

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E45 Vattnäs - Trunna

Orsa och Mora kommun, Dalarnas län

Vägplan, 2018-12-17

Projektnummer: 716061



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. E45 Vattnäs Trunna

Författare: ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2018-12-17

Ärendenummer: TRV 2015/14393

Uppdragsnummer: 716061

Version: 1.0

Kontaktperson: Åsa Bergqvist, Trafikverket, Region Mitt

Uppdragsansvarig konsult: Pär-Eric Eriksson, ÅF Infrastructure AB

Foto: (ÅF Infrastructure AB om inget annat anges)

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	4
SAMRÅD	7
Samråd med berörd länsstyrelse	7
Samråd med berörd kommun	10
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
Samråd med allmänheten	22
Öppet hus 2016-03-23	22
Öppet hus 2016-08-30	23
Samråd på orten 2017-02-09	24
UNDERLAG	28

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Ett inledande samrådsmöte hölls den 2016-05-03 med länsstyrelsen i Dalarnas län. Ytterligare samråd har skett under projekteringstiden.

Med Mora och Orsa kommun har Trafikverket haft regelbundna samordningsmöten samt kontinuerlig dialog.

Ett första öppet hus för allmänheten hölls 2016-03-23. Ytterligare ett öppet hus hölls för allmänheten den 2016-08-30. Vid dessa tillfällen informerades om projektet och deltagarna fick ställa frågor samt inkomma med synpunkter.

Ett samrådsmöte på orten om planförslaget hölls 2017-02-09.

Yttrandena, minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-02-26 , 2016-03-11, 2016-12-12, 2017-05-30.

Samrådskrets

Samrådskretsen utgörs av enskilda som är särskilt berörda, Orsa och Mora kommun, Länsstyrelsen i Dalarnas län och Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län.

Projektet antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed utökas samrådskretsen till övriga statliga myndigheter vars verksamhetsområden berörs och även organisationer som kan antas bli berörda.

Berörda myndigheter:

Barnombudsmannen
Dalatrafik AB
Energimyndigheten
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket/Försvarsmakten
Handikappföreningarnas samarbetsorganisation (HSO)
Havs- och vattenmyndigheten
Jordbruksverket
Länsstyrelsen Dalarnas län
Landstinget i Dalarna
Lantbrukarnas riksförbund, lokalavdelning
Luftfartsverket
Mora kommun
MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Orsa kommun
Polismyndigheten Region mitt
Post- och telestyrelsen
Region Dalarna
Riksantikvarieämbetet
Räddningstjänsten Orsa/Mora
SGI, Statens geotekniska institut
Svenskt näringsliv
SGU Sveriges geologiska undersökning
Skogsstyrelsen
SMHI, Svenska meteorologiska och hydrologiska institut
Statens fastighetsverk
Svenska Kraftnät
Sveriges Åkeriföretag
Transportstyrelsen

Berörda föreningar och organisationer:

DABS, Dalarnas Botaniska Sällskap
Dalarnas museum
Dikningsföretag
DOF, Dalarnas Ornitologiska Förening
FAK Dalarna (Frivilliga Automobilkårernas Riksförbund)
Fiskevårdsområden: Orsa FVOF, Mora – Våmhus FVOF
Friluftsförbundet

Holen, Lunden, Kårgårde Samfällighetsförening
Lindänget AB
Nationella viltolycksrådet
Naturskyddsföreningen Orsa
Naturskyddsföreningen Mora
NTF Dalarna
Nässets lantbruk
Mora jordägares samfällighetsförening
Mora viltvårdsområde
Orsa Södra viltvårdsområde
Orsa Jaktvårdskrets
Orsa hembygdsförening
Orsa Besparingsskog
Siljan Skog AB
SMC, Sveriges Motor Cyklister
Stora Enso Skog AB
Svenska jägarförbundet
Svenska cykelförbundet
Vattnäs bylag
Weda Skog AB
Vånggårde Lisselheds Bystugeförening

Ledningsägare:

Eltel Networks
Mora kommun
Skanova
Trafikverket
Nodava (kommunalt bolag)

För samråd som skett i form av öppet hus har allmänheten informerats med annonsering i dagspressen.

Sakägare och övriga berörda och intressenter kallades till samrådsmötet den 2017-02-09 via personliga brev enligt upprättad sändlista samt via annons i dagspressen.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har sedan tidigare (2001-06-18) beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, med motiveringen att projektet bedöms ha så stor påverkan på landskapet.

Tre formella samrådsmöten har hållits med Länsstyrelsen i Dalarnas län. Ett första avgränsningsmöte hölls 2016-05-03, ett andra möte hölls 2017-01-20 och ett tredje möte 2018-01-30. Löpande dialog och avstämningar har hållits med handläggare på länsstyrelsen.

På avgränsningsmötet presenterades den aktuella vägkorridoren och projektet beskrevs kort. Följande frågor diskuterades:

- Inga arkeologiska utredningar har utförts tidigare. Länsstyrelsen tar beslut om utredningsområdets omfattning utifrån den vägkorridor som Trafikverket avser projektera vidare på. Projektet ska göra en hemställan (ansöka) om arkeologisk utredning. Beroende på om uppdraget kan tilldelas direkt eller måste ske via anbudsförfarande kan tidplanen påverkas.
- Trafikverket påvisar att vägdragningen genom det biotopskyddade området med kalkbarrskog skulle kunna undvikas om vägen projekteras för att runda området genom att tillfälligt vika av något från vägkorridoren västerut. Länsstyrelsen ser en risk att vägen skulle kunna dränera ut biotopen om den hamnar tätt intill skogen. MKB:n måste redogöra för denna aspekt. Man anser dock att det är bättre ur miljösynpunkt att gå förbi det skyddade området än igenom.
- Länsstyrelsen belyser att direkt (eller indirekt) påverkan på biotopskyddet kan komma att kräva kompensationsåtgärder
- Länsstyrelsen betonar att det är viktigt att projektet beaktar minimal påverkan på riksintressen.
- Knutar-Einars äng kommer att beaktas särskilt av projektet. Länsstyrelsen menar att indirekta effekter på Natura 2000-området (ex. dränering) kan kräva tillstånd/dispens.
- Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och avgränsningar diskuterades

Vid mötet den 20 januari 2017 diskuterades ev. kompensationsåtgärder hölls med Länsstyrelsen Dalarna 2017-01-20. Projektets historik presenterades kort och den modifierade vägkorridoren presenterades. Resultat från naturvärdesinventeringen presenterades efter sträckan.

Som kompensationsåtgärd för det intrång TRV kommer att förorsaka i och med ny sträckning av E45 mellan Vattnäs-Trunna föreslås:

- Skapandet av s.k. artrika vägkanter längs den nya vägen

- Bygga på otydliga odlingsrösen eller murar. (förutsatt att kulturmiljö på LST ger sitt medgivande)
- Ev. tillskapandet av dagvattendammar för väg/vägdagvattnet.
- Bygga ny skogsväg runt det biotopskyddade området.

För att bibehålla brukande av marker som skärs av på grund av den nya vägsträckningen ska följande konstruktioner skapas.

- Ny skoter/traktorport under den nya vägen. Porten kan anpassas så att även vilt kan passera genom densamma
- Två nya koportar under den nya vägen skapas i samråd med brukaren för att bibehålla bete på båda sidor om vägen

En port anpassad för traktor, samt häst med ryttare som också kan användas som passage för allmänheten.

Länsstyrelsen Dalarna inkom den 7 februari med synpunkter och därefter den 10 februari 2017 med ett förtydligande på yttrandet från den 7 februari. Länsstyrelsen inkom med följande synpunkter:

- Länsstyrelsen ställer sig positiv till att ta tillvara fröbanken som finns i marken och använda vid slänter i den nya vägen men vill även påpeka att det är viktigt att de invasiva arterna som finns på den planerade byggsträckan inte sprids in i den fina ängsfloran.
- När det gäller biotopskydd är det viktigt att i första hand undvika biotopskyddade objekt helt. Naturvårdsenheten anser att ingrepp i biotopskyddade objekt ska så långt det är möjligt innebära förflyttning och uppbyggnad av material så att det fortfarande innehar biotopskydd.
- För att ta hand om det ökade vattenflödet på vissa platser vid den nya vägen överväger Trafikverket att skapa fördröjningsmagasin (mindre dammar/vattenspeglar) för att samla upp vattnet, så att allt inte går direkt ut i befintliga diken. Länsstyrelsen ställer sig positivt att detta utreds i kommande MKB.
- Länsstyrelsen tycker det är bra att Trafikverket har förlagt den nya vägen utanför det biotopskyddade området med kalkmarksskog. Det är Skogsstyrelsen som avsatt biotopskyddet och eventuell reparering av befintlig traktorväg genom området ska tas med Skogsstyrelsen. Det kan även vara klokt att höra med Skogsstyrelsen hur de ser på Trafikverkets förslag.
- Det planerade arbetet berör platser med många rödlistade och fridlysta arter som bland annat är knutna till väl hävdade och öppna landskap. Det ska beskrivas i MKB hur påverkan på respektive art kommer att bli, om de kan gynnas/förflyttas på något sätt, eller om det går att kompensera förlusten.

- Länsstyrelsen vill påminna om att det är viktigt att det finns med en beskrivning i MKB:n av hur riksintressena, Natura 2000 områden samt eventuellt övriga naturvärden kommer påverkas av det planerade arbetet.
- När det gäller biotopskyddade odlingsrösen och stenmurar är det viktigt att i första hand undvika dessa objekt helt. Går det inte att undvika är det viktigt att minimera påverkan.
- Länsstyrelsen anser att stenmurar och rösen som inte går att undvika kan flyttas till likvärdiga miljöer och byggas upp på samma sätt med rätt stenar överst, om det inte påverkar den kulturhistoriska miljön. Det är inte lämpligt att bygga på eller förlänga kvarvarande objekt.
- Om det inte går att genomföra något av ovan så kan de användas som en del i en gestaltning. Exempelvis kan ett odlingsröse och/eller en stenmur byggas upp vid en rastplats och en informationsskylt kan sättas upp som beskriver dess roll i kulturlandskapet samt för den biologiska mångfalden.

Trafikverket svarar:

Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att tas fram. Den ska godkännas av länsstyrelsen.

- Vägansläggningen anpassas i första hand för att minimera de negativa konsekvenserna för miljön och värden i omgivningen så långt det är möjligt utifrån ställda funktionskrav samt utifrån tekniska och ekonomiska avvägningar. I de fall en negativ konsekvens inte kan undvikas övervägs i stället skyddsåtgärder och ibland även kompensationsåtgärder. I MKB:n för vägprojektet kommer detta att redovisas för samtliga miljöområden som riskerar att på ett inte obetydligt sätt påverkas av vägprojektet. Rapporten kommer bland annat att inkludera en redovisning av de värden som omnämns i yttrandet (artrika vägkanter, biotopskydd, dagvattenhantering, hotade arter, riksintressen och Natura 2000-område).
- Trafikverket kommer att utreda om det är möjligt att flytta stenmurar och rösen till andra lämpliga platser i anslutning till planområdet. De inkomna synpunkterna tas med i detta arbete.

Mötet som hölls 2018-01-30 gällde komplettering av MKB och en genomgång av länsstyrelsens yttrande angående MKB:n för att klargöra de kompletteringar och tydliggöranden som länsstyrelsen kräver för att kunna godkänna MKB:n. Det bestäms bla. att Trafikverket ska klargöra vilka kulturhistoriskt värdefulla hus som kan påverkas och tydliggöra detta i MKB.

Samråd med berörd kommun

Fyra formella samråd med Orsa kommun har hållits. I övrigt har löpande dialog förts med företrädare för både Orsa och Mora kommun. Vid mötena med kommunerna har Trafikverket informerat om projektläget och aktuella frågor har diskuterats för att hitta gemensamma lösningar. Handläggarna för både Orsa och Mora kommuner är i stort sett desamma då de delar på tjänster vilket gör att även Mora kommun hållits informerade.

Ett första samråd med Orsa kommun hölls 2015-07-03. På mötet presenterades projektets bakgrund, syfte och förutsättningar. Den fastställda korridoren presenterades. Kommunen berättar om kommunens framtidsplaner och arbete med detaljplan för ett nytt stugområde med ny väg som ansluter E45. Trafikverket önskar insikt i hur Orsa kommuns projekt framskrider framöver. Trafikverket meddelar att projektet har som ambition att gamla E45 kommer övergå i en gemensamhetsanläggning. Kommunens önskan om rastplats diskuterades. Kommunen har fastslagit en rastplats i Holen i översiktsplanen. Rastplatsen bör vara av enklare variant.

Den 24 oktober 2016 hölls ett andra samråd med Orsa kommuner. Kommunen visade var de önskar anslutning till väg E45 då det planeras ett nytt område med bostäder. Trafikverket förklarar att det är högst olämpligt med en anslutning i detta läge vilket kommunen förstår och accepterar.

Trafikverket presenterade förslag efter sträckan:

- Koportar och hästport. Inga kommentarer ifrån kommunen.
- Cirkulation istället för korsning i Trunna (gamla macken).
- Ny anslutningsväg till centrum.
- Trafikverket presenterar det nya förslaget genom Holen:
- 60km/h och GC-bana diktan E45 nästan hela sträckan.
- En port är planerad vid skolan, annars är passager i plan inritade.
- Sträckan med GC-bana kommer att bli belyst.
- Eventuellt kan ytterligare en trevägskorsning bli aktuell på mitten av sträckan mellan Vånggårde-Holen. Utredning pågår.

Kommunen frågar om det är planerat någon rastplats i Holen?

Trafikverket svarar att det finns ett förslag på parkeringsfickor med informationstavlor i Holen. Den plats som krävs för att göra en fullstor rastplats blir svår att få till efter sträckan. Trafikverket utreder möjligheten till fullstor rastplats vid grusplan i Trunna.

Trafikverket frågar om busshållplatserna efter gamla E45 ska vara kvar eller flyttas? Kommunen tar med sig frågan.

Hur har dialogerna mellan Trafikverket och jordbrukarna gått framåt i kommunen?
Trafikverket berättar att de har träffat jordbrukarna och har haft bra dialoger. De har haft bra diskussionen gällande bland annat bra lägen på koportarna och hästporten.

Trafikverket och kommunen diskuterar marken mellan gamla och nya vägen E45. Skulle det vara möjligt att sälja av denna mark till jordbrukarna? Trafikverket svarar att det är möjligt, dock så är detta en diskussion markägaren/säljaren av marken får ha med köparen.

En fullständig bullerutredning ska genomföras. Nu har endast en enklare utredning genomförts för att kunna jämföra bullerstörning vid olika hastigheter (100, 80 och 60km/h).

Kommunen berättar att hotellet har uttryckt oro över att anslutningar till E45 försvinner i samband med ombyggnationen. Trafikverket svarar att skyltning till hotellet kommer att ses över. Skylta tidigt och skylta tydligt är viktigt. Kungshaga kommer synas bra från nya vägen vilket bör vara positivt.

Trafikverket tar upp frågan gällande nya parallellvägar, ska dessa belysas? Kommunen svarar att de ska se om de finns någon belysningspolicy, med detta som grund kan de sedan ta ställning.

I och med ombyggnationen av E45 har frågan kommit upp internt hos Trafikverket om projektet kommer att förstöra vissa detaljplaners syfte eller ej i Trunna. Detaljplanerna berör park-och gatumark. Kommunen svarar att de tar med sig frågan till byggnadsnämnden. Trafikverket diskuterar med plansamordnare hur Trafikverket ser på hur detaljplanerna berörs.

Ett tredje samrådsmöte med Orsa kommun hölls den 24 april 2017. På mötet redovisade Trafikverket projektläget och förklarade att tidsplanen förskjutits ca 5 månader pga de omfattande inventeringar som krävs rörande nya uppgifter om förekomsten av skyddade arter i vägorridoren. Allmänhetens granskning förväntas nu kunna ske under hösten -17 följt av fastställelse under våren -18. Vägsträckan med tänkt dragning, utfarter mm gick igenom.

Diskussion:

Orsa kommun framför att det finns behov av ett cykelpendlingsstråk mellan Orsa och Mora. Trafikverket meddelar att det är inget som är konkret beskrivet i detta projekt. Men berättar att det finns möjlighet att mellan Vattnäs och Trunna använda befintlig E45 som ersätts samt gc-väg där E45 kvarstår i befintlig sträckning. Det saknas dock cykelväg en kort bit från Vattnäs och ca 500 meter norrut. Orsa kommun inkommer med skiss över möjligt stråk för cykelpendling.

Utsiktsplats med p-fickor för 6 fordon kommer skapas längs sträckan Vångsgärde-Holen. Trafikverket meddelar att man dock inte tar ansvaret för skötseln av denna i fråga om soptunnor mm. Infotavla och bord/bänkar ska sättas upp. Planerna på att anlägga en rastplats vid hembygdsgården har förkastats. Trafikverket ber Orsa kommun inkomma med förslag på alternativ plats för rastplats i närheten av Orsa.

Kommunen ser inget behov av att ändra de detaljplaner som berörs av projektet. Beslut om mindre avvikelser tas vid nästa byggnadsnämnd.

Trafikverket berättar att sträckan mellan Vångsgärde-Holen kommer belysas. På delar av sträckan Holen och Trunna finns idag belysning där både Orsa kommun och Trafikverket är ägare. Finns inga stöd i VGU att belysa denna sträcka men beskedet från Underhåll på Trafikverket är att belysningen kan sitta kvar tillsvidare. Avtal ska upprättas.

I slutet av delsträcka 3 innan den blivande cirkulationsplatsen kommer en del mark ligga kvar som en kil mellan nya och befintliga E45, s.k. "motorvägsrester". Kommunen föreslår att denna mark ev. skulle kunna nyttjas för kompensationsåtgärder. Detta förutsätter dock markägarnas medgivande. Trafikverket tar med sig frågan.

Trafikverkets representanter meddelar att Lindängets gård har framställt önskemål om kompensationsmark. En möjlig plats för detta har identifierats vid Skeer, där skogsmark som ägs av kommunen skulle kunna omställas till betesmark och arrenderas eller köpas av Lindängets gård. Orsa kommun meddelar att man kommer undersöka om det kan vara möjligt och även se om det kan finnas andra platser som kan lämpa sig för kompensationsåtgärder.

Orsa kommun förklarar att en gemensamhetsanläggning är under upprättande för att samla in vägnätet i kommunen och på så vis skapa en ordnad förvaltning.

Ett fjärde samrådsmöte med Orsa kommun hölls den 17 november 2017. På mötet diskuterades betesmark vid Skeer där ett jordbruk tappar en betydande areal pga nysträckningen av E45. Idag nyttjas den av Orsa kommun ägda arealen vid Skeer för betesdrift och önskan om att betesmarken skulle kunna expanderas söderut framfördes. Beslut togs att Trafikverket ombesörjer med naturvärdesinventering av området och att Orsa kommun sedan i sin tur avgör vilka ytor som kan vara aktuella för utökad betesdrift. Därefter ska arrendeavtal med Orsa kommun för betet upprättas.

Ersättningsväg vid "hästporten" diskuterades. Fastigheten Oljonsbyn 5:8 behöver en alternativ in- och utfartsväg för de gångerna den behöver nås av större fordon vilka inte kan passera genom hästporten. På mötet bestämdes det att befintlig samfällid traktorväg ska nyttjas för åtkomst till fastigheten.

Även skyddsåtgärder för brun gräsfjäril vid Skeer diskuterades. Brun gräsfjäril är en starkt skyddad art som påverkas av projektet då den förekommer intill blivande väglinje. Arten har dock även påträffats vid Skeer (Orsa kommun är markägare) där den trivs i "slarvigt" betad betesmark. Ytan med denna typ av betesmark kan utvidgas och regleras med skötselrestriktioner vid Skeer som en skyddsåtgärd. Orsa kommun ställer sig positiv till att genomföra den tänkta skyddsåtgärden under förutsättning att ett avtal rörande skötselbidrag upprättas mellan kommunen och Trafikverket för att på så vis få långsiktighet i åtgärden.

Övriga punkter som diskuterades var exempelvis vem som drifvar vilka sträckor av blivande gång- och cykelväg. Kontakt behöver tas med Mora kommun. GC-porten vid Vattnäs ska vara stängd för bilar och andra större fordon. Skötselavtal rörande utsiktsplatsen/ rastfickorna ska upprättas. Trafikverket står för själva parkeringsfickorna samt info-tavla medan Orsa kommun får stå för bord, bänkar soptunnor mm.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett antal separata möten har hållits med enskilda som kan bli särskilt berörda. Enskilda som kan bli särskilt berörda har även bjudits in till samråd på orten och de yttranden/synpunkter som kommit in i samband med det presenteras under rubriken Samråd på orten 2017-02-09.

Orsa Besparingsskog

Möte 2015-07-07.

Samråd har hållits med Orsa Besparingsskog den 7/7 2015. Orsa Besparingsskog som sköter kommunens vägar ser det som positivt att få bort utfarter på E45 och att vägen blir bättre och säkrare.

Lindängets gård

Möte 2016-08-23

Samråd har hållits med ägarna till Lindängets gård. På mötet kom följande synpunkter fram:

- Lindängets gård önskar att trycka väglinjen mera österut mot befintliga E45:an. Mellan Holen och tänkt rondell vid gamla OK-macken.
- Hästhagar året om och det inkluderar även marken mellan nya väglinje och befintlig E45, Lindängets gård önskar att det görs en port. Porten ska vara för skoter, hästar, promenadstråk (5/280).
- Mjolkproduktionen är helautomatiserad vilket betyder att korna går själva till och från mjölkning, varför en koport behövs för att kunna nyttja betet mellan nya väglinje och befintlig E45 (4/750)
- Intresse finns för att kolla vidare på område för kompensationsåtgärd som ev kan bli av med flera parter som LST, SKS mfl.

Näsets lantbruk

Möte 2016-08-23.

Samråd har hållits med Näsets lantbruk. På mötet kom följande synpunkter fram:

- På karta markerades översiktligt vad som brukas utöver det som de äger. Om möjligt finns önskemål om att fastighetsreglera ihop remsor som blir kvar efter genomfört projekt.
- Näsets Lantbruk verksamhet påverkas inte direkt så mycket. De har dock synpunkt på av/på-fart från nya väglinjen till gamla vid 1/000.

Bygruppen

Möten 2016-09-30, 2016-10-24 och 2016-11-25.

Bygruppen har haft tre samråd under 2016. Gruppen är sammansatt av representanter från byarna Vångsgärde och Holen och syftar till att fungera som arbetsgrupp för att tala för byns gemensamma intressen.

På det första mötet diskuterades den rådande trafiksäkerheten längst E45:an och alla var eniga om att åtgärder måste vidtas. Samma gäller bystugan som ligger längst med vägen och är oskyddad för trafiken. Trafikverket ska se över om ett vägräcke kan sättas upp vid bystugan för att öka säkerheten. Ett annat förslag som byborna framförde var att sätta upp ATK- kameror längst vägsträckan för det sänka hastigheten. Idag är det många bilister som överskrider högsta tillåtna hastighet.

Under andra samrådet togs information upp om bygruppens möte den 18 oktober där de kom fram till ett antal önskemål. Ett önskemål var att behålla den befintlig sträckning av E45. Det föreslogs också att GC-banan genom Holen bör fortsätta till Orsa tätort. Byborna önskar fler GC-portar, mer belysning och att fartkameror ska sättas upp. De anser också att ett räcke ska sättas upp som skiljer körfält och gångbanan.

Under tredje samrådet presenterade bygruppen sitt förslag på utformning genom byarna. De hade bland annat ett nytt förslag på placering av två mindre rastplatser längst vägsträckan. Behov av en gång- och cykelport i Holen diskuterades samt parallellvägar och in- och utfarter.

Föreslagen placering av port för vandringsled/skoter är rätt placerad i terrängen. Eventuellt finns behov av utökad dimensionering för servicefordon.

Bygruppen är överlag emot vägförslaget då man förstör så mycket åkermark och utsikten för boende.

Trafikverket svarar:

Inkomna synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Trafikverket belyser bullersituationen för de boende längs aktuellt vägområde. Mellan Vångsgärde och Holen kommer hastigheten att sänkas från 100 till 60 km/h.

Mora viltvårdsområde, Orsa södra viltvårdsområde och Orsa jaktvårdskrets

Mejlades 2017-09-21.

Mora viltvårdsområde, Orsa södra viltvårdsområde och Orsa jaktvårdskrets informerades via mejl 2017-09-21 och gavs möjlighet att lämna synpunkter. Inga synpunkter/frågor har inkommit.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer skedde i samband med samråd på orten som genomfördes 2017-02-09. Myndigheter och organisationer fick underrättelse med brev.

Skogsstyrelsen

Möte 2015-07-03.

Samråd har hållits med Skogsstyrelsen i Mora angående biotopskydd 2034-P96. Mötet sammankallades för att belysa biotopskyddet som beslutad vägkorridor passerar genom. TRV vill lyfta frågan då det betalats ut ersättning för att bevara biotopskyddet för all framtid 2000-09-04 då det bildades. Finns det likvärdig biotop som vi kan ersätta med, blir kärnområdet förstört i och med vägen, behålls värdet ändå?

Trafikverket svarar: Trafikverket lovade undersöka närmare vad som gäller angående dispens i biotopskyddsområden.

Transportstyrelsen

Inkom 2017-02-02.

Vägen ingår i TEN-T-vägnätet och omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen, där det finns krav på att en trafiksäkerhetsanalys och en trafiksäkerhetsgranskning ska utföras innan en vägplan kungörs, i övrigt avstår Transportstyrelsen att lämna synpunkter

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar och tackar för svaret.

Trafikverket - Underhåll

Inkom 2016-07-06

Trafikverket har fått möjlighet att lämna synpunkter på vägplanen och ett antal specifika frågor som ställts. Bland annat gällande huruvida det behövs en nödficka på södergående riktning från Vångsgärde.

Trafikverket fick även frågan om driften- och underhållsfordon behöver någon vändmöjlighet på sträckan. Om sträckan Mora till Vattnäs byggs ut så kanske det kommer att behövas en vändmöjlighet vid Vattnäskorset i framtiden. Det är möjligt att utforma en vändplats i början på delsträcka 2 vid korsning in till befintlig E45.

Överledningsplatser behövs på E45 för att trafik ska kunna föras från den ena vägbanan till den andra när en väg bana tillfälligt stängts i samband med exempelvis underhållsåtgärder.

Är det något som Trafikverkets drift och underhåll använder sig av?

Trafikverket Underhåll svarar:

Om man klarar sig utan nödficka så är det bra eftersom den kräver sitt underhåll.

Överledningsplatser vid underhåll är i och för sig bra men föredrar hellre mycket bra/enkla möjligheter att leda om trafiken på den befintlig vägen eftersom man ser risker med att ha trafiken med sig på den här vägtypen vid exempelvis vajer/mitträckesreparationer.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Inkom 2017-02-08.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverket svarar: Noterat.

Telia Sonera

Inkom 2017-02-08.

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB (TSSNFAB) inkommer med synpunkter i ärendet i egenskap av fastighetsägare till fastigheten Orsa Holen 37:2 vilken kan komma att påverkas av de planerade åtgärderna.

TSSNFAB har telestation på fastigheten och utifrån den information som finns i ärendet framgår ej tydligt vad konsekvensen blir för teleanläggningen. Vi inkommer därför med detta yttrande för att garantera att ingen påverkan sker på telestationen.

Teleanläggningen inhyser känslig och samhällsviktig telekommunikationsutrustning vilket måste beaktas vid anläggningsarbeten i närheten. Dessutom måste skyddsavstånd ligga mellan vägen och telestationen då teleutrustningen är vibrationskänslig. Idag är det ca 15 m mellan telestationen och befintlig väg. TSSNFAB anser att detta skyddsavstånd även fortsättningsvis måste bestå. Bifogat finner ni även Telias riktlinjer för sprängning och borrning i närheten av telestationer om så kan komma att ske till följd av ombyggnaden av väg E45.

TSSNFAB har idag tillfartsväg till fastigheten via väg E45. TSSNFAB förutsätter att tillfarten till Orsa Holen 37:2 även efter ombyggnationen av vägen är säkrad. Av vikt är också de ledningar/kabelstråk som finns i området. Kablage och ledningar är ägda av TeliaSonera Skanova Access AB vilka också måste ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Slutligen förutsätter TSSNFAB att sökanden svarar för samtliga kostnader som kan uppkomma för TSSNFAB till följd av ombyggnationen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att kalla alla ledningsägare till ett ledningsmöte och efter det ta beslut vilka åtgärder som behöver utföras.

Statens fastighetsverk

Inkom 2017-02-13.

Statens fastighetsverk (SFV) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag men avstår från detta då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

SGI

Inkom 2017-02-15.

SGI avstår från att lämna synpunkter i detta skede, då underlagen inte innehåller geotekniska eller miljögeoteknisk information.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

Folkhälsomyndigheten

Inkom 2017-02-15.

Folkhälsomyndigheten har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter angående rubricerade remiss. Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utgör inte en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor, t.ex. översikts- och detaljplaner. Myndigheten lämnar därför remissen utan åtgärd.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

Försvarsmakten

Inkom 2017-02-15.

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

Luftfartsverket

Inkom 2017-02-17.

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot ombyggnad av väg E45 mellan Vattnäs - Trunna i Orsa kommun.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

Svenska kraftnät

Inkom 2017-02-21.

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen (www.geodata.se) som WMS eller som en shapefil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket Svenska kraftnät".

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till Perspektivplan 2025 och Nätutvecklingsplan 2016 - 2025. Dessa dokument finns publicerade via vår hemsida *Trafikverket svarar*: Trafikverket noterar.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

Havs- och vattenmyndigheten

Inkom 2017-02-21.

Myndigheten avstår från att yttra sig över handlingarna.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar.

SMHI

Inkom 2017-02-21.

SMHI har tagit del av rubricerad remiss och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister så utsläppen kan minska. Busshållplatser bör anläggas på platser dit det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja istället för bil.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. Havsvattennivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. Mer information finns i följande SMHI-

rapport www.smhi.se/publikationer/framtidens-havsnivaer-i-ett-hundraarsperspektiv-kunskapssammanstallning-20J2-J.27867 och på SMH:s hemsida www.smhi.se.

Vi hänvisar också till Nya klimatanalyser för länen:

<http://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/framtidsklimat-i-sveriges-lan-enligt-rcp-scenarier-J.95384>

Trafikverket svarar:

Behovet av fler busshållplatser är en fråga för Dalatrafik. Gång- och cykelvägsnätet kommer att ses över i arbetet med vägplanen.

Trafikverket tackar för informationen. Vägans anläggningar för dagvatten och broar dimensioneras utifrån det framtida klimatet.

LRF

Inkom 2017-02-28

LRF anser att förslaget är genomarbetat och att hänsyn har tagits till jordbrukets förutsättningar i stor utsträckning. Ändå kommer förslaget till ny sträckning att innebära stora inskränkningar i förutsättningarna att bedriva jordbruk. Det är inte bara den areal som tas i direkt anspråk av själva vägen, utan den ytterligare fragmentering av odlingslandskapet som blir resultatet av den nya vägsträckningen som innebär försämrade förutsättningar för lantbruket.

När en väg delar ett befintligt åkerskifte i två delar kan det innebära att ingen av de två nya skiftena blir av sådan storlek och form att de är ekonomiskt försvarbara att bruka. Konsekvensen av detta är att det odlingslandskap som ger den karaktäristiska och ur turistsynpunkt viktiga landskapsbilden i området på sikt riskerar att försvinna.

Ett starkt önskemål är att man i samband med vägbygget gör åtgärder för att säkerställa att åkrarna på var sida om den nya vägen får en storlek och form som möjliggör ett fortsatt rationellt brukande. Detta kan till exempel ske genom att diken läggs igen och att andra odlingshinder tas bort. Om det är möjligt att behålla befintlig vägsträckning där den nya sträckningen får mest påverkan på jordbruksmarken, är det önskvärt.

Ur ett äganderättsligt perspektiv ser LRF Dalarna ett problem i att fastigheter som förut inte legat i nära anslutning till vägen, kommer att göra det om den nya sträckningen blir verklighet. De fastigheter som idag ligger längs befintlig väg har gjort det under lång tid, vilket har gjort att både fastighetspriser och de boende i dessa fastigheter har anpassat sig till detta.

Vilka följd effekter får det om lantbruket i området försvinner?"

Trafikverket svarar:

Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att tas fram. Den ska godkännas av länsstyrelsen. Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att tas fram. Vägplaneringen anpassas i första hand för att minimera de negativa konsekvenserna för miljön och värden i omgivningen, som till exempel jord- och skogsbruk samt landskapsbilden, så långt det är

möjligt utifrån ställda funktionskrav samt utifrån tekniska och ekonomiska avvägningar. I de fall en negativ konsekvens inte kan undvikas övervägs i stället skyddsåtgärder och ibland även kompensationsåtgärder. Projektet strävar efter att minimera uppkomst av skiften som inte kommer att vara användbara eller brukningsvärda. Projektet har även en skyldighet att säkerställa åtkomsten till skogs- och jordbruksmark. MKB:n för vägprojektet kommer detta att redovisas för samtliga miljöområden som riskerar att på ett inte obetydligt sätt påverkas av vägprojektet.

Öppna diken och stenrösen är skyddade biotoper och kan inte tas bort annat än om det inte kan undvikas på grund av fysiskt intrång av vägen

På den här sträckan åker uppåt sextusen fordon per dygn varav ungefär 80% är pendlare.

Det är helt nödvändigt att på sikt få till en förbättring samtidigt som vi vet att alla alternativa lösningar innebär någon form av intrång. Det här är en miljö med stora natur- och miljövärden och samtidigt en värdefull boendemiljö. Vi har försökt att välja den bästa kompromissen, den lösning som bäst ökar framkomlighet och trafiksäkerhet till totalt sett minsta intrånget.

Brandkåren Mora och Orsa kommun

Inkom 2017-07-20.

Brandkåren är mycket positiva till den nya planerade vägen som bedöms öka trafiksäkerheten på sträckan avsevärt. De har följande synpunkter:

- Då vägsträckan är hårt drabbad av viltolyckor är det avgörande att viltstängsel uppförs i så stor utsträckning som möjligt, helst längs hela vägens sträckning.
- I samband med att arbeten med vägen ska påbörjas ska brandkåren informeras kontinuerligt om framkomlighet, räddningsplatser m.m.
- Innan vägen tas i bruk önskar brandkåren utbildning på de nya säkerhetsfunktioner, såsom mitträcken och annat, som vägen erbjuder. Utbildningen ska genomföras kvällstid under fyra kvällar (exempelvis fyra på varandra följande måndagar).

Polisen

Inkom 2017-09-28.

Polisen har informerats om vägplanen via mejl och inkommit med svar om att de inte kan se att något från deras perspektiv behöver ändras i vägplanen.

Dalatrafik

Möte 2016-12-09

Möte 2017-04-11

Det har hållits två samrådsmöten med Dalatrafik om vägförslaget samt hållplatslägen på gamla E45:an.

Trafikverket, ÅF och Dalatrafik var överens om den utformning som den senaste placeringen av hållplatser enligt tidigare översänt material.

Nationella viltolycksrådet

Mejlades 2017-09-21.

Nationella viltolycksrådet (NVR) har informerats om projektet samt getts möjlighet att inkomma med frågor eller synpunkter. NVR har inte inkommit med något.

Eltel Networks

Mejlades 2017-09-28.

Eltel Networks informerades via mejl den 28 september 2017 om projektet och gavs möjlighet att inkomma med frågor och/eller synpunkter. Eltel Networks har inte inkommit med något.

Skanova

Mejlades 2017-09-22.

Skanova informerades via mejl den 22 september 2017 om projektet och gavs möjlighet att inkomma med frågor och/eller synpunkter. Skanova har inte inkommit med något.

Samråd med allmänheten

Öppet hus 2016-03-23

Den 23 mars 2016 hölls ett första samrådsmöte med allmänheten. Det genomfördes via ett öppet hus. Under samrådet presenterades projektet och allmänheten fick möjlighet att lämna skriftliga synpunkter. Underrättelse har skett via annons. Nedan redovisas de inkomna synpunkterna.

Miljö

Flera av de inkomna yttranden handlade om miljön och den omgivningspåverkan som blir av en väg i delvis nysträckning. Dra hellre vägen i skogen för att förstöra nuvarande landskapsbild.

Hur löser man problem med partiklar för de bostäder som hamnar nära vägen?

Trafikverket svarar:

Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att tas fram. Den ska godkännas av länsstyrelsen.

Boendemiljö och marklösen

Anser att vägprojektet kommer att leda till minskade värden på fastigheter. Vill att tex Bystugan ska flyttas för att kunna finnas kvar när vägen byggs.

En fastighetsägare vill bli inlöst.

Vill ha information om hur vägen kommer att påverka oss boende. Hur kommer bullerfrågan att lösas för oss vars bostäder hamnar nära vägen?

Fågelområdet Lindänget bör skyddas mot trafikbuller.

Trafikverket svarar:

Påverkan på enskilda fastigheter samt ersättningar kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen. Utgångspunkten är att så många som möjligt ska kunna bo kvar och fortsätta med sina verksamheter i området.

I samband med vägplanen kommer påverkan på boendemiljön att utredas i den MKB som tas fram. Bullerberäkningar kommer att göras och skyddsåtgärder kommer att tas fram för att riktvärden ska kunna klaras. Området Lindänget kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Fortlöpande information läggs ut på projektets hemsida.

Övriga frågor

Synpunkter som behandlade befintliga och framtida anläggningar för jordvärme, vatten och avlopp.

Hur kommer snöröjning av anslutande vägar att skötas?

Trafikverket svarar:

I samband med projekteringen av vägen med dess anslutningar tas befintliga ledningar med. De inkomna synpunkterna tas med i det arbetet.

Snöröjningen kommer att skötas via entreprenad på liknande sätt som idag.

Öppet hus 2016-08-30

Ett andra samråd med allmänheten hölls den 30 augusti 2016 i form av ett öppet hus. På mötet presenterades projektläget och tidsplanen. Markåtkomst och ersättningsfrågor presenterades också. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor samt lämna skriftliga synpunkter. Nedan redovisas de inkomna synpunkterna. Underrättelse har skett via annons.

Miljö

Det är ett fint by- och kulturlandskap mellan Orsa och Mora som ska göras om. De flesta är eniga att den nya planerade vägen förstör den vackra miljön. Istället vill de flesta behålla vägen som den är, eller möjligtvis bredda och rusta upp den något. Fler har önskemål om fartkameror på sträckan för ökad trafiksäkerhet.

- Det är viktigt att bevara jordbruksmark och framkomligheten för jordbruksmaskiner.

Trafikverket svarar:

Förslaget till den framtida sträckningen av E45 mellan Vattnäs och Trunna, "Väst 3", har tillsammans med Länsstyrelsen Dalarna och i samråd med Orsa kommun förordats.

När Trafikverket bygger en ny väg så försöker vi i möjligaste mån att ta hänsyn och välja det alternativ som påverkar omgivningen minst negativt. Men det är svårt att få ett alternativ som "alla" är nöjda med.

Tamdjurspassager utreds vidare i vägplanen.

Att sätta upp ATK, eller så kallade fartkameror har en egen process. Processen går till såhär:

1. Mätning av hastighet i aktuellt område.
2. Om hastighet 5 km/h över skyltad hastighet går ärendet vidare.
3. En formell ansökan görs som skickas till "ATK-rådet" centralt.
4. Beslut tas oktober varje år

5. Projektering

6. Byggnation

I detta fall har mätning gjorts i Vångsgärde. Mätningen kom in efter oktober 2016 vilket gjorde att 2016 års beslutsomgång missades. Oktober 2017 kan beslut fattas och först någon gång kring sommaren 2018 kan kameror komma att sättas upp om så beslutas.

Buller

Flera synpunkter har inkommit gällande bullernivåerna från de som bor längst vägen. De efterfrågar olika bulleråtgärder och ifrågasätter den nya hastighetsbegränsningen 100 km/h som kommer göra att bullret ökar ännu mer. Dock får inte bulleråtgärderna förstöra sikten för de boende längst vägen.

Trafikverket svarar:

Den tidigare tänkta nya hastighetsbegränsningen på 100 km/h sänks till 60 km/h på sträckan Vångsgärde Holen.

I samband med vägplanen kommer påverkan på boendemiljön att utredas i den MKB som tas fram. Bullerberäkningar kommer att göras och skyddsåtgärder kommer att tas fram för att riktvärden ska kunna klaras.

Övrigt

Behov av anslutning från E45 till de företag som finns i området.

Önskemål om gång- och cykelväg längs hela sträckan Orsa-Mora lyfts fram.

Trafikverket svarar:

Utformning av anslutningar utreds vidare i vägplanen.

Trafikverket utreder behovet av sammanhängande gång- och cykelväg mellan Mora och Orsa.

Samråd på orten 2017-02-09

Ett tredje samrådsmöte med allmänheten hölls i den 9 februari 2017. Det genomfördes via ett öppet hus. Under samrådet gavs en presentation om projektet, bakgrunden till projektet samt den fortsatta processen. Trafikverket informerade även om hur ersättningsfrågor och marklösenförhandlingar går till. Därefter inleddes en frågestund. Allmänheten fick även möjlighet att lämna skriftliga synpunkter. Nedan redovisas de inkomna synpunkterna. Underrättelse om mötet har skett via annons och brev.

Utformning

Några av de yttranden som inkommit ställer sig positiva till projektet då det ökar trafiksäkerheten.

Ett antal synpunkter gäller anslutningar och önskemål om att ändra föreslagna anslutningar, infarter, på- eller avfarter.

Flera synpunkter rör önskemål om fler busshållplatser.

Flera yttranden gäller även sammanhängande gång- och cykelväg hela vägen från Orsa till Mora.

Gatubelysning önskas.

Ett antal framför i sina yttranden att de önskar att vägen dras om i annat läge än den tänkta vägkorridoren.

Trafikverket svarar:

På den här sträckan åker uppemot sextusen fordon per dygn varav ungefär 80 % är pendlare. Det är nödvändigt att på sikt få till en förbättring samtidigt som vi vet att alla alternativa lösningar innebär någon form av intrång. Det här är en miljö med stora natur- och miljövärden och samtidigt en värdefull boendemiljö. Vi har försökt att välja den bästa kompromissen, den lösning som bäst ökar framkomlighet och trafiksäkerhet till totalt sett minsta intrånget.

Projektet Vattnäs-Trunna är ett objekt som ligger i den Nationella planen för transportsystemet 2014-2025. Trafikverket har ett uppdrag att ta fram ett långsiktig förslag till Nationell plan för utvecklingen av transportsystemet. Planen beslutas sedan av regeringen och Trafikverket genomför den beslutade planen.

När ett objekt finns med i den nationella planen börjar arbetet i planeringsprocessen, och ta fram en vägplan. Vattnäs-Trunna har varit med länge i diskussionerna och olika lokaliseringalternativ har utretts.

Förslaget till den framtida sträckningen av E45 mellan Vattnäs och Trunna, "Väst 3", har tillsammans med Länsstyrelsen Dalarna och i samråd med Orsa kommun förordats.

När Trafikverket bygger en ny väg så försöker vi i möjligaste mån att ta hänsyn och välja det alternativ som påverkar omgivningen minst negativt. Men det är svårt att få ett alternativ som "alla" är nöjda med. Enligt Trafikverkets normer så kommer inte befintlig E45 behöva någon belysning. Belysning kommer att utredas vidare i vägplanen. Befintlig E45 går över till kommunen och det blir kommunen som kommer att sköta driften.

Arbetet med utformning av anslutande vägar kommer att göras i arbetet med vägplanen. De inkomna synpunkterna tas med i detta arbete. Påverkan på enskilda fastigheter samt ersättningar kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Utgångspunkten är att så många som möjligt ska kunna bo kvar och fortsätta med sina verksamheter i området.

Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att tas fram. Väganläggningen anpassas i första hand för att minimera de negativa konsekvenserna för miljön och värden i omgivningen så långt det är möjligt utifrån ställda funktionskrav samt utifrån tekniska och ekonomiska avvägningar. I de fall en negativ konsekvens inte kan undvikas övervägs i stället skyddsåtgärder och ibland även kompensationsåtgärder. I MKBn för vägprojektet kommer detta att redovisas för samtliga miljöområden som riskerar att på ett inte obetydligt sätt påverkas av vägprojektet. Detta gäller bland annat för konsekvenser för vilt, friluftsliv, skyddade områden samt områden med höga naturvärden.

Projektet tittar vidare på möjlighet till sammanhängande cykelstråk.

Behovet av fler busshållplatser är en fråga för Dalatrafik.

Ledningar

Några fastigheter har jordvärmeanläggningar i anslutning till E45:an och vill informera om detta.

Trafikverket svarar:

Arbetet med utformning av anslutande vägar och ledningar kommer att göras i arbetet med vägplanen. De inkomna synpunkterna tas med i detta arbete.

Projektet har utretts under många år och den valda korridoren är den som bäst uppfyller projektmålen.

Miljö

Flera synpunkter som inkommit rör miljöfrågor. Flera rör området nära slätterängen naturreservatet och Natura 2000-området Knutar-Einars äng och Lindänget. Att få detta ängs- och betesmarksområdet kapat och rumphugget av en stor väg skulle allvarligt minska miljötyp som redan idag är mycket sällsynt. Den ur botanisk synvinkel mycket viktiga slättermarken Knutar-Einars äng, men ett flertal ovanliga växter och svampar, ligger bara en bit nedanför den planerade nya vägen. Förändringar i markvattenflöden, som troligen kommer att orsakas av en ny väg, kan också komma att ha negativ påverkan på ängsvegetationen på Knutar-Einars äng. Även Digerbergsslutningen bedöms ha stora kultur- och naturvärden som bedöms hotas av vägsträckningen.

Flera yttranden rör bullerstörningar för de som bor längs med sträckan. Några undrar vilka bulleråtgärder som är aktuella.

Trafikverket svarar:

Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att tas fram. Den ska godkännas av länsstyrelsen. Miljöfrågorna kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att tas fram. Den ska godkännas av länsstyrelsen. Väganläggningen anpassas i första hand för att minimera de negativa konsekvenserna för miljön och värden i omgivningen så långt det är möjligt utifrån ställda funktionskrav samt utifrån tekniska och ekonomiska avvägningar. I de fall en negativ konsekvens inte kan undvikas övervägs i stället skyddsåtgärder och ibland även kompensationsåtgärder.

Varje val ger såväl önskade som oönskade effekter. Totalt har under åren prövats totalt elva varianter. Det vi nu konstaterar är att "Väst 3" dels uppnår de eftersträlvade effekterna för trafikanter, ger ett begränsat intrång i naturmiljön och berör ett rimligt antal fastigheter. Visst är det som alltid en kompromiss men vi har nu funnit en lösning som både Trafikverket länsstyrelsen och kommunen kan stå bakom.

Inventeringar av området har utförts och kompletteras under våren och sommaren 2017 gällande bland annat fågel, insekter och groddjur för att projektet ska ha den kunskap om området som krävs för en korrekt bedömning av konsekvenser och behov av eventuella skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder. Även de hydrologiska konsekvenserna av vägprojektet utreds och kommer att redovisas i tekniskt PM Hydrologi.

Fortlöpande information läggs ut på projektets hemsida.

Kompensation

Ett antal av yttrandena gäller kompensation för fastigheter och på vilket sätt detta kan ske. Någon fastighetsägare önskar inlösen av fastigheten. Ett yttrande gäller att kolla murstock på ett hus om den spruckit. Andra har önskemål om att flytta hus och uthus på tomten. Någon har infiltrationsanläggning på andra sidan vägen. Andra synpunkter rör buller och bulleråtgärder som kan bli aktuella.

Trafikverket svarar:

Påverkan på enskilda fastigheter samt ersättningar kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen. Utgångspunkten är att så många som möjligt ska kunna bo kvar och fortsätta med sina verksamheter i området.

I samband med vägplanen kommer påverkan på boendemiljön att utredas i den MKB som tas fram. Bullerberäkningar kommer att göras och skyddsåtgärder kommer att tas fram för att riktvärden ska kunna klaras.

Fortlöpande information läggs ut på projektets hemsida.

Underlag

Inkomna yttranden och minnesanteckningar från samråd är diarieförda hos Trafikverket med ärendenummer TRV 2015/14393, TRV 2016/87034 och 2017/33427.

