

Ärendenummer
TRV 2021/63223Dokumentdatum
2025-03-11Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

Anders Ljungberg

Mottagare
Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Mellersta regionenKopia till
Diariet

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E45 delen Vattnäs – Trunna m.m., samt indragning av väg, Mora och Orsa kommuner, Dalarnas län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E45 och en mindre del av väg 977.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101To200 daterad 2022-10-25, 101To201 – 101To206 daterade 2022-10-25, 101To207 daterad 2021-02-26, 101To208 - 101To209 daterade 2022-10-25, 101To210 daterad 2021-02-26, 101To211 daterad 2022-10-25 samt 101To2B1 och 101To2B2 daterade 2022-10-25.

Fastställelsen gäller också:

- Gång, cykel- och mopedpassager i plan över E45 enligt redovisning på illustrationskartorna med status fastställelsehandling betecknade 101To506 och 101To507 samt daterade 2021-02-26, 101To508 daterad 2022-10-25 och 101To511 daterad 2021-02-26.
- Vänstersvängfält enligt redovisning på illustrationskartorna med status fastställelsehandling betecknade 101To501, 101To506 och 101To507 samt daterade 2021-02-26 och 101To508 daterad 2022-10-25.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar med stöd av 25 § väglagen att de delar av befintlig E45 och väg 977 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in som allmän väg. Följande vägar och vägområden dras in:

- Cirka 2,5 km av befintlig E45, cirka 900 meter norr om korsningen E45/Vattnäs byväg och fram till Vångsgärde.

- Mindre vägområde för befintlig E45 i korsningen mellan ny och befintlig väg i Holen.
- En mindre del av väg 977, Vattnäs byväg.

Indragningarna framgår av plankartorna med status fastställelsehandling betecknade, 101To200, 101To201, 101To202, 101To203, 101To205, 101To206 och 101To208.

Indragningarna sker när de ombyggda vägsträckorna har öppnats för trafik.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Mitt, numera Trafikverket Mellersta regionen.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Projektet omfattar ombyggnad av E45 mellan korsningen E45/väg 977 (Vattnäs byväg)/Åsensvägen och fram till Trunna, cirka 7,5 km. Vägsträckan har delats in i fyra delsträckor där vägen byggs om både i befintlig och i ny sträckning.

Den första sträckan från korsningen i Vattnäs och fram till Vångsgärde dras i ny sträckning förutom i början av sträckan, cirka 900 meter, där vägen byggs om i befintlig sträckning. Även en del av väg 977 byggs om i anslutning till korsningen. Genom Vångsgärde och Holen byggs vägen om i befintlig sträckning och efter Holen dras vägen i nysträckning fram till Trunna. I Trunna börjar den sista delsträckan där vägen ansluts till befintlig väg via en ny cirkulationsplats.

Vägsträckorna från korsningen i Vattnäs till Vångsgärde och från Holen till Trunna utformas som mötesfri landsväg med mitträcke och växelvis 2 + 1 körfält. Genom Vångsgärde och Holen utformas vägen som en tvåfältsväg utan mitträcke. Efter cirkulationsplatsen i Trunna byggs befintlig väg om till tvåfältsväg. Vägen utformas med säkerhetszon där inte sidoräcke sätts upp.

Förskjutna trevägskorsningar med vänstersvängfält byggs i Vattnäs, Vångsgärde och i Holen. Vänstersvängfält anläggs även vid korsningen med Ågågata. Ett flertal utfarter föreslås stängas och ansluts i stället till E45 via föreslagna nya eller befintliga enskilda vägar.

Längs sträckan anläggs också planskilda passager för enskilda vägar och gång- och cykelpassager. E45 passerar Enån på befintliga rörbroar där en ny gång- och cykelväg anläggs över rörbroarna. Två portar för tamdjurspassager anläggs. I anslutning till E45, genom Holen, föreslås en parkeringsficka i vardera riktningen.

Viltstängsel sätts upp från strax norr om korsningen i Vattnäs och fram till Vångsgärde. Viltuthopp anläggs också längs den sträckan.

I projektet ingår även åtgärder för gång- och cykeltrafikanterna. En gång- och cykelväg anläggs mellan Vattnäs bygata och Åsensvägen med planskild passage under E45. Busshållplatserna på vardera sidan av E45 får också gång- och cykelanslutningar.

Genom Vångsgärde och Holen anläggs en ny gång- och cykelväg längs med E45, cirka 1,3 km, på den östra sidan av vägen från korsningen mellan befintlig E45/ny E45 i Vångsgärde och fram till att E45 viker av i ny sträckning. Gång- och cykelvägen, 2,85 meter belagd bredd, separeras från vägbanan med kantstöd och kommer att ligga cirka 0,1 meter högre än vägen. Från korsningen med Lisselhedsgata på västra sidan av E45 till busshållplatsen byggs en gångbana längs med vägen. En planskild gång- och cykelpassage med anslutning mellan gång- och cykelvägen på östra sidan och Lundkallgata samt till busshållplatser anläggs. Gång- och cykelpassager i plan anläggs också.

I Trunna anläggs en gång- och cykelväg från Lisselhedsvägen med en belagd bredd på 2,85 meter på västra sidan av E45, förbi Enån, som sedan ansluter till en befintlig gångväg. En gång- och cykelväg anläggs också från Skogsbacken på östra sidan av E45. Planskild gång- och cykelpassage anläggs norr om cirkulationsplatsen i Trunna till vilken gång- och cykelvägarna ansluts. En passage i plan anläggs norr om Enån.

För gång- och cykeltrafikanter skapas ett stråk skilt från ombyggd E45. Från Åsensvägen, vid korsningen i Vattnäs, finns möjligheten för gång- och cykeltrafikanter att använda föreslagen enskild skogsväg på östra sidan om E45 fram till befintlig E45. Därefter kan befintlig E45 användas fram till Vångsgärde där gång- och cykelväg tar vid genom Vångsgärde och Holen vilken sedan ansluter till befintlig E45 för vidare färd mot Orsa.

Vägbelysning anläggs i korsningarna i Vattnäs (vid km 0/320 och 0/500 inklusive busshållplatser, gång- och cykelpassage samt gång- och cykelväg mellan busshållplatser), på sträckan Vångsgärde - Holen (km 3/500 - 5/100 inklusive busshållplatser, parkeringsfickor, gång- och cykelpassager samt gång- och cykelväg längs E45 och mellan busshållplatser) samt i Trunna (km 7/100 - 7/540 inklusive busshållplatser, gång- och cykelpassager samt gång- och cykelväg mellan busshållplatser).

Dubbelsidiga busshållplatser längs den ombyggda sträckan kommer att finnas i Vattnäs, Vångsgärde, Holen och Trunna. Hållplatser kommer även att finnas längs befintlig E45 norr om Holen.

Avvattningen sker i huvudsak genom öppna diken och trummor men även ledningar för avvattning behövs på vissa delar. Åtgärder vidtas också för rening och fördröjning av dagvatten. Skärnings- slänter i siltiga jordar ska erosionskyddas.

Lokalisering

Vägplanen har föregåtts av flera utredningar, förstudie och vägutredningar. Med utgångspunkt från tidigare utredningar beslutade dåvarande Vägverket Region Mitt att upprätta en ny vägutredning som påbörjades 2004 och avslutades 2007. I vägutredningen studerades fem olika alternativ, såväl nya sträckningar som förbättring av befintlig sträckning samt nollalternativet. Alternativen var "Förbättring", "Väst 1", "Väst 2", "Väst 3" och "Öst 1".

Sammanfattningsvis utgjordes alternativ Förbättring av ombyggnad i befintlig sträckning. Väst 1 utgjordes av alternativet med en sträckning närmast Orsasjön där alternativet följde befintlig E45 i början av sträckan för att efter cirka 1 kilometer vika av mot väster och gå i ny sträckning fram till Trunna. Alternativ Väst 2 utgjordes av samma sträckning som Väst 1 på ungefär halva sträckan för att sedan gå i ny sträckning mellan befintlig E45 och Väst 1 mot Trunna. Väst 3 utgjordes av ombyggnad på första delen i befintlig sträckning för att sedan vika av till väster och gå i ny sträckning fram till Vångsgärde och sedan gå i befintlig sträckning genom Vångsgärde och Holen och efter Holen vika av mot väster och gå i ny sträckning mot Trunna. Alternativ Öst 1 utgjordes av i huvudsak ny sträckning öster om befintlig E45 fram till norr om Holen där alternativet korsade befintlig E45 för att sedan gå i ny sträckning mot Trunna väster om befintlig E45.

Region Mitt beslutade efter genomförd vägutredning att gå vidare med det alternativ som i vägutredningen benämndes "Väst 3". Motivet till beslutet var att detta alternativ bäst uppfyllde de uppsatta projektmålen och att alternativet kommer att medföra en långsiktig hållbar trafikfunktion med en god trafiksäkerhet och acceptabel påverkan på riksintressen för kultur- och naturmiljö. Alternativ "Väst 3" var också samhällsekonomiskt lönsamt.

Studerade alternativ närmare Orsasjön, "Väst 1" och "Väst 2", valdes bort på grund av att områdets natur- och kulturvärden starkt skulle komma att påverkas av alternativens utformning och läge. Alternativ "Förbättring", i huvudsak befintlig vägsträckning, valdes bort på grund av att alternativets utformning och läge i liten omfattning bidrar till att konstaterade brister åtgärdas. Alternativ "Öst 1", först öster om befintlig E45 och sedan väster om denna, valdes bort på grund av stora intrång i boendemiljön, områdets värde för friluftslivet minskar samt att området är attraktivt för nybyggnation av bostäder.

Alternativet "Väst 3" började enligt vägutredningen cirka 600 meter norr om korsningen i Vattnäs och slutade före Enån. På grund av siktproblem i korsningen i Vattnäs kompletterades vägplanen så att även korsningen ingår i projektet. Vägplanen omfattas också passagen av Enån och vidare cirka 100 meter av E45 norr om ån.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 23,2 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark och åker/hagmark men även tomtmark berörs.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 1,7 hektar av den totala arealen på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än drift och underhåll av viltstängsel, va-anordning, underhåll och skötsel av diken och trumändar samt för säkerhetszon.
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver det som behövs för att säkerställa funktionen för viltstängsel, va-anordning, diken och trumändar samt säkerhetszon.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge användningen inte äventyrar eller ändrar vägens funktion för viltstängsel, va-anordning, diken och trumändar samt säkerhetszon.

Cirka 6,1 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, avses tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs till ungefär hälften av vägmark för enskilda vägar medan den andra hälften består av lika delar skogsmark som åker/hagmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- Översiktsplan för Mora kommun
- Översiktsplan för Orsa kommun
- Stadsplan för Trunna, Orsa kommun

Vägplanen avviker från stadsplanen genom att gång- och cykelväg, gång- och cykelpassage samt slänter/diken berör parkmark. Nytt vägområde för slänter/diken berör detta område medan övriga delar ligger inom befintligt vägområde. Även vattenområde i detaljplanen berörs vid passagen av Enån. Den sökande bedömer detta som mindre avvikelser som inte strider mot stadsplanens syfte.

- Stadsplan för del av Trunna, Orsa kommun

Vägplanen avviker från stadsplanen genom att nytt vägområde berör parkmark samt område för handelsändamål. Vägområde för gång- och cykelväg samt slänter berör parkmark. Nytt vägområde för gång- och cykelväg, slänter samt anslutning till cirkulationsplatsen från Lisselhedsvägen berör också område för handelsändamål varav en del är mark som inte får bebyggas.

Vägområde med inskränkt vägrätt för VA-anordning berör också detta område. Den sökande bedömer detta som mindre avvikelser som inte strider mot stadsplanens syfte.

- Byggnadsplan för Höglundaområdet, Orsa kommun

Vägplanen avviker från byggnadsplanen genom att nytt vägområde för anslutning till cirkulationsplatsen, slänter/diken samt gång- och cykelväg, berör mark för park eller plantering. Vägområde för befintlig E45, som byggs om till bland annat gång- och cykelväg, ligger inom vägmark samt park eller plantering idag.

Den sökande bedömer detta som mindre avvikelser som inte strider mot stadsplanernas eller byggnadsplanens syfte. Orsa kommun bedömer avvikelserna från "Stadsplan för del av Trunna" och "Byggnadsplan för Höglundaområdet" vara nödvändiga för området för att kunna användas och bebyggas på ett ändamålsenligt sätt samt tillgodose ett allmänt intresse. Avvikelse kan därför godkännas. För "Stadsplan för Trunna" bedömer kommunen att vägområdet som berör gatu- och parkmark inte kan anses vara en avvikelse från detaljplanen och därför är tillåtlig. Intrång i område för vatten bör kunna anses vara en mindre avvikelse som är helt i enlighet med detaljplanens syfte och därför bör kunna tillåtas.

Bullerskyddsåtgärder och vibrationer

Sammanlagt kommer ett knappt 90-tal bostadsfastigheter få ljudnivåer som överstiger riktvärdena utomhus. Utvändig, okulär besiktning, av berörda bostadsfastigheter har genomförts. För att minska ljudnivåerna inomhus i bostadsrum och vid uteplats erbjuds ägare till bostadsfastigheter bullerskyddsåtgärder inom den egna fastigheten, fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats. Hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Med fasadåtgärder avses i första hand fönsteråtgärder och ventilåtgärder. Ett drygt 70-tal fastighetsägare kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Flera har även tidigare erhållit fastighetsnära åtgärder (fönsteråtgärder). Erbjudande om förvärv kan också aktualiseras. På plankartorna har ingen precisering gjorts av om berörda bostadsfastigheter kommer att erbjudas fasadåtgärder, bullerskyddad uteplats eller både åtgärd på fasad och vid uteplats. I bilaga 1 (utdrag från planbeskrivningen) redovisas en sammanställning av föreslagna bullerskyddsåtgärder. Detaljerad inventering kommer att genomföras i kommande skeden.

Bullerskyddsåtgärder längs vägen, bullervallar och bullerskärmar föreslås inte eftersom vägen har ett geografiskt läge där bostadshusen har en vacker vy ner mot Orsasjön. Bullerskyddsåtgärder längs vägen skulle få en visuellt negativ påverkan. Ytterligare en anledning är att utrymmet mellan väg och bostadshus är begränsat på delar av sträckan. Även bullerskyddsåtgärder i form av buller-reducerande asfalt och låga bullerskyddsskärmar har övervägts. Den bullerdämpande effekten för buller-reducerande asfalt försämras snabbt och kostnaden för låga skärmar bedöms inte vara rimlig i förhållande till den begränsade minskningen av ljudnivån, cirka 1 - 2 dBA.

Med föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer riktvärdena inomhus att klaras för de flesta av bostadsfastigheterna. De bostadsfastigheter där riktvärdena överskrids inomhus kommer detaljstuderas i kommande skede för kompletterande bullerskyddsåtgärder vid fasad.

Riktvärdet vid uteplats, 70 dBA maximal ljudnivå, klaras med föreslagna åtgärder. Då vägnära åtgärder inte vidtas kommer riktvärdet utomhus vid fasad, 55 dBA ekvivalent ljudnivå, att överskridas för de bostadsfastigheter där riktvärdet överskrids enligt beräkningarna prognosåret 2040.

Vibrationer bedöms med hänsyn till grundförhållandena inte vara något problem.

Övriga skyddsåtgärder

Vägplanen omfattar också skyddsåtgärder och försiktighetsmått som har bedömts vara nödvändiga för att minska negativ påverkan och störningar från vägen och trafiken. Dessa skyddsåtgärder utgör ett åtagande för den sökande att genomföra och är markerade på plankartorna.

- Viltstängsel anläggs norr om korsningen med Vattnäs och fram till strax söder om Vångsgärde.
- Tre faunapassager, torrtrummor på två platser och torrtrumma eller annan lämplig passage på ett ställe.
- Två tamdjurspassager.
- Viltuthopp anläggs på sträckan med viltstängsel.
- Vägdagvatten avleds till öppna vegetationsklädda vägdiken för rening och fördröjning av dagvatten.
- Vid tio korsande vattendrag anläggs i vägdiken en sedimentationsyta med semität vall innan avledning till vattendrag.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer
Natura 2000-områden/naturreservat

Väster om vägsträckningen ligger Natura 2000-områdena/naturreservaten Knutar Einars äng och Lindänget.

Befintlig väg ligger cirka 100 meter öster om Knutar Einars äng och den nya sträckningen planeras cirka 50 meter öster om ängen. Ängen berörs inte av några markanspråk och avvattningen till ängen kommer inte att påverkas. Detsamma gäller vattentillförseln till ängen. Inga nya avvattningsdiken kommer att anläggas mellan vägen och ängen. Diken längs vägen utformas också så att rening erhålls genom sedimentering, filtrering samt biologisk rening. Spridning av vägsalt via grundvatten påverkar inte ängen på grund av den långa transporttiden av grundvatten från vägdike till ängen (cirka 50 år). Vidare bedöms inte heller ängen påverkas av luftföroreningar. Detta innebär att

bevarandet av naturtypen fuktängar, som är syftet med Natura 2000-området, inte kommer att påverkas.

Närmaste delen av Natura 2000-området Lindänget är beläget cirka 200 meter öster om planerad väg. Området berörs inte av några markanspråk. Inte heller för Lindänget medför vägen någon påverkan på grundvattenkvaliteten vid Lindänget jämfört med nuvarande förhållanden. Inga nya avvattningsdiken kommer att anläggas mellan vägen och Natura 2000-området och avvattningen till området kommer inte att påverkas. Diken längs vägen utformas för att rening av vägdagvattnet ska ske. Lindänget kommer inte att påverkas av luftföroreningar från vägtrafiken. Detta innebär att naturtypen fuktängar, bevarandet av silikatgräsmarker och svämlövskogar, som är syftet med Natura 2000-området, inte kommer att påverkas.

Lindänget har ett rikt fågelliv och typiska arter i området är främst olika fåglar. Trafikverkets riktvärde för buller för värdefulla fågelmiljöer är 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Bullernivåerna från vägen kommer inte upp till dessa nivåer inom Lindänget.

Den sökande bedömer att den påverkan som uppkommer på miljön i området inte är betydande och att någon tillståndsprövning enligt 7 kap 28a § miljöbalken därmed inte erfordras för de båda Natura 2000-områdena.

Riksintressen

E45 är av riksintresse för kommunikation.

Siljansområdet är av riksintresse för friluftslivet, enligt 3 kapitlet miljöbalken, och området utgörs av Siljan-Orsasjöns vattensystem med anslutande terräng samt området kring den s.k. Siljansringen. Orsasjön med öar och strandområden utgör riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken med skydd för turism och friluftsliv. Förutsättningarna för rekreation och friluftsliv i området förbättras genom nya planskilda passager. Det blir också möjligt för oskyddade trafikanter att bättre nyttja de delar av befintlig väg som ersätts av den nya vägen. Huvudsakligen bedöms vägplanens konsekvenser bli positiva med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Högre hastighet ger dock ett ökat trafikbuller.

Sträckan från Holen till Trunna passerar genom Stackmora-Slättberg-Oljonsbyn-Holen som är av riksintresse för naturvård. Värdet består framför allt i det välbevarade äldre odlingslandskapet, med dess varierande och rika flora och fauna och mosaik av små åkrar och ängsmarker, uppsplittrade av en mängd trädgångar, odlingsrösen och småvägar. Odlingslandskapet har också stora värden för fågellivet som häcknings- och rastlokal. Den norra delen av vägsträckningen korsar den nordöstra delen av riksintresset för kulturmiljövård, Orsasjön. Riksintressets kärnvärden, som är belägna i den västligaste delen av riksintresseområdet, berörs inte av vägsträckningen. Inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar berörs av vägplanen. Sträckningen och utformningen av vägen har valts för att minimera påverkan på de riksintresseområden som berörs. Någon påtaglig skada bedöms inte uppkomma på natur- eller kulturmiljön i riksintresseområdena.

Skyddade arter

Brun gräsfjäril finns i området där den uppträder tämligen allmänt. Inom utredningsområdet finns ett stort antal förekomster av arten samt ett flertal livsmiljöer/viloplatser som påverkas. Arten är upptagen i artskyddsförordningen och den kräver ett noggrant skydd enligt art- och habitatdirektivet. Projektet bedöms kunna påverka gynnsam bevarandestatus för arten negativt.

Den sökande avser att vidta åtgärder så att gynnsam bevarandestatus inte ska påverkas. Den sökande bedömer att med vidtagna åtgärder erfordras inte dispens från artskyddsförordningen eftersom någon konflikt med förbudet i artskyddsförordningen inte uppstår. Av handlingarna framgår att områdena där brun gräsfjäril finns, enligt inventering, ska skyddas i byggskedet genom att ingen avverkning av träd och buskar/ingen avbaning av mark eller avverkning av träd och buskar får ske under vissa tidsperioder. Åtgärderna består även i att restaurera ett område, cirka 5,3 hektar, omkring 400 meter från planerad väg. Det ska jämföras med att totalt försvinner cirka 1,8 hektar habitat för brun gräsfjäril i projektet. Området bedöms kunna få positiva konsekvenser för den lokala populationen. Åtgärderna ska genomföras minst en säsong innan berörda marker längs vägsträckningen tas i anspråk.

Inventeringar av rastande fåglar, nattfåglar och häckade fåglar har gjorts längs sträckan. De stora förekomsterna av fåglar finns i och i närheten av Natura 2000-området Lindänget. Alla fåglar är fridlysta enligt artskyddsförordningen och många av de inventerade arterna finns även upptagna i artskyddsförordningens bilaga 1 och har därmed ett striktare skydd. Rast- och häckningsområden öster/sydöst om Lindänget påverkas genom att delar av områdena får beräknade bullernivåer över 50 dBA ekvivalent ljudnivå (Trafikverkets riktvärde för värdefulla fågelmiljöer) och även habitatförlust. Lindänget med strandområden påverkas inte.

För rastande fåglar innebär det främst störningar för de fåglar som nyttjar åkermarkerna öster om Lindänget. För häckande fåglar medför vägsträckningen indirekt påverkan på säkra eller potentiella häckningsområden för flera arter genom påverkan från buller samt visuell störning från trafiken. Även en direkt påverkan sker på säkra eller potentiella häckningsområden för vissa arter. Totalt sett bedöms konsekvenserna på rastande fåglar bli måttliga. Fåglars rast- och häckningsområden kommer att påverkas genom förlust av habitat och genom påverkan av buller men gynnas av föreslagna restaureringsåtgärder. Inga häckningsområden för nattfåglar påverkas.

Av handlingarna framgår att en utredning har gjorts för de fågelarter där det funnits osäkerhet om projektet kan medföra påverkan på arternas gynnsamma bevarandestatus. Där framkom att gynnsam bevarandestatus skulle kunna påverkas lokalt för de häckande arterna storspov och tofsvipa och att dispens från artskyddsförordningen skulle erfordras om inte åtgärder vidtas.

Sträckan förbi Lindänget skyddas genom att ingen avverkning av träd och buskar samt ingen avbaning av mark sker under vår/sommar för att skydda tofsvipa och storspov. Den sökande avser också att vidta åtgärder så att kontinuerlig ekologisk funktion för dessa arter kan upprätthållas.

Åtgärderna består i ett restaurera jordbruksmark, två olika platser, genom avverkning av träd och buskar med påföljande bete. Med föreslagna åtgärder tillgängliggörs mer yta för häckning. Dessa platser ligger i direkt anslutning till befintlig jordbruksmark där häckning konstaterats. Åtgärderna ska vidtas minst en säsong innan vägområdet tas i anspråk. Den sökande bedömer att med dessa åtgärder kan kontinuerlig ekologisk funktion säkerställas för storspov och tofsvipa och artskyddsförordningens förbud aktualiseras därför inte. En anmälan om för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken lämnades till länsstyrelsen avseende denna skyddsåtgärd för tofsvipa och storspov. Länsstyrelsen beslutade att den med anledning av anmälan att inte vidtar någon åtgärd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Av beslutet framgår vidare att länsstyrelsen bedömer att de nya föreslagna ytorna är tillräckligt bra och kan godkännas som skyddsåtgärd för arterna storspov och tofsvipa. Den kontinuerliga ekologiska funktionen för arterna kommer fortsatt att säkerställas.

Även för övriga fågelarter som utretts kommer enligt underlaget till vägplanen tidsrestriktioner att gälla under byggskedet för att minska påverkan. Flertalet av arterna gynnas även av planerade åtgärder eller av restaureringsåtgärderna för brun gräsfjäl.

Även andra häckande fågelarter, utöver de som ingick i ovanstående utredning, har noterats i området. För stare noterades säkra och troliga häckningar på flera platser längs sträckan. För stare bedöms andra lämpliga marker finnas i närområdet. Arter som bivråk, spillkråka, törnskata, sångsvan, gröngöling, gulspurv, rosenfink och kungsfågel kommer också att antingen finnas kvar eller flytta till nya lokaler beroende på störningskänslighet.

Exemplar av åkergroda och vanlig groda har påträffats vid inventeringar. Enligt Artportalen har flera fynd av huggorm gjorts kring södra delen av planerad väg. Både grodarterna och huggorm är upptagna i artskyddsförordningen. Vägen innebär en påverkan på lekvatten och/eller övervintringsmiljöer men projektet bedöms medföra små konsekvenser på vanlig groda och åkergroda då endast en mycket liten del av den lokala och regionala populationen av grodarterna bedöms påverkas. Dispens från artskyddsförordningen bedöms inte krävas. Fler livsmiljöer för groddjur finns i närområdet. Utter, upptagen i artskyddsförordningen, förekommer vid Enån och en utterpassage i form av en torrtrumma anläggs vid ån.

Växter/artrika vägkanter

Flera individer av skyddade/rödlistade arter kommer att påverkas direkt och indirekt av den planerade vägen. Av berörda växtarter är gullviva och blåsippa fridlysta enligt artskyddsförordningens bilaga 2. Åtgärderna i vägplanen bedöms inte påverka gynnsam bevarandestatus negativt även om enstaka individer/populationer påverkas. Avbaningsmassor som berör gullviva och några andra rödlistade arter kommer att återanvändas i det nya vägområdet. Det finns liknande miljöer i det omgivande landskapet och berörda kärlväxter bedöms kunna återkolonisera nya slänter.

Artrika vägkanter finns längs flera delar av sträckan. Avbaningsmassor från de artrika vägkanterna kommer att sparas och sedan återföras. Massorna läggs överst i de nya vägslänterna på ursprunglig eller närliggande lämplig plats med motsvarande naturtyp.

Biotopskydd och strandskydd

Ett biotopskyddsområde, Kråkgårdarna, beslutat av Skogsstyrelsen samt ett flertal generella biotopskydd finns längs sträckan. Åtgärderna i vägplanen medför inget direkt intrång i biotopskyddsområdet Kråkgårdarna.

Flertalet generella biotopskydd berörs som utgörs av diken, stenmurar, odlingsrösen, åkerholmar och fuktiga marker. Dikena berörs av trummåtgärder och trummor ska läggas så att vattenföringen inte påverkas och inga vandringshinder uppstår. Stenmurar och odlingsrösen påverkas helt eller delvis och stenar i dessa avses byggas upp som nya stenmurar eller odlingsrösen i närområdet.

Vägsträckningen berör strandskyddsområde vid Enån samt vid de mindre bäckar/diken som finns längs sträckan. Den allemansrättsliga tillgången till strandområden påverkas inte förutom de delar som direkt berörs av vägen. Vägplanen kommer att påverka livsvillkoren för växt- och djurlivet i de mindre vattenområden som direkt tas i anspråk. Det gäller främst där trummor anläggs under vägen. Sammantaget är det små områden som berörs och goda livsvillkor kommer att bevaras i de diken och vattendrag som berörs. Enån passeras på befintliga rörbroar. Trummor ska läggas så att inga vandringshinder uppstår.

Miljö kvalitetsnormer och vattenskydd

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids inte.

Orsajön och Enån utgör ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Vägdragvatten ska tillåtas rinna/översila gräsbeklädda diken och vägslänter. Då erhålls rening genom sedimentering, filtrering och biologisk rening. Vid korsande vattendrag anläggs i vägdiken en sedimentationsyta med semität vall innan avledning till vattendrag. Detta gäller bland annat vid Enån. Tre grundvattenförekomster, Vattnäs, Orsa sandsten och Orsa kalksten, utgör grundvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Grundvattenförekomsterna har samtliga god kvantitativ och kemisk status. Skärningar och portar medför grundvattensänkningar men inga enskilda eller allmänna intressen bedöms påverkas. Inga tillstånd för vattenverksamhet bedöms därmed nödvändiga men kontrollprogram ska tas fram avseende grundvattenpåverkan. Förbättrad trafiksäkerhet medför också minskad olycksrisk och därmed minskad risk för utsläpp. Möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna försvåras inte.

Norra delen av vägplanen ligger inom ett interimistiskt vattenskyddsområde för den allmänna vattentäkten Boggas. Ett interimistiskt vattenskyddsområde innebär förbud mot att borra djupare än 250 meter under markytan utan länsstyrelsens tillstånd.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 571 miljoner kronor i prisnivå augusti 2024. Finansiering sker med medel ur den nationella planen. Byggstart planeras 2026. Byggtiden beräknas till cirka två år.

Andra utredningar och beslut

En förstudie upprättades under 1995. Förstudien följdes av en vägutredning 1996 baserad på förstudien. Under åren 1998 - 2003 genomfördes flera kompletterande utredningar där många alternativa sträckningar och olika vägstandard studerades. En ny vägutredning togs fram åren 2004 - 2007 enligt då gällande lagstiftning. Efter utredningen med beslutade dåvarande Vägverket Region Mitt att gå vidare med alternativ "Väst 3".

Länsstyrelsen i Dalarnas län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Synpunkter vid den första granskningen medförde att en ny granskning genomfördes. Alla som lämnat synpunkter vid den första granskningen underrättades på nytt och informerades om att tidigare synpunkter utgår och att synpunkter måste lämnas in på nytt. Vid denna granskningen kom det in drygt 270 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Val av lokalisering och utformning av vägen
- Hastigheter och växling mellan olika hastigheter
- Buller
- Gång- och cykeltrafik
- Hantering av synpunkter vid tidigare granskning
- Kvalitet på miljökonsekvensbeskrivningen
- Naturmiljö och utsläpp
- Klimatpåverkan
- Jordbruk
- Enskilda vägar och anslutningar
- Tillgänglighet till och påverkan på enskilda fastigheter
- Påverkan på Lindänget och Knutar Einars äng
- Trafiksäkerhet på kvarvarande E45
- Gestaltning
- Kompensationsåtgärder för brun gräsfjäril och fåglar

- Miljömål

Den sökande har i granskningsutlåtanden kommenterat inkomna synpunkter. Av kommentarerna framgår huvudsakligen att arbetet med vägsträckningen pågått sedan 1995 och flera korridorer och alternativ har studerats i förstudie och vägutredningar. Valet av "Väst 3" grundas på avvägningar mellan en mängd intressen. Länsstyrelsen har också förordat detta alternativ. Sträckningen är en rimlig kompromiss mellan behovet av en trafiksäker väg med god framkomlighet som stör så få boende som möjligt och de bevarandointressen som finns i landskapet. Utformningen av vägen anpassas till förutsättningarna på de olika delsträckorna men intrång på jord- och skogsbruksmark är oundvikligt. Mötesseparerad 2+1 väg är ett effektivt sätt att förena projektmålen som dessutom innebär förbättrad trafiksäkerhet. En konsekvens av denna vägtyp är att antalet utfarter måste minskas. Enskilda vägar kommer att hanteras i kommande lantmäteriförrättningar. Föreslagna hastighetsgränser är en avvägning mellan ändamålet om kortare restid och hänsyn till omgivningen.

Planförslaget innefattar flera gång- och cykelåtgärder för att få ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Bullerskyddsåtgärder aktualiseras för de bostadsfastigheter som är störda över riktvärdena och de ska erbjudas fasad-/fönsteråtgärder och/eller åtgärd på uteplats. Inomhusmiljön i bostäder längs med vägen blir bättre i planalternativet jämfört med nollalternativet. Bebyggelsen längs befintlig väg kommer att avlastas.

Lindänget är beläget 200 meter från den föreslagna vägsträckningen. Vägdagvatten eller buller bedöms inte medföra någon betydande påverkan på miljön i området. Knutar Einars äng ligger cirka 50 meter från vägsträckningen. Hydrologin i området påverkas inte och dagvatten leds inte till området. Vägen bedöms inte medföra någon betydande påverkan på miljön i dessa områden. Vidare föreslås åtgärder för brun gräsfjäl, storspov och tofsvipa och utter.

Miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen. Vägen bedöms inte förändra trafikmängden och hastighetsökningen på vägen bedöms medföra liten eller obetydlig ökning av utsläpp av klimatpåverkande avgaser.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Dalarnas län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Vägplanen är enligt länsstyrelsen förenlig med de allmänna hänsynsbestämmelserna enligt 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3 - 4 kap. miljöbalken, bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 - 5 §§ miljöbalken samt bestämmelserna om generellt biotopskydd och strandskydd enligt 7 kap. 11a § och 16 § punkt 3 samma balk. Länsstyrelsen bedömer även att planen är förenlig med skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken, fornminnen enligt 2 kap. och byggnadsminnen enligt 3 och 4 kap. kulturmiljölagen.

Åtgärder ska enligt vägplanen utföras för arten brun gräsfjäril utanför vägområdet. Dessa åtgärder fastställs inte. För att säkerställa att skyddsåtgärderna utförs kommer länsstyrelsen att ta ett särskilt beslut om att förelägga Trafikverket att genomföra föreslagna åtgärder enligt 26 kap. 9 § miljöbalken.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Väg E45 är en nationell stamväg mellan Göteborg och Karesuando. Vägen ingår i det Trans-europeiska transportnätet (TEN-T). E45 är en viktig väg för arbetspendling, näringslivets transporter, fritidstrafik till Siljansbygden och fjällen. Vägen går genom äldre bebyggelsemiljöer och vägstandarden är bristfällig ur både trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Vägen har en bredd på 13 meter från korsningen i Vattnäs och en bit norrut varefter bredden är 6,7 meter fram till Lindänget. Norr om Lindänget till Trunna är bredden cirka 9 meter. På sträckan finns ett flertal korsningar med både allmänna statliga vägar och kommunala vägar samt korsningar med cirka 35 enskilda vägar. Många fastigheter har också direktutfarter till E45. Gång- och cykeltrafiken är inte separerad från fordonstrafiken.

Trafikmängden på sträckan varierar mellan är cirka 6100 och 6400 fordon per dygn varav cirka 11 % är tung trafik. Trafiken beräknas 2040 till cirka 7400 fordon per dygn från Vattnäs till Holen och cirka 5000 fordon per dygn på resterande sträcka till Trunna. Cirka 15 % beräknas utgöras av tung trafik. Norr om cirkulationsplatsen i Trunna beräknas trafiken till cirka 7100 fordon per dygn varav 11 % tung trafik. E45 är rekommenderad färdväg för farligt gods. Mellan 2009 och 2019 har 37 olyckor med personskada inträffat på sträckan. Singelolyckor utgör nästan hälften av alla rapporterade olyckor. Sex allvarliga olyckor har inträffat varav två med dödlig utgång.

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Mittseparering, trafiksäkrare korsningar samt stängning av anslutningar förbättrar trafiksäkerheten och ökar framkomligheten längs vägen. Åtgärder vidtas även för gång- och cykeltrafikanterna. Viltstängsel ökar också trafiksäkerheten.

Trafikverket bedömer sammantaget att fördelarna är större än nackdelarna. Ombyggnaden i enlighet med vägplanen är därför motiverad.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och i kompletterande granskningsutlåtanden. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Trafikverket konstaterar att vägen utformats utifrån hastigheterna 100 km/h och 60 km/h. Beslut om vilken hastighet vägen ska ha omfattas dock inte av fastställelseprövningen utan tas i särskild ordning.

Vid ny granskning av vägplanen (november – december 2020) framgick av underrättelserna att synpunkter vid tidigare granskning behövde skickas in på nytt om de kvarstod. Information om detta har varit tydlig i underrättelserna om den nya granskningen. Till de som tidigare lämnat synpunkter men som inte funnits upptagna i fastighetsförteckningen/berörda av indragning har separata brev med denna information skickats ut. Trafikverket konstaterar att informationen varit tydlig och bedömer hanteringen vara godtagbar.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska minska vägområdet utanför viltstängslet, ändra vägområde i korsningar och på plankartorna redovisa bullerskyddsåtgärd för alla fastigheter som omfattas av erbjudande av bullerskyddsåtgärd. Därtill skulle även redovisningen av fauna-passager/tamdjurspassager och stödmurar tydliggöras på plankartorna. Vidare ska den sökande underrätta delägare i samfälligheter och berörda av ändrad utfart som inte tidigare underrättats om vägplanen. Även de som berörs av indragning av befintlig E45 som föreslås dras in och som tidigare inte underrättats om detta ska underrättas.

För en detaljplan (stadsplan) skulle även ett yttrande inhämtas från Byggnadsnämnden, Orsa kommun, avseende nämndens bedömning om planens överensstämmelse med vägplanen.

Den sökande har underrättat berörda delägare i samfälligheter, berörda av förändrade utfarter samt berörda av indragning av befintlig E45. Den sökande har ändrat vägområde i anslutning till viltstängsel, vägområdet i korsning i Holen och vid cirkulationsplatsen i Trunna samt tagit fram kompletterande plankartor där samtliga berörda av erbjudande om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder redovisas. Berörda av ändrade markanspråk har underrättats. De synpunkter som kom in har sammanfattats och kommenterats i ett kompletterande granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Faunapassager/tamdjurspassager och stödmurar har tydliggjorts på plankartorna. Passager och stödmurar framgår på illustrationskartorna och redovisningen på plankartorna utgör därför en redaktionell ändring som inte erfordrar något ytterligare behov av kommunikation.

Orsa kommun, Byggnadsnämnden, har lämnat ett yttrande gällande överensstämmelse mellan vägplanen och detaljplan.

Trafikverket har också begärt att den sökande ska sammanfatta och kommentera synpunkter som kommit in i samband med kommunikationen i ett utlåtande. Den sökande har upprättat ett kommunikationsutlåtande. Trafikverket har därutöver även begärt att synpunkter från en fastighetsägare ska kommenteras av den sökande vilket den sökande gjort.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskning och kompletterande granskning har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under dessa kommunikeringar kom det in ett flertal yttranden. Flera myndigheter har lämnat yttranden vid flera kommunikationstillfällen.

Folkhälsomyndigheten, Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket och Statens fastighetsverk avstår från att yttra sig. *Jordbruksverket, Polismyndigheten och SMHI* har inga synpunkter. *Försvarsmakten* har inga ytterligare synpunkter än det som framförts tidigare. *Sveriges geologiska undersökning* hänvisar till myndighetens allmänna riktlinjer.

I samband med kommunikering 2021 inkom även synpunkter från *Birgitta Stais, Sörmedsjöns byförening, Orsa kommun, Kristdemokraterna i Orsa, Bo och Eva Olander samt Ulf och Gudrun Björklund*. Den sökande har, efter begäran från Trafikverket, sammanfattat och kommenterat inkomna kommunikationssynpunkter från dessa i ett kommunikationsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Dessa har fått ta del av utlåtandet.

I samband med kommunikering av kommunikationsutlåtandet inkom synpunkter från *Birgitta Stais, fastighetsägare Holen*. Stais frågar varför hennes jordbruksmark värderas mindre än andras. Marken kommer mer eller mindre förstöras med nya på- och avfartsvägar och tunnel. Andra alternativ för E45 måste finnas genom Holen. Vidare framförs att östra och västra sidan av vägen knyts ihop på fel ställe, tunneln måste flyttas längre norrut där det är naturligt att passera. Det finns ingen busshållplats på sträckan idag, hållplatser ligger norr om bystugan eller söder om Vixnersvägen. Tunneln kommer stå mer eller mindre under vatten på våren och även på sommaren om den blir regnig.

Anslutningar ska minimeras och samlas till färre och säkrare anslutningar men något hus kommer att ha anslutning direkt på E45 som de har idag. Varför får inte alla anslutningar vara kvar på sträckan genom Holen förbi majstången och vem kommer snöröja anslutningarna?

Oskyddade trafikanter ska skyddas samtidigt som turister får vistas på E45. Är det trafiksäkert?

Avslutningsvis framförs att ingen hänsyn tas till boende när det gäller buller och vibrationer. Hastigheten är fortfarande hög. Har hastighetsmätningar gjorts under pandemin när trafiken minskade? Oacceptabelt att ha lastbilar så nära bostaden.

Trafikverkets kommentar

Olika alternativ för vägsträckningen har utretts vilket framgår ovan under avsnittet "Lokalisering". Studerade alternativ närmare Orsasjön, "Väst 1" och "Väst 2", valdes bort på grund av att områdets natur- och kulturvärden starkt skulle komma att påverkas av alternativens utformning och läge.

Alternativ "Öst 1" valdes bort på grund av stora intrång i boendemiljön, områdets värde för friluftslivet minskar samt att området är attraktivt för nybyggnation av bostäder.

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. På sträckan finns många fastigheter som har direktutfarter till E45. Genom att så långt som möjligt minska antalet anslutningar och samla anslutningarna till trafiksäkrare korsningar förbättras trafiksäkerheten och framkomligheten ökar. Samtliga enskilda anslutningar på sträckan genom Vångsgärde och Holen utom en föreslås stängas. Föreslagna enskilda vägar omfattas inte av fastställelseprövningen. Sträckning och utformning av dessa kommer hanteras i kommande lantmäteriförrättningar. Parkeringsfickorna anläggs för att öka trafiksäkerheten.

Bullerskyddsåtgärder vidtas vilket framgår av avsnittet "Bullerskyddsåtgärder" ovan. På sträckan genom Vångsgärde/Holen utformas vägen som en tvåfältsväg utan mitträcke med referenshastigheten med 60 km/h. En mötesseparerad väg på denna sträcka skulle medföra ett alltför stort intrång och påverkan på omgivningen. För att få ner hastigheten och öka trafiksäkerheten utformas också vägen med mittrefuger i anslutning till korsningar. Sidoräcken sätts upp vid passagen av gång- och cykeltunneln.

Den sökande har, efter begäran från Trafikverket, kommenterat framförda synpunkter angående busshållplatser, placering av gång- och cykelport och avvattning. Detta svar har kommunicerats med Birgitta Stais. Av svaret framgår i huvudsak att läget för hållplatser tagits fram i samråd med regionens kollektivtrafik. Den nya vägen och hållplatserna kommer innebära ändrade rörelsemönster. Vägportar behöver placeras utifrån detta behov. Gång- och cykelvägar ska uppfylla krav på framkomlighet och tillgänglighet vilket också styrt utformningen. Vägportar ska avvattnas med lämpliga tekniska lösningar för att säkerställa att vatten inte ska samlas där.

Trafikverket konstaterar att gång- och cykelanslutningar till tunneln medför att mark tas i anspråk men ingen enskild väg berör fastigheten Orsa Holen 17:2. Med ett läge längre norrut för tunneln skulle mark på andra fastigheter behöva tas i anspråk.

I samband med kommunikering 2023 inkom även synpunkter från *Olof Herko, Tord Häggström, Ing-Marie Nilsson Tarkkanen och John Tarkkanen, Sörmedsjöns byförening och Moderaterna i Orsa*.

Olof Herko, Orsa, frågar varför det inte går att ha en hastighet på sträckan och varför det är bättre med olika hastigheter?

Trafikverkets kommentar

De sträckor som utformas som mötesfria, Vattnäs - Vångsgärde och Holen - Trunna, får genom mötessepareringen en högre trafiksäkerhet och hastigheten på dessa kan därför vara högre. Vägen blir här utformad för 100 km/h. För delen genom Vångsgärde och Holen samt efter cirkulationsplatsen i Trunna byggs vägen om i befintlig sträckning till en tvåfältsväg utan mötesseparering.

Detta gör att hastigheten på dessa delar blir lägre. Vägen blir här utformad för en hastighet på 60 km/h. Sträckorna utformas på olika sätt och därför varierar också hastigheten.

Tord Häggström, fastighetsägare Holen, frågar vad som kommer göras på fastigheten för att den ska bli skyddad mot buller, både vad gäller huset och uteplatser. Den nya vägsträckningen kommer att ligga på del av fastigheten samtidigt som trafiken kommer att öka på nuvarande E45.

Trafikverkets kommentar

Fastighetsägaren har tidigare erbjudits fasadnära åtgärder. Av redovisning av ljudnivåer för bostadsfastigheten framgår att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå inomhus innehålls. Maximal ljudnivå 45 dBA inomhus överskrids dock med 2 dBA. Bostadsfastigheten kommer därför detaljstuderas i kommande skede för att kontrollera fasadisoleringen och utreda behov och möjligheten för kompletterande bullerskyddsåtgärder. Vad gäller uteplatsen så kommer åtgärd vid uteplats (lokal skärm) att erbjudas och med denna åtgärd ska riktvärdet vid uteplats innehållas.

Ing-Marie Nilsson Tarkkanen och John Tarkkanen, fastighetsägare Holen, framför att fastigheten drabbas mycket negativt av planerad enskild väg över fastigheten. Att använda den befintliga avfarten till Holkallgata påverkar fastigheten i ringa omfattning. De kräver att förslaget omprövas så att avfart och enskild väg inte gör intrång på fastigheten. Blir påverkan på fastigheten större eller mindre med avfart och enskild väg på fastigheten jämfört med avfart mot Holkallgata?

Trafikverkets kommentar

I höjd med fastigheten kommer den nya sträckningen av E45 att vika av från den befintliga sträckningen och en ny anslutning till befintlig E45 behöver anläggas. Samtidigt behöver även en ny anslutning mot Holkallgata (enskild väg) anläggas. Av regelverket Vägars och gators utformning (VGU) framgår krav för utformning av korsningar där bland annat hänsyn tas till trafikmängden. För att öka trafiksäkerheten anläggs två förskjutna trevägskorsningar med vänstersvängfält, en anslutning mot befintlig E45 och en anslutning mot Holkallgata. Av VGU framgår vilket avstånd som behövs mellan korsningarna och det medför att den nya anslutningen mot Holkallgata behöver anläggas en bit söder om nuvarande anslutning mot E45.

Holkallgata är inte heller utformad med ett vilplan enligt gällande regelverk. En ombyggnad av befintlig Holkallgata med anslutning till ny E45 och med vilplan skulle också påverka fastigheter längs gatan. Föreslagen gång- och cykelpassage över E45 där Holkallgata ansluter till E45 idag skulle också påverkas och därmed även dragningen av anslutande gång- och cykelväg.

Den föreslagna utformningen medför ett intrång på fastigheten av den enskilda vägen. Hade det varit möjligt med en anslutning direkt till nuvarande Holkallgata hade den enskilda vägen inte påverkat fastigheten på samma sätt. Läget av föreslagna enskilda vägar är illustrerade på illustrationskartorna och omfattas inte av fastställelseprövningen. Läge och utformning av nya

enskilda vägar behandlas därför i kommande lantmäteriförrättning eller i överenskommelse med fastighetsägare beroende på vilken enskild väg det är fråga om.

Sörmedsjöns byförening vidhåller tidigare kritik mot vägprojektet som redan är gammalt och otidsenligt i relation till den tekniska utvecklingen av framtidens fordon. Trots att 4-stegsprincipen har järnvägen (Inlandsbanan) helt exkluderats från utredningsarbetet. Intresset för att i framtiden öka användningen av Inlandsbanan för gods- och persontrafik har ökat både bland det lokala näringslivet och inom politiken.

Anslaget för underhåll till Inlandsbanan har höjts och en större satsning på underhåll av slipers och järnvägsövergångar mellan Mora och Sveg kommer att kunna utföras. Orsa Besparingsskog planerar att börja lasta om virke vid Älvho. Det finns goda skäl att förutsätta att övriga skogsbolag följer efter.

Om Trafikverket genom ombyggnad av E45 vill korta restiden mellan Göteborg och Karesuando finns det andra delar att välja än denna sträcka. Bygg förslagsvis stigningsfiler och bredda nuvarande E45 mellan Orsa och Sveg. De vidhåller att cyklisterna kommer att fortsätta cykla längs Orsasjön oavsett hur fina cykelvägar som än anläggs längs den nya vägen. All lokal tillgänglig åkermark behövs. En samlad effektbedömning inklusive samhällsekonomisk kalkyl som inte inkluderar den framtida användningen av Inlandsbanan utgör ett ofullständigt beslutsunderlag.

Trafikverkets kommentar

Inlandsbanan och åtgärder på andra sträckor av E45 omfattas inte av projektet. Trafikverkets fastställelseprövning omfattar den aktuella vägplanen och frågan om Inlandsbanan och andra vägsträckor ingår därför inte i fastställelseprövningen.

Moderaterna i Orsa fortsätter att vara djupt engagerade i projektet. Delsträcka 3, Holen till Trunna med hastigheten 100 km/h och 2+1 väg ger upphov till ett antal invändningar.

En 12 meter bred landsväg jämfört med en 15 meter bred 2+1 väg sparar 6000 kvadratmeter åkermark. Vid breddning av befintlig väg blir besparingen av åkermarken optimal. Sänks hastigheten till 80 km/h i stället för 100 km/h på 2+1 vägen blir restiden exakt 18,0 sekunder längre på sträckan. Hastigheten 100 km/h jämfört med 80 km/h ökar den ekvivalenta ljudnivån med 3 till 3,5 dBA, där varje ökning med 3 dBA upplevs som fördubblad ljudnivå. Ljud från accelerationer är högre än när man kör 100 km/h kontinuerligt och den reella bullerstörningen är större speciellt för de som bor inom hörhåll till de två accelerationsområdena i Holen och Orsa Kyrkby. Det bor många utmed sträckan som kommer att påverkas menligt. Hänsyn har inte tagits till kombinationen av hastighetsökning (=bullerökning) och att vägen flyttats 50 % närmare Lindängets naturreservat som också ingår i Natura 2000-området.

I Trafikverkets handledning rörande buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg framgår bland annat att det krävs stor hänsyn till buller, att befintliga störningar skall minska och nya störningar förebyggas. Sammanfattningsvis anser Moderaterna att Trafikverket ska ändra projektet

på delsträcka 3 från en 2+1 väg till landsväg i befintlig dragning som breddas till 12 meter och med maximala hastigheten 60 – 80 km/h.

Trafikverkets kommentar

Vägstandarden på sträckan är bristfällig ur både trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Vägen är på stora delar av sträckan smal och på sträckan finns många utfarter både från vägar och enskilda direktutfarter. Gång- och cykeltrafiken är inte separerad från fordonstrafiken. Ovan under den beskrivande delen i beslutet framgår hur lokaliseringen valts och hur vägsträckan utformas. Trafikverkets bedömning av vägplanen framgår ovan under redogörelsen för de allmänna skälen för beslutet. Under avsnittet "Lokalisering och utformning" nedan redogörs mer ingående för Trafikverkets bedömning angående lokalisering och utformning. Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Vilka bullerskyddsåtgärder som vidtas framgår ovan. Där framgår också att bullerskyddsåtgärder längs vägen, bullervallar och bullerskärmar valts bort på grund av bland annat landskapsbilden. Bullerreducerande asfalt och låga bullerskyddsskärmar har övervägts men valts bort eftersom den bullerdämpande effekten av sådan asfalt försämrats snabbt och kostnaden för låga skärmar bedöms inte vara rimlig i förhållande till den begränsade minskningen av ljudnivån.

Trafikverkets riktvärde för buller för värdefulla fågelmiljöer är 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Bullernivåerna från vägen kommer inte upp till dessa nivåer inom Natura 2000-området/naturreservatet Lindänget.

I samband med kommunikering 2025 inkom även ett yttrande från *Ulla Timander, fastighetsägare Oljonsbyn, och Hanna Timander* där de meddelar att de överklagar Länsstyrelsen i Dalarnas läns beslut om att godkänna förslag till skyddsåtgärder för fåglar. Överklagan har skickats till länsstyrelsen med kopia till Trafikverket. Länsstyrelsens bedömning är felaktig och dåligt underbyggd. Områden som föreslås för restaurering kommer inte att kunna ersätta nuvarande häckningsplatser. Länsstyrelsen har inte satt sig in i ärendet och de ifrågasätter om åtgärderna är tillräckliga och funktionella. Länsstyrelsens beslut har inte meddelats till fastighetsägare i området. Länsstyrelsens beslut ska ändras/hävas och de önskar närmare redogörelse för hur beredningen före beslut gått till.

Trafikverket kommentar

Länsstyrelsens beslut hade fått laga kraft när det skickades ut till de som lämnat synpunkter i vägplaneärendet. Frågan om överklagande av det beslutet har hanterats av länsstyrelsen som också svarar för beredningen av ärendet. Trafikverket konstaterar att länsstyrelsen fattat beslut och godkänt föreslagna skyddsåtgärder för fåglarna.

Därutöver har *Örjan Ljungvall* ställt frågor om kommunikationsutskicket och vilka utskick som gjorts. Detta har även *Olof Herko* gjort. *Naturskyddsföreningen Orsa* har frågor om kommunikationsutskicket och önskar ta del av tydligare karta på områden som ska restaureras för storspov och tofsvipa. *Bengt Lövgren* och *Lena Pettersson* efterfrågar tydligare karta. Svar har

lämnats på deras frågor. *Inger Sjögren* har inget att erinra då Naturskyddsföreningen Orsa anser att föreslagna åtgärder är bra.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering och utformning

Vid fastställelseprövningen har Trafikverket att bedöma om den sökta åtgärden överensstämmer med reglerna i väglagen. Av 10 § väglagen framgår att en ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt. Vidare ska vägen enligt 13 § väglagen ges ett sådant läge att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. När planen tar mark i anspråk ska vägen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Enligt hänvisning i väglagen ska även 2 kap. 6 och 7 §§ miljöbalken tillämpas vid val av lokalisering. Vägen ska lokaliseras till en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. En rimlighetsavvägning ska alltid göras.

I fastställelseprövningen ingår således att avgöra om den nytta som uppkommer till följd av den sökta åtgärden är större än den skada den åstadkommer, både med beaktande av intrång i allmänna och enskilda intressen och med beaktande av människors hälsa och miljön. Däremot ingår det inte att bedöma om sökandens ändamål med åtgärden och projektmål är rätt formulerade och inte heller att avgöra vilket alternativ som ger mesta möjliga nytta. Det ligger i sökandens eget intresse att välja ett så samhällseffektivt alternativ som möjligt. Däremot är det ett lagkrav att skadan ska begränsas så långt det är möjligt.

Motiven till att välja alternativ "Väst 3" efter vägutredningen framgår ovan.

Sträckningen enligt alternativ "Väst 3" framgår av Orsa kommuns översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2019. I Mora kommuns översiktsplan framgår att en förbättrad funktion för bland annat E45 ska säkerställas.

Orsa kommun ställer sig positiv till ombyggnation av E45 mellan Vattnäs och Trunna. En ombyggnation av sträckan är viktig både ur ett trafiksäkerhets- och ett framkomlighetstänk. Kommunen framför också att nuvarande vägstandard är bristfällig med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Länsstyrelsens samlade bedömning utifrån vägutredningen var att en utbyggnad enligt alternativet "Väst 3" var att föredra. Länsstyrelsen har också tillstyrkt fastställelse av vägplanen.

Utifrån den valda lokaliseringen har vägen utformats som mötesseparerad landsväg på delsträckorna 1 och 3 med referenshastigheten 100 km/h. På dessa sträckor är vägen lokaliserad på sådant sätt att det är möjligt med denna utformning. En säkrare väg innebär att hastigheten kan

höjas. På övriga två delsträckor, genom Vångsgärde/Holen och vid Trunna, är vägsträckan lokaliserad i befintlig sträckning som en tvåfältsväg utan mitträcke med referenshastigheten med 60 km/h eftersom en mötesseparerad landsväg på dessa sträckor skulle medföra ett alltför stort intrång och påverkan på omgivningen. Därav utformas vägen olika på delsträckorna.

Trafikverket delar sammantaget den sökandes bedömning vad avser val av lokalisering och utformning av vägen.

Påverkan på Natura 2000-områden/naturreservat, riksintressen och jordbruksmark

Lindänget och Knutar Einars äng är Natura 2000-områden utpekade enligt art- och habitatdirektivet. För Knutar Einars äng har naturtypen fuktängar utgjort grunden för utpekandet. För Lindänget har ett antal olika naturtyper och arterna stensimpa och kalkkärrsgrynsnäcka utgjort grund för utpekandet av området. Naturreservatet Lindänget bildades 2019. Trafikverket delar den sökandes bedömning angående Natura 2000-områdena och bedömer att projektet inte på ett betydande sätt påverkar de värden som utgör grunden för Natura 2000-områdena. Trafikverket delar även den sökandes bedömning att projektet inte påtagligt skadar berörda riksintressen.

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. E45 är av riksintresse för kommunikationer och ett väsentligt samhällsintresse.

Artskydd

I handlingarna redovisas hur brun gräsfjäril påverkas och vilka åtgärder som avses vidtas för arten, tidsrestriktioner för byggskedet och restaureringsåtgärder. Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen och tillstyrkt fastställelse av vägplanen. I sin tillstyrkan framför länsstyrelsen att den kommer att förelägga den sökande att genomföra föreslagna åtgärder för brun gräsfjäril utanför vägområdet enligt 26 kap. 9§ miljöbalken för att på så sätt säkerställa att skyddsåtgärderna utförs. Marken som berörs av restaureringsåtgärder för brun gräsfjäril ägs av Orsa kommun. Dessa åtgärder för brun gräsfjäril, som kan ses som en skadeförebyggande åtgärd, ingår inte i vägplanen och omfattats inte av fastställelseprövningen. Trafikverket konstaterar att åtgärderna påbörjats genom att områdena har röjts. Mot ovanstående bakgrund bedömer Trafikverket att åtgärderna kommer att vidtas och delar den sökandes bedömning angående påverkan på arten och att dispens från artskyddsförordningen därmed inte erfordras. Trafikverket förutsätter att redovisade tidsrestriktioner under byggskedet följs.

Flera fågelarter berörs av projektet och i handlingarna beskrivs hur olika arter påverkas. Särskild hänsyn ska tas för att inte störa, skada eller döda fåglar under häckningsperioden vilket görs genom att tidsrestriktioner ska gälla under vissa tider i byggskedet då bland annat avverkning inte får ske. Restaureringsåtgärderna som avses vidtas för storspov och tofsvipa, som även gynnar andra arter,

utgör en förebyggande åtgärd, men den ingår inte i vägplanen och omfattats inte av fastställelseprövningen. För att förhindra att ett fortplantningsområde eller en viloplats påverkas på ett sätt som gör att en dispens krävs kan i vissa fall förebyggande skyddsåtgärder vidtas så att den kontinuerliga ekologiska funktionen kan säkerställas. Restaureringsåtgärder (skyddsåtgärder) ska vidtas och avsiktsförklaringar finns med berörda fastighetsägare. Länsstyrelsen har också godkänt de skyddsåtgärder som föreslås för storspov och tofsvipa och därmed kan den kontinuerliga ekologiska funktionen för arterna fortsatt säkerställas. Med tidsrestriktioner och om övriga åtgärder vidtas bedöms, enligt underlaget, projektet inte komma i konflikt med förbuden i artskyddsförordningen. Länsstyrelsen har i övrigt godkänt miljökonsekvensbeskrivningen och tillstyrkt fastställelse av vägplanen.

Trafikverket förutsätter att redovisade tidsrestriktioner under byggskedet följs och att övriga åtgärder kommer till utförande. Det har i ärendet inte framkommit något som visar att en dispensprövning från artskyddsförordningen skulle behöva aktualiseras för fågelarter eller för övriga skyddade djur- och växtarter. Trafikverket finner, mot bakgrund av ovanstående och vad som framkommit i ärendet om artskydd, inga hinder mot att fastställa vägplanen.

Detaljplaner

Av handlingarna framgår att vägplanen berör tre detaljplaner som vägplanen avviker ifrån. Den sökande bedömer avvikelserna som mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanernas syfte. Orsa kommun har bedömt avvikelserna från "Stadsplan för del av Trunna" och "Byggnadsplan för Höglundaområdet" vara nödvändiga för området för att kunna användas och bebyggas på ett ändamålsenligt sätt samt tillgodoses ett allmänt intresse. Avvikelserna godkänns därför. Trafikverket tolkar det som att kommunen anser avvikelserna vara mindre och att de inte strider mot detaljplanernas syfte. För "Stadsplan för Trunna" har Orsa kommun bedömt att enbart åtgärderna som berör vattenområde utgör mindre avvikelser som inte strider mot syftet med detaljplanen. Trafikverket konstaterar att inga åtgärder vidtas i vattenområdet vid Enån utan att vägområdet enbart anpassats till att rymma befintlig bro/trummor. Övrig påverkan inom detaljplanen bedöms vara planenliga enligt kommunen.

Trafikverket bedömer att områden för gång- och cykelväg, anslutning cirkulationsplatsen samt till dessa delar tillhörande slänter/diken som berör park/plantering i de tre berörda kommunala planerna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas. Gränsen mellan väg-/gatumark och parkmark är enbart illustrerade i berörda planer. För vägområde som berör område för handelsändamål (på fastigheten finns en bilvårdsanläggning) inom "Stadsplan för del av Trunna" utgörs vägområdet av gång- och cykelväg, slänter samt en del av anslutning till cirkulationsplatsen från Lisselhedsvägen samt vägområde för VA-anläggningar. Ungefär hälften av det området utgörs av mark som inte får bebyggas. Övrigt vägområde som berör marken, i huvudsak av gräsytor, består till allra största delen av gång- och cykelväg med slänter samt vägområde för VA-anordningar. Som

helhet berörs en begränsad del av stadsplanen. Trafikverket gör därför sammantaget bedömningen att avvikelserna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

Buller

Av handlingarna framgår vilka fastigheter som är bullersrörda, vilka ljudnivåer de beräknas ha i nuläget, i nollalternativet och i planalternativet samt vilka bullerskyddsåtgärder respektive bostadsfastighet erbjuds för så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt klara rikt-värdena.

Trafikverket bedömer att den sökande med föreslagna bullerskyddsåtgärder gjort en rimlig avvägning med beaktande av landskapsbilden och utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket bedömer att den sökandes åtagande är tillräckligt för att fastställa vägplanen.

Klimat

Vid fastställelseprövningen av en vägplan ska de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken tillämpas. De bestämmelserna syftar till att främja en hållbar utveckling. De av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen med tillhörande etappmål ger ledning vid tillämpningen av balken avseende bedömningen av vad en hållbar utveckling innebär. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att målet för transportsektorns utsläpp nås. Det innebär dock inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster

Trafikverket delar den sökandes slutsatser och bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna. Övriga miljökvalitetsnormer är inte aktuella.

Förändrad väghållning

Cirka 2,5 km av befintlig E45, norr om korsningen E45/Vattnäs byväg till Vångsgärde, kommer efter ombyggnaden att få en ändrad funktion och kommer efter det att den nya vägen öppnas huvudsakligen fungera som utfartsväg för fastighetsägare.

Även mindre delar av vägområdet för befintlig E45 och väg 977 dras in som allmän väg. Dessa delar som inte sammanfaller med de nya allmänna vägarna behövs därmed inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. Indragningarna innebär en anpassning av de allmänna vägarna till det nya vägsystemet.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning

strider inte mot kommunernas översiktsplaner. Den planerade vägen innebär endast små avvikelser från detaljplanerna vilka inte motverkar syftet med detaljplanerna.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler,ushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Ombyggnad sker både i ny och befintlig sträckning. Vägsträckningen har inom ramen för valt alternativ utformats så att intrången så långt som möjligt begränsas. Risker för olyckor minskar till följd av mitträcke, åtgärder för gång- och cykeltrafikanter, viltstängsel m.m. Genom vald sträckning och utformning får vägen ett lämpligt läge och utförande och ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

Indragningen av delar av befintlig E45 och delar av väg 977 innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjurist Anders Ljungberg med Anders Olsson som föredragande.


Anders Ljungberg

Bilagor

1. Utdrag från planbeskrivning – Tabell med sammanställning av föreslagna bullerskyddsåtgärder
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Dalarnas län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Dalarnas län
Region Dalarna
Mora kommun
Orsa Kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/63223, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-03-11, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anders Ljungberg Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.
Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Utdrag från planbeskrivning

Bilaga 7

Tabell med sammanställning av föreslagna bullerskyddsåtgärder

I tabell 4.3.1 redovisas en sammanställning av de bostadshus som erbjuds bullerskyddsåtgärder. Se även PM Buller för mer information angående bullerskyddsåtgärder. I Bilaga 2, Tabell över ljudnivåer, redovisas också mer detaljerad information om samtliga bullerberörda bostadshus i nuläge, nollalternativet samt planalternativet utan och med bullerskyddsåtgärder.

Tabell 4.3.1 Sammanställning av föreslagna bullerskyddsåtgärder

Fastighet	Längdmätning	Förslag på skyddsåtgärder
Holen 12:1	4/700	Fasadnära/Lokal skärm
Holen 13:18	4/850	Fasadnära
Holen 17:9	4/580 H	Fasadnära
Holen 17:11	5/150	Fasadnära
Holen 38:7	4/900	Fasadnära
Holen 39:2	5/150	Fasadnära/Lokal skärm
Holen 41:4	5/400	Fasadnära
Holen 46:1	4/450	Fasadnära
Holen 50:7	5/450	Fasadnära
Holen 6:12	5/000	Eventuellt förvärv/Fasadnära/Lokal skärm
Holen 6:9	4/900	Fasadnära/Lokal skärm
Holen 7:3 (786058)	5/300	Fasadnära/Lokal skärm
Oljonsbyn 1:3	5/900	Fasadnära
Oljonsbyn 2:7	5/700	Fasadnära/Lokal skärm/ Potentiell ny uteplats
Oljonsbyn 36:3	5/750	Fasadnära
Oljonsbyn 9:11	5/900	Fasadnära
Oljonsbyn 9:5	5/650	Fasadnära
Oljonsbyn 9:7 (787014)	5/550	Fasadnära/Lokal skärm
Oljonsbyn 9:8	5/800	Fasadnära

Fastighet	Längdmätning	Förslag på skyddsåtgärder
Orsa Kyrkby 104:15	7/470	Fasadnära
Orsa Kyrkby 15:19	7/050	Fasadnära/Lokal skärm
Orsa Kyrkby 15:20	7/080	Fasadnära/Lokal skärm
Orsa Kyrkby 15:21	7/100	Fasadnära/Lokal skärm
Orsa Kyrkby 15:22	7/140	Fasadnära
Orsa Kyrkby 15:44	7/000	Fasadnära
Orsa Kyrkby 36:32	6/900	Fasadnära/Lokal skärm
Orsa Kyrkby 51:12	6/830	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:13	6/790	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:15	6/850	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:16	6/710	Fasadnära/Lokal skärm
Orsa Kyrkby 51:19	6/950	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:20	6/950	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:21	6/950	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:22	6/940	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:23	6/900 H	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:24	6/850	Fasadnära
Orsa Kyrkby 51:26	6/750	Fasadnära
Stenberg 2:10	6/700	Fasadnära
Stenberg 2:8	6/050 H	Fasadnära
Stenberg 2:9	6/040	Lokal skärm

Fastighet	Längdmätning	Förslag på skyddsåtgärder
Stenberg 6:11	6/300 H	Fasadnära
Stenberg 6:14	6/150	Fasadnära/Lokal skärm
Stenberg 7:12	6/200	Fasadnära/Lokal skärm
Stenberg 7:13	6/370	Fasadnära
Stenberg 7:14	6/400 H	Fasadnära
Stenberg 7:15	6/450	Fasadnära/Lokal skärm
Stenberg 78:3	6/600	Fasadnära
Stenberg 79:1	6/200	Fasadnära
Stenberg 79:2	6/240	Fasadnära
Stenberg 8:11	6/525	Fasadnära
Stenberg 82:3	6/615	Fasadnära/Lokal skärm
Stenberg 85:1	5/970	Fasadnära
Vångsgärde 10:7	4/050	Fasadnära
Vångsgärde 10:8	4/075	Fasadnära
Vångsgärde 10:9 (hus 1)	4/115	Fasadnära/Lokal skärm
Vångsgärde 10:9 (hus 2)	4/130	Fasadnära/Lokal skärm
Vångsgärde 11:7	4/250	Fasadnära/Lokal skärm
Vångsgärde 11:8	4/225	Fasadnära
Vångsgärde 12:15	4/100	Fasadnära
Vångsgärde 13:1	4/350	Fasadnära/Lokal skärm/ Potentiell ny uteplats
Vångsgärde 14:4	4/550	Fasadnära

Fastighet	Längdmätning	Förslag på skyddsåtgärder
Vångsgärde 16:6	4/300	Fasadnära/Lokal skärm
Vångsgärde 16:8	4/300	Fasadnära
Vångsgärde 19:5	4/000	Fasadnära
Vångsgärde 31:3	3/825	Fasadnära
Vångsvärde 31:3 (786259)	3/825	Fasadnära
Vångsgärde 32:1	4/200	Fasadnära/Lokal skärm
Vångsgärde 40:2	4/250	Fasadnära
Vångsgärde 42:2	4/175	Fasadnära
Vångsgärde 7:5	3/500	Fasadnära/Lokal skärm
Vångsgärde 8:14	3/700	Fasadnära
Vångsgärde 9:12 (786257)	3/800	Fasadnära
Vångsgärde 9:12 (786258)	3/825	Fasadnära/ Lokal skärm
Vångsgärde 9:5	3/925	Fasadnära
Vattnäs 113:1 (786354)	0/230	Fasadnära /Lokal skärm

Ärendenummer
TRV 2021/63223
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-03-11

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 15 april 2025**.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/63223, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-03-11, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk. Detaljplanelagt område berörs av markanspråk för vägen. Där kommunen är huvudman för allmän platsmark inom detaljplan ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Ärendenummer
TRV 2021/63223
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-03-11

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Ärendenummer
TRV 2021/63223
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2025-03-11

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/63223, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-03-11, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

