

Granskningshandling E4 Trafikplats Torsboda 3

Timrå Kommun, Västernorrlands län

Vägplanbeskrivning inklusive miljöbeskrivning, 2026-02-20



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling, E4 Trafikplats Torsboda 3, Timrå kommun, Västernorrlands län, Vägplanbeskrivning inklusive miljöbeskrivning, 2026-02-20

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-02-20

Ärendenummer: TRV 2023/107266

Uppdragsnummer: 182681

Version: 1.0

Kontaktperson: Anne Mannela, Projektledare Trafikverket, 010-123 04 92

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING	7
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL.8	8
2.1. Bakgrund.....	8
2.2. Ändamål och projektmål	9
2.3. Planläggningsprocessen	10
3. MILJÖBESKRIVNING	11
3.1. Miljöbeskrivningens syfte	11
3.2. Avgränsning	11
3.2.1. Geografisk avgränsning	11
3.2.2. Tidsmässig avgränsning.....	12
3.2.3. Nollalternativ	12
3.2.4. Tematisk avgränsning.....	13
3.3. Metod och genomförande.....	13
3.3.1. Bedömningsmetodik	13
3.3.2. Osäkerheter	14
4. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	15
4.1. Befintlig väganläggning	15
4.2. Trafik och användargrupper	15
4.2.1. Biltrafik och tung trafik	15
4.2.2. Kollektivtrafik	15
4.2.3. Oskyddade trafikanter	16
4.2.4. Trafikstörningar och olyckor.....	16
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	16
4.3.1. Kommunala planer	16

4.3.2. Torsboda industripark	17
4.3.3. Befolkning	17
4.3.4. Målpunkter	17
4.4. Miljö och hälsa	17
4.4.1. Naturvärden och artfynd	17
4.4.2. Skyddade områden	20
4.4.3. Övrig biologisk mångfald	20
4.4.4. Föroreningar	21
4.4.5. Vatten	22
4.4.6. Luftföroreningar	25
4.4.7. Landskap, topografi och bebyggelse	25
4.4.8. Kulturmiljö	25
4.4.9. Riksintressen	26
4.4.10. Rekreation och friluftsliv	27
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar	27
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING.....	29
5.1. Val av lokalisering	29
5.2. Val av utformning.....	29
5.2.1. Vägutformning och väganläggning	29
5.2.2. Avvattning.....	33
5.2.3. Gestaltning.....	33
5.2.4. Trafik och markbehov under byggnadstiden	33
5.2.5. Genomförbarhet, arbetsmiljö och säkerhet	34
5.3. Utredningsarbete och bortvalda alternativ	34
5.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	34
5.4.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	34
5.4.2. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kommer att genomföras men som inte fastställs	35
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	36

6.1. Trafik och användargrupper	36
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	36
6.2.1. Översiktsplan	37
6.2.2. Fördjupad översiktsplan.....	37
6.2.3. Detaljplaner	37
6.3. Miljö och hälsa	38
6.3.1. Buller och vibrationer.....	38
6.3.2. Säkerhet och risker	39
6.3.3. Luftföroreningar	39
6.3.4. Markmiljö med mera	40
6.3.5. Masshantering	40
6.3.6. Skyddade arter och biologisk mångfald.....	40
6.3.7. Viltets rörelse i landskapet.....	41
6.3.8. Ytvatten	41
6.3.9. Grundvatten.....	42
6.3.10. Landskapsbild.....	43
6.3.11. Kulturmiljö	43
6.3.12. Klimat.....	43
6.4. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	43
6.5. Nollalternativet	44
6.6. Påverkan under byggnadstiden	45
7. SAMLAD BEDÖMNING AV EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	46
7.1. Måluppfyllelse	46
7.1.1. Uppfyllelse av ändamål och projektmål	46
7.1.2. De transportpolitiska målen.....	47
7.1.3. Miljökvalitetsmålen	47

8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	49
8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	49
8.2. Miljökvalitetsnormer	50
8.3. Hushållningsbestämmelser	50
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	51
9.1. Vägrätt och vägområde	51
9.1.1. Nytt fullständigt markanspråk för väg.....	52
9.2. Område med inskränkt vägrätt	52
9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt.....	53
10. FORTSATT ARBETE	54
10.1. Planläggningsprocess	54
10.2. Fastställelseprövning.....	54
10.3. Ytterligare tillstånd, dispenser mm	54
10.3.1. Väganslutningar som föreslås spärras	55
10.4. Kontroll och uppföljning.....	55
10.5. Kostnader och finansiering.....	56
11. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	57

1. Sammanfattning

I Torsboda nordost om tätorten Timrå och Indalsälven planeras industriverksamheter. Platsen ligger i direkt anslutning till E4 med möjlighet till goda kommunikationsförbindelser och stora effektuttag av elkraft. Planerade verksamheter på detaljplanerna Torsboda Nord respektive Torsboda Syd är i behov av en trafiklösning med anslutning mot E4 som säkerställer god trafiksäkerhet och tillgänglighet. Behovet av åtgärder i infrastrukturen har identifierats och utretts i detaljplanarbetet, trafikutredningar och i denna vägplaneprocess.

En ny trafikplats planeras, Torsboda 3. Trafikplatsen föreslås anläggas längs E4 med broplacering vid krönet på den så kallade Torsbodabacken. Samråd har hållits vintern 2023/2024 med projektets samrådsunderlag som grund och vintern 2024/2025 om projektets samrådshandling. Inkomna synpunkter har beaktats och inarbetats i vägplaneförslaget och dess underlag. Synpunkter har sammanställts och bemötts i vägplaneförslagets samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Projektets miljöfrågor beskrivs och hanteras i den miljöbeskrivning som integrerats i denna plan- och miljöbeskrivning med status granskningshandling.

E4 på sträckan som vägplanen omfattar utgörs av en mittvajerseparerad så kallad 2+1 väg med hastighetsbegränsningen 100 km/h. Den har en belagd vägbredd om 13 meter och är godkänd för den högsta bärighetsklassen. Cirka 10 000 fordonspassager sker varje dygn. Från Indalsälven i sydväst går E4 i en lång och brant uppförsläp med två stigande körfält som planar ut på krönet vid trafikplatsens tänkta centrumläge där växling av körfält sker. E4 har i Torsbodabacken, vid ogynnsamt vinterväder, problem med stillastående fordon och köbildning vilket primärt beror på den branta lutningen väster om planerade åtgärder.

Den påverkan på omgivningarna som sker genom vägförslaget och dess genomförande bedöms huvudsakligen få konsekvenser i projektets omedelbara närhet. Planerade åtgärder ligger i ett brukat skogsområde som till stor del saknar andra verksamheter och miljövärden. Projektet bedöms generellt få små miljökonsekvenser, men den ökade trafiken som blir en följd av planerade industrier genererar ökat buller, luftburna utsläpp och övrig omgivningspåverkan.

Under byggnadstiden planeras förbifarter för E4-trafiken söder om befintlig E4 och temporära ytor behövs för masshantering, upplag, byggvägar med mera. Under stora delar av byggtiden föreslås förbud för vänstersvängar i anslutningen mot den så kallade Hässjövägen (väg 685) i projektets södra del.

Projektets ändamål och projektmål bedöms uppfyllas genom föreslagna åtgärder. Trafikplatsen möjliggör god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Utformningen med av- och påfartsramper i båda färdriktningar på E4 skapar god tillgänglighet till detaljplaneområdena med låg risk för negativ påverkan på annan trafik. Anläggandet av busshållplatser på trafikplatsens ramper med gång- och cykelbana från dessa tillsammans med belysning skapar god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. En utökning av trafikplatsens kapacitet är möjlig om behov uppstår i framtiden. Genom att återanvända avbaningsmassor i projektet är målet att skapa en trafikplats med utgångspunkt i de lokala förutsättningarna som harmoniserar med det omgivande landskapet. Samordning med närliggande planerade projekt kommer att vara viktigt i det fortsatta arbetet för att optimera logistik, masshantering, klimatpåverkan och för att undvika arbetsmiljörisiker under byggskedet.

Bedömd kostnad för projektet är cirka 276 miljoner kronor.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

I Torsboda nordost om tätorten Timrå och Indalsälven planeras industrietableringar norr och söder om E4 på detaljplanelagda områden. Timrå kommun har låtit göra en trafikutredning (WSP, 2021) som påvisar behovet av en ny trafikplats längs E4 för att lösa trafikförsörjningen till de planerade industriområdena på detaljplanerna Torsboda Nord och Torsboda Syd. Benämningen av trafikplatsen som Torsboda 3 kommer sig av de två befintliga trafikplatserna Torsboda 1 och 2 längs E4 sydväst om detta projekt (figur 1). Detaljplanernas syfte är att skapa förutsättningar för industriändamål med fokus på energiintensiva verksamheter (Timrå kommun, 2024a; 2024b). Den planerade trafikplatsen kommer att vara den primära anslutningen för detaljplaneområdena från det allmänna vägnätet. Det förväntat stora antalet arbetspendlare innebär att trafikplatsen behöver ha hög kapacitet för fordonsflöden och inkludera en funktionell kollektivtrafiklösning. Framtida verksamheter på de detaljplanelagda områdena bedöms vara viktiga för hela regionens utveckling och trafikplatsen utgör en förutsättning för dessa. Kommunen har föreslagit ytterligare utveckling i närområdet som kan bli betjänt av trafikplatsen.

Planerade industrier på detaljplanerna kommer att få tillgång till elförsörjning med möjlighet till stora effektuttag. E.ON planerar att bygga en ny dubbel 130 kV-ledning med sträckning från nordväst om trafikplatsen till en föreslagen fördelningsstation i Torsboda (E.ON, 2024). En yta för fördelningsstationen finns avsatt i den nordöstra delen av detaljplan Torsboda Syd.

Det finns ingen åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för projektet men förhållanden och behov av åtgärder har identifierats och utretts i bland annat kommunens detaljplanearbete (Timrå kommun, 2024a; 2024b) och i en trafikutredning (WSP, 2021) samt i arbetet med denna vägplaneprocess. I avsnitt 4.3.1 redogörs för kommunens planer för området.



Figur 1. Den planerade trafikplatsens utbredning visas i grått och broplaceringen med gul prick. Väg 685 som kallas för Hässjövägen har anslutningar mot E4 i Torsboda och Svarvarböle.

2.2. Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är att skapa en trafikplats som säkerställer god trafiksäkerhet och tillgänglighet på E4 och till de planerade industriområdena i Torsboda.

Följande projektmål har satts upp för projektet:

- Trafikplatsen ska möjliggöra god tillgänglighet och trafiksäkerhet till och från de planerade industriområdena i båda färdriktningar på E4. Detta innefattar kollektivtrafiken samt oskyddade trafikanter inom trafikplatsen.
- Trafikplatsen ska utformas för att möta framtida transportbehov för så väl trafik längs E4 som lokal trafik.
- Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 ska beaktas vid utformning av trafikplatsen.
- Vägplanen ska skapa förutsättningar för god arbetsmiljö i produktions- och driftskedet.
- Trafikplatsen ska anpassas till landskapets och omgivningarnas förutsättningar.

2.3. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Planläggningsprocessen för vägplanen styrs av väglagen med tillhörande förordningar men även av annan lagstiftning. När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft erhåller den som ska bygga vägen rätt att anlägga den i enlighet med planen. Ett viktigt syfte med processen är att planeringen ska ske med god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen.

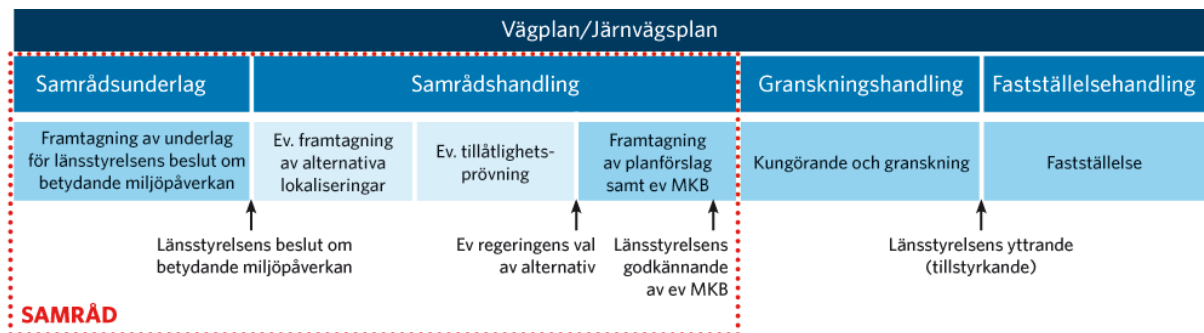
I planläggningsprocessen utreds var och hur väganläggningen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar och vad de berörda tycker med mera.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Om projektet inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan upprättas i stället en miljöbeskrivning.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

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

Nu befinner sig projektet i fasen granskningshandling (figur 2).



Figur 2. Illustration av planläggningsprocessen.

3. Miljöbeskrivning

2024-04-02 beslutade länsstyrelsen i Västernorrlands län att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utifrån samråd och det som beskrivits i vägplaneprocessens samrådsunderlag. Miljöfrågor beskrivs och hanteras därmed i den miljöbeskrivning som integrerats i denna plan- och miljöbeskrivning med status granskningshandling.

I vägförordningen 3 kap. 12 § beskrivs lagkraven för miljöbeskrivningens innehåll:

En redovisning av en verksamhets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön enligt 16 a § tredje stycket 3 väglagen (1971:948) ska innehålla uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

3.1. Miljöbeskrivningens syfte

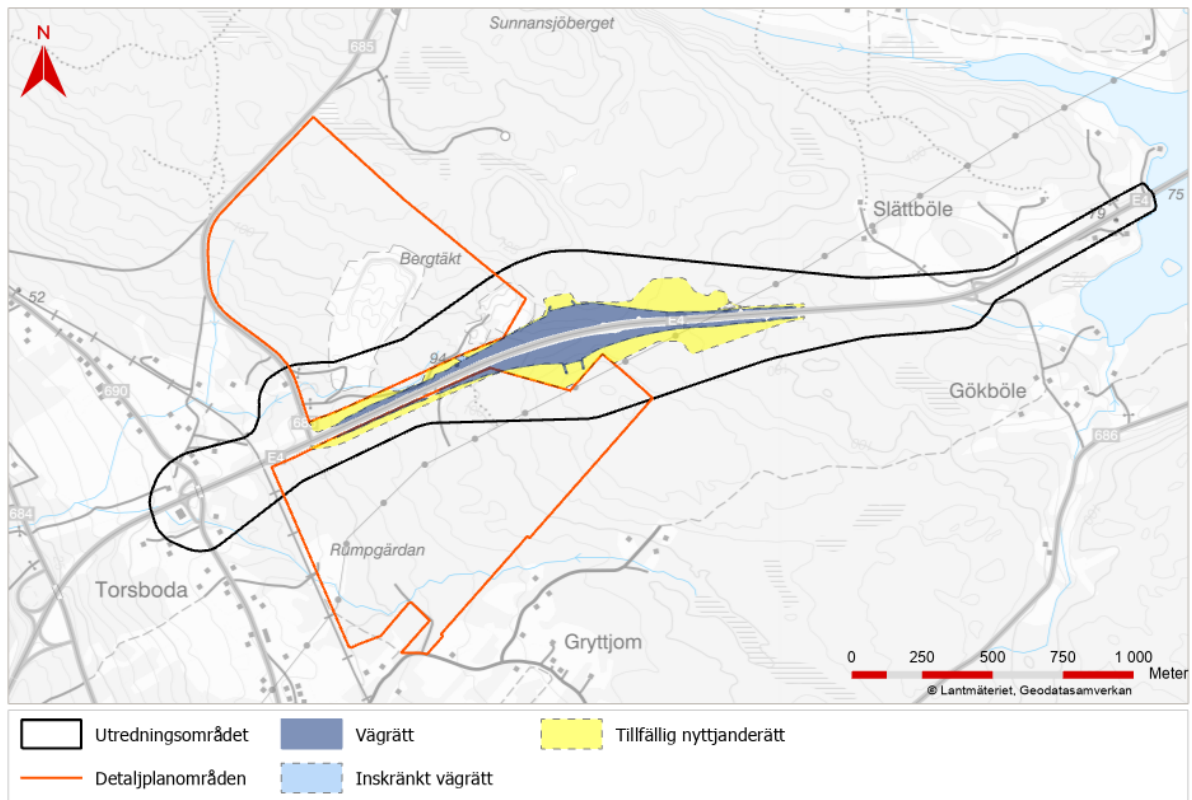
Syftet med miljöbeskrivningen är att dokumenterat integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande och bidra till en miljöanpassning av projektet. I miljöbeskrivningen ingår att identifiera och beskriva projektets förutsättningar och miljöpåverkan, verka för miljöanpassning och identifiera eventuella behov av skyddsåtgärder. Den utgör även underlag för en samlad bedömning av konsekvenser för människors hälsa och miljön.

En miljöbeskrivning behöver utreda och redovisa uppgifter för att tillgodose de krav som finns i miljölagstiftningen. Till detta hör bland annat miljöbalkens mål och allmänna hänsynsregler (1-2 kap.), hushållningsbestämmelser (3-4 kap.), miljö kvalitetsnormer (5 kap.), skydd av områden (7 kap.), bestämmelser om skydd av biologisk mångfald (8 kap.), vattenverksamhet (11 kap.) samt kulturmiljölagen.

3.2. Avgränsning

3.2.1. Geografisk avgränsning

I det initiala utredningsarbetet i vägplanens samrådsunderlag identifierades ett stort utredningsområde (figur 3). Området sträcker sig från trafikplats Torsboda 2 i väster till Bölesjön i öster. Utredningsområdet är det område inom vilket detaljerade förutsättningar, tänkbara lösningar, utformning och åtgärder har studerats. Beroende på miljöaspekt är det även relevant att beskriva och beakta påverkan och konsekvenser inom ett större geografiskt område, ett så kallat influensområde. Direkt fysisk påverkan sker framför allt inom vägförslagets markanspråk. Granskningshandlingens vägförslag och markanspråk framgår av illustrations- och plankartor. Den påverkan som kan komma att ske bedöms huvudsakligen få konsekvenser inom projektet och i dess omedelbara närhet.



Figur 3. Vägplaneförslagets ungefärliga omfattning markerat i blått (vägrätt) och gult (tillfälliga ytor). Projektets utredningsområde markerat med svart linje. Detailplanerna, nord respektive syd, är markerade med orange linje.

3.2.2. Tidsmässig avgränsning

Miljöförhållandena för relevanta miljöaspekter beskrivs utifrån tre tidshorisonter: nuläget, byggskedet och driftskedet. Beskrivningen av nuläget är resultatet av de inventeringar och utredningar som gjorts i området och finns beskrivna i kapitel 4. Byggskedet omfattar tiden för byggnationen av trafikplatsen. Byggstart bedöms kunna ske år 2028 med cirka tre års genomförandetid. Driftskedet omfattar perioden från öppningsåret men representeras även av ett prognosår som är satt till år 2045. Prognosåret beskriver den ungefärliga tidpunkt som används för prognoser för exempelvis trafikutveckling och annan samhällsutveckling.

3.2.3. Nollalternativ

Ett nollalternativ beskriver hur området skulle utvecklas om föreslagen vägplan inte genomförs. Ett så kallat nollalternativ kan ingå i miljöbeskrivningen om miljöförhållandena förväntas förändras på ett märkbart sätt i en framtida situation även utan att projektet genomförs.

Behovet av en ny trafikplats vid E4 i Torsboda är en konsekvens av planerade verksamheter på detaljplanerna. Samtidigt utgör trafikplatsen en förutsättning för dessa verksamheter. Det blir därför svårt att jämföra ett nollalternativ som inkluderar etablerade industrier utan en trafikplats. För analys och för att särskilja olika konsekvenser görs ändå denna separering. En sammanfattande redovisning av konsekvenserna i nollalternativet görs i avsnitt 6.5.

De förutsättningar som har antagits i nollalternativet är fullt utbyggda industrier på detaljplanerna Torsboda Nord och Torsboda Syd. Detaljplanernas syfte är att skapa förutsättningar för industriändamål med fokus på energiintensiva verksamheter (Timrå kommun, 2024a; 2024b) och det är denna typ av verksamheter som antas i nollalternativet. Det finns ambitioner från kommunen om ytterligare utveckling av närområdet vilket bland annat beskrivs i den fördjupade översiktsplanen över Torsboda-Söråker (Timrå kommun, 2025a) och i avsnitt 4.3.1. Detta inkluderas inte i nollalternativet

eftersom dessa övergripande ambitioner om framtida förhållanden, planer, påverkanstryck och trender innefattar stora osäkerheter. Nollalternativet beskrivs för prognosåret 2045.

3.2.4. Tematisk avgränsning

Identifieringen av miljöaspekter utgår från definitionen i miljöbalken 6 kap. och omfattar:

...direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

- 1. befolkning och människors hälsa,*
- 2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,*
- 3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,*
- 4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,*
- 5. hushållning med material, råvaror och energi, eller*
- 6. andra delar av miljön.*

Med kumulativa effekter avses effekter som samverkar och som kan riskera att förstärkas genom exempelvis närliggande projekt och verksamheter.

Med utgångspunkt från genomförda utredningar, samråd samt beaktande av yttranden bedöms följande miljöaspekter vara relevanta att beskriva närmare i denna plan- och miljöbeskrivning: buller och vibrationer, säkerhet och risker, luftföroreningar, markmiljö, masshantering, skyddade arter och övrig biologisk mångfald inklusive viltets rörelse i landskapet, ytvatten, grundvatten, landskapsbild, kulturmiljö och klimat. Andra miljöaspekter har bedömts att inte påverkas av vägplanens åtgärder i mer än försumbar utsträckning och har avgränsats bort under utredningsarbetets gång.

3.3. Metod och genomförande

Genomförandet av miljöbeskrivningen utgår från Trafikverkets vägledning ”Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt” (Trafikverket, 2022a).

3.3.1. Bedömningsmetodik

Projektets påverkan, effekter och konsekvenser har utretts och bedömts. Påverkan och effekter innebär de förändringar i miljön som projektet själv eller tillsammans med andra verksamheter medför. Konsekvenserna innefattar en kvalitativ bedömning av effekternas betydelse för olika miljöintressen. Utöver den kvalitativa konsekvensbedömningen görs en värdering av konsekvensernas storlek. Denna bedöms med stöd av en definierad skala enligt tabell 1. Konsekvensernas storlek beror dels på effekternas omfattning, dels på miljöintressets värde och/eller känslighet. Det innebär att effektbedömningen kombineras med miljöförhållandena för att avgöra hur stora konsekvenserna bedöms bli.

Tabell 1. Skala som används för värdering av konsekvenser.

Intressets värde/känslighet	Miljöeffekt				
	Stor	Måttlig	Liten	Försumbar	Positiv
Högt	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Obetydlig	Positiv
Måttligt	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Obetydlig	Positiv
Lågt	Måttlig negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Obetydlig	Positiv

3.3.2. Osäkerheter

Miljöbedömningar är förknippade med osäkerheter vilka kan vara kopplade till både den framtida utvecklingen och till bedömningen av projektets effekter och konsekvenser. Osäkerheter behöver hanteras och så långt som möjligt minimeras. Detta har gjorts bland annat genom att inte inkludera skyddsåtgärder i bedömningarna där det finns osäkerheter om de kommer att genomföras samt genom att använda beprövade metoder och sakkunskap och att säkerställa tillräckligt underlag för bedömningar i projektets olika skeden.

4. Förutsättningar

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna i utrednings- och influensområdet baserat på nuläget.

4.1. Befintlig väganläggning

E4 på aktuell sträcka är en med mittvajer mötesseparerad så kallad 2+1 väg med skyltad hastighet 100 km/h. Den belagda vägbredden är cirka 13 meter. Vägen är klassad och godkänd för bärighetsklass 4 (BK4), vilket bland annat innebär en tillåten total fordonsvikt på 74 ton. Från sydväst går E4 i en lång och brant uppförbacke, med två stigande körfält, som planar ut på krönet vid trafikplatsens planerade centrumläge. Växling av 2+1 körfälten sker vid krönet av Torsbodabacken.

I sydväst, cirka 1 500 meter från Torsbodabackens krön finns en trafikplats (Torsboda 2) med av- och påfarter mellan E4 och Rigestavägen (väg 690). Öster om denna finns en anslutning till Hässjövägen (väg 685) med ett vänstersvängsfält för norrgående trafik på E4 (figur 1). För södergående trafik på E4 finns ett kort högeravsvängningsfält. Från Hässjövägen, som leder mot Hässjö, finns anslutningar till två bergtäkter inom detaljplan Torsboda Nord. Hässjövägen är en 6,5 kilometer lång statlig väg som ansluter mot E4 i Torsboda i söder och i Svarvarböle i nordost.

Anslutning från E4 till detaljplanområdet Torsboda Syd finns idag i form av en mindre ägovägsanslutning med en in- och en utfart. Eftersom E4 är mitträckesseparerad möjliggör denna anslutning endast högersväng in och högersväng ut på E4.

I Gökböle och Slättböle nära Bölesjön i utredningsområdets östra del finns två vändplatser i form av så kallade slingor. En för norr- och en för södergående trafik på E4 med anslutande vägar till de två byarna.

Mellan trafikplats Torsboda 2 och anslutningen mot Hässjövägen strax väster om planerade åtgärder för den nya trafikplatsen finns en bro på E4 över järnvägen Ådalsbanan med byggnadsår 1953.

Längs E4 på sträckan som vägplanen omfattar finns ett fåtal mindre trummor, diken, skyltning samt ett viltstängsel med trästolpar anlagt år 1999. Det finns inga anlagda faunapassager eller viltuthopp inom utredningsområdet. Öppningar i det befintliga viltstängslet finns vid anslutningarna till Gökböle och Slättböle, vid Hässjövägen, Rigestavägen samt under E4 vid järnvägsbron och vid Bölesjöns strand.

Det finns olika typer av ledningar i området. Samordning pågår med ledningsägare.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Biltrafik och tung trafik

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på E4 i området är totalt omkring 9 500 fordon enligt den senaste mätningen från 2023. 12 % utgjordes av tung trafik. ÅDT på Hässjövägen (väg 685) mättes senast år 2014 och var omkring 320 mellan Hässjö och Torsboda och omkring 80 mellan Hässjö och Svarvarböle. Trafikplats Torsboda 1 och Torsboda 2 har sammantaget ett stort antal trafikrörelser av och på E4 (Trafikverket, 2025).

4.2.2. Kollektivtrafik

Ett flertal bussturer trafikerar Torsboda (hållplats Torsboda E4 och/eller Torsboda Rigestavägen) enligt Din Tur (2025); linje 201 mellan Sundsvall-Härnösand; linje 611 Tynderösundet-Timrå-Sundsvall; linje 633 Bredsjön-Lagfors-Stavreviken-Söråker; linje 635 Västerå-Hässjö-Söråker och Ybuss som är en kommersiell busslinje. Även andra bussturer förekommer.

Busslinjerna 635, 611, och skolskjuts trafikerar väg 685 (Hässjövägen).

4.2.3. Oskyddade trafikanter

Det finns ingen gång- och cykelväg längs E4 i området och få lokala målpunkter för gående och cyklister. Viss aktivitet i form av cykling finns registrerad längs E4 och på Rigstavägen där det under E4 och vid macken i Torsboda finns anvisad plats för gående och cyklister.

4.2.4. Trafikstörningar och olyckor

Den branta Torsbodabacken längs E4 är ett välkänt problem för trafiken under vinterhalvåret. Det händer att norrgående trafik blockeras av stillastående fordon när det är halt väglag och långa köer uppstår. Den mest kritiska delen av sträckan är belägen sydväst om järnvägsbron där lutningen på E4 är som brantast. Där finns även anslutningar till trafikplatserna Torsboda 1 och 2 med korta av- och påfartsramper som kan förvärra situationen ytterligare genom störningar i trafikrytmen. Även korsningen med tillhörande vänstersvängsfält till Hässjövägen medför trafiksäkerhetsproblem.

Ett utdrag ur olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) mellan åren 2012 och 2025 visar 33 polisrapporterade olyckor längs E4 från trafikplats Torsboda 1 strax sydväst om utredningsområdet till vändplatserna i Gökböle/Slättböle. Av de registrerade olyckorna var det en dödsolycka och tre svåra olyckor. Resterande var så kallade lindriga olyckor. Dödsolyckan inträffade vid vänstersväng från E4 till Hässjövägen (Transportstyrelsen, 2025). Merparten av de rapporterade olyckorna på E4 inträffade sydväst om järnvägen. Olycksdatabasen Strada registrerar enbart olyckor med personskador. Övriga olyckor registreras inte. Viltolyckor kopplat till viltets rörelse i landskapet redovisas i avsnitt 4.4.3.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

En viktig del i Timrå kommuns ambitioner för utvecklingen är de industrisatsningar i Torsboda som kommunen driver i samarbete med Härnösand och Sundsvalls kommun.

4.3.1. Kommunala planer

Översiktsplan

En översiktsplan uttrycker kommunens samlade strategi för hur mark- och vattenområden och den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen är i sig inte juridiskt bindande men har en vägledande funktion för beslut och fungerar som ett redskap i det lokala utvecklingsarbetet.

Timrå kommuns översiktsplan (Timrå kommun, 2018) tar sikte mot år 2035. Den innebär bland annat satsningar för att stärka företagsklimatet. I översiktsplanen står det bland annat att kommunala beslut ska skapa förutsättningar för att kunna erbjuda möjlighet till lägen lämpliga för ytkrävande verksamheter och att kollektivtrafiken ska utvecklas för att skapa möjligheter till arbetspendling. Översiktsplanen redovisar förslag på nya näringslivsområden varav två är de numera antagna detaljplanerna Torsboda Nord och Torsboda Syd.

Fördjupad översiktsplan

Timrå kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan över Torsboda-Söråker, vilken täcker in området kring planerad trafikplats och som antogs 2025-11-24. Syftet med planen är att ”uppdatera gällande översiktsplan för området kring Torsboda och Söråker så att framtidens industriella utveckling sker i god avvägning mellan näringsliv, industri, tätortsutveckling samt bevarande av natur och kultur” (Timrå kommun, 2025a). Den fördjupade översiktsplanen beskriver att planläggning för större industrietableringar kring E4 i Torsboda har påbörjats, och att intentionen är att låta dessa områden växa vidare från den planerade nya trafikplatsen. Flera potentiella ytor har identifierats som

idag inte utgörs av verksamhetsmark eller är planlagd för det, men som kan bli verksamhetsytor i framtiden.

Gällande detaljplaner

”*Detaljplan för Torsboda 1:2 m.fl Industriområde för energiintensiv verksamhet*” (kallad detaljplan Torsboda Syd) – Detaljplanen ligger söder om E4, i direkt anslutning till den planerade trafikplatsen. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige 2022-04-25 och tillåter markanvändning för industri och tekniska anläggningar. Närmast E4 finns i detaljplanen en zon innehållande så kallad prickmark som begränsar markens nyttjande till att den inte får förses med byggnader.

”*Detaljplan Torsboda 4:29 m.fl Torsboda Nord Industriområde*” (kallad detaljplan Torsboda Nord) – Detaljplanen ligger norr om E4. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige 2023-08-28 och tillåter industriändamål. Planens syfte är att skapa förutsättningar för industriändamål med fokus på energiintensiva etableringar. Markanvändningen syftar till att skapa förutsättningar för industriverksamheter. Planen är belägen på E4:ans norra sida. Området utgörs idag av skogsmark där träd har avverkats inför planerade kommande industrietableringar.

4.3.2. Torsboda industripark

Torsboda Industrial Park AB är ett bolag som Timrå och Sundsvalls kommun äger gemensamt för att möta regionens behov av att utveckla näringsliv och arbetsmarknad. Bolagets uppdrag är att skapa förutsättningar för etableringar med företag som genererar ett stort antal arbetstillfällen. Fokus är elintensiv verksamhet inom den gröna industrialiseringen. Valet av Torsboda som plats för detta motiveras av god tillgång till förnybar el och goda förbindelser. Utöver E4 som går rakt genom området finns flygplats, järnväg och tre hamnar i närområdet (Torsboda Industrial Park, 2025).

4.3.3. Befolkning

År 2024 hade Timrå kommun 17 521 invånare (SCB, 2025). Målet i översiktsplanen är att befolkningen ska öka vilket bland annat innebär ett behov av nya bostäder.

Tätorten som ligger närmast den planerade trafikplatsen är Söråker samhälle med cirka 2 400 invånare. Andra närliggande tätorter är Bergforsen med 1 740 och Timrå med 10 500 invånare (SCB, 2020). I närheten av utredningsområdet finns några byar med färre än 50 invånare. Närmaste bostadshus ligger omkring 400 meter från planerade åtgärder. Hus som ligger närmare ägs numera av Torsboda Industrial Park och används inte längre som bostäder.

4.3.4. Målpunkter

Många transporter har målpunkter i närområdet, bland annat SCA:s virkesterminal strax väster om utredningsområdet och hamnen/logistikområdet Deltaterminalen i Söråker. SCA har även en stor plantskola väster om Indalsälven. Andra målpunkter är Sundsvall-Timrå Airport belägen i Indalsälvens delta, bensinstationen Circle K i Torsboda och Indalsälvens deltas naturreservat. I Söråker, cirka tre kilometer söder om planerade åtgärder finns affärer, skolor och frekvent använda busshållplatser i och med att arbetspendlingen är stor. Folkets hus/kulturhuset i Söråker belägen vid Söråkers skola bedriver en omfattande verksamhet. De flesta trafikanter längs E4 är dock långväga med målpunkter norr och söder om närområdet.

4.4. Miljö och hälsa

4.4.1. Naturvärden och artfynd

I figur 4 visas naturvärden och artfynd som observerats i, och i nära anslutning till, projektets utredningsområde. Den största andelen fynd ligger utanför vägplanens markanspråk.

Under 2023 genomförde WSP en naturvärdesinventering (NVI) med fältbesök i juni. Inventeringen täckte projektets utredningsområde. Under inventeringen identifierades tre naturvärdesobjekt (figur 4). Två av dessa, Torsbodabäcken i utredningsområdets sydvästra del och en blandskog intill Hässjövägen strax utanför utredningsområdet, hade visst naturvärde (naturvärdesklass 4). En sumpskog med stor trädvariation som gick längs med en gren av Torsbodabäcken på norra sidan av E4 bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3). Merparten av sumpskogen avverkades 2024. Inga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet påträffades. Den samlade bedömningen är att inventeringsområdet i stort saknar naturvärden och att de naturvärden som fanns var koncentrerade till inventeringsområdets västra del (WSP, 2023).

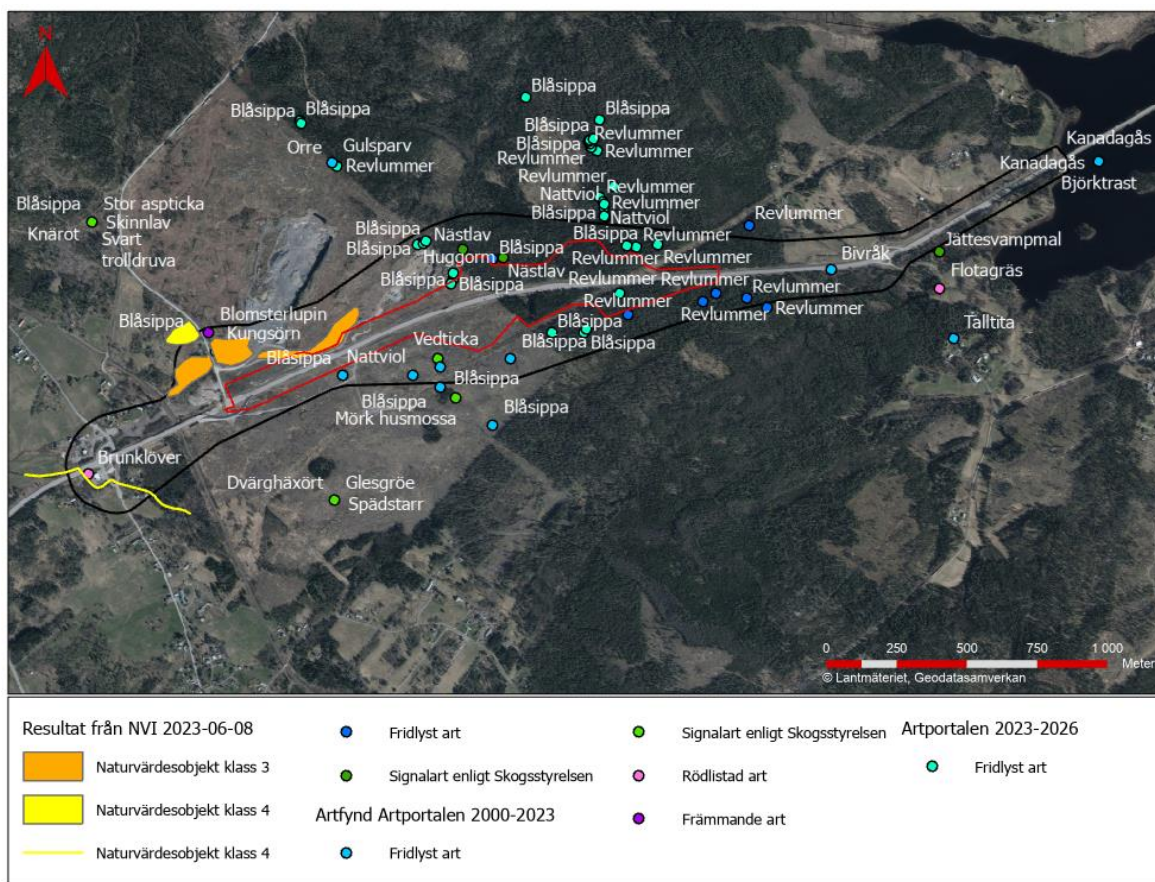
Utöver ovan nämnda NVI har naturvärdesinventeringar i området gjorts som del av Timrå kommuns detaljplanearbete inom detaljplanerna Torsboda Syd och Torsboda Nord samt inför E.ON:s planerade nya ledningsdragningar. Inom detaljplan Torsboda Syd identifierades ett flertal naturvärdesobjekt (Skogsstyrelsen, 2021) men de berörs inte av föreslagna åtgärder för den nya trafikplatsen. Området för detaljplanen Torsboda Syd har nu till största del blivit avverkad. Inom detaljplan Torsboda Nord identifierades tre naturvärdesobjekt (SWECO, 2023a). Ett av dessa ligger inom vägplanens utredningsområde och utgör till del samma naturvärdesobjekt som identifierades av WSP 2023 nämligen sumpskogen med påtagligt naturvärde som till stor del är avverkad.

I Skogsstyrelsens databas Skogens Pärlor finns tidigare identifierade naturvärdesobjekt, nyckelbiotoper och sumpskogar med mera samlade (Skogsstyrelsen, 2025). Inga av dessa överlappar med projektets utredningsområde.

Under naturvärdesinventeringen som genomfördes av WSP i juni 2023 observerades bland annat blåsippan och revlumner. Dessa är fridlysta arter som är vanligt förekommande i Timrå kommun och i stora delar av Sverige. Båda har rödlistestatusen "livskraftig" (tabell 2). Det samma gäller för arten nattviol som även den förekommer inom utredningsområdet enligt observationer som rapporterats till databasen Artportalen (figur 4 och tabell 2).

I tabell 2 visas fridlysta arter som observerats och rapporterats till Artportalen mellan åren 2000-2026 inom, och upp till 500 meter utanför, projektets utredningsområde. Några av dessa är överflygande fåglar som troligen inte häckar i området. Huggorm finns observerad i nära anslutning till planerade åtgärder. En sökning på signalarter, fridlysta, rödlistade och främmande arter som rapporterats till Artportalen mellan åren 2000-2023 gjordes 2023-09-18 och en kompletterade sökning på fridlysta arter gjordes 2026-01-29 som omfattar perioden 2023 och framåt. Resultaten från sökningarna visas i figur 4 tillsammans med de artfynd och naturvärdeobjekt som observerades under naturvärdesinventeringen. Den största koncentrationen artfynd ligger utanför vägplanens markanspråk. Nästlav och jättesvampmal som har iakttagits norr och öster om planerade åtgärder är så kallade skogliga signalarter och kan indikera skyddsvärda skogsmiljöer. Nästlav är en signalart som oftast förekommer i tallskogar. Artens signalvärde är störst i södra Sverige. Insekten jättesvampmal är en signalart för vissa typer av lövskogar. I det här fallet återfanns kläckhål på en fnöskticka i en utdikad sumpskog i inventeringsområdets sydöstra del och bedöms därför inte bidra med något artvärde för platsen.

Ett litet bestånd av den främmande och invasiva arten blomsterlupin finns rapporterat i Artportalen längs Hässjövägen (figur 4). Under observationer som gjordes i juni 2024 längs E4 påträffades blomsterlupiner på flera platser i vägdiket längs E4 inom området för den planerade trafikplatsen. I regionen förekommer lupin frekvent i vägdiken längs E4. Invasiva arter riskerar att tränga undan andra förekommande arter och påverka den biologiska mångfalden negativt om de inte bekämpas.



Figur 4. Naturvärden och artfynd i, och inom 500 meter från, projektets utredningsområde. Resultat från naturvärdesinventeringen som utfördes av WSP 2023, en sökning på signalarter, fridlysta, rödlistade och främmande arter på Artportalen 2023 samt en kompletterade sökning på fridlysta arter på Artportalen 2026. Projektets utredningsområde, markerad med svart linje. Vägplanens markanspråk markerad med röd linje.

Tabell 2. Fridlysta arter som observerats och rapporterats till Artportalen mellan åren 2000-2026 inom, och upp till 500 meter utanför, projektets utredningsområde.

Artgrupp	Artnamn	Latinskt namn	Rödlistestatus	Naturvärdsstatus
Fåglar	Bivråk	<i>Pernis apivorus</i>	LC, livskraftig	Fågeldirektivet Bilaga 1
Fåglar	Björktrast	<i>Turdus pilaris</i>	NT, nära hotad	Fridlyst enligt 4 § Artskyddsförordningen
Fåglar	Gulspurv	<i>Emberiza citrinella</i>	NT, nära hotad	Fridlyst enligt 4 § Artskyddsförordningen
Fåglar	Kanadagås	<i>Branta canadensis</i>	LC, livskraftig	Fågeldirektivet Bilaga 2
Fåglar	Kungsörn	<i>Aquila chrysaetos</i>	NT, nära hotad	Fågeldirektivet Bilaga 1
Fåglar	Orre	<i>Lyrurus tetrix</i>	LC, livskraftig	Fågeldirektivet Bilaga 1 och Bilaga 2
Fåglar	Talltita	<i>Poecile montanus</i>	NT, nära hotad	Fridlyst enligt 4 § Artskyddsförordningen
Kärlväxter	Blåsippa	<i>Hepatica nobilis</i>	LC, livskraftig	Fridlyst enligt 9 § Artskyddsförordningen
Kärlväxter	Nattviol	<i>Platanthera bifolia</i>	LC, livskraftig	Fridlyst enligt 8 § Artskyddsförordningen
Kärlväxter	Revlummer	<i>Lycopodium annotinum</i>	LC, livskraftig	Fridlyst enligt 9 § Artskyddsförordningen
Kräldjur	Huggorm	<i>Vipera berus</i>	LC, livskraftig	Fridlyst enligt 6 § Artskyddsförordningen

4.4.2. Skyddade områden

Det finns inga formellt skyddade områden i projektets närhet. Inom projektets utredningsområde cirka en kilometer öster om trafikplatsen omfattas Bölesjön öster om den planerade trafikplatsen av strandskydd 100 meter från strandlinjen. Närmaste skyddade områden är Rigstakärret och Indalsälvens delta. Rigstakärret ligger omkring en kilometer söder om den planerade trafikplatsens läge och är ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet samt ett skogligt biotopskyddsområde. Indalsälvens delta, omkring 2,5 kilometer sydväst om trafikplatsens läge, är ett naturreservat och ett Natura 2000-område (Naturvårdsverket, 2025).

4.4.3. Övrig biologisk mångfald

Mnemosynefjäril

Mnemosynefjärilen finns observerad i närheten av detaljplan Torsboda Syd. Det är en fridlyst art i starkt behov av skydd. Den trivs i gläntor i ängs- och hagmarker och är bunden till växten nunneört som dess larver lever av. Nunneörten i sin tur är gynnad av näringsrik, gärna kalkhaltig jord. En riktad inventering genomfördes i områden för planerade åtgärder 2023-07-25 med fokus på förutsättningar och lämpliga habitat för arten. Inga indikatorer på kalkgynnade kärlväxter noterades. Det saknas förutsättningar för nunneört inom området för den planerade trafikplatsen, tillfälliga markanspråk eller dess omedelbara närhet varför man också kan förutsätta att mnemosynefjärilen inte heller har några födosöks- eller föryngringsplatser där. Inga andra fynd av rödlistade eller skyddsvärda arter av vare sig fjärilar eller kärlväxter noterades under inventeringen (Naturinformation, 2023).

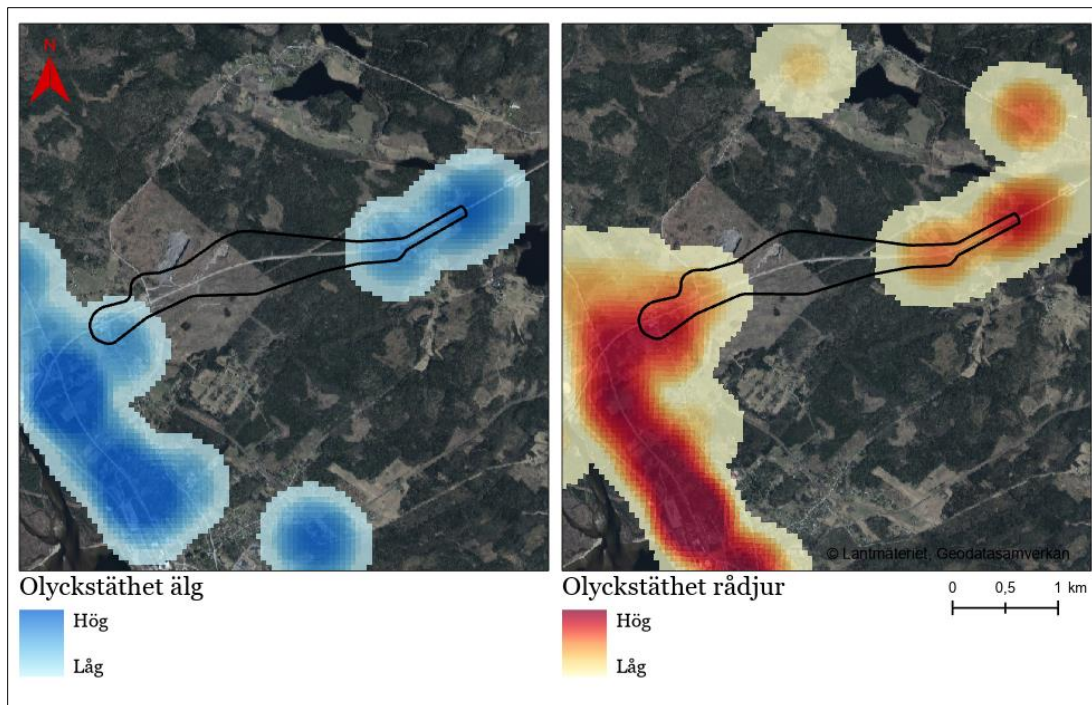
Groddjur

I maj 2024 utförde SWECO en fördjupad groddjursinventering inom samtliga vattendrag och våtmarker inom detaljplan Torsboda Nord (SWECO, 2024). Ljudboxar användes under tre dygn i maj för att detektera eventuella läten från groddjur. Ljudboxarna sattes upp längs med bäcken vid bergtäkterna i detaljplaneområdets södra del vilket är samma vattendrag som går längs med naturvärdesvärdesobjektet med påtagligt naturvärde identifierat under naturvärdesinventeringen utförd av WSP 2023. Ett fältbesök gjordes även i området den 15 maj 2024 för att specifikt söka efter äggsamlingar av groddjur. Fältbesöket utfördes under en tidpunkt då äggsamlingar av groddjur påträffats på andra ställen i regionen. Inga grod-, kräldjur eller äggsamlingar observerades.

Vilt

E4 är på långa sträckor försedd med en viltstängselanläggning vilket även gäller mellan Indalsälven och Bölesjön. Trots det sker viltpåkörningar längs sträckan. Relativa tätheter av älg- och rådjurspåkörningar visas i figur 5. Mörkare färg indikerar högre täthet. Högre täthet av olyckor sker där det finns stängselavslut eller öppningar i stängselanläggningen. De jämförelsevis höga tätheterna av viltpåkörningar vid stängselöppningar indikerar att viltrörelserna är stora i området och att driften för älg och rådjur att korsa vägen är stor.

Områdena intill Bölesjön och nära Indalsälvens delta är särskilt identifierade hotspots med förhöjd belastning av viltolyckor enligt en utredning som genomförts av Trafikverket (2020). Föreslagna åtgärder enligt utredningen är strandpassager vid bron över Indalsälven, men dessa ligger utanför projektets planerade åtgärder.



Figur 5. Viltolyckskartor från Trafikverkets databas Lastkajen (Trafikverket, 2024b). Kartorna visar relativa tätheter av älgpåkörningar (i gradvis mot blått) och rådjurspåkörningar (i gradvis mot rött). Mörkare färg indikerar högre täthet. Projektets utredningsområde markerat med svart linje.

Enligt registreringar i databasen "Rovbase" de senaste åren är observationer av björn och varg relativt ovanligt i närområdet. Spår av järv har observerats strax väster om E4 men är ovanligare närmare kusten. Lodjur finns enligt spår och observationer i relativt täta populationer i området på både den norra och södra sidan av E4 (Naturvårdsverket, 2025a).

4.4.4. Föroreningar

Det finns få historiska eller pågående verksamheter i området som kan antas ha förorenat marken. Befintlig väganläggning och möjligen bergtäkterna kan utgöra undantag. Macken i Torsboda, sydväst om järnvägsbron, är ett potentiellt förorenat område enligt länsstyrelsernas EBH-register (Länsstyrelserna, 2025b), men berörs inte av projektet. Det samma gäller för järnvägsanläggningen. Avrinningen från macken och järnvägsanläggningen sker mot väster, bort från planerad trafikplats. En kraftledningsgata korsar utredningsområdet och en endurobana för motorcyklar har funnits i området på södra sidan E4 under 18 år innan den stängde i november 2021.

I PM Föroreningsituation för detaljplan Torsboda Syd konstateras att det inte fanns några anmärkningar på den tidigare enduroverksamheten. Tankning skedde på miljömattor, absorptionsmedel fanns tillgängligt om spill skulle uppstå och inget oljespill noterades när miljö- och byggkontoret i Timrå kommun besökte platsen. Kreosotföroreningar bedöms förekomma mycket lokalt kring kraftledningsstolparna vilka består av impregnerade trästolpar (AFRY, 2021).

I samband med de väg- och geotekniska fältundersökningarna för projektet har markmiljöprovtagning utförts under hösten 2023 och sommaren 2024. Markmiljöprover för kemisk analys har tagits vid platser för geoteknisk skruvprovtagning och vägtekniska prov. Vägdikesprov i form av samlingsprov med fem delprov i varje har utförts fördelade på sex delsträckor på ömse sidor om E4. Utöver dessa togs två markmiljöprov i en fyllning längs en enskild väg norr om E4. Markmiljöprov har analyserats med avseende på olja, metaller och PAH (polycykliska aromatiska kolväten). Resultaten visar höga halter PAH i flera prov i de djupare bundna beläggningsslagen. I flera fall var halterna så höga att de överskrider gränserna för vad som räknas som farligt avfall. Förhöjda halter av PAH upptäcktes även i

några prov i de obundna lagren i vägöverbyggnaden. Dessa utslag beror med stor sannolikhet på att kylvatten som användes vid uttag av beläggningsprover har runnit ned och kontaminerat det underliggande materialet. Utöver de höga halterna PAH i beläggningslagren och i något fall spår av oljerester finns inget avvikande generellt som indikerar markföroreningar eller höga halter av naturligt förekommande ämnen. Enstaka prov tangerar det generella riktvärdet (Naturvårdsverket 2025) för mindre känslig markanvändning (MKM) för kobolt och några ämnen där det generella riktvärdet för känslig markanvändning (KM) överskreds.

I samband med jord-berg-sonderingar hösten 2023 togs borrhaxprover på olika djup i berget. Analyserna har i några fall visat på höga svavelhalter. Vidare tester visar att materialet trots detta konstaterats vara icke syraproducerande. Därmed kan bergmaterialet varken förorsaka någon betydande pH-påverkan eller associerad metallurlakning vilket innebär att bergmaterialet kan återanvändas utan begränsningar.

Vid fältbesök har det noterats att det på några ställen förekommer mindre mängder med skrot och skräp i E4:ans omgivningar. Det gäller exempelvis bildelar, plastdetaljer och mindre mängder deponerat skräp av varierande ålder.

4.4.5. Vatten

Ytvatten

Krönet av Torsbodabacken utgör en vattendelare mellan två större avrinningsområden med avvattningsområden i Bottenhavet. Det ena avvattnas västerut mot Indalsälven och vidare mot Klingerfjärden och det andra avvattnas österut mot Bölesjön med avrinning via Sörån som mynnar i Åvikebukten. Indalsälven, Klingerfjärden och Bölesjön utgör vattenförekomster enligt vattenförvaltningen (Vattenmyndigheterna, 2016) och omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) för ytvatten (figur 6).

Avvattningen av planerad trafikplats sker till största del i riktning mot Torsbodabäcken som rinner från öster mot väster till Indalsälven och passerar under E4 inom utredningsområdets västra del. Ett mindre biflöde finns norr om E4, till stor del inom Torsboda Nord, och rinner från den mindre bergtäkten, nära och längs med E4 och vidare under Hässjövägen. Den ligger delvis inom 100 meter från E4. Dessa vattendrag utgör inte vattenförekomster enligt vattenförvaltningen och omfattas inte av strandskyddsbestämmelser enligt ändringar i lagen som trädde i kraft sommaren 2025 (miljöbalken kap. 7).

Det finns inga markavvattningsföretag som berörs av planerade åtgärder utifrån uppgifter i Vattenarkivet (2025).

Grundvatten

Väster om utredningsområdet vid Indalsälvens delta finns ett större grundvattenmagasin kallat "Mjällåns dalgång södra" som delvis överlappar med en preliminär, det vill säga en möjlig framtida, ännu ej beslutad, potentiell grundvattenförekomst med föreslaget namn "Indalsälvens delta" (SGU, 2024). Bedömd tillrinning för denna grundvattenförekomst enligt SGU:s underlag inkluderar inte området för planerade åtgärder för trafikplatsen.

Det finns inga vattenskyddsområden inom utrednings- eller influensområdet (Naturvårdsverket, 2025) och närmsta kända brunn är belägen cirka 400 meter från planerade åtgärder (SGU, 2025a). Omfattande mätningar av grundvattennivån har skett i området kring planerad trafikplats, dels inom vägprojektet, dels inom detaljplanerna. Detta utgör underlag för bedömningar av påverkan av föreslagna åtgärder.

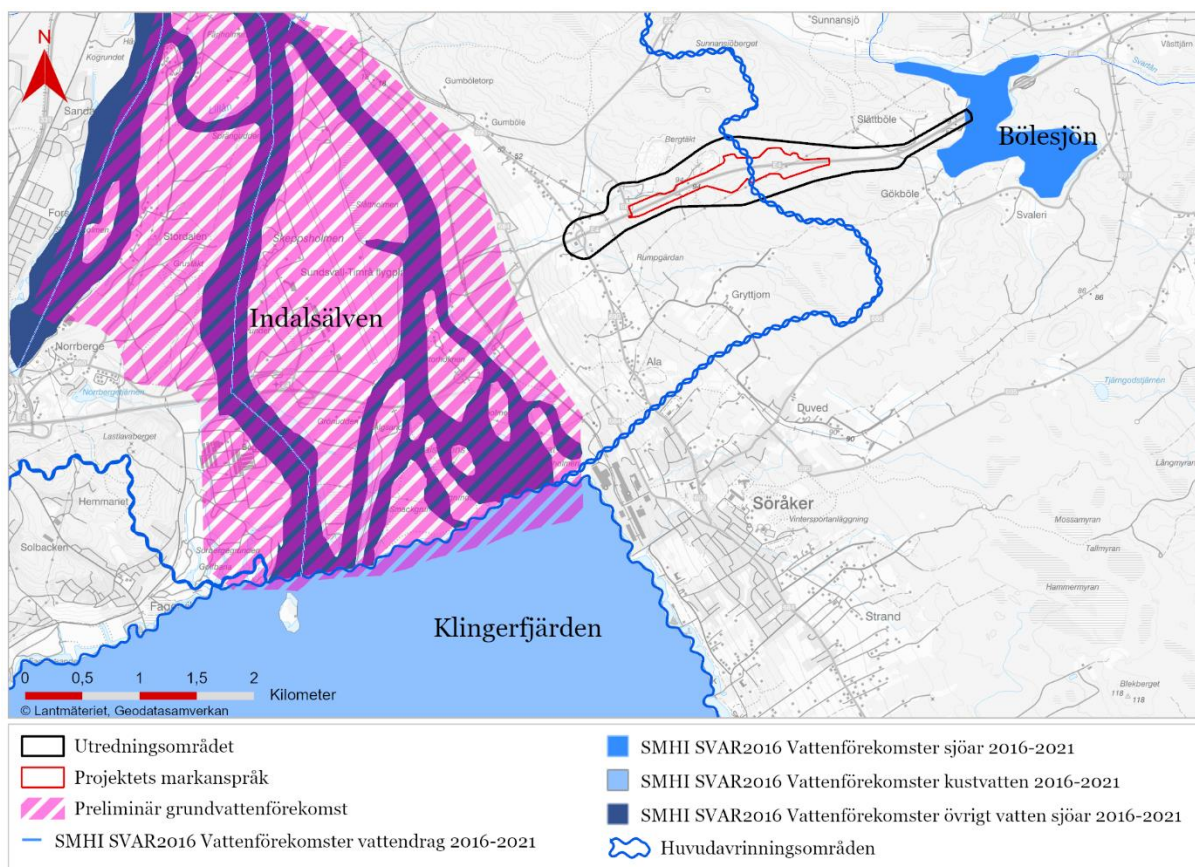
Miljökvalitetsnormer för vatten

Sveriges yt- grund- och kustvatten är indelade i enheter, vattenförekomster, enligt EU:s vattendirektiv. För varje vattenförekomst tas information fram om dess ekologiska och kemiska status och krav sätts i form av miljökvalitetsnormer (MKN). Detta sker i förvaltningscykler som normalt omfattar sex år. Syftet med detta är att förbättra och att förhindra en försämring av vattenförekomsternas biologiska och kemiska status.

Projektets närliggande vattenförekomsternas ekologiska och kemiska status samt MKN anges i tabell 3 och i text nedan. Indalsälvens delta väster om utredningsområdet utgör en potentiellt ny grundvattenförekomst (se ovan). I och med att förekomsten är preliminär har inte MKN fastställts ännu. MKN bedöms fastställas i nästa förvaltningscykel 2027 - 2033. Ytvattenförekomsterna och den preliminära grundvattenförekomsten illustreras i figur 6.

Tabell 3. Närliggande vattenförekomster, statusklassningar och beslutade miljökvalitetsnormer.

Vattenförekomst	Status		Miljökvalitetsnormer	
	Ekologisk	Kemisk	Ekologisk	Kemisk
Bölesjön	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status Tidsfrist 2033	God kemisk ytvattenstatus Undantag mindre stränga krav: kvicksilver och PBDE
Indalsälven	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status Tidsfrist 2027	God kemisk ytvattenstatus Undantag PEFOS Tidsfrist 2027 Undantag mindre stränga krav: kvicksilver och PBDE
Klingerfjärden	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status Tidsfrist 2027	God kemisk ytvattenstatus Undantag mindre stränga krav: kvicksilver och PBDE Undantag senare målår 2027: dioxiner



Figur 6. Ytvattenförekomsterna Indalsälven, Bölesjön och Klingerfjärden samt den preliminära grundvattenförekomsten i Indalsälvens delta. En ny vattenförekomsterindelning gjordes 2023, men gällande miljö kvalitetsnormer är baserade på den gamla indelningen varför denna visas.

Vattenförekomsterna Indalsälven, Bölesjön och Klingerfjärden har en bedömd måttlig ekologisk status. I Bölesjön finns väsentlig påverkan på konnektiviteten. Förekommande barriärer i vattensystemet fragmenterar vattenförekomsten vilket innebär en minskad konnektivitet och hindrar bland annat fiskar och bottenlevande djurs förflyttningar upp och ned i vattensystemet samt hämmar ett naturligt flöde av näringsämnen, sediment och organiskt material. Målet för vattenförekomsten är god ekologisk status med tidsfrist att uppnå detta till år 2033. Klingerfjärden uppnår inte kraven för god ekologisk status på grund av att gränsvärdet för koppar överskrids. Koppar är ett så kallat särskilt förorenande ämne (SFÄ) som ingår i bedömningen av den ekologiska statusen. Flera kustvattenförekomster längs Norrlandskusten har motsvarande överskridande av kopparhalt utan en tydlig känd påverkanskälla. Målet är god ekologisk status med tidsfrist till år 2027. Vattenförekomsterna uppnår ej god kemisk status. Klassificeringen är baserad på det generella överskridandet av gränsvärden för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerade difenyletrar – även kallade polybromerade difenyltettrar (PBDE). Dessa ämnen betraktas som överallt överskridande ämnen för vattenförekomster i hela Sverige. Indalsälven har därutöver problem med kemikaliegruppen PFAS (per- och polyfluorerade alkylsubstanser) vilket är ett samlingsnamn för en grupp av syntetiska och miljöstörande ämnen. Vattenförekomsterna har getts undantag med mindre stränga krav för kvicksilver och PBDE. Det beror på att det anses saknas tekniska förutsättningar för att åtgärda de höga halterna då dessa miljögifter förekommer i atmosfäriskt nedfall. Klingerfjärden har målår beslutat till år 2027 för att underskrida gränsvärdena för dioxiner (Vattenmyndigheterna, Länsstyrelserna, & Havs- och vattenmyndigheten, 2024).

4.4.6. Luftföroreningar

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön och regleras bland annat i miljöbalken kap. 5. Normerna fokuserar i första hand på det som kan vara eller bli skadligt för människor och inte utsläpp till luft i allmänhet.

I Timrå kommun bedöms de högsta halterna av luftföroreningar finnas i Timrå centralort där trafikintensiteten är hög och det finns relativt slutna gaturum. I kommunen finns ett antal större punktkällor (Timrå Kommun, 2024c). Vedeldning kan under ogynnsamma förhållanden bidra till ohälsosamma luftföroreningar.

Den planerade trafikplatsen är belägen inom ett område med så kallad regional bakgrund. Generellt sett är luftkvaliteten på landsbygden god och för de flesta ämnen är halterna betydligt lägre än gällande gräns- och målvärden. Det främsta undantaget är marknära ozon, där såväl MKN som miljömålets preciseringsregler för hälsa regelbundet överskrider (Naturvårdsverket, 2023a). Höga halter marknära ozon uppstår som en följd av luftföroreningar och når skadligt höga halter under speciella meteorologiska förhållanden men har inte en stark koppling till lokala utsläpp.

4.4.7. Landskap, topografi och bebyggelse

Området längs E4 intill den planerade trafikplatsen består i huvudsak av produktiv och brukad olikåldrig skogsmark av typen barrblandskog. Skogen har till största del avverkat inom området för detaljplan Torsboda Nord och Torsboda Syd. Skogsbruk har bedrivits i stora delar av området under lång tid.

Landskapet kan beskrivas som ett berglandskap präglat av inlandsisen och havet som slipat berggrunden till mjuka bergknallar. Hela området ligger under den så kallade högsta kustlinjen som är den nivå dit havet nådde som högst i slutet av den senaste istiden vilket och skapt spår i landskapet.

Centralt i utredningsområdet finns en höjdrygg, där krönet på Torsbodabacken ligger, orienterad i nord-sydlig riktning, där den högsta punkten är belägen på cirka + 120 meter. Höjdryggens och vattendelarens placering sammanfaller ungefärligt med den nya trafikplatsens bro över E4.

Förutom infrastruktur i form av vägar, järnväg och ledningar finns de två bergtäckerna som ligger inom detaljplan Torsboda Nord och som har påverkat den ursprungliga marken. Tåktverksamheterna planeras att upphöra när detaljplan Torsboda Nord tas i anspråk.

4.4.8. Kulturmiljö

Arkeologiska utredningar har genomförts på detaljplanerna Torsboda Nord och Syd samt i området för den planerade trafikplatsen där bland annat rester av så kallade resmilor har identifierats.

Lämningarna har registrerats i kulturmiljöregistret som övrig kulturhistorisk lämning. Läget för trafikplatsen och det markbehov projektet behöver bedöms ha viss potential för boplatser från stenåldern. Dock har inget boplatsläge som behöver utredas vidare identifierats. Det utesluter dock inte att kulturhistoriskt intressanta lämningar kan finnas dolda i marken.

Lämningarna inom projektets utredningsområde utgör samtliga typen övriga kulturhistoriska lämningar. De omfattas därmed inte av det direkta skyddet i 2 kap. kulturmiljölagen. Däremot ingår de i det som anges inledningsvis i 1 kap. 1 § kulturmiljölagen om att den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

Historiska kartor över området från åren 1966, 1930, 1909 och tidigare som finns tillgängliga via Lantmäteriets tjänst "Historiska kartor" visar få tecken på verksamhet i området. Enligt de historiska kartorna har området bestått av barrskog och berg i dagen med undantag av en liten odlingsplats i form av en "svedja" öster om den planerade trafikplatsen norr om E4 som är markerad på en karta från 1700-talet.

4.4.10. Rekreation och friluftsliv

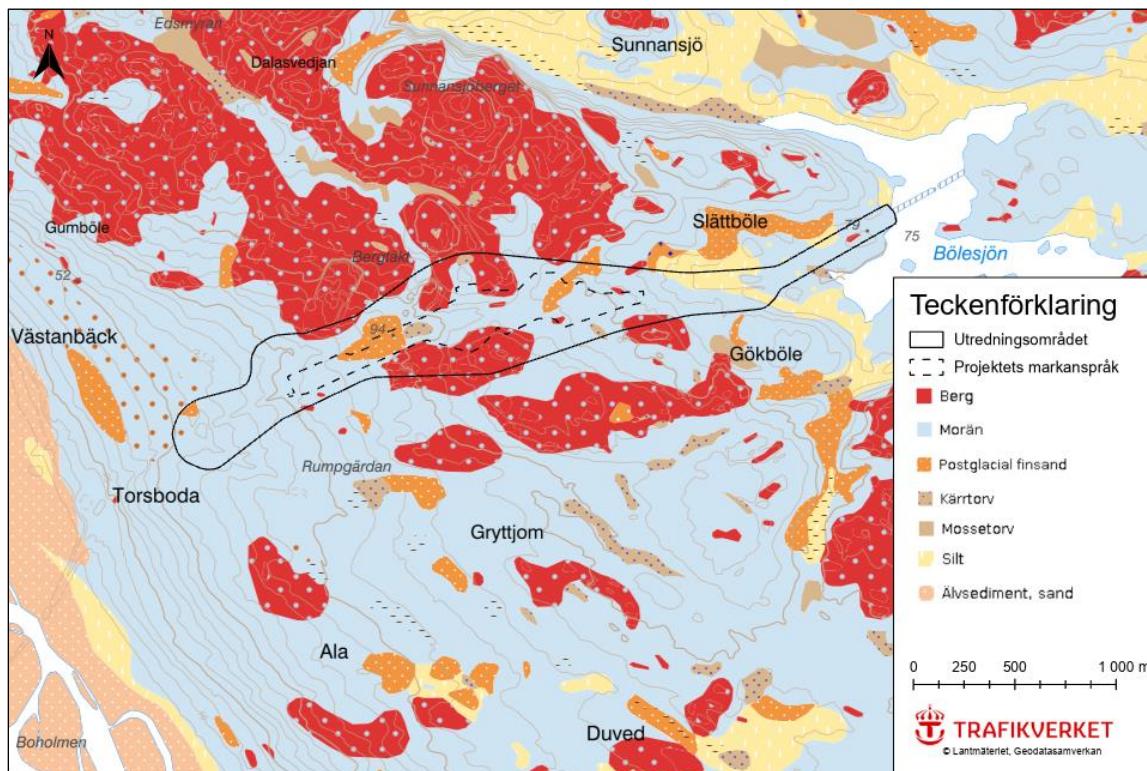
I samrådsredogörelsen som tagits fram för detaljplan Torsboda Syd (Timrå kommun, 2022) finns information om att närboende till del nyttjar närområdet för rekreation och friluftsliv. Som exempel är det många som cyklar, promenerar och åker skidor i Gryttjom, öster om planerade åtgärder.

Det går ett skidspår från Söråker och vidare till Lappstegestugan väster om Hässjö som korsar utredningsområdet söder om planerade åtgärder längs järnvägen under E4 (Friluftsförbundet, 2025).

Timrå och Viksjö älgskötselområden överlappar delvis med projektets utredningsområde (Länsstyrelserna, 2024).

4.5. Byggnadstekniska förutsättningar

På höjderna, exempelvis vid läget för den planerade trafikplatsen, präglas toppar av hårt svallade jordar där flera ytor består av berg eller berg med ett tunt eller osammanhängande jordtäckte. I dalar och mindre svackor finns djupare jordlager i huvudsak bestående av morän med ytligare skikt där mycket av de finare fraktionerna har svallats bort. På mindre ytor finns ytliga lager med mull och torv (figur 8).



Figur 8. SGU:s jordartskarta (SGU, 2025a). Jordarterna inom utredningsområdet består i huvudsak av morän, postglacial finsand och mindre partier kärrtorv.

På den norra sidan E4 vid planerad trafikplats förekommer områden med ytligt berg, tunna jordlager och partier med berg i dagen. Generellt varierar jorddjupen mer på södra sidan av E4 i jämförelse med den norra. Jordlagerföljden består överst av tunna organiska lager till mulljord, följt av sandjord som övergår till en sandig morän och under det berg. De större jorddjupen förekommer i områdena närmast E4. Längs med E4 består jorden generellt av vägens fyllning som följs av sand på morän. Det förekommer områden där berget ligger ytligt samt områden där jorddjupet är över 10 meter.

Bergarterna i området för den planerade trafikplatsen utgörs i huvudsak av mer eller mindre omvandlade, det vill säga metamorfa, sedimentbergarter såsom vackor och migmatiter, men också av magmatiska bergarter såsom graniter och gabbro.

Sommaren 2024 togs bergmaterial för analys från båda sidor om E4 innehållande ljus granit, vacka, migmatit, röd granit, gabbro/glimmer och gångbergart. Resultat från de ballastmekaniska analyserna visar att samtliga bergmaterialprover med undantag för ett gabbro/glimmer-prov, uppfyller kriterierna för användning som bärlager till belagda vägar samt för de flesta andra obundna lager i vägkonstruktioner.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning

Vägplaneprocessens målsättning är att göra det möjligt att bedöma vad som är en lämplig lokalisering och utformning med hänsyn till att ändamålet med projektet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Efter ett omfattande utredningsarbete inkluderat lokala inpassningar har projektet kommit fram till det vägförslag som presenteras i denna granskningshandling.

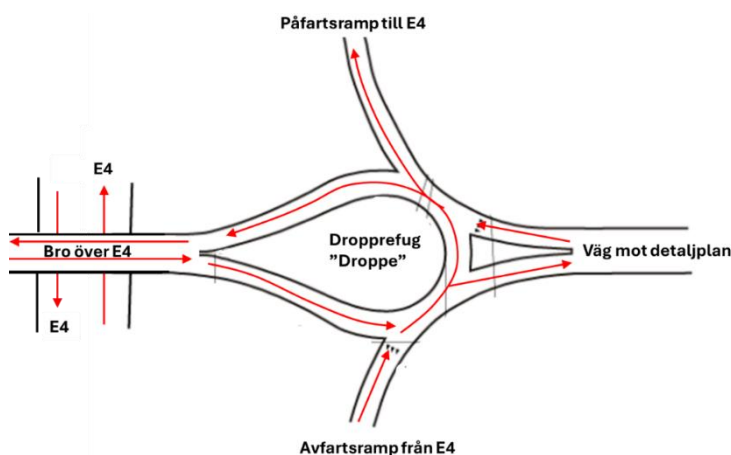
5.1. Val av lokalisering

Ändamålet med vägplanen är att säkerställa god tillgänglighet till de planerade industriområdena i Torsboda vilket i sig är avgörande för trafikplatsens lokalisering längs E4. De förväntade stora trafikmängderna som verksamheterna på detaljplanerna bedöms generera gör att funktionella anslutningar behövs mot områdenas primära logistiska förbindelse E4. En placering av trafikplatsen längre västerut, längre ner i Torsbodabacken, där sluttningen är brantare bedöms vara sämre för trafiksäkerhet och framkomlighet och kommer i konflikt med befintlig bebyggelse och infrastruktur. En placering långt österut försvårar kopplingen till de planerade industriområdena. En justering av trafikplatsens läge har gjorts efter vägplanens samrådshandlingskedje för att minska masshantering och förbättra anslutningsmöjligheterna till detaljplaneområdena.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Vägutformning och väganläggning

Trafikplatsen utformas enligt en så kallad ruterlösning eftersom den ger god trafikmässig kapacitet och säkerhet. En ruterlösning har långa på- och avfartsramper vilket minskar trafikens hastighetskillnader mellan trafikplatsens ramper och huvudvägen E4. Utformningen är anpassad efter de förväntade trafikmängderna till och från de planerade industriområdena, på E4 och det övriga vägnätet i området. Parallella avfarter, i fallet ruterlösning, i stället för så kallade kilavfarter, gör att det finns plats för viss köbildning på ramper vilket minskar risken för att eventuella köer hamnar på E4. Ruterlösningen ger även god möjlighet för snabba stopp för busstrafiken. Placeringen av hållplatserna på trafikplatsens avfartsramper möjliggör även av- och påstigning och sedan vändning i trafikplatsen för att kunna åka tillbaka i samma riktning som bussen kom ifrån om behov finns.



Figur 9. Principskiss för korsning med dropprefug, en så kallad "droppe" på den södra sidan trafikplatsen. Trafikflödesriktningar illustrerade med röda pilar.

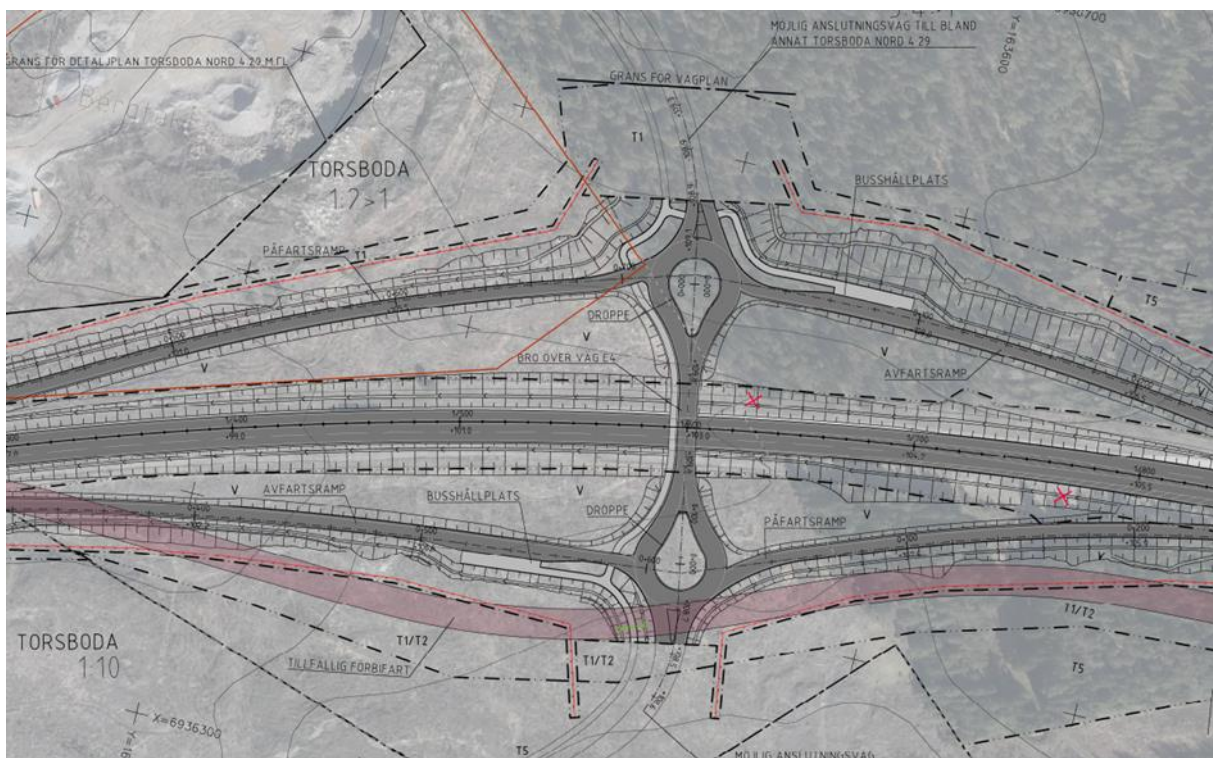
Den föreslagna anläggningen inkluderar av- och påfartsramper, "droppar" (figur 9), korsande väg på en bro över E4, två busshållplatser (en på vardera avfartsrampen) gång- och cykelbana från busshållplatserna och genom trafikplatsen, belysning, samt slänter, diken och sidoområden som behövs för att inrymma erforderliga väganordningar som till exempel vägtrummor, skyltar, räcken, viltstängsel och säkerhetszon (figur 10, 11, 12 och 13). Säkerhetszon är den zon där det inte får finnas oeftergivliga hinder, såsom träd, stolpar och branta slänter, för att förhindra skador vid

avåkning. Sidoräcken sätts upp som avåkningskydd på platser där det inte ryms en säkerhetszon. I den västra delen av projektet anläggs en så kallad portal över E4 för att möjliggöra en tydlig skyltning (figur 14).

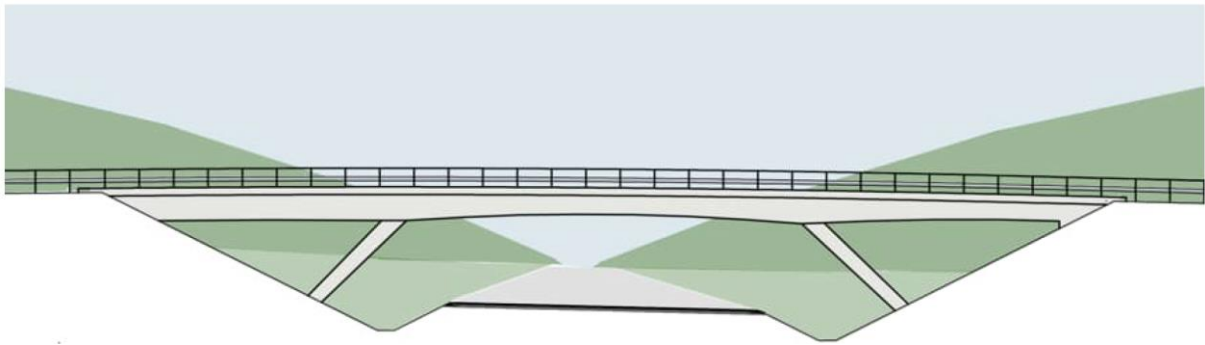
Trafikplatsens utformning innebär en sänkning av E4:ans nuvarande profil med som mest cirka 3,5 meter (figur 15). En sänkning av E4 behövs bland annat för att bron och trafikplatsens droppar inte ska hamna högt ovanför befintlig marknivå och för att ramperna inte ska blir för branta. Sänkningen är även nödvändig för att de så kallade sekundärvägarna ska kunna ansluta mot detaljplanernas på ett ändamålsenligt sätt. E4-profilen sänks längs en cirka 700 meter lång sträcka. Även marken i anslutning till trafikplatsens ramper kommer att behöva sänkas i förhållande till befintliga marknivåer.

Trafiklösningen är projekterad med 2+1 körfält på E4. Trafikplatsens droppar, busshållplatser och gång- och cykelväg kommer att belysas i enlighet med de krav som gäller för en sådan anläggning. Detaljerad utformning och kravställning samt eventuell anpassning gentemot planerad starkströmsledning med mera utreds vidare i senare skeden.

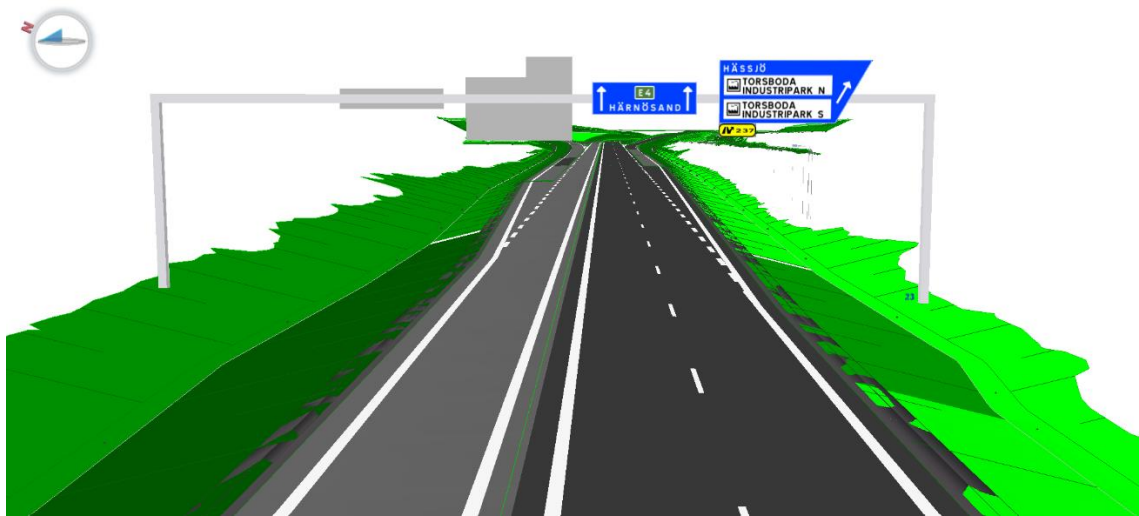
Hastigheten på E4 blir fortsatt 100 km/h. Trafikplatsens avfarter är projekterade för 70 km/h och påfarter för enligt 80 km/h. Skyltad hastighet kan komma att avvika från dessa värden. Skyltningen blir troligtvis 60 på avfartsramper. Vid droppar och bro kan skyltad hastighet troligen bli 40, 50 eller 60 km/h.



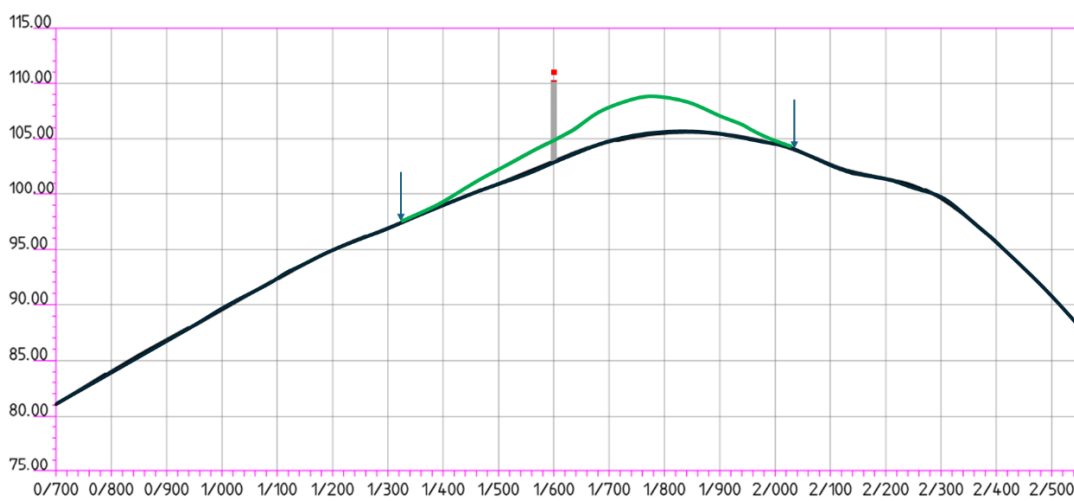
Figur 10. Utsnitt ur granskningshandlingens illustrationskartor som visar utformningen av trafikplatsen med på- och avfarter, droppar, busshållplatser, gång- och cykelbana och korsande väg i form av en bro över E4. Viltstängsel anges med röd linje.



Figur 13. Illustration av trafikplatsen sedd från väster mot öster. I detta exempel finns ingen gestaltning inlagd.



Figur 14. Visualisering av hur en så kallad portal med skyltning kan utformas. Schematisk princip med vy från E4 väster om trafikplatsen.



Figur 15. Profil längs E4 från väster mot öster med starkt överdriven höjdskala. En sänkning av Torsbodabackens krön görs på en cirka 700 meter lång sträcka. Ny profil anges med svart linje. Den nya bron över E4 (placerad vid längdmätning 1/600) är markerad med grått streck.

5.2.2. Avvattning

Den nya trafikplatsens avvattning sker i öppna diken och trummor. Förekommande flöden är små och inga naturliga vattendrag berörs direkt inom område för planerade åtgärder. Vägförslaget innebär att ett antal befintliga trummor rivs, fem trummor anläggs i trafikplatsen och en ny trumma anläggs under E4 i projektets västra del. Den nya trumman under E4 planeras att få diametern 0,8 meter och avlastar en mindre närliggande betongtrumma under E4. Vid anläggandet av den nya trumman behöver E4 grävas av och trafiken leds tillfälligt via en förbifart på vägens södra sida (se plan- och illustrationskartor).

5.2.3. Gestaltning

Den nya trafikplatsen placeras vid en höjdrygg i landskapet vilket innebär att den kommer att synas från långt håll, inte minst för trafikanterna längs E4. Trafikplatsen blir ett nytt landmärke längs E4 som markerar övergången från skog och landsbygd nordost om Torsboda till det mer urbana landskapet med industrier, flygplats och bostäder i sydväst. Den planerade bron utformning över E4 är av särskild betydelse då den kommer att utgöra en höjdpunkt. Bron över E4 ges en öppen utformning för att främja utblickar över det omgivande landskapet (figur 11).

Målet med gestaltningen är att platsen ska uppfattas som en positiv del av vägsträckan. Trafikplatsen anpassas till landskapets och omgivningarnas förutsättningar. Genom att återanvända avbaningsmassor, vilket är projektets ambition, går det att skapa en vegetation som harmoniserar med den nuvarande landskapsbilden. Dock behöver förekomsten av lupiner och hantering av dess beaktas för att minska risken för ytterligare spridning.

Släntutformning och bergsskärningar är en viktig del av gestaltningen. Genom en placering av vilt- och/eller fallskyddsstängsel avvägt indragna från släntröner blir de mindre dominerande runt trafikplatsens krön och bergsskärningar samt bidra till en säkrare arbetsmiljö i anläggningens driftskede.

5.2.4. Trafik och markbehov under byggnadstiden

Utöver den permanenta väganläggningens markbehov, vilket inkluderar vägrätt och inskränkt vägrätt, tillkommer ytor för tillfällig nyttjanderätt. Det omfattar bland annat förbifarter av E4-trafiken, etableringsytor, arbetsytor, upplag för masshantering inklusive bearbetning och hantering, samt byggvägar (se avsnitt 9.3).

Det finns inga befintliga vägar som realistiskt kan fungera som omledningsväg för E4-trafiken under byggtiden och därför föreslås en temporär cirka 1000 meter lång förbifart för E4-trafiken att anläggas i anslutning till trafikplatsen på den södra sidan av befintlig E4. Trafik kommer även att behöva ledas om temporärt via en cirka 150 meter långförbifart vid anläggandet av en trumma i den västra delen av projektet vid sektion 0/750.

Tillfälliga ytor för etablering, upplag av massor, och byggvägar med mera har studerats och föreslagits på båda sidor om E4 för att möjliggöra ett effektivt och rationellt byggande av trafikplatsen. En ambition är att markanspråk inte ska inskränka på de aktiviteter som bedrivs och som planeras att bedrivs inom de detaljplanelagda ytorna. Ytor med stark lutning samt blöta markförhållanden är generellt olämpliga för tillfällig nyttjanderätt eftersom de kan kräva omfattande beredning av marken och anpassningar har gjorts utifrån dessa aspekter. I den östra delen av området korsar befintlig 130 kV-kraftledning i en ledningsgata vilket till del begränsar ytor som är lämpliga för tillfällig nyttjanderätt. Förbifarten för E4-trafiken och planerade byggvägar har anpassats med hänsyn till arbetsmiljöaspekter, avstånd till ledningar, stolpar och stag.

Vänstersväng i korsningen mellan E4 och Hässjövägen kommer att förbjudas under stora delar av byggtiden av trafiksäkerhetsskäl. Trafikanter hänvisas till korsningen vid Svarvarböle mot Hässjö

kyrka E4/Väg 685. Det kommer under byggtiden fortsatt vara möjligt att köra höger in och höger ut till och från Hässjövägen i Torsboda.

5.2.5. Genomförbarhet, arbetsmiljö och säkerhet

Under byggskedet är de största arbetsmiljöriskerna kopplade till masshantering, sprängarbeten och höjdskillnader samt pågående trafik. Ledningar för starkström utgör ytterligare en risk. För att kunna säkerställa en god arbetsmiljö har anpassningar gjorts för att säkerställa att det finns tillräckliga ytor och byggnadstiden anpassas så moment inte ska behöva hastas fram. Eftersom det finns övriga projekt i området kan det krävas samordning av exempelvis masshantering med mera, vilket kommer att utredas ytterligare i det fortsatta arbetet.

Det kommer att på delar uppstå höjdskillnader mellan byggarbetsplatsen och förbifarten. Ett skyddsräcke föreslås att sättas upp som en skyddsåtgärd på de delar som det är befogat utifrån riskanalys och krav gällande arbete på väg (APV). Hänsyn till detta har tagits i projekteringen av föreslagna åtgärder.

5.3. Utredningsarbete och bortvalda alternativ

Ett flertal alternativa utformningar av trafikplatslösning har studerats samt dess injustering mot E4 och detaljplanernas förutsättningar med mera. Bland annat har en trafikplats med korsande väg/viadukt under E4 utretts. Alternativet valdes bort eftersom en sådan trafikplatslösning skulle innebära större schaktmängder, omfattande masshantering och större omgivningspåverkan än vald lösning. Den bortvalda lösningen hade sämre förutsättningar att ansluta till detaljplanerna på grund av större skillnader mellan planerade marknivåer.

Trafikplatsens centrumläge har justerats för att minska ytanspråk, masshantering och för att ge förutsättningar för ändamålsenliga anslutningar för sekundärvägarna som avser att ansluta mot detaljplaneområdena.

Olika lösningar och placeringar av de temporära förbifarterna för E4-trafiken har studerats. Möjligheten att nyttja trafikplatsens ramper i kombination med att flytta förbifarten under olika etapper under byggnationen har studerats. Längslutningar, erforderlig vägbredd för E4-trafiken och utrymme mot anläggningsarbeten och arbetsmiljörisker har beaktats och därför har ramperna som potentiella förbifarter inte ansetts kunna uppnå önskvärda krav.

Föreslagen lösning med en lång förbifart söder om E4 har fördelen att trafiken inte behöver flyttas runt under stora delar av byggnationen och ger ett tillräckligt avstånd från byggarbetsplatsen ur ett arbetsmiljöperspektiv. En annan fördel är att lösningen kan behållas under stora delar av byggnationen vilket gör att skyltning och trafikreglering kan se lika ut under långa perioder och att trafikanten kommer att kunna känna igen trafikmiljön.

5.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Nedan presenteras föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått som identifierats för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter eller störningar och andra olägenheter som anläggningen kan orsaka.

5.4.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder har identifierats som föreslås att fastställas på plankartor.

5.4.2. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kommer att genomföras men som inte fastställs

- Separering och korrekt miljömässig hantering av PAH-kontaminerad beläggning.
- Krav på hantering av massor som inte uppfyller krav för fri hantering och användning.
- För att minska risken för spridning av invasiva arter ska inventering ske inför byggstart för att möjliggöra beslut om försiktig och separerad hantering av massor och eventuellt borttagande av sådana arter.
- Avverkning av skog sker utanför fåglarnas häckningssäsong.
- Åtgärder för att motverka trafikolyckor med vilt under bygg- och drifttid.
- Tillämpning av Trafikverkets generella miljökrav ”Riktlinje för generella miljökrav i entreprenadupphandling” (Trafikverket, 2025b). Krav ställs bland annat på emissioner från fordon och arbetsmaskiner samt att entreprenören ska bedriva ett systematiskt miljöarbete med rutiner för risker, egenkontroll, hantering av avvikelser och beredskap med mera.
- Krav ställs på material, varor och kemiska produkter.
- Projektspecifika klimatkrav ställs på entreprenaden som ett led i arbetet med att minska projektets klimatpåverkan.
- Anpassningar görs och krav ställs för att minska påverkan på förekommande lokala blöta stråk och kulturhistoriska lämningar. En kulturhistorisk lämning i form av en skadad resmila markeras ut i fält under byggtiden och ytterligare påverkan undviks.
- Förekommande skräp och skrot som finns inom arbetsområdet tas om hand.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

I detta kapitel bedöms de effekter och konsekvenser som sannolikt kommer att uppstå i projektet. En bedömning av de effekter och konsekvenser som förväntas uppstå enligt nollalternativet redovisas i avsnitt 6.5.

6.1. Trafik och användargrupper

Bedömningen är att planerade verksamheter på de båda närliggande detaljplanerna kommer att generera stora trafikflöden tillsammans med övrig logistik för exempelvis insatsvaror och färdig produkt. En trafikutredning har gjorts för att kartlägga omfattningen av denna tillkommande trafik och förutsättningar för den planerade trafikplatsen och befintlig infrastruktur.

Den prognostiserade allmänna trafikökningen på E4 i Torsboda (utöver planerad verksamhet vid detaljplanerna) innebär att trafiken ökar med cirka 1 % per år från dagens nära 10 000 ÅDT vilket ger en ökning med cirka 2 200 fordon till år 2045. Den tunga trafiken ökar under samma period med cirka 540 fordon per dygn. Det ger en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på cirka 11 700 vid prognosåret 2045.

För detaljplanerna Torsboda Syd och Torsboda Nord har det antagits att verksamheten kommer ha cirka 2 000 respektive 1 500 anställda, där merparten arbetar i skift. Baserat på detta innebär en etablering på Torsboda Syd en ökning med cirka 4 000 ÅDT och Torsboda Nord en ökning med cirka 3 000. Utöver detta antas besöksresor och tung trafik med insatsvaror och produkter att tillkomma. Beräkningarna av trafikstringarna från de tilltänkta industriområdena innebär att dygnstrafiken kommer att öka på E4 med cirka 33 % söder om den planerade trafikplatsen och 17 % norr om trafikplatsen. Vid prognosåret 2045 kan trafikmängden på E4 uppskattas till ungefär 13 000 – 15 000 ÅDT.

Andelen trafikanter som kommer att resa kollektivt är svårbedömd. En målbild om tio procent har antagits som utgångspunkt. Med två hållplatser som rymmer två bussar vardera finns god kapacitet att skapa ett effektivt kollektivt resande med både genomgående och vändande busstrafik, givet busshållplatsernas föreslagna placering i båda riktningarna av E4. De belysta gång- och cykelbanorna gör att gående trafiksäkert kan ta sig till och från busshållplatserna från detaljplaneområdena.

Den planerade trafikplatsen bedöms få god kapacitet för att klara trafikstringen som bedöms uppstå. Föreslagen trafikplatsutformning innehåller enkelfiliga dropprefuger för rampanslutningar till sekundärvägarna, vilket är tillräckligt, och risken för att det uppstår köer på ramper är därför liten. Trafikplatsens långa på- och avfartsramper med anpassade lutningar ger förutsättningar för ett jämnt flöde för trafiken på E4. Parallellavfarternas medför även att det finns plats för eventuell köbildning på ramper och minskar därmed risken att köer hamnar på E4. Den branta och ibland problematiska delen av Torsbodabacken väster om trafikplatsen bedöms inte påverkas av föreslagna åtgärder.

Sammantaget bedöms konsekvensen för trafik och användargrupper på E4 samt till och från de planerade industriområdena bli positiv.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet bidrar till lokalsamhället och den regionala utvecklingen genom att trafikplatsen möjliggör en funktionell anslutning till de planerade industrierna som bedöms bli viktiga för regionens utveckling. Konsekvensen bedöms bli positiv.

6.2.1. Översiktsplan

Föreslagen vägplan överensstämmer med kommunens gällande översiktsplan. En funktionell trafikplatslösning i Torsboda går i linje med de kommunala planerna om att erbjuda förutsättningar för ytkrävande verksamheter och stärka företagsklimatet.

6.2.2. Fördjupad översiktsplan

Föreslagen vägplan är förenlig med kommunens fördjupade översiktsplan för Torsboda-Söråker då vägplanen utgör en väsentlig del i kommunens planerade utveckling.

6.2.3. Detaljplaner

Detaljplan Torsboda 4:29 m.fl. Torsboda Nord Industriområde (norr om E4, Torsboda Nord) påverkas inte av vägplanen eftersom varken vägplanens vägrättsområde eller tillfälliga nyttjanderättsområde inkräktar på detaljplanen.

Detaljplan Torsboda 1:2 m.fl. industriområde för energiintensiv verksamhet (söder om E4, Torsboda Syd) påverkas av vägplanen på följande platser (figur 16):

Mindre avvikelse som inte motverkar detaljplanens syfte

1a) Intrånget omfattar cirka 1 400 m². Enligt vägplanen ska berört område användas för viltstängsel samt område för underhåll av detta. Detaljplanens tillåtna markanvändning är industrimark som inte får förses med byggnader.

1b) Intrånget omfattar cirka 3 200 m². Enligt vägplanen ska berört område användas för viltstängsel samt område för underhåll av detta. Delar av området berörs även av slanter samt vägbana tillhörande avkörningsrampen från E4. Detaljplanens tillåtna markanvändning är industrimark som inte får förses med byggnader.

Trafikverket gör tolkningen att vägplanen innebär en mindre avvikelse som inte motverkar detaljplanens syfte på områden där det nya vägområdet gör intrång på detaljplanens användningsområde. Kombinationen av att byggrätten inte påverkas av intrången samt att intrången sker i ytterkanten av detaljplanen så bedöms avvikelserna som liten och motverkar inte detaljplanens syfte.

Timrå kommun delar Trafikverkets bedömning att vägplanen innebär en mindre avvikelse mot nu gällande detaljplan, detaljplan för Torsboda 1:2 m.fl. Industriområde för energiintensiv verksamhet (2262-P2023/3), och att åtgärden inte motverkar detaljplanens syfte.

Tillfällig nyttjanderätt

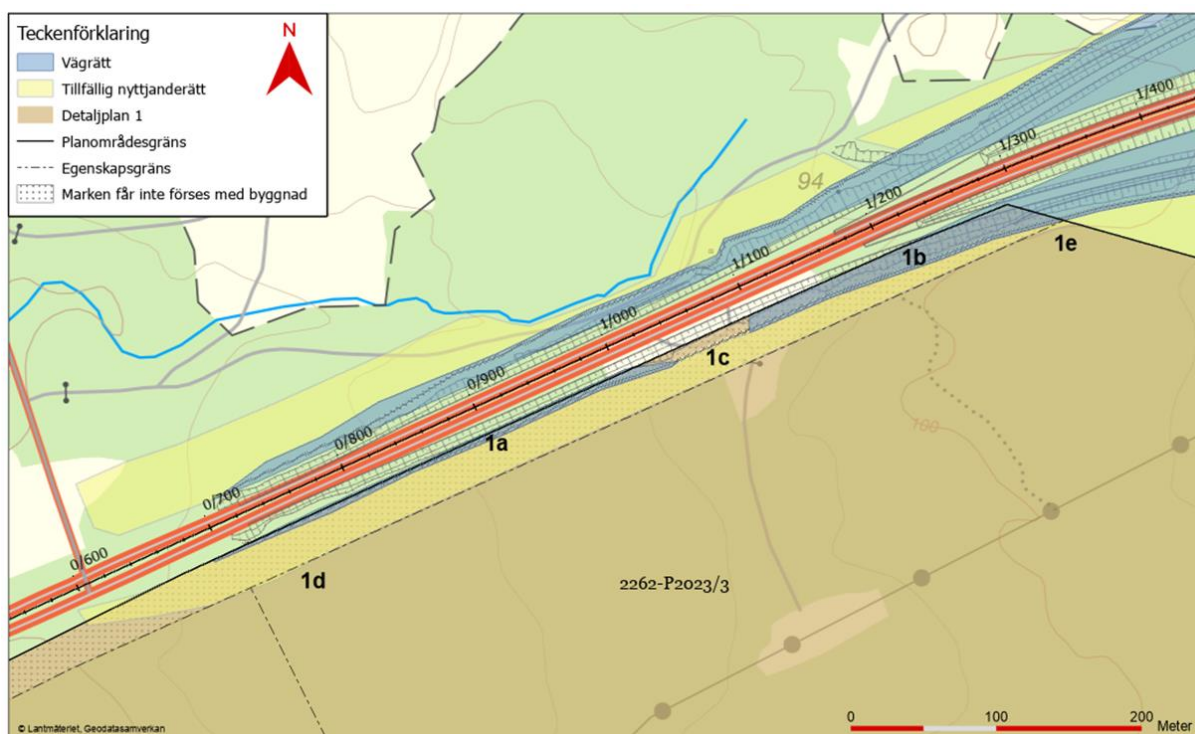
1c) Intrånget omfattar cirka 14 000 m². Detaljplanens tillåtna markanvändning är industrimark som inte får förses med byggnader.

1d) Intrånget omfattar cirka 100 m². Detaljplanens tillåtna markanvändning är industrimark.

1e) Intrånget omfattar cirka 65 m². Detaljplanens tillåtna markanvändning är industrimark.

Trafikverket gör tolkningen att vägplanen inte motverkar detaljplanens syfte då mark tas tillfälligt i anspråk under byggtiden.

Gällande de tillfälliga nyttjanderätterna så delar Timrå kommun Trafikverkets bedömning att vägplanen inte motverkar detaljplanens syfte då mark tas tillfälligt i anspråk under byggtiden. Grund till bedömningen är att trafikplatsen som sådan är en förutsättning till ett genomförande av gällande detaljplan. Det kan således motiveras att tillfällig nyttjanderätt är erforderlig för byggande av trafikplatsen och att den inte strider mot detaljplanens syfte.



Figur 16. Vägplanens intrång på detaljplan Torsboda 1:2 m.fl. industriområde för energiintensiv verksamhet.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Buller och vibrationer

Buller är oönskat och störande ljud. Ljud mäts i enheten decibel (dB). När ljudfrekvenserna anpassats till det som kan uppfattas av det mänskliga örat kallas enheten dBA. I föreliggande projekt med höga trafikmängder är det ekvivalentbullret som kan vara av betydelse för risken av eventuella överskridanden av riktvärden.

En beräkning av buller har utförts inom ramen för vägplanen. Den visar att planförslaget med utbyggd trafikplats genererar en ökning på cirka 1-3 dBA jämfört med dagens ljudnivåer och en ökning på cirka 1-2 dBA jämfört med nollalternativet. Givet ljudets utbredning i landskapet, som påverkas av bland annat topografin och markens beskaffenhet, innebär det att ett bostadshus behöver ligga närmare än cirka 250 meter från planerade åtgärder för att bli bullerberörd av planen.¹ Närmaste bostadshus ligger omkring 400 meter från planerade åtgärder. Hus som ligger närmare än 400 meter ägs numera av det kommunala bolaget Torsboda Industrial Park. De används inte som bostäder och är således inte bullerberörda. Effekten bedöms som måttlig, men i och med avsaknaden av bostadshus eller andra bullerkänsliga objekt i vägplanens närhet bedöms konsekvensen av planförslaget som liten negativ.

Fastigheter längs den statliga infrastrukturen, utanför vägplanens direkta närhet, kan dock drabbas av ett ökat buller utifrån den prognostiserade trafikökningen. Dessa omfattas av Trafikverkets arbete med bulleråtgärder längs befintlig infrastruktur som sker i enlighet med inriktningsbeslutet angående buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (Trafikverket, 2024).

¹ Som bullerberörda räknas de fastigheter som får ljudnivåer som överskrider gällande riktvärden för buller. Riktvärdet vid väsentlig ombyggnad av trafikanläggningar, som trafikplatsen omfattas av, är en ekvivalent ljudnivå om 55 dBA utomhus vid uteplats enligt infrastrukturpropositionen (1996/97:53).

Vibrationer från vägtrafik uppstår främst av tung trafik på vägar med ojämn vägbana och vibrationskänsliga, ofta finkorniga, jordarter. Marken inom utredningsområdet har låg förmåga att sprida vibrationer och planerad anläggning byggs med få ojämnheter, vilket gör att effekterna blir försumbara. Mottagare som kan vara känsliga för vibrationer ligger på stort avstånd och känsligheten för störningar bedöms vara låg. Därmed bedöms konsekvenserna av eventuella vibrationer som försumbara även om anläggningen kommer att trafikeras med en stor mängd tung trafik.

Sammantaget bedöms konsekvenserna av föreslagen trafikplats med avseende på buller och vibrationer som små negativa.

6.3.2. Säkerhet och risker

E4 är en rekommenderad färdväg för farligt gods. Det är troligt att industrierna som planeras i Torsboda kommer att ha insatsvaror som inkluderar farligt gods. Insatsvaror och produkter från industrier på detaljplan Torsboda Nord och Syd är fortfarande okända. Bedömningen är dock att gods som tillkommer i och med de tilltänkta industrietableringarna inte utgör en större risk än vad som i dagsläget transporteras längs E4 även om transporter av farligt gods kan förväntas att öka. Genom att anlägga en trafiksäker trafikplats med god kapacitet utifrån krav och råd minskar risken för olyckor. De långa på- och avfartsramperna med anpassade lutningar skapar ett utjämnande flöde i trafiken. Utformningen av diken och avrinningsförhållanden får en viss absorberande förmåga om en olycka som involverar farligt gods skulle inträffa.

Flera befintliga anslutningar mot E4 kommer att behöva stängas (via så kallad spärrning) med hänsyn till trafiksäkerhet och närheten till trafikplatsens ramper. I illustrationskartorna visas anslutningar som föreslås att stängas med rött kryss. Fortsatt åtkomst till omkringliggande marker behöver säkerställas om stängning blir aktuell.

Risker kopplade till klimatförändringarna har beaktats. Klimatet i Timrå bedöms utvecklas till att bli både varmare och blötare (SMHI 2025). Vintern förväntas påverkas mest då den största ökningen av både temperatur och nederbörd förväntas ske. Kraftiga regn, speciellt under höst- och vinterhalvåret, då marken ofta är vattenmättad, kan komma att orsaka översvämningar. Fler flödestoppar kan öka erosion och successivt leda till skador på slänter. Trafikplatsens avvattningssystem har dimensionerats enligt Trafikverkets regelverk och med hänsyn till framtida klimatförändringar.

Öppet vatten och fuktigare luft kan bli vanligare, vilket i sin tur kan leda till halka om fukten fryser till is på vägbanan, vilket kan komma att innebära att det behövs en förhöjd beredskap för drift och underhåll.

På vissa delar innebär vägförslaget höga skärningar, det vill säga slänter, med branta lutningar. Det gäller framför allt vid bergsskärningar. Fallskydd kan behöva monteras för att förhindra olyckor. Föreslaget viltstängsel kan troligen i många fall ersätta behovet av fallskydd.

Konsekvenserna bedöms bli små negativa.

6.3.3. Luftföroreningar

Gaturummet kring planerad trafikplats och omgivande sträckor bedöms fortsättningsvis bli relativt öppet. Trafikplatsen kommer att ligga högt i landskapet och trafikmängden är måttlig ur ett luftföroreningssperspektiv. Överslagsberäkningar ger vid rådande förhållanden, exempelvis i SMHI:s verktyg VOSS (SMHI 2025), resultat under de halter och utvärderingströsklar som gäller för MKN luft. Trafikgenererade luftföroreningar bedöms inte nå höga nivåer.

Den bedömda konsekvensen av trafikplatsens bidrag till hälsoskadliga luftburna föroreningar innebär liten negativ konsekvens.

6.3.4. Markmiljö med mera

De föroreningar som påträffats inom projektet är höga halter PAH i de djupare bundna beläggningsslagen, det vill säga äldre lager av asfalt i E4. Halterna överskrider i flera fall gränsen för att räknas som farligt avfall och kräver därför särskild och korrekt miljömässig hantering. Det innebär att den PAH-haltiga beläggningen som tas bort skickas till en mottagningsanläggning som har tillstånd att ta emot denna typ av föroreningar. Riskerna för spridning är låga eftersom PAH är starkt bunden till beläggningen och risken för lakning och läckage är låg. Undersökningar har utförts för att avgränsa den övre beläggningen från de djupare lager som innehåller höga halter av PAH. Markmiljöprover i övrigt bedöms inte vara problematiska ur ett föroreningsperspektiv. Återanvändning inom väganläggningen bedöms vara möjlig. Extern användning kan inte göras utan förbehåll och kan föranleda restriktioner. I berget finns svavelhaltiga föreningar men undersökningar visar att de inte är syraproducerande och de riskerar inte att påverka miljön negativt vid hantering. Förekommande skräp och skrot planeras att tas bort i samband med anläggandet av trafikplatsen.

Konsekvenserna bedöms bli obetydliga.

6.3.5. Masshantering

Projektet innebär en omfattande masshantering. Stora volymer bedöms kunna återanvändas inom projektet. Exempelvis som underbyggnad i den nya väganläggningen samt för återställning av markytor.

Resultaten från gjorda analyser visar att bergmaterialet, bortsett från begränsade partier med gabbro/glimmer, uppfyller kraven för att kunna användas i väganläggningen. Bergmassor som uppstår bedöms till del kunna användas i vägunderbyggnad men ett överskott uppstår på cirka 50 000 m³. Ett överskott av schaktade jordmassor förväntas och bedöms omfatta cirka 40 000 m³.

Överskottsmassorna kan antingen bli tillgängliga för närliggande externa projekt eller gå till extern mottagare. Återanvändning av massorna lokalt är generellt positivt ut klimatsynpunkt. Vid extern användning av massor behöver en analys om återanvändningen göras. En masshanteringsplan kommer att tas fram i projektet inför byggstart.

Tillfällig lagring av massor behöver ske för bland annat avbaningsmassor som avses att återföras för återställning av markytor. Ytor för detta och annan masshantering föreslås både norr och söder om E4 vilket minskar behovet för byggtrafik att korsas trafikerna på E4. De tillfälliga upplagsytorna återställs efter användning.

Förekomsten av den invasiva arten blomsterlupin behöver beaktas vid hantering och återanvändning av massor för att inte riskera ytterligare spridning. Den riktade inventeringen med avseende på invasiva arter som planeras att utföras inför entreprenaden minskar risken för oavsiktlig spridning.

Konsekvenserna bedöms bli måttligt negativa.

6.3.6. Skyddade arter och biologisk mångfald

De naturinventeringar som gjorts i området för planerade åtgärder har identifierat få arter och värdeelement i behov av skydd. Arter som omfattas av artskydd finns men utgörs av arter som är livskraftiga, enligt den svenska rödlistan, och som därmed inte är hotade. Blåsippa och revlumner har observerats inom området för projektets planerade åtgärder och nattviol har observerats i nära anslutning till vägplanens markanspråk. Dessa arter är fridlysta enligt Artskyddsförordningen 8 § (nattviol) och 9 § (blåsippa och lummerväxter) i den här delen av landet.

Trafikverket har utrett frågan om artskyddsdispens och bedömer att det inte är aktuellt att söka för arterna nattviol, blåsippa och revlumner. Detta grundar sig på att syftet med föreslagna åtgärder inte är att skada växterna, utan att påverkan på växterna blir en konsekvens av åtgärdsförslaget i vägplanen. Därmed bör inte förbudet i artskyddsförordningen 8 § eller 9 § nödvändigtvis aktualiseras

om (1) arten är livskraftig (LC), (2) skadan inte påverkar artens bevarandestatus negativt och (3) om de skadande åtgärderna är en konsekvens av det faktiska syftet av exploateringen. Nattviol, blåsippan och revlumner har alla statusen "livskraftig" (LC) enligt den svenska rödlistan och är frekvent förekommande både lokalt och regionalt enligt observationskartor från Artdatabanken (2026).

Sumpskogen i projektets nordvästra del som ligger i anslutning till detaljplan Torsboda Nord har ett påtagligt naturvärde. Sumpskogen följer ett litet biflöde till den längre nedströms liggande Torsbodabäcken och ligger till stora delar inom detaljplanen Torsboda Nord. Vägprojektet bedöms kunna undvika direkt påverkan på sumpskogen och bäckmiljön genom att begränsa vägplanens tillfälliga markanspråk i direkt anslutning till bäcken (se plankarta 100To201).

Det finns inga förutsättningar för födosöks- eller föryngringsplatser för den starkt hotade mnemosynefjärilen inom området för den planerade trafikplatsen då marken där är näringsfattig och kalkfattig och därmed inte utgör något gynnsamt habitat för dess värdväxt, nunneörten.

Den invasiva arten blomsterlupin har observerats i området intill den planerade trafikplatsen. Det finns fortfarande osäkerheter kring artens utbredning i området och därför kommer en riktad inventering med avseende på invasiva arter att genomföras inför byggstart. Detta görs för att minska risken för spridning och för att möjliggöra beslut om försiktig hantering av massor och eventuellt borttagande av sådana arter.

Konsekvenserna bedöms bli små negativa.

6.3.7. Viltets rörelse i landskapet

De relativt höga tätheterna av vilt påkörningar vid öppningar i befintligt viltstängsel indikerar att vilt rörelserna är stora i området. Då det riskeras att skapas ytterligare stängselöppningar, vid byggandet av en ny trafikplats, är det därför av stor vikt att utformningen sker så att vilt i möjligaste mån hindras att komma in på E4. Det gäller så väl i anläggnings- som driftskedet. Viltstängsel planeras för den nya trafikplatsen och utformas för att hindra vilt att komma in på E4 och ansluts till det befintliga stängslet längs E4.

Konsekvensen bedöms bli obetydlig.

6.3.8. Ytvatten

Trafikplatsen innebär en ökad belastning av utsläpp till vatten via vägdagvatten i och med en ökning av hårdgjorda ytor, fordonsrörelser, acceleration och inbromsning. Huvuddelen av avvattningen för trafikplatsen sker mot väster längs befintliga diken. Befintlig E4 bedöms dock stå för den största mängden trafikrelaterade utsläpp till diken och vägdagvatten. Trafikplatsen med tillhörande trafikrörelser kan öka risken för olyckor och därmed även risken för utsläpp. En trafiksäker trafikplats minskar dock risken för olyckor. Majoriteten av vägdagvattnet kommer till del att renas genom infiltration i diken innan det når recipienterna vilket därutöver ger en viss utjämning av flöden. Generellt är marken i området sandigt med relativt låg fastläggande förmåga för föroreningar i vägdagvattnet. Genom att klä diken med avbaningsmassor kan fastläggningsförmågan ökas. Tillkommande påverkan på omkringliggande recipienter inklusive vattenförekomster blir liten.

Trafikplatsens placering på en höjdpunkt i terrängen gör att det generella vattenflödet för omgivande naturmarksflöden bedöms påverkas marginellt. Särskilda anläggningar för hantering av dagvatten behövs inte, utan avvattningen kan ske genom trummor och öppna diken. Vägförslaget är utformat för att säkerställa en fungerande avvattning med små underhållsbehov i enlighet med Trafikverkets krav. Avvattningsanläggningen dimensioneras med hänsyn till framtida klimatförändringar enligt Trafikverkets kravdokument.

Konsekvensen för ytvatten bedöms bli liten negativ.

6.3.9. Grundvatten

Ett genomförande av vägplanen kommer att innefatta schakt i jord och berg för anläggandet av trafikplatsen. Schakt kommer ske under nuvarande grundvattennivå och därmed påverkas grundvattennivåerna i området. Storleken på påverkan är beroende av de hydrogeologiska förutsättningarna i området. De förväntade effekterna på grundvattnet till följd av de planerade schakterna har undersökts noggrant med hjälp av simuleringar av grundvattennivåer, som grundar sig på mätningar i installerade grundvattenrör, samt plats-specifika geologiska och hydrogeologiska förhållanden.

Den grundvattenpåverkan som projektet genererar utifrån gjorda beräkningar sträcker sig cirka 50 till 200 meter ut från trafikplatsen. Beräkningar av påverkansområdet utgår från att alla schakter är öppna samtidigt. Beräkningarna grundar sig på realistiskt ogynnsamma tolkningar och antaganden om omgivningsförhållandena för att inte riskera att underskatta grundvattenpåverkan.

Inventeringar utifrån tillgängligt kartmaterial har utförts för att identifiera potentiella enskilda och allmänna intressen som skulle kunna påverkas av förändrade grundvattenförhållanden i närheten av planerade schakt. Inventeringen innefattar infrastruktur, brunnar, grundvattenförekomster, naturmiljöer, kulturmiljöer, samt byggnader och anläggningar på sättningskänslig mark.

Följande objekt har identifierats i närheten (<1 km) av påverkansområdet men kan avskrivas på grund av avståndet:

- Nyckelbiotoper (avstånd från påverkansområdet: ca 650 m)
- Naturvärden (avstånd från påverkansområdet: ca 400 m)
- Grundvattenberoende ekosystem (avstånd från påverkansområdet: ca 400 m)
- Brunnar (avstånd från påverkansområdet: ca 450 m)
- Övrig kulturhistorisk lämning (avstånd från påverkansområdet: ca 75 m)
- Eventuellt sättningskänsliga objekt (avstånd från påverkansområdet: ca 700 m)

Följande objekt har ej identifierats i närheten (<1 km) av påverkansområdet och kan därmed avskrivas:

- Vattenskyddsområde
- Grundvattenkällor
- Grundvattenmagasin och grundvattenförekomst
- Dikningsföretag

Planerade åtgärder ligger även utanför de av SMHI bedömda tillrinningsområdena för de grundvattenresurser som finns kring Indalsälven väster om projektet (SMHI, 2025).

Inga allmänna eller enskilda intressen har kunnat identifieras inom beräknat påverkansområde och det bedöms därmed uppenbart att allmänna eller enskilda intressen inte skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Projektet gör därmed bedömningen att undantaget från tillståndsplikten för vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap. 12 § kan åberopas för föreslagna åtgärder.

De förväntade effekterna på grundvattnet bedöms som måttliga, men avsaknaden av närliggande kultur- eller miljövärden gör att den samlade bedömningen av konsekvensen blir liten negativ.

6.3.10. Landskapsbild

De planerade industriområdena tillsammans med trafikplatsen kommer att få en stor påverkan på landskapsbilden.

Gestaltningen av trafikplatsen har som mål att platsen ska uppfattas som en positiv del av vägsträckan. Ambitionen är ett vägrum som ger associationer till det omgivande naturlandskapet snarare än till de nya industriområdena och att inte påverka landskapsbilden negativt. Genom att återbruka de lokala material som går, till exempel genom att återanvända befintliga avbaningsmassor, går det att skapa en vegetation som harmoniserar med det nuvarande landskapet. Den korsande vägen mellan E4:ans båda sidor, och den bro som knyter ihop dem, kommer att placeras nära den högsta punkten på den aktuella delsträckan av E4:n, och synas på håll. Föreslagen bro i tre spann ger förutsättningar för god sikt vilket både har värden för landskapsbilden och trafiksäkerheten.

Konsekvensen av den nya trafikplatsen bedöms som måttligt negativ men påverkan kan i viss mån kompenseras genom en genomtänkt gestaltning.

6.3.11. Kulturmiljö

Arkeologiska utredningar har genomförts på detaljplanområdena och på en yta som täcker vägförslagets markanspråk och omkringliggande ytor. Öster om läget för den planerade trafikplatsen har kolningsanläggningar identifierats som klassats som övriga kulturhistoriska lämningar. Genom anpassningar av områden med tillfällig nyttjanderätt kommer endast en lämning att beröras. Den utgörs av "L2023:8318 Kolningsanläggning Övrig kulturhistorisk lämning" och beskrivs som grovt skadad. Lämningen och ett mindre omgivande skyddsområde planeras att markeras ut i terrängen under byggnationen för att inte påverkas fysiskt av åtgärderna.

Om en fornlämning påträffas under anläggningsarbete ska arbetet omedelbart avbrytas på platsen. Detta ska omedelbart anmäla det till länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen.

Konsekvensen bedöms bli liten negativ.

6.3.12. Klimat

Trafikverket ställer krav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt att minska infrastrukturens klimatpåverkan vilket görs och kommer att göras i kommande skeden i detta projekt. Kraven gäller klimatpåverkan (utsläpp av växthusgaser) vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Kraven skärps gradvis med målet att infrastrukturen ska vara klimatneutral 2040. Verktöget Klimatkalkyl används för att göra beräkningar. Klimatkalkylen är en förutsättning för att kunna ställa krav på en minskad klimatpåverkan (Trafikverket 2025).

Projektet har i utredningsarbete gjort anpassning av anläggningen kunnat minska den teoretiska masshanteringen och därmed klimatpåverkande utsläpp från transporter. Krav som kommer att ställas på entreprenören kommer att kunna minska påverkan ytterligare. Trots detta kommer projektet att bidra till utsläpp av klimatpåverkande gaser.

Konsekvensen bedöms bli liten negativ.

6.4. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Indirekta och samverkande, så kallade kumulativa, effekter bedöms gälla framför allt för utsläpp till luft och vatten, påverkan på grundvattnet, landskapsbild samt buller. Dessa konsekvenser förväntas genereras från såväl trafikplatsen som från planerade industrier på detaljplanerna Torsboda Nord och Syd. Verksamheter enligt detaljplanerna skapar även de ytterligare påverkan exempelvis genom den planerade nya högsänningsledningen. Därutöver sker en samhällsutveckling som bland annat förväntas ge generellt ökade trafikmängder.

Trafikplatsen genererar utsläpp till luft från trafiken men även på grund av att hårdgjorda ytor minskar fastläggning av partiklar. Detaljplanerna kommer troligtvis att ha stora hårdgjorda ytor och verksamheterna kommer sannolikt att ha någon form av utsläpp till luft. Villkor och krav kommer att ställas i tillstånd för de verksamheter som ska att bedrivs och risken för skadligt höga nivåer av luftföroreningar kan därför ändå bedömas bli liten.

Andelen hårdgjord yta påverkar avrinningen och eventuella föroreningar riskerar i större utsträckning att nå ytvatten. Trafikplatsen innebär en ökad hårdgjord yta, om än begränsad men tillsammans med planerade verksamheter på detaljplanerna förändras förutsättningarna i avrinningsområdet för Torsbodabäcken. Förutsättningarna för detaljplanerna är att de ska utrustas med utjämningsmagasin som kan tillåta viss sedimentering och minska de flödesvariationer som orsakas av en stor andel hårdgjord yta.

Trafikplatsen bedöms påverka grundvattennivåer om än i liten omfattning men eventuella marknivåjusteringar på detaljplanerna kan ytterligare bidra till denna påverkan. Trafikverkets bedömning är att den grundvattenpåverkan som uppstår som ett resultat av byggandet av trafikplatsen får en högst marginell miljöpåverkan och att allmänna eller enskilda intressen inte påverkas.

Det nuvarande landskapet består av E4 med ett cirka 35 meter brett vägrum omgivet av skogsmark. Trafikplatsen skapar en cirka en kilometer lång sträcka med flera vägar (ramper) och med en bredd på maximalt cirka 200 meter och dessutom en bro över E4. Väster om Trafikplatsens centrum planeras marken att förändras till industriområden. Stora områden kommer att belysas. Landskapsbilden intill den nya trafikplatsen förändras till ett industri- och infrastrukturdominerat landskap med belysta ytor. Öster om trafikplatsen kommer skogsmarken fortsatt dominera även om vägrummet blir bredare. Ytor som har nyttjats under byggtiden återställs och återplanteras, vilket innebär stora ytor med ungskog många år efter projektets genomförande.

Det buller som verksamheterna på detaljplanerna kommer att generera tillkommer till buller genererat från trafiken på E4 och trafiken i trafikplatsen.

6.5. Nollalternativet

Ett teoretiskt nollalternativ, utifrån hur det är beskrivet i avsnitt 3.2.3, skulle innebära stora negativa konsekvenser för trafiken på E4 samt till och från de planerade industriområdena i Torsboda. De få anslutningar som finns räcker inte till kapacitetsmässigt och planerade verksamheter omöjliggörs utan en funktionell förbindelse till det allmänna vägnätet.

Förhöjda bullernivåer sker i området primärt för att trafikmängden på E4 förväntas att öka generellt samt på grund av ökade trafikflöden på grund av verksamheter på detaljplanerna. I viss mån kan, beroende på verksamheter, även detaljplanerna att bidra till bullersituationen.

Klimatrelaterade risker till exempel för trafiken, vilka kan komma att bli påtagliga i Torsbodabäcken uppstår oavsett om projektet med en trafikplats genomförs eller ej. Det samma gäller för övriga risker, exempelvis transporter av farligt gods, vilka kan förvärras ytterligare om det inte finns en funktionell och trafiksäker lösning för områdets transporter.

Utöver förväntat ökade trafikmängder kan industrierna komma att generera ett tillskott av luftburna föroreningar både genom direkta utsläpp och genom att andelen hårdgjorda ytor i området ökar med ökad dammbildning som följd. Det är oklart vilka verksamheter som kommer att drivas på de båda detaljplanerna och vilka eventuella luftburna utsläpp och annan påverkan som kan bli aktuella. Det är rimligt att anta att de planerade industrierna kommer att generera utsläpp till både luft och vatten i någon form.

Marknivåerna på de detaljplanelagda områdena ändras vilket orsakar en betydande påverkan på landskapet och naturmiljön. Stora nivåförändringar av marken kan påverka grundvattennivån i omgivningen.

I nollalternativet kommer miljön att påverkas av masshanteringen och verksamheter på detaljplanområdena, men massorna från trafikplatsprojektet skulle inte uppstå och därmed skulle det vara en mindre mängd massor i området som behöver lagras, bearbetas eller fraktas bort. I och med den förväntade omfattande masshanteringen på detaljplanområdena kvarstår en viss risk för spridning av invasiva arter i nollalternativet.

Landskapet på båda sidor E4 i närområdet kommer att omvandlas till industrilandskap med stora byggnader. De kulturhistoriska lämningarna som identifierats på detaljplanområdena påverkas. Området öster om detaljplanerna utgörs fortsatt av skogsmark med varierande åldrar och ett fortsatt skogsbruk.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Omgivningsåverkan under byggnadstiden bedöms framför allt härröra från masshantering, sprängningsarbeten och byggtrafik. Kumulativa effekter exempelvis vad gäller sprängningar, buller och dammbildning med mera uppstår i viss mån beroende på när i tid anläggningsarbeten för övriga projekt i området kommer att utföras. Planerade förbifarter medför en påverkan för trafikanter längs E4 med sänkt hastighet och temporär vägvisning/väganordningar. Vid sprängningsarbeten kan trafiken behöva stängas temporärt. Den närliggande flygplatsen Midlanda kan behöva kontaktas inför sprängningar för att inte risker eller störningar ska uppstå. Hässjövägen stängs för vänstersvängande trafik under byggtiden och trafikanter hänvisas till korsningen vid Svarvarböle cirka 4,5 kilometer nordost om projektet.

E.ON:s nya dubbla 130 kV ledning planeras att korsa trafikplatsen (E.ON, 2024). Driftsatt ledning kan möjligen utgöra hinder för kranar och andra maskiner vid byggandet av trafikplatsen. E.ON:s befintliga ledning korsar E4 nordost om trafikplatsen. Ledningsstolpar och tillhörande stag ligger nära av- och påkörningsfälten och nära förbifartsvägen. Dessutom behöver byggtrafiken passagemöjligheter i ledningsgatan mellan arbetsområdet och tillfälliga upplagsytor.

Under byggnadstiden planeras en temporär förbifartsväg, cirka en kilometer lång, för trafiken på E4. En kortare temporär förbifartsväg anläggs i projektets västra del vid ett trumbyte. Ytor som nyttjats tillfälligt under byggtiden kommer att återställas efter färdigbyggd trafikplats.

7. Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

I kapitlet redovisas en samlad bedömning av projektets förväntade överensstämmelse och bidrag till projektmål, de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen. Den samlade bedömningen omfattar en sammanställning av konsekvenser.

7.1. Måluppfyllelse

7.1.1. Uppfyllelse av ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är att skapa en trafikplats som säkerställer god trafiksäkerhet och tillgänglighet från E4 och till de planerade industriområdena i Torsboda. I tabell 4 redovisas de projektspecifika målen och projektets bedömda potential att uppfylla dessa.

Tabell 4. Bedömning av uppfyllelse av projektmålen.

Projektmål	Måluppfyllelse
Trafikplatsen ska möjliggöra god tillgänglighet och trafiksäkerhet till och från de planerade industriområdena i båda färdriktningar på E4. Detta innefattar kollektivtrafiken samt oskyddade trafikanter inom trafikplatsen.	Trafikplatsens utformning skapar god tillgänglighet till industriområdena. Anläggandet av busshållplatser på trafikplatsens ramper och gång- och cykelbanor som ansluter mot dessa i trafikplatsen samt belysning skapar god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Inga avsteg från regelverk, exempelvis gällande trafiksäkerhet, görs inom de områden som omfattas av åtgärder.
Trafikplatsen ska utformas för att möta framtida transportbehov för så väl trafik längs E4 som lokal trafik.	Förslaget är utformat för att möta behoven för de antagna detaljplanerna samt den allmänna trafikökningen på E4. En framtida utveckling med eventuella fler etableringar i anslutning till trafikplatsen med mer trafik som följd kan kräva ytterligare utbyggnadsåtgärder, till exempel avseende droppar och busshållplatser i trafikplatsen. En framtida utbyggnad av trafikkapacitet är möjlig, men kan beroende på utformning komma att kräva ytterligare markanspråk.
Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 ska beaktas vid utformning av trafikplatsen.	Trafikplatsens långa på- och avfartsramper med anpassade lutningar ger förutsättningar för ett jämnt flöde för trafiken på E4. Parallellavfarternas medför även att det finns plats för eventuell köbildning på ramper och minskar därmed risken att köer hamnar på E4. Den branta och ibland problematiska delen av Torsbodabacken väster om trafikplatsen bedöms inte påverkas av föreslagna åtgärder.
Vägplanen ska skapa förutsättningar för god arbetsmiljö i produktions- och driftskedet.	Möjligheten att åstadkomma god arbetsmiljö i både bygg- och driftskedet har studerats och placering och storlek på ytor för vägrätt och tillfällig nyttjanderätt har anpassats och säkerställts för att samtliga arbetsmoment ska få goda förutsättningar att genomföras. Trafiken längs E4 kan ledas via

	förfararter på ett säkert avstånd från byggnationsarbetena.
Trafikplatsen ska anpassas till landskapets och omgivningarnas förutsättningar.	Genom att återbruka lokala massor inklusive avbaningsmassor är målet att skapa en trafikplats utifrån den lokala vegetationens förutsättningarna som harmoniserar med det nuvarande landskapet. I gestaltningen av ytorna mellan vägarna i trafikplatsen ska hänsyn tas till den omgivande naturen, exempelvis i växtval och materialval. Valet av en öppen broutformning bidrar till att projekt målet kan uppnås.

7.1.2. De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (Regeringskansliet, 2025). Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål:

- Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet i trafiken. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, vilket innebär att det likvärdigt ska svara mot mäns och kvinnors transportbehov.
- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Projektet kan bidra till funktionsmålet bland annat genom att trafikplatsen har kapacitet att hantera förväntade trafikströmmar och att busshållplatser anläggs på trafikplatsens avfartsramper. En god kollektivtrafiklösning i kombination med föreslagen gång- och cykelbana genom trafikplatsen ökar tillgängligheten för resande till industrierna. Gång- och cykelbanan, som blir belyst, är anpassad för att möta behov för människor med funktionsvariationer.

Projektet bidrar till hänsynsmålet genom att trafikplatsen utformas för att med låg omgivningspåverkan och genom att omhänderta lokalt material och genom att ha tillräcklig kapacitet för att klara av den trafikallsträng som de planerade industrierna ger upphov till.

7.1.3. Miljö kvalitetsmålen

Sveriges miljömål består av ett övergripande generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål (Sveriges Miljömål, 2025). Det övergripande målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. De 16 miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

De miljö kvalitetsmål som bedömts beröras av detta projekt redovisas i tabell 5.

Tabell 5. Miljökvalitetsmål som i första hand berörs av projektet samt bedömd måluppfyllelse.

Miljökvalitetsmål	Måluppfyllelse
<p>Begränsad klimatpåverkan</p> 	<p>Målet är att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farligt hög i enlighet med FN:s ramkonvention om klimatförändringar.</p> <p>En effektiv masshantering och möjligheten att återanvända material lokalt kan begränsa projektets klimatpåverkan. Även val av, krav på och mängden, material i byggandet av trafikplatsen med avseende på exempelvis betong och stål påverkar klimatavtrycket. Genom de optimeringar av väganläggningen som gjorts och krav som kommer att ställas kan klimatrelaterade utsläpp till del minska.</p>
<p>Levande sjöar och vattendrag</p> 	<p>Målet är att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och att deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras.</p> <p>Genom att anlägga en trafiksäker trafikplats relativt långt från öppet vatten minskar risker för att eventuella olyckor som skulle kunna leda till utsläpp när intilliggande vattendrag. Majoriteten av vägdagvattnet kommer att renas genom infiltration i diken innan det når recipienterna.</p>
<p>God bebyggd miljö</p> 	<p>Målet är att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Den bebyggda miljön ska fylla människors och samhällets behov, erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling. Till detta hör även resor till och från arbete.</p> <p>Projektet bidrar till måluppfyllelsen genom att utformningen av trafikplatsen följer gällande regelverk och standarder. Trafikplatsen anpassas för att möta behoven för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och människor med funktionsvariationer. Vägförslaget harmonierar med kommunens ambitioner som uttrycks i de kommunala planerna och som prövats och kommer att prövas gentemot miljömålets intentioner. God arbetsmiljö i både bygg- och driftskede eftersträvas och är en del av projektmålen i projektet.</p>

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

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel återfinns de allmänna hänsynsreglerna som är grundläggande för den som planerar att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som påverkar eller riskerar att påverka miljön eller människors hälsa. I tabell 6 beskrivs hur projektet uppfyller de allmänna hänsynsreglerna.

Tabell 6. Uppfyllelse av miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken	Uppfyllelse av hänsynsreglerna
1 § Bevisbörderegeln Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att hänsynsreglerna följs.	Innehållet i plan- och miljöbeskrivningen och projektets utredningsarbete är ett led i att hänsynsreglerna följs. De utredningsarbeten, samråd och anpassningar som har skett genom vägplaneprocessen visar att hänsynsreglerna följs.
2 § Kunskapskravet Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.	Trafikverket och dess konsult har erfarenhet att planera infrastrukturåtgärder för att minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö. Kunskap har samlats in genom inventeringar, utredningar, projektering och samråd. Visst behov av inventeringar och utredningar kvarstår.
3 § Försiktighetsprincipen Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder och vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Bästa möjliga teknik ska användas.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås är anpassade för att minska skador och olägenheter för människors hälsa och miljö. Föreslagna lösningar är väl beprövade.
4 § Produktvalsprincipen Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska undvika att använda produkter som kan vara skadliga för människors hälsa eller miljön om de kan ersättas med andra, mindre farliga, produkter.	Trafikverket har riktlinjer för kemiska produkter, material och varor för att minska risken för negativ påverkan. Trafikverket ställer krav på miljöstyrning av entreprenören enligt Trafikverkets generella miljökrav (Trafikverket, 2025b).
5 § Hushållnings- och kretsloppsprinciperna	Schaktmassor och annat material som uppkommer i projektet och som klarar krav för återanvändning ska nyttjas inom projektet så långt det är möjligt. Möjligheterna att återanvända massor och material i externa

Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi så att mängden avfall minskas.	närliggande projekt är goda och ska fortsatt utredas.
6 § Lokaliseringsprincipen För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.	Ändamålet med vägplanen är att skapa en trafikplats som säkerställer god trafiksäkerhet och tillgänglighet på E4 och till de planerade industriområdena i Torsboda. Eftersom trafikplatsen ska ansluta till de planerade industriområdena är inga andra lokaliseringar aktuella. Behov och lokalisering av ytor föreslagna i vägplanen har beaktats utifrån lokaliseringsprincipens aspekter.
7 § Rimlighetsregeln Kraven i hänsynsreglerna gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Särskild hänsyn ska tas till nyttan av skyddsåtgärder och försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.	För föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått har avvägningar gjorts mellan kostnader och nyttan. Ytterligare skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan komma att föreslås under arbetet med projektets entreprenadhandlingar.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken. En miljökvalitetsnorm ämnar ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. Det finns MKN för buller, luftkvalitet, vattenförekomster, havsmiljön samt för fisk- och musselvatten. De normer som är tillämpliga för detta projekt är MKN för vatten och utomhusluft. Bedömningen är att inga MKN riskerar att överskridas till följd av projektet.

8.3. Hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens grundläggande och särskilda hushållningsregler enligt kap. 3 och 4 ska tillämpas i arbetet med vägplanen. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov (avsnitt 4.4.9).

Området för den planerade trafikplatsen och föreslagna markbehov för att genomförandet har ringa kultur- och naturvärden. Trafikplatsen bedöms inte försvåra ett rationellt skogsbruk och de ytor med tillfällig nyttjanderätt som föreslås på befintlig skogsmark kommer att återgå till skogsmark efter användning. Tillgängligheten till omkringliggande marker behöver säkerställas i och med att ett antal befintliga anslutningar föreslås att stängas/spärras. De planerade industriområdena på detaljplanerna är utpekade områden för näringslivsutveckling enligt Timrå kommuns översiktsplaner samt i detaljplaner och har pekats ut som särskilt lämpliga för industriintensiva verksamheter. I 3 kap. 8 § miljöbalken framgår att mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Anläggandet av en ny trafikplats i Torsboda stämmer väl överens med miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Landskapsbilden har och behöver fortsatt beaktas i arbetet med detaljutformningen.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella väganläggningen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra anläggandet.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för väganläggningens bestånd, drift och brukande (trafikering), samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen är ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (ga) och andra rättighetsinnehavare.

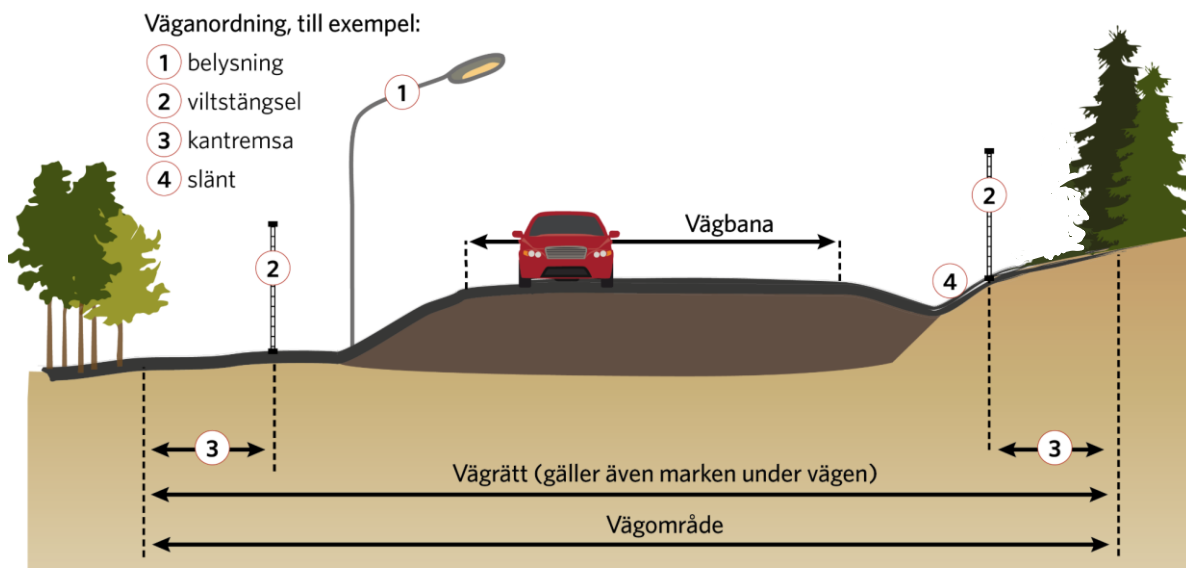
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

9.1. Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren (i föreliggande fall Trafikverket) tar mark eller annat utrymme i anspråk för väganläggning med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för väganläggningen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande. Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, till exempel belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen. Denna är cirka två meter bred. Kantremsan behövs för att skapa utrymme mellan viltstängslet och skogen, både för att skydda stängslet men även för att djur ska ha goda möjligheter att se det (figur 17). På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 17. Illustration av vägområde och vägrätt.

9.1.1. Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väganläggningen markeras med V på plankartorna (figur 18). Det tillkommande vägområdet med fullständigt markanspråk omfattar cirka 81 040 m²/hektar skogsmark. Markanspråket består bland annat av trafikplats, diken, vägslänter, säkerhetszon, gång- och cykelväg, hållplatsfickor för bussar och utrymme för viltstängsel, skyltar/portaler, fallskydd med mera.



Figur 18. Redovisning av vägrätt på plan- och illustrationskartor.

9.2. Område med inskränkt vägrätt

Nytt vägområde med inskränkt vägrätt anges med "Vi" på plankartorna (figur 19). Det tillkommande vägområdet med inskränkt markanspråk omfattar cirka 570 m²/hektar skogsmark. Generellt gäller att den inskränkta vägrätten ger fastighetsägaren rätt att bruka och nyttja området under förutsättning att det inte hindrar vägens eller väganordningars funktion, drift och brukande.



Figur 19. Redovisning av inskränkt vägrätt på plan- och illustrationskartor.

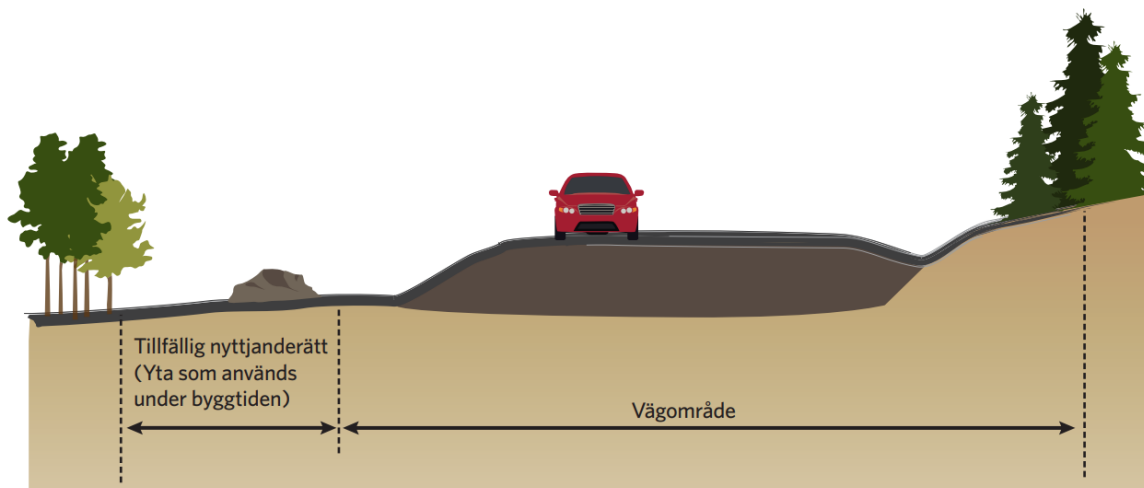
Nedan beskrivs de inskränkningar i markanspråket som är aktuella i vägplanen och som redovisas på plankartorna.

Vi – nytt vägområde med inskränkt för rensning och justering av utloppsdike.

Med justering menas att diket kan behöva anpassas i framtiden för att säkerställa att avvattningen fungerar vid trummans utlopp.

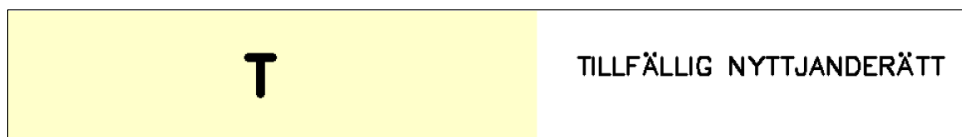
9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark temporärt tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket (figur 20). Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återställs och återlämnas därefter till markägaren. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat att försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.



Figur 20. Illustration av tillfällig nyttjanderätt.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att genomföra byggandet av anläggningen markeras med "T" på plankartorna tillsammans med löpnummer (figur 21). Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 127 000 m²/hektar skogsmark. Område med tillfällig nyttjanderätt delats i vägförslaget in i olika typer baserat på användning och motiv. Exempelvis för förbifart, upplag, etableringsytor, körvägar, masshantering med mera.



Figur 21. Redovisning av hur tillfällig nyttjanderätt redovisas på illustrationskartor.

Nedan beskrivs de tillfälliga nyttjanderätternas syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna.

T1 – Tillfällig nyttjanderätt för arbetsområde för anläggande av trafikplats, på- och avfarter, busshållplatser samt viltstängsel.

T2 – Tillfällig nyttjanderätt för förbiledning av trafik.

T3 – Tillfällig nyttjanderätt för byggtrafik.

T4 - Tillfällig nyttjanderätt för etableringsområde och upplag. Etablering avser arbetsbodar med mera.

T5 – Tillfällig nyttjanderätt för upplag av massor.

Tillfälliga nyttjanderätt för T1-T4 gäller från byggstart till och med tre månader efter slutbesiktning.

Tillfälliga nyttjanderätt för T5 gäller från byggstart till och med 12 månader efter slutbesiktning.

10. Fortsatt arbete

10.1. Planläggningsprocess

Vägprojektet befinner sig nu i fasen granskningshandling i vägplanens planprocess. Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som inkommer sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

10.2. Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna så kallade kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag/lösa in mark eller utrymme enligt 4 kap. 1 § lag om byggande av järnväg och rätt att ta mark i anspråk för tillfällig nyttjanderätt enligt 3 kap. 3 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

10.3. Ytterligare tillstånd, dispenser mm

Transporter av farligt avfall kommer att registreras hos tillståndsmyndighet. Det samma gäller exempelvis för sortering och krossning av berg, naturgrus eller andra jordarter.

Trafikverket bedömer att det inte är aktuellt att ansöka om artskyddsdispens för de fridlysta arterna nattviol, blåsippan och revlumner (se motivering i avsnitt 6.3.6).

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12 kap. 6§ miljöbalken gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt.

10.3.1. Väganslutningar som föreslås spärras

Sju enskilda anslutningar föreslås att spärras i samband med vägplanen. De anslutningar som föreslås att spärras redovisas med röda X på illustrationskartor (figur 22). Spärrning av enskilda anslutningar från enskilda vägar mot allmän väg ingår inte i fastställelseprövningen av vägplanen. Beslut om spärrning hanteras genom ett särskilt beslut som fattas av väghållningsmyndigheten, i det här fallet Trafikverket.

Anslutningar som föreslås att spärras motiveras dels för att föreslagen väganläggning inte längre medger en anslutningsmöjlighet, dels utifrån trafiksäkerhet. Möjlighet till fortsatt åtkomst till markområden behöver tillgodoses (tabell 7).

För anslutningar som föreslås att spärras har hänsyn tagits till om alternativa vägar finns och att ingen frekvent trafik förekommer.



VÄGANSLUTNING TILL BEFINTLIG ALLMÄN
VÄG SOM FÖRESLÅS STÄNGAS GENOM
SÄRSKILT BESLUT

Figur 22. Redovisning av anslutningar som föreslås spärras på illustrationskartor.

Tabell 7. Väganslutningar som föreslås spärras.

Sektion, sida	Motivering	Förslagen lösning
1/030, höger	Anslutning spärras p.g.a. trafiksäkerhetsskäl	Åtkomst till fastighet från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Syd.
1/090, höger	Anslutning spärras p.g.a. trafiksäkerhetsskäl	Åtkomst till fastighet från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Syd.
1/628, vänster	Anslutning spärras p.g.a. ny trafikplats	Åtkomst till fastighet från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Nord alternativt befintlig anslutning från Hässjövägen.
1/767, höger	Anslutning spärras p.g.a. ny påfartsramp	Åtkomst till fastighet från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Syd.
1/847, vänster	Anslutning spärras p.g.a. ny avfartsramp	Åtkomst till fastighet från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Nord alternativt befintlig anslutning från Hässjövägen.
2/208, vänster	Anslutning spärras p.g.a. vägräcke och trafiksäkerhetsskäl.	Åtkomst till fastighet från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Nord alternativt befintlig anslutning från Hässjövägen.
2/300, höger	Anslutning spärras p.g.a. trafiksäkerhetsskäl	Åtkomst till fastighet föreslås ske från ny anslutningsväg via trafikplatsen till DP Syd.

10.4. Kontroll och uppföljning

I arbetet med byggplatsuppföljning sker kontroll och uppföljning av ställda krav, inklusive miljö, i ett projektspecifikt kontrollprogram. Projektets grundvattenpåverkan följs upp genom mätning av grundvattennivåer för att verifiera antagandet om att inga enskilda eller allmänna intressen påverkas.

10.5. Kostnader och finansiering

Behovet av en trafikplats uppkommer som en följd av den exploatering som planeras för de planerade industrietableringarna. Därför har avtal skrivits mellan Trafikverket och Timrå kommun om det som kallas medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur. Bedömd kostnad för projektet är cirka 276 miljoner kronor.

11. Underlagsmaterial och källor

- AFRY. (2021). *PM Föreningssituation*. 2021-11-26.
- Artdatabanken. (2026). *Observationskarta*. Hämtat från Artfakta: <https://artfakta.se/observationer/karta> 2026-02-10.
- Artportalen. (2023). *Artportalen*. Hämtat från <https://www.artportalen.se/> 2023-09-18.
- Artportalen. (2026). *Artportalen*. Hämtat från <https://www.artportalen.se/> 2026-01-29.
- Din Tur. (2025). *Tidtabeller*. Hämtat från <https://www.dintur.se/navigation/tidtabeller/> 2024-11-22.
- E.ON. (2024). *Bandsjö-Torsboda. Ny dubbel 130 kV ledning*. Hämtat från <https://www.eon.se/om-eon/investeringar/elnaetsinvesteringar/samradsunderlag/bandsjoe---torsboda> 2024-11-22.
- Friluftsförbundet. (2025). *Spårkarta*. Hämtat från <https://www.friluftsförbundet.se/regioner/mitt/lokalavdelningar/hassjo/sparkarta/> 2024-11-22.
- IVL. (2024). *Miljökonsekvensbeskrivning. Bilaga C till tillståndsansökan enligt miljöbalken för produktion av anodmaterial av artificiell grafit på Torsboda 1:10 m.fl. i Timrå kommun*. Mars 2024.
- Lantmäteriet. (2024). *Min Karta*. Hämtat från <https://minkarta.lantmateriet.se/> 2024-11-22.
- Länsstyrelsen Västernorrland. (2014). *Konsekvenser och behov av åtgärder - Klimatförändringar i Timrå kommun*. Rapport nr 2014:16.
- Länsstyrelserna. (2024). *LST Älgjaksområden*. Hämtat från <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/GetMetaDataById?id=6d4c42de-2b43-4b72-98ec-856d8adf29> 2023-08-02.
- Länsstyrelserna. (2025b). *Potentiellt förorenade områden*. Hämtat från https://ext-geodatakatalog-forv.lansstyrelsen.se/PlaneringsKatalogen/GetMetaDataById?id=e5f8c5ca-62a9-41d6-900c-43f2837a8757_C 2024-10-31.
- Naturinformation. (2023). *Undersökning om eventuell förekomst av mnemosynefjäril - Parnassius mnemosyne*. 2023-07-25.
- Naturvårdsverket. (2023a). *Luftkvalitet på landsbygd*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/statistik--utslapp-och-halter/luften-i-sverige/luftkvalitet-pa-landsbygd/> 2023-09-05.
- Naturvårdsverket. (2025). *Skyddad Natur*. Hämtat från <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> 2024-11-22.
- Naturvårdsverket. (2025a). *Rovbase*. Hämtat från <https://rovbase.se/> 2024-09-28.
- Regeringskansliet. (2025). *Mål för transportpolitiken*. Hämtat från <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> 2024-11-22.
- Riksantikvarieämbetet. (2024). *Fornsök*. Hämtat från <https://app.raa.se/open/fornsok/> 2024-04-25.

- Sametinget. (2025). *Rennäringens markanvändning*. Hämtat från <https://www.sametinget.se/markanvandning> 2024-11-22.
- SCB. (2020). *Tätorter och småorter*. Hämtat från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter-och-smaorter/> 2024-11-22.
- SCB. (2025). *Befolkningsstatistik*. Hämtat från <https://www.scb.se/be0101> 2025-09-15.
- SGU. (2024). *Grundvattenförekomster, öppna data*. Hämtat från <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/geologiska-data/grundvatten--geologisk-data/grundvattenforekomster/> 2024-11-22.
- SGU. (2025a). *Brunnsarkivet*. Hämtat från <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>
- SGU. (2025a). *Visningstjänster för jordarter*. Hämtat från <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/>
- Skogsstyrelsen. (2021). *Naturvärdesinventering - Utredningsområde för näringsliv Torsboda, Timrå kommun*.
- Skogsstyrelsen. (2025). *Skogens pärlor*. Hämtat från <https://www.skogsstyrelsen.se/sjalvservice/karttjanster/skogens-parlor/> 2023-05-03.
- Sveriges Miljömål. (2025). *Sveriges miljömål*. Hämtat från <https://www.sverigesmiljomal.se/> 2024-11-21.
- SWECO. (2023a). *PM NVI - Planområdet Torsboda Norra*. 2023-01-13.
- SWECO. (2023b). *Arkeologisk utredning steg 1. Trafikplats Torsboda. Hässjö socken, Timrå kommun, Västermorrlands län*. 2023-12-20.
- SWECO. (2024). *Artskyddsutredning. Detaljplan Torsboda Nord Industriområde*. 2024-06-05, rev 2024-06-19.
- Timrå kommun. (2018). *Översiktsplan 2035 - En stark kommun i en växande region*. Antagandehandling 2018-09-21.
- Timrå kommun. (2022). *Samrådsredogörelse - Detaljplan för Torsboda 1:2 m.fl.* 2022-03-02.
- Timrå kommun. (2024a). *Detaljplan för Torsboda 1:2 m.fl. Industriområde för energiintensiv verksamhet*. Hämtat från <https://timra.se/byggabomiljo/samhallsplanering/detaljplan/pagaendedetaljplaner/detaljplanfortorsboda12mfl.4.639e640517d35219a241249.html> 2025-09-02.
- Timrå kommun. (2024b). *Detaljplan för Torsboda 4:29 m.fl. Torsboda Nord Industriområde*. Hämtat från <https://timra.se/byggabomiljo/samhallsplanering/detaljplan/pagaendedetaljplaner/detaljplanfortorsboda429mfltorsbodanordindustriomrade.4.36aa1421187a09082b55b1.html> 2025-09-02.
- Timrå Kommun. (2024c). *Inledande kartläggning och objektiv skattning av luftkvalitet för 2023 - Timrå kommun*. 2024-06-12.
- Timrå kommun. (2025a). *Fördjupad översiktsplan*. Hämtat från <https://www.timra.se/byggabomiljo/samhallsplanering/oversiktsplanochstrategier/fordjupadoversiktsplan/fordjupadoversiktsplantorsbodasoraker.4.14409e7118d4347bfbe7e.html> / 2025-09-02.

- Timrå kommun. (2025b). *Detaljplan för Norrberge 1:74 m.fl. Industriområde Sundsvall Timrå Airport*. Hämtat från <https://timra.se/byggabomiljo/samhallsplanering/detaljplan/pagaendedetaljplaner/detaljplanfornorrberge174mfl.4.1705727e18ab9a9596ced.html> 2025-09-02.
- Torsboda Industrial Park. (2025). *Torsboda Industrial Park*. Hämtat från <https://www.torsboda.com/> 2025-09-15.
- Trafikverket. (2017). *Riksintresse för kommunikationer - Sundsvall Timrå flygplats*. 2017-10-27.
- Trafikverket. (2020). *Utredning i region Mitt: Förebyggande av olyckor med älg och ren med säkra faunapassager inom Västernorrlands län*. 2020-01-28.
- Trafikverket. (2022a). *Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt: Vägledning*. 2022-06-03.
- Trafikverket. (2022b). *Trafikverkets beslutade riksintressen*. Hämtat från <https://bransch.trafikverket.se/beslutade-riksintressen/> 2023-08-09.
- Trafikverket. (2024). *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg*. TDOK 2026:0246.
- Trafikverket. (2025). *Lastkajen*. Hämtat från Länsfiler NVDB-data: <https://lastkajen.trafikverket.se/login> 2025-09-02.
- Trafikverket. (2025b). *Trafikverket TDOK 2012:93. Riktlinje för generella miljökrav i entreprenadupphandling*.
- Transportstyrelsen. (2025). *Swedish Traffic Accident Data Acquisition*. 2023-08-30.
- Vattenmyndigheterna. (2016). *VM Avrinningsområden HARO, DARO och VARO (grupp) 2016-2021*. Hämtat från <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/GetMetaDataById?id=fe770d2e-1965-4fb6-b402-87d130383b09#Identifiering> 2023-06-12.
- Vattenmyndigheterna, Länsstyrelserna, & Havs- och vattenmyndigheten. (2024). *VISS - Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/> 2024-06-10.
- WSP. (2021). *Trafikutredning - detaljplan för Torsboda 1:2 mfl*. 2021-11-25.
- WSP. (2023). *Naturvärdesinventering av E4 TPL Torsboda 3, Timrå kommun, Västernorrlands län*. 2023-08-31.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se