

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 604, Slandrom – Bye, gång- och cykelväg

Östersunds kommun, Jämtlands län

2025-03-17



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 604, Slandrom-Bye, gång- och cykelväg

Författare: Cecilia Danebäck, IVtm7

Dokumentdatum: 2025-03-17

Ärendenummer: THÄS-2025-000120

Åtgärdsnummer: 16044

Uppdragsnummer: 189883

Version: 1.0

Kontaktperson: Ola Eckerdal, IVnrv4

Foto: Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Tidigare utredningar	7
1.3 Ändamål och projektmål	7
1.4 Övergripande mål.....	7
1.4.1 Transportpolitiska mål.....	7
1.4.2 Arkitekturpolitiska mål.....	8
1.4.3 Regionala mål.....	8
1.4.4 Miljökvalitetsmål	9
2 Avgränsningar	11
2.1 Utrednings- och influensområde	11
2.2 Tid	12
3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	13
3.1 Samhället, boendemiljöer och barriärer	13
3.1.1 Kommunala planer.....	15
3.2 Väg och trafik	16
3.2.1 Kollektivtrafik	16
3.2.2 Trafiksäkerhet.....	16
3.3 Landskap.....	17
3.4 Riksintressen.....	17
3.5 Rennäring.....	20
3.6 Skyddade områden	21
3.7 Naturmiljö	23
3.7.1 Naturvärdesinventering.....	23
3.8 Kulturmiljö.....	28
3.9 Rekreation och friluftsliv.....	29
3.10 Buller och trafikstörningar	30
3.11 Markföroreningar	31
4 Projektets lokalisering, utformning och omfattning	33
4.1 Lokalisering	33

4.2 Utformning.....	33
4.2.1 Avvattning.....	34
4.3 Geotekniska förutsättningar.....	35
5 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	36
5.1 Samhället, boendemiljö, kollektivtrafik, väg och trafiksäkerhet.....	36
5.2 Landskap.....	36
5.3 Riksintressen.....	36
5.4 Rennäring.....	36
5.5 Skyddade områden	37
5.6 Naturmiljö	37
5.7 Kulturmiljö.....	38
5.8 Rekreation och friluftsliv.....	38
5.9 Areella näringar	38
5.10 Buller och trafikstörningar	38
5.11 Markföroreningar	38
5.12 Måluppfyllelse.....	39
5.12.1 Transportpolitiska mål.....	39
5.12.2 Projekt mål.....	39
5.12.3 Arkitekturpolitiska mål	40
5.12.4 Regionala mål.....	40
5.12.5 Miljöbalkens hänsynsregler.....	40
5.12.6 Miljökvalitetsmålen.....	41
5.12.7 Miljökvalitetsnormer	42
6 Skadeförebyggande åtgärder	43
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	44
8 Fortsatt arbete	45
8.1 Planläggning.....	45
8.2 Viktiga frågeställningar	46
9 Källor	48
Bilaga 1. Artfynd.....	49

Sammanfattning

I och med Vallsundsbrons tillkomst har bebyggelseutvecklingen och trafikmängden i områdena runt Marieby med omnejd ökat. 2017 anlade Trafikverket en Gång- och Cykelväg (GC-väg) mellan Vallsundsbron och Slandrom längs med väg 604. Nu planeras för möjligheten att förlänga befintlig GC-väg på Mariebysidan med cirka sex kilometer (6 km) mellan byarna Slandrom och Bye. Utredningsområdet för projektet täcker den cirka 6 km långa sträckan och dess närmaste omgivningar. Samrådsunderlaget utgör det första steget i vägplaneprocessen.

Ändamålet med planerad GC-väg är att möjliggöra en ökad trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 604, ökad arbetspendling med cykeltrafik, samt skapa säkrare skolvägar för barn.

Riksintressen för kulturmiljövård, friluftsliv och försvarsmakten finns inom och kring utredningsområdet. Sträckan ligger inom vinter- och vårvinterbetesland för Njaarke sameby och en mindre del av området ligger även inom sekundär zon för Minnesgårdets vattenskyddsområde. Östersunds kommuns naturvärdesinventering från 2023 innefattar delar av utredningsområdet för planerad GC-väg och visar en artrik miljö, samt vissa skyddade växter och objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Ett antal kända kulturhistoriska lämningar, i första hand kopplade till jordbrukslandskapet, finns också inom området.

GC-vägens placering och utformning utreds i den fortsatta planläggningsprocessen där områdets förutsättningar så som topografi, pågående markanvändning och natur- och kulturvärden samt GC-vägens funktion, befintliga brunnar och olika aktörers planer utgör viktiga utgångspunkter för utformning av GC-vägen. Samråd planeras att ske med ledningsägare och andra berörda.

Behovet av anmälningar, tillstånd och dispenser och ytterligare inventeringar kommer att utredas. Det gäller bland annat vattendrag där anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuellt, dispens för artskydd, och de krav som gäller arbeten och anläggningar inom vattenskyddsområdet. Utredningarna ligger till grund för eventuella ytterligare undersökningar och anpassningar i projektet.

Förutsatt att anpassningar, lämpliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder genomförs, samt baserat på den begränsade geografiska omfattningen av projektet, dess lokalisering i anslutning till befintlig infrastruktur och den relativt okänsliga närmiljön, gör Trafikverket bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

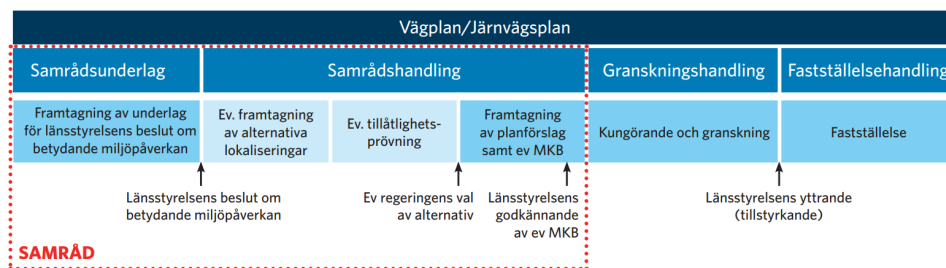
1 Inledning

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

Planläggningsprocessens olika steg redovisas i Figur 1.

I början av planläggningen tas ett underlag fram 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. Denna handling utgör ett underlag för dessa samråd. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs sedan i en samrådsredogörelse.

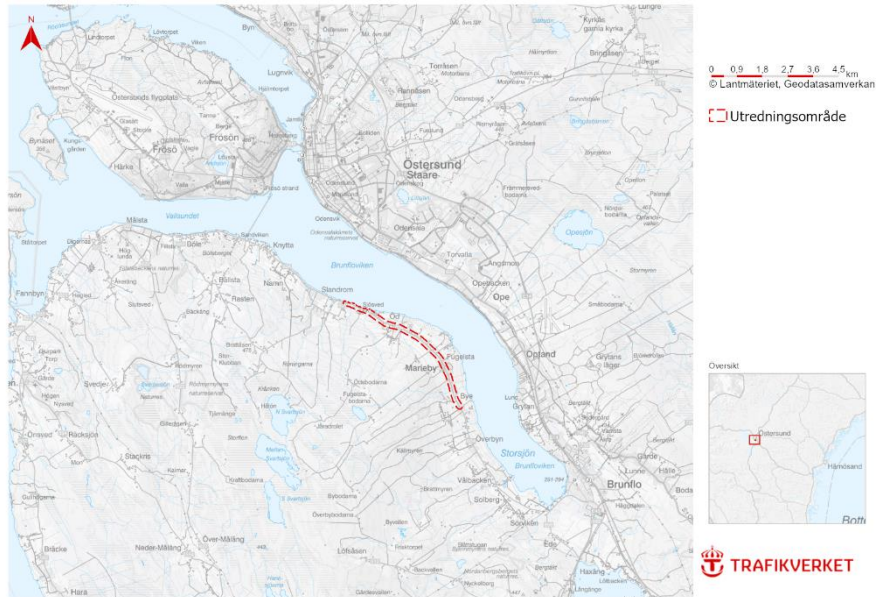


Figur 1. Beskrivning över planläggningsprocessens olika steg i samband med framtagande av en vägplan.

1.1 Bakgrund

I slutet av 1990-talet byggdes Vallsundsbron, som förbinder Vallsundet med Frösön och Östersund. Området söder om Storsjön, från Hara till Marieby kom på så sätt närmre centralorten då restiden förkortades, vilket öppnade för naturnära boende på pendlingsavstånd till Östersund. I takt med ökad bebyggelse har även behoven av infrastruktur förändrats.

Idag finns därmed ett större behov av utrymme för oskyddade trafikanter längs bland annat väg 604 och Trafikverket planerar därmed möjligheten att förlänga befintlig Gång- och Cykelväg (GC-väg) längs med väg 604 med cirka 6 km i området mellan Slandrom och Bye. Se Figur 2 för en översiktsskarta där planerad sträckning för GC-vägen redovisas.



Figur 2. Översiktsbild som redovisar den cirka 6km lång sträckningen, markerad i rött, längs med väg 604 för planerad GC-väg mellan Slandrom-Bye.

1.2 Tidigare utredningar

Inga tidigare utredningar har genomförts av Trafikverket inför detta projekt.

1.3 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är:

- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 604
- Säkrare skolvägar för barn
- Ökad arbetspendling med cykel

1.4 Övergripande mål

1.4.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också fastslagit funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

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.

Hänsynsmålet: handlar om de fundamentala aspekter ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till, säkerhet, miljö och hälsa. 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, vilka också ska genomsyra hela planlägningsprocessen för en vägplan.

1.4.2 Arkitekturpolitiska mål

Det finns sex nationella mål inom arkitekturpolitiken som har beslutats av riksdagen enligt regeringens proposition "Politik för gestaltad livsmiljö" (Prop. 2017/18:110). Målen är i tillämpliga delar aktuella vid planering av ny infrastruktur. Målen kan uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt

1.4.3 Regionala mål

Målet för den regionala utvecklingspolitiken är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet. Den regionala utvecklingspolitiken ska möta och ta tillvara potentialen inom nämnda förutsättningar genom att främja en hållbar ekonomisk, social och miljömässig regional utveckling där de tre dimensionerna är integrerade och ömsesidigt beroende av varandra.

Region Jämtland Härjedalen har tagit fram en regional transportplan med förslag till åtgärder och investeringar i den statliga transportinfrastrukturen, länsvägnätet. I samband med detta har, i dialog

med bland annat länets kommuner, länsstyrelsen och representanter för näringslivet, fem mål för infrastrukturarbetet i länet identifierats:

- Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen för en hållbar utveckling i alla delar av länet
- Upprätthålla och utveckla snabba och tillgängliga förbindelser regionalt, interregionalt och internationellt
- Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter
- Erbjudna en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov

1.4.4 Miljö kvalitetsmål

Miljömålssystemet beskriver vad den svenska miljöpolitiken ska ha som ambition att styra mot och består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål inom bland annat områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat (Sveriges Miljömål, 2023).

Sveriges miljömål uttrycker det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet anger den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att, tillsammans med de 16 miljö kvalitetsmålen, säkra en god miljö till framtida generationer. Miljö kvalitetsmålen anges i tabell 1 och markerade mål bedöms vara de mål som i första hand kan komma att bli berörda av projekt.

Tabell 1. Sveriges 16 miljömål. Planerad GC-väg bedöms i första hand bidra till miljömålen markerade i grönt.

Begränsad klimatpåverkan	Grundvatten av god kvalité
Frisk luft	Hav i balans samt levande kust och skärgård
Bara naturlig försurning	Myllrande våtmarker
Giffri miljö	Levande skog
Skyddande ozonskikt	Ett rikt odlingslandskap
Säker strålmiljö	Storlagen fjällmiljö
Ingen övergödning	God bebyggd miljö
Levande sjöar och vattendrag	Ett rikt växt- och djurliv

Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Trafikverket har i egenskap av nationell myndighet ett uttalat ansvar att verka för att miljökvalitetsmålen inom verksamhetsområdet transport och infrastruktur uppnås. Vägtrafik och ny infrastruktur medför på grund av till exempel utsläpp till luft och vatten, buller samt barriäreffekter negativa konsekvenser för en rad miljömål. Anläggandet av en GC-väg kan innebära utsläpp av klimatpåverkande gaser, att ta ny mark i anspråk, och kan påverka den befintliga miljön negativt. Samtidigt kan den nya infrastrukturen bidra till ökad trafiksäkerhet, minskade behov av transporter och därmed en god bebyggd miljö.

Miljökvalitetsmålen syftar till att:

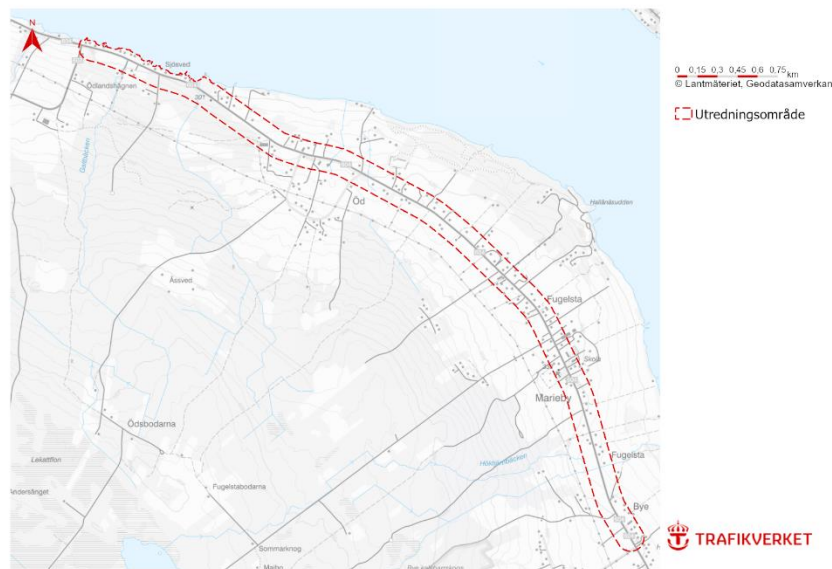
- främja människors hälsa
- värna om den biologiska mångfalden och naturmiljön
- ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena
- bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga
- trygga en god hushållning med naturresurserna.

2 Avgränsningar

2.1 Utrednings- och influensområde

Med utredningsområde avses en cirka 6 km lång sträcka längs med väg 604, mellan byarna Slandrom och Bye i Östersunds kommun, Jämtlands län, inom vilket detaljerade förutsättningar, tänkbara utformningar och åtgärder för planerad GC-väg studeras. Även områden som direkt kan beröras av föreslagna åtgärder innefattas. Utredningsområdets ungefärliga omfattning breder ut sig cirka 100 meter norr och söder om aktuell vägsträcka och är begränsat till det område som under byggtiden kan beröras av buller, schaktarbeten, eventuell omledning av trafik osv.

Utredningsområdet för vägplanen redovisas i Figur 3. Det område där byggnationerna kommer att genomföras är mindre än redovisat utredningsområde.



Figur 3. Utredningsområde för Väg 604 Slandrom-Bye GC-väg

Influensområdet är det område som direkt, indirekt eller kumulativt kan riskera att påverkas av en åtgärd och är ofta större än de fysiska åtgärderna utan exakt gräns. Influensområdet i projektet omfattar bland bebyggelseområden längs vägen, områden med kultur- och naturvärden som kan påverkas samt recipienterna för vägdragvatten med mera.

Fortsatt utredningsarbete i vägplanprocessen kan mer detaljerat bedöma den förutsägbara påverkan på omgivningarna.

2.2 Tid

Projektet kommer att arbeta med framtagande av vägplan och bygghandlingar mellan åren 2025 – 2027. Uppskattad tid för byggstart är 2028 med färdigställande av GC-vägen 2030.

3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

3.1 Samhället, boendemiljöer och barriärer

Östersunds kommun har totalt cirka 65 000 invånare varav cirka 45 000 bor i tätorten. Sedan år 1998, då Vallsundsbron som förbinder fastlandet söder om Brunflo viken med Frösön invigdes, har befolkningen inom området ökat kraftigt. Byarna ligger som ett pärlband längs med Storsjön och utredningsområdet för planerad GC-väg längs med väg 604 sträcker sig genom byarna Slandrom, Öd, Fugelsta, Bye inom Mariebyområdet.

Bebyggelsen inom, och i anslutning till, utredningsområdet består av flera äldre gårdar, tidigare brukningsenheter, som ligger relativt utspridda i de öppna sluttningarna mot Storsjön. Längs Storsjöns strand finns fritidshus, varav flera omvandlats och byggts ut till permanentboende. Det finns även många relativt nybyggda villor på både enstaka tomter och i samlade grupper. Störst del av bebyggelsen ligger nedanför vägen – mot sjön till. I början av utredningsområdet ligger vägens sträckning nära vattnet.

I början av byn Fugelsta ligger bygdegården och cirka 2 km österut återfinns Marieby kyrka, en korskyrka av trä med torn och smalt kor byggd 1888–90. Mitt emot kyrkan finns en kommunal skola för årskurs F-6, samt en förskola, med upptagningsområde från flertalet byar inom och i närliggande byar till utredningsområdet, högstadiet är beläget i tätorten Brunflo, cirka 9 km nordost om Marieby skola.

Andra exempel på viktiga hållpunkter inom, och i nära anslutning till utredningsområdet för planerad GC-väg längs med väg 604 är bland annat, Storsjön, Stenbrottet i Fugelsta, Marieby kyrkoruin, Marievallen samt Friluftsområdet Svarsjöarna. För redovisning av hållpunkter, se Figur 4.



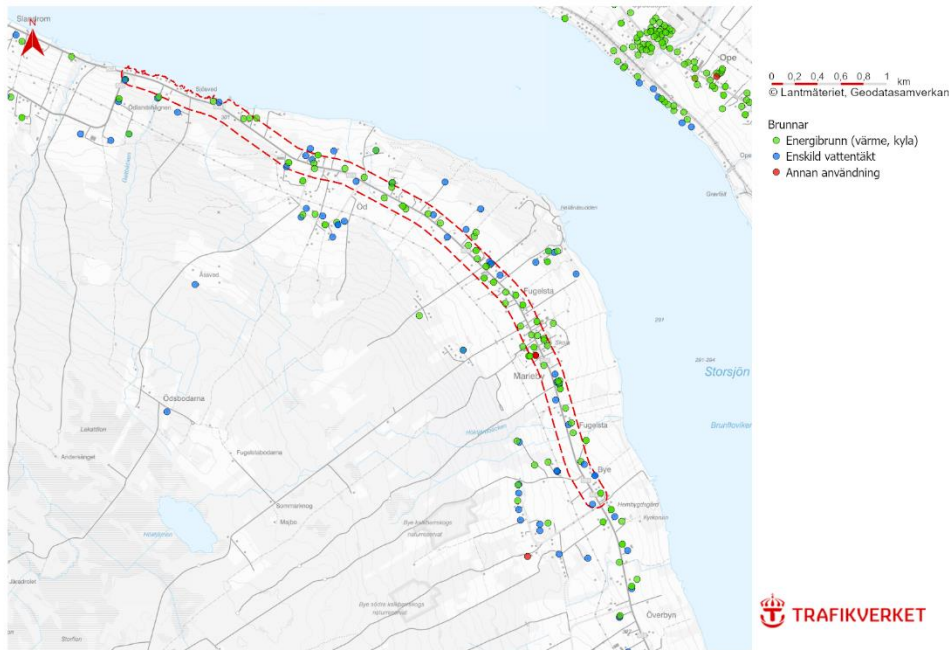
Figur 4. Exempel på hållpunkter inom och i anslutning till utredningsområdet.

I övrigt ligger de närmaste kommunala skolorna på Frösön, samt 1,5 mil västerut i byn Orrviken. Barnen i Slandrom hör till Orrvikens skola i årskurs F-5 och Östbergsskolan (på Frösön) i årskurs 6–9.

Guldkusten, en förskola som drivs som föräldrakooperativ, ligger 1 km väster om brofästet, i Böle, med främsta upptagningsområde för barn mellan Slandrom och Fannbyn. På samma ställe finns även den privata F-5 skolan Böle byskola, med cirka 130 elever.

Närmaste service finns på Frösön och i Brunflo tätort (hälsocentral, apotek, matbutik, restauranger, butiker, bensin) samt Östersunds centrum.

Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) brunnsarkiv finns ett stort antal registrerade enskilda vatten- och energibrunnar längs med, och i närheten av väg 604, belägna både på den södra och den norra sidan av vägen. Det finns även många enskilda avloppsanläggningar i närheten av vägen inom utredningsområdet aktuella fastigheter, se Figur 5.



Figur 5. Översikt från SGU:s brunnsarkiv över registrerade brunnar inom och i anslutning till utredningsområdet för GC-väg.

3.1.1 Kommunala planer

Kommunens gällande översiktsplan, Östersund 2040 är antagen 2022 och bygger på den tidigare planen beslutat 2014. Kommunens övergripande utbyggnadsstrategi är att bygga på den infrastruktur som redan finns, både i staden och i tätorterna. Syftet är dels att utnyttja en redan gjord investering vilket även är bra med tanke på resurshushållning. Dels också att utveckla och nyttja den befintliga infrastrukturen, kollektivtrafiken och servicen. Den nya översiktsplanen anger området Knytta i närheten av Vallsundsbron som en tänkbar ny stadsdel enligt målbilden ”Staden vid vattnet”. Ett av planens ställningstaganden när det gäller kommunikationer är att ”Vid detaljplanering och bygglovsprövning ska utrymme lämnas för framtida GC-väg längs med väg 592 och 604. Framtagande av en fördjupad översiktsplan för Knytta planeras.

Det finns en översiktlig planutredning för Slandrom från juni 2006 som ska ge vägledning vid detaljplanläggning, bygglov och andra tillståndsprövningar. Planutredningen togs fram i samband med att antalet bygglovsansökningar i området ökade kraftigt. Den anger inga specifika riktlinjer för väg och trafik, utöver ett skyddsavstånd på 35 meter från väg 604 för ny bebyggelse.

En fördjupad översiktsplan, ” Del av Storsjöbygden, Hara-Orrviken-Genvalla-Marieby och Sörviken” antogs 2000. Översiktsplanens inriktning

är att området ska behålla sin landsbygdskaraktär och att jord, skog och andra naturtillgångar ska fortsätta att förvaltas på ett långsiktigt hållbart sätt. Den anger anläggande av separata GC-vägar som den viktigaste åtgärden för att uppnå säkrare vägar i området.

I planens förslag till markanvändning för områdena Slandrom, Öd, Fugelsta, Vålbacken (del av)-Överbyn-Bye, anges önskemål avseende gång- och cykelbana längs väg 604.

3.2 Väg och trafik

Väg 604 går mellan Vallsundsbron i norr till E45 i Brunflo. Trafiken består mest av lokal pendlingstrafik även om en del genomfartstrafik förekommer. Längs vägen förekommer flera olika trafikslag, personbilar, bussar och lastbilar liksom cyklister, rullskidåkare och gående. Lokalt används vägen för transporter inom jord- och skogsbruket i området.

Senaste trafikmätningen är från 2016 och visar att det är cirka 1900 fordon per medeldygn under året och av dessa är cirka 6 % tunga fordon. Med tanke på närheten till Östersund och utvecklingen av området kan man anta att trafiken längs väg 604 ökar mer än för regionen i genomsnitt och totala trafikflödet 2025 kan antas uppgå till cirka 2500 fordon per medeldygn. Skyltad hastighet på vägen är 70 km/h, förutom förbi kyrkan och skolan i Marieby där skyltad hastighet är 50 och 30 km/h. Vägbredden är cirka 6 meter.

3.2.1 Kollektivtrafik

Länstrafikens linje 111 trafikerar sträckan Östersund-Brunflo och har under vardagarna cirka 14 avgångar i vardera riktningen. Under helgerna går endast två turer. Viss nattrafik trafikerar sträckan under fredag- och lördagskvällar, då som linje 93.

Inom utredningsområdet finns sammanlagt 18 stycken busshållplatser längs med vägen. Busshållplatserna är enkla, oftast utgörs de endast av en skylt vid vägen, vid ett fåtal finns väntkur och/eller bussficka. Mindre skolbarn (ett mindre antal) åker skolbuss från Slandrom till Orrviken respektive Östbergsskolan på Frösön. Äldre elever åker med linjebussarna. En friskola finns i Böle.

3.2.2 Trafiksäkerhet

De flesta bostadshus längs aktuell sträcka ligger i närheten av väg 604. Det finns flertalet målpunkter för gångtrafik inom utredningsområdet, bland annat Marieby skola och förskola, Marieby kyrka och Mariebys bygdegård

(belägen i Fugelsta). För att komma ner till Storsjön samt andra populära utflyktsmål utanför utredningsområdet, exempelvis Stenbrottet och Marieby kyrkoruin, är de oskyddade trafikanter till stor del beroende av väg 604. Cirka 7 km norr om utredningsområdet finns även det populära fritidsområde Svartsjöarna, vilket är en målpunkt för många trafikanter.

Motionslöpare figurerar året om och under sommarhalvåret förekommer även mycket rullskidåkning. Sträckan trafikeras ofta av cyklister då slingan runt Storsjön är en vanlig cykeltur och flera utflyktsmål ligger längs med väg 604, bland annat flera sommarcaféer och loppisar. Cykelpendling till och från arbeten i Östersund och Brunflo förekommer i relativt hög omfattning.

Väg 604 saknar vägren, övergångsställen och planskilda övergångar över vägen, det saknas befintliga gång- och cykelbanor. Oskyddade trafikanter är därmed hänvisade till vägkanten. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är låg.

Från Genvalla i väster till Slandrom i öster finns en GC-väg genom Sandviken, Böle och Fillsta, vilken även ansluter till befintlig GC-väg över Vallsundsbron och vidare över Frösön. Planerad GC-väg utgör en naturlig fortsättning på den befintliga GC-vägen byggd till Slandrom.

3.3 Landskap

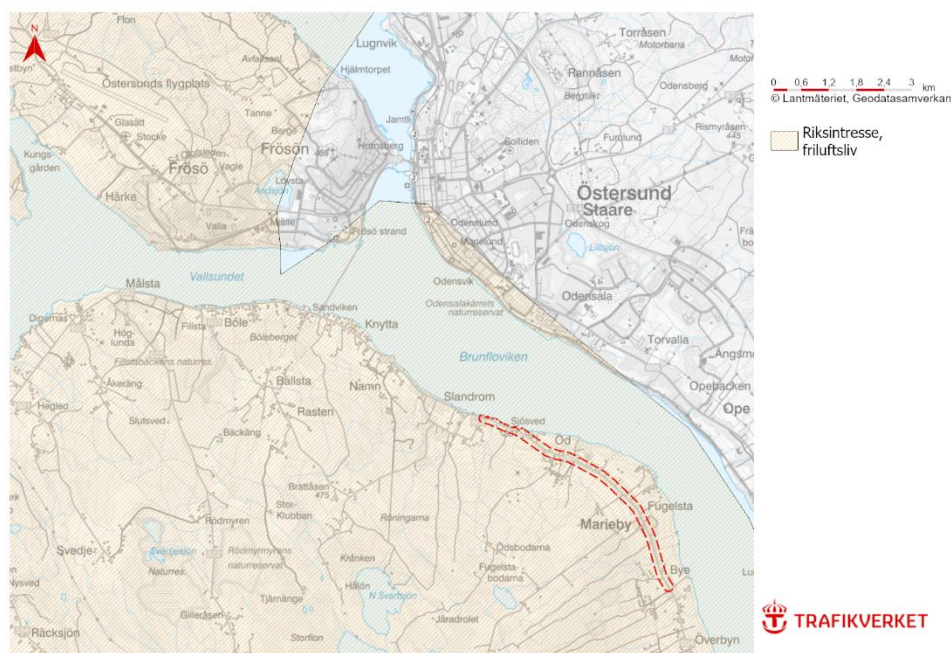
Landskapet är storskaligt med vida utsikter över bygd och Storsjön. Storsjöbygden är ett naturskönt och variationsrikt område med grandominerad skogsmark och stora kulturinslag. Unikt för landskapet är den nära kontakten mellan kalfjäll och rik odlingsbygd. Det är främst områdets långa kontinuitet för brukning- och bosättning, samt det öppna landskapet med radbyar och äldre gårdar och kyrkor som karaktäriserar landskapsbilden. Storsjöbygden omfattar Storsjön med omgivande odlingsbygder och har en total area på cirka 210 000 hektar, varav utredningsområdet enbart utgör en liten del. Inom området finns även en del skogsmark samt berg i dagen.

3.4 Riksintressen

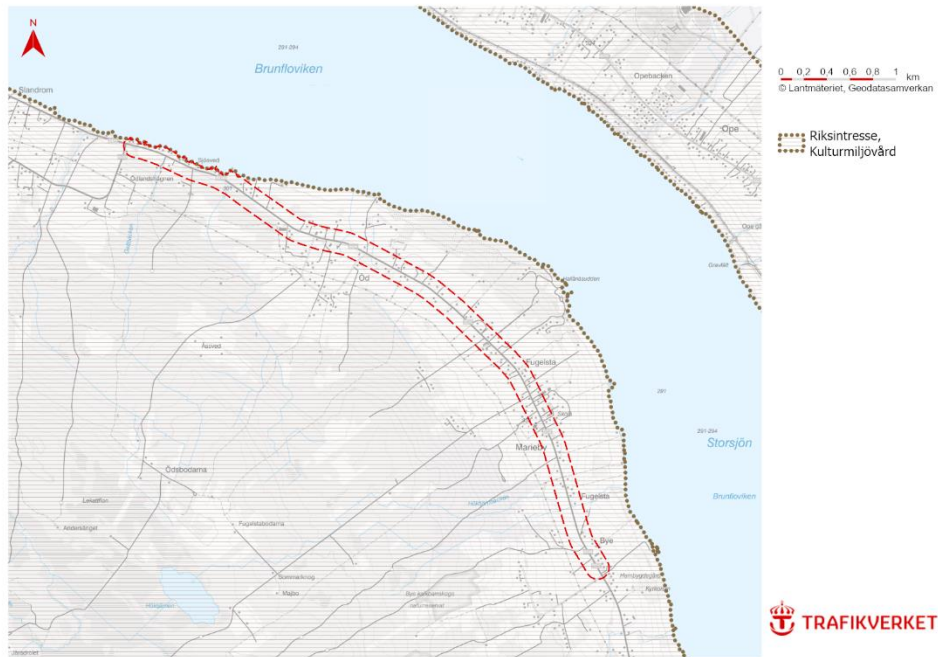
Att ett område bedömts vara av riksintresse enligt 3 kap miljöbalken för ett visst ändamål innebär att detta intresse ska ges företräde framför andra allmänna och enskilda intressen när frågor om markanvändning avgörs. Hänsyn till riksintresset gäller oavsett om en planerad verksamhet eller åtgärd avser mark innanför eller utanför det redovisade områdets gränser.

En åtgärd som planeras utanför det specifika riksintresseanspråket, men inom påverkansområdet, kan alltså medföra påtaglig skada på själva riksintresset. Det väsentliga i bedömningen när det rör ett område enligt 3 kap. miljöbalken är om värdet av riksintresset riskerar att påtagligt skadas.

Hela utredningsområdet ingår i riksintresse för friluftsliv Storsjöbygden, se Figur 6 och riksintresse för kulturmiljövård (3 kap 6 § MB) vilket redovisas i Figur 7.



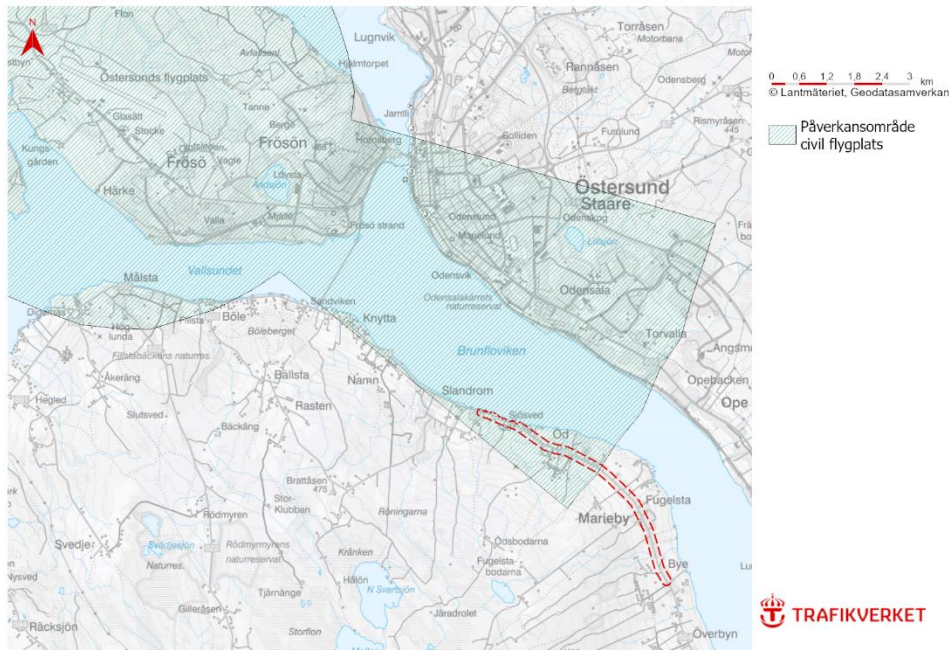
Figur 6. Utbredning av Riksintresse Friluftsliv.



Figur 7. Utbredning av Riksintresse kulturmiljövård.

Områden som är av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård eller friluftsliv ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

Del av utredningsområdet omfattas även av riksintresse för försvarsmakten (totalförsvaret), se Figur 8. Av 3 kap. 9 § första stycket miljöbalken framgår att ”mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen.” 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken gör gällande att ”områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna”.



Figur 8. Utredningsområdet för GC-väg i förhållande till utbredningen av riksintresse för försvarsmakten (totalförsvaret), påverkansområde för civil flygplats (Åre/Östersund flygplats).

Berört riksintresseområde klassas som ett påverkansområde för civil flygplats, vilken innebär att behov av hinderfrihet finns. Exempelvis kan uppförande av höga objekt utgöra flygsäkerhetsrisker och därmed påverka försvarsmaktens möjlighet att nyttja flygplatsen i händelse av kris och/eller väpnad konflikt. Aktuell civil flygplats är Åre/Östersund flygplats belägen på Frösön, flygplats utgör även den ett riksintresse, dock ej inom området för planerad GC-väg.

3.5 Rennäring

Utredningsområdet ligger inom Samebyn Njaarkes renskötselområde, samt inom deras vinter-, och vårvintersbetesland, se Figur 9, vilket utifrån information från Sametingets hemsida kan innebära aktiviteter kopplade till renbete inom området från november till och med april.

Inget riksintresse för rennäring eller några utpekade flyttningsleder eller strategiska platser för rennäringen berörs.

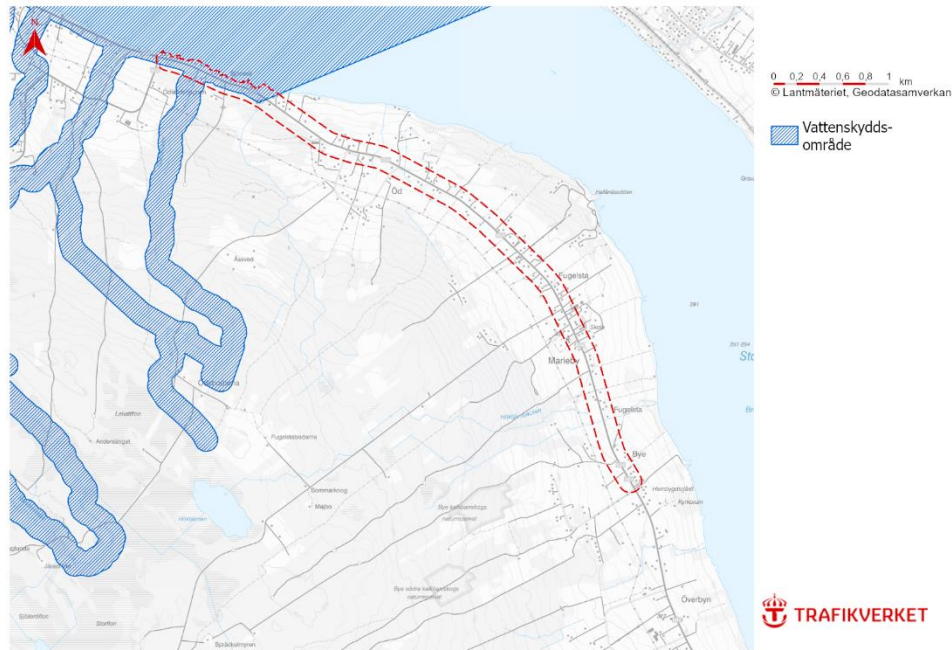


Figur 9. Utredningsområdet ligger inom vinter- och vårvinterbetesland för Njaarke sameby.

3.6 Skyddade områden

Den planerade GC-vägen berör inga skyddade områden nationalparker, naturreservat, naturvårdsområdet, djur- och växtskyddsområden.

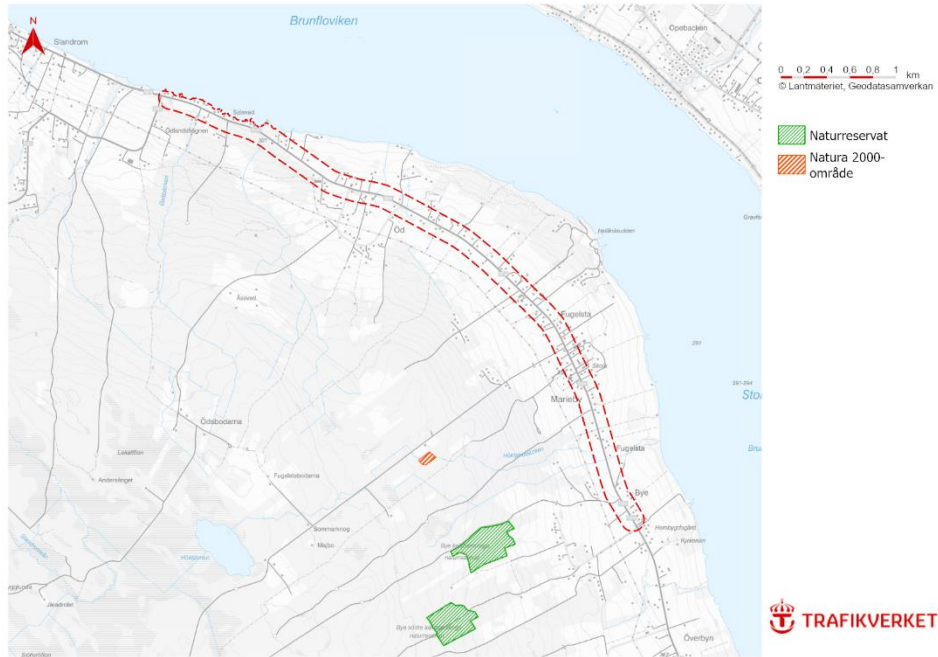
En mindre del av utredningsområdet ligger inom den sekundära zonen skyddsområde för Minnesgårdets ytvattentäkt. I vattenskyddsområdet ingår även bland annat Norra Svartsjön uppströms utredningsområdet samt Galtbäcken som korsar väg 604 i utkanten av Slandrom. Se Figur 10



Figur 10. Utredningsområdet för planerad GC-väg i förhållande till utbredning av Vattenskyddsområde för Minnesgårdets ytvattentäkt.

Drygt 1 km väster om Bye, finns Natura 2000-området Nästmyren Fugelsta klassat som art- och habitatskydd med artrik flora och hög förekomst av bland annat Jämtlands nationalblomma brunkulla och fjärilen Guldvinge. Objektet ligger på en höjd av drygt 400 m.ö.h. och tangeras av Hökbäcken som korsar utredningsområdet på väg ner mot Storsjön.

Cirka 600 meter söder om habitatet, 1 km väster om Bye, återfinns två naturreservatsområden, Bye kalkbarrskog och Bye södra kalkbarrskog, med rik mångfald av kalkgynnade svampsorter, så som exempelvis de sällsynta arterna taggfingersvamp och fjällfotad fingersvamp. Figur 11 redovisar området för art- och habitatskydd samt naturreservaten i förhållande till utredningsområdet för planerad GC-väg mellan Slandrom-Bye.



Figur 11. Befintliga skyddade områden för Natura2000 (art- och habitatskydd) samt Naturreservat i förhållande till aktuellt utredningsområde.

3.7 Naturmiljö

Vägens närområde består främst av jordbruksmark med mindre inslag av skogsmark. Historiska kartor visar att området har haft brukade åkermarker under minst 250 år, vilket syns tydligt i landskapet i form av allmänt förekommande rester av stenvägar och stenhögar. Skogsmarken i området består till största del av barr- och blandskog där barrskogen domineras av i första hand produktionsskog.

Trafikverkets översiktliga inventering av artrika vägkanter från 1997 beskriver väggkantsfloran som en flerstädes mycket artrik kalkgynnad flora med stort lågörtinslag. Ängs- och hagmarker i kombination med bäckmiljöer ger en variation i floran.

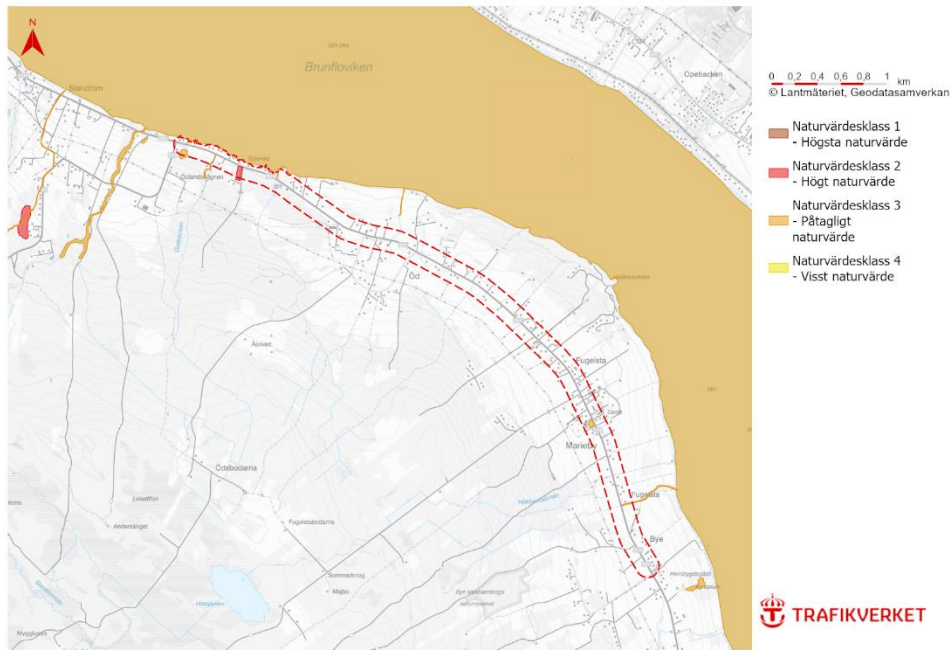
3.7.1 Naturvärdesinventering

I samband med Östersunds kommuns planer om utbyggnad av kommunalt Vatten och Avlopp på Mariebysidan genomförde kommunen 2023 en Naturvärdesinventering (NVI) som delvis innefattade aktuellt område för GC-väg mellan Slandrom och Bye. En översikt över fältstudieområdet redovisas i Figur 12.



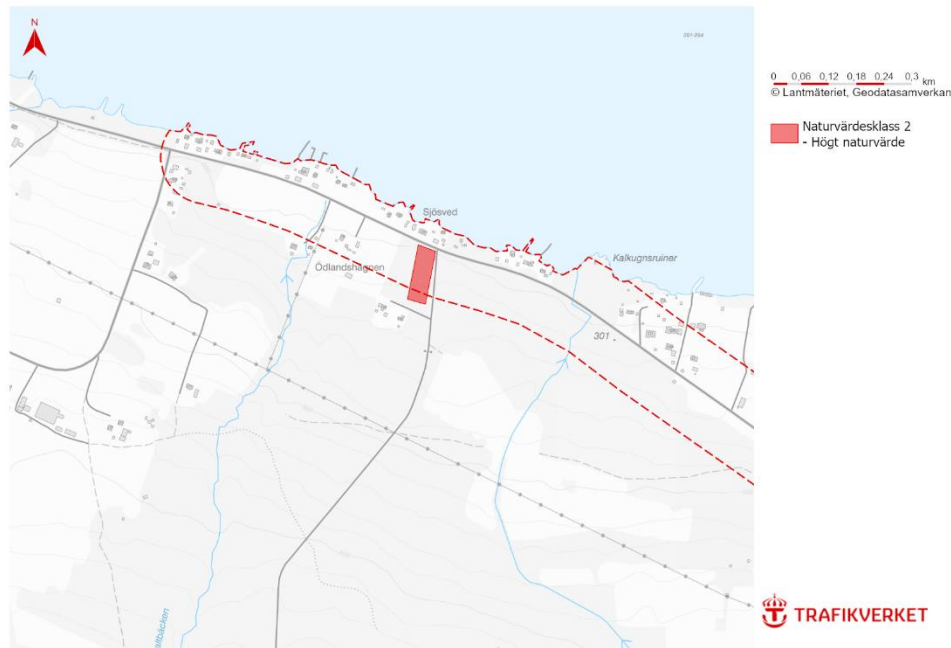
Figur 12. Översiktskarta med redovisat fältstudieområde för Östersunds kommuns NVI från 2023, i samband med utredning av utbyggnad av kommunalt Vatten och Avlopp.

Flera naturvärdesobjekt i form av skog och träd, vattendrag, ängs- och betesmark, samt djup sjö (Storsjön) identifierades i Östersunds kommuns NVI, de flesta som signalarter med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde). Ett av de identifierade naturvärdena som ligger inom utredningsområdet för GC-väg har Naturvärdesklass 2 (högt naturvärde). Berörda naturvärdesobjekt inom och i nära anslutning till utredningsområdet för planerad GC-väg redovisas i Figur 13.



Figur 13. Naturvärdesobjekt, identifierade i Östersunds kommuns NVI från 2023, inom och i nära anslutning till utredningsområdet för planerad GC-väg.

Naturvärdesobjektet med naturklass 2 består av naturtypen skog och träd och biotopen kalkbarrskog. Objektet hyser ett tvåskiktat trädskikt med senvuxna granar, död ved i form av fallna lågor och stående döda träd. Enstaka naturvårdsarter är registrerade inom objektet, däribland den starkt hotade raggtaggsvampen (EN). Objektet är avgränsats till vägens västra sida, mittemellan Slandrom och Öd i höjd med Sjösved, se Figur 14.



Figur 14. Naturvärdesobjekt med naturvärdesklass 2, høgt naturvärde.

Biotopskyddsområden utgör en form av områdesskydd som kan användas för att skydda små mark- och vattenbiotoper som är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter, eller som annars är särskilt skyddsvärda. Syftet med skyddet är att främja bevarandet av den biologiska mångfalden.

Det generella biotopskyddet omfattar enligt miljöbalken 7 kap. 11 § alléer, källor med omgivande våtmark, odlingsrösen, småvatten och våtmarker inklusive öppna diken, stengärdesgårdar samt vissa åkerholmar.

Inom utredningsområdet har flera generella biotoper i form av bland annat alléer, småvatten, öppna diken, rösen och stenmurar noterats. Storsjön, samt fyra stycken av de vattendrag som ingår i utredningsområdet för denna GC-väg, är i Östersunds kommuns Naturvärdesinventering klassade som generella biotopskydd med naturvärdesklass 3.

Storsjön är en ytvattenförekomst med statusklassningen måttlig ekologisk status. Det är framför allt halter av miljögifter, påverkan från omkringliggande bebyggelse och kontinuitetsproblem (vandringshinder) som gör att den inte uppnår god status idag. Hela Storsjön anses vara ett särskilt värdefullt vatten för fisk (Öring, Harr, Sik, Röding).

Galtbäcken, beläget nära Slandrom, har en naturlig vattenförling över grus/sten. Vattendraget går över privat tomtmark på ovasidan vägen. Nedströms är vattendraget kraftigt påverkat genom kulvertering därmed ej klassat som naturvärdesobjekt. Området bedöms ha ett visst naturvärde

och visst biotopvärde, men inte tillräckligt för att hålla en god biotopkvalitet.

Knappt 600 meter öster om Galtbäcken rinner ytterligare ett strömmande vattendrag med stenig/grusig botten. området bedöms ha ett visst art- och biotopvärde. Söder om väg 604 går vattendraget i ett dike och art- och biotopvärden förekommer inte i tillräcklig kvalitet och mängd för att vattendraget ska uppnå god biotopkvalitet.

I Öd finns ett registrerat vattendrag med visst art- och biotopvärde. Botten består av grus och sten och det finns gott om växtlighet runt vattendraget. Området hyser enstaka arter av betydelse för biologisk mångfald, men inte i tillräckligt stor utsträckning för god biotopkvalitet.

Strax före Bye sträcker sig Höktjärnsbäcken genom landskapet och ner mot Storsjön. Bäckbotten består av grus och sand med inslag av större stenar. Området bedöms ha ett visst art- och biotopvärde. Vattendraget är dock kraftigt påverkat av dikning på vägens västra sida och vattnet flödar därmed inte naturligt i bäcken. Området håller ej en god biotopkvalitet.

Berörda vattendrag inom utredningsområde för planerad GC-väg mellan Slandrom-Bye redovisas i Figur 15.



Figur 15. Berörda vattendrag inom utredningsområdet för planerad GC-väg.

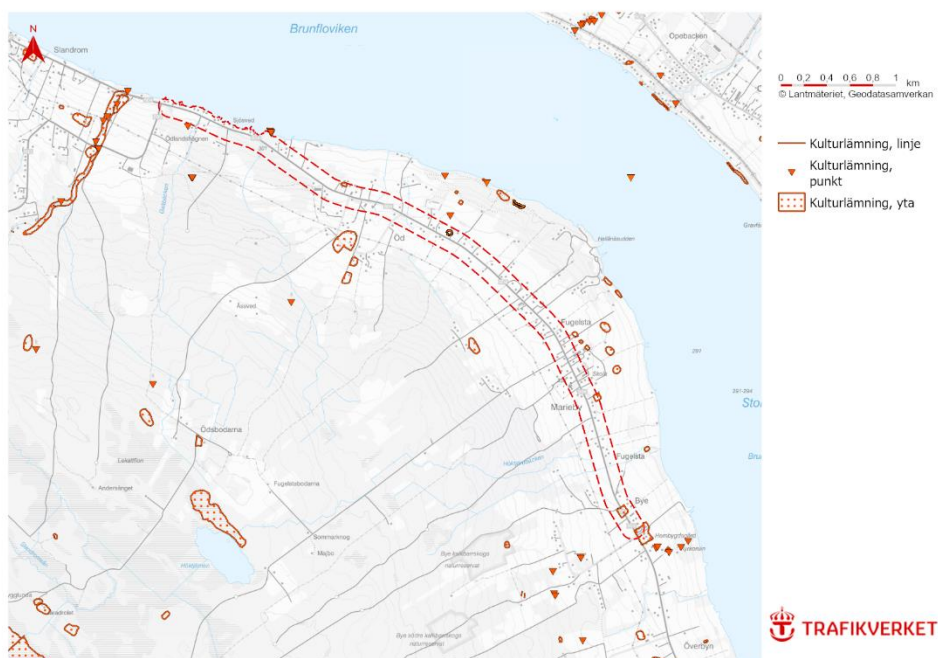
I Östersunds kommuns Naturvärdesinventering genomfördes även en fältstudie av naturvårdsarter, varvid ett fåtal arter som omfattas av lagstadgat skydd via fridlysning noterades inom aktuellt vägområde, bland

annat blåsipppa, diverse orkidéer och gullviva. Även ormrot, som bland annat är värdväxt för fjärilen Violett Guldvinge, har noterats på ett fåtal ställen längs väg 604 inom befintligt utredningsområde för planerad GC-väg. Enstaka områden med främmande invasiva arter noterades också, bland annat blomsterlupin på ett fåtal ställen i vägdiket längs med väg 604. De artfynd som påträffats i Östersunds kommuns NVI från 2023 inom och i nära anslutning till utredningsområdet redovisas i Bilaga 1.

3.8 Kulturmiljö

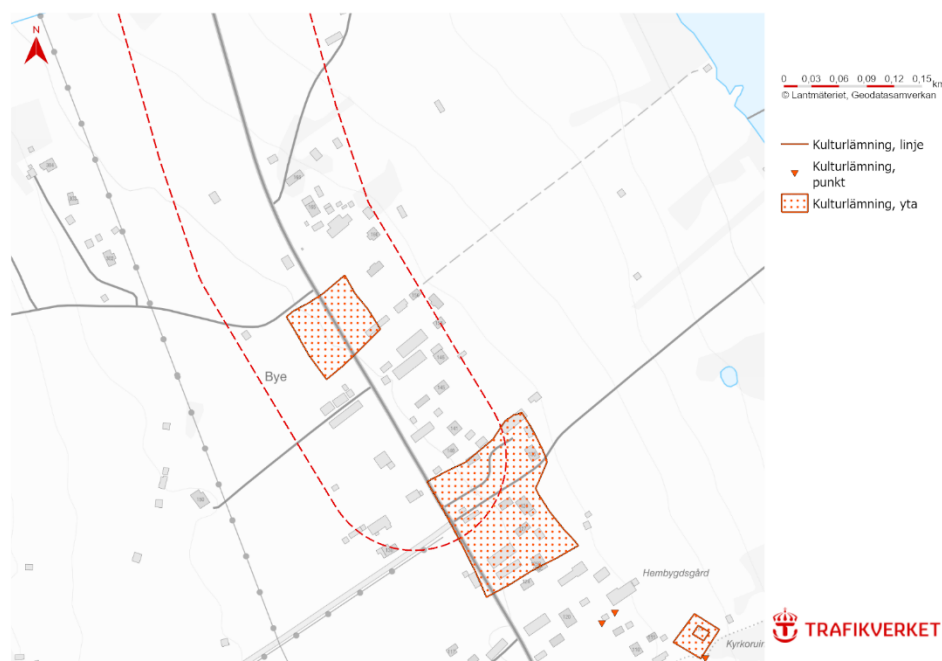
Forn-, och kulturlämningar delas upp efter antikvarisk bedömning. Antikvarisk bedömning anger hur, enligt Kulturminneslagen och till viss del även Skogsvårdslagen, lämningen och dess eventuella lagskydd bedöms vid registreringstillfället. Så kallade fasta fornlämningar har lagligt skydd enligt Kulturminneslagen, medan andra typer av lämningar hanteras enligt Skogsvårdslagens hänsynsparagraf.

Enligt Riksantikvarieämbetets databas ”Fornsök finns ett antal forn-, och kulturhistoriska lämningar, med en radie av 50 meter från vägmitt, registrerade inom utredningsområdet, se Figur 16. De flesta registrerade lämningarna ligger på vägens östra sida och är knutna till den kontinuerliga jordbruksdriften i området som till exempel fossil åkermark, områden med röjningsrösen och gårdstomter med gamla anor.



Figur 16. Registrerade Forn- och kulturlämningar inom och i närheten av utredningsområdet.

I Bye finns en registrerad bytomt/gårdstomt klassad som möjlig fornlämning, med lämningsnummer L1947:5523, dock är den påverkad av väg 604 som går rakt igenom lämningen. Även i utkanten av utredningsområdet ligger en registrerad bytomt/gårdstomt på med lämningsnummer L1947:5948 klassad som möjlig fornlämning som också delvis är påverkad av aktuell väg. Registrerade områden i förhållande till utredningsområdet och aktuell väg redovisas i Figur 17.



Figur 17. Närbild över de två bytomter/gårdstomter med lämningsnummer L1947:5523 och L1947:5948 inom utredningsområdet påverkade av väg 604.

3.9 Rekreation och friluftsliv

Vid sjöar och vattendrag råder generellt strandskydd enligt miljöbalken 7 kapitlet 13 §. Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområde intill 100 meter från strandlinjen, det vill säga inte bara på land utan även ute i vattnet. Även små bäckar, småvatten och anlagda vatten omfattas av skyddet. Strandskyddet är till för att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång av strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Sträckan Slandrom-Bye ingår i översiktsplanens föreslagna LIS-område (Landsbygdsutveckling i strandnära läge), vilket innebär att dispens från strandskyddsbestämmelserna kan lämnas. Många bostadshus ligger redan i närheten av vattenbrynet.

”Brunflovikens runt” vilket innefattar väg 604 är en vanlig utflyktstur för cyklister om somrarna. Turen finns omnämnd i kommunens skrift ”Cykla i Östersund”.

Friluftsområdet Svartsjöarna, beläget cirka 7 km söder om utredningsområdet, är ett annat populärt utflyktsmål året runt. Området lämpar sig väl för bland annat skidåkning, långfärds-kridskor, skoteråkning och promenader. Ett väl utbyggt nät av skoterleder finns med möjlighet att nå Svartsjöarna från flera håll. Skidspår brukar dras från Marieby och upp till Svartsjöarna vintertid. Storsjön är ett annat populärt utflyktsmål, vintertid är det bland annat vanligt med skidåkning och isfiske (pimpling) på sjön.

I närheten av området finns även ett äldre Stenbrott där olika evenemang anordnas, samt den välbesökta Marieby kyrkoruin där det ofta organiseras aktiviteter av olika slag. Under sommarhalvåret går det även att besöka ett flertal caféer och loppisar längs sträckan.

Mariebys bygdegård är en populär plats för fester och byalagsaktiviteter, och samlar boende från flertalet närliggande byar så som Öd, Fugelsta, Bye, Överbyn samt Vålbacken. Byalaget är aktivt och anordnar flertalet aktiviteter inom- och i närheten av utredningsområdet varje år.

Jordbruket har goda förutsättningar inom området och det finns några större aktiva jordbruk. Det finns även ett antal fastigheter med hästhållning. Befintlig skogsmark är högproduktiv och nästan all mark ägs av enskilda och består av ett stort antal fastigheter. Skogsbruket bedrivs relativt småskaligt med begränsade slutavverkningsytor.

Jordbruks- och skogsmark är enligt 3 kapitel 4 § Miljöbalken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om sådant behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark av betydelse för skogsnäringen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

3.10 Buller och trafikstörningar

Trafikverkets vägar delas in i två åtgärds-kategorier:

- nybyggnad och väsentlig ombyggnad
- befintlig infrastruktur

Bedömningen av vilken åtgärds-kategori som en väg kommer att omfatta efter ett planerat projekt är en viktig planeringsförutsättning.

Bedömningen kan i många fall påverka tid, kostnad och innehåll och ha avgörande betydelse för prioriteringar och inriktningsbeslut.

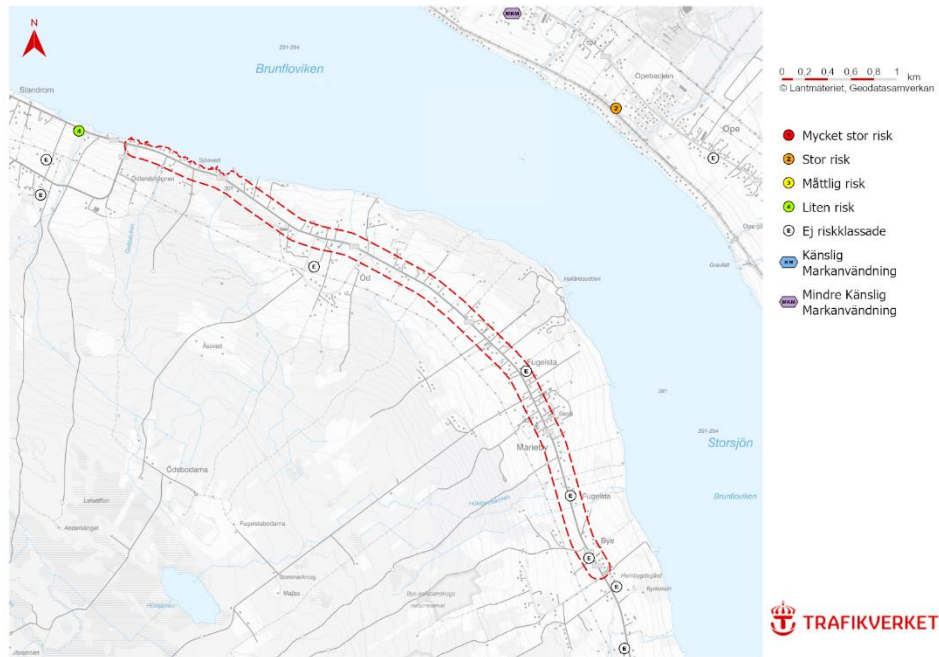
Längs väg 604 finns flertalet bostadshus belägna nära vägen. Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastigheter och typ av farligt gods.

Byggnation av GC-väg längs med befintlig väg innefattas i åtgärdskategori befintlig infrastruktur och åtgärden ingår inte i något större åtgärds paket som ska leda till trafikförändringar längs sträckan.

3.11 Markföroreningar

Eventuella markföroreningar längs sträckan är framför allt kopplade till trafik på befintlig väg samt tidigare och befintliga verksamheter i närheten av väg 604. Vanliga vägföroreningar är organiska föroreningar som till exempel PAH, petroleumföroreningar och metallföroreningar. Enligt Trafikverket finns inga registrerade föroreningar inom utredningsområdet.

Enligt Länsstyrelsens efterbehandlingskarta (EBH-karta) finns ett fåtal potentiellt förorenade områden registrerade inom undersökningsområdet. De flesta är kopplade till Verkstadsindustri såsom bilvårdsanläggningar, åkerier och är ej riskklassade, se Figur 18.



Figur 18. Potentiellt förorenade områden inom och i nära anslutning till utredningsområdet för planerad GC-väg.

Ingen misstanke om förekomst av tjärasfalt finns eftersom vägen inte är av sådan ålder.

4 Projektets lokalisering, utformning och omfattning

4.1 Lokalisering

En belyst GC-väg planeras inom delar av Mariebyområdet längs väg 604 från avslut av befintlig GC-väg i Slandrom, genom byarna Öd, Fugelsta, med avslut i Bye, en sträcka på cirka 6 km.

I detta skede i planlägningsprocessen har ingen detaljerad projektering gjorts men utredningsarbetet är en viktig del i den fortsatta vägplaneprocessen.

GC-vägen föreslås i första hand att anläggas friliggande från väg 604 för att bland annat ge utrymme för hantering av snö mellan väganläggningarna, samt för att skapa en större trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Vid trånga passager, förbi bebyggelse och andra viktiga värden, eller vid sluttande mark kan GC-vägen anläggas kantstensbunden. Det innebär att GC-vägen läggs separerad från väg 604 med kantsten för att ta mindre mark i anspråk.

Förläggning av GC-vägen innebär att fyllnadsmassor kommer att krävas, samt att det finns behov av att ta tomtmark i anspråk då flertalet fastigheter ligger väldigt nära vägen.

Berg finns ytligt inom delar av utredningsområdet vilket kan innebära arbeten med att spränga och schakta bort berg för att göra plats för GC-vägen.

I fortsatt arbete utreds den mest lämpade lösningen för en ny GC-väg.

4.2 Utformning

Planen är att GC-vägen kommer att ha en asfaltsbelagd bredd på minst 2,5 meter och dimensioneras efter kraven som gäller den närliggande vägens hastighet och trafikmängd. I detta projekt är det 70 km/h. Förbi befintlig skola och förskola i Marieby är hastigheten 30 km/h delar av dygnet.

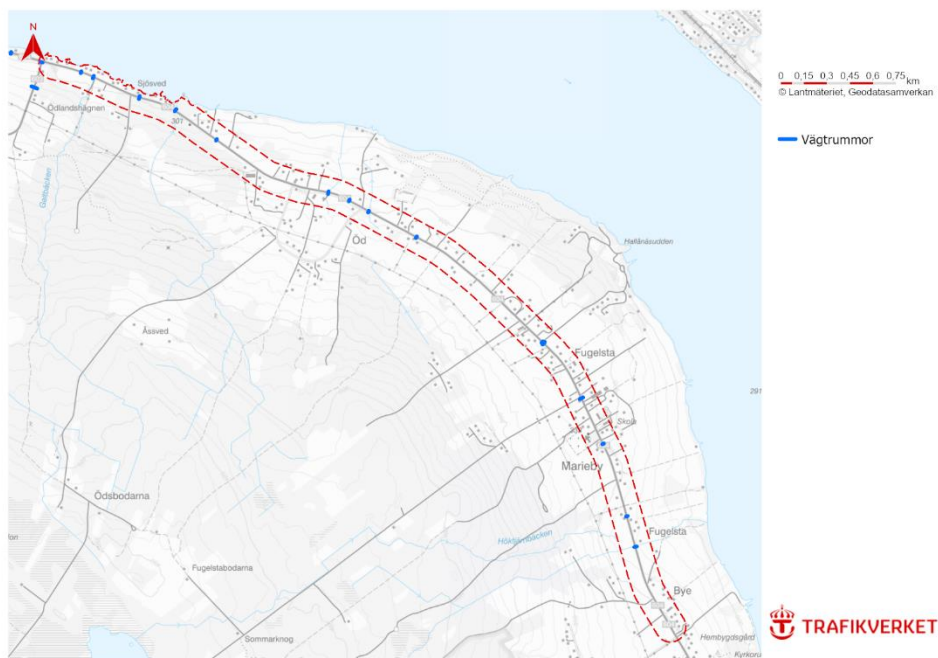
GC-vägen ska förses med belysning på hela sträckan och ha en medveten linjeföring som anpassar sig efter landskapet och/eller till närliggande väg, tar till vara på natur- och upplevelsevärden och påverkar landskapsbilden så lite som möjligt. Större ingrepp i landskapet som schakt, bergskärning, stenkrosslänter med mera bör i största möjligaste mån undvikas.

Behovet av belysning samt hur den ska utformas utreds vidare i kommande skeden.

På 50/30-sträckan vid Marieby skola kommer hastighetsdämpande åtgärder för biltrafiken att utredas med fokus på trafiksäkerhet för skolbarn vid hämtning och lämning samt vid av- och påstigning från skolbussar. Nya busshållplatser vid Marieby skola ingår också i projektet.

4.2.1 Avvattning

Inom utredningsområdet finns flertalet förlagda vägtrummor under väg 604, se Figur 19. Befintliga trummor kommer att behöva förlängas där GC-vägen förläggs nära väg 604.



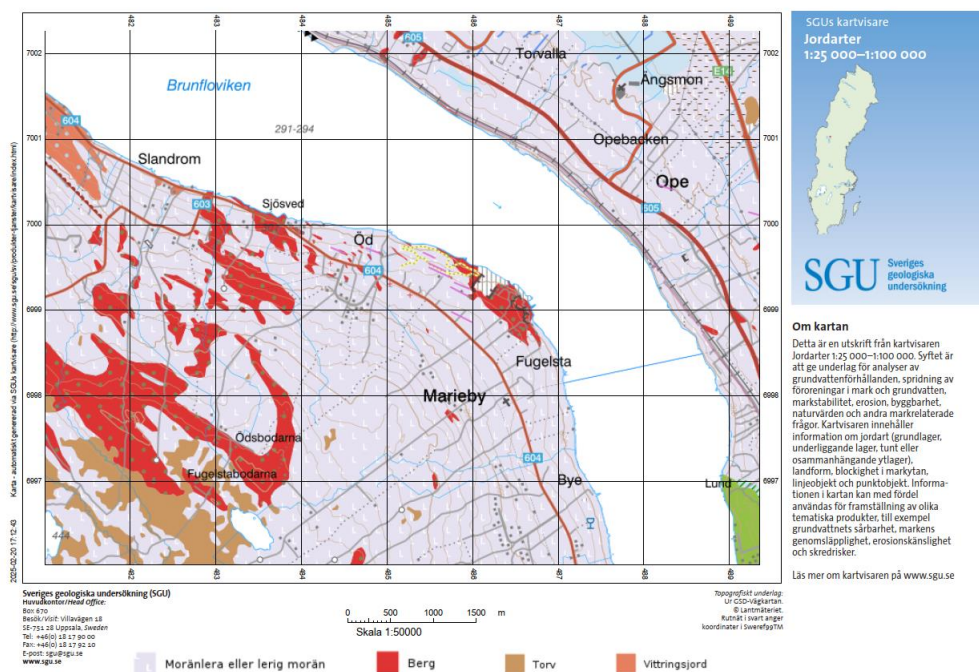
Figur 19. Befintliga vägtrummor under väg 604 inom utredningsområdet

En dagvattenutredning kommer utföras för samtliga rinnvägar och trummor inom projektområdet. Befintliga trummors dimension och skick kommer undersökas för att sedan kontrolleras mot de dagvattenflöden som respektive trumma behöver hantera. Utredningen kommer även ligga till grund för beslut om förlängning eller utbyte av trummor längs de sträckor där GC-vägen förläggs nära väg 604. Det kan i vissa fall bli aktuellt med byte av trummor för att säkerställa en långsiktigt robust anläggning.

Markavvattningsföretag finns inom och i närheten av utredningsområdet, en bedömning avseende påverkan på dessa samt eventuella lämpliga anpassningar kommer att genomföras i kommande skeden.

4.3 Geotekniska förutsättningar

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs undergrunden inom utredningsområdet till största del av moränlera eller lerig morän samt av områden med berg i dagen eller berg under ett tunt jordtäckte, se Figur 20. Jorddjupskartor visar att jorddjupet varierar mellan 0–10 meter inom området. Moränlera eller lerig morän har hög finjordshalt och är en måttligt till mycket tjällyftande jordart.



Figur 20. Jordartskarta från SGU.se www.sgu.se

Inom utredningsområdet förekommer ett stort antal brunnar och i dessa finns observationer som visar på stor variation i grundvattenytans nivå. Registrerade observationer visar på grundvatten på mellan 2 - 40 meters djup under markytan.

5 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.1 Samhället, boendemiljö, kollektivtrafik, väg och trafiksäkerhet

Projektet ska medföra att tillgängligheten till olika målpunkter för gående, cyklande och mopedåkande ökar, vilket möjliggör minskat antal bilresor inom området. Detta medför i sin tur minskade halter av luftföroreningar och buller inom området, samt minskad risk för trafikolyckor. Projektet bedöms ha en positiv påverkan på boendemiljö och hälsa. Miljökvalitetsnormer för luft kommer inte att överskridas.

5.2 Landskap

Planerad GC-väg ska anläggas längs med väg 604 inom redan ianspråktagen infrastruktur med anpassningar till omgivningarna och närliggande väg och bedöms därmed ej utgöra någon ytterligare påverkan på det omgivande landskapet.

5.3 Riksintressen

Projektets mål är att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående, cyklande och mopeder. Planerade aktiviteter bedöms därmed ge marginell påverkan på berörda riksintressen:

- Riksintresse för Friluftsliv (MB kap 3:6) bedöms påverkas positivt eftersom tillgängligheten till området ökar för oskyddade trafikanter.
- Riksintresse för Kulturmiljövård (MB kap 3:6). Intrånget inom området ska minimeras och anpassas till landskapet och befintlig väg, därför bedöms projektet ha ringa påverkan på de värden riksintresset för kulturmiljövården är avsedda att skydda.
- Riksintresse för Försvarsmakten (MB kap 3:9). Riksintresset avser att skydda påverkansområdet för civil flygplats så att försvarsmaktens möjlighet att nyttja flygplatsen i händelse av kris och/eller väpnad konflikt inte riskeras. Planerad GC-väg hindrar ej syftet med riksintresset och bedöms därmed ej påverka riksintresset negativt.

5.4 Rennäring

Väg 604, som kantas av bostadshus och till stor del brukad åkermark går genom Njaarke samebys vinter-, och vårvintersbetesland. Planerad GC-väg kommer att följa befintlig väg 604, vilken redan idag utgör en naturlig

barriär i landskapet och några utpekade flyttningsleder eller strategiska platser för rennäringen berörs ej av planerade åtgärder. Därmed bedöms planerad GC-väg ej utgöra någon ytterligare påverkan på rennäringen än redan befintlig.

5.5 Skyddade områden

Närbelägna naturreservat och art- och habitatskydd bedöms inte påverkas av projektet då de ligger uppströms utredningsområdet och avståndet till området för planerade åtgärder är runt en kilometer.

För området som ligger inom den sekundära zonen skyddsområde för Minnesgårdets ytvattentäkt kommer anpassningar att ske utifrån vattenskyddsområdets gällande föreskrifter. Därmed bedöms GC-vägen ej ha någon negativ påverkan på vattenskyddsområdet.

5.6 Naturmiljö

Områden med naturvärden, fridlysta arter, objekt som omfattas av generellt biotopskydd, fåglar som är nationellt hotade eller sårbara och vattendrag som identifierats inom utredningsområdet kan komma att påverkas av projektet. I fortsatt arbete kommer hänsyn att tas för att om möjligt undvika att kända naturmiljövärden påverkas.

En stor del av utredningsområdet ligger inom strandskyddat område, men den nya GC-vägen bedöms inte få någon större påverkan på de värden strandskyddet syftar till att skydda. Stora delar av det strandskyddade området är redan ianspråktaget av vägar och annan bebyggelse.

Trummor behövs för att leda vatten under den nya GC-vägen. Projektet bedöms få små negativa effekter i de bäckar som berörs på grund av att bäckarna redan idag identifierats med låga värden och de flesta är starkt påverkade i form av dikning, kulvertering och omledning av naturliga bäckfåror.

Storsjön och dess miljö kvalitetsnormer bedöms inte komma att påverkas mer än marginellt av projektet, förutsatt att tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtas under byggtiden. Påverkan på grundvattennivåer kommer att utredas om behov föreligger.

Eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behöver vidtas inom berört området, kommer att utredas i fortsatt arbete.

5.7 Kulturmiljö

Det finns flera kända kulturhistoriska lämningar, varav en del är klassade som möjliga fornlämningar, samt särskilt värdefull bebyggelse för kulturmiljövården inom utredningsområdet. Det finns risk att sådana objekt eventuellt kan komma att påverkas av projektet, men i fortsatt arbete kommer hänsyn att tas för att om möjligt undvika att kända kulturmiljövården påverkas.

5.8 Rekreation och friluftsliv

Området är populärt för rekreation och friluftsliv året runt. Att anlägga en GC-väg längs med vägen bedöms öka tillgängligheten till området för oskyddade trafikanter vilket bidrar positivt till friluftslivet.

5.9 Areella näringar

Ianspråktagande av jordbruksmark och skogsmark kommer att bli aktuellt i samband med genomförande av planerad GC-väg, men i fortsatt arbete kommer hänsyn att tas för att minimera eventuellt intrång på areella näringar.

5.10 Buller och trafikstörningar

Projektets åtgärder innebär ingen generell höjning av vägens standard eller ändring av dess funktion. Åtgärderna innebär en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter som färdas längs vägen.

Hastigheten på vägen kommer att vara oförändrad och trafikmängden kommer inte att öka eller förändras nämnvärt med den genomförda åtgärden. Någon ökning av den ekvivalenta ljudnivån bedöms därför inte uppstå för boende eller skolor längs vägen.

Planerad GC-väg bedöms även bidra till minskade luftföroreningar och bättre folkhälsa då fler ges möjlighet att välja att gå eller att cykla framför att köra bil.

5.11 Markföroreningar

Inom utredningsområdet finns 4 stycken identifierade områden där det bedrivs/tidigare bedrivits verksamheter som kan ha förorenat marken. Dessa objekt bedöms medföra små risker för människor och miljö, men vid eventuella markarbeten i närheten av objekten ska uppmärksamhet riktas mot förändringar i marken. Om förändringar i utseende och/eller

lukt som kan misstänkas komma från en förorening upptäcks ska tillsynsmyndigheten informeras.

Utifrån kommande miljötekniska markundersökningar kommer eventuella massor innehållande markföroreningar att hanteras utifrån lagstiftning, trafikverkets riktlinjer och i samråd med tillsynsmyndigheter, därav bedöms inte någon negativ påverkan uppstå i samband med schakt och hantering av jordmassor inom området.

5.12 Måluppfyllelse

5.12.1 Transportpolitiska mål

Redovisningen nedan i Tabell 2 är den initiala bedömningen av projektets bidrag till måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen. I det fortsatta arbetet enligt planlägningsprocessen kommer kontinuerliga bedömningar att ske.

Tabell 2. Samanställning över planerad GC-väg bidrag till måluppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Transportpolitiskt mål	Måluppfyllelse
Ett tillgängligt transportsystem (F)	Genom att anlägga en GC-väg bedöms risken för olyckor minska och ett mer tillgängligt transportsystem skapas.
En hög transportkvalitet (F)	En GC-väg bidrar till minskad risk för olyckor och leder till högre framkomlighet för transporter.
En säker trafik (H)	Projektet bedöms bidra till ett säkrare transportsystem.

5.12.2 Projekt mål

Projektet bedöms ha god möjlighet att uppfylla uppsatta projekt mål. En GC-väg utmed väg 604 kommer att leda till ökad trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och därmed öka sannolikheten att fler väljer att gå eller cykla till arbete eller skola. I den fortsatta utredningen kommer stor vikt att läggas vid utformningen av GC-vägen så att den harmoniserar med det omgivande landskapet och skapar en trevlig miljö.

5.12.3 Arkitekturpolitiska mål

De nationella målen inom arkitekturpolitiken (Prop. 2017/18:110) är ofta tillämpliga vid planering av ny infrastruktur. Inom detta projekt är flera delar tillämpbara, exempelvis vad gäller hållbarhet, kvalitet och att olika värden tas till vara – inte minst de kulturhistoriska värdena som finns längs sträckan. En annan del är att Trafikverket som offentlig aktör tar ansvar för helheten – inkluderat aspekter för landskap, kvalitet och arkitektur.

Att hitta bra lösningar vad gäller funktion och design för GC-vägen där många människor förmodas att röra sig bedöms vara av särskild vikt ur ett utformningsperspektiv. Dialog angående funktion och utformning behöver föras i synnerhet med de närboende i den fortsatta planläggningsprocessen.

5.12.4 Regionala mål

Länets transportplan fokuserar till stor del på att fler GC-vägar ska byggas för att bidra till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och att sträckor med arbets- och skolpendling ska prioriteras vid utbyggnation av nätet. Ett attraktivt gång- och cykelvägnät kan bidra till minskat bilåkande på korta avstånd vilket resulterar i positiva effekter för miljön, klimatet och folkhälsan.

Den planerade GC-vägen bidrar positivt till tre av de regionala målen:

- Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen för en hållbar utveckling i alla delar av länet.
- Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030.
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.

5.12.5 Miljöbalkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna, vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen ska öka. De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång.

Trafikverket har genom sin planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljöarbetet samt samrådsförfarande beaktat

de allmänna hänsynsreglerna (bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

5.12.6 Miljö kvalitetsmålen

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål för en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Miljömålen som behandlas i Tabell 3 är de som i första hand bedöms ha relevans för projektet. Övriga mål har bedömts ha en mindre koppling och relevans. Även vad gäller miljömål kommer ett fortsatt arbete och bedömningar att ske i projektet.

Tabell 3. Sammanställning över hur planerad GC-väg bedöms påverka Riksdagens nationella miljökvalitetsmål

Miljö kvalitetsmål	Måluppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft	<p>Masshanteringen utgör ofta en stor del av den utsläppsbelastning som ett infrastrukturprojekt innebär. Projektet kan innebära en relativt omfattande masshantering, bland annat på grund av de topografiska förhållandena.</p> <p>Utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar bedöms kunna minska avsevärt genom en anpassad utformning och god planering.</p> <p>En så kallad klimatkalkyl, vilket är ett verktyg Trafikverket använder för att kunna minska klimatutsläpp i ett helhetsperspektiv, planeras att utföras i projektet. Tillgänglighet till målpunkter för gående och cyklister förstärks, vilket kan minska resor med bil och på så sätt minska utsläpp.</p>
Levande sjöar och vattendrag	<p>Målet är att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och att deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras.</p> <p>Inga sjöar påverkas direkt av projektet men nedströms ligger Åresjön med flera viktiga värden, bland annat som vattenskyddsområde för vattentäkt. Flera mindre vattendrag passerar sträckan. Projektet bedöms i ringa omfattning påverka vattendragen negativt men eventuella förlängningar av befintliga trummor och temporära störningar i form av bland annat grumling kan påverka vattnen negativt.</p> <p>Befintligt avvattningsystem planeras att inventeras inom ramen för projektet och utifrån det kan lämpliga lösningar föreslås. Hänsynsåtgärder kan vidtas i byggskedet för att begränsa grumling och för att hindra eventuella föroreningar att nå berörda vattendrag. Projektet bedöms inte motverka uppfyllandet av målet.</p>

<p>Ett rikt odlingslandskap</p>	<p>Inom utredningsområdet finns ett äldre jordbrukslandskap som ännu brukas. Inventeringar visar att det finns en relativt rik hävdgynnad ängsflora, fågelarter knutna till jordbrukslandskapet, generella biotopskydd och äldre byggnader kopplade till odlingslandskapet.</p> <p>Projektets ambition är att ta hänsyn till dessa värden. Dagens och det nya vägområdets framtida skötsel liknar tidigare hävd och kan gynna de biologiska värden som finns i ett rikt odlingslandskap.</p>
<p>God bebyggd miljö</p>	<p>En god bebyggd miljö innebär bland annat hög trafiksäkerhet och goda kommunikationer. En väl utformad och efter behoven anpassad GC-väg bedöms kunna bidra till målpuppfyllelsen.</p>
<p>Ett rikt växt- och djurliv</p>	<p>Den biologiska mångfalden ska bevaras och användas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystem samt deras funktioner och processer ska värnas. Befintliga biotoper längs vägen bedöms inte bli påverkade negativt i ett längre perspektiv.</p> <p>Enligt naturvärdesinventering genomförd av Östersunds kommun hyser utredningsområdet få områden med invasiva arter, vilket ger goda förutsättningar för att inte riskera en utbredning på befintliga arters bekostnad. Massor som förs in till projektet behöver kontrolleras för att inte riskera att sprida invasiva arter.</p> <p>Projektet bedöms inte påverka uppfyllandet av miljömålet.</p>

5.12.7 Miljö kvalitetsnormer

Projektet bedöms inte påverka någon av de gällande miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft, fisk- och musselvatten, grundvattenförekomster eller omgivningsbuller.

- Projektet antas inte förändra trafikmängden eller bidra till någon övrig utsläppskälla.
- Inga vatten berörda av förordningen för fisk- och musselvatten berörs.
- Projektet bedöms inte ha någon påverkan på vattenkvaliteten eller grundvattenkvalitén i området
- Inga grundvattenförekomster finns registrerade inom området
- Kraven för omgivningsbuller anses inte tillämpbar i detta projekt

6 Skadeförebyggande åtgärder

Vid utformningen av GC-vägen och dess anläggningsdelar eftersträvas minimal påverkan på landskapsbild, miljö, natur- och kulturvärden.

- Utblickar över det öppna landskapet bör tas tillvara som ett sätt att förhöja upplevelsen för gång- eller cykeltrafikanter så att inga viktiga siktlinjer förstörs.
- Avbaningsmassor från artrika vägkanter hanteras på ett sätt så att återetablering av arterna underlättas.
- En komplettering av Östersunds kommuns naturvärdesinventering ska genomföras där även utredning om eventuella invasiva arter kan ingå.
- En plan avses tas fram för att minimera spridning av eventuella invasiva arter, samt gynna den biologiska mångfalden och i så hög utsträckning som möjligt bibehålla befintliga naturvärden
- Vattenförande trummor som ska förläggas, bytas eller förlängas ska utformas så att förutsättningarna för växt och djurliv inte försämras.
- Om fornlämningar, kulturlager eller liknande fynd påträffas under byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen.
- Entreprenören ska i samband med grävning och schaktning vara observant på misstänkta föroreningar. Påträffas misstänkta föroreningar ska arbetet på platsen stoppas och tillsynsmyndighet meddelas.
- Skyddsåtgärder kommer att föreslås för byggskedet, exempelvis för att förhindra grumling i vattendrag och minska risken för skada från läckage av förorenande ämnen från arbetsmaskiner.
- I kommande utrednings- och projekteringsarbete avses ytterligare erforderliga miljöåtgärder att identifieras.
- I fortsatt planarbete hanteras alla miljöåtgärder genom Trafikverkets etablerade miljösäkringsprocess.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig på projektets omfattning och de effekter som planerad anläggning bedöms medföra på områdets värden. Vid lokalisering och utformning av GC-vägen kommer minimerad påverkan på de fridlysta arterna och övriga natur- och kulturvärden att eftersträvas. Markintrång i samband med anläggandet av GC-vägen kommer att ske i anslutning till vägen.

Inga områden med höga naturvärden eller landskapsvärden avses att tas i anspråk. Inga negativa effekter bedöms uppstå för framkomligheten till rekreation och friluftslivet i området eller för boendemiljön. Inga direkta negativa miljöeffekter uppstår för natur- eller vattenresurser.

Till följd av områdets topografi kan masshanteringen riskera att bli omfattande även om projektet i sig är relativt begränsat. Fortsatt utredningsarbete behövs för att optimera anläggningen ur bland annat ett masshanteringsperspektiv där en viktig aspekt är i vilken utsträckning massor kan återanvändas inom projektet eller i närliggande projekt.

Projektet bedöms inte bidra till några bullerstörningar efter färdigställande av GC-vägen, inte heller till spridning av några markbundna föroreningar.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument, samrådsunderlag för vägplan, utgör bland annat ett underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (det första steget i planlägningsprocessen, se Figur 21). Beslutet ger förutsättningarna för hur det fortsatta arbetet med projektet kommer att drivas vidare av Trafikverket. Länsstyrelsen bedöms kunna ta beslut om betydande miljöpåverkan under våren 2025.

Om länsstyrelsen utifrån samrådsunderlaget bedömer att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets vid framtagandet av vägplanen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer miljökonsekvenserna att beskrivas integrerat i vägplanens planbeskrivning.

Trafikverket har gjort bedömningen att projektet inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

I det kommande skedet som benämns samrådshandling, Figur 21 utformas planförslaget. Olika alternativa utformningar studeras, detaljer för väganläggningens utformning, tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder och markbehoven klarläggs. Projekteringen ska resultera i handlingar som redovisar hur anläggningen ska byggas.

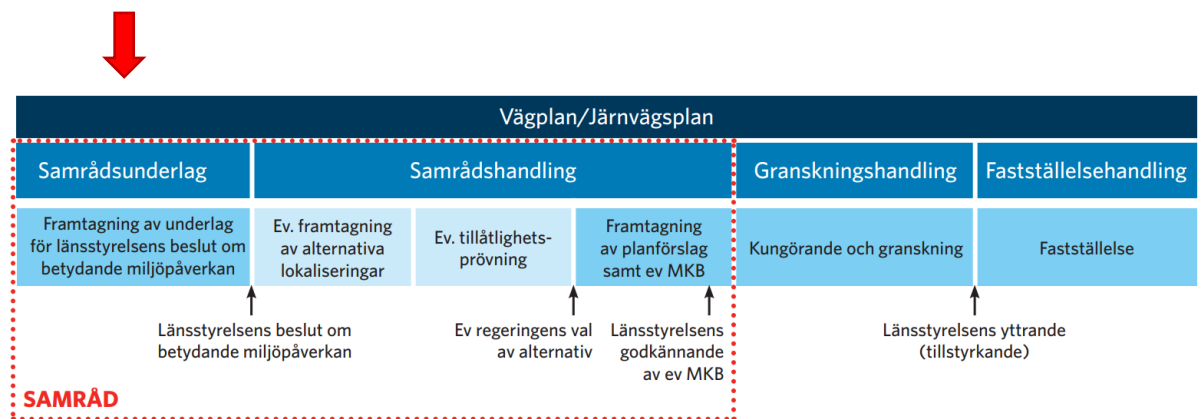
Under arbetet med vägplanen kommer samråd att ske med bland annat länsstyrelsen, kommunen, kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som särskilt berörs. Samråd kan ske både muntligt och skriftligt, till exempel via allmänna och enskilda möten, e-post eller brev. Du som är ägare till en fastighet som kan komma att beröras av markintrång kommer framgent i processen via brev få information om möjlighet till samråd. Genomförda samråd utgör underlag till en samrådsredogörelse som ska redovisa resultatet av samrådsprocessen. Samrådsredogörelsen uppdateras kontinuerligt fram till skede granskningshandling.

När planförslaget bedöms som klart ska det hållas tillgängligt för att allmänheten och andra intressenter ska kunna granska det. Trafikverket annonserar om när och var planförslaget finns tillgängligt vilket kallas kungörelse. Särskilt berörda får ett brev om var planen finns tillgänglig

samt möjlighet att lämna synpunkter. Samtliga inkomna synpunkter sammanställs i ett granskningsutlåtande där Trafikverket besvarar synpunkten och beskriver hur det har hanterats.

Efter granskningen begärs länsstyrelsens yttrande om planen. Yttrandet klargör om planen kan anses uppfylla de krav som lagstiftningen föreskriver och om länsstyrelsen kan godkänna den (tillstyrkan). Formell granskning av vägplanens granskningshandling planeras att ske hösten 2026.

Den färdiga handlingen skickas sedan för fastställelse till Trafikverkets centrala funktion för Juridik och planprövning. Fastställelse innebär att beslut tas om vägens placering och utformning samt redovisar vilka eventuella villkor som ska gälla för genomförandet av projektet. Vägplanens fastställelsehandling beräknas att skickas för fastställelseprövning under år 2027.



Figur 21. Planlägningsprocessen. Röd pil visar var i planlägningsprocessen projekt för planerad GC-väg befinner sig.

8.2 Viktiga frågeställningar

Nedan listas ett antal aspekter som är särskilt viktiga att arbeta vidare med i det fortsatta arbetet. Fler punkter kan komma att tillkomma när mer information om projektet och dess förutsättningar klargörs i den fortsatta plan- och samrådsprocessen.

- GC-vägens placering samt utformning ska utredas. I arbetet med detaljutformning kommer hänsyn att tas till områdets förutsättningar, till exempel GC-vägens förutsättningar att uppfylla projektmålen, befintliga anslutningar, landskapsbild, natur- och kulturmiljövärden, masshantering och tillgänglighet till målpunkter.

- En masshanteringsplan bör upprättas, massbalans eftersträvas och möjligheterna att samordna masshantering med närliggande projekt bör utredas.
- En brunnsinventering bör genomföras, samt eventuellt en hydrogeologisk utredning.
- En naturvärdesinventering som kompletterar Östersunds kommuns inventering är aktuell att genomföra.
- Potentiellt förorenad mark behöver undersökas och hanteras så att risker för människors hälsa och miljön minimeras.
- Risk finns för att olika typer av störningar uppstår under byggtiden, både vad gäller trafik, närboende och miljön. Detta kommer att beaktas och behandlas i det kommande arbetet och beskrivas i den miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning som ingår i planläggningsprocessen.
- Befintligheter, exempelvis ledningar och brunnar med mera, som riskerar att påverkas av projektet kommer att inventeras och samråd planeras att ske med ledningsägare och berörda.
- Samordning med den kommunala planeringen är viktigt, exempelvis om åtgärderna kan komma i konflikt med gällande detaljplaner eller annat planerat arbete, och för att tillse att de kan harmonisera med befintliga detaljplaner och de som är under framtagande.
- Behovet av anmälningar, tillstånd och dispenser ska utredas närmare i kommande skeden. Bland annat vattendrag där anmälan om vattenverksamhet blir aktuellt och eventuell dispensansökan för artskydd, samt anmälan om schakt inom vattenskyddsområde
- Projektets givna förutsättningar, exempelvis de topografiska förhållandena och närliggande markanvändning är avgörande för masshantering, kostnader, GC-vägens prestanda och klimatpåverkande utsläpp. Här kan olika avväganden i den fortsatta projekteringen få stor inverkan på förekommande intressen.
- En arkeologisk utredning planeras att genomföras om länsstyrelsen anser att behov föreligger. Utredningen avses då ligga till grund för eventuella ytterligare undersökningar och anpassningar i projektet.

9 Källor

Artportalen. <https://artportalen.se/> (Hämtad 2025-01-31)

EBH-kartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> (Hämtad 2025-02-03)

Länstrafiken. <https://ltr.se/> (Hämtad 2025-02-03)

Naturvårdsverket. Skyddad natur. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (Hämtad 2025-02-03)

Riksantikvarieämbetet. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad 2025-02-06)

Riksantikvarieämbetet. Riksintressen för kulturmiljövården. <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/> (Hämtad 2025-02-06)

Länsstyrelsen Geodatakatalog, <http://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se> (2025-02-07)

Brunnar. <https://www.sgu.se/grundvatten/brunnar-och-dricksvatten/brunnsarkivet/> (Hämtad 2025-02-08).

Sveriges Miljömål. <https://sverigesmiljomal.se/> (Hämtad 2025-02-08).

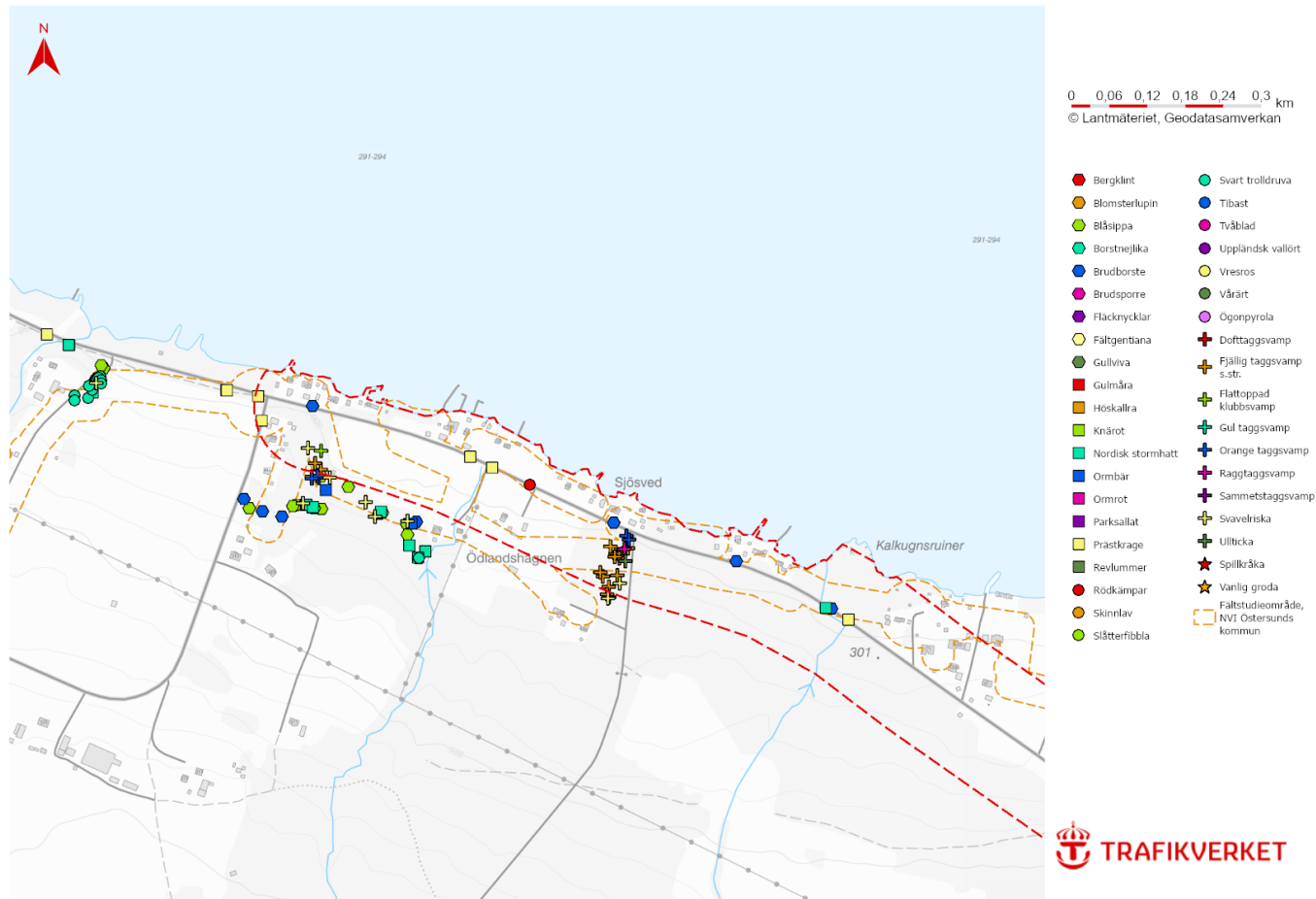
Trafikverkets Nationella Vägdatabas, NVDB. <https://nvdb.se/sv> (Hämtad 2025-02-08)

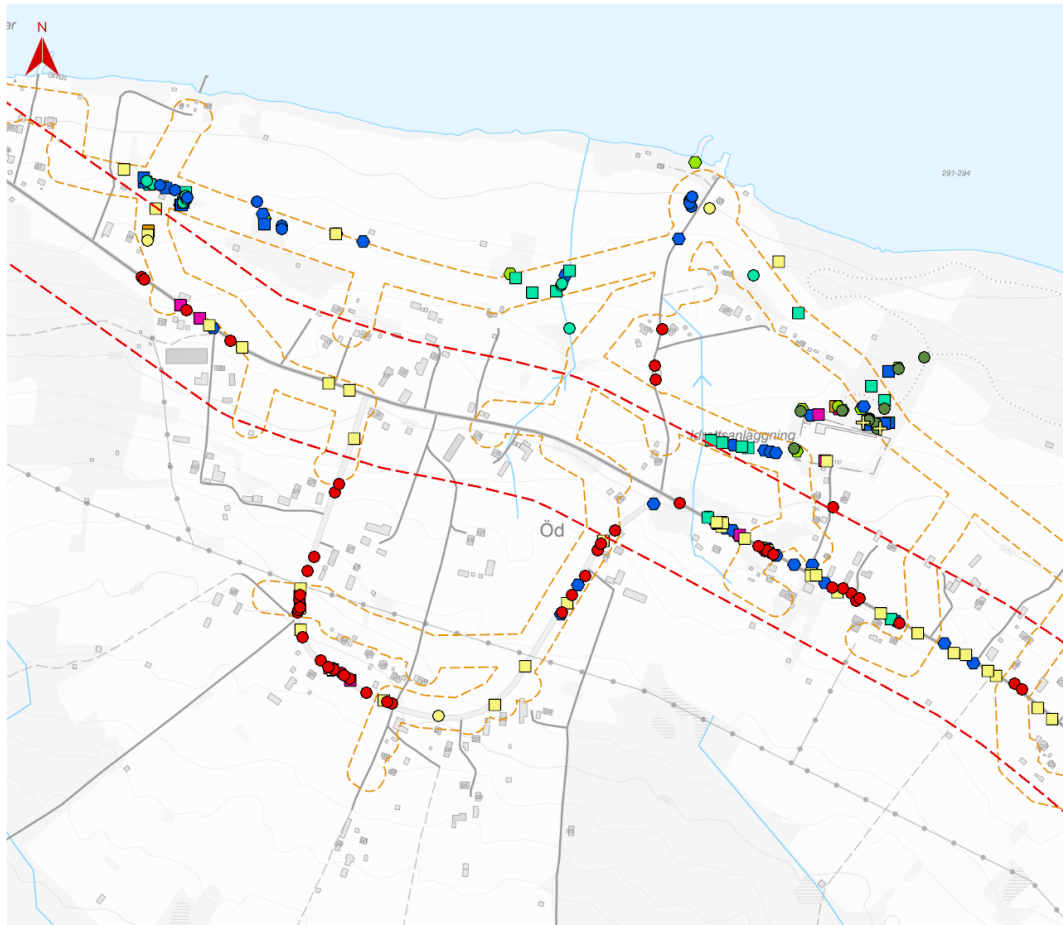
Transportstyrelsen. 2025. Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). <https://www.transportstyrelsen.se/strada> (Hämtad 2025-02-08)

Östersunds kommun. Översiktsplaner och detaljplaner: <https://www.ostersund.se/bygga-bo-klimat-och-miljo/oversiktsplaner-och-detaljplaner.html> (2025-02-09)

1242, Rapport, NVI, Annersia 2023 (Naturvärdesinventering, Annersia, Östersunds kommun 2023)

Bilaga 1. Artfynd

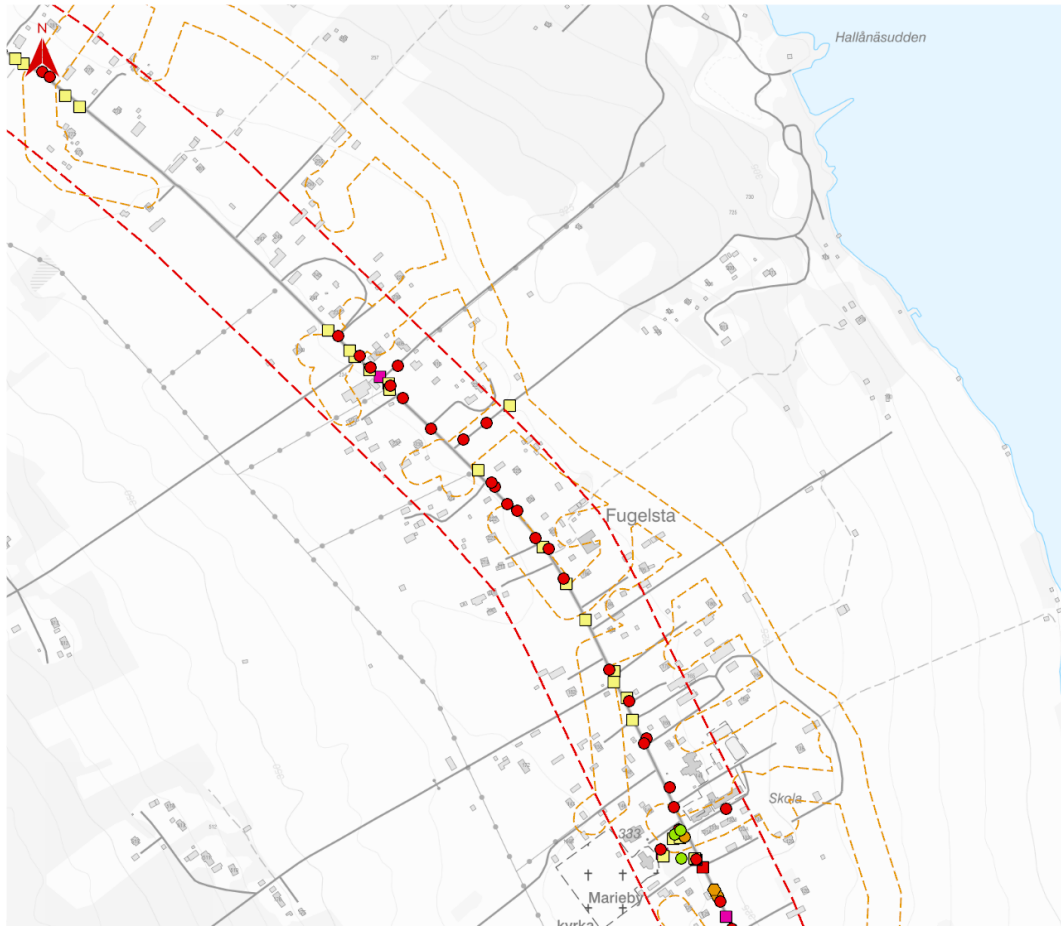




0 0,06 0,12 0,18 0,24 0,3 km
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Bergklint
- Blomsterlupin
- Blåsippan
- Borstnejlika
- Brudborste
- Brudsporre
- Fläcknycklar
- Fålgentiana
- Gullviva
- Gulmåra
- Höskallra
- Knärot
- Nordisk stormhatt
- Ormbär
- Ormrot
- Parksallat
- Prästkrage
- Revlumner
- Rödämpan
- Skinnlav
- Slätterfibbla
- Svart trolldruva
- Tibast
- Tvåblad
- Uppländsk vallört
- Vresros
- Vårärt
- Ögonpyrola
- Dofttaggsvamp
- Fjällig taggsvamp s.str.
- Flattoppad klubbvamp
- Gul taggsvamp
- Orange taggsvamp
- Ragtaggsvamp
- Sammettaggsvamp
- Svaveltriska
- Ullticka
- Spillkråka
- Vanlig groda
- Fältstudieområde, NVI Östersunds kommun

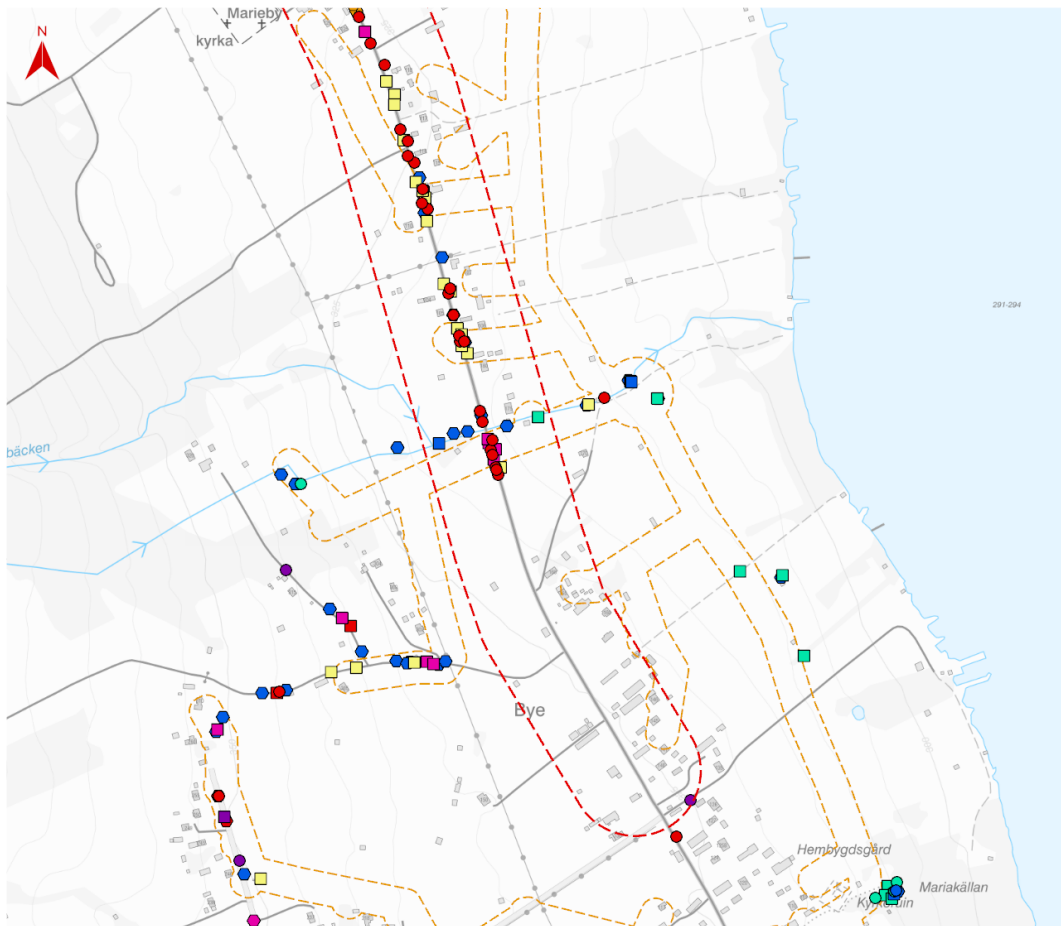




0 0,06 0,12 0,18 0,24 0,3 km
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- | | |
|---------------------|---|
| ● Bergklint | ● Svart trolldruva |
| ● Blomsterlupin | ● Tibast |
| ● Blåsippen | ● Tvåblad |
| ● Borstnejlika | ● Uppländsk vallört |
| ● Brudborste | ● Vresros |
| ● Brudsporre | ● Vårärt |
| ● Fläcknycklar | ● Ögonpyrola |
| ● Fålgentiana | ● Dofttaggsvamp |
| ● Gullviva | ● Fjällig taggsvamp s.str. |
| ● Gulmåra | ● Flattoppad klubbsvamp |
| ● Höskallra | ● Gul taggsvamp |
| ● Knärot | ● Orange taggsvamp |
| ● Nordisk stormhatt | ● Ragtaggsvamp |
| ● Ormbar | ● Sammettaggsvamp |
| ● Ormrot | ● Svavelrika |
| ● Parksallat | ● Ullticka |
| ● Prästkrage | ● Spillkråka |
| ● Revlumner | ● Vanlig groda |
| ● Rödämpar | ● Fältstudieområde, NVI Östersunds kommun |
| ● Skinnlav | |
| ● Slätterfibbla | |





0 0,06 0,12 0,18 0,24 0,3 km
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Bergklint
- Blomsterlupin
- Blåsippen
- Borstnejlika
- Brudborste
- Brudsporre
- Fläcknycklar
- Fålgentiana
- Gullviva
- Gulmåra
- Höskallra
- Knärot
- Nordisk stormhatt
- Ormbär
- Ormrot
- Parksallat
- Prästkrage
- Revlumner
- Rödämpar
- Skinnlav
- Slätterfibbla
- Svart trolldruva
- Tibast
- Tvåblad
- Uppländsk vallört
- Vresros
- Vårärt
- Ögonpyrola
- Dofttaggsvamp
- Fjällig taggsvamp s.str.
- Flattoppad klubbvamp
- Gul taggsvamp
- Orange taggsvamp
- Raggtaggsvamp
- Sammettaggsvamp
- Svavelrika
- Ullticka
- Spillkråka
- Vanlig groda
- Fältstudieområde, NVI Östersunds kommun



Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Kyrkgatan 43B, Östersund

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)