

# FASTSTÄLLELSEHANDLING

## E45, Rastplats Svenstavik

Bergs kommun, Jämtlands län

Vägplan, 2019-06-27

Projektnummer, 145408



**Trafikverket**

Postadress: Box 388, 831 25 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

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

Författare: Niklas Dahlström, Linda Andersson m.fl., WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2019-06-27

Ärendenummer: TRV 2015/5702

Version: 1.0

Kontaktperson: Lisa Tenning, Trafikverket

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b> .....	<b>6</b>
<b>2. BESKRIVNING AV PROJEKTET</b> .....	<b>8</b>
2.1. Planlägningsprocessen .....	8
2.2. Bakgrund.....	9
2.3. Övergripande mål .....	9
2.4. Ändamål och projektmål.....	10
2.5. Tidigare utredningar och beslut .....	10
2.6. Vald lokalisering.....	12
2.7. Tidplan och finansiering .....	13
<b>3. AVGRÄNSNINGAR</b> .....	<b>13</b>
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>14</b>
4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning.....	14
4.2. Befolkning och bebyggelse.....	15
4.3. Service och målpunkter.....	15
4.4. Näringsliv och verksamheter.....	16
4.5. Markanvändning.....	16
4.6. Riksintressen.....	17
4.7. Skyddade områden .....	18
4.8. Landskap och landskapsbild .....	18
4.9. Kulturmiljö .....	18
4.10. Naturmiljö.....	18
4.11. Yt- och grundvatten .....	19
4.12. Vatten, avlopp och dagvatten .....	20
4.13. Ledningar .....	21
4.14. Markförhållanden och geoteknik .....	22
<b>5. DETALJUTFORMNING</b> .....	<b>23</b>
5.1. Innehåll.....	23
5.2. Trafikföring på platsen .....	24
5.3. Korsningar och utfarter .....	24
5.4. Rastplatsen i landskapet .....	24
5.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	24
<b>6. MILJÖBESKRIVNING OCH MILJÖKONSEKVENSER</b> .....	<b>25</b>

6.1.	Miljöbeskrivningens syfte och innehåll .....	25
6.2.	Avgränsningar.....	25
6.3.	Mål och krav .....	26
6.4.	Landskap och landskapsbild.....	28
6.5.	Naturmiljö .....	29
6.6.	Skyddade områden .....	34
6.7.	Rekreation och friluftsliv.....	35
6.8.	Kulturmiljö.....	36
6.9.	Miljö och hälsa.....	36
<b>7.</b>	<b>EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE.....</b>	<b>39</b>
7.1.	Trafikeffekter .....	39
7.2.	Markanvändningseffekter.....	39
7.3.	Effekter landskap och landskapsbild .....	39
7.4.	Effekter riksintressen .....	39
7.5.	Effekter natur- och kulturmiljö.....	40
7.6.	Effekter naturresurser.....	40
7.7.	Miljö- och hälsoeffekter .....	40
7.8.	Effekter markförhållanden.....	42
7.9.	Effekter i byggskedet .....	42
<b>8.</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING.....</b>	<b>43</b>
8.1.	Transportpolitiska mål .....	43
8.2.	Avstämning mot miljömål.....	43
8.3.	Samhällsekonomisk bedömning.....	44
<b>9.</b>	<b>ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN .....</b>	<b>45</b>
9.1.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler.....	45
9.2.	Miljökvalitetsnormer .....	45
9.3.	Hushållning med mark och vattenområden .....	46
<b>10.</b>	<b>MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING .....</b>	<b>47</b>
10.1.	Vägområde för allmän väg.....	47
10.2.	Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	47
10.3.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt .....	48
10.4.	Område med tillfällig nyttjanderätt .....	48

<b>11.</b>	<b>FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>49</b>
11.1.	Tillstånd och dispenser.....	49
11.2.	Kontroll och uppföljning.....	50
11.3.	Viktiga frågeställningar .....	50
<b>12.</b>	<b>GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....</b>	<b>51</b>
12.1.	Formell hantering.....	51
12.2.	Fastställelsebeslutets omfattning .....	51
12.3.	Rättsverkningar av fastställelsebeslutet.....	51
12.4.	Kommunala planer.....	52
<b>13.</b>	<b>KÄLLOR OCH FÖRKLARINGAR.....</b>	<b>53</b>
13.1.	Förklaring förkortningar.....	53
13.2.	Tryckta källor och utredningar .....	53
13.3.	Hemsidor och databaser .....	54

# 1. Sammanfattning

Trafikverket har identifierat ett behov av förbättrade möjligheter till rast och vila för trafikanter längs E45 bland annat för att höja trafiksäkerheten. Trafikverket planerar därför att anlägga en ny rastplats längs E45, söder om Svenstavik, se figur 1. Utbyggnaden är planerad inom planperioden 2014-2025.

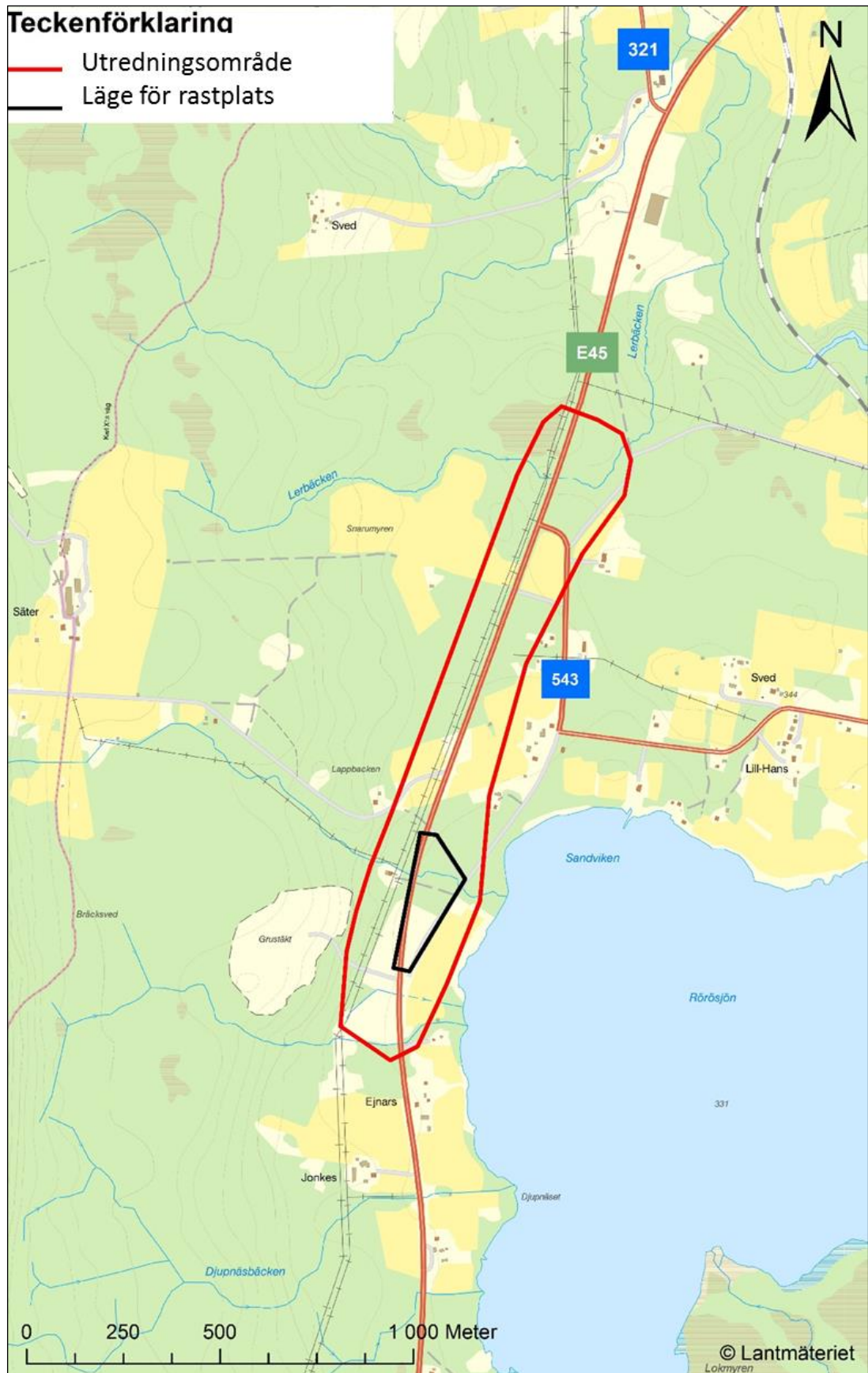
Ändamålet med en ny rastplats är att höja trafiksäkerheten på vägnätet genom att förbättra möjligheterna till rast och vila längs det nationella stamvägnätet och de regionalt viktiga stråken för turism och långväga transporter. Projektmålet är att anlägga en trivsamt och funktionell rastplats för resenärerna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

Under planläggningen 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 utredningar 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 rastplatsen 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 utpekade natur- eller kulturvärden. Området ligger i ett naturskönt läge med möjlighet till utblickar mot Rörösjön och landskapet.

I denna granskningshandling presenteras projektets förutsättningar och effekter, såväl inom utredningsområdet som inom det föreslagna lokaliseringsområdet. Utformning av rastplatsen presenteras tillsammans med övergripande principer för detaljutformningen för att åstadkomma en säker trafiklösning och funktionell utformning inom rastplatsen. Projektet bedöms inte ge några betydande negativa effekter, men positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet.

Totalkostnaden har beräknats till cirka 17 miljoner kronor. Under byggtiden ska arbetet utföras så att trafik kan passera störningsfritt på E45, samt så att risken för olyckor minimeras.



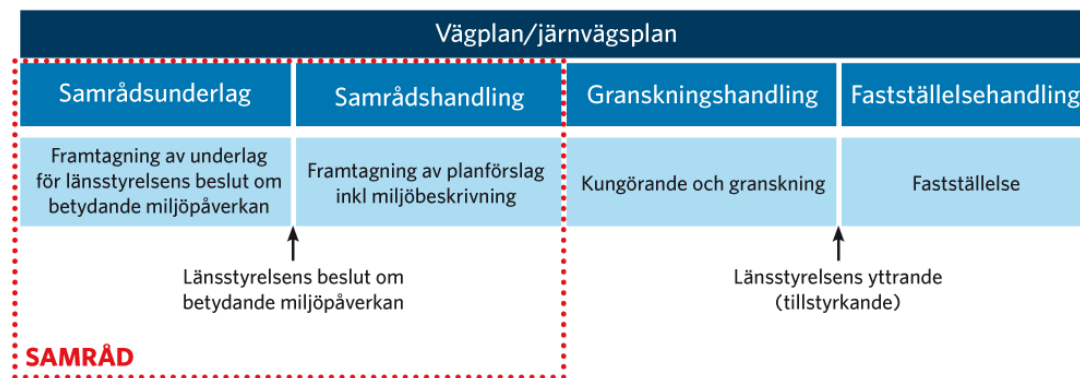
Figur 1. Utredningsområde (röd markering) och ungefärligt område för föreslagen lokalisering (svart markering) © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

## 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 arbetet med att ta fram vägplanen påbörjades.

### 2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild process, se figur 2, som styrs av lagar och som slutligen kan leda fram till en vägplan. Processen kallas planläggningsprocess och arbetet med att ta fram en vägplan kallas planläggning. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller väganläggningen ska byggas.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess.

Planläggningen inleds med att ett samrådsunderlag tas fram som bland annat beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen ska sedan besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen där projektets miljöpåverkan beskrivs och försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås. Om projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, vilket är fallet i detta projekt, tas en miljöbeskrivning fram som behandlar miljöfrågorna. Miljöbeskrivningen kan integreras med vägplanens planbeskrivning vilket är gjort i detta dokument.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt, får kontakt och för dialoger med exempelvis myndigheter och enskilda som särskilt berörs med flera för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

När vägplanens förslag utretts, planerats och projekterats hålls vägplanen tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan den görs färdig för fastställelseprövning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan byggnationen starta.

Flera möjliga lokaliseringar av en ny rastplats har studerades inom utredningsområdet (se figur 1). Ett samrådsunderlag, daterat 2015-01-23 har tidigare tagits fram inom projektet som behandlade ett förslag till en lokalisering av en rastplats ca 1 km norr om den nu planerade lokaliseringen (se även kapitel 2.6). Efter mer detaljerade utredningar och samråd konstaterades att den nu föreslagna lokaliseringen (se figur 1) är mer lämplig utifrån



platsens förutsättningar samt projektets ändamål och projektmål. Ett nytt samrådsunderlag togs därför fram 2017-05-04 (Samrådsunderlag E45, Rastplats Svenstavik, Bergs kommun, Jämtlands län).

Samrådsunderlaget har varit ute på samråd under sommaren 2017 och Länsstyrelsen i Jämtlands län beslutade 2017-11-21 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär bland annat att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste tas fram till vägplanen utan miljöfrågorna behandlas i en miljöbeskrivning vilken har inarbetats i denna planbeskrivning (kapitel 6).

## 2.2. Bakgrund

Längs vägnätet i Sverige finns drygt 350 rastplatser som förvaltas och sköts på uppdrag av Trafikverket. Standard och utrustning skiljer något men det finns enligt definition alltid toaletter, informationstavlor, sittplatser med bord och soptunnor. Trafikverkets rastplatser är till för alla trafikanters möjlighet till rast och vila och de är dessutom anpassade för personer med funktionshinder.

Trafikverket har beslutat att öka antalet rastplatser längs det nationella stamvägnätet, vilket i norra Sverige är Europavägarna och de regionalt viktiga stråken för turism och långväga transporter. Riktlinjen är att rastplatser utmed dessa vägar ska finnas på ca 40 till 80 minuters köravstånd. E45 är högt prioriterad internationellt och som del i Transeuropeiska transportnät, TEN-T, såväl som nationellt och regionalt i Region Mitt. Längs E45 saknas rastplatser på en sträcka om 290 km mellan Ytterhogdal i söder och Hoting i norr vilket idag motsvarar ungefär 220 minuters köravstånd. Trafikverket har därför beslutat att bygga ut antalet rastplatser längs sträckan. Rastplatser planeras förutom vid Svenstavik även i Häggenås. I Strömsund har en rastplats nyligen uppförts (figur 3).

## 2.3. Övergripande mål

Det transportpolitiska målet

”Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.” För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen angett ett antal preciseringar av vilka några har direkt bäring på detta projekt. Där framgår bland annat att: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet och att transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

## Länstransportplan för Jämtlands län med mera

I slutet av 2018 fastställdes en länstransportplan (2018-2029) för Jämtlands län. Det övergripande målet när det gäller tillgänglighet är ”Förbättrade kommunikationer som överbryggar de långa avstånden”

I det regionala tillväxtprogrammet för Jämtland lyfts ett antal åtgärder för att nå det övergripande målet för tillgänglighet: ”Förbättrade förutsättningar för transporter av företagens insatsvaror och leveranser” och ”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 är gjord 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 inför eventuella åtgärder som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av den så kallade fyrstegsprincipen (Trafikverket 2017). En åtgärdsvalsstudie är inte gjord specifik för detta projekt men arbetet med vägplanen har föregåtts av ett inventerings- och utredningsarbete.

Fyrstegsprincipen är ett förhållnings- och arbetssätt som används vid utveckling och analys av åtgärder. Principen innebär att man i första hand utgår från enklare steg-ett åtgärder 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.

Åtgärder som till exempel uppmuntrar till andra val av transportsätt (steg 1) eller som ökar effektiviteten på befintlig väg (steg 2) bedöms inte kunna lösa problemet med bristande möjligheter till rast och vila. De åtgärder som projektet omfattar bedöms därför ligga inom fyrstegsprincipen steg 3, begränsade ombyggnadsåtgärder och i det här fallet kräver åtgärderna planläggning.

Vägnätet i regionen inventerades med avseende på rastplatser 2009 (nationellt) och 2010 (regionalt). Inför åtgärdsplaneringen 2014 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). I underlaget föreslogs därför tre nya rastplatser på sträckan; en i trakten av Svenstavik, som behandlas i denna handling, en i trakten av Häggenås vilken är fastställd och en i Strömsund där byggnationen nyligen färdigställts (se figur 4). Den nya rastplatsen vid Svenstavik föreslås i planeringsunderlaget att förläggas söder om Svenstavik, söder om korsningen mellan E45 och väg 321 där trafikmängden är högre än norr om korsningen (se figur 3). Detta för att rastplatsen ska kunna nyttjas av både trafikanter på E45 och trafikanter till och från väg 321. Väg 321, som går väster om Storsjön och är en populär väg för turisttrafiken mot Åre-trakten och används som genväg för den tunga trafiken som kommer från E14 norr om Storsjön och ska söder ut på E45. Målet med rastplatsen är även 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.



Figur 3. Översiktskarta som visar befintliga och planerade rastplatser längs E45 i Jämtlands län. © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

## 2.6. Vald lokalisering

Det utredningsområde som studerats i samrådsunderlaget (2017-05-04) avgränsades dels utifrån tidigare studier och utifrån målet om körtid mellan befintliga och planerade rastplatser. Utredningsområdets läge vid E45 ger en körtid om cirka 60 minuter till Ytterhogdal och cirka 80 minuters körtid till Häggenås där vägplan för ny rastplats är under fastställelseprövning, se figur 3. Det ger ett lämpligt avstånd från närmsta rastplatser i enlighet med målsättning om täthet mellan rastplatser, det vill säga 40–80 minuters restid.

I en översiktlig lokaliseringsstudie från 2015 har tre olika alternativ för placering av rastplatsen inom utredningsområdet studerats vilket närmare beskrivs i samrådsunderlaget (Trafikverket, 2017). Ett läge öster om E45 i korsningen mot väg 543, samt två lägen öster och väster om E45 i höjd med Rörösjön har studerats. Vid valet av lokalisering som denna planbeskrivning omfattar har utredningsarbetet bland annat utgått från:

- 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 mer lättillgängliga för södergående trafik, samt att den södergående trafiken bedöms att i högre utsträckning stannat vid andra närliggande målpunkter, som t.ex. Östersund.
- Möjlighet att skapa en naturskön rastplats med säker trafikutformning.

En placering öster om E45 i höjd med Rörösjön, bedöms vara den lokalisering som innebär bäst måluppfyllelse 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 att stanna vid. Lokaliseringen bedöms ha något svårare byggtekniska förutsättningar än övriga placeringar, men marken bedöms samtidigt ge ett gott skydd för den underliggande grundvattenförekomsten i grus och sand under de finkornigare jordarterna. Platsen ligger i ett naturskönt läge med möjlighet till vacker utsikt mot Rörösjön och det omgivande landskapet.

## 2.7. Tidplan och finansiering

Tabell 1. Tidplan

Fas, vägplanen	Aktivitet	Preliminär tidpunkt
Samrådsunderlag	Samråd om vägplanens samrådsunderlag	Våren 2017
Samrådsunderlag	Trafikverkets begäran om åtgärderna kan medföra betydande miljöpåverkan eller ej	Hösten 2017
Samrådshandling	Samråd med myndigheter, kommuner och allmänhet. Möte på orten	Hösten 2017
Granskningshandling	Vägplanens formella granskning och länsstyrelsens tillstyrkan	Våren 2019
Fastställelseprövning	Trafikverkets begäran om fastställelseprövning	Sommaren 2019
Fastställelseprövning	Fastställd vägplan	Vintern 2019
Byggstart	Planerad byggstart	2020

Projektet planeras att finansieras med medel från posten smärre investeringsobjekt (SINV). Den beräknade totalkostnaden för projektet är cirka 17 miljoner kronor i 2018 års prisnivå. Byggstart planeras kunna ske tidigast år 2020.

## 3. Avgränsningar

Förutsättningar, effekter och konsekvenser beskrivs översiktligt inom utredningsområdet, och mer detaljerat inom och kring 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 beskrivs de förutsättningar som bedömts vara relevanta för vägplanen. Förutsättningarna beskrivs huvudsakligen inom utredningsområdet, planområdet och i dess närhet (se figur 1), men också inom ett större influensområde för de aspekter och frågor där det behövs. Prognosår för olika effekter, trafikmängder, trafikbuller etc. är ca 20 år efter projektets färdigställande år 2040.

### 4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning

#### Omgivande vägnät

Europaväg 45, det vill säga E45 går genom nästan hela Sverige, från Göteborg i söder till Karesuando i norr och är ett viktigt transportstråk i inlandet. Vägen ingår i det Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och benämns ibland Inlandsvägen. Längs E45 söder om utredningsområdet ligger Åsarna, Ytterhogdal och Sveg på ca 10, 75 respektive 120 kilometers avstånd. Norr om utredningsområdet ligger bland annat Svenstavik, Hackås och Östersund på ca 5, 25 respektive 65 kilometers avstånd. Två kilometer norr om utredningsområdet, strax söder om Svenstavik finns en avfart till väg 321 som går väster om Storsjön mot Myrviken och Åre. Inom utredningsområdet finns förutom E45 även delar av E45:s gamla sträckning, vilket idag är en enskild väg som ligger strax öster om den planerade rastplatsen och går mot nuvarande E45 mot söder men ansluter inte till den. Väg 543, Bergviksvägen norr om föreslagen lokalisering går öster ut via orten Rörön och sedan norrut mot östra sidan av Svenstavik.

I närheten av den planerade rastplatsen finns flera enskilda vägar. Förutom den gamla E45:an går en enskild väg ca 50 meter söder om planerad rastplats till en grustäkt på den västra sidan av E45. På västra sidan E45, mitt emot planerad anläggning går även en väg till en fastighet som ligger ca 50 m från E45. På östra sidan E45 fortsätter den i form av en gammal traktorväg/stig genom området för den planerade anläggningen. Cirka 100 m norr om den planerade rastplatsen leder en väg från E45 i sydöstlig riktning fram till den gamla sträckningen av E45.

Unders 2018 anlades två stycken ATK-kameror upp strax norr och strax söder om rastplatsen.

#### 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. Skyltad hastighet är 90 km/h och mätningar visar att medelhastigheten är strax under 90 km/h i utredningsområdet.

Framkomligheten för trafik på E45 är god men oskyddade trafikanter är inte separerade från fordonstrafiken, vilket innebär bristande trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter, i form av gång- och cykeltrafik, bedöms dock inte förekomma i någon större utsträckning inom utredningsområdet och vissa alternativa vägar för oskyddade trafikanter finns inom området, exempelvis den äldre E45ans sträckning.

De enskilda vägarna i rastplatsens närhet är grusvägar. E45:ans äldre sträckning är dock belagd.

## Trafik idag

E45 hade vid mätning 2014 i augusti 3 473 fordon per dygn med andelen tunga fordon på 15 %. ÅDT (årsmedeldygnstrafik) beräknas till 3 100 fordon. Dygnets 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 öster ut inom utredningsområdet har en beräknad ÅDT på 120 fordon med en andel tunga fordon på 8 %. Väg 321 som svänger av E45 väster om Storsjön har en beräknad ÅDT på 1400 fordon med andelen tunga fordon på 13 %. De enskilda vägarna nära den planerade anläggningen bedöms ha mycket låga trafikmängder.

## Trafik i utbyggt scenario och prognostiserad framtid

Med en antagen trafiktillväxt på det allmänna vägnätet om ca 1 % per år i enlighet med Trafikverkets uppräkningsstal för Jämtland ökar trafiken med en faktor 1,22 på 20 år. Prognosårets (2040) ÅDT blir med detta 3 782 fordon per årsmedeldygn. Andelen tung trafik beräknas då vara 18 %.

Trafikflödet in och ut från den planerade rastplatsen är 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. Trafikflödet på rastplatsen bedöms öka i ungefär samma takt som övrig trafikökning och motsvarande siffra blir då 60 vid prognosåret.

## Trafiksäkerhet och olyckor

Alla trafikolyckor med personskador registreras i statistikdatabasen STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) vilket är en nationell databas över olyckor rapporterade av polisens och sjukvården. Data i STRADA visar att det skett fyra trafikolyckor i utredningsområdet mellan åren 2003 – 2017. 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 och bedöms vara normalt för denna typ av väg vid rådande trafikflöden. Avstämning i STRADA mot 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 hus, vilket idag är ett fritidshus, cirka 70 meter från området för föreslagen lokalisering av rastplats på andra sidan om E45. Runt omkring utredningsområdet finns spridd 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 ca 2 km norr om utredningsområdet. För resenärer söderifrån utgör Svenstavik porten till Storsjöområdet

där väg 321, väster om Storsjön fortsätter mot Åre som ligger 130 km åt nordväst. I Åsarna, ca 10 km söder om planerad rastplats leder vägar västerut in mot fjällvärlden. Klövsjö-Vemdalsfjällen ligger ca 30 km från utredningsområdet medan Ljungdalen och Helagsfjällen finns 120 km bort. Till Funäsdalen är det 140 km.

Inom utredningsområdet finns två busshållplatser belägna längs E45. En ca 1 km söder om och en ca 1 km norr om planerad 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 mestadels skogsmark där merparten nyligen är avverkad. Väster om föreslagen lokaliseringen, på andra sidan om E45, finns en grustäkt på ca 200 meters avstånd. I övrigt finns närmaste verksamheter i Åsarna och Svenstavik.

#### 4.5. Markanvändning

Marken inom utredningsområdet och området kring planerad rastplats utgörs av E45 och är i övrigt obebyggd förutom ett hus och enstaka komplementbyggnader. Inom område för föreslagen lokalisering ligger marknivån något lägre än E45 och området består av dels av 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 4).



Figur 4. Föreslagen lokalisering sedd från söder med E45 till vänster och med gamla E45 till höger.

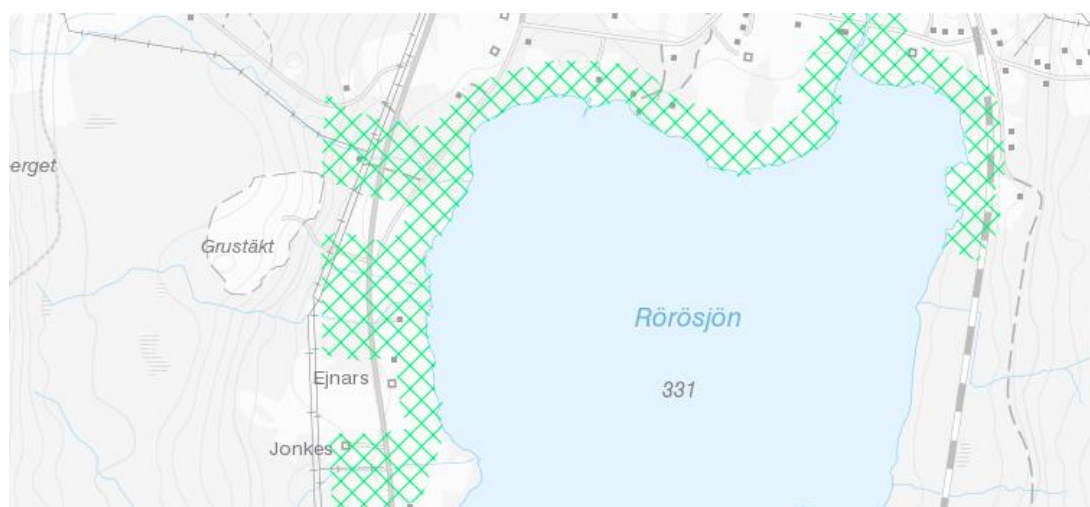
##### Planer

Bergs kommun har en ny Översiktsplan som fastställdes i juni 2018 samt en fördjupad Översiktsplan för Åsarna som antogs 2017-05-19. I den fördjupade översiktsplanen för Åsarna nämns planen om en rastplats söder om Svenstavik. Dock är planen i övrigt avgränsad till området omkring Åsarna vilket exkluderar området för den planerade rastplatsen.



Kommunen antog 2012 en fördjupad översiktsplan för Svenstavik. Den är avgränsat kring Svenstavik norr om rastplatsområdet och berör därför inte utredningsområdet. I planen diskuteras lägen för en rastplats. Det finns inga detaljplaner inom utredningsområdet.

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 (se figur 5). Den planerade rastplatsen ligger i anslutning till LIS-området, men planeras intill E45, där bland annat buller gör det mindre lämpligt att utveckla till exempel bostadsbebyggelse. Vägplanen bedöms därför inte motverka syftet med utpekad LIS-område.



Figur 5. LIS områden (grön markering) i anslutning till Rörösjön.

#### 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 utgör ett öppet jordbrukslandskap med radbyar och äldre gårdar, mestadels från 1800-tal, på höjd och slutningslägen 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 norr om utredningsområdet, är av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap 6 § miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada miljön. Cirka 4 km söder om Rörösjön finns riksintresse för rennäring enligt 3 kap 5 § miljöbalken.

#### 4.7. Skyddade områden

##### Strandskydd med mera

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) vilket råder inom utredningsområdet. 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 utan namn. Området för planerad rastplats ligger mer än 100 meter från Rörösjöns strandlinje, men berör strandskyddsområdet kring Lappbäcken. Om vägplanen fastställs erhålls dispens från strandskyddet om frågan hanterats inom ramen för planarbetet.

##### Övriga skyddade områden

Inga andra riksintresseområden, natur- eller kulturskyddade områden finns inom området för den nya anläggningen eller i dess omedelbara närhet. Det finns heller inga miljöer som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet (exempelvis stenrösen, åkerholmar eller småvatten i jordbrukslandskapet) enligt 7 kap miljöbalken. När en vägplan 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 av rastplatsen 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 databas 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 men inga andra hänsynskrävande arter. Hittills gjorda bedömningar pekar dock mot att området inte är attraktivt för sök av föda och häckning för de rödlistade arterna, bland annat beroende av närheten till E45.

I övrigt finns inga kända naturvärden inom utredningsområdet och en inventering av eventuella natur- och miljövärden i området utförd 2017-06-01 indikerar även detta. Området för föreslagen lokalisering av rastplats består till största delen av sly och skog, också utan kända naturvärden.

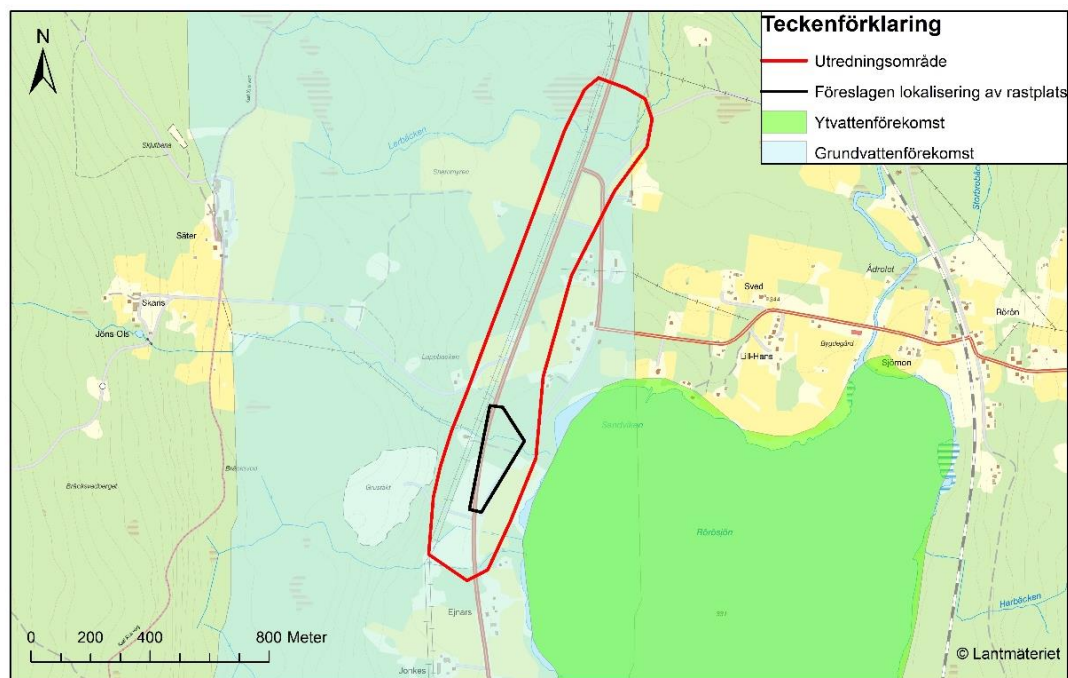
#### 4.11. Yt- och grundvatten

Genom utredningsområdet rinner tre vattendrag, Lerbäcken och Lappbäcken samt en mindre bäck utan namn. Lappbäcken berörs av föreslagen ny anläggning där utfartsvägen från rastplatsytan korsar bäcken. Bäcken har ett avrinningsområde på ca 2 kvadratkilometer och en utifrån avrinningen beräknad medelvattenföring på ca 22 liter per sekund och bedöms vara för liten för att vara fiskförande.

Öster om planerad rastplats ligger Rörösjön som ingår i Indalsälvens huvudavrinningsområde och som avvattnas av vattendraget Svenstaån mot norr. Rörösjön är en utpekad vattenförekomst enligt vattendirektivet 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 kvalitéer 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 har Rörösjön måttlig ekologisk status enligt den senaste bedömningen och ej god kemisk status 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. Kontinuitetsförändringar innebär att det finns vandringshinder i vattensystemen som påverkar vattenlevande organismer. Vandringshinder kan till exempel utgöras av vägtrummor eller dammar av olika slag. Morfologiska förändringar innebär att vattnets naturliga former bedöms vara påverkat till den grad att det är menligt för djur- och växtlivet. 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 överskrider kvicksilver idag 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 planerad rastplats finns en grundvattenförekomst, SE695664-142797, bestående av en sand- och grusförekomst (se figur 6). Förekomsten bedöms i dag ha god kemisk och kvantitativ status. MKN är även fortsättningsvis god status. Ett fåtal kända brunnar i närområdet finns registrerade i SGU:s databas "Brunnsregistret" Den närmsta är belägen ca 300 m norr om planerad rastplats.



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

#### 4.12. Vatten, avlopp och dagvatten

##### Dagvatten

Delar av rastplatsområdet kommer att omvandlas från genomsläpplig gräs- och skogsmark till hårdgjorda ytor, exempelvis parkeringsplatser med servicebyggnad. Förändringar i markanvändning kommer att innebära vissa förändringar i dagvattenflöde och föroreningsbelastning från området.

I närheten av grundvattenförekomster och känsliga ytvattenrecipienter är omhändertagande av vägdagvatten och mindre oljeutsläpp viktiga. Rastplatsens dagvatten förutsätts kunna renas naturligt från exempelvis oljor och andra föroreningar genom fastläggning i flacka gräs/skogsslänter innan det når grundvattnet, närliggande bäck och Rörösjön. Under markytan består jordarterna som finns i området av mulljord som efterföljs av torv på tät lera och sulfidjord till stora djup.

##### Avlopp

Verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp (VA) ligger ca 2 kilometer norr om föreslagen lokalisering av rastplats. Det är således inte aktuellt att ansluta rastplatsens servicebyggnad till det kommunala avloppsnätet och därför anordnas en enskild avloppslösning till rastplatsen. Ett markområde för detta finns i rastplatsen syddöstra del. Enskilt avlopp kräver alltid tillstånd från kommunens miljökontor.

En markbädd, infiltrationsanläggning eller motsvarande för rening av avloppsvatten, alternativt en sluten tank avses att anläggas i vägplaneområdets syddöstra del. Sluten tank kan vara ett alternativ för att omhänderta avloppsvattnet då svåra markförhållanden råder, som gör det tekniskt eller ekonomiskt orimligt eller olämpligt att anlägga en infiltration eller markbädd. Ur miljösynpunkt är en sluten tank generellt en mindre lämplig lösning eftersom tömning av avloppsvattnet sker med slamsugbil som måste transportera slammet och en stor mängd vatten till ett kommunalt reningsverk. I flera kommuner finns riktlinjer när

sluten tank får installeras. I Bergs kommun förordas en behandlingsmetod, t.ex. markbädd eller infiltration. Sluten tank rekommenderas endast där det inte är möjligt att anlägga en avloppsanläggning som behandlar avloppsvattnet.

Rastplatsens markförhållanden har i detta skede bedömts som lämplig för antingen infiltration eller markbädd. Val av avloppslösning och tekniska detaljer kommer att utredas närmare i senare faser av projektet.

#### Dricksvatten

En kommunal huvudvattenledning är belägen väster om rastplatsen och har en nord-sydlig draging väster om befintlig E45. Trafikverket har efter samråd med kommunen bestämt att ansluta rastplatsens servicebyggnad till denna. Rätten till markåtkomst för anslutning och underhåll regleras genom denna vägplan genom att ett område föreslås med inskränkt vägrätt.

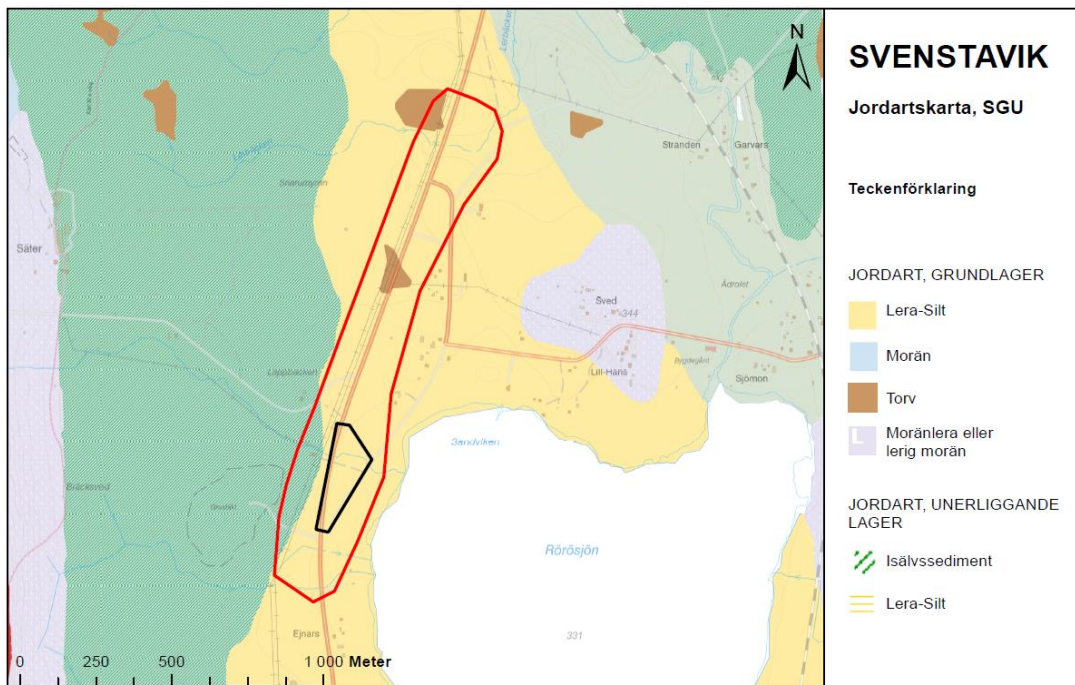
#### 4.13. Ledningar

Ett större kraftledningsstråk löper strax väster om E45 parallellt med vägen och Skanova har en markförlagd teleledning som löper i vägslänten väster om E45.

#### 4.14. Markförhållanden och geoteknik

Geotekniska undersökningar har genomförts inom området för lokaliseringen av rastplatsen. De visar att markytan består av ett tunnare lager torv eller mulljord 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. I söder vid infarten från E45 finns upptill 1.5 m torv enligt utförd undersökning. Där föreslås att torven förbelastas med överlast i kombination med liggtid. Alternativt måste torven grävas ut. 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.



Figur 7. Jordarter inom utredningsområdet enligt jordartskartan (SGU).

## 5. Detaljutformning

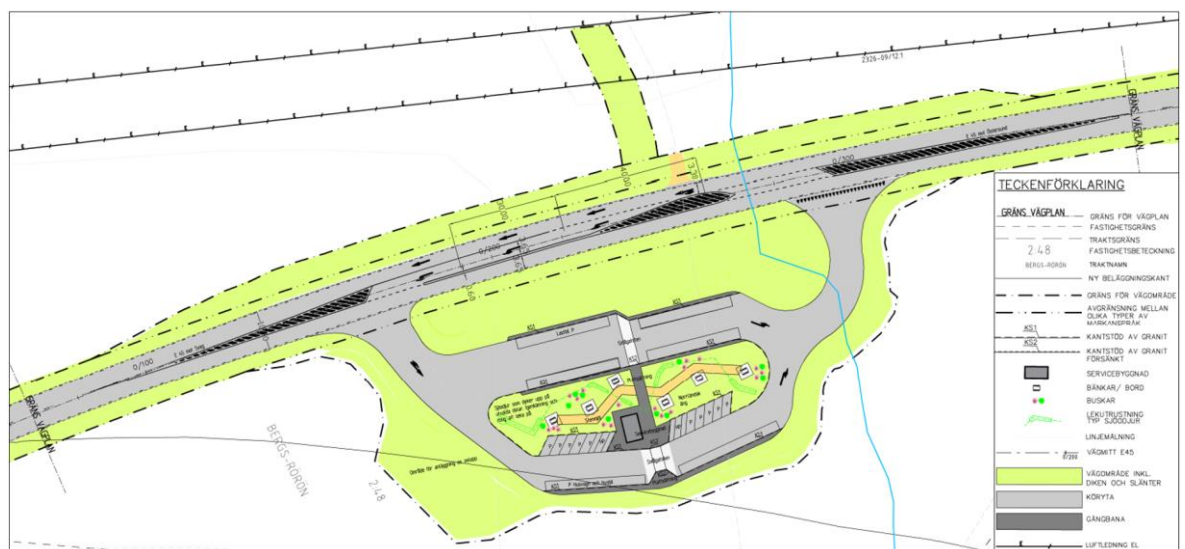
I detta kapitel beskrivs och motiveras rastplatsens lokalisering och utformning. Här beskrivs även hur rastplatsen och ingående väganordningar ska utformas för att projektmålen ska uppnås. Exempel på väganordningar som ingår i projektet är rastplatsområdet inklusive byggnader, ledningar, dike, slänt, vägtrumma, belysning, skyltar, kantremsa med mera. Det är anordningar som stadigvarande behövs för rastplatsens bestånd, drift och brukande.

### 5.1. Innehåll

Rastplatsen ska upplevas som trivsamt och tryggt och kunna erbjuda trafikanten möjlighet till rekreation och vila. Den ska 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.

Övrig funktion som planeras för rastplatsen är en lekyta för barnen belägen i rastplatsens mitt i anslutning till flera picknickbord. Här kan trafikanterna ta en paus från körningen i ett naturskönt läge med Rörösjön i bakgrunden och äta sin medhavda matsäck samtidigt som de har god uppsikt över barnen på lekytan, eller ta en promenad i den natursköna omgivningen. Rastplatsen ska utformas med god belysning och upplevas som tryggt för besökaren.

Figur 8 visar den tänkta utformningen av rastplatsen. Rastplatsen förläggs parallellt med E45. I förslaget till möjlig utformning finns uppställningsplats för 4 lastbilar med släp. Ytorna 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.



Figur 8. Illustration över möjlig utformning av rastplatsen. Norr är till höger i figur.

## 5.2. Trafikföring på platsen

För personbilar och husbilar ger 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. Korsningar och utfarter

Rastplatsen utrustas med en infart i söder och en utfart i norr. Södergående trafik gör en vänstersväng för att nå rastplatsen. Korsningen utformas med en kanalisering, så kallad C-korsning (se figur 8) med målade spärrområden. En öppning i spärrfältet görs för den enskilda anslutningen väster om E45. Huvudvägen E45 breddas därför ca 4 meter. E45 har en låg trafikmängd i förhållande till vad korsningarna beräknas klara. Framkomligheten och trafiksäkerheten beräknas bli god i korsningarna som leder in till och ut från rastplatsen.

## 5.4. Rastplatsen i landskapet

Rastplatsens möjlighet att passas in i landskapet är relativt god eftersom landskapet är 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. Placeringen är delvis i ett mindre nu avverkat skogsområde som ger möjlighet till god inpassning i omgivningen. Placeringen ger också förutsättningar till utblickar över det öppna landskapsrummet i vilket rastplatsen är belägen samt ned mot Rörösjön.

## 5.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

- För att förebygga att vandringshinder uppstår vid anläggandet av trumma för det naturliga vattendraget Lappbäcken som passerar genom rastplatsen har en skyddsåtgärd föreslagits och inarbetats på plankartan. Skyddsåtgärden benämns Sk1, trumma som konstrueras så den inte utgör vandringshinder (se även figur 9).

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kommer att genomföras men som inte fastställs

- Kontroll ska ske av de jordmassor som hanteras inom och som förs in till området för att undvika att de innehåller föroreningar eller invasiva arter (d.v.s. växter som inte hör hemma i den svenska floran och som riskerar att sprida sig i omgivningen).



## 6. Miljöbeskrivning och miljökonsekvenser

Eftersom länsstyrelsen har bedömt att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan omfattas det inte av kravet på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens 6 kapitel. I stället ska vägplanens förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön beskrivas och bedömas. Det görs genom en miljöbeskrivning som redovisas i detta kapitel. Kapitlet innehåller också information om de mål och krav som kommer av miljölagstiftningen.

### 6.1. Miljöbeskrivningens syfte och innehåll

Vid alla infrastrukturåtgärder ska miljölagstiftningen tillämpas. Grundläggande är att tillämpa miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga centrala bestämmelser såsom hushållning med mark och vattenområden, samt miljö kvalitetsnormer. Vidare ska de nationella miljö kvalitetsmålen och Trafikverkets miljöambitioner tillgodoses.

Miljöbeskrivningen för vägplanen innehåller uppgifter om miljöförutsättningar och intressen som kan komma att påverkas av den planerade rastplatsen, de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra (miljöeffekter) och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön (miljökonsekvenser). Beskrivningen innehåller också förslag till försiktighetsmått och skyddsåtgärder (miljöåtgärder).

### 6.2. Avgränsningar

#### 6.2.1. Geografisk avgränsning

Miljöbeskrivningen omfattar planområdet och omkringliggande områden som är belägna på östra sidan om E45 söder om Svenstavik, öster om sjön Rörösjön (se figur 1 och 8). Förutsättningar och effekter beskrivs även inom ett större influensområde t.ex. förändringar i landskapsbild, bullerpåverkan och effekter kopplat till vattenmiljön.

#### 6.2.2. Avgränsning i tid

Vid fastställd och lagakraftvunnen vägplan kan en entreprenör handlas upp och byggnationen av planerad anläggning kan ske de närmaste åren därefter. Målsättningen är att projektet ska vara färdigställt år 2021. Projektets effekter och konsekvenser bedöms fram till prognosåret 2040 det vill säga ca 20 år efter projektets färdigställande.

#### 6.2.3. Avgränsning av miljöaspekter

Utifrån områdets förutsättningar har ett antal miljöaspekter identifierats där konsekvenser av vägplanen kan uppstå. Under planläggningsarbetet och genom de samråd som har hållits har flera för projektet viktiga miljöfrågor identifierats. Det är dessa miljöaspekter som hanteras i miljöbeskrivningen. Arbetet med miljöfrågorna har fokuserats på de miljöaspekter där konsekvenser kan uppstå av projektet, d.v.s. i huvudsak på de tillkommande effekterna och konsekvenserna.

## 6.3. Mål och krav

### 6.3.1. Miljömål

Regeringen har satt upp 16 nationella miljökvalitetsmål som syftar till att beskriva och precisera det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart. De kan fungera som riktmärken för allt miljöarbete och är vägledande för tillämpningen av miljöbalken. Information om arbetet med miljömålen, bland annat miljökvalitetsmålen finns bland annat på miljömålsportalen ([www.miljomal.se](http://www.miljomal.se)). Vägtrafik medför till exempel utsläpp till luft och omgivning, buller samt barriäreffekter för djur, växter och oskyddade trafikanter och kan därmed innebära negativa konsekvenser för möjligheten att nå en rad miljömål.

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen. Miljökvalitetsmålen 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

### 6.3.2. Regionala mål

De regionala miljömålen i Jämtlands län är detsamma som de nationella miljökvalitetsmålen med de två regionala tilläggen:

- Ingen utbyggnad av vattenkraft
- Ingen uranbrytning

Projektets överensstämmelse med nationella och regionala miljömål redovisas i kapitel 7 och 8.

### 6.3.3. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövning av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Enligt 2 kapitel 3 § ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller en åtgärd utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsåtgärder i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Hänsynsreglerna ställer också krav på att verksamhetsutövaren ska skaffa sig kunskap för att miljön inte ska komma till skada när verksamheten utförs.

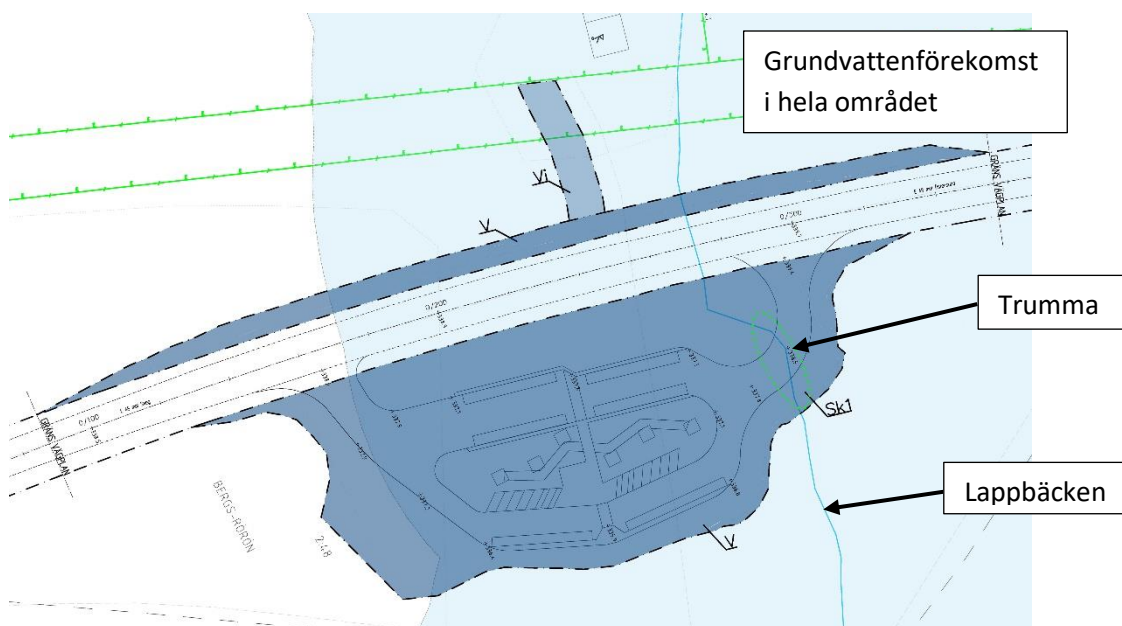
### 6.3.4. Hushållning med mark- och vattenområden

I miljöbalkens tredje och fjärde kapitel finns bestämmelser om skydd av områden som har så höga värden för natur- och kulturmiljö, friluftsliv och olika näringar att de antas vara av nationellt intresse. Dessa områden kallas för n. Områdets värde eller betydelse får inte påtagligt skadas. De riksintressen som berörs framgår av kapitel 4 och projektets bedömda påverkan på riksintressen redovisas i kapitel 9.

Utrednings- och planområdet ligger inom ett utpekade område av riksintresse för kommunikationer där E45 innefattas.

### 6.3.5. Strandskydd

Delar av området där rastplatsen planeras och där breddning av befintlig E45 är aktuell ligger närmare vatten än 100 meter och är därför skyddade enligt strandskyddsbestämmelserna. Lappbäcken (se figur 9) berörs av strandskyddet och löper genom planområdet.



Figur 9. Utdrag ur plankarta för ny rastplats i Svenstavik där Lappbäcken är markerad. Trumman under utfarten föreslås att utformas för att inte skapa vandringshinder. Grundvattenförekomsten (Svenstavik-Åsarna, SE695664-142797) täcker in hela området.

### 6.3.6. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel och det finns i dag miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller, utomhusluft, vattenförekomster, havsmiljö, samt fisk- och musselvatten.

#### *Buller*

Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675), vilken är en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt miljöbalken, innebär att bullerdirektivet (2002/49/EG) ska genomföras. Direktivet syftar till att minska buller från större källor såsom vägar, järnvägar, flygplan och större industriell verksamhet. Den aktuella sträckan av E45 har en alltför liten trafikmängd för att i dagsläget omfattas av MKN för buller men förordningen innehåller även en strävan, en slags målsättningsnorm där det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Normen följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa. Det är kommuner och myndigheter som ansvarar för att miljö kvalitetsnormer följs. Trafikverkets arbete för att minska bullerstörningar är ett led i denna strävan.

### *Luft*

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

Vid en väg som trafikeras med mindre än 15 000 fordon/dygn (ÅDT) och där miljön är öppen understiger halterna gällande riktvärden i områden där andra utsläppskällor är små. Den begränsade trafikeringen på och i närheten rastplatsen (3782 fordon/dygn vid prognosåret, se kapitel 6.9.1), ett öppet vägrum samt att inga andra verksamheter med betydande utsläpp finns i närheten innebär en låg inverkan på luftkvaliteten och risken att MKN för luft överskrids är mycket liten.

### *Yt- och grundvatten*

Miljökvalitetsnormen 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.

Åtgärder i och kring vattenförekomster kan påverka vattnets status. Det är viktigt att hänsyn tas till grundvattenförekomsten (SE695664-142797) och ytvattenförekomsten Rörösjön (SE704039-) under byggtiden (se vidare kapitel 4.11). Projektets överrensstämmelse med miljökvalitetsnormerna framgår av kapitel 7.

### *Havsmiljö*

För att nå god miljöstatus har elva miljökvalitetsnormer (MKN) för havsmiljön fastställts. De har som syfte att minska belastningen på havsmiljön med avseende på näringsämnen, farliga ämnen, främmande arter, uttag av arter, fysisk påverkan på havsbotten, och avfall i havsmiljön.

Projektet bedöms utifrån den begränsade förväntade påverkan på miljön och det stora geografiska avståndet till havet att inte ha någon påverkan på möjligheterna att nå uppsatta MKN för havsmiljön.

### *Fisk- och musselvatten*

Projektet berör inte något av de vatten som omfattas av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

## 6.4. Landskap och landskapsbild

Den planerade rastplatsen är belägen intill E45 på dess östra sida ca 130 m från Rörösjön. Från ytan för rastplats är det ett öppet landskap från en äldre sträckning av E45 och mot sjön över åkrar med skogbeklädda berg i fonden. Området sluttar svagt mot sjön och nivåskillnaden ner till sjön är ca 7 m.

Slänten från rastplatsytan görs med släntlutning 1:3 och släntavrundning för att få en mjuk övergång och naturlig inpassning. Innerslänter för E45 inom vägplanen ges 1:4 lutning. Slänterna bekläs med matjord och gräs vilket även till viss del renar vattnet från olja och andra föroreningar från rastplatsytan vid avrinning och infiltration av vägdagvatten.

Området kring den planerade rastplatsen är till största delen bevuxen av granskog med inslag av slymark och gräs.

#### 6.4.1. Konsekvenser för landskap och landskapsbild

Området för den planerade rastplatsen behöver höjas med som mest omkring 1,6 meter i den södra delen och 1,8m i den norra för att få en jämn yta med tillräcklig höjd för en god avvattning och dränering. Höjningen av ytan behövs även för att lutningen på in och utfarten mot E45 inte ska bli för stor. Höjningen kan ge konsekvenser för områdets upplevelse från omgivande landskap. För att bättre förankra rastplatsen till sin omgivning, och för att besökarna ska kunna uppleva det vackra landskapet är det viktigt att behålla de flacka slänterna mot Rörösjön.

### 6.5. Naturmiljö

#### 6.5.1. Vattendrag, ytvatten och grundvatten

Vattenförekomsterna Svenstavik-Åsarna (grundvatten) och Rörösjön omfattas av vattendirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG) och är utpekade som vattenförekomster med beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) för kvantitativ och kemisk status för grundvattnet och för ytvattenförekomsten Rörösjön finns miljö kvalitetsnormer för ekologisk och kemisk status. Miljö kvalitetsnormerna beskriver de kvaliteter som vatten ska uppnå samt vilket år som normen ska nås. Klassningarna för ekologisk status går från hög; god; måttlig; otillfredsställande; och dålig ekologisk status. För kemisk status finns klassningarna god och uppnår ej god status. Kvantitativ status redovisas som god eller otillfredsställande. Miljö kvalitetsnormerna fastställdes 2016.

I Vatteninformationssystem Sverige (VISS) finns uppgifter lagrade om bland annat beslutade miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster (tabell 2). Rörösjön (SE695913-143022) bedöms enligt den senaste klassningen i VISS ha måttlig ekologisk status. Detta bedömt utifrån sjöns konnektivitet, morfologiska tillstånd och svämplanets strukturer och funktion. Det innebär att det finns vandringshinder i vattensystemet och att flera tecken finns på mänsklig verksamhet som kan verka menligt för ekologin i och kring sjön. Miljö kvalitetsnormen för Rörösjön är god ekologisk och kemisk status till år 2021.

Rörösjön bedöms enligt uppgifter i VISS i dagsläget inte uppnå god kemisk ytvattenstatus. Miljö kvalitetsnormen anger god kemisk status med mindre stränga krav för kvicksilver och bromerade difenyletrar. Skälet för undantag av att uppnå normen 2015 av kvicksilverhalter är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Den största påverkan av halterna av kvicksilver består av atmosfärisk deposition vars ursprung är långväga globala atmosfäriska utsläpp från tung industri och förbränning av stenkol. Problemet bedöms ha en sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda det. Skälet för undantag för bromerade difenyletrar är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar en god kemisk ytvattenstatus. Problemet beror främst på påverkan från långväga luftburna föroreningar och bedöms ha en sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda det. De nuvarande halterna i vattenförekomsten får dock inte öka för varken för kvicksilver eller bromerade difenyletrar. Den planerade anläggningen och dess funktioner får inte påverka ytvattenförekomsten på sådant sätt att kvalitetsfaktorerna försämras eller gör att miljö kvalitetsnormerna försvåras att nå inom utsatt tid.

Svenstavik-Åsarna är en utpekad grundvattenförekomst (SE695664-142797) och planområdet ligger på denna. Grundvattenförekomsten sträcker sig från Hoverberg vid Storsjön i norr genom Svenstavik, passerar västra sidan av Rörösjön och går och ner till

Åsarna i söder. En sträcka på ca 27 km. Vattenförekomsten ligger högre i söder än i norr och lutar generellt ner mot dalgången på vattenförekomstens östra sida. Förekomsten täcker hela planområdet och rastplatsen ligger på grundvattenförekomsten (se figur 9). Grundvattenförekomsten bedöms ha god kvantitativ och kemisk status, vilket motsvarar fastställd miljökvalitetsnorm. Den planerade anläggningen och dess funktioner får inte påverka grundvattenförekomsten på sådant sätt att kvalitetsfaktorerna riskerar att försämrans.

Tabell 2. Yt- och grundvattenförekomster som berörs av planområdet

Namn	ID	MKN	Ekologisk status / Miljöproblem	Kemisk status/ miljöproblem	Åtgärd/ Skyddsåtgärd
Rörösjön	SE695913 -143022	God ekologisk och kemisk status till 2021	Måttlig/ Morfologiska, konnektivitet	Uppnår ej god/ förekomst av prioriterade ämnen	Ingen åtgärd/ Generell hänsyn
Grundvatten	SE695664 -142797	God kvantitativ och kemisk status	God kvantitativ status/ Inga kända	God/ Inga kända	Små geometriska förändringar/ Generell hänsyn

### 6.5.2. Biotoper, växt- och djurliv

Den första juni 2017 genomfördes en naturinventering inom hela planområdet och angränsande marker. Ett område som är ungefär tre hektar stort (figur 10).



Figur 10. Inventeringsområdet uppdelat i tre delområden (© Lantmäteriet, geodatasamverkan).

Avgränsningen av inventeringen är vägarna E45, gamla E45 och den enskilda grusväg som ligger ca 100 m norr om planerad anläggning samt omkringliggande vägdiken (figur 10). Det aktuella området ligger i en svag östsluttning ned mot Rörösjön med den lilla Lappbäcken rinnandes igenom (se bland annat figur 9 och 12). Hela området är gammal kulturmark med olika grad av påverkan och igenväxning (se figur 11). Utöver den lite rikare floran utmed Lappbäcken (se figur 12) hittades inga särskilda värden vid naturinventeringen.



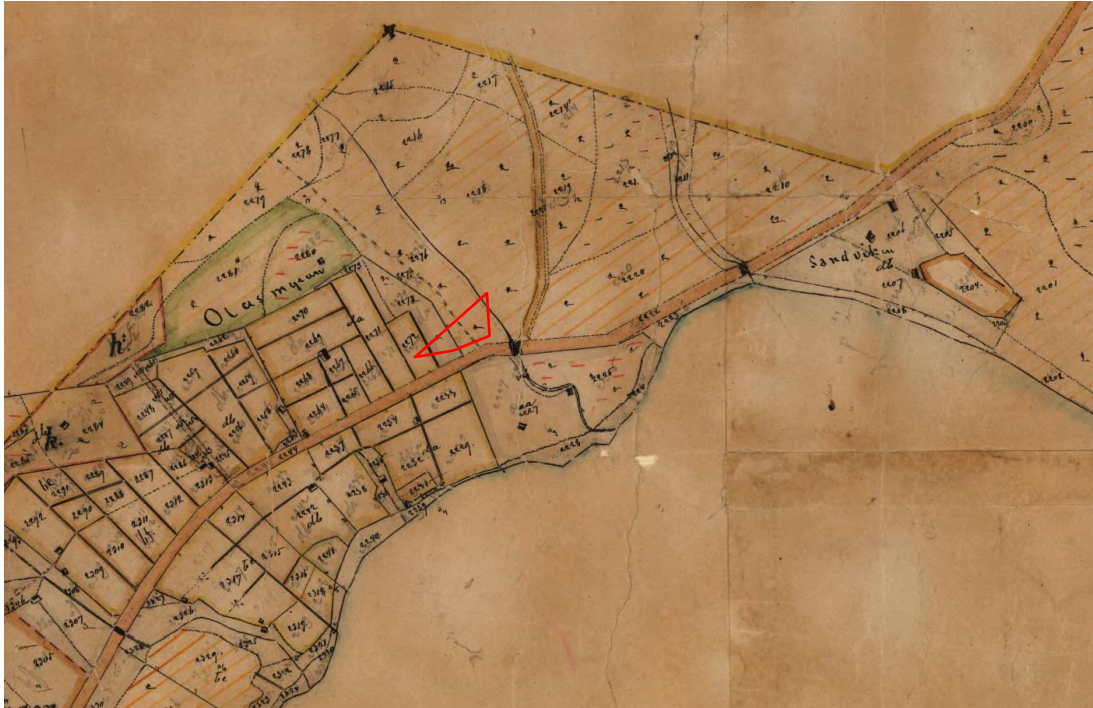
*Figur 11. Område för planerad rastplats sedd från norr mot söder. I förgrunden syns en liten fördjupning där Lappbäcken rinner.*



*Figur 12. Lappbäcken med älggräs, gullpudra och lite nordisk stormhatt.*

Södra delen av området har brukats som åkermark under lång tid, men hävden har sannolikt varit dålig sedan ganska lång tid tillbaka. Ytan domineras av bredbladigt gräs med stort inslag av bland annat älggräs, hundloka och tuvtåtel. Tidigare kartutdrag visar på att området varit uppdelat i många mindre åkerskiften och att den gamla vägens sträckning gick ungefär där den gamla E45 är idag (se figur 13).





Figur 13. Utdrag ur laga skifte-karta från 1884 som visar att den gamla vägens sträckning gick ungefär där gamla E45 ligger idag. Rödmarkerat område anger ungefärligt läge för rastplatsen.

Norra delen av området har möjligen brukats som ängs- eller betesmark tidigare men varit bevuxet med skog de senaste decennierna. Skogen har avverkats nyligen och av stubbarna att döma har skogen dominerats helt av gran. Här växer nu tuvtåtel, älggräs, midsommarblomster, humleblomster, timotej, en del hallonsnår och mjölke.

Den lilla svacka där Lappbäcken rinner fram har frodigare örtvegetation och ett högre naturvärde än omgivande marker med förekomst av kabbeleka, gullpudra, lundar, midsommarblomster och nordisk stormhatt. Här hittades även en mindre förekomst av fridlyst revlumner. Fridlysningen gäller dock normalt bara att plocka växten för kommersiella ändamål. En buskskvätta (rödlstad som sårbar, VU) sjöng i området. En bedömning av naturvärdesklass för svackan enligt den vedertagna SIS-standarden (standardiserad naturvärdesinventering) är värdeklass 4, det vill säga en låg klass men med lokalt värde för biologisk mångfald.

I artportalen, vilket är ett rapportsystem för växter, djur och svampar finns inga noteringar om att hotade eller skyddade arter har hittats i planområdet.

Nyckelbiotoper är små områden med värdefull skog som hyser eller kan hysa skyddade eller skyddsvärda arter. Inga nyckelbiotoper finns identifierade i den planerade rastplatsens närhet. Det finns inte heller några biotopskydd, generella biotopskydd, nyckelbiotoper eller andra utpekade värden.

### 6.5.3. Konsekvenser för naturmiljön

#### *Vattendrag och grundvatten*

Anläggandet av rastplatsen innebär inga direkta dagvattenutsläpp till närliggande vatten. Dagvatten som kommer från området kan vara något förorenat och planeras att renas genom infiltration och fastläggning i marken innan det når grundvattnen. den närliggande

bäcken och Rörösjön. Med de försiktighetsåtgärder som planeras bedöms det inte finnas någon risk för påverkan på grundvattenförekomsten som går under planområdet. De underliggande jordarterna som finns i området är lera och silt vilket bedöms ge ett gott skydd för grundvattnet mot eventuella föroreningar som kan komma från rastplatsen och E45. E45 är en potentiell föroreningskälla men eftersom det är en förhållandevis låg trafikbelastning och att sträckan vid rastplatsen inte är olycksdrabbad i sig bedöms risken för föroreningar vara låg. Vägen anlades efter den tid när stenkolstjära användes som inblandning i vägbeläggningar varför risken för höga halter av cancerogena PAH:er (polycykliska aromatiska kolväten) bedöms som liten. Avloppsanläggningen ska utformas för att ge en erforderlig rening alternativt kan en sluten tank installeras.

De två vattenförekomster som i första hand berörs av projektet bedöms inte påverkas på ett sådant sätt att möjligheten att uppnå eller bibehålla miljö kvalitetsnormerna försämras. Bedömningen utgår från att föroreningsbelastningen från området blir låg, de skyddande jordlagren och avståndet till Rörösjön. Anläggningen läggs i ett läge och på en höjd att den inte riskerar att översvämmas vid höga flöden.

Lappbäcken som sträcker sig genom planområdet är mycket liten och berörs framför allt av rastplatsens utfart där en trumma förläggs.. Under anläggningstiden då stora ytor är blottlagda finns risk för viss grumling särskilt vid ogynnsam väderlek. Försiktighet vid upplägg och hantering av massor kan minska risken för grumling. Vattenföringen i Rörösjön är förhållandevis stor även vid lågvatten och endast små lokala effekter kan förväntas om grumling sker. Om de föreslagna skyddsåtgärderna inarbetas i den fortsatta projekteringen av anläggningen bedöms konsekvenserna för vattendraget bli små.

#### *Biotoper, växt- och djurliv*

Den inventering som gjorts och studier av kartmaterial visar att den planerade rastplatsen inte berör några utpekade skyddsvärden eller skyddade områden. Se även kapitel 6.. Konsekvenserna för biotoper, växt- och djurliv bedöms som små.

## 6.6. Skyddade områden

### *Strandskydd*

Planområdet ligger mer än 100 meter från Rörösjöns strandlinje, men berör strandskyddsområdet kring Lappbäcken. Strandskydd regleras enligt 7:e kapitlet miljöbalken och omfattar vanligtvis, och även i detta fall, en zon på 100 meter från såväl land- som vattensidan av strandkanten. Strandskyddet syftar till att säkerställa allmänhetens tillgång till strandområdet samt att bevara god livsförhållanden för djur- och växtliv. Inom strandskyddsområden är det förbjudet att vidta åtgärder som är i strid med strandskyddets syften, t.ex. genom att uppföra nya byggnader eller förändra livsvillkoren för djur och växter. Om det finns särskilda skäl (enligt 7 kapitel 18 c § MB) kan dispens ges från förbuden inom strandskyddet. Dispens från strandskyddet behövs inte för åtgärder som fastställs i vägplan enligt väglagen (1971:948), förutsatt att frågan hanteras inom vägplanen. Bygglov för servicebyggnaderna fastställs inte i vägplanen utan söks separat hos kommunen. Servicehuset vid rastplatsen planeras att anläggas cirka 65 meter från Lappbäcken.

### *Biotopskyddsområde och generella biotopskydd*

Biotopskyddsområde är en skyddsform som kan användas för små mark- och vattenområden, så kallade biotoper. Det handlar om områden som på grund av sina

särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter. Biotoperna är också viktiga för vanligare arter samt för variationen i landskapet. Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen eller kommunen får besluta att vissa biotoper ska utgöra ett biotopskyddsområde.

Regeringen har beslutat att vissa typer av biotoper är så värdefulla att de ska ha ett generellt biotopskydd. Det betyder att de har ett skydd per automatik och får inte skadas. Alléer och stenvägar är exempel på biotoper som skyddas av det generella biotopskyddet.

Inventeringar och studier av kartmaterial visar att planerade åtgärder inte berör några biotoper som skyddas genom biotopskyddsområde eller det generella biotopskyddet.

#### *Natura 2000*

Planområdet berörs ej av några Natura 2000-områden. Närmsta Natura 2000-område är Kläppberget, cirka 8,5 kilometer sydost om planområdet.

#### 6.6.1. Konsekvenser för skyddade områden m.m. och förslag till åtgärder

Den planerade byggnationen av rastplatsen innebär ett nytt markanspråk inom strandskyddat område. Det är endast strandskyddsområdet från Lappbäcken som berörs eftersom Rörösjön ligger mer än 100 meter från området för den planerade rastplatsen. De åtgärder som blir nödvändiga inom strandskyddsområdet framgår av plankartan och illustrationsplaner. Eftersom markanvändningen i området endast förändras i en mindre utsträckning bedöms risken för påverkan på strandskyddets syften som måttliga.

Lappbäcken som löper genom planområdet berörs även av LIS (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen). Syftet med LIS är att långsiktigt stimulera den lokala och regionala utvecklingen på landsbygden. Med avseende på rastplatsens läge som planeras alldeles intill E45 där det förekommer buller och risker gör området mindre lämpligt för landsbygdsutveckling av exempelvis fritidsbebyggelse. .

Hänsyn till miljö kvalitetsnormerna kommer att tas i det fortsatta arbetet. Olika åtgärder för att hindra att vatten från uppställningsytor och parkeringar rinner direkt till vattendraget är aktuella under såväl bygg- som drifttid. Åtgärderna ska förhindra utsläpp av miljöfarliga ämnen t.ex. vid läckage samt förhindra grumling av vattendraget.

En avloppsanläggning kan riskera att påverka omkringliggande vatten om den inte fungerar tillfredställande. Anläggningen måste därför utformas för att förhindra breddning och läckage som kan nå och påverka yt- och grundvatten. En eventuell avloppslösning i form av markbädd eller infiltrationsanläggning måste ha rätt förutsättningar för att en tillräckligt hög reningsgrad ska kunna nås. En eventuell lösning med sluten tank måste vara utrustad med nivåmätare och skyddsanordningar så att breddningar förhindras. Kommande detaljprojektering av anläggningen ska säkerställa en reningsanläggning som uppfyller erforderliga krav och därmed bedöms konsekvenserna för området som låg.

#### 6.7. Rekreation och friluftsliv

Rörösjön är en del av Svenstaåns fiskevårdsområde. Fiske kan bedrivas med olika metoder året runt vid Rörösjön och fiskekort säljs i Svenstavik.

Skidspår som tillhör Åsarna skidstation finns cirka 6 kilometer sydväst om planområdet. Cirka 6 kilometer norr om planområdet börjar riksintresset för friluftsliv, Storsjöbyggen, och 10 kilometer norr om planområdet finns Hoverberget med vandringsled, rastplatser och utsiktstorn.

Cirka 1-1,5 kilometer norr, väster och öster om Rörösjön löper skoterleder. Skoterlederna har en knutpunkt mellan planområdet och Svenstavik

#### 6.7.1. Konsekvenser för rekreation och friluftsliv

Projektet bedöms inte påverka leder eller värden i området utan bedöms ge positiva effekter på friluftslivet i området då rastplatsen kan bli en utgångspunkt där besökare kan få information om upplevelser i närområdet.

### 6.8. Kulturmiljö

Enligt de nationella miljömålen, miljöbalken samt kulturmiljölagen ska områden med kulturvärden skyddas. Områden som klassas som fornlämningar får inte utan tillstånd rubbas, tas bort, grävas ut, täckas över eller på annat sätt ändras eller skadas.

Inga kulturhistoriska lämningar har hittats inom planområdet enligt fornminnesinformationssystem (FMIS). Närmsta registrerade lämning är en stenyx funnen i en åker nära sjö.

#### 6.8.1. Konsekvenser kulturmiljö

Inga kulturhistoriska lämningar har hittats inom området för den nya rastplatsen. Anläggandet av rastplatsen bedöms ge obetydliga konsekvenser för kulturmiljön. Om en misstänkt fornlämning hittas under anläggningen ska arbetet avbrytas och tillsynsmyndigheten meddelas.

### 6.9. Miljö och hälsa

#### 6.9.1. 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 till exempel boende eller skolor ska behöva utsättas för mycket höga bullernivåer från den dagliga trafiken. Därför genomförs olika typer av åtgärder för att dämpa bullret utmed vägarna, huvudsakligen i samband med om- eller nybyggnadsprojekt. Ljudstyrka mäts i decibel (dB) och värden avvägt till människans hörbara frekvensregister betecknas dB(A). Ekvivalentnivå är en genomsnittsnivå som tar hänsyn till att ljudet varierar över dygnet. Maximalnivå är ett mått på de högsta ljudtopparna över en given tid.

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

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

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

En översiktlig bullerberäkning har genomförts utifrån prognosårets trafikering. I bullerutredningen förutsätts följande scenario:

- Inga byggnader eller annat finns som reducerar bullerutbredningen
- Skyltad hastighet är 90 km/h
- Antal fordon är 3790 ÅDT år 2040 (antal fordon per årsmedeldygn), varav tung trafik är 17% (639 fordon ÅDT)

I bullerberäkningen har beräkning skett vinkelrätt ut från väg E45.

Enligt bullerberäkning utifrån ovanstående uppgifter hamnar ekvivalentnivån på 55 dB(A) vid prognosåret 2040, cirka 49 meter från vägens mitt utan bullerdämpande åtgärder. Maximalnivån uppgår, vid detta avstånd, enligt beräkningen till 68 dB(A). Trafiken inom rastplatsområdet genererar endast låga bullernivåer eftersom trafiken blir måttlig med låga hastigheter.

Rastplatsen ligger parallellt placerad mellan cirka 25 – 65 meter från vägmitt på E45 vilket gör att rastplatsen kommer att utsättas för en del störande bullernivåer enligt de riktlinjer som finns. Det gäller i första hand ytan för parkering av lastbilar medan sittgrupperna planeras att förläggas på ca 50 meters avstånd. Bullernivån bör ses som acceptabel med hänsyn till vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt.

Bullret från rastplatsen kommer ej påverka omgivningen då denna bedöms väsentligt mindre än bullret från trafiken på E45. Inga bostadshus eller uteplatser finns inom 49 meter från rastplatsområdet.

Vid detaljutformning av rastplatsen bör om möjligt bänkar och bord placeras så långt från vägen som möjligt. Bullernivåerna vid sittytorna bör motsvara riktvärdet 70 dB(A) maximal nivå som gäller för en uteplats. För att minska bullernivåerna kan skärmar sättas upp mot vägen vid sittplatsen vilket lokalt ger ett bra bullerskydd.

#### 6.9.2. Markföroreningar

Det finns inga kända föroreningar inom planområdet eller i dess närhet. Det finns inte heller något som tyder på att tidigare markanvändning har orsakat några föroreningar. E45 anlades efter den tid när tjära användes i vägbeläggningar varför risken för förekomst av PAH bedöms som liten. I senare skede tas ställning till om miljöprovtagning och analys behövs vid masshanteringen.

Det finns risker att det uppstår läckage av drivmedel, oljor, last med mera vid rastplatsen. Detta skulle kunna medföra spridning av föroreningarna. För att förhindra att ett eventuellt utsläpp når grundvattnet och Rörösjön, bör förebyggande skyddsåtgärder vidtas för att undvika spridning. Gräsbeklädda slänter i kombination med jordarten i området bedöms ge

ett gott skydd mot spridning av eventuella föroreningar. Många farliga ämnen fastläggs och marken kan grävas bort och på så sätt saneras om större mängder skadliga ämnen släpps ut i miljön.

Jordmaterialet i diken och slänter bör ha god förmåga att absorbera föroreningar så att en sanering blir möjlig. Frågan om föroreningsrisker och behov av skyddsåtgärder kommer att utredas vidare i den kommande detaljutformningen.

### 6.9.3.       Konsekvenser miljö och hälsa

Med inarbetade föreslagna skyddsåtgärder och en god planering av anläggningsarbetet bedöms konsekvenserna för miljö och hälsa bli små.

## 7. 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).

### 7.1. 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 utfarternas till rastplatsen utformas på ett trafiksäkert sätt kommer projektet att bidra till både funktionsdelen och hänsynsdelen av det transportpolitiska målet.

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

### 7.2. 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 dels av igenväxande åkermark, sly, och tidigare skogsmark som numera är avverkad. Marken är sedan tidigare påverkad av E45 då marken ligger i anslutning till vägen. 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.

### 7.3. Effekter landskap och landskapsbild

Delar av marken i området kommer att tas i anspråk för förslaget till ny rastplats. Detta kommer därför innebära en viss förändring av landskapet i den närmsta omgivningen. Idag är landskapet öppet efter att skogen nyligen avverkats samt gammal åker och betesmark, varför inte förlusten bedöms innebära ett alltför stort ingrepp i landskapsbilden som helhet. Rastplatsen planeras bli av naturskön karaktär och bedöms passa in i landskapet på ett tillfredsställande sätt.

### 7.4. Effekter 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. Rastplatsen kommer att utformas med framkomligheten på E45 i åtanke och bedöms därför inte ge några betydande negativa effekter för riksintresse kommunikation utan enbart positiva.

De riksintresseområden för kulturmiljö som är belägna ca 4,5 kilometer norr om utredningsområdet och 6,5 kilometer norr om föreslagna lokalisering bedöms inte påverkas av föreslagna lokalisering av rastplats. Inte heller riksintresset för friluftsliv som börjar omkring 4,5 km från utredningsområdet berörs av rastplatsens planer. Samråd kommer hållas med berörd sameby gällande riksintresse för rennäring, i projektets senare faser.

## 7.5. Effekter natur- och kulturmiljö

Utredningsområdet innefattar inga särskilt utpekade natur- eller kulturvärden. Naturmiljön i utredningsområdet består av öppen, gammal jordbruksmark och tidigare skogsmark som numera är avverkad. Delar av utredningsområdet, inklusive platsen för föreslagen lokalisering, är också delvis påverkat av den gamla sträckningen för E45.

Projektet bedöms som helhet ge en mycket liten påverkan vad gäller natur- och kulturmiljö.

## 7.6. Effekter naturresurser

Föreslagen lokalisering av rastplats innebär att tre hektar gammal skogs- och igenväxande jordbruksmark 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.

## 7.7. Miljö- och hälsoeffekter

### Buller

Enligt bullerberäkningen hamnar ekvivalentnivån på 55 dB(A) cirka 49 meter från vägen utan bullerdämpande åtgärder. Maxnivån vid detta avstånd uppgår enligt beräkningen till 68 dB(A). Trafikeringen på rastplatsområdet bedöms bli väsentligt mindre än trafikeringen på E45, vilket gör att rastplatsens bullerpåverkan på omgivningen blir betydligt lägre än den från vägen. Inga hus i vägplanens närhet riskerar att överskrida gällande riktvärden för buller.

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 särskilda 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

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.

Rörösjön omfattas inte av MKN för vissa värdefulla fisk- och musselvatten (SFS 2001:554). För att omfattas av MKN för buller krävs betydligt högre trafikmängder, vilket gör att den aktuella sträckan inte omfattas.

### *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 (NO<sub>2</sub>). 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 NO<sub>2</sub> 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 och ytvattenförekomsten Rörösjön, SE695913-143022 berörs av projektet

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 miljökvalitetsnormerna. Byggandet och driften av rastplats förväntas därmed inte innebära en försämrad möjlighet att uppnå miljökvalitetsnormer för Rörösjön eller grundvattenförekomsten.

### 7.8. 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 åtgärdar även problemet med torven i området, då området måste överlastas kan uppfyllanden agera överlast med liggtid och därmed komprimera torven. De geotekniska lösningarna kommer att studeras närmare i senare delar av processen.

### 7.9. Effekter i byggskedet

Byggskedet behöver anpassas så att trafiken på E45 kan passera störningsfritt under tiden, samt minimera risken för olyckor för både trafikanter och entreprenörer.

## 8. Samlad bedömning

I detta kapitel redovisas en bedömning av projektets överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen (kapitel 2.3), projektets ändamål och projektmål (kapitel 2.4) och miljökvalitetsmålen (kapitel 6.3.1 och 6.3.2.). Kapitlet innehåller också en sammanställning över projektets konsekvenser tillsammans med en samhällsekonomisk bedömning.

### 8.1. Transportpolitiska mål

Projektet bidrar till att uppfylla hänsynsmålet och då främst säkerhetsmålet. Genom att erbjuda en plats för rast och vila förbättras trafiksäkerheten på vägarna. Säkerheten höjs även på vägarna i närområdet genom att en organiserad rastplats minskar antalet som pausar utmed vägarna på trafikfarliga platser som inte är avsedda för ändamålet. Projektet bidrar också till säkerhetsmålet genom att det ger ökade möjligheter för polisen att kontrollera trafiken och stoppa de fordon som skulle kunna äventyra trafiksäkerheten.

Projektet bidrar delvis till hänsynsmålet om miljö och hälsa eftersom rastplatsen minskar miljöbelastningen längs det närbelägna vägnätet genom att toalettbesök och matpauser sker på en organiserad plats med toalettanläggning och sopkärl. Möjlighet till latrintömning kan installeras på rastplatsen vilket bör minska antalet som tömmer husbilen/husvagnens latrin direkt i naturen utmed vägarna. Om latrintömning ska kunna ske på rastplatsen är ännu inte beslutat.

Projektet är i linje med flera av de preciseringar som finns angivna för funktionsmålet och hänsynsmålet bland annat att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet och att transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Det finns en koppling mellan projektets mål och det övergripande målet i den regionala länstransportplanen om ”Förbättrade kommunikationer som överbryggar de långa avstånden” och projektet bedöms i hög grad bidra till de mål som finns i det regionala tillväxtprogrammet angående tillgänglighet:

Förbättrade förutsättningar för transporter av företagets insatsvaror och leveranser.

Förbättrade förutsättningar för turister från både olika delar av Sverige och utomlands att ta sig till turistdestinationerna.

Projektet bedöms utifrån föreslagen plats och utformningen att helt nå projektmålen ”att anlägga en trivsamt och funktionell rastplats för resenärerna på E45 och bidra till ändamålet 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.

### 8.2. Avstämning mot miljömål

Flera av miljömålen berör transportsektorn genom mål om bränsleförbrukning och utsläpps begränsningar, se även kapitel 6.3.1 och 6.3.2. Vägprojekt kan ha en viss påverkan på dessa mål genom att bland annat gynna eller missgynna olika transportslag. I tabell 3, nedan har de miljömål som i första hand kan komma att bli berörda markerats. De regionala tilläggs målen enligt kapitel 6.3.2 berörs inte.

Tabell 3. Miljömålen. De som berörs av projektet har markerats med grönt.

Begränsad klimatpåverkan	Frisk luft	Bara naturlig försurning	Giftfri miljö
Skyddade ozonskikt	Säker strålmiljö	Ingen övergödning	Levande sjöar och vattendrag
Grundvatten av god kvalitet	Hav i balans samt levande kust och skärgård	Myllrande våtmarker	Levande skogar
Ett rikt odlingslandskap	Storslagen fjällmiljö	God bebyggd miljö	Ett rikt växt- och djurliv

Rastplatsen förväntas inte leda till någon ökad trafikmängd, eller omfördelning av trafikflöden varför målen om frisk luft, begränsad klimatpåverkan, och god bebyggd miljö (buller) inte påverkas märkbart av åtgärderna. Störningar som uppkommer under byggtiden är också begränsade.

Kemikalier och giftiga ämnen kan förekomma i samband med byggande av väg. Det kan handla om drivmedel och oljor i arbetsmaskiner, eller giftiga ämnen som kan finnas i den gamla väggroppen. Projektet har en begränsad omfattning och kemikalier ska inte användas på ett sådant sätt att de sprids i omgivningen. Därmed blir påverkan på miljömålet försumbar. Åtgärderna innebär att de hydrologiska förhållandena påverkas lokalt men bedöms inte påverka grundvattnets kvantitet eller kvaliteten i området med föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder.

Sammanfattningsvis medför projektet en mycket liten inverkan på miljömålen. Effekterna är både positiva och negativa.

### 8.3. Samhällsekonomisk bedömning

Inga samhällsekonomiska beräkningar finns gjorda för projektet eftersom tillgängliga metoderna är svåra att tillämpa på en rastplats. Bedömningar finns gjorda i Trafikverkets strategi för utbyggnad rastplatser att dessa ger en samhällsnytta om de ges en bra lokalisering längs vägnätet. Projektet bedöms därför vara motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

## 9. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

### 9.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna enligt miljöbalkens andra kapitel syftar till att dels förebygga negativa effekter av verksamheter och åtgärder, dels att miljöhänsynen ska öka, se även kapitel 6.3.3. Hänsynsreglerna ska tillämpas i alla sammanhang där miljöbalkens bestämmelser gäller, bland annat vid vägplanering. Reglerna kan sammanfattas som följer:

Det är den som bedriver en verksamhet som är ansvarig för att reglerna följs och att inga föroreningar eller andra störningar sprids på felaktigt sätt.

Finns det en risk för att människor eller miljö kommer att påverkas måste åtgärder vidtas.

Bästa möjliga teknik som finns tillgänglig i branschen ska användas och produkter som är skadliga för människor eller miljö ska väljas bort och ersättas av mindre farliga produkter.

Råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt.

Rätt lokalisering minskar de miljöeffekter och störningar som uppkommer i samband med en verksamhet.

Hänsynsreglerna genomsyrar genom utredningar och samråd i Trafikverkets planeringsprocess. De är i harmoni med tanken i fyrstegsprincipen där det mest resurssnåla alternativet väljs i första hand. Anpassningar i projektet syftar till att konsekvenserna av projektet ska bli så små som möjligt för människors hälsa och miljö och skyddsåtgärder föreslås/vidtas där så behövs. Några miljö kvalitetsnormer åsidosätts inte och det planerade arbetet bedöms inte komma att medföra någon permanent miljöskada. Skulle ändå någon oförutsedd miljöskada ske kommer åtgärder att vidtas för att avhjälpa skadan eller olägenheten i den utsträckning som krävs.

De överskottsmassor som uppfyller tekniska krav ska återanvändas med hänsyn tagen till avfalls- och föroreningsaspekter. Trafikverket ställer miljökrav på fordon och maskiner som används i entreprenader. Trafikverkets normer och krav medför att bästa möjliga teknik omfattar både den teknologi som används och på vilket sätt en anläggning konstrueras, byggs, underhålls och avvecklas.

### 9.2. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vissa värdefulla fisk- och musselvatten samt för havsmiljön berör inte aktuella vattenområden som riskerar att påverkas och är därför inte aktuell i detta projekt.

Inom projektets influensområde finns en sjö och en grundvattenförekomst som omfattas av MKN för vattenförekomster. Vägen, projektet och dess påverkan under byggskede och drift anses inte vara del i orsaken till den undermåliga statusen som ytvattenförekomsten inom

området har idag. Om rätt skyddsåtgärder vidtas motverkar inte projektet att MKN kan nås. Dock krävs ett genomtänkt miljöarbete i detaljutformning och i byggskedet för att förhindra att läckage eller annan direkt påverkan på vatten uppstår.

MKN för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477) bedöms inte påverkas som en följd av projektet eftersom trafikmängden är liten och inga andra förorenande verksamheter finns i omgivningen (se även kapitel 6.3.6).

Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675), vilken är en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt miljöbalken, innebär att bullerdirektivet (2002/49/EG) ska genomföras. Direktivet syftar till att minska buller från större källor såsom vägar, järnvägar, flygplan och större industriell verksamhet. Den aktuella vägsträckan förbi rastplatsen har alltför låg trafikmängd för att omfattas av MKN för buller. Se även kapitel 6.3.6.

### 9.3. Hushållning med mark och vattenområden

Marken som tas i anspråk för rastplatsen är i huvudsak gammal igenväxande jordbruksmark som inte brukats på många år samt skogsmark. Denna ligger i anslutning till E45 är ej lämplig som för bostadsändamål.

Projektet bedöms ge en liten påverkan på omgivningen. Riksintresset för kommunikationer berörs av rastplatsförslaget. Rastplatsen bidrar positivt till att stärka E45:ans funktion som huvudled för transporter i inlandet. Förslaget verkar därför positivt för riksintresset.

Övriga riksintressen som finns ca 4,5 kilometer utanför området för den planerade rastplatsen är riksintresse för kulturmiljö, friluftsliv och rennäring. Dessa bedöms ej påverkas.

## 10. Markanspråk och pågående markanvändning

För att genomföra de föreslagna åtgärderna i denna vägplan behöver mark tas i anspråk. Vilken mark som berörs framgår av plankartan och av fastighetsförteckningen. Mark som behöver tas i anspråk med vägrätt omfattar mark för själva rastplatsen och mark för vattenledningen. Mark med inskränkt vägrätt tas i anspråk för att anlägga och underhålla en vattenledning inom del av vägplanen. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren har rätt till marken men med vissa villkor, se avsnitt 10.3.

En avvägning har gjorts mellan konsekvenser av markintrång, miljöpåverkan och tänkbara miljöåtgärder.

Alla tillkommande arealer med nytt markanspråk redovisas i avsnitt 10.1.

Mark som behöver tas i anspråk permanent med vägrätt omfattar mark för rastplats med tillhörande anläggningar. Marken har markerats med mörkblå färg och ett "V" på plankartan.

Mark som behöver tas i anspråk permanent med inskränkt vägrätt omfattar mark för vattenledning. Marken har markerats med ljusblå färg och ett "Vi" på plankartan.

### 10.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva rastplatsen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa (0 - 2 meter bred). Kantremsan behövs för att vidmakthålla anläggningen, det vill säga hålla undan rötter, sly och trädgrenar för att undvika skador på anläggningen samt för att kunna hålla rastplatsen städad och snygg.

På plankartor framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 10 800 m<sup>2</sup> varav 10 400 m<sup>2</sup> utgör vägrätt och 400 m<sup>2</sup> utgör inskränkt vägrätt

Tillkommande vägområde består huvudsakligen av skogsmark.

### 10.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är

den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Tillkommande områden med vägrätt (V) utgör cirka 10 400 m<sup>2</sup>, främst bestående av skogsmark.

### 10.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägplanen föreslår ett område med inskränkt vägrätt. Vaghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att anlägga vattenledningar, underhålla/byta vattenledningar samt tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningarnas utformning, funktion eller brukande. Området med inskränkt vägrätt (Vi) berör cirka 400 m<sup>2</sup>, bestående av skogsmark och tomtmark. Berörd markyta och fastighet framgår av plankartan. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när vaghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

### 10.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

Inget område i vägplanen tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.



# 11. Fortsatt arbete

## 11.1. Tillstånd och dispenser

Dispenser, lov, tillstånd och anmälan kan vara nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan (tillstånd för vägprojektet) att tillstånd finns. Tillståndet gäller för den statliga vägen och dess anläggningar, men inte för enskilda vägar. De dispenser, lov, tillstånd och anmälningar som bedöms kunna bli aktuella inom detta projekt redovisas i tabell 4 nedan.

Tabell 4. *Dispenser, lov, tillstånd och anmälningar som bedöms kunna bli aktuella i projektet.*

Ärende	Aktuellt	Lagstiftning	Anmärkning	Ansvarig myndighet
<b>Bygglov</b>	Bygglov behöver sökas för servicehuset	Plan och bygglagen	Bygglov söks innan byggnation	Bergs kommun
<b>Samråd enligt 12 kap. 6 §</b>	Gällande åtgärder som väsentligt kan komma att ändra naturmiljön.	Miljöbalken (12 kap. 6§)	Samråds-skyldigheten gäller inte åtgärder som anges i fastställd vägplan.	Länsstyrelsen
<b>Tillstånd för miljöfarlig verksamhet</b>	Upplag av avfall och massor kräver tillstånd eller anmälan	Miljöbalken (9 kap.)	Bedömningen är att inga förorenade massor kommer att hanteras i projektet.	Länsstyrelsen eller kommunen beroende på miljöpåverkan
<b>Transporter av avfall</b>	Tillstånd krävs för transport av avfall så som schaktmassor.	Miljöbalken (15 kap.)		Länsstyrelsen
<b>Fornlämningar</b>	Om en fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas.	Kulturmiljö-lagen	Anmälan till länsstyrelsen omedelbart.	Länsstyrelsen
<b>Strandskydd</b>	Samtliga kända åtgärder inom strandskyddsområde fastställs i vägplanen.	Miljöbalken (7 kap.)	Strandskyddsdispens behövs inte för åtgärder som fastställs i vägplanen.	Länsstyrelsen/kommunen
<b>Artskydds-dispens</b>	Om fridlysta arter påverkas kan dispens vara aktuellt.	Miljöbalken (7 kap.)	Kompletterande inventering av floran bedöms inte behövas	Länsstyrelsen
<b>Tillstånd för avlopps-anläggning.</b>	Krävs för avloppsanläggningen	Miljöbalken		Bergs kommun
<b>Anmälan om vattenverksamhet</b>	Anmälan om vattenverksamhet för arbetet som rör bäcken.	Miljöbalken (11 kap.)	Görs till länsstyrelsen	Länsstyrelsen

## 11.2. Kontroll och uppföljning

Uppföljning av identifierade behov av anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder sker enligt Trafikverkets dokument och metodik "Miljösäkring plan och bygg". Dokumentet tas fram under planläggningen och uppdateras innan arbetet med bygghandlingen påbörjas. Dokumentet används sedan vid framtagande av bygghandlingar, byggnation och uppföljning. På så sätt följs anpassningar, skyddsåtgärder och försiktighetsmått i vägplanen fortlöpande upp under kommande projekterings- och byggskede. Projektets miljökonsekvenser bedöms inte vara av sådan art och dignitet att de behöver ytterligare uppföljning efter att de planerade åtgärderna är genomförda annat än normal drift och kontroll.

## 11.3. 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 entreprenadshandlingar.

Geotekniska förutsättningar och lösningar för grundläggning

Vatten- och avloppshantering

## 12. Genomförande och finansiering

### 12.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att ställas ut för granskning och genomgå fastställelseprövning. Trafikverket kommer att informera om att planen finns tillgänglig för granskning genom en kungörelse i Post- och Inrikes Tidningar (tidningen är numer en webbplats hos Boverket) och ortstidning eller endera av dem. Av kungörelsen framgår var och när planen finns tillgänglig samt inom vilken tid synpunkter kan lämnas. Trafikverket kommer även att skriftligen underrätta dem som redovisas i fastighetsförteckningen som hör till planen samt kommun och berörda myndigheter med flera. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten (Trafikverket) reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan en ny granskning behöva göras. Vägplanen och granskningsutlåtandet översänds sedan till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begärs fastställelse av vägplanen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit under granskningstiden, bland annat Länsstyrelsens utlåtande. Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

När beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen. Hur vägplaner ska granskas och fastställas regleras i 17–19 §§ väglagen (1971:948) och 3 kapitel 15–27 §§ vägförordningen (2012:207)

### 12.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartan samt de eventuella villkor som tas upp i beslutet.

### 12.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft får följande rättsverkningar:

Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.

Väghållaren erhåller en tidsbegränsad nyttjanderätt till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen, t.ex. för tillfälliga förbiledningar och byggtrafik. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

## 12.4. Kommunala planer

I Bergs kommuns gällande översiktsplan, antagen 14-06-2018 pekas E45 ut som en väg med många viktiga funktioner för kommunen. I ÖP:n lyfter kommunen fram Trafikverkets arbete med den planerade rastplatsen mellan Åsarna och Svenstavik som skall förbättra möjligheterna till stopp och raster. I både den Fördjupade översiktsplanen för Åsarna från 2017 och den fördjupade översiktsplanen för Svenstavik från 2012 nämns planerna om rastplatsen. Dock är båda planerna avgränsade till Svenstavik, norr om rastplatsområdet och Åsarna, söder om rastplatsområdet och inkluderas därför inte i någon av planerna.

Området vid Rörösjön finns speciellt utpekade i Bergs kommuns LIS-plan (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen), som antogs oktober 2013 som ett tillägg till den dåvarande Översiktsplanen. I planen pekas den norra delen av Röröskön ut som LIS-område. Den planerade rastplatsen ligger i anslutning till LIS-området. På grund av sin placering intill E45 gör buller och risker det olämpligt att utveckla med bostadsbebyggelse. Vägplanen bedöms därför inte motverka syftet med utpekade LIS-område.

Det finns inga detaljplaner inom utredningsområdet.

## 13. Källor och förklaringar

### 13.1. 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

### 13.2. 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 (2017) Fördjupad översiktsplan för Åsarna.

Bergs kommun (2018) Översiktsplan Bergs Kommun

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 miljö kvalitetsnormer 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 Infrastrukturi riktning för framtida transporter. Riksdagens riktvärden för trafikbuller.

Region Jämtland (2018) Förslag till Länstransportplan 2018-2029 för Jämtlands län.

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

### 13.3. Hemsidor och databaser

#### Trafikverket

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

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsernas GIS-tjänster (2018).

Länsstyrelsens WebbGIS (2018).

Länsstyrelserna & Vattenmyndigheterna:) Vatteninformationssystem Sverige. VISS.

#### Övriga

Bergs kommuns hemsida om översiktsplanering. [online] Tillgänglig:  
<http://www.berg.se/medborgare/byggaboochmiljo/oversiktsplanering.4.2a948e2414c4aa4dd9a206fo.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

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.

Riksantikvarieämbetet (2019) Fornsök

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](http://www.trafikverket.se)