en säker trafiklösning och goda förutsättningar för att skapa en attraktiv plats för trafikanter i framförallt norrgående riktning att stanna vid. Lokaliseringen bedöms ha något svårare geotekniska förutsättningar än övriga placeringar, men ligger i ett naturskönt läge med möjlighet till vackra utblickar mot Rörösjön och landskapet. Rastplatsens placering ger också möjlighet att anordna en anslutning för gående till lokalvägnätet för till exempel promenader i omgivningen.

Med grund i lokaliseringsstudien föreslås alternativ 2 som ett lämpligt område för placering av rastplatsen. Samrådsunderlaget utgår dock översiktligt från utredningsområdet som helhet.

2.7. Tidplan

Fas, vägplanen	Aktivitet	Preliminär tidpunkt
Samrådsunderlag	Samråd om vägplanens samrådsunderlag	Våren 2017
Samrådsunderlag	Trafikverkets begäran om åtgärderna kan medföra betydande miljöpåverkan eller ej	Sommaren 2017
Samrådshandling	Samråd med myndigheter, kommuner och allmänhet. Möte på orten	Hösten 2017
Granskningshandling	Vägplanens formella granskning och länsstyrelsens tillstyrkan	Vintern 2017-2018
Fastställelseprövning	Trafikverkets begäran om fastställelseprövning	Våren 2018
Fastställelseprövning	Fastställd vägplan	Sommaren 2018
Byggstart	Planerad byggstart	Våren 2019

2.8. Finansiering

Projektet finansieras med medel från smärre investeringsobjekt (SINV). Den beräknade totalkostnaden för projektet är cirka 15 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. I tabellen på nästa sida presenteras en översiktlig uppskattning av projektets bygg- och byggherrekostnader.

Rastplats Svenstavik södra uppskattning av byggkostnad inkl byggherrekostnader miljoner kronor	
Markberedning	2,4
Överbyggnad och beläggning	2,8
VA-arbeten	0,4
Grönytor	0,6
Belysning och markutrustning	0,7
Breddning för korsningar på E45 och skyltar	0,7
Servicehus	0,7
Vägplan och Projektering	2,5
TRV byggherrekostnad	1,8
Oförutsett 20%	2,5
Summa	15,0

Byggstart planeras kunna ske tidigast 2019.

3. Avgränsningar

Samrådsunderlaget utgår från ett översiktligt utredningsområde, röd markering i figur 1. Utifrån tidigare genomförda lokaliseringsstudier föreslås ett läge för lämplig placering av rastplatsen inom utredningsområdet, svart markering i figur 1.

I samrådsunderlaget beskrivs förutsättningar, effekter och konsekvenser översiktligt inom utredningsområdet, och mer detaljerat inom området för föreslagen lokalisering. När det behövs med hänsyn till art och omfattning beskrivs förutsättningar och effekter också inom ett större influensområde, till exempel förändringar i landskapsbild, bullerpåverkan och effekter kopplat till vattenmiljö.

Tidsmässigt beskrivs effekter till prognosåret 2040.

4. Förutsättningar

I detta kapitel ges en översiktlig bild av för projektet relevanta förutsättningar inom utredningsområdet. Förutsättningarna beskrivs mer detaljerat inom området för föreslagen lokalisering mellan E45 och Rörösjön.

4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning

Omgivande vägnät

Utredningsområdet sträcker sig längs med E45 (figur 1) som går genom nästan hela Sverige, från Göteborg till Karesuando. Vägen benämns också Inlandsvägen. Inom utredningsområdet finns också delar av E45:ans gamla sträckning kvar, samt Bergviksvägen som går via Rörön och norrut mot östra sidan av Svenstavik. Norr om utredningsområdet finns avfart till väg 321 som är en alternativ väg för trafikanter mot till exempel Åre.

Vägstandard

E45 har karaktär av normal svensk landsväg, det vill säga en cirka 9 meter belagd väg utan mittseparering. Vägrenarna är cirka 0,5 meter breda och gång- och cykeltrafiken är inte separerad. Skyltad hastighet är 90 km/h och mätningar visar att medelhastigheten är strax under 90 km/h i utredningsområdet.

Framkomligheten för trafik på huvudleden är god men oskyddade trafikanter är inte separerade från fordonstrafiken, vilket innebär bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på sträckan. Oskyddade trafikanter, i form av gång- och cykeltrafik, bedöms dock inte förekomma i någon större utsträckning inom utredningsområdet.

Trafik idag

E45 hade vid mätning 2014 i augusti 3 473 fordon med andel tunga fordon på 15 %. ÅDT (årsmedeldygnstrafik) beräknas till 3 100 fordon. Dygnet mest belastade timme hade 316 fordon per timme det vill säga nära 10 % av dygnstrafiken. Antalet oskyddade trafikanter är okänt men antas vara lågt.

Väg 543 som svänger av inom utredningsområdet österut har en beräknad ÅDT på 120 fordon med en andel tunga fordon på 8 %. Väg 321 som svänger väster om Storsjön har en beräknad ÅDT på 1400 fordon med en andel tunga fordon på 13 %.

Trafik i utbyggt scenario och prognostiserad framtid

Med en antagen trafik tillväxt på det allmänna vägnätet om ca 1 % per år ökar trafiken med en faktor 1,22 på 20 år. Prognosårets (2040) ÅDT blir med detta 3 782 fordon per årsmedeldygn.

Trafikflödet in och ut från den planerade rastplatsen kan bara ses som ett antagande. Ny rastplats med personbilar, husbilar och tunga lastbilar kan, i jämförelser med andra närliggande rastplatser med liknande förutsättningar, antas alstra ca 50 fordon per dygn under en normal sommarmånad.

Trafiksäkerhet och olyckor

En mätning i statistiksystemet STRADA visar att det skett fyra trafikolyckor i utredningsområdet mellan åren 2003-2016. Det gäller två bilar som åkt av vägen, en bil som

kört in i en stillastående lastbil samt en viltolycka med rådjur. Olyckorna bedöms inte vara orsakade av vägens standard eller ha några särskilda samband med varandra. En mätning av en längre sträcka för E45 visar att det skett förhållandevis få trafikolyckor i utredningsområdet.

4.2. Befolkning och bebyggelse

Utredningsområdet är beläget cirka 2 kilometer söder om Svenstavik och cirka 10 kilometer norr om Åsarna. I Svenstavik bor cirka 1000 personer och i Åsarna cirka 280 personer. Inom utredningsområdet finns endast ett bostadshus, cirka 70 meter från området för föreslagen lokalisering av rastplats på andra sidan om E45. Runt omkring utredningsområdet finns spridd by-bebyggelse.

4.3. Service och målpunkter

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 2 km norr om utredningsområdet. För resenärer söderifrån utgör Svenstavik porten till Storsjöområdet. I Svenstavik fortsätter väg 321 mot Åre som ligger 130 km åt nordväst. Utredningsområdet ligger 10 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.

Inom utredningsområdet finns två busshållplatser, en strax söder om och en strax norr om föreslagen lokalisering av rastplats.

4.4. Näringsliv och verksamheter

Rennäring

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

Verksamheter

Delar av utredningsområdet utgörs av mark för skogs- och jordbruksändamål. Inom föreslagen lokalisering av rastplatsen finns en liten del skogsmark. Väster om föreslagen lokalisering, på andra sidan om E45, finns en grustäkt. I övrigt finns närmaste verksamheter i Åsarna och Svenstavik.

4.5. Markanvändning

Marken inom utredningsområdet utgörs av E45 och är i övrigt obebyggd förutom ett bostadshus och enstaka komplementbyggnader. Inom område för föreslagen lokalisering ligger marknivån något lägre än E45 och området består av dels öppen mark/slymark och dels av ett mindre skogsområde med ung tall och granskog. Öster om planerad rastplats går E45:ans gamla dragning, se figur 5.



Figur 5. Bild t.v. visar föreslagen lokalisering sett från söder med E45 till vänster. Bild t.h. visar föreslagen lokalisering sett från söder med gamla E45 till höger.

Planer

Bergs kommun har en äldre gällande översiktsplan som antogs 1991 och kommunen arbetar i nuläget med en ny kommunomfattande översiktsplan. År 2013 antog kommunen en LIS-plan (landsbygdsutveckling i strandnära lägen) som tillägg till översiktsplanen. LIS innebär en möjlighet att bygga till exempel nya bostadsområden i närheten av vattnet, förutsatt att landsbygdsutveckling kan uppnås och användas som särskilt skäl för upphävande av strandskyddet. I planen är hela norra delen av Rörösjön utpekad som LIS-område. Den planerade rastplatsen ligger i anslutning till LIS-området, men planeras alldeles intill E45, där buller och risker gör det olämpligt att utveckla till exempel bostadsbebyggelse. Vägplanen bedöms därför inte motverka syftet med utpekad LIS-område.

Kommunen antog 2012 en fördjupad översiktsplan för Svenstavik. I planen diskuteras lägen för en rastplats (se kapitel 2.3). Planområdet är dock avgränsat till norr om rastplatsområdet och berör därför inte utredningsområdet.

Det finns inga detaljplaner inom utredningsområdet.

4.6. Riksintressen

Utredningsområdet berör E45 som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken och som ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av vägen.

Strax norr om Svenstavik, cirka 4,5 kilometer norr om utredningsområdet, börjar Storsjöbygden som är av riksintresse för kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Riksintresset sträcker sig längs med hela Storsjön och uttrycks genom ett öppet jordbrukslandskap med radbyar och äldre gårdar, mestadels från 1800-tal, på höjd och sluttningslägen med vida utblickar. Inom riksintresset finns också bevarade kyrkor och kyrkomiljöer från medeltid och fram till tidigt 1900-tal.

Området Storsjöbygden, som börjar omkring 4,5 kilometer från utredningsområdet, är av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap 6 § miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada miljön.

4.7. Skyddade områden

Vägnät

E45 ingår i det nationella stamvägnät 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.

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). Syftet med strandskyddet är att bevara strandområden för allmänhetens tillgång och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom utredningsområdet gäller strandskydd kring Rörösjön, Lappbäcken, Lerbäcken och en mindre bäck. Den föreslagna lokaliseringen av rastplats ligger mer än 100 meter från Rörösjöns strandlinje, men kan komma att beröra strandskyddsområdet kring Lappbäcken och den mindre bäcken. Intrång i och eventuellt behov av dispens från förbuden i strandskyddsområdet kommer att utredas vidare i nästkommande skede. Om vägplanen fastställs så erhålls dispens om frågan hanterats inom ramarna för planarbetet.

Inga andra riksintresseområden, natur- eller kulturskyddade områden finns inom utredningsområdet. Det kan dock förekomma miljöer som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap miljöbalken. Om vägplanen fastställs innebär det en dispens från bestämmelserna om biotopskydd om frågan hanterats inom planarbetet.

4.8. Landskap och landskapsbild

Utredningsområdet ligger vid porten till Storsjöbygdens landskap som präglas av öppna, odlade marker med inslag av skog 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.

Inom området för föreslagen lokalisering ges möjlighet till utblickar över Rörösjön och omgivande landskap. Sjön omgärdas av spridd by-bebyggelse och öppna odlingslandskap samt skogbeklädda berg i horisonten. Områdena öster om E45 i höjd med placeringen består av flack skogsmark och enstaka bostadshus.

4.9. Kulturmiljö

Cirka 200 meter norr om utredningsområdet finns två husgrunder från historisk tid som klassas som övriga kulturhistoriska lämningar i Riksantikvarieämbetets Fornsök. Inom utredningsområdet finns inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska värden. Om en fornlämning påträffas under byggandet ska arbetet omedelbart avbrytas och tillsynsmyndigheten meddelas.

4.10. Naturmiljö

I artportalen finns rödlistade fågelarter registrerade inom utredningsområdet. Hittills gjorda bedömningar pekar dock mot att området inte är attraktivt för häckning och födosök för arterna, bland annat beroende av närheten till E45.

I övrigt finns inga kända naturvärden inom utredningsområdet. Området för föreslagen lokalisering av rastplats består av sly och skog, också utan kända naturvärden.

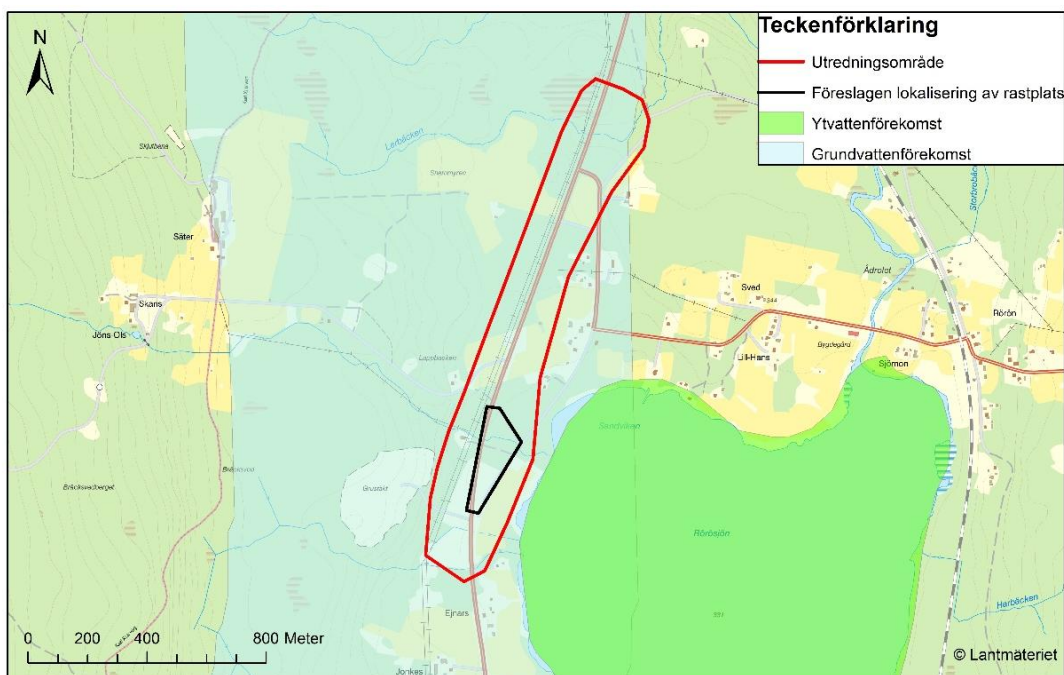
4.11. Yt- och grundvatten

Genom utredningsområdet rinner tre vattendrag. Lerbäcken och Lappbäcken samt en mindre bäck utan namn. Lappbäcken kommer troligtvis att beröras av föreslagen lokalisering.

Öster om föreslagen lokalisering av rastplats ligger Rörösjön som ingår i Indalsälvens huvudavrinningsområde och avvattnas av vattendraget Svenstaån, se figur 6. Rörösjön är utpekade som vattenförekomster med beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) för ekologisk och kemisk status. I Vatteninformationssystem Sverige (VISS) finns uppgifter lagrade om bland annat beslutade miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster. Miljö kvalitetsnormerna beskriver de kvaliteter som vatten som definierats som vattenförekomster (yt- och grundvatten) ska uppnå samt vilket år normen ska nås. Även statusbedömningar finns i VISS. Klassningarna för ekologisk status går från hög; god; måttlig; otillfredsställande; dålig ekologisk status. För kemisk status finns klassningarna god och uppnår ej god status. Enligt VISS uppnår Rörösjön måttlig ekologisk status (2014-10-28) och ej god kemisk status (2015-08-16) på grund av överskridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE). Rörösjön omfattas av ett generellt undantag i form av tidsfrist till 2021 för att uppnå kvalitetskravet god ekologisk status. Anledningen till att god ekologisk status inte uppnåddes till 2015 bedöms vara kontinuitetsförändringar (konnektivitet) och morfologiska förändringar. Den kemiska ytvattenstatusen omfattas av undantag i form av mindre stränga krav för nivåer av kvicksilver på grund av atmosfärisk deposition samt bromerade difenyletrar på grund av långväga luftburna föroreningar. I Sverige idag överskrider kvicksilver gränsvärdet i alla ytvattenförekomster, sjöar, vattendrag och kustvatten.

Cirka 800 meter öster om utredningsområdets gräns rinner Svenstaån, som också utgör en ytvattenförekomst, SE696038-142985. Rörösjön avvattnas genom Svenstaån, och de två vattenförekomsterna bedöms ha samma status och samma generella undantag vad gäller tidsfrist för ekologisk status samt mindre stränga krav för kemisk status enligt uppgifter i VISS.

Under utredningsområdet finns en grundvattenförekomst, SE695664-142797, bestående av en sand- och grusförekomst, se figur 6. Förekomsten bedöms ha god kemisk och kvantitativ status, kvalitetskravet är även fortsättningsvis god status. Grundvattenförekomsten är skyddad av krav enligt dricksvattenföreskrifterna. För närvarande sker inget kommunalt dricksvattenuttag ur förekomsten.



Figur 6. Vattenförekomster omkring utredningsområdet (röd markering) samt föreslagen placering av rastplats (svart markering) som omfattas av miljökvalitetsnormer.

4.12. VA och dagvatten

Stora delar av rastplatsområdet kommer att omvandlas från genomsläpplig gräs- och skogsmark till hårdgjorda ytor (parkeringsplats med servisbyggnad). Förändringar i markanvändning kommer att innebära förändring i dagvattenflöde och föroreningsbelastning från området. Verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp (VA) ligger 500 meter norr om utredningsområdet och 2 kilometer norr om föreslagen lokalisering av rastplats. Det är därför inte aktuellt att ansluta rastplatsens servicebyggnad till det kommunala VA-nätet. Arbetet har därför inriktats på att ordna enskild vatten- och avloppsförsörjning till rastplatsen. En enskild lösning kan till exempel utgöras av bergborrad dricksvattenbrunn och infiltrationsanläggning för rening av avloppsvatten. Tekniska detaljer och placering kommer att utredas närmare i senare faser av projektet.

Rastplatsen kan utrustas med en oljeavskiljare för att rena dagvattnet innan det avrinner mot bäckar som utmynnar i Rörösjön eller infiltrerar marken och når grundvattnet. Dagvattnet förutsätts även delvis renas naturligt genom fastläggning i gräs/skogsslätten ner mot Rörösjön.

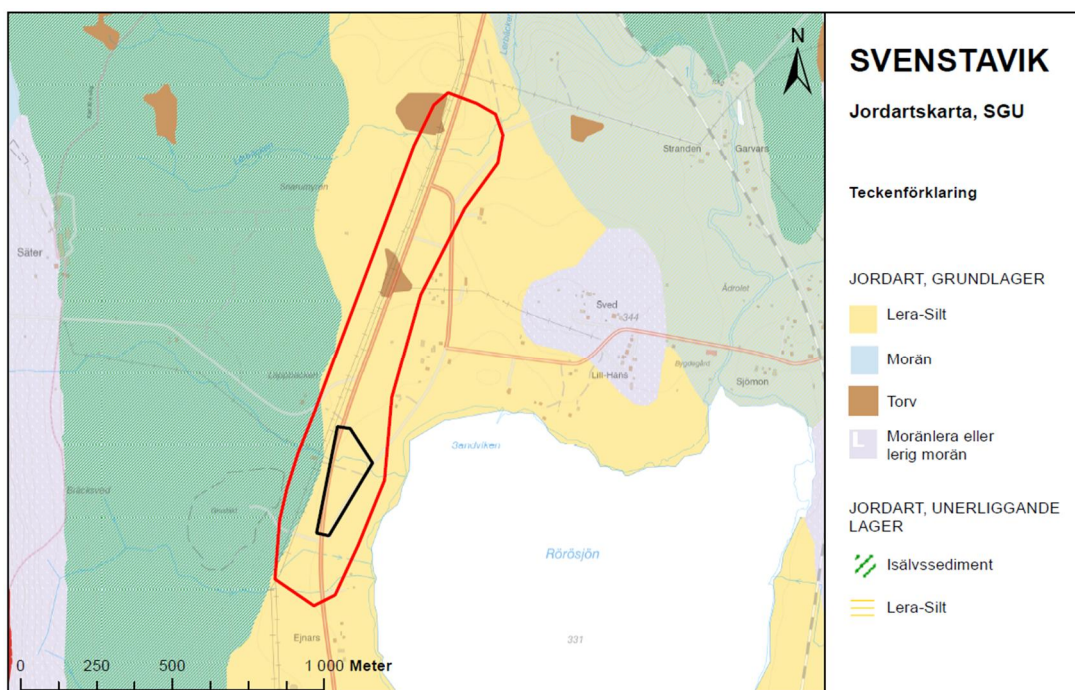
4.13. Ledningar

Ett större kraftledningsstråk löper strax väster om E45. Skanova har en markförlagd teleledning som löper i vägslätten väster om E45.

4.14. Markförhållanden och geoteknik

En geoteknisk undersökning har genomförts inom området för föreslagen lokalisering av rastplats. Enligt denna består markytan av tunnare lager torv eller mulljord, förutom i söder där torvmäktigheten är större. Under det översta lagret torv/mulljord består jordarna av grusig sand och finsand som efterföljs av siltig lera, lera och lokalt även sulfidlera. De siltiga och leriga jordarna underbyggs av en fast morän där sonderingarna avslutats eller nått "fast botten" på 9-13 meters djup. Figur 7 visar jordarter inom utredningsområdet och inom område för föreslagen lokalisering.

Utifrån föreslagen höjdsättning kommer en uppfyllnad av området på ca 1-2 meter att vara nödvändig. Detta kommer att medföra sättningar i underliggande lerjordar. För att ta ut dessa sättningar kan marken till exempel överbelastas en tid. Alternativt kan överbyggnaden förstyrkas och nivåställningen kompenseras för att tillåta att den ska sätta sig en bit.



Figur 7. Jordarter inom utredningsområdet.

5. Möjlig utformning

I detta kapitel presenteras en möjlig utformning av rastplatsen. Vidare utredningar och projekteringsarbeten kommer att ske i samband med framtagande av vägplanens samrådshandling och alternativa lösningar inom utredningsområdet kan bli aktuella.

5.1. Innehåll

Rastplatsen ska upplevas som trivsamt och trygg och kunna erbjuda trafikanten möjlighet till rekreation och vila. Den bör vara väl synlig från E45 och innehålla parkeringsplatser för personbilar, husbilar, bussar och lastbilar. Det skall finnas toaletter som kan användas av alla besökare, bord med sittplatser, sopkärl och information om Svenstavik och Storsjöområdet.



Figur 8. Möjlig utformning av rastplatsen.

Figur 8 visar en möjlig utformning av rastplatsen. Rastplatsen förläggs parallellt med E45. I förslaget till möjlig utformning finns uppställningsplats för 4 lastbilar med släp, uppställningsplatsen kan även användas av bussar. Det finns också ett antal uppställningsplatser för husbilar samt cirka 12 parkeringsplatser för personbilar. Minst två av parkeringsplatserna, toalett och bord ska vara anpassade för rörelsehindrade personer.

Övriga funktioner som diskuteras för rastplatsen är latrintömning samt hundrast- och promenadslinga. Rastplatsen ska ha god belysning och upplevas som trygg för besökaren.

5.2. Trafikföring på platsen

För personbilar och husbilar ger föreslagen utformning en trygg och enkel trafikföring med en separat in- och utfart samt genomgående körfält. Den tunga trafiken leds i ett eget körfält. Parkeringslösningen för den tunga trafiken utformas så att den kan köra in, parkera och köra ut utan att behöva backa.

5.3. Möjliga korsningar och utfarter

Det valda läget kräver två korsningar mot E45, en infart i söder och en utfart i norr. E45 har en låg trafikmängd i förhållande till vad korsningarna beräknas klara. Framkomligheten och trafiksäkerheten beräknas därmed bli god i korsningarna som leder in till och ut från rastplatsen.

För att förbättra framkomligheten på E45 och öka trafiksäkerheten kan det vara fördelaktigt att bredda huvudvägen och skapa ett skyddat vänstersvängfält på huvudvägen genom målade spärrområden. Även andra åtgärder och förbättringar kan bli nödvändiga längs E45 i anslutning till rastplatsen, vilket också kan innebära behov av ökat markanspråk på intilliggande fastigheter.

5.4. Rastplatsen i landskapet

Rastplatsens möjlighet att passas in i landskapet är god. Landskapet är relativt flackt (svagt sluttande mot sydöst) och öppet med enstaka inslag av skog, vilket skulle vara förenligt med en rastplats som är flackt och öppen i sin utformning. Den föreslagna placeringen är belägen i ett mindre skogsområde som ger möjlighet till god inpassning i omgivningen. Rastplatsen kan ta stöd av befintlig skog, vilket bidrar till en känsla av rumslighet för besökarna och en fond eller ridå av vegetation som fysiskt förankrar rastplatsen i landskapet. Placeringen ger också förutsättningar till utblickar över det öppna landskapsrummet i vilket rastplatsen är belägen samt ned mot Rörösjön.

6. Effekter och deras tänkbara betydelse

I detta kapitel ges en kortfattad beskrivning av möjliga förändringar i miljö kvalitet (effekter) och vad de kan innebära för berörda intressen (konsekvenser). Beskrivningen och analysen av dessa fördjupas senare i processen i samband med att miljöbeskrivningen eller miljökonsekvensbeskrivningen tas fram.

6.1. Trafikeffekter

In- och utfarternas standard behöver beaktas i fortsatt planering och en kanalisering med vänstersvängfält är fördelaktig för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. En ny rastplats ger också ökade möjligheter till rast och vila, vilket kan förväntas ge positiva effekter för trafiksäkerheten på E45 som helhet. Om in- och utfarterna till rastplatsen utformas på ett trafiksäkert sätt kommer projektet att bidra till både funktionsdelen och hänsynsdelen av det transportpolitiska målet.

I en möjlig utformning av rastplatsen är den tunga fordonstrafiken separerad från biltrafiken, vilket ger en ökad säkerhet inne på rastplatsen.

6.2. Markanvändningseffekter

Ny mark måste tas i anspråk och lösas in för att anlägga rastplatsen. Marken i det område som föreslås för lokalisering av rastplatsen består av dels sly och dels skogsmark och är sedan tidigare påverkad av gamla E45. Förutom den skogsmark som tas i anspråk, bedöms markanvändningseffekterna i det föreslagna lokaliseringsområdet bli små. Effekterna vad gäller markanvändning i utredningsområdet som helhet bedöms också bli små.

6.3. Effekter landskap och landskapsbild

Delar av den skog som finns inom utredningsområdet idag kommer att tas i anspråk för förslaget till ny rastplats, vilket innebär en viss förändring av landskapet i den närmaste omgivningen. Landskapet inom utredningsområdet består dock mestadels av öppen ängs- och jordbruksmark, varför förlusten av skogsmarken inte bedöms innebära ett alltför stort ingrepp i landskapet som helhet. Möjligtvis kan rastplatsen också förankras mot skogspartiet norr om föreslagna lokalisering, för att den lättare ska smälta in i landskapsbilden. Rastplatsen planeras bli av naturskön karaktär och bedöms kunna passa in i landskapet på ett tillfredställande sätt.

6.4. Effekter riksintressen

Rastplatsen kommer att utformas med framkomligheten på E45 i åtanke och bedöms därför inte ge några betydande effekter för riksintresse kommunikation.

De riksintresseområden för kulturmiljö och friluftsliv som är belägna ca 4 kilometer norr om utredningsområdet och 6 kilometer norr om föreslagna lokalisering bedöms inte påverkas av föreslagna lokalisering av rastplats.

6.5. Effekter natur- och kulturmiljö

Utredningsområdet innefattar inga särskilt utpekade natur- eller kulturvärden. Naturmiljön i utredningsområdet består av öppen jordbruksmark med inslag av sly samt gran- och

tallskog. Delar av utredningsområdet, inklusive platsen för föreslagen lokalisering, är också delvis påverkat av den gamla sträckningen för E45.

De två kulturhistoriska lämningar som är belägna 200 meter norr om utredningsområdet och cirka 2 kilometer norr om föreslagen lokalisering av rastplats bedöms inte beröras av projektet. Projektet bedöms som helhet ge en mycket liten påverkan vad gäller natur- och kulturmiljö.

6.6. Effekter naturresurser

Föreslagen lokalisering av rastplats innebär att 0,5 -1 hektar skogsmark tas i anspråk. Den del som behöver tas i anspråk i samband med anläggandet av rastplatsen är dock förhållandevis liten och består av ett mindre område, omgärdat av flera vägsträckningar. Det allmänna intresset av en rastplats längs med aktuell sträckning av E45 bedöms därför väga tyngre än det allmänna intresset av skogsmarken i området för föreslagen placering.

6.7. Miljö- och hälsoeffekter

Buller

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. 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.

Vid planering och projektering av rastplatsen ska ovanstående nivåer tillämpas mot omgivande bostadsbebyggelse. 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) och utifrån aktuella trafikuppgifter (enligt nationell vägdatabas) för sträckan.

– 3 850 fordon ÅDT (antal fordon per årsmedeldygn, år 2040), andel tung trafik är 17 %.
Skyltad hastighet på sträckan är 90 km/h.

I bullerutredningen förutsätts följande scenario:

- Inga byggnader eller annat finns som reducerar bullerutbredningen
- Skyltad hastighet är 90 km/h
- Antal fordon är 3 850 ÅDT år 2040 (antal fordon per årsmedeldygn), varav tung trafik är 17 % (660 fordon ÅDT)

Enligt bullerberäkningen hamnar ekvivalentnivån på 54 dB(A) cirka 55 meter från vägens mitt (vid närmaste bostadshus) utan bullerdämpande åtgärder. Maximalnivån uppgår, vid detta avstånd, enligt beräkningen till 65 dB(A). Med beräknad trafikökning till år 2040 beräknas nivåerna till 55 dB(A) ekvivalent nivå och 66 dB(A) maximal nivå. Alltså klaras riktvärdena för buller, både i ett nutida och i ett framtida perspektiv. Trafikeringen på rastplatsområdet bedöms bli väsentligt mindre än trafikeringen på E45, vilket gör att rastplatsens bullerpåverkan på omgivningen blir lägre än den från vägen.

Bullersituationen inom rastplatsen bedöms bli godtagbar. Bullernivåerna är relativt låga och ses som acceptabla på en rastplats där människor 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 (55 dB(A) samt 70 dB maximal nivå) som gäller för en uteplats.

Farligt gods och risker för boende

Risker och sårbarhet är viktigt att väga in i projektet. 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 i projektet:

- Oskyddade trafikanter på rastplatsen.
- Berörda vattendrag
- Grundvattenförekomsten.

Riskobjekt i projektet:

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

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.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) regleras enligt Miljöbalkens 5 kapitel och används för att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människa eller miljö kan belastas med. Om MKN inte kan uppnås krävs oftast att ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normerna. MKN finns för luftkvalitet, yt-, grund-, och kustvatten, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Storsjön omfattas av MKN för vissa värdefulla fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), sjön ligger dock ca 3 kilometer nedströms föreslaget utredningsområde och bedöms därför inte beröras av detta projekt. För att omfattas av MKN för buller krävs en trafikmängd på över tre miljoner fordon per år, vilket gör att den aktuella sträckan inte omfattas. Nedanstående MKN bedöms beröras av projektet.

Luft

MKN för föroreningar i utomhusluft regleras enligt SFS 2010:477. Miljökvalitetsnormerna för luft överskrids inte i dagsläget.

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. Den aktuella sträckan av E45, som trafikeras med mindre än 15 000 fordon/dygn, bedöms understiga halterna av NO₂ gällande riktvärden.

Rastplatsens trafikering förväntas bli begränsad och inga andra verksamheter med betydande utsläpp finns i närheten. Planerad rastplats är också belägen i ett relativt öppet område, där luftströmningen är god. Projektet bedöms därmed inte ha någon betydande inverkan på luftkvaliteten eller möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för luft.

Yt- och grundvatten

Åtgärder som planeras i närheten av vattenförekomster kan påverka vattnets status. MKN 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. Om kraven inte uppnås ska det av underlagen framgå vilka kvalitetsfaktorer för klassificering av ekologisk status och vilka gränsvärden för kemisk ytvattenstatus som är orsaken till att god status inte uppnås. I december 2016 beslutade Vattendelegationerna om nya förvaltningsplaner för vattenförekomsterna.

Grundvattenförekomsten SE695664-142797 finns under hela utredningsområdet, se figur 6. Förekomsten bedöms ha god kemisk och kvantitativ status, kvalitetskravet är även fortsättningsvis god status. Grundvattenförekomsten är skyddad av krav enligt dricksvattenföreskrifterna. Riskerna för att påverka grundvattenförekomstens status är störst i anläggningsskedet. Förvaring och hantering av drivmedel och andra vätskor ska ske på ett sådant sätt att de inte riskerar att läcka till grundvattenmagasinet.

Ytvattenförekomsten Rörösjön, SE695913-143022, ingår i Indalsälvens huvudavrinningsområde och sjön avvattnas av vattendraget Svenstaån, se figur 6. Enligt VISS uppnår Rörösjön måttlig ekologisk status (2014-10-28) och ej god kemisk status (2015-

08-16) på grund av överskridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE). Rörösjön omfattas av ett generellt undantag i form av tidsfrist till 2021 för att uppnå kvalitetskravet god ekologisk status. Anledningen till att god ekologisk status inte kan uppnås till 2015 bedöms vara kontinuitetsförändringar (konnektivitet) och morfologiska förändringar. Den kemiska ytvattenstatusen omfattas av undantag i form av mindre stränga krav för nivåer av kvicksilver på grund av atmosfärisk deposition samt bromerade difenyletrar på grund av långväga luftburna föroreningar.

Rastplatsen bedöms inte innebära någon väsentlig förändring av de fysiska eller kemiska förutsättningarna kring eller i sjön. Projektet innebär att idag genomsläppliga ytor blir hårdgjorda, tillkommande dag- och spillvatten som skulle kunna påverka vattenkvaliteten kommer dock att omhändertas och renas. Inte heller de bäckar som rinner norr och söder om området, och som utmynnar i Rörösjön, förväntas påverkas på ett sådant sätt att det skulle försämra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Byggandet och driften av rastplats förväntas därmed inte innebära en försämrad möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer för Rörösjön eller grundvattenförekomsten.

6.8. Effekter markförhållanden

Förutsättningarna i området för föreslagen lokalisering innebär att en höjdsättning med uppfyllnad på ca 1,0-2,0 meter bedöms vara nödvändig. Detta kommer att medföra sättningar i underliggande kohesionsjord. För att ta ut dessa sättningar kan marken till exempel överbelastas en tid. Alternativt kan överbyggnaden förstyrkas och nivå sätningen kompenseras för att den ska sätta sig en bit. De geotekniska lösningarna kommer att studeras närmare i senare delar av processen.

6.9. Effekter i byggskedet

Byggskedet behöver anpassas så att trafiken på E14 kan passera störningsfritt under tiden, samt minimera risken för olyckor för både trafikanter och entreprenörer. Framför allt bör mer störande anläggningsarbeten planeras under barmarksperiod och så att de inte sker under ortens mest turistintensiva perioder.

7. Fortsatt arbete

Arbetet med vägplanen kommer att fortskrida enligt planlägningsprocessen. I detta kapitel beskrivs hur arbetet planeras, när det ges möjlighet att påverka, samt vilka viktiga frågeställningar projektet har.

7.1. Så här planerar vi arbetet

Efter det här samrådet kommer materialet att gås igenom utifrån inkomna synpunkter. Synpunkterna, tillsammans med Trafikverkets svar, sammanställs i en samrådsredogörelse. Samrådsunderlag och samrådsredogörelse skickas sedan till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Beroende av vilket beslut länsstyrelsen fattar kommer den fortsatta planlägningsprocessen förlöpa något olika. Antingen upprättas en miljöbedömning för vägplanen eller en miljökonsekvensbeskrivning till vägplanen.

Samrådsunderlaget omarbetas efter samråd och länsstyrelsens beslut och kallas därefter för samrådshandling. Krävs en miljökonsekvensbeskrivning behöver länsstyrelsen 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 utgör ett underlag till vägplanen.

7.2. Så här går det att påverka

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planlägningsprocessen fram till den formella granskningen av vägplanen, se figur 2. Samråden kommer att ha olika inriktning beroende på hur långt i planlägningsprocessen projektet har kommit. Det gäller även underlagen för samråden. Trafikverkets målsättning är att berörda ska ges möjlighet att förstå och kunna påverka vägplanens förslag. Utbyte av information och att inhämta synpunkter är en viktig del i arbetet med vägplanen.

Fram till den formella granskningen är du alltid välkommen att höra av dig till oss och lämna dina synpunkter. Synpunkterna sammanfattas i en samrådsredogörelse och färdigställs innan granskningen börjar. Ju tidigare idéer och synpunkter kommer in desto enklare är det att eventuellt anpassa förslaget. Under granskningen lämnas synpunkter på förslaget skriftligt och de hanteras i ett granskningsutlåtande, där Trafikverket kommenterar respektive yttrande.

7.3. Viktiga frågeställningar

Utöver de utredningar och analyser som följer arbetet med planlägningsprocessen har ett antal projektspecifika frågeställningar identifierats vilka kommer att studeras i det kommande arbetet med vägplanens samrådshandling.

- Geotekniska förutsättningar och lösningar för grundläggning
- Vatten- och avloppshantering
- Säker utformning av rastplats samt in- och utfarter

7.4. Prövningar, dispenser och tillstånd

Eventuellt kan projektet komma att kräva prövningar, dispenser eller tillstånd utanför vägplanen. T.ex. kan arbeten i eller i närheten av vattendrag komma att kräva anmälan om eller tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitel miljöbalken. Behovet av prövningar enligt annan lagstiftning kommer att utredas närmare i senare delar av projektet.

8. Källor och förklaringar

8.1. Förklaring förkortningar

dB (A): Ljudstyrka i decibel avvägt till människans hörbara frekvensregister. Ekvivalentnivå som tar hänsyn till att ljudet varierar över dygnet.

MKN: Miljökvalitetsnorm

NVDB: Nationell vägdatabas

STRADA: Swedish Traffic Accident Data Acquisition (nationell databas över olyckor rapporterade av polisens och sjukvården)

TEN-T: Transeuropeiska transportnät. Nätverk utpekat av EU

ÅDT: Årsmedeldygnstrafik

ÅVS: Åtgärdsvalsstudie

8.2. Tryckta källor och utredningar

Trafikverket

Trafikverket (2014) Planläggning av vägar och järnvägar. Publikation TRV 2012/85426

Trafikverket (2015) Krav för Vägars och gators utformning. Publikation: 2015:086.
Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/se/tv000233>.

Trafikverket (2015) Råd för vägars och gators utformning. Publikation: 2015:087.
Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/se/tv000234>.

Kommun

Bergs kommun (2012) Fördjupad översiktsplan för Svenstavik.

Bergs kommun (2013) Landsbygdsutveckling i strandnära lägen, LIS områden i Bergs kommun, Tillägg till översiktsplan.

Övriga

Economic Commission for Europe (2008) Vägstandard europavägar.

Europaparlamentets ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) och
Vattenförvaltningsförordningen (2004:660)

Europaparlamentets och rådets direktiv (2002/49/EG) om bedömning och hantering av
omgivningsbuller

Miljöbalken, 1998:808, [online] Tillgänglig:
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.htm>. 2017-03-17

Naturvårdsverket (2011) Luftguiden – Handbok om miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Naturvårdsverket (u.å.). Sveriges miljömål. Publikation 978-91-620-8377-9.
<https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/978-91-620-8377-9.pdf>

Proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Riksdagens riktvärden för trafikbuller.

Region Jämtland (2013) Förslag till Länstransportplan 2014-2025 för Jämtlands län. RS/2013-19. <http://regionjamtland.se/verksamhet/infrastruktur/laenstransportplan>

Svensk författningssamling (SFS 2001:477) Miljö kvalitetsnormer för föroreningar utomhus.

Svensk författningssamling (SFS 2004:660) Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön

Svensk författningssamling (SFS 2004:675) Förordning om omgivningsbuller

8.3. Hemsidor och databaser

Trafikverket

Trafikverket (2016) Nationell vägdata (NVDB). <http://www.trafikverket.se>

Länsstyrelsen

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

Länsstyrelsens WebbGIS (2017). [online] Tillgänglig:
<http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vasternorrland/Planeringsunderlag/>. 2017-03-15.

Länsstyrelserna & Vattenmyndigheterna (2014) Vatteninformationssystem Sverige. VISS. [online] Tillgänglig: <http://viss.lansstyrelsen.se/>. 2017-03-15.

Övriga

Bergs kommuns hemsida om översiktsplanering. [online] Tillgänglig:
<http://www.berg.se/medborgare/byggaboochmiljo/oversiktsplanering.4.2a948e2414c4aa4dd9a206f0.html>. 2017-03-16.

Länstrafiken Jämtland (2017) Reseinformation buss. [online] Tillgänglig: <http://ltr.se/din-resa/tidtabeller/linje-613/> 2017-03-15.

Sveriges lantbruksuniversitet (2016) Sveriges Rödlista Artdatabanken EUs fågeldirektiv 2009 via SLU <http://www.artdatabanken.se>. 2017-03-15.

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

Regeringskansliet (2016) Mål för transporter och infrastruktur. [online] Tillgänglig:
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> 2017-03-17.

Riksantikvarieämbetet, Områden av riksintresse för kulturmiljövården i Jämtlands län (Z) enligt 3 kap 6 § miljöbalken, beslut 1997-11-17. Dokument uppdaterat 2013-09-11.
Tillgängligt: http://www.raa.se/app/uploads/2013/09/Z_riksintressen.pdf. 2017-03-21.

Riksantikvarieämbetet (2017) Fornsök [online] Tillgänglig:
<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html> 2017-03-22.

SGU, Sveriges geologiska undersökning (2017) Kartvisaren. [online] Tillgänglig:
<http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-index-sv.html>. 2017-03-15.

SGU (2017) Jordartskarta (Jordarter 1:750 000, Mittnorden). [online] Tillgänglig:
<http://www.sgu.se/produkter/geologiska-data/vara-data-i-visningstjanster/> 2017-03-17.

Skogsstyrelsen (2017) Nyckelbiotoper. <http://www.Skogsstyrelsen.se> [online] Tillgänglig:
<http://www.Skogsdataportalen.skogsstyrelsen.se>

Transportstyrelsen (2017). Olycksstatistik 1999-2017. STRADA. [online] Tillgänglig:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>. 2017-03-16.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Mitt, Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43B.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se