

RAPPORT

Samrådsunderlag Väg 352, Gång- och cykelväg, Nordanås – Sportvägen

Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län
2026-10-19



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - väg 352, Nordanås-Sportvägen, ny gång- och cykelväg

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2026-10-19

Ärendenummer: TRV 2026/73778

Åtgärdsnummer: SSP139520

Uppdragsnummer: 198430

Version: 0.71

Kontaktperson: Sanna Lindgren

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Beskrivning av projektet.....	7
2.3 Ändamål och projektmål	7
3 Avgränsningar	8
3.1 Utrednings- och influensområde	8
3.2 Tid	9
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	10
4.1 Kommunala planer	10
4.2 Landskap.....	10
4.3 Väg och Trafik	11
4.3.1 Befintlig bebyggelse och verksamheter.....	11
4.3.2 Vägstandard, trafikflöden och hastighet.....	11
4.3.3 Busshållplatser	14
4.4 Ledningar och belysning	15
4.5 Brunnar	15
4.6 Skyddade områden	16
4.6.1 Riksintressen	16
4.6.2 Jord- och skogsbruk	16
4.6.3 Strandskyddsområde.....	16
4.6.4 Övriga skyddade områden.....	17
4.7 Naturmiljö	17
4.8 Vattenmiljö.....	18
4.9 Kulturmiljö.....	18
4.10 Förorenade områden	19
4.11 Rennäring.....	20
4.12 Rekreation och friluftsliv.....	20
4.13 Geotekniska förhållanden	21
5 Projektets lokalisering, utformning, effekter och konsekvenser	23

5.1 Projektets lokalisering och utformning	23
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	24
5.2.1 Kommunala planer.....	24
5.2.2 Landskap.....	25
5.2.3 Trafik, befolkning och bebyggelse.....	25
5.2.4 Ledningar	25
5.2.5 Skyddade områden.....	25
5.2.6 Naturmiljö	25
5.2.7 Vattenmiljö.....	26
5.2.8 Kulturmiljö.....	26
5.2.9 Förorenade områden	26
5.2.10 Rennäring	26
5.2.11 Rekreation och friluftsliv.....	27
5.2.12 Miljökvalitetsnormer	27
5.2.13 Klimat	27
6 Åtgärder	28
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	29
8 Fortsatt arbete	30
8.1 Planläggning.....	30
8.2 Viktiga frågeställningar	30
9 Källor.....	31

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar för en ny gång- och cykelväg (GC-väg) längs med väg 352 mellan Nordanås och Sportvägen i Örnsköldsvik. I samband med detta kommer även utformning och lokalisering att ses över för befintliga busshållplatser, övergångsställen och passager. Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresande. Den aktuella sträckan är trafikerad av en stor andel tung trafik samtidigt som befintlig gångbana inte har tillräcklig bredd för att uppnå kraven för en GC-väg. På delar av sträckan saknas gångbana helt.

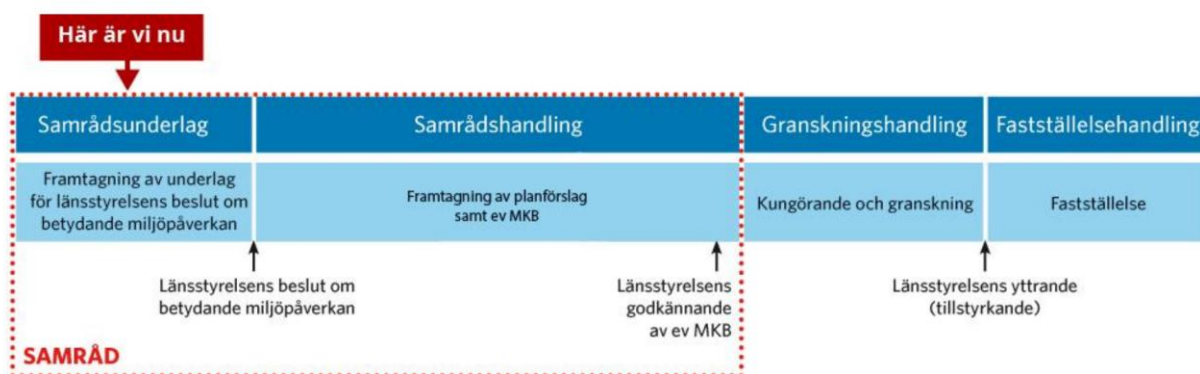
Längs med väg 352 finns flera biotopskyddade alléer och trädridåer. GC-vägens utformning kommer att utredas vidare under kommande projektering för att motverka intrång och fällning av träd. Längs sträckan finns även invasiva arter såsom blomsterlupiner. Norra delen av utredningsområdet gränsar till bruksbar jordbruksmark som enligt 3 kap. 4 § miljöbalken har nationell betydelse. Inga riksintressen, naturreservat, Natura 2000-områden eller vattenskyddsområden finns inom projektets utredningsområde.

Trafikverket bedömer att det är mest lämpligt att anlägga GC-vägen på den västra sidan av väg 352 längs majoriteten av sträckan. Denna placering innebär att intrånget på tomtmarker blir så liten som möjligt.

Trafikverket bedömer att projektet ej antas medföra betydande miljöpåverkan.

2 Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se **Fel! Hittar inte referenskälla.** för översikt planläggningsprocessen.



Figur 1 - Planläggningsbeskrivning

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.1 Bakgrund

Trafikverket och Örnsköldsviks kommun har identifierat brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på väg 352 mellan Nordanås och Sportvägen. Vägen är högt trafikerad av tung trafik, hastigheterna är höga och belysning saknas på delar av sträckan. Samtidigt är standarden låg på befintliga busshållplatser, passager och gång- och cykelstråk, vilket försämrar trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. På den norra delen av sträckan saknas gångbana helt och oskyddade trafikanter behöver därmed vistas på vägbanan med övrig trafik. I området finns flera målpunkter och sträckan fungerar bland annat som skolväg.

Inför revideringen av länstransportplanen 2014–2025 framhävde Örnsköldsviks kommun trafiksäkerhetsbristerna längs den aktuella sträckan. Trafikverket har sedan tagit fram en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) "Bristande tillgänglighet och säkerhet

för oskyddade trafikanter på väg 352 mellan Nordanås-Sportvägen”, TRV 2017/24153, som beskriver de brister i trafiksäkerhet som finns längs sträckan.

2.2 Beskrivning av projektet

Mot denna bakgrund har Trafikverket beslutat att ta fram en vägplan som syftar till att anlägga en gång- och cykelväg (GC-väg) längs med väg 352, mellan södra anslutningen till Nordanås och Sportvägen. Då den nya GC-vägen ligger inom tätortsområde (SCB) kommer den att belysas. Befintliga busshållplatser, övergångsställen och passager kommer att ses över i läge och utformning.

2.3 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresande längs med sträckan.

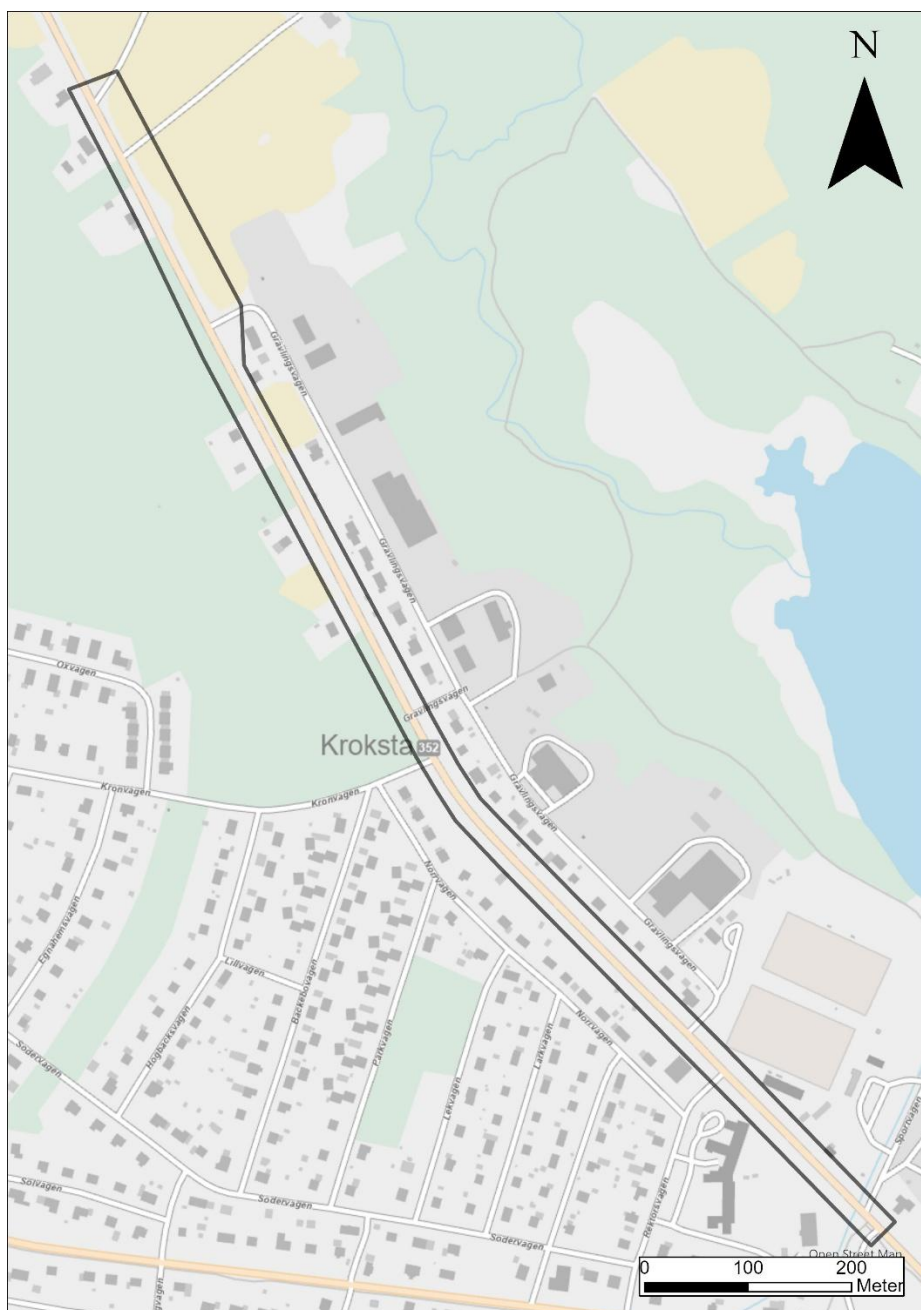
Projektets mål är att:

- Bidra till barn och ungdomars säkrare väg till skola och fritidsaktiviteter.
- Bidra till ökad användning av kollektivtrafik längs sträckan.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Vägplanens utredningsområde framgår av **Fel! Hittar inte referenskälla.** och omfattar en cirka 1,3 km lång sträcka. Tänkbara utformningar och åtgärder för GC-vägen ska rymmas inom utredningsområdet och det är inom detta område som detaljerade förutsättningar studeras. Utredningsområdet innefattar även områden för de ytor som kommer att krävas för byggskedet, exempelvis arbetsvägar och ytor för upplag. Det område där byggnationer kommer att genomföras är mindre än redovisat utredningsområde.



Figur 2 - Utredningsområde för GC-väg Nordanås - Sportvägen, väg 352

Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppkomma och är generellt större än utredningsområde. Inom projektet omfattas exempelvis bebyggelse längs vägen, områden med natur- och kulturvärden som kan påverkas samt recipienter av influensområdet. De aktuella miljöförutsättningarna beskrivs i kapitel 4.

Fortsatt utredningsarbete i vägplaneprocessen kommer mer detaljerat bedöma den förutsägbara påverkan på omgivningarna.

3.2 Tid

Vägplanen beräknas kunna lämnas in för fastställelse under hösten 2028. Parallellt med vägplanen kommer en bygghandling att tas fram och när planen är fastställd påbörjas upphandling av entreprenör. Byggnationen av projektet bedöms kunna påbörjas under 2029 och byggtiden är planerad till en säsong.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Kommunal planer

Aktuell översiktsplan för Örnsköldsviks kommun, Översiktsplan 2012, antogs av kommunfullmäktige 17 december 2012 och vann laga kraft 16 mars 2015. De mål som tas upp är bland annat att det ska finnas trygga gång- och cykelalternativ till målpunkter och skolor, samt att GC-vägar ger ökade förutsättningar för fysisk aktivitet och minskar bilåkande. I Översiktsplan 2040, som för närvarande är överklagad efter att ha antagits av kommunfullmäktige, har kommunen pekat ut att det finns behov av ett framtida cykelstråk mellan Kroksta (där Sportvägen ligger beläget) och Nordanås.

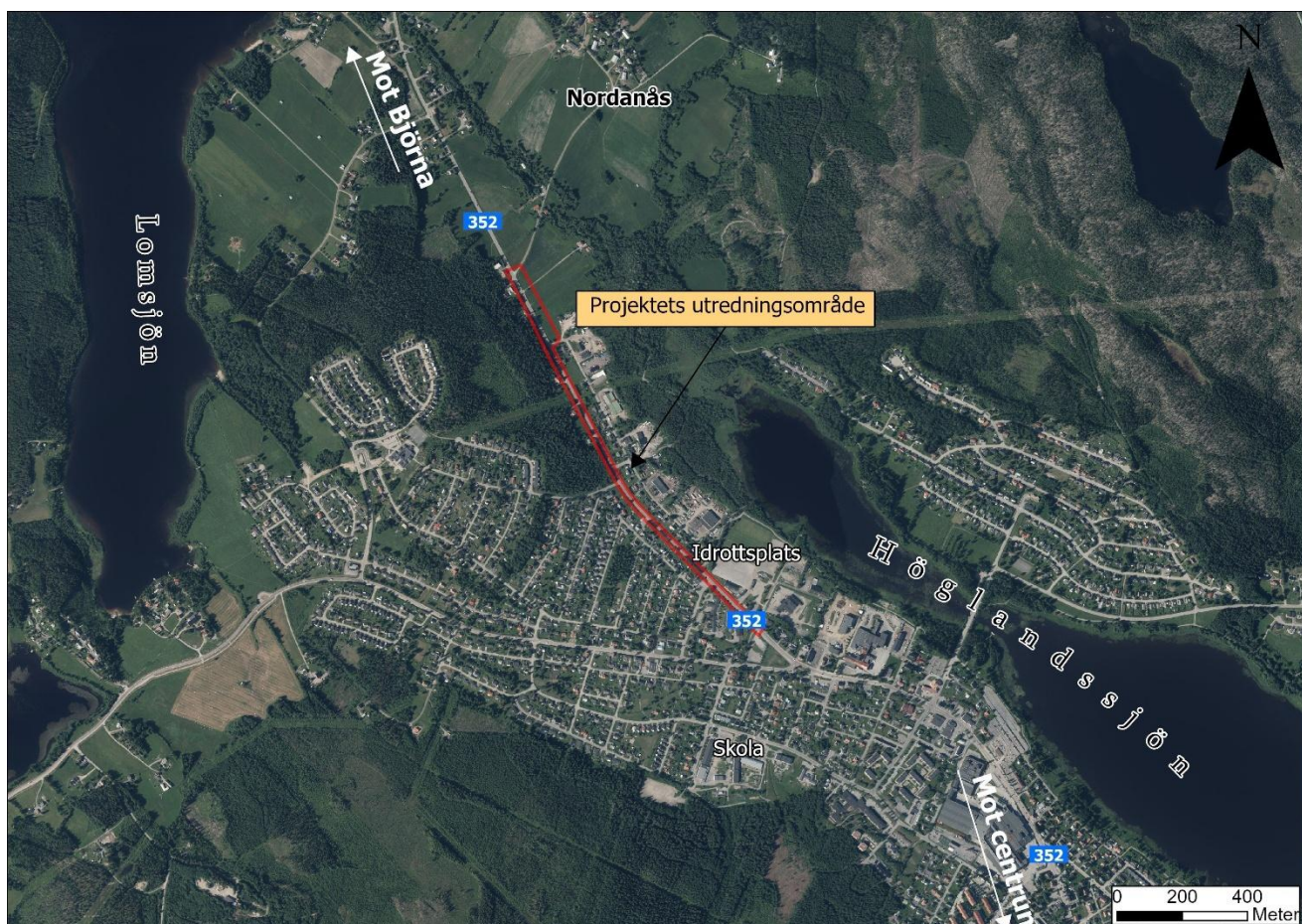
Området och bebyggelsen längs väg 352 mellan Nordanås och Sportvägen berörs inte av någon fördjupad översiktsplan eller några områdesbestämmelser. Däremot finns fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort med inriktning på att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur av god kvalitet, samt ökad trygghet och säkerhet för fotgängare och cyklister.

Flertalet detaljplaner finns längs sträckan som huvudsakligen anger markanvändning Gata och Bostäder. Hur detaljplanerna eventuellt kan komma att påverkas redovisas i kommande skede. De detaljplaner som återfinns inom utredningsområdet är följande:

- 2284K-P68/0221/1
- 2284K-P71/0607/1
- 2284K-P69/0502/2
- 2284K-P69/0514/2
- 2284K-P64/1217/1
- 2284K-P70/0205/2

4.2 Landskap

Den aktuella sträckan längs väg 352 ligger inom stadsdelen Gullänget-Kroksta. Stadsdelen ligger norr om centrum, mittemellan Åsberget och Högländssjön. Området sträcker sig via Kroksta till Skärpe och Nordanås och gränsar till Lomsjön. Stadsdelens bostadsbebyggelse består framförallt av villaområden, men på den nordligaste delen av sträckan är bebyggelsen relativt gles och vägen passerar genom ett öppet landskap omgivet av jordbruksmark och skogsmark.



Figur 3 - Översiktskarta områden kring väg 352

4.3 Väg och Trafik

4.3.1 Befintlig bebyggelse och verksamheter

Majoriteten av sträckan passerar genom tätbebyggt område och bebyggelsen intill vägen består huvudsakligen av villor. Längst söderut på sträckan finns en idrottsplats, Bussbyvallen, och en anläggning för daglig verksamhet. Norr om sträckan har Skanska en bergtäkt och i Nordanås har BAE Systems nyligen inlett sin testverksamhet, vilket innebär en ökad andel tung trafik på sträckan.

4.3.2 Vägstandard, trafikflöden och hastighet

Den aktuella sträckan längs med väg 352 har hastighetsbegränsning på 60 km/h. Strax söder om den norra anslutningen till Grävlingsvägen övergår hastighetsbegränsningen till 80 km/h. Gångbana finns på båda sidorna av vägen längs sträckans södra del, mellan Sportvägen och den södra anslutningen till Grävlingsvägen, se Figur 5. Därefter finns gångbana på västra sidan fram till Krönvägen, för att sedan upphöra helt norr om Krönvägen. Från Krönvägen fram till den södra infarten till Nordanås finns idag ingen gångbana på någon sida av

13



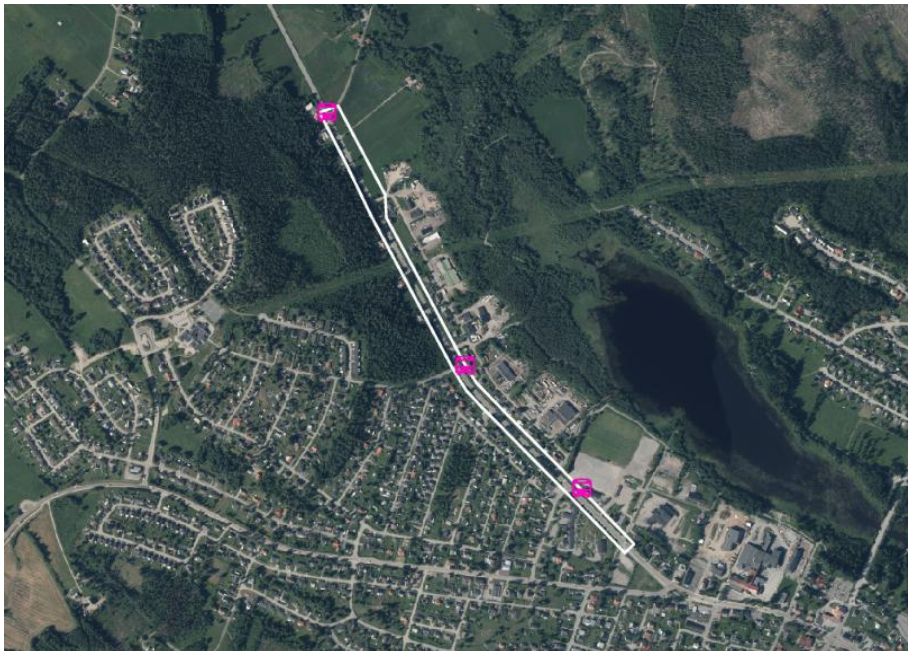
Figur 6 - Sträcka utan gångbana, Krönvägen - Nordanås

Trafikmängden mättes senast 2025 då medeldygnstrafiken varierar mellan ca 2000 till 2800 fordon/dygn (ÅDT¹), med högst trafikmängd på den södra delen av sträckan. ÅDT för tunga fordon är ca 100 fordon/dygn. Det finns inte någon mätning av antal gående, cyklister och mopeder längs med sträckan. Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har fyra olyckor skett under de senaste tio åren, varav en som resulterat i svårt skadade. Ingen av olyckorna har haft dödlig utgång.

¹ Årsdygnstrafik är ett medelvärde av trafikmängden under året, mäts i antal fordon per dygn.

4.3.3 Busshållplatser

Tre busshållplatser finns längs den aktuella sträckan. Samtliga hållplatser saknar plattform och är endast utformad i form av en hållplatsskylt som står på vardera sida av vägen.



Figur 7 - Busshållplatser markerat i rosa.

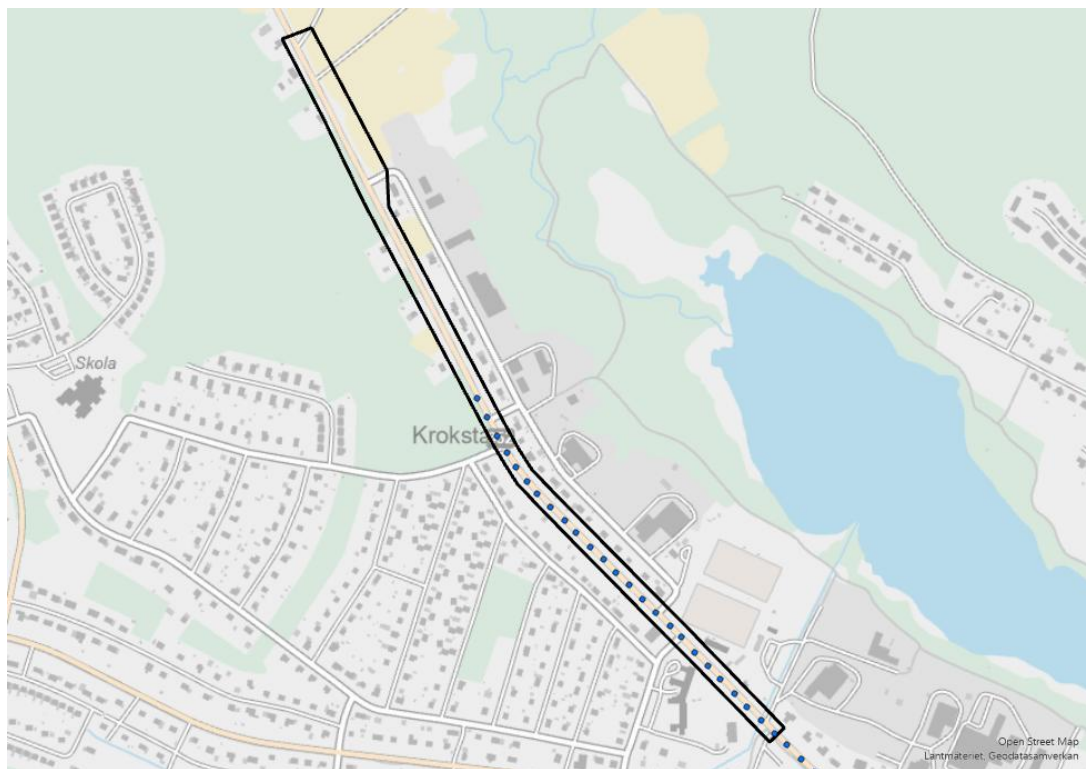


Figur 8 - Busshållplats vid Krönvägen, hållplatsen placerad i mitten på Figur 7.

4.4 Ledningar och belysning

Enligt det underlag som Trafikverket hittills fått ta del av finns ledningar längs hela sträckan, i huvudsak på västra sidan av vägen. Det förekommer även korsande ledningar.

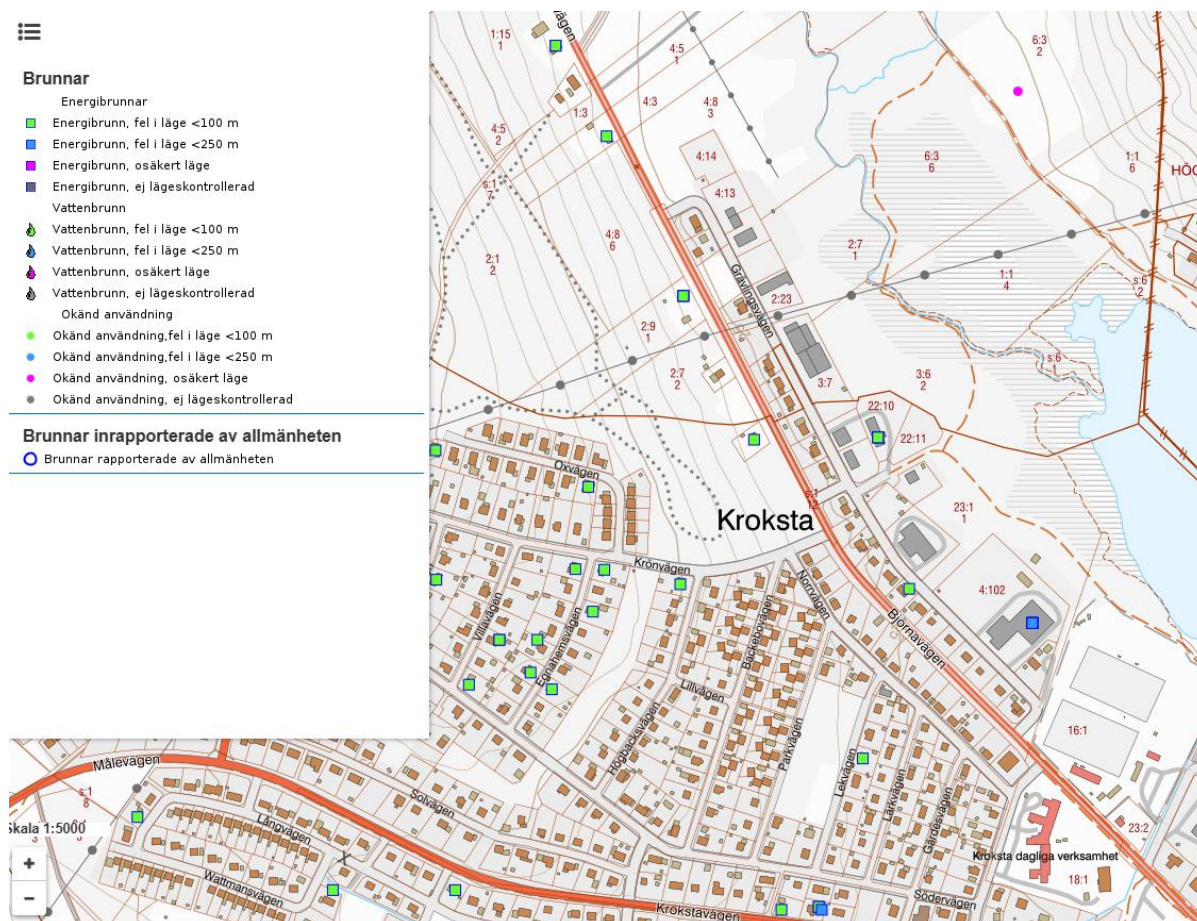
I dagsläget finns det vägbelysning på den södra delen av sträckan, mellan Sportvägen och strax norr om Krönvägen. Belysningsanläggningen i sin helhet ägs av Trafikverket.



Figur 9 - Belysningsstolpar markerat i blått.

4.5 Brunnar

Det finns ingen förekomst av energi- eller vattenbrunnar inom utredningsområdet, men i anslutning till utredningsområdet finns ett antal energibrunnar, se Figur 10 - Befintliga brunnar.



Figur 10 - Befintliga brunnar.

4.6 Skyddade områden

4.6.1 Riksintressen

Inom utredningsområdet finns inga riksintressen enligt 3 kap. och 4 kap. miljöbalken.

4.6.2 Jord- och skogsbruk

Längs den norra delsträckan mot Nordanås och Skärpe gränsar väg 352 till ett öppet odlingslandskap med brukningsvärd jordbruksmark. Jordbruksmark är enligt 3 kap. 4 § miljöbalken av nationell betydelse och får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och behovet inte kan lösas på annan mark.

4.6.3 Strandskyddsområde

Generellt strandskydd (100 meter enligt 7 kap. 14 § miljöbalken) gäller vid vattendrag och sjöar inom och i anslutning till influensområdet. Från och med den 1 juli 2025 gäller generellt strandskydd (100 meter enligt 7 kap. 14 § miljöbalken) inte

för insjöar med en vattenyta mindre än 1 hektar eller vattendrag smalare än 2 meter, om inte länsstyrelsen särskilt har beslutat om detta.

Nordanåsan/Strömsån rinner genom det norra influensområdet och mynnar i Lomsjön. Delar av influensområdet angränsar även mot Höglandssjön och Lomsjön. För berörda vattenförekomster (Lomsjön och Höglandssjön) överstiger vattenytan 1 hektar, varvid generellt strandskydd gäller. Inga utvidgade strandskyddsområden berörs.

4.6.4 Övriga skyddade områden

Längs västra sidan av väg 352 finns en björkallé, belägen i slänten utanför befintlig gångbana som omfattas av generellt biotopskydd, se Figur 11. Inom utredningsområdet finns inga naturreservat, Natura 2000-områden eller vattenskyddsområden.



Figur 11 – Björkallé längs väg 352

4.7 Naturmiljö

Naturmiljön längs sträckan präglas av tätortsnära miljöer, trädgårdar, vägslänter samt övergång till skogs- och odlingslandskap i norr vid Skärpe och Nordanås.

Norr om utredningsområdet vid Nordanås finns ett barrskogsområde (cirka 4 ha) med höga naturvärden utpekade av Skogsstyrelsen. Inga utpekade nyckelbiotoper berörs direkt av vägområdet.

Förekomst av invasiva arter i dikesrenar och vägkanter längs väg 352 utgör en riskfaktor. Vid platsbesök i september 2026 noterades enstaka, begränsade förekomster av invasiva arter (lupin samt jättebalsamin och parkslide) i väg- och dikesrenar längs sträckan.

Väggkantens öppna gräsmarker och närliggande skogsbryn kan hysa lokala pollineringsmiljöer. Eventuella anpassningar av skötsel och släntlutningar studeras i det fortsatta arbetet.

4.8 Vattenmiljö

Utredningsområdet avvattnas mot Höglandssjön. Nordanåsan/Strömsån rinner genom influensområdet och mynnar i Höglandssjön. Vattendraget korsar under väg 352 via trumma/brokonstruktion.

Berörda vattenförekomster (Höglandssjön, Strömsån, Lomsjön) omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660). Befintlig status och kravnivåer ska säkerställas så att anläggandet och framtida dagvattenhantering inte medför statusförsämring eller äventyrar möjligheten att nå god ekologisk/kemisk status.

Vägdagvattnet leds i dag huvudsakligen via öppna diken och kommunala ledningsnät. Vid anläggande av GC-väg krävs anpassning av dagvattenstråk, rörledningar och eventuell förlängning/översyn av vägtrummor.

Inga kommunala vattentäkter berörs.

Enligt VISS uppnår de berörda vattenförekomsterna inte god kemisk status. Detta beror, likt merparten av Sveriges ytvatten, på överskridanden av riktvärden för de allmänt spridda (ubikvitära) ämnena kvicksilver och dess föreningar samt bromerade difenyleter (PBDE).

I sträckans inledning finns ett mindre, delvis gräs- och vegetationsklätt bäckstråk/dike som leder vatten vidare mot Strömsån nedströms. Vattenmiljön i diket har god vegetationsetablering.

4.9 Kulturmiljö

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök finns inga kända fornlämningar i direkt anslutning till väg 352 på den aktuella sträckan.

Gullängets kyrka (belägen vid Björnavägens södra del) utgör ett kyrkligt kulturminne. Då kyrkan är uppförd efter utgången av år 1939 omfattas den dock

inte av det generella tillståndskravet vid ändringar enligt 4 kap. 3 § kulturmiljölagen (KML), men hänsyn ska tas till dess miljö.

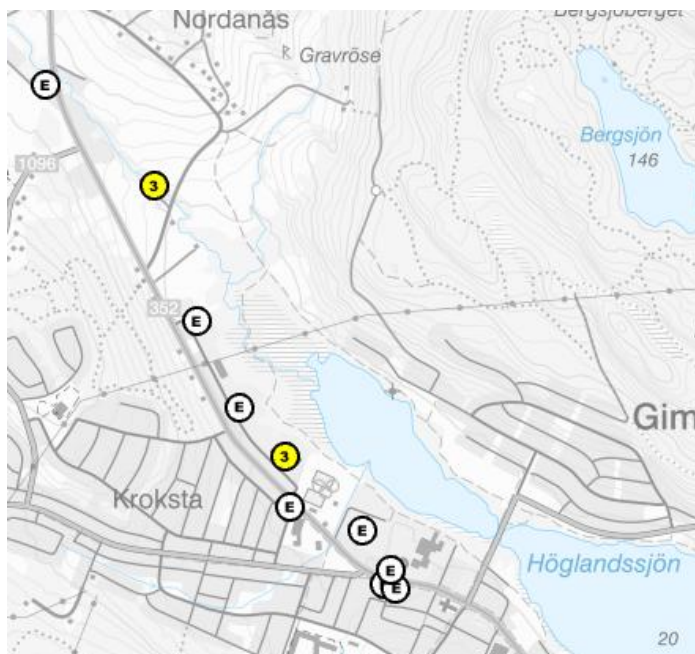
Det öppna odlingslandskapet vid Nordanås–Skärpe utgör en lokalt karaktäristisk miljö, men saknar formellt skydd enligt miljöbalken och kulturmiljölagen.

4.10 Förorenade områden

Länsstyrelsens EBH-karta redovisar potentiellt förorenade områden utifrån MIFO-metodiken (Metodik för Inventering av Förorenade Områden). Influensområdet för aspekten förorenade områden har i detta skede bedömts uppgå till cirka 100 meter från utredningsområdets gräns för att fånga upp potentiell spridning. Enligt kartan förekommer inga objekt med riskklass 1. Inom influensområdet finns två objekt klassade i riskklass 3. Därutöver finns ett antal ej riskklassade verksamheter (E-objekt) registrerade inom utredningsområdet och längs anslutande sidogator inom utredningsområdet och längs anslutande sidogator, huvudsakligen kopplade till historisk verksamhet som verkstäder, åkerier och lokal industri.

De huvudsakliga markföroreningarna inom själva vägområdet bedöms utgöras av trafikrelaterade föroreningar i dikes- och släntmassor (PAH, alifater/aromater, petroleumkolväten och metaller som koppar, bly och zink samt vägsalt) till följd av långvarigt brukande, slitage och drift på väg 352.

Miljöteknisk provtagning planeras inför projekteringen för att säkerställa korrekt massklassificering och masshantering.



Figur 12 – Utdrag från Länsstyrelsens EBH-karta.

4.11 Rennäring

Utredningsområdet ligger inom renskötselområdet för Vilhelmina Södra och Vilhelmina Norra sameby.

4.12 Rekreation och friluftsliv

Väg 352 är ett primärt stråk för barn och ungdomar till Skärpeskolan, Ängetskolan och fritidsaktiviteter vid Bussbyvallen och Folkets hus Gnistan.

I Strömsån och Högländssjön bedrivs metfiske och metfisketävlingar.

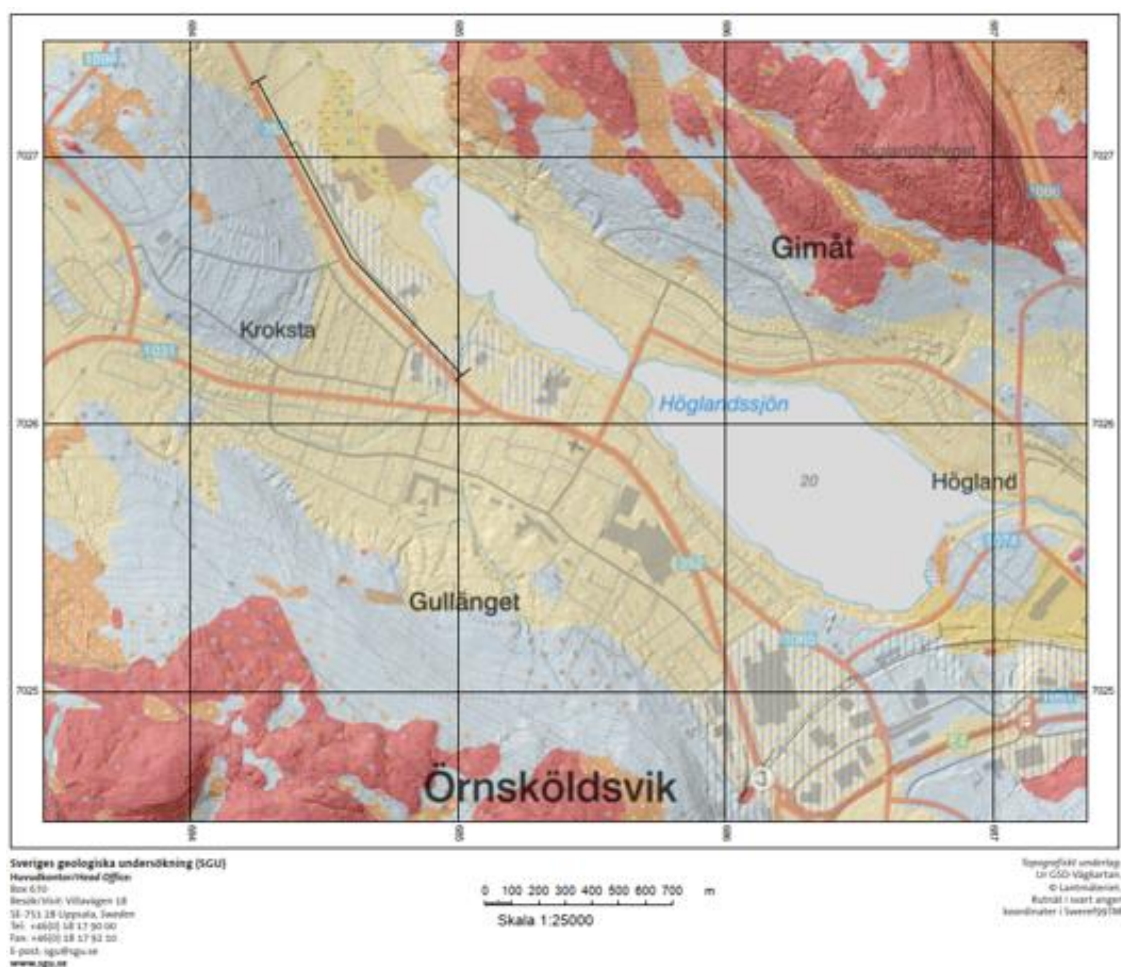
Högländssjön med Hälsans stig (7 km promenadslina med över 300 dagliga besökare) ligger strax öster om sträckan. Norrut finns Lomsjöns badplats som utgör ett viktigt lokalt utflyktsmål.



Figur 13 - Möjligheter för friluftsliv och rekreation inom utredningsområdet.

4.13 Geotekniska förhållanden

Undergrunden i läget för den planerade GC-vägen utgörs enligt SGU:s jordartskarta till övervägande del av silt. I norra delen förekommer det en höjd med morän på vägens västra sida, se Figur 14 - Jordartskarta från SGU. Det ungefärliga läget för GC-vägen anges med svarta streck. de djupare delarna av undergrunden kan det enligt SGU:s jordlagerkarta förekomma uppskattningsvis 5 - 10 m lösare jordlager såsom lera, siltig lera, lerig silt eller sulfidjords variationer av dessa. Intill moränkullen, till vänster om vägen i norr, så är jorddjupen sannolikt grundare. Det kan även finnas höga portryck (artesisikt grundvatten) i undergrunden i läget för den nya GC-vägen p.g.a. topografin och de förekommande jordarterna.



Teckenförklaring:



Figur 14 - Jordartskarta från SGU. Det ungefärliga läget för GC-vägen anges med svarta streck.

Eftersom undergrunden uppskattningsvis utgörs av 5 - 10 m lösare jordlager, såsom lera, siltig lera, lerig silt eller sulfidjords variationer av dessa, så kan det krävas geotekniska åtgärder för GC-vägen. I fall det behövs geotekniska åtgärder så utförs de för att GC-vägen skall få tillfredställande stabilitet och för att sättningarna i den blivande vägen inte överstiger ställda krav i längd- och tvärled. De geotekniska åtgärderna beror på jorddjupet, vilka geotekniska egenskaper jordarterna har och hur hög GC-vägen blir och därmed vilken belastning det blir på undergrunden.

För att kunna projektera och ta beslut om GC-vägens utformning kommer undersökningar i fält behöva genomföras.

5 Projektets lokalisering, utformning, effekter och konsekvenser

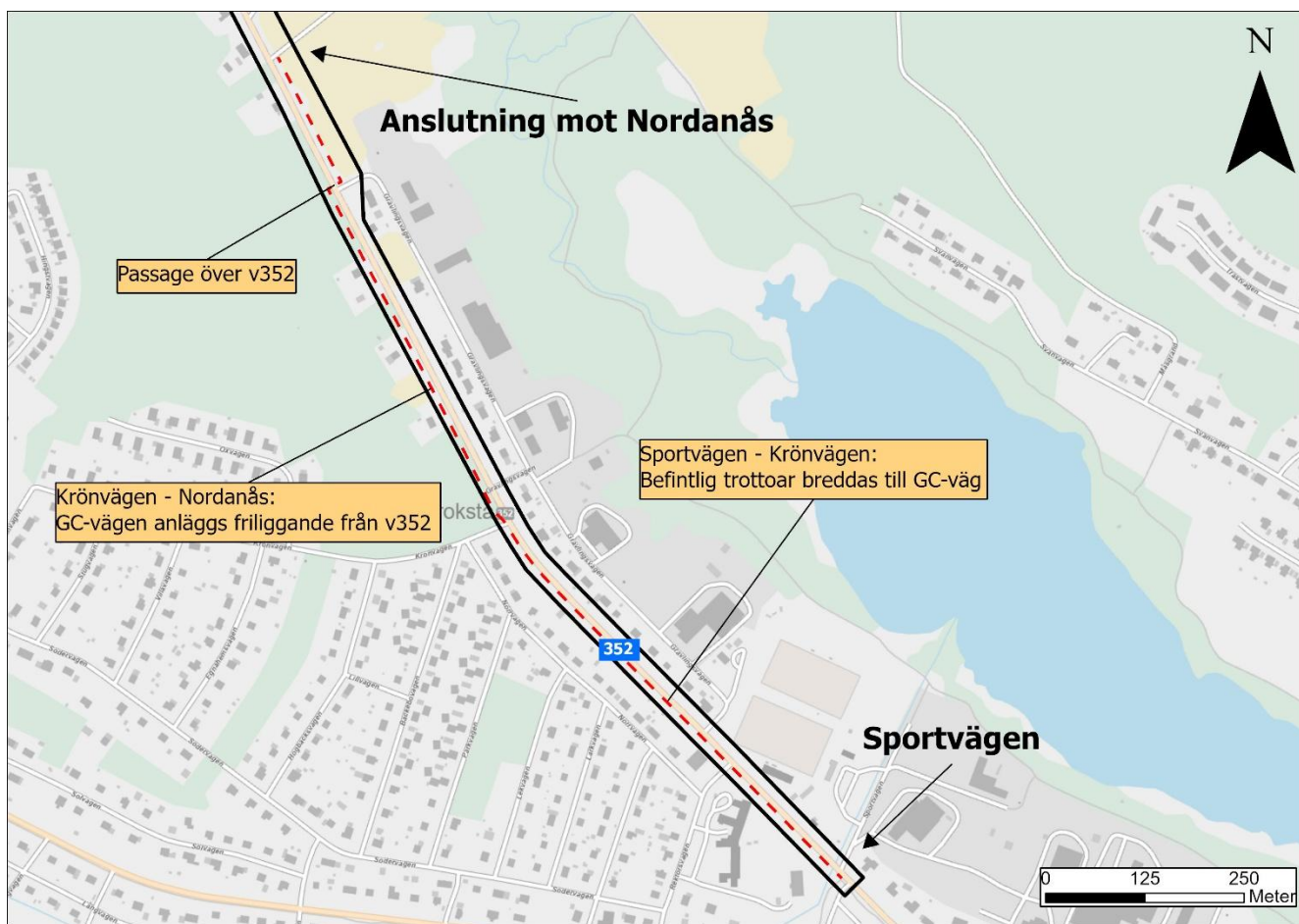
5.1 Projektets lokalisering och utformning

Projektets lokalisering utgörs av väg 352, mellan den södra anslutningen till Nordanås och Sportvägen, en sträcka på ca 1,3km, se Figur 15. Utifrån den skrivbordsstudie som har genomförts över rådande omgivningsförutsättningar är bedömningen att GC-vägen huvudsakligen är mest lämplig att placera på den västra sidan av väg 352. På den nordligaste delen av sträckan, i höjd med den norra anslutningen till Grävlingssvägen, föreslås en passage över väg 352 för att sedan fortsätta GC-vägen på den östra sidan fram till anslutningen mot Nordanås. Motivet för bedömningen om den föreslagna lokaliseringen är att den medför mindre omgivningspåverkan då halva sträckan kan nyttja befintlig väganläggning i viss mån samt att markintrånget på tomtmark minskas jämfört med att hela GC-vägen skulle placeras på den östra sidan av väg 352.

I detta tidiga skede är det dock inte möjligt att exakt beskriva hur utformningen kommer att bli, men GC-vägen kommer att utformas så att den i möjligaste mån anpassas till den befintliga omgivningen samt uppfyller gällande krav enligt VGU.

Då sträckan ligger inom tätortsområde kommer hela GC-vägen att belysas.

Befintliga busshållplatsers utformning och placering längs sträckan kommer att ses över och presenteras i kommande skede.



Figur 15 - Föreslagna åtgärder

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.2.1 Kommunal planer

GC-vägen ligger i linje med de mål som tas upp i Örnsköldsviks kommun gällande översiktsplan beträffande gång- och cykeltrafik. Dock riskerar GC-vägen att hamna i konflikt med Översiktsplan 2012 avseende att åkermarken bortom den norra anslutningen till grävlingensvägen är utpekad som industriområde.

Flera detaljplaner finns i anslutning till den aktuella sträckan. Vilken inverkan som åtgärderna kommer att ha på detaljplanerna redovisas i nästkommande skede.

I och med att GC-vägen på majoriteten av sträckan föreslås gå på västra sidan av väg 352 minimeras anspråket på tomtmark. Detta eftersom det finns ett färre antal fastigheter på den västra sidan, samtidigt som bostadshusen är belägna längre från vägen på den sidan. På den sträcka där GC-vägen föreslås gå på östra sidan av väg 352 kommer det krävas anspråk på en mindre del av åkermarken.

5.2.2 Landskap

Då GC-vägen kommer att anläggas i anslutning till befintlig väganläggning bedöms landskapsbilden inte påverkas i någon betydande grad.

5.2.3 Trafik, befolkning och bebyggelse

En GC-väg i området ökar säkerheten för de trafikanter som färdas längs väg 352. Säkerheten ökar främst för oskyddade trafikanter, men säkerheten ökar även för andra typer av trafikanter när gångare, cyklister och resande med kollektivtrafik inte behöver nyttja vägbanan.

5.2.4 Ledningar

När ett mer detaljerat utformningsförslag är framtaget kan påverkan på befintliga ledningar utvärderas.

5.2.5 Skyddade områden

5.2.5.1 Riksintressen

Inga riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken berörs.

5.2.5.2 Jord- och skogsbruk

Skogs- och jordbruksmark kommer i viss mån att bli påverkade av den sträckning av GC-vägen som planeras bli friliggande. Omfattning redovisas i kommande skede.

5.2.5.3 Strandskyddsområde

Inga strandskyddsområden berörs av GC-vägen.

5.2.5.4 Övriga skyddade områden

Den identifierade allén längs sträckans södra sida utgör den mest kritiska miljöaspekten och omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Den planerade GC-vägen planeras att anläggas och breddas inåt mot vägkroppen på redan störd markyta. I kommande projektering kommer hänsyn tas för om möjligt inte påverka trädens vitala rotzoner.

5.2.6 Naturmiljö

Naturvärdesinventering (NVI) kommer att genomföras och inarbetas i samrådshandlingen. Utifrån det som då framkommer kommer lämpliga skyddsåtgärder för flora och fauna att utredas och bestämmas. Generella

biotopskydd kommer återfinnas inom inventeringen och hanteras inom vägplanearbetet.

5.2.7 Vattenmiljö

Projektet medför inga fysiska ingrepp i Strömsån eller det intilliggande bäckstråket, och inget direktutsläpp av orenat dagvatten sker till närliggande recipienter (Strömsån och Höglandssjön). GC-vägens avvattning leds till öppna, gräsbevuxna dikessektioner för infiltration, fördröjning och sedimentering. Då inga ändringar görs i vattendragens profil eller flödeskapacitet föreligger ingen anmälnings- eller tillståndsplikt för vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken), och åtgärden riskerar inte att försämra statusen för Strömsån eller Höglandssjön enligt gällande MKN.

5.2.8 Kulturmiljö

Kända fornlämningar och kulturhistoriska lämningar i influensområdet berörs inte direkt av planerad GC-väg, då åtgärden sker i anslutning till befintlig vägkropp. Förhållandena stäms av i fält samt mot Fornsök som är Riksantikvarieämbetets söktjänst och som innehåller information om alla kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i Sverige. Om okända kulturlager påträffas under schaktarbeten pausas arbetet omedelbart och Länsstyrelsen kontaktas i enlighet med kulturmiljölagen.

5.2.9 Förorenade områden

Identifierade EBH-objekt (riskklass 3 och E-objekt) bedöms inte beröras fysiskt av markarbetena då anläggandet av GC-vägen hålls i anslutning till befintlig vägkropp. Risken för att sprida föroreningar från kända externa föroreningskällor bedöms därför som mycket låg.

Schaktmassor provtas och klassificeras enligt Trafikverkets rutiner. Massor som understiger tillämpbara gränsvärden och inte är en risk för människors hälsa och miljön kan nyttjas om de har lämpliga tekniska egenskaper. Massor som överskrider tillämpbara gränsvärden och är en risk för människors hälsa och miljön omhändertas och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Om projektet under byggskedet schaktar ur och omhändertar massor som överskrider tillämpbara gränsvärden, och transporterar dessa till en godkänd mottagningsanläggning, innebär det en direkt nettoförbättring av den lokala markmiljön.

5.2.10 Rennäring

Eftersom tänkt GC-väg anläggs längs redan befintlig väg och i ett bebyggt område bedöms påverkan på samebyarna Vilhelmina Södra och Vilhelmina Norra vara obetydlig.

5.2.11 Rekreation och friluftsliv

En ny GC-väg samt säkra passager kopplar ihop Kroksta, Nordanås och Gullänget med befintliga rekreationsnät och kollektivtrafikhållplatser, vilket bedöms öka trafiksäkerheten i området för såväl GC-trafikanter som närboende.

5.2.12 Miljökvalitetsnormer

De miljökvalitetsnormer som bedöms vara relevanta att utvärdera för infrastrukturprojekt av denna typ är normerna för utomhusluft, omgivningsbuller och vattenkvalitet. Påverkan på dessa berörda normer bedöms som ringa av följande anledningar:

- **Luft:** Projektet avser en GC-väg, vilket är en infrastruktur som inte genererar någon egen motortrafik. Åtgärden bidrar därmed inte till ökade utsläpp av kvävedioxid (NO₂) eller partiklar (PM₁₀/PM_{2.5}). Tvärtom främjar den aktiv mobilitet, vilket kan ha en positiv effekt på den lokala luftkvaliteten om korta bilresor ersätts.
- **Omgivningsbuller:** Gång- och cykeltrafik alstrar inget störande trafikbuller. Projektet medför därför ingen risk för att riktvärden eller miljökvalitetsnormer för buller överskrids.
- **Vatten:** Den tillkommande hårdgjorda ytan är förhållandevis smal och belastas enbart av oskyddade trafikanter. Dagvatten från renodlade GC-vägar bedöms generellt som mycket rent, då det saknar den föroreningsbelastning (oljespill, tungmetaller och däckslitage/mikroplaster) som biltrafik medför. Projektet bedöms därför inte medföra någon risk för försämring av den ekologiska eller kemiska statusen i angränsande vattenförekomster eller grundvatten.

Sammanfattningsvis medför anläggandet av GC-vägen ingen negativ miljöpåverkan som riskerar att äventyra gällande miljökvalitetsnormer.

5.2.13 Klimat

I byggskedet minimeras koldioxidutsläppen genom krav på EPD (Environmental Product Declaration/miljövarudeklaration) för konstruktionsmaterial (asfalt, eventuell belysning och räckesstål), massoptimering samt krav på fossilfria/effektiva arbetsmaskiner enligt Trafikverkets klimatkrav.

6 Åtgärder

Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter är idag svåra att uppskatta då det inte finns någon vald utformning på GC-vägen.

För att avhjälpa negativa miljöeffekter har följande åtgärder identifierats som möjliga:

- Avbaningsmassor från vägkanter hanteras på ett sådant sätt att återetablering av arter underlättas samt möjliggör biologisk mångfald.
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket bedömer att anläggandet av GC-väg längs väg 352 (Nordanås–Sportvägen) **inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan** i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken. Därför krävs ingen fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB), utan miljöfrågorna hanteras genom en **miljöbeskrivning** inom ramen för vägplanen.

Bedömningen grundas på följande faktorer:

- **Lokalisering i redan störd miljö:** Åtgärderna utförs i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och nyttjar till stor del befintligt vägområde. Inga orörda natur- eller kulturmiljöer exploateras.
- **Begränsad geografisk skala:** Projektet är lokalt avgränsat och innebär inga storskaliga terrängingrepp, grundvattensänkningar eller större barriäreffekter.
- **Ingen påverkan på skyddade områden:** Området berörs inte av Natura 2000, naturreservat, vattenskyddsområden eller riksintressen enligt 3 kap. och 4 kap. miljöbalken.
- **Kontrollerbara miljöaspekter:** Påverkan på generellt biotopskydd minimeras genom anpassad väggeometri och rotzonsavstånd för allén. Eventuella dispensfrågor (biotopskydd) hanteras integrerat i vägplaneprocessen. Förorenade dikesmassor och invasiva arter hanteras via kontrollerad schaktning, sanering och masshantering.
- **Positiva miljöeffekter:** Projektet tillför positiva värden genom ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, sanering av historiskt förorenade vägrensmassor, bekämpning av invasiva arter samt främjande av hållbart resande.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Följande frågor är av betydelse i projektet och kommer ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med vägplanen:

- GC-vägens utformning ska utredas. I arbetet med detaljutformning kommer hänsyn att tas till områdets stads- och landskapsbild, till exempel natur- och kulturmiljövärden.
- Utformning av busshållplatser längs med väg 352 ses över i samråd med kollektivtrafikmyndigheten.
- Fokusering på massbalans under projektering och så stor återanvändning av massor som möjligt utifrån teknisk- och miljömässig lämplighet.
- Behovet av anmälningar, tillstånd och dispenser ska utredas närmare i kommande skeden.
- Klimatkrav under projektering och entreprenadskede.

9 Källor

Ledningskollen, uttag gjort 2026-08-12

SGU, Kartvisaren Brunnar.

SGU. Kartvisaren Jordarter.

Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie: Bristande tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter på väg 352 mellan Nordanås-Sportvägen, TRV 2017/24153

Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan.

Örnsköldsviks kommun, Översiktsplan 2012. Gällande.

Örnsköldsviks kommun, Översiktsplan 2040. Antagen men överklagad.

Örnsköldsviks kommun, Fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort.

Trafikverket, 871 45 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se