

Vägplan

Samrådshandling

E4, Bye-Krånge, trafik- säkerhetshöjande åtgär- der

Västernorrlands län, Timrå kommun

2025-05-28



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej Känslig

Dokumenttitel: E4, Bye-Krånge, trafiksäkerhetsåtgärd

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TÄHS-2025-000171

Uppdragsnummer:

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	8
4 Förutsättningar	9
4.1 Vägens funktion och standard	9
4.2 Trafik och användargrupper.....	13
4.3 Miljöförutsättningar	15
4.4 Kommunala planer	16
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	17
5.1 Val av lokalisering.....	17
5.2 Val av utformning.....	17
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	18
6 Effekter och konsekvenser av projektet	19
6.1 Vägens funktion och standard	19
6.2 Miljö.....	21
6.3 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan.....	22
7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	23
7.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	23
7.2 Miljökvalitetsnormer	23
7.3 Hushållning med mark- och vattenområden.....	23
8 Markanspråk och pågående markanvändning	24
8.1 Vägområde för allmän väg.....	24
8.2 Område med tillfällig nyttjanderätt	24
8.3 Anslutning till allmän väg som föreslås stängas	25

9 Samlad bedömning	26
10 Fortsatt arbete	28
10.1 Formell hantering.....	28
10.2 Genomförande och produktion	29
10.3 Finansiering	29
11 Underlagsmaterial och källor	30
12 Bilagor	31

1 Sammanfattning

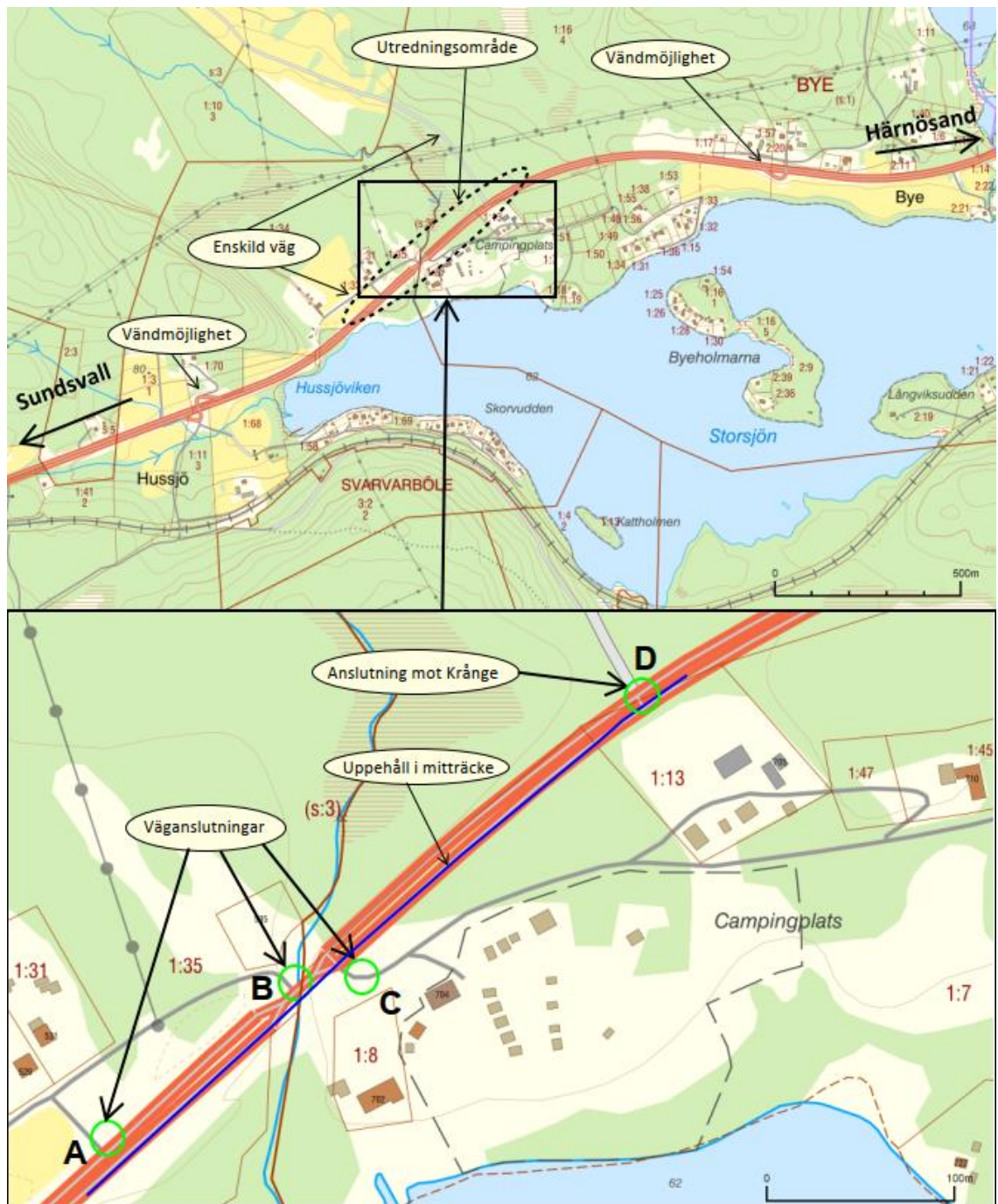
Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen på väg E4 från strax söder om anslutningen till Bye camping fram till anslutningen till Krånge, se *figur 1. Översikt & planområde*.

Sträckan saknar mitträcke på ett längre parti och E4 har trafiksäkerhetsbrister på grund av anslutningarnas placering och utformning.

Ändamålet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten på sträckan.

Den åtgärder som föreslås är att förlänga mitträcket på sträckan och flytta befintliga busshållplatser till bättre lägen.

De föreslagna åtgärderna bedöms endast leda till en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverkets bedömning är därför att åtgärden inte kan antas medföra en 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 sträcker sig i Sverige från Helsingborg till Haparanda.

Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen på E4 strax söder om anslutningen till Bye camping (härefter benämnd "campingen"), till anslutningen från Krånge. Den aktuella sträckan är ca 700 meter, se utredningsområde i *figur 1. Översikt & planområde* som omfattar sträckan från punkt A till punkt D.

2.2 Ändamål

Ändamålet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten på väg E4 längs sträckan, strax söder om anslutningen till campingen fram till där vägen från Krånge ansluter till E4.

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 hushållning med mark och vattenområden

Kap 8: Markanspråk och pågående markanvändning

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

Sträckan som är aktuell för åtgärden utgör ingen olycksdrabbad vägsträcka, och det finns inga registrerade olyckor på sträckan. Däremot är det ett flertal brister i trafiksäkerheten. Mitträcke saknas på ca 500 m och det råder otydligheter kring hur trafikanter ska bedöma de trafikregler som gäller vid anslutningarna.

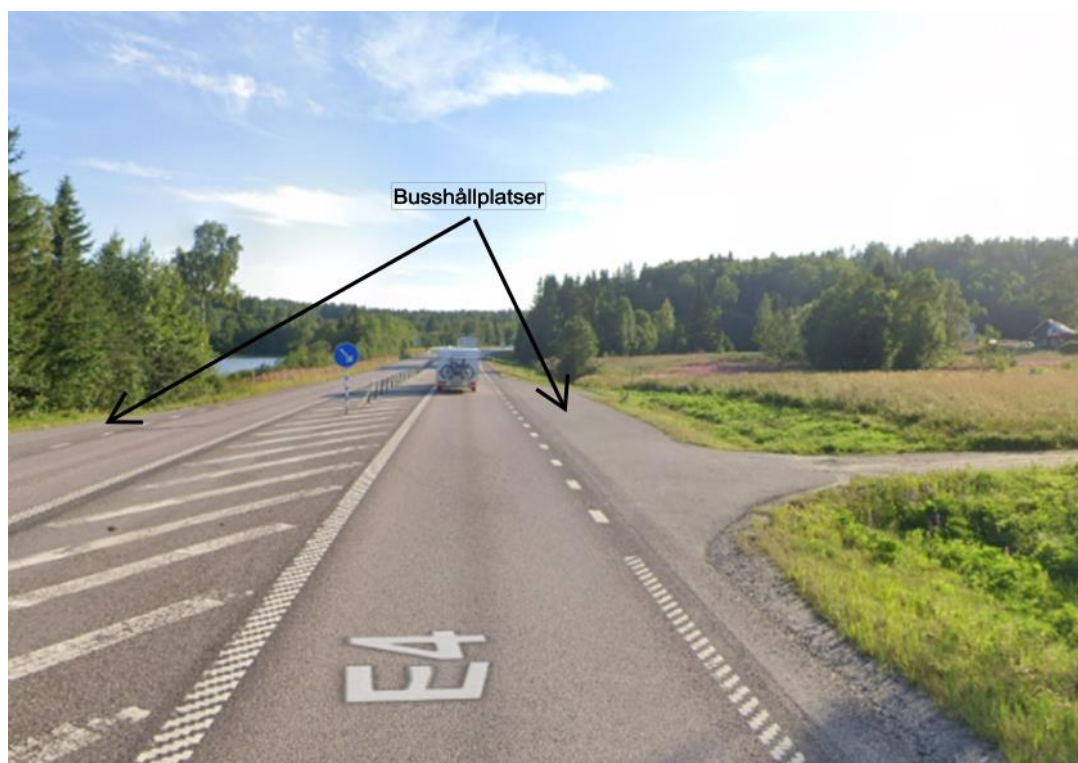
På den aktuella sträckan består E4 av ett körfält i vardera riktningen med skyltad hastighet 100 km/h. Både söder och norr om sträckan utgörs E4 av 2+1 väg. I den södra delen övergår E4 till två körfält i södergående riktning, ca 150 meter söder om korsning (A). I norr övergår E4 till två körfält i norrgående riktning, cirka 100 meter norr om anslutningen till Krånge (D).



Figur 2 - Visar anslutningarna som utreds (A, B, C och D) samt markerade förutsättningar utmed platsen.

På E4 vid den södra infarten (A) finns en spärrlinje, som tydligt signalerar överkörningsförbud. Denna linje syns endast under barmarkssäsong, vilket gör att det vintertid finns risk att trafikanter korsar spärrlinjen för vänstersväng in och ut på E4.

Det finns två busshållplatser, utan väderskydd, placerade något förskjutna från varandra utmed vardera sida av E4, se *figur 3*. Åtkomst till busshållplatserna bedöms inte vara fullgod då hållplatserna nås via smala vägrenar. Utmed den västra sidan nås busshållplatsen även via anslutning A. Utmed den östra sidan nås busshållplatsen från Bye Camping (C) via högersvängkörfältet. Busshållplatsernas nuvarande placering gör att oskyddade trafikanter behöver röra sig på en lång sträcka på E4.



Figur 3 – Figuren visar den södra anslutningen (A) i riktning mot Sundsvall

Längs E4 utmed anslutning (B) är vägen markerad med spärrområde vilket medför att fastigheterna utmed den västra sidan om E4 redan idag är hänvisade till höger in/höger ut mot vägen.



Figur 4 - Figurerna visar den norra anslutningen (B) i riktning mot Sundsvall, Google Earth 2024

Direkt norr om anslutning B finns en ravin där Krångebäcken passerar under E4 via en diagonal valvbro.



Figur 5 - Krångebäcken passerar under E4 just norr om anslutning B

Befintliga sidoräcken av kapacitetsklass N2 finns på båda sidor av E4 utmed området över bäckravinen. Dessa sidoräcken uppnår inte de utformningskrav som gäller för skydd mot hinder i sidoområdet.

Spärrområdet upphör precis norr om bron och ersätts av ett vänstersvängsfält för södergående trafik som svänger in mot Bye Camping (C). Denna utformning medför otydligheter för trafikanter om vilka trafikregler som gäller utmed platsen.

Anslutning till Bye Camping (C) är placerad på östra sidan av E4. In mot anslutningen finns både höger- och vänstersvängsfält. Ytan intill E4 vid anslutningen består av en grusplan som löper längs med E4 på en sträcka av cirka 40 meter, med två belysningsstolpar. Längs denna sträcka finns

inget sidoräcke eller linjemålning som definierar korsningspunkten, vilket medför otydligheter för trafikanter över korsningens funktion.



Figur 6 - Anslutning till Bye Camping (C), i riktning mot Sundsvall

Anslutningen till enskild väg mot Krånge (D) ligger belägen längst norrut inom den aktuella sträckan, ca 200 m norr om Bye camping. I norrgående riktning på E4 finns ett vänstersvängsfält in mot anslutningen. Från den enskilda vägen ut mot E4 råder stopplik. Anslutningen ligger belägen i ett backkrön och norr om anslutningen går E4 i en högerkurva, vilket försämrar siktsträckan. Siktsträckan söderut bedöms vara god.



Figur 7 - Sikten söderut i korsningen E4/Krånge (D) som bedöms vara god. Trafikverket 2025.



Figur 8 – Figuren visar sikten norrut i korsningen E4/Krånge (D) som bedöms uppnå önskvärd minsta längd. Trafikverket 2025.

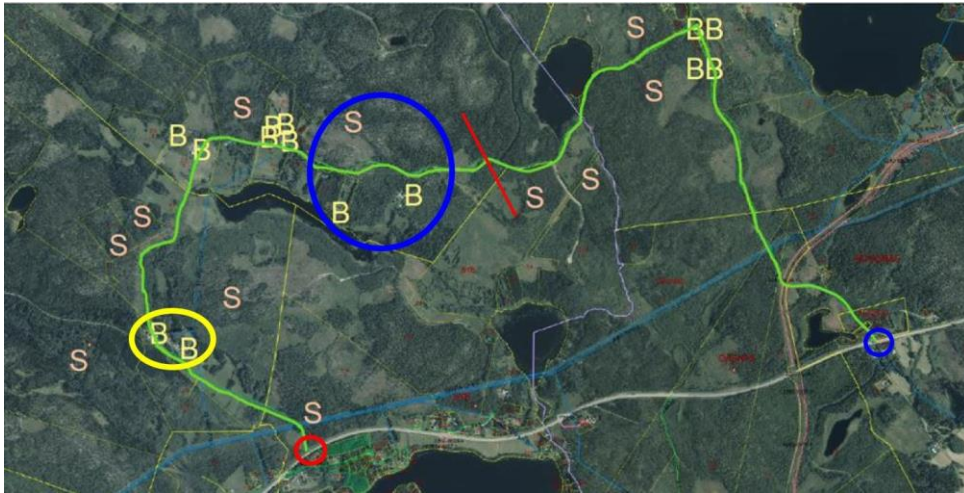
4.2 Trafik och användargrupper

Trafikmängden, mätt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT), på E4 utgör på den aktuella sträckan 5159 (2023) fordon i norrgående riktning varav 579 tunga fordon och 4366 (2023) fordon i södergående riktning varav 581 tunga fordon. Det finns ingen statistik över trafikmängd på anslutningsvägarna längs sträckan.

Den enskilda vägen mellan anslutning A och B, utgörs av en gemensamhetsanläggning, Hussjö ga:2, med tre deläggande fastigheter.

Enskild väg (C) som ansluter E4 österifrån vid Bye camping, utgörs av gemensamhetsanläggning, Bye ga:1, med 27 deläggande fastigheter, varav ett 20-tal är bebyggda i huvudsak med fritidsbostadshus. Campingfastigheten har också del i Bye ga:1.

Anslutningsvägen mot Krånge (D) utgörs av en enskild väg som leder mot byn Norrkrånge och används av både bostads- och skogsfastigheter, *se figur 9*. Vägen ansluter längre norrut mot E4 i Högsnäs. Sträcka mellan anslutningarna mot E4 är ca 8,3 km och passerar gränsen mellan Timrå och Härnösands kommuner. Cirka 6 kilometer av sträckan utgörs av gemensamhetsanläggningen Norrkrånge ga:1.



Figur 9. Befintlig användning av enskild väg mot Norrkrånge

Den gröna linjen visar den enskilda vägen förbi Norrkrånge. Den röda ringen visar vägens södra anslutning mot E4 (D), och den mindre blå ringen visar vägens norra anslutning mot E4 vid Högsnäs. De fastigheter som ligger belägna söder om det röda strecket bedöms använda den enskilda vägen söderut och köra ut vid anslutning D för vidare färd söderut på E4, varav 7st är skogsfastigheter och 10st är bostadsfastigheter. Den större blå ringen i *figur 9* visar de fastigheter som antas använda den norra anslutningen E4/Högsnäs vid färd norrut.

Anslutning (D) antas användas av fastighetsägarna fram till byn Norrkrånge, vilket utgör en sträcka på ca 3,8 kilometer från anslutningen. Fastigheterna som är belägna längre norrut utmed den enskilda vägen antas använda sig av den norra anslutningen mot E4 i Högsnäs.

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). Även riksintresse för framtida planerad järnvägskorridor finns utlagt inom utredningsområdet. Inga andra riksintressen finns i anslutning till planområdet.

Rennäring

Området ligger inom samebyn Voerneses vinterbetesmark, men det är inte inom riksintresse för rennäringen.

Yt- och grundvatten

Inom planområdet passerar Krångebäcken, som är en klassad vattenförekomst, SE 694020-159363. Den ekologiska statusen klassas som måttlig och gällande miljökvalitetsnorm är God ekologisk status 2033.

Det finns inte några utpekade grundvattenförekomster i området.

Inom 50-100 m från projektområdet finns 2 stycken vattenbrunnar.

Områdesskydd/natur- och kulturmiljö

Inga kända områdesskydd, Natura 2000-områden, naturreservat, vattenskyddsområden, skogliga biotopskydd, fornlämningar eller andra kända natur- och kulturvärden finns i anslutning till planområdet. Området är inte klassat som artrik vägkant.

Viltstängsel

Viltstängsel finns norr och söder om det planområdet. Enligt viltolyckskartorna de senaste 10 åren, så är den aktuella sträckan inte någon hot-spot från viltolyckssynpunkt.

Markföroreningar

Nordost om planområdet finns enligt länsstyrelsens länskarta över potentiellt förorenade områden, EBH-kartan, en tidigare skrothantering/skrothandel, ca 100-200 m nordost om projektområdet.

Strandskydd

Planerad åtgärd ligger inom strandskyddat område för Krångebäcken.

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

Miljökvalitetsnormer

För det aktuella området finns inte några gällande miljökvalitetsnormer.

4.4 Kommunala planer

Området beskrivs som gles bebyggelse i Timrå kommuns översiktsplan, antagen 2018-10-29, men pekas inte ut i övrigt i planen.

Området berörs av detaljplan för Bye Camping (2262-P83-1213-1. Planen anger bland annat att det råder utfartsförbud direkt norr om anslutningsvägen mot Bye camping.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Det finns inga alternativa lokaliseringar för åtgärderna i denna vägplan vad avser uppsättning av mitträcke m.m.

Att flytta busshållplatserna, som idag ligger vid anslutning A, längre norrut är möjligt på grund av de förutsättningar som råder utmed platsen.

Busshållplatsens nya läge i norrgående riktning är till största del inom vägområdet, endast en del av slänten kommer i konflikt med där gällande detaljplan. Dialog förs med kommunen rörande hantering av detaljplanen.

Bron och bäckravinen medför att det inte finns utrymme för att kunna flytta busshållplatsen till strax söder om anslutningen till Bye camping.

Busshållplatsen i södergående riktning placeras precis söder om anslutning B för att oskyddade trafikanter ska få så kort och säker väg som möjligt mellan målpunkterna.

5.2 Val av utformning

Ny utformning för mitträcke, sidoräcke, anslutningar och busshållplatser visas på illustrationskarta, se *Bilaga 1*.

Förlängning av mitträcket föreslås från anslutning A fram till anslutning C, samt efter anslutning C fram till där mitträcket återupptags vid anslutning D. Stängning av anslutning B föreslås.

Vidare föreslås att byta ut befintligt sidoräcke förbi Krångebäcken mot ett räcke med rätt kapacitetsklass och räckesavslut enligt krav för vägtypen.

Utmed den norra delen av befintlig busshållplats i norrgående riktning föreslås N2-räcke som ansluter mot ett H2-räcke som skydd för avåkning ner mot bäckravinen.

Befintligt sidoräcke föreslås ersättas med längre sammanhängande sträcka av både H2- och N2-räcken.

De befintliga målade linjerna som utgör refug samt höger- och vänster-svängskörfält på E4 behöver justeras.

Busshållplatser utformas i enlighet med VGU och Region Västernorrlands hållplatshandbok.

Indelningen av omkörningssträckor ändras. Omkörningssträckan i norrgående riktning norr om anslutningen C och omkörningssträckan i södergående riktning söder om anslutningen B förlängs. Nuvarande anslutning B grävs av med ett dike. Vägmärken anpassas till den nya körfältsindelningen.

Vid anslutning A och D sätts vägmärket ”påbjuden körriktning höger” upp för att förtydliga att höger in/höger ut gäller vid anslutningen. Vid anslutning C gäller väjningsplikt, vilket medför uppsättande av vägmärket ”väjningsplikt” samt förtydligande linjemålning med ”hajtänder”.

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

Anslutning A

Möjligheten till höger in/höger ut kvarstår som idag och medför ingen försämrad tillgänglighet till fastigheterna längs den enskilda vägen. Sikten gällande höger in/höger ut bedöms god.

Åtgärden/åtgärderna medför högre säkerhet för trafiken vid den aktuella anslutningen.

Anslutning B

Den stängda anslutningen medför att ingen trafik kommer ut på E4 eller kör in från den och därmed ökar trafiksäkerheten på E4.

Anslutning vid Bye camping (C)

Förlängning av sidoräcken medför en avsmalning av den breda anslutningen vid Bye camping och ger en mer tydligt definierad korsningspunkt.

Anslutning E4/Krånge (D)

När mitträcket förlängs förbi anslutningen kan trafikanterna bara svänga enligt höger in-/höger ut-principen. Vänstersvängsmöjlighet finns inte längre utan trafikanterna måste vända på andra platser, se figur 11 och figur 13. I beräkningen av den omväg som uppstår har främst bostadsfastigheter närmast den aktuella anslutningen använts som referens (fastigheterna inom den gula ringen), se *figur 9*.

Förändrad körfältsindelning

Körfältsindelningen förlängs i båda riktningar vilket ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Vändmöjligheter i söder

Hussjö

Vändmöjlighet i söder utgörs av en ögla för vänstersväng Hussjö som ligger cirka 650 meter respektive 950 m söder om anslutning A respektive E4/Krånge (D), se *figur 10*.



Figur 10. Visar vändmöjlighet i söder (markerad med pil).

Vändmöjlighet i norr

Bye

Vändmöjligheten utgörs av ögla för vänstersväng placerad utmed den östra sidan av E4 och är belägen 850 m från anslutning D, se *figur 11*.



Figur 11. Visar vändmöjlighet norr om anslutningsvägarna A och E4/Krånge (D) (markerade med cirkel) och utgörs av en ögla för vänstersväng (markerad med pil).

Busshållplatser

Att busshållplatserna flyttas närmare anslutningen mot Bye Camping (C) medför att fotgängare inte längre behöver promenera lika långt längs E4 för åtkomst till hållplatserna. Påstigande i södergående riktning hänvisas till att använda den enskilda vägen vid anslutning B.

Skoterled

Möjligheten att passera över E4 från skoterleden i höjd med anslutning A tas bort i och med att mitträcke sätts upp. Alternativ överfart över E4 finns ca 1,7 km norrut.

6.2 Miljö

Planområdet i anslutning till väg E4 utgörs av skog, ängsmark, öppna ytor och anslutande vägar. 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 Voerneses samebys vinterbetesmarker påverkas av åtgärden. Konsultationsförfrågan har skickats till aktuell sameby, SSR och Sametinget.

Krångebäcken bedöms inte påverkas av åtgärden, vilket gör att inga kvalitetsfaktorer riskerar att försämrats på grund av åtgärden. Eftersom befintligt vägräcke planeras att bytas ut till ett kraftigare räcke mot bäcken, minskar risken för oavsiktliga utsläpp av oljor och kemikalier till vattendraget, i samband med en ev. olycka. Åtgärden bedöms därför ha en positiv miljöeffekt utöver ökad trafiksäkerhet.

Inga andra yt- eller grundvatten bedöms påverkas av åtgärden.

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

Viltstängsel finns idag norr och söder om planområdet, vilket innebär en redan befintlig och önskad barriäreffekt för djur. Något ytterligare viltstängsel kommer inte att sättas upp inom ramen för projektet.

Fastigheten där en tidigare skrothantering/skrothandel funnits, nordost om planområdet kommer inte att beröras av de planerade åtgärderna.

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.

Planerad åtgärd ligger inom strandskyddat område, men eftersom marken redan är ianspråktagen för E4:an, bedöms det inte bli någon påverkan på allmänhetens tillgång till stranden eller någon ytterligare förändring eller påverkan på djur-och växtlivet. Projektet innebär inte några åtgärder i vattendraget. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas.

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

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.

Åtgärden innebär att vissa boende i området kommer att behöva åka en något längre sträcka för att nå sina fastigheter. Det innebär en marginell ökning av luftutsläpp, men en ökad trafiksäkerhet och minskad olycksrisk överväger den olägenheten. Bidraget till försämrade luftkvalitet bedöms som försumbar.

Inga miljö kvalitetsnormer bedöms påverkas av åtgärden.

6.3 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan

Bedömning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966). Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom effekterna av vägprojektet bedöms vara av mindre art och omfattning, bl.a. är nya markintrång mycket små. Projektets syfte är att genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten, vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa och miljön. Utbyte av befintligt vägräcke vid Krångebäcken, mot ett kraftigare vägräcke kan ha en positiv miljöeffekt för ytvattnet, vid en eventuell olycka.

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 miljökvalitetsnormer överskrids. Vattenförekomst med beslutad miljökvalitetsnorm bedöms inte påverkas av 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.

Åtgärderna i vägplanen bedöms inte påverka något riksintresse negativt.

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, räcken, vägmärken, slänter med mera. På illustrationskartan framgår den nya föreslagna utformningen.

8.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden kommer ytor behövas tillfälligt för uppställning av maskiner och materialupplag. På illustrationskartan 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.

8.3 Anslutning till allmän väg som föreslås stängas

I huvudsak är det en skogsfastighet och en obebyggd tomt som idag har utfart mot E4 vid anslutning B, vilken används i mycket liten utsträckning. Den anslutningen föreslås stängas. Stängning av anslutningar fattas av väghållningsmyndigheten i ett separat beslut.

Skogsfastigheten har andel i Hussjö ga:2 och kan använda utfart A. Utfartsmöjligheten från den obebyggda tomten kommer hanteras separat.

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.

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

Måluppfyllelsen med att öka trafiksäkerheten på väg E4 bedöms mycket god. Föreslagna åtgärder medför längre sträcka med sammanhållet mitt-räcke, säkrare sidoområden och minskat antal anslutningar samt anslutningar med god utformning vilket sammantaget bidrar till att höja trafiksäkerheten utmed E4.

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärderna 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 åtgärderna bidrar till en säkrare vägsträcka och ökad tillgänglighet.

Planen strider inte mot miljöbalkens intentioner beträffande miljöbalkens allmänna hänsynsregler och inga miljökvalitetsnormer 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.

De boende utmed den norra sidan av E4 har redan i dag en trafiksituation där in/höger ut råder. Trafiken till och från campingen, på södra sidan, bedöms inte påverkas då den smalare anslutningen är dimensionerad för att inrymma samma fordonstyper som tidigare. Därmed görs bedömningen att åtgärdsförslagen inte kommer att bidra till att någon ytterligare barriäreffekt uppstår i området. Trafikanter som använder korsningen E4/Krånge (D) får en omväg vid utfart norrut och infart söderifrån och hänvisas närliggande vändplatser. Den ökade trafiksäkerheten och det

förlängda omkörningsfältet bedöms motivera utformningen trots den olägenhet som uppstår.

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 genomförs genom att Trafikverket bjuder 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, avfallshantering, ev. masshantering, 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

Åtgärderna finansieras av SINV (Smärre investeringsåtgärder). Kostnad presenteras i nästa skede.

11 Underlagsmaterial och källor

Sweco. (2020). PM Förlängning av Mitträcke E4/Krånge.

Sweco. (2021). PM, Utredning av möjligheter att utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs E4-sträckan utmed Bye Camping.

Timrå kommun. (den 13 02 2025). Översiktsplan 2035. Hämtat från:
<https://www.timra.se/byggabomiljo/samhallsplanering/oversiktsplanochstrategier/gallandeoversiktsplan.4.1e19378518c8eb009798fa.html>

Transportstyrelsen. (2025). STRADA Olycksstatistik.

12 Bilagor

Bilaga 1. Illustrationskarta.

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