

Trafikverket, Ärendemottagningen, Investering  
Box 810,  
781 28 Borlänge.

Ny sträckning av E45 mellan Vattnäs och Trunna  
Diarienummer TRV 2015/14393

## **Bakgrund**

Sörmedsjöns byförening, som bildades i april 2014, är en partipolitiskt och religiöst obunden förening vars huvudsakliga mål är att binda samman de fem södra byarna i Orsa - Holen, Lunden, Kårgärde, Vångsgärde och Lisselhed - och utveckla dessa byars möjligheter att påverka sin vardag. I dagsläget är cirka 130 hushåll medlemmar. Utöver detta verkar byföreningen för att främja gemenskapen mellan människorna i byarna med omnejd genom att bland annat betona kunskapen om värdefulla traditioner som förenar byarna både i historisk och kulturell mening. De fem byarna utgör alla en fond för Orsajöns östra sträckning och landskapsbilden i stort kan, utan överutnyttjande av adjektiv, beskrivas som vacker.

I byföreningens stadgar nämns särskilt att föreningen också skall samverka insatser för att påverka myndigheter och organisationer till de ingående byarnas fromma. Ett syfte med detta är att byarna ska utvecklas och vara en levande bygd med bra kommunikationsmöjligheter och en miljö där många generationer önskar leva och bo.

Det är i denna kontext som föreliggande skrivelse ska ses. Trafikverket har presenterat en vägplan för en ny sträckning och utformning av nuvarande E45 (Väst 3), som i högsta grad påverkar de fem byarnas möjlighet att tillstålla en omgivning som lever upp till den potential som finns i dagsläget. Byföreningen har under en tid informerat både föreningsmedlemmar och andra intresserade om den aktuella vägplanen, bland annat genom att förevisa detaljerade kartor där fastighetsbeteckningar ingår (dessa kartor har sammanställts med hjälp av Trafikverkets offentliga information, se vidare [1]). Under informationsträffarna, där runt 200 personer deltog, diskuterade byföreningen med de närvarande byborna konsekvenserna av vägplanen och i dessa samtal framkom en mängd synpunkter som i ett urval kommer att redogöras för senare i denna skrivelse.

Enligt tidsplanen som Trafikverket angett skall granskningen av vägplanen avslutas den 30 januari 2019 och efter detta beaktar myndigheten de skrivelser som inkommit i ärendet. Sörmedsjöns byförening har i nuläget valt att främst beröra Miljökonsekvensbeskrivningen [2] och i mindre grad Samrådsredogörelsen [3] och de frågor som därtill uppkommer. Nedan redovisas de stycken i dessa dokument som byföreningen upplevt som mest relevanta vid beaktande av de frågor och synpunkter som framkommit vid de tidigare nämnda informationsträffarna och även informella möten. I sammanhanget är det värt att notera att detta inte är en fullständig redovisning av all den återkoppling som inkommit till byföreningen, men i ett försök att fokusera och destillera budskapet har byföreningen valt att inte ta med en ansenlig mängd synpunkter och frågor. Detta material kommer att, om omständigheterna så kräver, redovisas vid ett senare tillfälle.

## Frågor och kommentarer runt miljökonsekvensbeskrivningen

Efter att regeringen ålagt dåvarande Vägverket att utreda förutsättningarna för att omklassificera riksväg 45 till europaväg, etablerades nuvarande E45 i november 2006. Denna väg, som är Sveriges längsta, förbinder Karesuando och Göteborg. Den del av E45 som specifikt berörs här ligger i Orsa kommun och sträcker sig från Vångsgärde i söder till Trunna i norr. Vägen skall nu breddas och ledas efter en ny sträcka mellan de nämnda byarna.

I den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket publicerat [2] för denna sträcka som har arbetsnamnet Väst 3 anges följande projektmål: a) ökad trafiksäkerhet och trygghet för såväl bilister som oskyddade trafikanter; b) minskade störningar för majoriteten av boende utmed E45; c) ökad framkomlighet – kortare restid; d) god tillgänglighet – E45 och samverkande vägnät ska vara lättåtkomligt; och e) bibehålla natur- och kulturvärden.

Vi kommer att punktvis bemöta dessa mål med utgångspunkt från valda delar av miljökonsekvensbeskrivningen. För att öka läsbarheten refererar vi till dessa delar med siffror och fullständiga beskrivningar av texten återfinns som läsangivelser i avsnittet Referenser i slutet av detta dokument.

### Punkt 1.

I [4] diskuteras säkerheten på nuvarande väg. Byföreningen håller i många stycken med om beskrivningen men bestrider Trafikverkets lösning såsom den återspeglas i vägplanen. I stället kan nuvarande utformning av E45 förbättras genom att:

- bredda befintlig väg och bygga adekvata cykel- och gångbanor.
- öka belysningen, framförallt runt vägkors och busshållplatser.
- behålla nuvarande hastighetsbegränsning (60 km/h) och installera fartkameror och vägräcken.
- förbättra hållplatser för skolskjutsar och övrig kollektivtrafik.
- reducera antalet på- och avfarter och montera speglar där behov finns
- bygga en gångtunnel i höjd med avfarten till Skeervägen, som möjliggör att framförallt skolbarn med en högre grad av säkerhet kan korsa den hårt trafikerade vägen.

### Punkt 2.

Miljökonsekvensbeskrivningen berör också påverkan på jordbruk [5]. I den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur i Dalarnas län konstateras att endast 3% av Dalarnas yta täcks av jordbruksmark i jämförelse med 8% i riket i övrigt [6]. Två av de jordbruk som i olika grad påverkas av den nya vägsträckningen, Lindängets gård och Näsets lantbruk, bidrar med sin verksamhet till att hålla landskapet öppet och därmed att den vackra landskapsbilden bibehålls.

Bland annat i ljuset av detta vill byföreningen att följande noteras:

- vägplanen i dess nuvarande utformning leder till att cirka 13 hektar produktiv jordbruksmark tas i anspråk.
- en eventuell framtida väg vars sträckning klyver ett åkerskifte, som i fallet med Lindängets gård, kan - trots kompensationsåtgärder - påverka framtida bruk och i vad mån detta är ekonomiskt viabelt och försvarbart.

- Orsa kommun nämner på sin hemsida att det på senare år har skett en återhämtning vad det gäller jordbruksnäringen och gläds åt en "rejäl ökning" av lokalproducerade livsmedel. Om denna produktion ska bibehållas tycker vi att åtgärder som försvårar för bönderna att på ett effektivt och optimalt sätt utnyttja sin mark, som vid en ombyggnad av E45, är kontraproduktiva och möjligen skadliga både för nutida och framtida näring. I detta sammanhang sätter LRF Dalarna i sitt yttrande i Samrådsredogörelsen [7] fingret på en mycket central och viktig fråga: "Vilka följeffekter får det om lantbruket i området försvinner?".

### **Punkt 3.**

I ett av avsnitten som beskriver trafikens klimatpåverkan [8] av den nya vägsträckningen bedöms utsläppen öka obetydligt. Byföreningen sätter denna bedömning i ett sammanhang och frågar:

- hur kan det vara möjligt att en vägsträckning som alternerar i hastighet mellan 100 km/h, 60 km/h och sedan 100 km/h igen inte leder till ökade utsläpp av koldioxid, kväveoxider och partiklar? Varierande gaspådrag i kombination med hög hastighet påverkar rimligen utsläppen negativt. Även Vägverket har uppmärksammat detta i ett informationsblad: "Rätt hastighet och ett jämt körsätt minskar vägtrafikens påverkan på både klimatet och miljön." [9]
- hur är ovan nämnda variation i hastighet kompatibel med den körstil (Eco-Drive) som de flesta körskolor nuförtiden lär ut?
- den högre hastigheten och den föreslagna nya sträckningen av E45 innebär att fler fastigheter hamnar nära vägen och de boende kommer att uppleva ökade bullernivåer. Hur ska detta bemötas? Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningen [10] redogjort för vilka bullerskyddsåtgärder som kan tillämpas, varav en är uppförande av lokal skärm, som i ett okänt antal fastigheter kommer att påverka utsikten mot Orsasjön.
- slitagepartiklar från däck, väg och bromsar inverkar menligt på hälsan. Det finns ett starkt samband mellan utsläpp av PM10 (mikroskopiskt små slitagepartiklar) och höga hastigheter [11]. Med detta i beaktande, varför ska hastigheten på den föreslagna vägen höjas till 100 km/h?
- på dagens DN Debatt refererar Jonas Bjelfvenstam (generaldirektör Transportstyrelsen) och Lena Erixon (generaldirektör Trafikverket) till studier som visar att 70% av de tunga lastbilarna och 55% av personbilarna kör för fort [12]. Detta bidrar till den oro vi känner inför den nya vägen.

### **Punkt 4.**

I en liten ort som Orsa gör sig närvaron av och framgången för lokala företagare kanske extra påmind. Kungshaga hotell, med sina 25 rum och väl inarbetade aktiviteter för inneboende gäster, drabbas hårt av den planerade nya vägsträckningen. Byföreningen konstaterar att:

- Lindängsvägen, som nu leder ned till hotellet, kommer att stängas av och därför isolera hotellet från E45.
- gäster som vill besöka hotellet får acceptera en substantiellt längre resväg.
- det finns en uppenbar risk att trafikanter på den nya E45 ignorerar Kungshaga Hotell då de naturliga tillfartsvägar som finns idag försvinner och annonseringen försvåras. Detta medför med stor sannolikhet att till exempel tillfälliga lunchgäster uteblir.

- Kungshagas förhållandevis lugna läge, med en unik utsikt över Orsasjön och bergen som i sin tur lockar många gäster, kommer som ägarna konstaterar [13] att påverkas mycket negativt.

#### **Punkt 5.**

Som Trafikverket konstaterar kommer den föreslagna vägplanen att beröra områden som är av riksintresse för såväl kulturmiljövården som naturvården och friluftslivet [14]. De områden som kanske främst apostroferats i detta sammanhang är slätterängen Knutar-Einars äng och fågellokalen Lindänget, där den senare av Dalarnas ornitologiska förening bedöms vara den artrikaste lokalen i Dalarna. Båda dessa områden är naturreservat och ingår i EU:s nätverk av mest skyddsvärda naturområden (Natura 2000).

Byföreningen har under informationsträffarna och vid andra tillfällen diskuterat den nya vägens sträckning med personer som är mycket bättre skickade att problematisera runt de frågor som rör unika biotoper, skyddade arter med mera. Vi känner också till att diverse föreningar och privatpersoner inkommer med separata skrivelser i ärendet till Trafikverket. Således känner sig inte byföreningen nödgad att resa specifika frågor runt konsekvenserna av den nya vägsträckningen för detta specifika område.

## SAMMANFATTNING OCH FORTSATT HOPP OM DIALOG

Vi i Sörmedsjöns byförening önskar en fortsatt dialog med Trafikverket angående den föreslagna nya sträckningen av E45. Denna dialog ämnar inte vara konfrontativ eller onödigt högljudd utan vi söker snarare att fördjupa förståelsen för vad en fullskalig 2+1 europaväg genom tätbebyggt område betyder för de byar och människor som berörs. Någonstans tycker vi att man måste väga eventuella vinster mot de konsekvenser dessa får. I ena vågskålen finner vi en hastighetsökning som genererar en tidsvinst på knappa två minuter. I den andra en väg som skär igenom åkermark, påverkar miljön och knappast harmonierar med en modern syn på hållbarhet och människans del i klimat- och kulturförändringar. Estetiska hänsyn åsido, den föreslagna vägsträckningen påverkar lokala näringsidkare och jordbrukare, ett mycket gammalt kulturlandskap, våtmarker och naturskyddade områden.

En reflektion vi också slås av är att det åtminstone på ytan framstår som märkligt varför trafikanter på den nya vägen skulle önska köra i 100 km/h förbi ett av Dalarnas vackraste öppna landskap. Det verkar inte orimligt att anta att en upprustning av nuvarande väg med en hastighet av 60 km/h åtminstone till någon del kan bidra till främjandet av den lokala turismen.

Det finns naturligtvis också en rent ekonomisk sida av den framlagda vägplanen som är svår att förbigå. I nuläget ska fem boningshus rivas: tre av dessa har köpts av kommunen och ett av Trafikverket. Lämna pengahänsynen därhän och en mer principiell och möjligen kulturhistorisk fråga infinner sig: vad är värdet av att riva gamla hus i gamla byar för att göra plats för en i området oproportioneligt stor väg? Livskvalitet är ju omvitnat svårt att kvantifiera, framförallt i pekuniära termer. Vi noterar med emfas att det material Trafikverket hittills levererat inte innehåller någon social konsekvensanalys, en analys som kunde vara applicerbar på ett infrastrukturprojekt av den nu föreslagna arten.

Vad som också är oklart är hur mycket pengamedel som skall allokteras till att färdigställa alternativa färdvägar under en eventuell ombyggnad av E45. I nuläget anges att trafik söderifrån med destination Trunna ska omdirigeras till Lisselhedsgata och Lisselhedsvägen. Detta behandlas mycket kursivt - om alls - i miljökonsekvensbeskrivningen [15]. Nuvarande beskaffning på Lisselhedsvägen tillåter inte tung trafik och vägen måste således både förstärkas och breddas. Detta kommer att ta ytterligare fastighets- och jordbruksmark i anspråk. Utöver detta kommer en av Dalarnas bästa sträckfågellokaler, Lindängets fågelstation, som ligger vid Orsasjön och parallellt med Lisselhedsvägen, tvivelsutan att påverkas. Det är också i nuläget oklart vem som har ansvaret för att underhålla och snöröja de nya tillfartsvägar som blir ett resultat av den föreslagna nya sträckningen av E45. I nuvarande plan förs ej heller en stringent diskussion om säkerheten på vägen ökar eller minskar av närvaron av partiella viltstängsel och en höjning av hastigheten till 100 km/h. Risken för viltolyckor kan inte försummas när både rådjur eller älg, för att ta två exempel, förflyttar sig från berget till Orsasjön.

Antropogen global uppvärmning har de senaste decennierna diskuterats i allt högre utsträckning och världsledare har vid några tillfällen samlats för att sluta avtal om en begränsning av utsläpp av växthusgaser (där koldioxid är en), nu senast i Paris 2015. Den förelagda vägplanen synes oss vara i otakt med samtiden i detta hänseende. Ökad hastighet leder ofelbart till högre koldioxidutsläpp.

Slutligen vill vi i Sörmedsjöns byförening framhålla att vi tycker att nuvarande E45 är en mycket farlig väg med många avfarter, dålig belysning och alltför frekvent överskridande

av hastighetsbegränsningen. Det är lätt att peka finger men en mild underdrift är att påstå att underhållet av E45 under många år har varit eftersatt. Vi har i denna skrivelse påtalat ett antal förbättringar som kan göras av den nuvarande vägen för att öka säkerheten och framkomligheten. Dessa förbättringar möjliggör att boende i de fem södra byarna i Orsa kan leva kvar i ett unikt kulturlandskap med jordbruk, näringar och en rik - och i vissa fall skyddad - flora och fauna.

För Sörmedsjöns byförening, Orsa 2019-01-29

Rolf Almstedt, ordförande

Per Sвеннар, sekreterare

## REFERENSER

1. [https://www.trafikverket.se/nara-dig/Dalarna/projekt-i-dalarnas-lan/E45-Vattnas-Trunna-forslag-till-ny-strackning-/](https://www.trafikverket.se/nara-dig/Dalarna/projekt-i-dalarnas-lan/E45-Vattnas-Trunna-forslag-till-ny-strackning/)
2. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/miljokonsekvensbeskrivning.pdf>
3. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/samradsredogorelse.pdf>
4. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/miljokonsekvensbeskrivning.pdf>. Sidan 5: "Nu berörd del ...".
5. Ibid. Sidan 20: "I miljöbalkens tredje kapitel ...".
6. <https://www.lansstyrelsen.se/dalarna/tjanster/publikationer>. Sidan 43: "Endast 3 % av Dalarnas yta är jordbruksmark ...".
7. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/samradsredogorelse.pdf>. Sidan 19: "Vilka följd effekter får det ...".
8. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/miljokonsekvensbeskrivning.pdf>. Sidan 26: "Klimatpåverkan – den nya vägen ...".
9. [https://www.trafikverket.se/contentassets/262b460bf29f48c7917a9c80a0eccf92/infomaterial/informationsblad\\_hastighet\\_miljo.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/262b460bf29f48c7917a9c80a0eccf92/infomaterial/informationsblad_hastighet_miljo.pdf).
10. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/miljokonsekvensbeskrivning.pdf>. Sidorna 100-109.
11. <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor/Trafik-och-miljo/vinterdack/Fragor-och-svar/Om-partiklar/>
12. <https://www.dn.se/debatt/yrkesforarna-kor-for-fort-nu-behovs-en-skarpning/>
13. <https://www.dt.se/artikel/orsa-kommun/stor-oro-for-framtiden-hos-foretag-nar-e45-genom-orsa-dras-om>
14. <https://www.trafikverket.se/contentassets/de6bced3d9e1468999a284a440b92368/miljokonsekvensbeskrivning.pdf>. Sidan 6: "Planen berör områden ...".
15. Ibid. Sidorna 112-115.