

Plan- och miljöbeskrivning

E4, Gideåbacka, flytt av anslutning

Västernorrlands län, Örnsköldsviks kommun

Vägplan

Granskningshandling, 2025-03-11



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: E4, Gideåbacka, flytt av anslutning till virkesterminal

Författare: Norconsult

Dokumentdatum: 2025-03-11

Ärendenummer: TÄHS-2024-000002

Uppdragsnummer: 187553

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Backebjörk, Projektledare, Tel: 010-123 57 46

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Bakgrund och mål för projektet	7
3 Miljöbeskrivning	9
4 Förutsättningar	10
4.1 Vägens funktion och standard	10
4.2 Trafik och användargrupper.....	11
4.3 Miljöförutsättningar	12
4.4 Kommunala planer	13
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	14
5.1 Val av lokalisering.....	14
5.2 Val av utformning.....	14
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	15
6 Effekter och konsekvenser av projektet	16
6.1 Vägens funktion och standard	16
6.2 Trafik och användargrupper.....	16
6.3 Miljö.....	16
6.4 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	17
7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	18
7.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	18
7.2 Miljökvalitetsnormer	18
7.3 Hushållning med mark- och vattenområden.....	18
8 Markanspråk och pågående markanvändning	20
8.1 Vägområde för allmän väg.....	20
8.2 Område med tillfällig nyttjanderätt	20
8.3 Indragning av väg	21

8.4 Enskild väg	21
9 Samlad bedömning	22
10 Fortsatt arbete	23
10.1 Formell hantering.....	23
10.2 Genomförande och produktion	24
10.3 Finansiering	24
11 Underlagsmaterial och källor	25

1 Sammanfattning

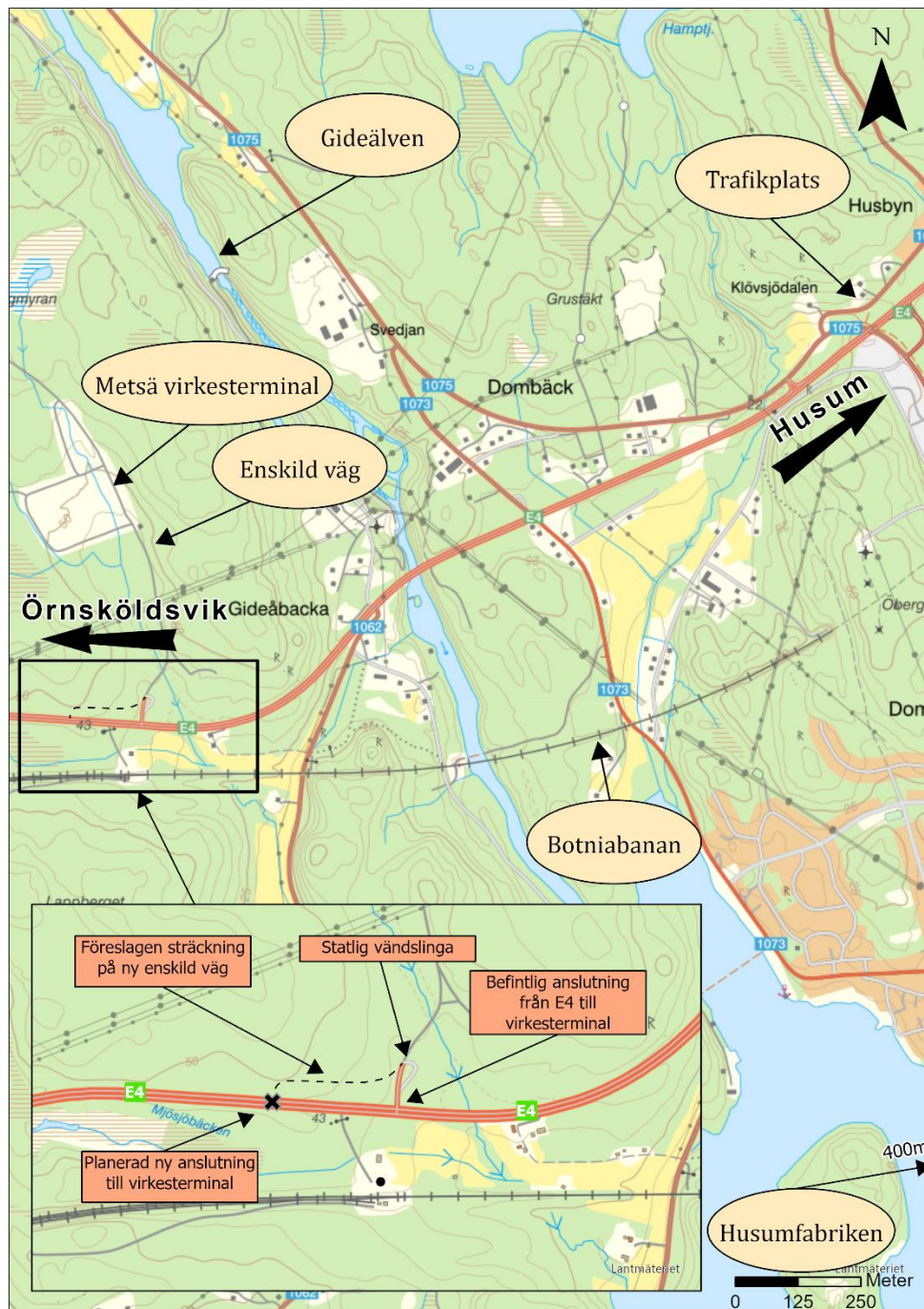
Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen på väg E4 vid anslutningen av den enskilda vägen från Metsä virkesterminal/den statliga vändslingan, se *figur 1. Översikt & planområde*.

Nuvarande placering av anslutning har brister avseende sikt på grund av E4:ans geometri. Ändamålet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten i den punkten.

Den åtgärd som föreslås är att en ny anslutning anläggs på E4, inom befintligt vägområde, ca 250 söder om den befintliga anslutningen. Miträcket och viltstängslet anpassas till stängningen av befintlig anslutning samt anläggandet av den nya.

Den enskilda vägen från Metsä virkesterminal byggs om i en ny sträckning för att anpassas till den nya anslutningspunkten till E4, vilket hanteras utanför vägplanen.

Länsstyrelsen beslutade 2024-10-28 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.



Figur 1. Översikt & planområde

2 Bakgrund och mål för projektet

2.1 Bakgrund

Väg E4, som är en allmän statlig väg, är en av landets viktigaste vägar för gods- och persontransporter och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. Vägen går från Torneå i Finland till Helsingborg i Sverige.

Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen på E4 vid anslutningen av den enskilda vägen från Metsä virkesterminal, herefter virkesterminalen. På platsen finns även en statlig vändslinga som anlades för att snöröjningsfordon på E4 skulle kunna vända. Idag vänder fordonen istället på trafikplatsen ca 2,8 kilometer norrut i Gideåbacka.

Aktuell sträcka är ungefär 700 m lång och är placerad cirka 3 km söder om Husum, se planområde i *figur 1. Översikt & planområde*.

2.2 Ändamål

Ändamålet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten på väg E4 vid in- och utfart till virkesterminalen.

2.3 Transportpolitiska målen

Övergripande mål för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Detta stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljö-kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som

möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

3 Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen av projektet finns integrerad i denna planbeskrivning.

Enligt väglagen ska en miljöbeskrivning innehålla uppgifter om projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön.

Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken och miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitel 3 § i miljöbalken. Skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kapitlet i miljöbalken och skyddade områden enligt kulturmiljölagen. Miljöbeskrivningen ska även identifiera, beskriva och bedöma berörda miljöeffekter enligt 6 kapitlet miljöbalken.

I nedanstående kapitel redovisas följande för projektet:

Kap 4: Förutsättningar

Kap 5: Lokalisering och utformning med motiv

Kap 6: Effekter och konsekvenser

Kap 7: Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hus hållning med mark och vattenområden

Kap 8: Överensstämmelse med miljöbalken

Kap 9: Samlad bedömning

Arbetet med miljöbeskrivningen har genomförts genom insamling av underlag från karttjänster och myndigheter. Under projektet har kompletterande utredningar och inventeringar genomförts.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Nuvarande anslutning till virkesterminalen/vändslingan har brister avseende sikt på grund av placeringen och E4:ans geometri. Norrgående trafik har två körfält före och ett körfält efter anslutningen. Södergående trafik har två körfält både före och efter anslutningen. Förbi anslutningen finns ett körfält i vardera riktningen samt ett vänstersvängsfält i norrgående riktning, se *figur 2 Befintlig trafiksituation*.

Mitträcke finns på hela sträckan samt viltstängsel, vilket även är placerat runt vändslingan. En belysningsstolpe finns vid korsningen. Hastighetsbegränsningen förbi anslutningen är 100 km/h.

När ett fordon svänger ut på E4 från virkesterminalen/vändslingan för att köra i norrgående riktning finns det inte möjlighet för upphinnande fordon att köra om då det endast är ett körfält i efter anslutningen. Siktsträckan är kort för både norr- och södergående trafik vilket gör det svårt att upptäcka fordon i tid och planera utfarten.

Vändslingan som är belägen vid anslutningen anlades för att väghållningsfordon skulle kunna vända. Idag används den inte längre för det syftet.

Åtgärden bedöms ur bullersynpunkt som åtgärdskategori ”Befintlig miljö”.



Figur 2. Befintlig trafiksituation

4.2 Trafik och användargrupper

Trafikmängden, mätt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT), på E4 är på den aktuella sträckan 3 285 (2022) fordon i norrgående riktning och 3386 (2022) fordon i södergående riktning. Det dominerande trafikflödet till och från virkesterminalen/vändslingan, består av inkommande timmertransporter norrifrån och avgående timmertransporter norrut, till och från fabriken i Husum. Tomma transporter efter lossning, eller som ska hämta timmer, följer i stort samma mönster. Övrig svängande trafik är ringa.

Enligt uppgift från Metsä körde cirka 1 600 lastbilar till och från virkesterminalen under 2021. Bland annat beroende på minskade lagringsytor vid Husumfabriken förväntas antalet timmertransporter att öka till cirka 6 000 under 2024–2025.

Den enskilda vägen används även för trafik till och från skogsfastigheterna.

4.3 Miljöförutsättningar

Riksintressen

Väg E4 utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken och ingår i det av EU utpekade transeuropeiska vägnätet (TEN-T). Aktuellt område ligger även inom riksintresse för totalförsvaret (TM0097) enligt 3 kap 9 § miljöbalken i form av påverkansområde för väderradar. Inga andra riksintressen finns i anslutning till platsen.

Rennäring

Vilhelmina norra sameby har vinterbetesmarker i Örnköldsviks kommun och är delvis belägna inom planområdet. Området är inte utpekad som riksintresse för renskötsel.

Yt- och grundvatten

Vattenförekomsten Mjösjöbäcken (SE702903-166538) rinner parallellt med E4 på dess södra sida på ett avstånd på 100-150 meter från de planerade åtgärderna. Den ekologiska statusen i Mjösjöbäcken klassas som måttlig och gällande miljö kvalitetsnorm är God ekologisk status 2027.

Det finns inga utpekade grundvattenförekomster i området.

Områdesskydd/naturmiljö

Inga kända områdesskydd, Natura 2000-områden, naturreservat, vattenskyddsområden, generella biotopskydd, fornlämningar eller andra kända natur- och kulturvärden finns i anslutning till planområdet. I artportalen finns notering om observation av havsörn i närområdet. För övrigt finns inga hotade arter noterade i berört område.

Längs vägsträckan finns idag viltstängsel på båda sidor av vägen. Vid befintlig anslutningsväg som föreslås stängas finns en öppning i stängslet.

Markföroreningar

Inga kända eller misstänkt potentiellt förorenade områden finns i anslutning till planområdet.

Strandskydd

Planerad åtgärd ligger inom strandskyddat område för Mjösjöbäcken.

Strandskyddet regleras i 3 kap 13 § miljöbalken och syftar till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten samt att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden. Strandskyddet omfattar normalt land- och vattenområde intill 100 meter från strandlinjen vid medelvattenstånd.

Generellt biotopskydd

Inom området finns inga företeelser som berörs av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 § miljöbalken.

12:6-samråd

Till följd av den planerade åtgärder behöver en ny enskild väg byggas på en kortare sträcka av cirka 250 meter. Sträckan bedöms inte som känslig från miljösynpunkt. Trafikverket bedömer att ett 12:6-samråd enligt miljöbalken krävs för den enskilda vägen, men att det åligger annan aktör att genomföra detta samråd. Den nya enskilda vägsträckan ingår inte i vägplanen.

För det aktuella området finns inte några miljökvalitetsnormer.

4.4 Kommunala planer

Området berörs inte av några detaljplaner. Området som åtgärden avser pekas heller inte ut i gällande översiktsplan för Örnsköldsviks kommun.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Nuvarande anslutning till virkesterminalen/vändslingan från E4 har brister avseende sikt på grund av placeringen och E4:ans geometri. Förutsättningarna på platsen gör att den befintliga anslutningen inte går att förbättra för att uppnå ökad trafiksäkerhet på E4. En ny placering av anslutningen mot virkesterminalen behövs därför och förslaget är att anslutningen flyttas cirka 250 meter söderut längs E4.

Det är inte lämpligt att flytta anslutningspunkten norrut längs med E4 för att siktsträckan norrut då blir ännu kortare och ändamålet med åtgärden inte uppnås.

Förslaget att flytta anslutningen söderut ger en siktsträcka på cirka 500 meter för trafik som ska svänga norrut från anslutningen ut på E4. Det ger mycket god sikt och tid att planera utfarten. Då anslutningen hamnar närmare krönet på backen förbättras även möjligheten att accelerera för trafiken då det är medlut i norrgående riktning. Siktsträckan för de som ska svänga söderut blir ca 16 meter kortare men då det är dubbla körfält bedöms inte trafiksäkerheten minska.

Att flytta anslutningen söderut längs E4 är den lokaliseringen som bäst uppnår ändamålet med åtgärden.

5.2 Val av utformning

Ny anslutning anläggs inom befintligt vägområde för E4, figur 3 Planerad åtgärd. En trumma läggs under anslutningen för att bibehålla det vattenflöde som finns i det befintliga diket längs med E4.

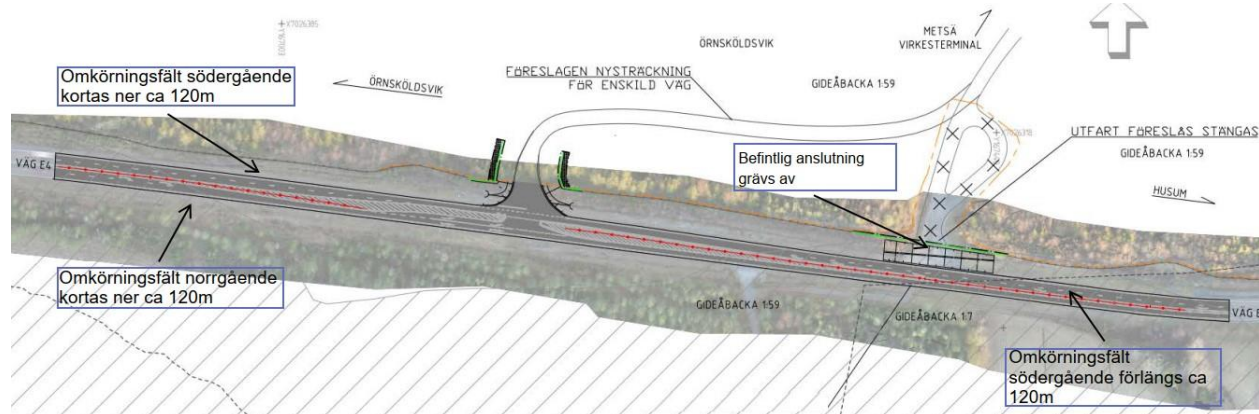
Mitträcket öppnas upp och även viltstängslet öppnas upp samt förlängs in längs den enskilda vägens nya anslutning till E4. Den nya anslutningen kommer inte att belysas.

Indelningen av omkörningssträckor ändras. Omkörningssträckan i södergående riktning norr om anslutningen förlängs medan omkörningssträckorna söder om anslutningen kortas ner i båda körriktningarna.

Nuvarande anslutning grävs av med ett dike och befintlig belysning tas ner. Mitträcket och viltstängslet byggs ihop, och viltstängslet runt

vändslingan rivs, se *figur 3 Planerad åtgärd*. Vägmarken anpassas till den nya körfältsindelningen.

Vändslingan ska dras in från allmänt underhåll och ersätts ej på annan plats. Marken där vändslingan varit återgår till markägaren.



Figur 3. Planerad åtgärd

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått redovisas på plankartan och fastställs.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Vägens funktion och standard

En ny anslutning cirka 250 meter söder om nuvarande läge förbättrar trafiksituationen markant. Genom att flytta anslutningen mot krönet, minskas risken för upphinnandeolyckor betydligt då utsvängande fordon får en mycket längre siktsträcka söderut och på så sätt kan planera utfarten bättre. Flytten gör att acceleration på E4 norrut kan ske i medlut, vilket bedöms minska hastighetspåverkan på E4 i norrgående riktning.

Siktsträckan norrut minskas med cirka 16 meter för fordon som ska svänga ut i södergående riktning, det anses dock ej vara ett problem då det finns dubbla körfält i södergående riktning efter anslutningen.

En flytt av anslutningen påverkar indelning av omkörningssträckor till det bättre genom att den i dag korta omkörningssträckan i södergående riktning norr om anslutningen förlängs. På så sätt kommer övergången till ett körfält att ske på en raksträcka i stället för i en kurva vilket bedöms minska risken för olyckor och förbättra omkörningsmöjligheterna i södergående riktning på E4.

När vändslingan tas bort får snöröjningsfordon vända vid trafikplatsen cirka 2,8 kilometer norrut i Gideåbacka. Konsekvenserna bedöms som små eftersom de redan börjat vända där.

6.2 Trafik och användargrupper

Åtgärden medför högre säkerhet för trafikanter på den aktuella sträckan.

6.3 Miljö

Området i anslutning till väg E4 utgörs mestadels av skog och planerad åtgärd kommer i huvudsak att utföras inom redan befintligt vägområde, vilket gör att påverkan på natur- och vattenmiljöer bedöms bli högst marginella.

Inga riksintressen bedöms påverkas av planerad åtgärd.

Eftersom vägplanen i huvudsak berör befintlig väg bedöms inte Vilhelmina norra samebys vinterbetesmarker påverkas av åtgärden. Konsultationsförfrågan har skickats till aktuell sameby, SSR och Sametinget och de har avstått konsultation.

Vattenförekomsten Mjösjöbäcken bedöms inte påverkas av åtgärden, vilket gör att inga kvalitetsfaktorer riskerar att försämrats på grund av åtgärden. Inga andra yt- eller grundvatten bedöms påverkas av åtgärden.

Eftersom det inte finns några kända områdesskydd, Natura 2000-områden, naturreservat, vattenskyddsområden, generella biotopskydd, fornlämningar, biotopskydd, miljö kvalitetsnormer eller andra kända natur- och kulturvärden i anslutning till planområdet, bedöms inget sådant påverkas.

Viltstängsel finns idag på båda sidor av vägen och åtgärden innebär en flytt av öppningen i stängslet. Den barriäreffekt som finns idag kommer att vara oförändrad. I anslutning till den nya enskilda vägen kommer viltstängslet att dras in längs vägen för att förhindra djur från att komma ut på vägbanan. Även öppningen i mitträcket kommer att förflyttas, men förändringen bedöms inte påverka människor och djur.

Eftersom marken redan är ianspråktagen för E4:an, bedöms det inte bli någon påverkan på allmänhetens tillgång till stranden eller någon förändring eller påverkan för djur- eller växtlivet. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas.

Åtgärden bedöms inte heller påverka allmänhetens möjligheter till rekreation och friluftsliv i området.

Inga kända markföroreningar finns i området. Om det blir schaktmassor som ska lämna området kommer dessa att undersökas för att kunna hanteras av godkänd mottagningsanläggning.

Inga bostäder bedöms påverkas negativt av ökat trafikbuller eller vibrationer på grund av åtgärden. Bullerskyddsåtgärder kommer inte att erbjudas inom ramen för projektet. Åtgärden bedöms som åtgärdskategori "Befintlig miljö" från bullersynpunkt.

6.4 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket har tidigare bedömt att vägprojektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom projektet bedöms vara av mindre art och omfattning. En förbättring av trafiksäkerheten bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa och miljön.

Länsstyrelsen Västernorrland beslutade 2024-10-28 att åtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivning inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljön, redovisas i denna planbeskrivning.

7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

7.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna (2 kap. miljöbalken). Syftet med hänsynsreglerna är att förebygga negativa effekter av verksamheter och åtgärder samt att öka miljöhänsynen. Kraven bedöms uppfyllas i vägplanen med de utredningar och anpassningar som planeras. Genom hela planeringsprocessen och genomförandet, kommer Trafikverket att beakta de allmänna hänsynsreglerna.

7.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet hos mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Det finns idag miljökvalitetsnormer som rör bland annat luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller. Planerade åtgärder beräknas inte bidra till någon försämring av luftmiljön. I samband med byggskedet kan det bli en liten lokal påverkan men detta bedöms inte riskera att miljökvalitetsnormerna överskrids.

Inga vattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer påverkas i projektet.

7.3 Hushållning med mark- och vattenområden

Miljöbalkens tredje kapitel innehåller några grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden av betydelse för vissa allmänna intressen. Områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de utpekade intressena och gäller både bevarandintressen och områden som är viktiga för ett särskilt ändamål. Hushållningsbestämmelserna rör främst mark- och vattenområden, men tillägget fysisk miljö i övrigt syftar även till skydd för kulturmiljön i form av bebyggd miljö och landskapsbild. Vissa områden har så stora värden att de kan anses vara av riksintresse och har särskilda bestämmelser. Dessa områden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra eller påtagligt kan skada ett områdes värde.

Flytt av korsningen i denna plan bedöms inte påverka några areella näringar eller andra naturresurser. De ytterst små förändringarna av pågående markanvändning som åtgärden medför bedöms innebära att en god hushållning av mark uppnås.

Åtgärderna i vägplanen bedöms inte påtagligt motverka totalförsvarets riksintresse eller påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresset väg E4.

8 Markanspråk och pågående markanvändning

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta enligt 5 § Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas.

Ersättningen för den mark som tas i anspråk med vägrätt ska motsvara minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdetidpunkten. Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet.

Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränser ändras. Marken som planeras tas i anspråk i denna vägplan består av skogsmark.

8.1 Vägområde för allmän väg

Vägområde för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen, utrymme för väganordningar i form av vägdiken, räckan, vägmärken, slänter med mera. På plankartan framgår det nya vägområdet, markerat med V och blå färg. Där viltstängsel ska sättas upp längs enskilda vägens nya sträckning/anslutning omfattar vägrätten 1 m på vardera sida om stängslet. Totalt omfattar vägrätt ca 95 kvm skogsmark.

8.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden kommer ytor behövas tillfälligt för anläggande av viltstängsel. På plankartan är den tillfälliga nyttjanderätten markerad med T och gul färg. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller från och med byggstart till två månader efter godkänd slutbesiktning. Marken kommer att återställas innan den återlämnas till fastighetsägaren.

I vägplanen föreslås att 142 kvm skogsmark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

8.3 Indragning av väg

Indragning av en väg från allmänt underhåll är en förändring av väghållaransvar. Enligt 25 § väglagen får en väg dras in om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för de allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.

Anslutningen flyttas och vändslingan behövs inte längre för att snöröjningsfordonen på E4 ska kunna vända. Befintlig anslutning från virkesterminalen/enskilda vägen ersätts med ny anslutning med samma funktion. Vändslingan kan därför dras in eftersom åtgärden inte heller medför mer än högst ringa olägenhet för bygden. På plankartan redovisas detta område med kryssmarkeringar.

Indragning av väg är ett särskilt beslut som tas i samband med fastställelse av vägplanen.

Vändslingan kommer att rivas och marken återställs i dialog med fastighetsägaren.

8.4 Enskild väg

Till följd av den planerade åtgärden behöver den enskilda vägen byggas om på en kortare sträcka, cirka 250 m. Den enskilda vägens nya sträckning hanteras i en separat process med fastighetsägare som ombesörjer byggnationen fram till den nya anslutningen mot E4.

9 Samlad bedömning

När en väg eller åtgärd på väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. De fördelar som uppnås med vägplanen ska överväga de nackdelar och olägenheter den orsakar.

Måluppfyllelsen med att öka trafiksäkerheten på väg E4 vid anslutningen till/från virkesterminalen bedöms vara mycket god. Grunden till det är att siktsträckan för utsvängande tung trafik blir betydligt längre vilket minskar risken för upphinnandeolyckor. Även indelningen av omkörningssträckorna förbättras med övergång till ett körfält på en raksträcka istället för i en kurva, det bedöms minska risken för olyckor samt förbättra omkörningsmöjligheterna i södergående riktning på E4.

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden bidrar till att funktionsmålet med tillgänglighet för resor och transporter ökar i och med att åtgärden minskar risken för olyckor i trafiken på E4. Ett vägnät där olycksdrabbade avsnitt byggs bort minskar också risken för stopp i framkomligheten. Hänsynsmålet uppfylls i och med att en säkrare anslutning anläggs.

I detta projekt anläggs ny anslutning med åtgärder i huvudsak inom befintligt vägområde. Planerade åtgärder bedöms öka trafiksäkerheten och medföra marginell påverkan på enskilda intressen.

Planen strider inte mot miljöbalkens intentioner beträffande miljöbalkens allmänna hänsynsregler och inga miljö kvalitetsnormer bedöms påverkas av projektet.

Inga kända områdesskydd, Natura 2000-områden, naturreservat, vattenskyddsområden, generella biotopskydd, fornlämningar, biotopskydd eller andra kända natur- och kulturvärden finns i anslutning till planområdet, varför inget sådant bedöms påverkas av åtgärden. Från hälso- och miljösynpunkt kan bara positiva effekter ses genom ökad trafiksäkerhet.

10 Fortsatt arbete

10.1 Formell hantering

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

Samråd är viktigt under hela planläggningen och har genomförts genom att Trafikverket bjudit in till samråd med enskilda som särskilt berörs, andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.

När förslaget till vägplan är klart kommer den att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som vägplanen hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Därefter kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas provas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. En planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att Trafikverket har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen, och genomföra planen. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Den enskilda vägens nya sträckning hanteras i en separat process med fastighetsägare, eventuellt genom en lantmäteriförrättning.

10.2 Genomförande och produktion

När vägplanen vunnit laga kraft tas en bygghandling fram. Byggnationen kommer att genomföras som en drift- och underhållsåtgärd varför en upphandling av entreprenör inte kommer bli aktuell. E4 kommer att trafikeras under byggtiden. Byggstart är planerad till 2026 och beräknas pågå under en byggsäsong.

Påverkan under byggtiden

Under byggskedet kommer buller från maskiner och eventuell damning att uppstå vilket tillfälligt kan påverka närboende. Åtgärderna genomförs på E4 eller i direkt anslutning till E4, vilket gör att de inte bedöms bidra till befintlig påverkan i någon betydande utsträckning.

Trafikverket kommer att ställa krav på de maskiner som används i entreprenaden, liksom krav på dammbekämpning, material, kemikalier och avfallshantering mm.

Under byggtiden kan störning i trafiken förekomma främst bestående av arbeten som utförs inom befintligt vägområde. Påverkan kan till exempel vara sänkt hastighet, tillfälligt avstängda körfält och omledning av trafik. Detta hanteras genom att godkända skyddsanordningar används och att närboende informeras.

Sammantaget bedöms påverkan på människor och miljö under byggtiden bli liten. Miljöeffekterna är övergående och begränsade i tid till byggtiden, förutsatt att skyddsåtgärder vidtas.

Inga tillstånd, anmälningar eller dispenser enligt miljöbalken bedöms behövas för åtgärden.

10.3 Finansiering

Projektet finansieras via smärre investeringsåtgärder, totalkostnaden för vägprojektet beräknas till 8 600 000 kr

11 Underlagsmaterial och källor

Lantmäteriet. (den 16 02 2024). Min karta. Hämtat från Lantmäteriet:
<https://minkarta.lantmateriet.se/>

Länsstyrelsen Västernorrlands län. (den 13 02 2024). Länskarta Västernorrland. Hämtat från Länskarta Västernorrland: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se>

Länsstyrelserna. (den 16 02 2024). ext-geoportal.lansstyrelsen. Hämtat från EBH-kartan: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>

Naturvårdsverket. (den 16 02 2024). Skyddad natur, Hämtat från Skyddad natur,: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Riksantikvarieämbetet. (den 24 01 2024). Fornsök. Hämtat från Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/>

SGU. (den 15 12 2023). kartvisaren. Hämtat från Jordarter 1:25000-100000: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>

SGU. (den 16 02 2024). Kartvisaren Grundvattenmagasin, . Hämtat från Kartvisaren Grundvattenmagasin: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-grundvattenmagasin.html>

[SGU](https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html) (01 07 2024) Kartvisaren Brunnar <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

SLU. (den 16 02 2024). Artdatabanken. Hämtat från Artportalen: <https://artportalen.se/>

Vattenmyndigheten. (den 25 01 2024). VISS. Hämtat från Vattenkartan: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

Örnsköldsviks kommun. (den 13 02 2024). kartor. Hämtat från <https://karta-ext.ornskoldsvik.se/ornkartan>

Vägtrafikflödeskartan (den 02 05 2025). Hämtat från: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Trafikverket, Besöksadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

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

trafikverket.se