

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E14/E45. Delen Lockne - Optand.

Förbifart Brunflo

Östersunds kommun, Jämtlands län

Vägplan 2016-09-30

Projektnummer: 139569



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelsen E14/E45. Delen Lockne – Optand. Förbifart Brunflo

Författare: ÅF

Dokumentdatum: 2016-09-30

Ärendenummer: TRV 2015/18314

Kontaktperson: Ulrika Sundgren, Trafikverket Region Mitt

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3. SAMRÅDSKETS	6
4. SAMRÅD	6
4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Jämtland	6
4.2 Samråd med Östersunds kommun	10
4.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
4.5 Samråd med allmänheten	20
5. UNDERLAG	32

Bilaga 1. Samrådskets Val av lokalisering

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

1. Sammanfattning

Projektet avser genomförandet av en förbifart av E14/E45 öster om Brunflo, Östersunds kommun.

I inledningen av arbetet med vägplanen hölls ett samrådsmöte med Östersunds kommun 2014-10-27 och efter det har kontinuerliga möten med kommunen hållits. Samråd med länsstyrelsen har hållits 2014-11-27, 2015-05-21, 2015-10-13 samt 2016-03-17.

Trafikverket tog fram ett samrådsunderlag daterat 2015-03-14. Samrådsperioden var 2015-03-14 till 2015-04-14. Ett 80-tal yttranden inkom från allmänhet, myndigheter och andra intressenter. Flertalet av yttrandena är negativa till projektet, och anser att förbifarten kommer att förstöra värdefull jordbruksmark och leda till negativa konsekvenser för miljön. De skriver även om sin oro för hur Brunflo ska överleva som samhälle när genomfartstrafiken försvinner. De yttranden som inkom från myndigheter var mer positiva men beskrev att stor hänsyn måste tas till omgivningarna för att projektet ska bli bra.

Trafikverket bjöd in allmänheten till ett Öppet hus 2015-05-20. Mötet var välbesökt och många synpunkter kom in under mötet samt även efteråt.

2015-06-24 beslutade länsstyrelsen att de åtgärder som ingår i projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikverket bjöd in allmänheten till ett Öppet hus 2015-11-18 då fyra olika korridorer presenterades. Mötet var välbesökt och många synpunkter kom in under mötet.

Trafikverket tog fram samrådshandling Val av lokalisering daterad 2016-03-14. Samrådsperioden var 2016-03-17 till 2016-04-29. Trafikverket bjöd in allmänheten till ett Öppet hus 2016-04-21 då samrådshandlingen Val av lokalisering presenterades, och då redovisas tre olika korridorer. Mötet var välbesökt och många synpunkter kom in under mötet. Under samrådperioden kom cirka 100 yttranden in från allmänhet, myndigheter och andra intressenter. Flera privatpersoner önskade att vägen skulle finnas kvar i nuvarande läge. Det gröna alternativet var det alternativ som flest privatpersoner yttrade sig om. Av svaren från myndigheter och andra instanser så var flertalet positiva till en förbifart, och många yttrade sig positivt om det gröna alternativet däribland länsstyrelsen och kommunen.

I juni 2016 gjordes en av komplettering till samrådsunderlaget för att möjliggöra en utökning av utredningsområdet i den östra delen. Utökningen gjordes för att kunna anpassa korridoren till de kalkstenstäckter som finns i de östra delarna av utredningsområdet. Samrådsunderlaget var ute på samråd under perioden 2016-06-23 till 2016-08-16. Knappt ett 20-tal yttrande kom in under samrådsperioden. Ett par

yttrande handlade om kalkstensförekomsten i området. Några privatpersoner önskade att vägen skulle finnas kvar genom Brunflo.

Samrådsredogörelsen för detta projekt uppdateras löpande under projektet då samråd tagits och yttranden erhållits. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV2015/18314.

2. Planlägningsbeskrivning

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

Med hjälp av planlägningsbeskrivningen får du information om hur projektet kommer att planläggas och när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-02-19, 2015-11-05, 2016-03-17.

3. Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av enskilda som är särskilt berörda, Östersunds kommun, Länsstyrelsen i Jämtlands län och Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Projektet antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed utökas samrådsretsen till övriga statliga myndigheter vars verksamhetsområden berörs och även organisationer som kan antas bli berörda. Samrådsretsen har stämts av med länsstyrelsen vid samråd 2016-03-17, och redovisas i bilaga.

4. Samråd

4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Jämtland

4.1.1 Yttrande på kompletteringen av samrådsunderlaget 2016-08-16

Länsstyrelsen hänvisar till sitt tidigare yttrande och har inget att tillägga utöver det som Trafikverket tar upp i kompletteringen.

Gällande påverkan på riksintresset för kulturmiljövård så har länsstyrelsen inga erinringar mot det utökade utredningsområdet.

Det utökade utredningsområdet öppnar för möjligheten att minimera påverkan på riksintresset för värdefulla ämnen och material. En anpassad dragning inom det utökade utredningsområdet minskar även riskerna för de företag som bryter blocksten i området.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Efter avslutad samrådstid avser Trafikverket att skicka in en kompletterande förfrågan gällande beslut om betydande miljöpåverkan.

4.1.2 Yttrande på samrådshandlingen Val av lokalisering 2016-05-20

Länsstyrelsen ser det som angeläget att arbetet med förbifart Brunflo går vidare. Dagens situation och den framtida prognosticerade med ökad trafikintensitet genom samhället bedöms inte vara långsiktigt hållbar och står i därför i direkt konflikt med det transportpolitiska målet. Alternativ Skogen grön öst, är den sträckning som länsstyrelsen med nuvarande underlag och kunskap bedömer vara det bäst lämpade för fortsatt arbete. Med detta sagt är det dock inte klarlagt att de övriga alternativen bör strykas helt. Förutsättningarna för effektiva helhetslösningar kopplade till hänsyns- och funktionsmålen bör även fortsatt granskas för samtliga tre alternativ.

Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter uppdelat på fackområden:

Naturvård: Anser att det gröna alternativet är det som bedöms orsaka minst skada. Alternativen i dalen riskerar att ge en omfattande påverkan på grundvattenflödet och därmed en negativ påverkan på floran i området.

Jordbruksmark: Samtliga alternativ kommer att ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk, men byggandet av en förbifart anses vara ett sådant väsentligt samhällsintresse som gör att ianspråktagandet kan accepteras. Alternativ Skogen är det alternativ som är det fördelaktigaste och korridoren ligger i utkant av de skiften som berörs.

Röd och lila alternativ korsar skiften med jordbruksmark och skär av brukningsytor vilket gör att tillgänglighet och brukbarheten försämras kraftigt.

Arkeologi: Alla alternativen kommer att innebära att fornlämningar behöver undersökas och tas bort. Av de presenterade korridorerna är Skogen grön öst det som kommer att innebära klart minst ingrepp i kända fornlämningar och det alternativ som starkt rekommenderas ur fornminnessynpunkt. Av dalen-alternativen är Röd öst att föredra framför det lila alternativet.

Kulturmiljö: Samtliga korridoralternativ ligger inom riksintresseområdet för kulturmiljövården. Länsstyrelsen gör bedömningen att Skogen grön öst utgör en låg risk för påtaglig skada på riksintresset. Korridoren ligger inom utkanten av riksintresseområdet vilket gör att värdena påverkas i mindre utsträckning. Alternativen i dalen löper båda rakt igenom det känsliga kulturlandskapet som är värdebärande för riksintresset. Den röda och den lila korridoren skulle båda få stor negativ påverkan på riksintressets värden och det är hög risk för påtaglig skada.

Blockstensförekomster: Sammantaget ur nyttjandesynpunkt gällande blocksten bedöms Skogen grön öst kunna ge störst negativ påverkan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter. Hösten 2016 kommer Trafikverket att fatta beslut om vilken korridor som drivs vidare. Detta görs med underlag i form av Val av lokaliseringsutredningen, samhällsekonomiska bedömningar samt yttrande inkomna under genomförda samråd.

Synpunkterna gällande respektive fackområde kommer att beakta dessa i det fortsatta arbetet med vägplanen.

4.1.3 Beslut om betydande miljöpåverkan, 2015-06-24

Länsstyrelsen beslutade att de åtgärder som ingår i projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, det gäller oavsett vilket alternativ som kommer att väljas.

Bedömningen är att projektet är omfattande, berör flertalet riksintressen samt ska genomföras i en i övrigt känslig naturmiljö med höga värden. Bedömningen är att mot bakgrund av projektets omfattning, lokalisering och områdets karaktär, att effekterna av projektets genomförande innebär betydande miljöpåverkan.

4.1.4 Yttrande på samrådsunderlaget 2015-04-14

Kulturmiljö: Samrådsunderlaget ger en bra bild av det nuvarande läget. Oavsett alternativ bedömer kulturmiljöenheten att projektet kommer innebära en betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Den kulturarvsanalys som ska göras är av stor vikt i det fortsatta arbetet. En dragning inom den östliga delen av utredningsområdet bedöms vara att föredra.

Jordbruksmark: All jordbruksmark är skyddad enligt miljöbalken och får endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen om inga andra alternativ finns. Trafikverket bör föra ett resonemang kring detta i kommande handlingar. Om jordbruksmark måste tas i anspråk bör intrånget minimeras och produktionsytor bör inte skäras av eller delas.

Markföroreningar: Miljötekniska undersökningar bör genomföras inom aktuella delar av utredningsområdet.

Miljöskydd – vatten: Privata vattentäkter inom utredningsområdet bör kartläggas och projektets konsekvenser samt förslag på lösningar för dessa täkter bör redovisas i kommande arbete.

Övrigt: Länsstyrelsen har i övrigt studerat samrådsunderlaget vad gäller skyddade områden och arter, vattenverksamhet, riksintressen, buller, hälsa och säkerhet mm. Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget håller en god kvalitet. Mer specifika synpunkter kommer att lämnas i senare skeden i processen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar länsstyrelsens kommentarer och kommer att beakta det i det fortsatta arbetet. Trafikverket kommer att hålla en fortsatt dialog med länsstyrelsen i arbetet med vägplanen.

4.1.5 Möten med länsstyrelsen

2016-03-17:Trafikverket träffade länsstyrelsen och presenterade samrådshandlingen Val av lokalisering som finns ute för samråd under perioden 2016-03-17 till 2016-04-29. De tre alternativen presenterades tillsammans med de miljöintressen och konflikter som finns i området. Trafikverket önskade att länsstyrelsen lämnar ett yttrande där de förordar ett av de tre alternativen, och det är även önskvärt att kommunen och länsstyrelsen samordnar sina yttranden. Trafikverket önskade även en tydlig bedömning från länsstyrelsen om de olika alternativens påverkan på riksintresset för kulturmiljövård.

Under mötet diskuterades även fortsatt arbete i form av olika utredningar för natur och kultur som ska genomföras. Samrådskretsen stämde av vid detta möte.

2015-10-13: Deltagare på mötet var förutom representanter från länsstyrelsen natur- och kulturmiljöenheter även Enetjärn Natur och Jamtli som gjort natur- och kulturutredningar åt Trafikverket i utredningsområdet.

Enetjärn Natur och Jamtli presenterade båda sina utförda inventeringar och sedan presenterades de vägkorridorer som utreds i projektet. Under mötet försökte vi hitta de vägsträckningar där påverkan på natur- och kulturmiljön ger upphov till minst skada.

2015-05-21: På mötet diskuterades bland annat kultur- och naturmiljön i området. En kulturarvsanalys är beställd samt även en naturvärdesinventering och kommer att utföras sommaren 2015. Länsstyrelsen tar gärna del av de utförda utredningarna sedan. Trafikverket informerade om projektets tidplan. Trafikverket kommer lämna in begäran om beslut om betydande miljöpåverkan snart.

2014-11-27: Ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Jämtland hölls i Östersund 2014-11-27. Syftet med mötet var att informera om projektet och inhämta synpunkter om projektet. På samrådsmötet deltog Trafikverket och konsulten med fem personer och från länsstyrelsen deltog 13 tjänstemän. De synpunkter som kom in från länsstyrelsen var följande:

Riksintressen: Riksintressen som berör samerna ligger utanför aktuellt utredningsområde. Det är ändå viktigt att Sametinget är med som samrådspartner.

Riksintresse för värdefulla ämnen är för närvarande registrerat som ett punktobjekt men avser en större yta. SGU och Naturvårdsverket ser över dessa punktobjekt. Det finns en yta angivet i kommunens översiktsplan som länsstyrelsen anser är ett bra utgångsläge.

Kulturmiljö: Det finns mycket fornlämningar i området och det är troligt att det finns en del okända fornlämningar i området. En kulturhistorisk utredning gjordes 1999 i samband med den tidigare utredningen av förbifarten. Denna utredning täcker inte hela utredningsområdet som det är idag. Arkeologin kommer att behöva kompletteras men det kanske blir i senare skede då val av alternativ är gjort.

Naturmiljö: Länsstyrelsen anser att det ska göras en naturinventering, helst inom hela utredningsområdet. Det är den kalkrika berggrunden i Brunflo som ger upphov till en artrik och skyddsvärd flora med exempelvis orkidéer och speciellt Brunkulla som förekommer inom området. Det kan bli aktuellt med dispens från artskyddsförordningen om projektet kommer att beröra några skyddade arter. Länsstyrelsens handläggningstid gällande hantering av dispenser ska tas i beaktning i processen.

Kalkstensbrott: Brunflo är ett unikt område i Jämtland med brytning av kalksten. Länsstyrelsen bevakar riksintresse för värdefulla ämnen men de aktiva kalkstensbrotten får bevaka sina egna verksamheter. Man vet inte hur stor utbredningen av kalkstensförekomsten är. Det finns olika färger av kalksten i detta område vilket är unikt för Sverige. Det är även en ovanligt hög kvalitet på kalksten i detta område, med en marmorliknande hårdhet. Det är viktigt att Trafikverket samråder med de aktiva kalkstensbrotten och även med SGU.

Jordbruksmark: Länsstyrelsens inställning är att jordbruksmark inte ska tas i anspråk men att det här kan vara svårt att undvika. Det är då viktigt att inte projektet försvårar

för de som brukar marken. Det finns en nyligen framtagen rapport på länsstyrelsens hemsida gällande deras syn på jordbruksmarken.

Landskapsbild: En viktig fråga är hur vägen förbi Brunflo kan anläggas så att det blir en attraktiv väg för resenären. Det är viktigt för turistnäringen i hela länet att det blir en vacker vägsträcka med fina rastplatser med utblickar över Storsjön och landskapet kring Brunflo. Vägen ska smälta in i landskapet men den ska även vara tilltalande för de som färdas på vägen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar hänsyn till det material som finns i den gamla utredningen gällande kulturmiljön. Om projektet kommer att påverka fornlämningar eller fornlämningsområden krävs länsstyrelsens tillstånd. En kulturarvsanalys ska göras i hela utredningsområdet under våren 2015, och därefter görs arkeologisk utredning steg 1.

En naturinventering ska genomföras i utredningsområdet. Miljöer som skyddas enligt det generella biotopskyddet ska även inventeras i denna utredning. Naturinventeringen ska även utreda behovet av och föreslå kompensationsåtgärder. Den artrika floran kommer att redovisas i projektet. Om skyddade arter påverkas kommer dispens enligt Artskyddsförordningen att sökas.

Trafikverket ska samråda med företagen för kalkstensbrotten och SGU. Trafikverket kommer även att samråda med Sametinget under projektets gång.

Trafikverkets strävan är att så lite jordbruksmark som möjligt tas i anspråk. Det är dock omöjligt att bygga förbifarten utan att jordbruksmark tas i anspråk. Trafikverket tar till sig synpunkterna och ska försöka göra så lite påverkan som möjligt för de som brukar marken.

För landskapsbilden bedöms konsekvenserna av en ny väg placerad i skogsmarkerna i de östra delarna av utredningsområdet som mindre negativa än om vägen istället placeras i jordbrukslandskapet på slätten. I det öppna landskapet bedöms konsekvenserna bli mycket negativa.

4.2 Samråd med Östersunds kommun

Trafikverket har hållit regelbundna möten med kommunen i projektet under projektets gång. Från kommunen har representanter från olika förvaltningar deltagit.

4.2.1. Yttrande på samrådshandlingen Val av lokalisering, 2016-06-07

Kommunen är positiv till satsningar i europavägarna för en bättre standard och framkomlighet. I Brunflo sammanstrålar två europavägar och det tillsammans med den trafik som samhället i sig alstrar gör att genomfarten i Brunflo är det mest trafikerade vägavsnittet utanför Östersund.

De förslag som Trafikverket presenterar har alla sina för- och nackdelar. Kommunen vill i detta skede inte definitivt avstryka något alternativ utan önskar en fortsatt dialog med en vidareutveckling av förslagen. Kommunen vill ta del av kompletterande underlag i form av visualiseringar, beskrivningarna av vägens effekter samt de samhällsekonomiska bedömningarna. Utifrån det presenterade underlaget förordar kommunen det gröna alternativet men lämnar in ett modifierat förslag av den gröna

korridoren. En skiss lämnas in på kommunens förslag till sträckning. Den befintliga cirkulationsplatsen föreslås utgöra utgångspunkt för förbifarten, vilket innebär att det inte behövs någon trafikplats i söder. Trafikplatsen och den södra anslutningen till E14 kan utföras senare i samband med utbyggnaden av sträckan mot Pilgrimsstad. En justering föreslås även i den norra delen för att ta hänsyn till de kalkstenstäckter som finns där.

Kommunen anser att det är viktigt att åtgärder på nuvarande genomfart prioriteras vid förverkligandet av en förbifart. Kommunen vill gärna vara med i detta arbete.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket välkomnar kommunens synpunkter, och avser att fortsätta det gemensamma arbetet med kommunen i detta projekt. Det lämnade förslaget på en modifiering av den gröna korridoren tas med i det fortsatta arbetet.

Resultatet från de samhällsekonomiska bedömningarna kommer att redovisas. Effekterna av vägen redovisas i lokaliseringsutredningen på den nivå som behövs i detta skede, och kommer att fördjupas för den korridor som väljs i kommande arbete. I kommande arbetet med vägplanen kommer även visualiseringar att tas fram för den valda korridoren.

4.2.2 Yttrande på samrådsunderlaget, 2015-03-27 samt 2015-04-14

Det inkom två yttranden från kommunen, daterade 2015-03-27 samt 2015-04-14. En central fråga i projektet är hur förbifarten ska ansluta till kommunens gatunät - utifrån trafikfunktion, miljö och ekonomiska aspekter. En väl fungerande anslutning har också stor betydelse för att optimera vägsträckans nytta och därmed i slutändan projektets lönsamhet. Kommunen förutsätter att man från projektets sida tar initiativ till regelbunden dialog kring vägsträckningar, trafikplatser och andra viktiga frågor i projektet.

Kommunen ser positivt på att en ny sträckning nu framställs som aktuell för genomförande i en snar framtid. En flyttning av E14/E45 utanför Brunflo har stöd i översiktsplanen som antogs 2013. En reducering av det totala trafikflödet genom samhället och särskilt den närmast totala avlastningen av de genomgående godstransporterna som en förbifart skulle innebära ger mindre störningar och bättre miljö i samhället, samtidigt som det i någon mån mjukar upp den trafikmässiga barriär som idag delar samhället. Därmed förbättras tillgängligheten mellan Brunflos olika delar och bostadsbyggande och annan positiv utveckling kan underlättas.

Östersunds kommun har en restriktiv hållning till att ta åkermark i bruk för annat än jordbruksändamål, och den måste gälla också i detta fall. En noggrann anpassning av vägens dragning, utformning och höjdsättning krävs därför om man ska lyckas begränsa den negativa påverkan. En miljökonsekvensbeskrivning kommer sannolikt att krävas i projektet.

Det finns anledning att mycket tydligare klarlägga de ekonomiska konsekvenserna för handel och småföretagande i Brunflo centrum vid ett genomförande av förbifarten. Andelen lokaltrafik är i Brunflo ganska stor och samhället blir långt ifrån bilfritt av en förbifart. Strävan måste då givetvis vara att även den lokala trafiken i så stor

utsträckning som möjligt ska dra nytta av förbifarten och den tidsvinst den innebär. En naturlig och bra koppling mellan förbifarten och samhällets gatunät är mycket viktig.

En mer östlig och högre belägen sträckning skulle runda och undvika de mer känsliga markerna och därmed inte påverka landskap och bevarandevärden lika mycket. Nivåskillnaderna bör hanteras för att inte lutningarna och längden på backarna ska avskräcka den tunga trafiken från att ta förbifarten.

Det större flödet kommer via E45 och inte E14. Detta bör beaktas i frågan om var E14 och E45 ska mötas söder om Brunflo.

Kommunen vill också i detta samråd understryka att det är viktigt att planeringen av en förbifart inte får innebära att den viktiga sträckningen mellan Pilgrimstad och Brunflo försvinner från planeringen. Det vore naturligt att skyndsamt bygga om den olycksdrabbade delen av E14.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket utreder i det fortsatta arbetet hur en ny väg kan anpassas på bästa sätt till omgivningen. Anslutningar och anpassningar till omgivande gatunät är en viktig parameter i utformningen av förbifarten. Vi tittar på flera olika alternativ i hela utredningsområdet, där ett mer östligt alternativ inte bedöms påverka jordbruksmarken eller boendemiljön lika negativt som ett alternativ i dalgången närmare samhället. I det fortsatta arbetet ingår även en översyn av nuvarande väg genom Brunflo som ett alternativ.

Trafikverkets projekt är prioriterade i den nationella planen som regeringen tar fram. Sträckan förbi Brunflo har ansetts mer angelägen att påbörja än övriga delsträckor

Trafikverket ser positivt på att kommunen vill vara aktiva i det fortsatta arbetet med vägplanen.

4.2.3 Samrådsmöte 2014-10-27

Ett samrådsmöte hölls med Östersunds kommun den 27 oktober 2014 hos kommunen. De som deltog på mötet var Trafikverket och konsulten samt fyra representanter från Östersunds kommun. Mötet inleddes med en presentation av projektet och de tidigare utredningar som är genomförda. Planläggningsprocessen för upprättande av en vägplan redovisades också.

Det finns ett gammalt förslag från kommunen för en sträckning av en förbifart där trafiken leds via en trafikplats vid Kyrkvägen. Kommunen har i dagsläget inga önskemål om sträckningen eller utformningen på förbifarten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar hänsyn till kommunens översiktsplan, detaljplaner och eventuella planprogram inom utredningsområdet. Kommunen kommer också att ges tillfälle att yttra sig i det fortsatta arbetet med vägplanen.

4.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I de planeringsskeden som hittills varit i projektet (samrådsunderlag samt val av lokalisering) så redovisas inkomna yttranden under avsnitt 4.4 och 4.5. I kommande planeringsskede kommer yttranden från de som är särskilt berörda att redovisas här.

4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

4.4.1 Yttrande på komplettering av samrådsunderlag

Fortifikationsverket (2016-08-03): Fortifikationsverket har inget att erinra till det kompletterande samrådsunderlaget med anledning av utökat utredningsområdet för E14/E45 Lockne-Optand delen förbi Brunflo, Östersunds kommun.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten.

Dalasten, Jämtkross, Ölands Stenförädling (2016-08-22): Ang utökat utredningsområde så har det redan drabbats oss negativt: Täkten Grytan 4:67 skulle ha varit klart för tillstånd i juni 2016 men har blivit stoppad pga projektet. Gjorda markinventeringar för mer planerade täkter ser negativt ut med tanke på projektet. Det bör hållas ett samrådsmöte på plats i Brunflo.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket avser att ha en fortsatt dialog med täktägarna. Vid tre tillfällen har Trafikverket bjudit in intresserade till Öppet hus i Brunflo, det kommer även fortsättningsvis att bjudas in till samrådsmöten i Brunflo.

Försvarsmakten (2016-08-23): Försvarsmakten konstaterar att risk för påtaglig skada föreligger på riksintresset för totalförsvarets militära del. Skadan bedöms dock kunna avhjälpas, fortsatt samråd mellan myndigheterna är nödvändigt.

Som information meddelar Försvarsmakten att det förekommit oexploderad ammunition i det aktuella området.

Försvarsmakten (2016-08-29): Trafikverkets markförhandlare träffade Försvarsmakten. Det finns två områden som den gröna korridoren påverkar vilket bland annat berör ledningsflytt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket avser att fortsätta samråda med Försvarsmakten för att undvika att riksintresset skadas påtagligt. De ledningar som finns kommer att tas hänsyn till i den fortsatta projekteringen.

4.4.2 Yttrande på samrådshandling Val av lokalisering

Dalasten, Jämtkross, Ölands Stenförädling (2016-04-29): De tre bolagen lämnade in ett gemensamt yttrande och anser att en olämplig vägdragningsplan kan hota arbetstillfällena och kommande investeringar i området. Med utgångspunkt från det befintliga underlaget görs följande bedömning: Förslag Skogen, grön öst är det förslag som har mest negativ inverkan på blockstensbrytningen. Bolagen förordar, med utgångspunkt från befintligt underlag från Trafikverket och med befintligt bristfälliga underlag om kalkstensens egenskaper i området, alternativ Dalen röd öst. Ett önskemål är att vägen i så fall dras så långt som möjligt från den befintliga brytningen i Grytan. Bolagen vill gärna ha ytterligare samråd med Trafikverket vad gäller val av korridor och även i ett senare skede vad gäller lokaliseringen av trafikplatser etc.

Bolagen förordar att en noggrannare undersökning utförs av kalkstenen i Brunflo för att sedan kunna avgöra var den bästa, eller minst skadliga vägsträckningen går. Kalkstenen är utpekad som riksintresse och åtgärder får inte skada detta utpekade värde.

Trafikverkets kommentar: Riksintresset för värdefulla ämnen eller material är utpekad som ett punktojekt i Brunflo, och Trafikverket har fört diskussioner med SGU som anser att riksintresset inte behöver avgränsas genom ytterligare utredningar. SGU delar dock synpunkten gällande att alternativen i dalen är bättre vad gäller påverkan på kalkstenen.

Trafikverket avser att ha en fortsatt dialog med täktägarna för att gemensamt kunna komma fram till en så bra lösning som möjligt.

Krokoms kommun (2016-06-08): Kommunen delar uppfattningen att vägsträckan är av stor betydelse för framkomligheten och trafiksäkerheten längs Mittstråket och är positiv till en ny sträckning som främjar utvecklingen i hela regionen. Krokoms kommun delar dock Östersunds kommuns synpunkter angående pågående och planerade stentäkter. Krokoms kommun föreslår därför, i likhet med Östersunds kommun, att Trafikverket utreder ett bästa möjliga läge för vägsträckningen, med hänsyn till stenindustrin. I samband med planeringen av snabba och säkra transporter är det också viktigt att det på strategiska platser finns möjligheter för oskyddade trafikanter att passera E14. Detta är särskilt viktigt i bebyggda områden och i områden där en utbyggnad planeras. Avslutningsvis vill Krokoms kommun framföra att kommunen är av uppfattningen att jordbruksmarken ska värnas och att jordbruket ska ges långsiktiga utvecklingsmöjligheter, vilket också redovisas i kommunens översiktsplan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket har tagit del av Östersunds föreslagna justering av den gröna korridoren och beaktar detta alternativ.

Jämtland Härjedalen turism (2016-06-02): Anser att det är nödvändigt att den planerade förbifarten byggs och att det görs med fortsatta förbättringsåtgärder i sikte på sträckan Lockne-Pilgrimstad. Det behövs en förbifart som en del i att hålla uppe framkomligheten och säkerheten. Tar inte direkt ställning men förordar i dagsläget Skogen grön öst då det leder till minst intrång i kulturmiljö och jordbruksmark och hamnar längst bort från samhället.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Representanter från näringslivet (2016-06-01): E14/E45 är viktiga stråk för näringslivets transporter i regionen. I Brunflo möts dessa vägar och den omfattande trafiken skapar brister och problem i framkomligheten för alla trafikantslag. Nollalternativet innebär att dessa problem kvarstår med stora begränsningar. Den dåliga framkomligheten genom Brunflo tätort begränsas ytterligare genom sträckan till Pilgrimsstad som är en kurvig, smal väg med dålig sikt. Det rimliga vore att Trafikverket samordnar dessa båda projekt. Att lokalt säga nej till en förbifart Brunflo är detsamma som att säga nej till en ökad standard på E14 i övrigt och ja till hastighetsbegränsningar och fler fartkameror. Stråk som Sundsvall Storlien behöver rustas upp för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet med mitträcke och 100 km/h som generell hastighetsgräns.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverkets projekt är prioriterade i den nationella planen som regeringen tar fram. Sträckan förbi Brunflo har ansetts mer angelägen att påbörja än övriga delsträckor.

Region Jämtland/Härjedalen (2016-05-31): Vill betona vikten av att projektet kommer till stånd, och anser att projektet kommer att ha stor betydelse för den regionala utvecklingen. Regionen vill se en fortsättning av utbyggnaden till Pilgrimstad och detta projekt ska utformas med tanke på det.

Alternativen i dalen berör kulturmiljö och åkermark i stor utsträckning, dock är de alternativen kortare än skogsalternativet. Med alternativen i dalen är det även lättare att få med sig trafiken från samhället, men det är fler som bor nära dessa alternativ vilket ger ökade störningar för de boende. Skogsalternativet har fler fördelar men är något längre vilket blir ökade kostnader. För skogsalternativet bör hänsyn tas till kalkbrottets framtida utveckling. Den samhällsekonomiska nyttan bedöms bli mindre med skogsalternativet.

Föreslår att förbifarten påbörjas vid cirkulationsplatsen i söder för att bli spara på åkermark. Anser att den aktuella samrådshandlingen inte ger tillräckligt underlag för att helt ta ställning för eller emot något alternativ.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkter. Alla projekt är prioriterade i den nationella planen som regeringen tar fram. Sträckan förbi Brunflo har ansetts mer angelägen att påbörja än övriga delsträckor.

Förslaget att förbifarten ska påbörjas vid cirkulationsplatsen tas med i det fortsatta arbetet.

SGI (2016-04-29): Anser att de geologiska och geotekniska förhållandena beskrivits på ett godtagbart sätt och att underlaget är tillräckligt för det här skedet. I det fortsatta arbetet bör potentiellt förorenade områden undersökas. Eventuella miljötekniska markundersökningar bör göras i god tid innan byggnationen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Sveriges Åkeriföretag Norr (2016-04-29): Anser att all de tre förslagen innebär en förbättring för den tunga trafiken men att det "Alternativ Skogen grön öst" är att föredra. Det är av största vikt att något av alternativen blir verklighet då det idag inte är trafiksäkert när den tunga trafiken passerar genom samhället.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Polismyndigheten region Nord (2016-04-29): Polismyndigheten har inga synpunkter på vilken sträckning vägen får i den nya dragningen. Däremot så är det angeläget att polisen får vara med i planeringen av en trafik kontrollplats, behovet av en kontrollplats i närheten av knutpunkten E14/E45 har funnits under en längre tid.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Lokalisering av en trafik kontrollplats görs inte på projektnivå, Trafikverket tar en kontakt med Polismyndigheten om det blir aktuellt med en trafik kontrollplats längs denna sträcka.

Jämtkraft Elnät AB (2016-04-29): Redovisar de konflikter som uppstår för respektive alternativ för Jämtkrafts ledningar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Jijnjevaerie sameby (2016-04-11): Samebyn förespråkar röd alt lila sträckning. Om det gröna alternativet väljs måste utökat samråd ske med Jijnjevaerie och Jovnevaerie samebyar. En stor väg är alltid problematiskt för renskötseln.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta, och kommer att samråda med samebyarna även fortsättningsvis i arbetet med vägplanen.

Föreningen mot Förbifart Brunflo: Föreningen protesterar mot alla tre förslagen. Anser att den nuvarande vägen ska rustas upp istället och pengarna som blir över kan användas till andra mer akuta vägprojekt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Sametinget (2016-05-20): Utredningsområdet ligger inom vinterbetesmarker för Jijnjevaerie sameby. Sametinget förutsätter att Trafikverket samråder med berörda samebyar. Enligt miljöbalken ska mark- och vattenområden av betydelse för bla renskötseln så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra näringens bedrivande.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta, samrådshandlingen skickades även till de 2 samebyar som har intressen i området.

Naturvårdsverket (2016-04-28): Påverkan på klimatet är en aspekt som bör redovisas i MKB:n. Efterfrågar varför samma trafikprognoser använts för alla alternative. Trafikutvecklingen med respektive utan förbifart behöver närmare utredas och redovisas i samrådsunderlaget, och fenomenet inducerad trafik bör beaktas vid utredning av trafikutvecklingen. Överflyttningseffekter mellan trafikslagen behöver studeras tillsammans med Östersunds kommun samt andra berörda aktörer med en målsättning om hållbara transporter lokalt och regionalt.

Trafikverkets kommentar: Påverkan på klimatet kommer att tas med i den kommande MKB:n som görs för den valda korridoren. En klimatkalkyl ingår också som underlag för beslut om lokalisering. Trafikverket kommer att komplettera samrådshandlingen med de resultat och antaganden som gjorts i arbetet med samhällsekonomiska bedömningarna och klimatkalkylen. Den uppdaterade handlingen kommer att publiceras på projektets hemsida och kommer även att finnas med som underlag när Trafikverket fattar beslut om korridor.

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade Basprognoser är bland annat att utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de Nationella och Regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt. Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som

indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader med flera kan förväntas utvecklas. Denna information hämtar Trafikverket om möjligt från andra officiella och väletablerade källor såsom exempelvis Statistiska centralbyråns, SCB, befolkningsprognoser och Finansdepartementets Långtidsutredningar. Trafikverkets basprognoser har använts för detta projekt och uppräkningsstalen för varje år är samma oavsett val av alternativ däremot varierar mängden trafik i de olika alternativen.

Projektet finns namngivet i Nationella transportplanen 2014-2015 som beslutats av regeringen. Trafikverket ser det inte möjligt att på projektnivå uppnå bla de minskningar av trafiken som NV påtalar. De stora avvägningarna görs i samband med att den nationella transportplanen antas. Trafikverket bedömer att trafikutvecklingen har utretts tillräckligt i detta skede. En fördjupning kommer att göras i samband med vägplan för valt alternativ, men Trafikverket har inte underlag för inducerad trafik för detta projekt.

SGU (2016-05-13): Alla alternativ kommer att påverka riksintresset för värdefulla ämnen eller mineral, men den sträckning som har störst påverkan är Korridor Skogen, alt grön öst. Detta alternativ skulle även försvåra åtkomsten av den utpekade svarta kalkstenen som förekommer inom ett begränsat område. SGU vill förordna korridor Dalen alternativ röd öst då det är den sträckning som påverkar riksintresset minst.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Skogsstyrelsen (2016-04-27): Förslagen rangordnas inte men gällande den skogliga påverkan är korridor skogen det alternativ som påverkar skogen och skogsbrukandet mest. I övrigt lämnas inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Försvarsmakten (2016-04-25): Lämnar uppgifter om att kabelutsättning ska ske innan arbetet påbörjas. Lämnar namn och kontaktuppgifter till ansvarig person.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Skanova (2016-04-27): Skanova har teleanläggningar längs alla tre alternativ som blir berörda. För att fastställa omfattning samt kostnadsfördelning ska besiktningsrapport upprättas så tidigt som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Transportstyrelsen (2016-03-21): Vägprojektet ingår i TEN-T-vägnätet och omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen, där det finns krav på att en trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskningar ska utföras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Luftfartsverket (2016-05-07): LfV har som sakägare av CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och radar) inget att erinra mot vägens dragning inom utredningsområdet. Berörda flygplatser ska alltid tillfrågas som sakägare om

byggnadsverk över 20 meter ingår i planerna eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av etableringen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Naturskyddsföreningen Östersund (2016-05-05): Anser att fyrstegsprincipen inte följts då steg 1 och 2 inte utretts. Anser att ingen hänsyn tagits till nationella eller regionala miljömål. Anser att projektet går emot Östersunds ÖP:n gällande kulturmiljö och odlingsbar mark. Anser att alla tre alternativen skär av de långsmala skiftena med risk för slutad hävd och ökad igenväxning. Anser att Trafikverket ska ta hänsyn till EU:s mål om att bevara och restaurera ekosystem. Vill se en mer utförlig beskrivning av nuvarande trafiksituation. Anser att noll+alternativet ska utredas vidare då det har minst negativ påverkan på miljömålen.

Trafikverkets kommentar: I enlighet med Trafikverkets planeringsprocess redovisas Fyrstegsprincipen i den Åtgärdsvalsstudie som ligger till grund för projektet, och där redovisas att det inte räcker med steg 1 eller steg 2 åtgärder. Noll+alternativet är endast ett jämförelsealternativ och uppfyller inte projektmålen. Projektet Förbifart Brunflo finns upptagen i kommunens ÖP.

Trafiksituationen är redovisad i samrådshandlingen på den nivå som behövs i detta planeringsskede. Detaljeringnivån kommer att öka i kommande skede.

Påverkan på miljömålen redovisas i samrådshandlingen och är därmed en del av beslutsunderlaget för val av lokalisering tillsammans med övriga aspekter. Hänsyn till jordbruksmark och ekosystem tas i samband med lokaliseringen. En intresseavvägning kommer att behöva göras om en förbifart blir aktuell eftersom den innebär en påverkan på både naturvärden och jordbruksmark.

Fortifikationsverket (2016-04-07): Har inget att erinra.

Havs- och vattenmyndigheten (2016-03-23): Avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

Folkhälsomyndigheten (2016-04-01): Myndigheten avstår från att lämna synpunkter.

Svenska kraftnät (2016-03-29): SVK har inget att erinra mot upprättat förslag.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

4.4.3 Yttrande på samrådsunderlaget

RAÄ, Riksantikvarieämbetet (2015-03-23): Riksantikvarieämbetet avstår från att yttra sig och hänvisar istället till Länsstyrelsen i Jämtlands län som representant för de statliga kultur- och miljöintressena.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Transportstyrelsen (2015-04-07): E14/E45 ingår i TEN-T-vägnätet och omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen, där det finns krav på att en trafiksäkerhetsanalys och en trafiksäkerhetsgranskning ska utföras innan en vägplan kungörs. I övrigt avstår Transportstyrelsen att lämna synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer uppfylla de krav som finns för vägar inom TEN-T vägnätet innan vägplanen kungörs.

Sveriges Åkeriföretag (2015-04-15): Ett verkställande av Förbifart Brunflo är positivt för den tunga trafiken. Antalet tunga fordon genom Brunflo kommer att minska drastiskt till enbart de tunga fordon som levererar gods till företag i centrala Brunflo.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten.

SGU (2015-03-30): SGU har gjort en del olika undersökningar i området som Trafikverket kan få ta del av. Den isälvsavlagring som finns i den södra delen av utredningsområdet har genom undersökningar visat sig ha ett begränsat djup och därmed finns inget intresse för grundvattenutvinning. Denna jordartskartläggning kan fås genom SGU.

SGU rekommenderar att Trafikverket gör en inventering av de brunnar som kan komma att påverkas av en framtida vägbyggnad.

I samrådsunderlaget redovisas Östersunds kommuns tolkning av riksintresset för mineralutvinning i området. Denna har i sin grund i SGUs inventering i området men gränsdragningen är mycket översiktlig och kan inte användas utan en mer noggrann bedömning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Kontakt kommer att tas med SGU för att ta del av deras underökningar.

Region Jämtland Härjedalen (2015-04-09): Region Jämtland Härjedalen vill betona vikten av att den planerade förbifarten kommer till stånd. Förbifarten är viktig för den regionala utvecklingen. Den nu planerade förbifarten ses som ett första steg i en förbättring av väg E 14 där även sträckan Lockne – Pilgrimstad ingår.

En mycket stor del av dagens genomfartstrafik alstras lokalt och det är därför viktigt att så stor del av denna som möjligt kan ledas upp till förbifarten. Detta talar för att inte förlägga förbifarten för långt österut. Självklart måste en ny förbifart i de centrala delarna av utredningsområdet utformas med största möjliga hänsyn till bland annat kultur- och naturmiljöerna där.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer förbifartens läge att studeras utifrån bl.a. trafik och påverkan på miljön.

Polismyndigheten, polisregion Nord (2015-04-15): Polismyndigheten vill redan i detta skede påminna om vikten av att bygga en kontrollplats utefter den nya vägsträckningen. Vi förutsätter att vi får vara med i diskussionerna om placering och utrustning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna.

Lantbrukarnas Riksförbund, (LRF 2015-04-15): Av Jämtlands totala areal består endast 2 % av åkermark och med en ökande befolkning där vi beräknas ha 9 miljarder människor år 2045 kommer vi att behöva all jordbruksmark som vi har. LRF Jämtland anser att en eventuell förbifart ej ska förläggas på åkermark och bidrar gärna med förslag efter samråd på hur detta kan förhindras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Föreningen Förbifart Brunflo (2015-04-14): Föreningen har lämnat in ett eget förslag till en omdragning av E14 förbi Brunflo. Deras förslag som benämns förslag C handlar om en ca 25 km lång förbifart från Anviken – Pilgrimstad till Optand.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket beaktar detta förslag i det fortsatta arbetet. Detta projekt handlar dock enbart om en förbifart förbi Brunflo och föreningens förslag berör en längre sträcka.

4.4.4 Övriga samråd med myndigheter

Samråd SGU 2015-11-03: Trafikverket bjöd in SGU samt länsstyrelsen till ett möte med projektgruppen. Det som diskuterades var om vägprojektet kunde leda till en påtaglig skada på riksintresset för värdefulla ämnen eller mineral som finns i Brunflo.

Riksintresset är inte avgränsat utan redovisas som ett punktobjekt öster om Brunflo.

SGU delade bedömningen som redovisades att inget av alternativen medför påtaglig skada på riksintresset. De bedömda även att ingen ytterligare avgränsning av riksintresset behöver göras inför val av lokalisering eller fortsatt projektering. SGU förordade alternativen i dalen som ansågs påverka kalkstensförekomsten minst.

Samråd med Länstrafiken i Jämtlands län 2014-11-25: Ett första samråd har förts med Länstrafiken i Jämtlands län per e-post angående trafikering på aktuell sträckning. Länstrafik har svarat på frågor som statistik per hållplats och riktning för åren 2013 och 2014. Nettbuss Stadsbussarna AB trafikerar stadsbussarna och ansvarar för att hållplatserna är tillgänglighetsanpassade.

Enligt Länstrafiken i Jämtlands län delegeras de frågor som rör kollektivtrafiken från Kollektivtrafikmyndigheten till dem.

Trafikverkets kommentar: Samråd kommer att ske i första hand via Kollektivtrafikmyndigheten.

Samråd med Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län 2015-02-09: I Jämtlands län är Region Jämtland Härjedalen även regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt regional kollektivtrafikmyndighet i Jämtlands län är det lämpligt att samråd sker med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i fortsättningen att samråda med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

4.5 Samråd med allmänheten

4.5.1 Synpunkter inkomna under samrådetiden 2016-06-23 till 2016-08-16

- **Planeringsprocessen**

Ett par inkomna yttranden anser att de inledande stegen i fyrstegsprincipen inte utretts och vill att en Åtgärdsvalsstudie ska göras på sträckan Pilgrimstad-Optand. Frågan om en förbifart behöver utredas mer eftersom beslut tas på knapphändiga och gamla uppgifter.

Varför har inget samråd genomförts med de enskilda som kan bli särskilt berörda?

Slå ihop projektet med projektet med cykelväg genom Brunflo för att undvika missförstånd och dålig samordning mellan projekten.

Trafikverkets kommentar: En Åtgärdsvalsstudie har tagits fram för hela stråket mellan Sundsvall – Trondheim eftersom det är viktigt att se hela stråket som en helhet. I åtgärdsvalsstudien utreds fyrstegsprincipen och vilket steg som krävs för att lösa problemen på den aktuella vägsträckan i Brunflo. Projektet utreds enligt den planeringsprocess som Trafikverket har.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda genomförs när ett vägförslag finns framtaget. I detta skede av planeringsprocessen sker samråd genom tex de Öppna hus som varit i Brunflo.

De två projekten hänger ihop och det är samma organisation inom Trafikverket samt samma konsult som utför de två projekten. Två samrådsunderlag togs fram i och med att påverkan på miljön är så pass olika vilket leder till olika utredningsbehov på miljösidan.

- **Vägförslag**

Om en förbifart måste byggas så välj det röda alternativet då det funnits med länge och alla i bygden är medvetna om att det ska byggas en väg där. Bygg annars en långbro i den röda korridoren eller en långbro över järnvägen. Detta borde bli billigare och miljöpåverkan blir mindre med en bro.

Skogen grön öst bör dras genom skogen i Optand. Anslut E14/E45 längre norrut på befintlig väg för att undvika att vägen blir så krokig, vägporten som projektet nu slutar i borde gå att förlänga och på sätt kan förbifarten anslutas längre norrut. Anser att förbifarten ska dras i den befintliga kraftledningsgata och vägen till Grytans läger.

Noll+alternativet borde utredas mer och förslag på åtgärder redovisas. Det är inga större problem med den nuvarande vägen, varken vad gäller köbildning eller olyckor. Åtgärda övergången vid järnvägen samt även vid ICA så löser det problemen. En cykelväg kan anläggas en bit ifrån E14/E45 på någon mindre lokalväg.

Den branta lutningen kommer ge ökade olyckor enligt Trafikverkets publikation 2001:78. Har detta tagits i beaktning? Har den ökade bränsleåtgången tagits med i kostnadsuppskattningen för projektet?

Trafikverkets kommentar: Att komma fram med en väg i den röda korridoren anses inte möjligt i och med att länsstyrelsen bedömt att en väg där leder till risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård.

De lämnade förslagen på en justering av den gröna korridoren tas med i det fortsatta arbetet.

Noll+alternativet uppfyller inte projektändamålet med att öka framkomligheten och förbättra tillgängligheten på E14/E45 förbi Brunflo.

Vägens lutning bedöms inte leda till ökade olyckor i och med att vägen utformas som en 2+1 väg där mötesolyckor undviks. Bränsleåtgången tas med i den Samhällsekonomiska bedömning som görs för projektet.

- **Miljöpåverkan**

Den branta lutningen på det gröna alternativet kommer att ge upphov till ökade bränsleutsläpp som kommer att påverka miljön negativt. Det gröna alternativet är även längre än övriga vilket påverkar miljön negativt. Både åkermark och skogsmark påverkas negativt av det gröna alternativet. Det gröna alternativet ger en stor negativ miljöpåverkan, hur kan Trafikverket föreslå detta alternativ?

Trafikverkets kommentar: Den nuvarande vägens lutning är i den norra delen brantare än vad den planerade förbifartens lutning blir. Alla alternativen kommer att leda till att både skogs- och åkermark tas i anspråk. De olika förbifartsalternativ ger alla upphov till en negativ miljöpåverkan vilket redovisas i Lokaliseringsutredningen, olika miljöaspekter drabbas på olika sätt av de tre förbifartsalternativen.

- **Övrigt**

Provbrytning för kalksten har genomförts på en fastighet som kommer att påverkas av den gröna korridoren. Brytning i större skala planeras.

Trafikverkets kommentar: Det utökade utredningsområdet har tagits fram för att kunna minska påverkan på de täkter som finns i området.

- **Protestlista:**

I juni 2016 skickades protestlistor till Trafikverket från ett stort antal boende i Brunflo. Deras protester riktades mot det beslut som kommunen tagit gällande projektet. De kräver att den nya vägen dras genom Brunflo samhälle samtidigt som åtgärder görs för att ordna det bättre för lokaltrafiken. Den nya sträckningen av vägen innebär att viktiga ströv- och fritidsområden försvinner. De värnar om naturen, friluftslivet, jordbruket, hästägarnas möjlighet att bedriva sin verksamhet och att Brunflo samhälle ska leva vidare. Det är ett billigt alternativ jämfört med det förslag som finns. Lägg hellre pengarna på en förbättring av vägen mellan Brunflo och Pilgrimstad. De anser att folkvalda politiker har en skyldighet att lyssna på folket.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Alla projekt är prioriterade i den nationella planen som regeringen tar fram och fastställer. Sträckan förbi Brunflo har ansetts mer angelägen att påbörja än övriga delsträckor pga att sträckan har en högre trafikmängd genom att E14 och E45 sammanstrålar i Brunflo.

4.5.1 Synpunkter inkomna under samrådstiden 2016-03-17 till 2016-04-29

Under samrådstiden bjöd Trafikverket in allmänheten till Öppet hus i IOGT-NTOs lokal i Brunflo den 21/4 2016, mellan kl.15-20. Inbjudan skedde via annons i tidningen samt på Trafikverkets hemsida. Privatpersoner som lämnat in yttranden tidigare i processen bjöds in via brev eller mail. Sammankomsten var välbesökt med ca 200 besökande. Möjlighet fanns att lämna in synpunkter på plats eller i efterhand. Vid mötet presenterade Trafikverket de tre olika korridorerna som är aktuella för en förbifart.

I samband med Öppet hus samt under samrådstiden inkom ett 70-tal yttranden från allmänheten som sammanfattas här. Alla inkomna yttrande finns diarieförda i sin helhet hos Trafikverket på diarienummer TRV 2015/18314.

- **Upprusta befintlig väg**

Flera yttrande ansåg att den befintliga vägen ska förbättras istället för att bygga en förbifart. Fastigheterna mellan vägen och järnvägen föreslogs av flera att lösas in för att bredda vägen åt det hållet. Många är rädda att samhället ska dö ut om genomfartstrafiken förflyttas till en förbifart. Många som har valt att bo på landet utanför Brunflo anser att en förbifart försämrar deras boendemiljö och vill att vägen ska gå kvar i befintligt läge. En förbifart förstör även natur- och kulturmiljön och försvårar för de som brukar marken.

Flera anser att pengarna ska läggas på sträckan Pilgrimstad-Brunflo istället för där är vägen sämre och det sker fler olyckor där. Det sker även mycket olyckor på den nybyggda sträckan in mot Östersund där det är mitträcke uppsatt.

Trafikverkets kommentar: Noll+alternativet uppfyller inte projektändamålet med att öka framkomligheten och förbättra tillgängligheten på E14/E45 förbi Brunflo. Trafikverkets projekt är prioriterade i den nationella planen som regeringen tar fram, och sträckan förbi Brunflo har ansetts mer angelägen att påbörja än övriga delsträckor på E14, bla på grund av att sträckan inkluderar trafik från både E14 och E45. Enligt statistik från polis och sjukvård har det de senaste 10 åren förekommit fler olyckor på sträckan Brunflo-Optand än på sträckan Pilgrimstad-Brunflo.

- **Alternativ Skogen grön öst**

Flera yttranden ansåg att detta alternativ var det bästa. Det bästa alternativet med tanke på samhällets utveckling. Det blir då tryggare och enklare att röra sig i samhället.

Ett yttrande ansåg att delen i söder mot E14 inte var nödvändig men att förslaget i övrigt var bra.

Trafikverkets kommentar: Synpunkten gällande anslutningen till E14 i söder tas med i det fortsatta arbetet.

- **Alternativ Dalen röd/lila**

Ett par yttranden förordade detta alternativ. Ett yttrande ansåg att det gröna alternativet förstörde jaktmöjligheterna och att det röda alternativet var bättre.

Trafikverkets kommentar: Möjligheten att bedriva jakt ska beaktas oavsett alternativ. Oavsett val av alternativ kommer det bli fråga om avvägning mellan olika intressen.

- **Egna förslag**

En yttrande redovisade ett alternativ i anslutning till befintlig kraftledningsgata. Förslaget är redovisat i tidigare samråd.

Ett annat yttrande redovisade ett förslag med en bro längs hela sträckan i samma läge som vägen går idag.

Flera yttranden ansåg att förbifarten ska dras ännu längre österut än det gröna alternativet. Detta alternativ kan då enklare sammanlänkas med en fortsättning mot Pilgrimstad.

Ett förslag visar ett alternativ i den norra delen där förbifarten kan använda sig av militärens väg.

Trafikverkets kommentar: Alternativet med en väg i kraftledningsgatan: I lokaliseringsutredningen har de presenterade dalalternativen tagits fram genom en noggrann analys av de olika värden som finns i dalen. De inkomna förslagen innebär generellt konflikter med bl.a. flera kultur- och naturvärden varför ett alternativ i kraftledningsgatan väljs bort.

Förslaget med en bro bedöms vara orealistisk med höga kostnader och stora intrång i omgivningen.

Alternativ längre österut: Förslaget berör en ombyggnad av en längre sträcka utanför aktuell vägplan och kan därför inte behandlas inom ramarna för projektet.

Militärens väg: Det är olika parametrar som styr vägens linjeföring samt flera värden som ska skyddas i området. Detta har legat till grund för de korridorer som tagits fram i samrådshandlingen vilket gör att detta alternativ inte är aktuellt.

4.5.2 Synpunkter inkomna vid Öppet hus, 2015-11-18

Öppet hus hölls i IOGT-NTOs lokal i Brunflo den 18/11 2015, mellan kl.15-20. Inbjudan skedde via annons i tidningen samt på Trafikverkets hemsida. Sammankomsten var välbesökt med ca 200 besökande. Möjlighet fanns att lämna in synpunkter på plats eller i efterhand. Vid mötet presenterade Trafikverket de fyra olika korridorerna som är aktuella för en förbifart. Grön, gul, röd och lila alternativ. Det gröna och det gula alternativet kallas för skogsalternativ då de går längst österut och rött och lila alternativ kallas för dalalternativ då de går i mitten av utredningsområdet.

Det inkom ett 30-tal yttranden som sammanfattas här. Alla inkomna yttrande finns diarieförda i sin helhet hos Trafikverket på diarienummer TRV 2015/18314.

Flera av de inkomna yttrandena efterfrågade bättre information från Trafikverket fortsättningsvis tex genom brevutskick istället för annons i tidningen.

Enligt de som förespråkade en förbifart oavsett alternativ så fanns det förhoppningar om förbättringar av vägen genom samhället och en förbättrad boendemiljö i anslutning till nuvarande E14/E45. Flera önskade att Trafikverket skulle fatta ett beslut i projektet då det varit ett långdraget projekt.

- **Upprusta befintlig väg**

Många yttranden förordade en upprustning av den befintliga vägen genom Brunflo. Synpunkterna som lämnades in handlade tex om byggande av planskilda korsningar och cirkulationsplatser för att på så sätt förbättra trafiksituationen i samhället. Många anser att en förbifart ger en liten tidsvinst och att alla i centrum blir förlorare då trafiken flyttas.

Några yttranden ansåg att vägen skulle byggas längs med järnvägen genom Brunflo, husen mellan järnvägen och vägen skulle då behöva lösas in för att möjliggöra en breddning av vägen.

- **Skogsalternativ**

Flera yttranden förordade det gröna alternativet. Det beskrevs av några som alternativet för framtiden som ger Brunflo möjlighet att växa. Inget yttrande förordade det gula alternativet.

Ett par yttranden beskrev en lösning med en ny bro för E45 över järnvägen längre söderut än där den går idag. Det skulle leda till en förbättring av anslutningen till det gröna alternativet.

Det gröna alternativet ansågs enligt de inlämnande yttrandena vara bäst av förbifartsalternativen då det ej stör bebyggelsen i så hög grad, samt ej heller åkermarken eller de utpekade miljövärdena.

- **Dalalternativ**

Flera yttranden ansåg att alternativen i dalen var bäst då kopplingen till Brunflo var tydligast och att vägen då skulle komma att användas av flest resenärer. Yttrandena ansåg att det var viktigt att förbifarten anpassades till de miljöintressen som finns i området.

Ett yttrande önskade att det skulle finnas möjligheter för etablering av verksamheter i anknytning till förbifarten.

Att det var viktigt med en påfart i Brunflo var det flera som skrev om i sina yttranden.

Ett yttrande ansåg att korridoren skulle passera nedanför ställverket.

- **Egna alternativ**

Några av de inkomna yttrandena lämnade redovisningar av egna vägkorridorer:

Ett av dessa var en variant som låg längre österut med en fortsatt koppling av E14 till Pilgrimstad med en anslutning på nuvarande E14 vid Grytans skjutfält.

Ett annat alternativ som kom in var en variant av dalalternativen men med en korridor närmare samhället, och med en uppfart via Gränsvägen. Korridoren skulle passera väster om ställverket.

Ett tredje alternativ var en variant där vägen skulle gå via Rissnavägen, fortsatt på en skogsbilväg upp till Rödberget för att sedan ansluta till E14 via Optands flygfält

Trafikverkets kommentar: Arbetet drivs nu vidare med de korridorer som tagits fram. En anslutning till samhället via Kyrkvägen och även Gränsvägen har utretts i

arbetet. Angående etableringsmöjligheter i anslutning till förbifarten så är det en fråga som kommunen får beakta.

Flera olika utredningar gällande exempelvis miljö, buller och geoteknik görs i de olika korridorerna och materialet sammanställs sedan i samrådshandlingen "Val av lokalisering" som kommer att presenteras under våren 2015. Kostnader för de olika alternativen ska även tas fram. I handlingen görs en samlad bedömning gällande de olika korridorernas konsekvenser på miljön, trafiksäkerheten, ekonomiska aspekter mm. Med stöd av detta kommer sedan Trafikverket att fatta beslut om vilken korridor som de väljer att arbeta vidare med. Vad som händer i projektet kan ses på Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Jamtland/projekt-i-jamtlands-lan/e14e45-brunflo/e14e45-lockne-optand-forbi-brunflo/>

I detta skede i processen har inbjudan till Öppet hus annonserats i tidningen samt på Trafikverkets hemsida i enlighet med Trafikverkets planeringsprocess. Längre fram i processen kommer samrådsmöten att hållas på orten. Inbjudan till dessa sker via tidningsannons och på Trafikverkets hemsida, samt även brevlades till direkt berörda fastighetsägare. Synpunkter kan lämnas till Trafikverket under hela processen, dessa beaktas oavsett när de kommer in till Trafikverket, men möjligheten att påverka är större ju tidigare i processen man lämnar in synpunkter.

4.5.3 Synpunkter inkomna vid Öppet hus, 2015-05-20

Öppet hus hölls i IOGT-NTOs lokal i Brunflo den 20/5 2015, mellan kl.15-20. Inbjudan skedde via annons i tidningen samt på Trafikverkets hemsida. Sammankomsten var välbesökt med ca 100 besökande. Möjlighet fanns att lämna in synpunkter på plats eller i efterhand. I samband med detta träffade Trafikverket även några föreningar och markägare vid enskilda möten.

Det inkom ett 40-tal yttranden som sammanfattas här. Alla inkomna yttrande finns diarietförda i sin helhet hos Trafikverket på diarienummer TRV 2015/18314.

- **Miljö och markanvändning**

Det kommer att ske mycket viltolyckor om vägen anläggs uppe i skogen. Jakten kommer även att bli lidande och det kommer inte bli möjligt att bedriva jakten med löshund. Skogsskötseln samt friluftslivet kommer att bli lidande om vägen anläggs i skogen.

Jordbruket skulle drabbas allvarligt, många fastigheter kommer att delas vilket medför stora problem för brukande och djurhållning. Anser att man ska värna om de lantbruk som finns i bygden så att de kan vara kvar, den nya vägen bör läggas så att så lite åkermark som möjligt påverkas. Gustavvägen måste finnas kvar så att det går att ta sig till samhället. Bönder vill ha ersättningsmark om det är så att mark tas i anspråk.

Det finns många markägare mellan Rissnavägen och Grytan som kommer att få den nya vägen på sin mark. Vägen kommer säkert att förses med mitträcke – hur ska dessa ta sig över vägen?

Anser att vägbygget skulle vara destruktivt för ett fungerande samhälle med kulturella anor, och kalkstensindustrins råvara skulle även gå om intet.

Flera riksintressen och värdefulla natur- och kulturmiljöer skulle påverkas av en förbifart. En förbifart skulle ge upphov till mer buller i ett tidigare ostört område.

Ovanför dagens E14 finns många djur, och en ny väg kan leda till att deras vandringsvägar mm bryts. En ny väg bör förses med en viltövergång.

Trafikverkets kommentar: Om viltstängsel kan bli aktuellt för sträckan kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

Förbifarten kommer att förses med mitträcke, behovet för markägare att korsa vägen kommer att tas hänsyn till och utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Frågor om ersättningsmark kommer att tas upp senare i processen när det blir aktuellt.

Frågor gällande kultur-, naturmiljö, buller och andra miljöaspekter kommer att utredas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, samt samrådas med länsstyrelsen.

- **Trafiksäkerhet och boendemiljö**

Köper inte argumentet att det skett många olyckor i Brunflo.

Vägarna från Vamsta, Lunne måste behållas så att barnen inte behöver korsa E14 för att komma till skolan. Planeras det för några tunnlar eller broar för oskyddade trafikanter över den nya vägen?

Vägen skulle leda till problem för barn och vuxna att ta sig till skola, fritids, bad, affärer etc. Problem för hästintresserade som är aktiva vid ridskolorna. Projektet skulle även hindra en utbyggnad av Brunflo tätort. Utsikten förstörs för dem som bor på gamla landsvägen. Minskar möjligheter för skoteråkning, skidåkning och vandring i dalgången öster om Brunflo. Förstöra möjligheterna för skol- och förskolebarn att göra utflykter i området. Eventuellt hindra kalkstensverksamhetens utvidgning, störa kyrkan och kyrkogårdens besökare.

Önskar att gång- och cykelvägarna ska byggas ut i Brunflo.

Trafikverkets kommentar: Underlaget till den olycksstatistik som presenteras i samrådsunderlaget kommer från polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor. Det är endast olyckor med personskador som har inrapporterats, ej plåtskador.

Under hösten intensifieras arbetet med olika korridorer vilket kommer att presenteras för allmänheten vid ett kommande samrådsmöte. Förbifarten kommer att förses med mitträcke och behovet för boende att korsa vägen kommer att utredas. Det fortsatta arbetet kommer att visa behovet av planskilda korsningar för de oskyddade trafikanterna, behovet kommer troligtvis att se olika ut i de olika korridorerna.

Som en del i projektet med en förbifart kommer nuvarande väg genom Brunflo att förses med en gång- och cykelväg parallellt med vägen.

- **Samhället Brunflo**

Anser att en förbifart kommer leda till att Brunflo samhälle kommer att dö ut. Företagare kommer att behöva säga upp folk och orten kommer att avbefolkas.

Den föreslagna förbifarten kommer att dela samhället i två delar.

Trafikverkets kommentar: En förbifart kan som en konsekvens komma att påverka verksamheter kring nuvarande väg negativt. En förbifart kan även leda till att samhället kan utvecklas med exempelvis fler bostadsområden i anslutning till nuvarande väg genom Brunflo när trafiken minskar.

Vägens barriäreffekt för samhället och de boende i Brunflo kommer att utredas vidare och passager ska föreslås där det finns behov, allt för att minska att vägen delar samhället i två delar

- **Vägförslag**

Flytta järnvägsövergången till Håkansta, och bygg istället flera tunnlar under vägen för gående.

Önskar att den nya vägen byggs så långt in i skogen som möjligt.

Anser att den nuvarande vägen genom Brunflo ska rustas upp. Fler rondeller bör byggas eller genom att använda obebyggd mark längs järnvägen. Detta skulle gynna affärer, bensinstationer, restauranger mm som är beroende av genomfartstrafiken.

Anser att sträckningen bör läggas så nära samhället som möjligt, med hänsyn tagen till boende, idrottsplats, kyrka mm. Anser att vägen där gör mest nytta för samhället och ger upphov till minsta störningen för jordbruk, stenbrott, plantskola mm. Anser även att intrånget blir mindre med en väg nära samhället. Det negativa med en förbifart är att det skapas en ny barriär i Brunflo.

Anser att den tidigare utredda korridoren troligtvis är den bästa, såttillvida att man inte kan börja en förbifart redan i Pilgrimsstad.

Ett alternativ är att istället dra vägen väster om Brunflo. Starta nere vid Anviks kurvan och dra vägen över Marieby och sedan över till Frösön och därigenom nå Östersund den vägen.

Jaktlaget vill inte ha någon ny väg ovanför nuvarande Lunnevägen då all jakt sker närmast byn i och med att det är där djuren håller till.

Anser att den nya vägen ska dras från flygrakan och vidare söderut genom skogen. Ser helst att det satsas på den nuvarande vägen istället.

Antingen en upprustning av nuvarande väg genom Brunflo eller sträckningen Häggdalen – Åkre – Lindalen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets projekt är prioriterade i den nationella planen som regeringen tar fram. Sträckan förbi Brunflo har ansetts mer angelägen att påbörja än övriga delsträckor.

De förslag som kommit in kommer att utredas i det fortsatta arbetet med Val av lokalisering som påbörjas hösten 2015.

4.5.4 Inkomna yttranden på samrådsunderlaget under perioden 2015-03-14 till 2015-04-14

Under samrådstiden inkom ett 60-tal yttranden från privatpersoner. Alla inkomna yttrande finns diarieförda i sin helhet hos Trafikverket på diarienummer TRV 2015/18314. Här ges en sammanfattning av de inkomna yttrandena i skedet Vägplan – samrådsunderlag:

- **Miljö och markanvändning**

Samrådsunderlaget visar på alla negativa effekter på miljön som en ny vägsträckning kommer att innebära. Området kring Brunflo är ett populärt område för friluftsktivarier av olika slag, t.ex. hästridning, skidåkning och skoteråkning. Området besöks regelbundet av många och är uppskattat på grund av lugnet och tystnaden. Är oroliga att detta ska förstöras av en förbifart.

Förbifarten kommer att ge upphov till buller i tidigare tysta områden som då kommer att minska i värde för rekreation och friluftsliv.

Jordbruksmarken är viktig att bevara.

Trafikverkets kommentar: Konsekvenserna för miljön kommer att utredas i en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen. Det kommer även att utföras specifika utredningar vad gäller trafikbuller, naturmiljön samt kulturmiljön för att utreda projektets påverkan och konsekvenserna för dessa aspekter. Påverkan på friluftslivet kommer också utredas i miljökonsekvensbeskrivningen. Åtgärder för att friluftslivet ska kunna fortleva i området kommer att föreslås, det kan röra sig om passager som kan användas av skoterförare eller bullerskyddsåtgärder i områden som är populära för friluftslivet.

Trafikverket ska även utreda hur vägen påverkar den nuvarande markanvändningen och hur denna påverkan kan lösas på bästa sätt.

- **Trafiksäkerhet och boendemiljö**

Anser att den nuvarande vägen håller en tillräckligt hög trafikstandard som den är idag, med få dödsolyckor. De anser även att en förbifart kommer att leda till försämrad trafiksäkerhet för de som bor på landsbygden och ska ta sig till skolan, idrottsanläggningar och andra målpunkter som finns i samhället.

Många har flyttat till Brunfloområdet för miljön och lugnet och för att kunna träna sina hästar.

Har synpunkter på att byggandet av gång- och cykelvägen genom Brunflo endast kan bli av om förbifarten byggs.

Ställer sig positiv till en förbifart öster om Brunflo och önskar att projektet nu äntligen kan förverkligas. Som boende i centrala Brunflo vill vi ha en dräglig trafikmiljö med möjlighet att cykla och gå på ett säkert sätt genom samhället.

Trafikverkets kommentar: Uppdraget som Trafikverket har är att utreda möjligheten för en förbifart öster om samhället vilket leder till att den nuvarande vägen genom Brunflo kan smalnas av och hastigheten sänkas och därmed kan gång- och cykelvägar byggas längs vägen. I det fortsatta arbetet kommer dock nuvarande väg att finnas med som ett alternativ som utreds vidare.

Påverkan på boendemiljön kommer att behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att tas fram.

- **Samhället Brunflo**

En förbifart kommer att innebära att samhället Brunflo helt kommer att försvinna. Det finns idag flera restauranger, mataffärer och bensinstationer som inte kommer att kunna finnas kvar när en förbifart byggs. Fastigheternas värde kommer att minska med en motorväg utanför huset.

Trafikverkets kommentar: En förbifart kan som en konsekvens komma att påverka verksamheter kring nuvarande väg negativt. Samhällsekonomiska beräkningar ska göras i det fortsatta arbetet för att kunna se om projektet blir lönsamt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

När det gäller näringsfastigheter och företag kan det förekomma fler kostnader att ta hänsyn till än rena fastighetskostnader. Det kan vara allt ifrån avbrottskostnader till förändrade marknadsförutsättningar, som går under begreppet "annan skada". Dessa skador ska dessutom värderas, förhandlas och ersättas.

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

- **Vägförslag**

Det bästa vore att ta marken mellan väg och järnväg i anspråk och därmed få utrymme att bredda befintlig väg och göra ordentliga gång- och cykelbanor. Två rondeller – en vid järnvägsövergången och en i centrum skulle minska problemet att ta sig ut på vägen i rusningstrafik och ytterligare en gångtunnel under väg och järnväg skulle också göra trafiksituationen så mycket bättre i Brunflo. Vägen genom Brunflo bör förbättras gällande trafiksäkerhet och tryggare gång- och cykelvägar, hastigheten bör om möjligt höjas genom samhället. Vägen bör breddas och bullerplank sättas upp.

Anser att det vore lämpligt att lägga förbifarten där kraftledningen går idag, samt även att använda vägen som går till Grytans läger för att undvika ytterligare intrång för berörda fastighetsägare.

Anser att ett alternativ i dalgången strax öster om Brunflo samhälle skulle skära av samhället och påverka deras boendemiljö negativt med ökat buller och minskad trafiksäkerhet. Vägen kommer även att förstöra den jordbruksmark som finns i området.

Ett mer östligt alternativ i skogen anser de vara att föredra även om det bästa vore att reparera och bygga ut den befintliga vägen genom Brunflo.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket utreder i det fortsatta arbetet hur en ny väg kan anpassas på bästa sätt till omgivningen. Vi tittar på flera olika alternativ i hela utredningsområdet, där ett mer östligt alternativ inte bedöms påverka jordbruksmarken eller boendemiljön lika negativt som ett alternativ i dalgången närmare samhället. I det fortsatta arbetet ingår även en översyn av nuvarande väg genom Brunflo som ett alternativ. Vi ska även utreda hur vägen påverkar den nuvarande markanvändningen och hur denna påverkan kan lösas på bästa sätt.

Ett alternativ i anslutning till en befintlig kraftledningsgata innehåller en mängd säkerhetsaspekter som måste beaktas. Kraftledningen bör i så fall markläggas om detta alternativ ska vara genomförbart. Trafikverket tar med detta alternativ i det fortsatta arbetet.

- **Övriga synpunkter**

Vill påpeka att informationen om projektet varit dålig, de boende har inte varit medvetna om att projektet dragit igång. En ny väg kommer att förstöra många boendemiljöer och många i bygden känner en stor oro för om detta projekt ska bli av eller inte.

Trafikverkets kommentar: I detta skede i processen har informationen om projektet annonserats i tidningen samt på Trafikverkets hemsida i enlighet med Trafikverkets planeringsprocess. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på några platser under samrådstiden. Längre fram i processen kommer samrådsmöten att hållas på orten. Inbjudan till dessa sker via tidningsannons och på Trafikverkets hemsida, samt även brevlades till direkt berörda fastighetsägare.

Det går att följa projektets fortsatta process på Trafikverkets hemsida:
http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Jamtland/E14_E45_Brunflo/

I den nationella transportplanen för åren 2014-2025 har regeringen avsatt medel för att bygga en mötesfri landsväg öster om Brunflo. Syftet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt förbättra tätortsmiljön. Detta projekt har varit aktuellt i många år, och avsikten är att projektet ska genomföras.

Ulrika Sundgren

projektledare

5. Underlag

2014-11-27 Minnesanteckningar från möte med Länsstyrelsen i Jämtlands län
2014-10-27 Minnesanteckningar från möte med Östersunds kommun
2015-01-15 E-post från Länstrafiken i Jämtlands län
2015-02-11 E-post från Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län
2015-05-21 Minnesanteckningar från möte med Länsstyrelsen i Jämtlands län
2015-05-22 Yttranden i samband med Öppet hus 2015-05-22
2015-06-24 Länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan
2015-10-13 Minnesanteckningar från möte med länsstyrelsen, Enetjärn Natur, Jamtli
2015-11-03 Mötesanteckningar från möte med SGU
2015-11-18 Yttranden i samband med Öppet hus 2015-11-18
2016-03-17 Minnesanteckningar från möte med länsstyrelsen
2016-04-21 Yttrande i samband med Öppet hus 2016-04-21
2016-06-08 Synpunkter Brunflobor med namnunderskrifter
2016-08-29 Möte med Försvarmakten

Yttrande på samrådsunderlaget:

2015-03-23 Riksantikvarieämbetet
2015-03-27 Östersunds kommun
2015-03-30 SGU
2015-04-07 Transportstyrelsen
2015-04-14 Länsstyrelsen i Jämtlands län
2015-04-14 Föreningen Förbifart Brunflo
2015-04-14 Sveriges Åkeriföretag
2015-04-14 Östersunds kommun, politisk komplettering
2015-04-15 Lantbrukarnas Riksförbund
2015-04-15 Polismyndigheten Nord
2015-04-19 Region Jämtland Härjedalen
2015-03-14 - 2015-04-14 Allmänheten

Yttrande på samrådshandlingen Val av lokalisering:

2016-06-04 Krokoms kommun
2016-06-07 Representanter från näringslivet
2016-06-07 Östersunds kommun
2016-06-07 Region Jämtland/Härjedalen
2016-06-02 Jämtland-Härjedalen turism
2016-05-20 Länsstyrelsen i Jämtlands län
2016-05-14 SGU
2016-05-06 Naturskyddsföreningen
2016-05-07 Luftfartsverket
2016-05-02 Sametinget
2016-04-29 SGI
2016-04-29 Sveriges Åkeriföretag Norr
2016-04-29 Polismyndigheten Norr
2016-04-29 Dalasten AB, Jämtkross AB, Ölands Stenförädling AB
2016-04-28 Föreningen mot Förbifart Brunflo
2016-04-28 Jämtkraft
2016-04-28 Naturvårdsverket
2016-04-27 Telia Sonera AB
2016-04-27 Skogsstyrelsen
2016-04-26 Försvarmakten
2016-04-11 Jijnjevaerie sameby
2016-04-07 Fortifikationsverket
2016-04-01 Folkhälsomyndigheten
2016-03-30 Svenska Kraftnät
2016-03-23 Havs- och Vattenmyndigheten
2013-03-22 Transportstyrelsen
2016-03-17 - 2016-04-29 Allmänheten

Yttrande på komplettering av samrådsunderlag:

2016-08-16 Länsstyrelsen
2016-08-03 Fortifikationsverket
2016-08-22 Dalasten AB
2016-08-23 Försvarsmakten
2016-06-23 – 2016-08-16 Allmänheten



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se