TRAFIKVERKET

Plan- och miljöbeskrivning

E4/Väg 827 Bytesnod Gräta

Kramfors kommun, Västernorrlands län
Vägplan
2026-10-26



Trafikverket
Postadress: Stuvarvägen 3, 852 29 Sundsvall
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig
Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning
Författare: Trafikverket
Dokumentdatum: 2026-10-26
Ärendenummer: TRV 2025/135522
Kontaktperson: Anne Mannela, Trafikverket

Sammanfattning

Vägplanen omfattar en ny bytesnod längs E4 vid väg 827 i Gräta, Kramfors kommun. Befintlig kollektivtrafikinfrastruktur på sträckan saknar trafiksäkra hållplatser, pendlarparkering och anslutande gångvägar. Åtgärden omfattar två nya busshållplatser längs E4 (busslinje 50), en ny pendlarparkering i den norra trafikön kombinerat med en busshållplats och vändslinga för bussarna som trafikerar väg 827 samt sammanbindande gångvägar. Hela bytesnoden ska belysas.

Länsstyrelsen beslutade den 19 februari 2026 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvenserna redovisas därmed integrerat i denna plan- och miljöbeskrivning.

Åtgärderna medför begränsat markanspråk i yngre produktionsskog samt en mindre ökning av hårdgjord yta. Ingen påverkan uppstår på fornlämningar eller miljökvalitetsnormer. Förekomst av blomsterlupin (invasiv art) hanteras genom att de lokaler som finns grävs bort och destrueras i godkänd anläggning under byggskedet.

Innehåll

Sammanfattning 3

1 Inledning 7

1.1 Planens huvuddrag 7

1.2 Bakgrund och behov 8

1.2.1 Tidigare utredningar 9

1.3 Planläggning 9

1.4 Ändamål och mål med åtgärden 10

1.5 Avgränsning 11

1.5.1 Geografisk avgränsning 11

1.5.2 Tidsmässig avgränsning 11

2 Förutsättningar 12

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper 12

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 12

2.3 Kommunal och regional fysisk planering 12

2.4 Landskapet 13

2.5 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 13

2.5.1 Riksintressen 14

2.5.2 Övriga skyddade områden/objekt 14

2.6 Byggtekniska förutsättningar 15

2.6.1 Avvattning 15

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv 17

3.1 Valda och bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv 17

3.2 Vald och bortvalda utformningsalternativ med motiv 17

3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått 20

3.3.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta 20

3.3.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått 21

4 Miljöbeskrivning 22

4.1 Avgränsning av miljöaspekter 22

4.2 Metod 23

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser 23

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

4.3.1 Landskap och markanvändning 23
4.3.2 Naturvärden, flora och fauna 23
4.3.3 Vattenförhållanden och miljökvalitetsnormer 24
4.3.4 Buller och luftkvalitet 25
4.3.5 Sociala effekter och rennäring 25

5 Övriga effekter och konsekvenser 26

5.1 Trafik och användargrupper 26
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 26
5.3 Kommunal och regional fysisk planering 26
5.4 Landskapet 26
5.5 Fastigheter 26
5.6 Samhällsekonomisk effektivitet 26
5.7 Byggskedet 27

6 Samlad bedömning 28

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser 28
6.2 Måluppfyllelse 28
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden 28
6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål 28
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler 28
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 29
6.4.1 Riksintressen 29
6.4.2 Övriga skyddade områden och objekt 29
6.5 Slutsats 29

7 Markanspråk 30

7.1 Vägrätt och vägområde 30
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt 31

8 Fortsatt arbete 32

8.1 Planläggningsprocess 32
8.2 Fastställelseprövning 32
8.3 Tillstånd, dispenser m.m. 33
8.4 Kontroll och uppföljning 33
8.5 Kostnader och finansiering 33

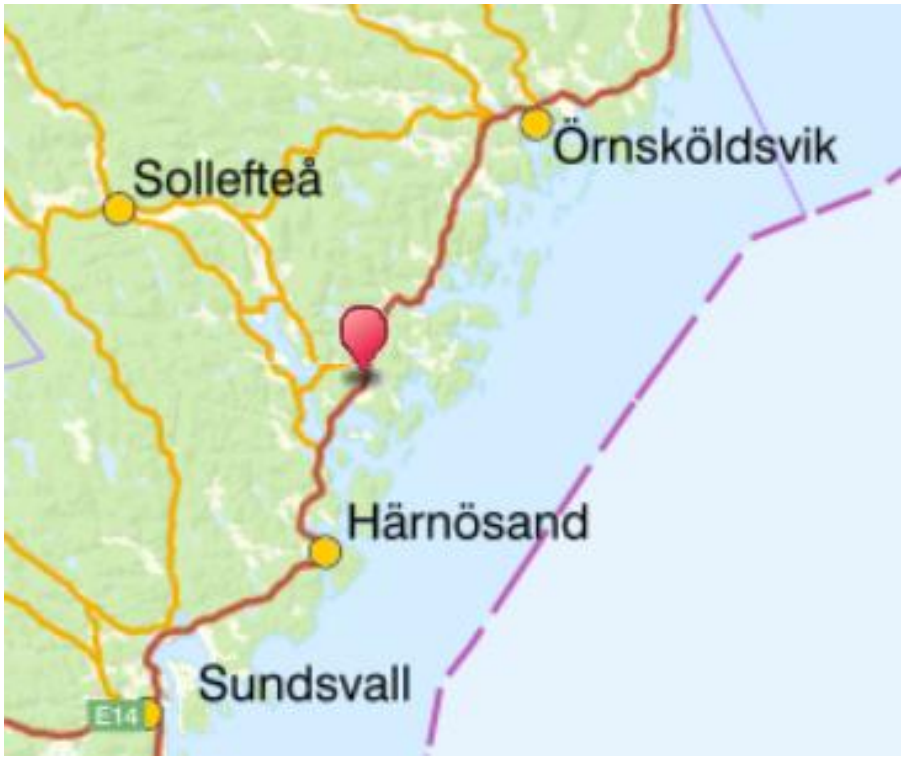
9 Referenser 34

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Planförslaget omfattar uppförande av en ny kollektivtrafiknod vid E4 trafikplats Gräta i Kramfors kommun. Projektet inkluderar tre busshållplatser, en pendlarparkering med cirka 10 platser, anslutande gångvägar som avskiljer oskyddade trafikanter från fordonstrafik samt belysningsanläggning för hela bytesnoden. Alla delar förläggs i direkt anslutning till befintlig väginfrastruktur.

Figur 1: Bytesnodens placering på E4 mellan Härnösand och Örnsköldsvik.



TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

Figur 2: Översiktskarta



1.2 Bakgrund och behov

Busslinje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik passerar idag området. Kollektivtrafiken och dess noder/hållplatser upplevs idag inte vara användarvänlig, tillgänglig, tillförlitlig eller attraktiv runt Höga kusten, och det gäller särskilt mellan Mörtsal (söder om Höga Kusten-bron) och Gallsäter. En faktor som ytterligare bidrar till det är bland annat att det saknas helgtrafik för linje 50 som trafikerar längs E4 mellan Härnösand och Örnsköldsvik. Detta trots att stråket är utpekat som ett starkt prioriterat stråk i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Västernorrland 2024–2030.

Utöver behovet att olika besöksmål kan anslutas till linje 50 finns även ett behov av att lokala busslinjer kan göra det för att öka möjligheterna för arbets- studie- och fritidspendlare att förflytta sig regionalt med

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

kollektivtrafik. Ett särskilt behov, som har uttryckts från flera aktörer, är en bytesnod för kollektivtrafiken som binder samman dessa funktioner. Utöver behovet att kunna byta linje vid samma hållplats finns behov av pendlarparkeringar för att möjliggöra att en del av resan sker med bil. Detta tillgängliggör kollektivtrafiken även för de som inte bor nära en hållplats eller har möjlighet att resa med kollektivtrafik hela resan.

1.2.1 Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomfördes 2019 för sträckan Mörtsal–Gallsäter längs E4.

Målet med åtgärdsvalsstudien var att kollektivtrafiken liksom samåkning på sträckan Mörtsal till Gallsäter skulle vara attraktiv för arbets- fritids- och studiependlare, vilket i sin tur skulle leda till ett ökat resande. Studien identifierade stora brister i tillgänglighet och trafiksäkerhet för kollektivtrafikresenärer längs sträckan. Trafikverket beslutade att gå vidare med att etablera en bytesnod vid trafikplats Gräta.

Etablering av bytesnod vid trafikplats Gräta valdes framför att etablera bytesnod vid Gallsäter på grund av att:

Bytesnoden vid Gräta beräknades gynna betydligt fler invånare och ge en större potential för ökat resande än en bytesnod vid Gallsätter.

Flera lokala busslinjer trafikerar redan i närheten av trafikplats Gräta och kan enkelt angöra noden. Vid Gallsäter angör färre linjer. Att köra av E4 vid Gallsäter skulle dessutom innebära längre restider och högre trafikeringskostnader för regionalbussen (linje 50).

Etableringen vid Gräta bedömdes vara mer kostnadseffektivt och ha en mer positiv samhällsekonomisk och ekologisk profil.

1.3 Planläggning

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

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

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.

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

Länsstyrelsen beslutade 19 februari 2026 att åtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivningen inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljön, miljöbeskrivningen, redovisas i denna handling.

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

Figur 3: Planläggningsprocessen



1.4 Ändamål och mål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ändamålet med åtgärden är att skapa en tillgänglig, trygg och attraktiv bytespunkt som binder samman regional busstrafik med lokala linjer vid Trafikplats Gräta

Ändamålet är centralt vid byggande av väg. Enligt 13 § väglagen ska en väg 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. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Målet för åtgärden/projektet är att:

- utgöra en attraktiv del av kollektivtrafiken för att öka arbets- studie- och fritidspendlare på sträckan
- möjliggöra en trafiksäker och tillgänglighetsanpassad bytespunkt med separerade gångvägar.

1.5 Avgränsning

1.5.1 Geografisk avgränsning

Planområdet omfattar korsningspunkten mellan E4 och väg 827 samt direkt angränsande skogs- och vägområden vid Trafikplats Gräta.

Influensområdet sträcker sig cirka 300–700 meter från anläggningen för att beakta vattenförekomster (Korssjön/Lillsjön, Grätabäcken och Sursundet) samt närliggande kulturmiljö- och riksintresseområden.

Det planområde som projektet kommer att jobba inom är redan påverkat av trafik och byggnationer så nollalternativet ur miljösynpunkt är redan påverkat.

1.5.2 Tidsmässig avgränsning

Slutlig vägplan för begäran av fastställelse beräknas vara färdig våren 2027 och fått laga kraft i slutet av 2027. Byggstart planeras preliminärt till våren 2028. Om fastställelsebeslutet för vägplanen överklagas, kommer byggstart att förskjutas till dess överprövning har skett.

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

E4 är en nationell stamväg och utgör del av EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T).

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på E4 uppgår till ca 4480 fordon/dygn, varav ca 970 är tunga fordon. Skyltad hastighet är 110 km/h. E4 rekommenderas som primärväg för farligt gods.

ÅDT på väg 827 uppgår öster om E4 till ca 250 fordon/dygn varav ca 10 är tunga fordon och väster om E4 till ca 180 fordon/dygn varav ca 15 är tunga fordon. Skyltad hastighet är 70 km/h.

Trafiksäkerheten och tillgängligheten är idag låg för oskyddade trafikanter längs väg 827 då de tar sig fram i blandtrafik. Väg 827 trafikeras inte av kollektivtrafik.

Tillgänglighet till kollektivtrafik för boende och andra som rör sig i området är låg då det inte finns busshållplatser längs E4.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Kramfors kommun ingår i en gemensam arbetsmarknadsregion som binder samman Sundsvall, Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik

Arbetspendlingen från/till Norabygden sker i huvudsak med bil söderut och norrut längs E4.

Området runt Gräta utgör en viktig knutpunkt för Norabygden, Samhället Torrom ligger ca 1,5 km från E4 där blir bebyggelsen blir allt tätare och det finns förskola, butiker samt övrig samhällsservice. Torrom är en av Kramfors kommuns utsedda servicepunkter. I närområdet (Nordvik) ligger Nordviksskolan, som erbjuder naturbruksprogram, gymnasiesärskola och vuxenutbildningar med elever och studerande som pendlar från hela sträckan mellan Sundsvall och Örnsköldsvik. Invånare i mindre orter som Torrom, Herrskog, och övriga Norabygden är beroende av lokala anslutningslinjer eller egen bil/cykel för att ta sig till E4-stråket.

2.3 Kommunal och regional fysisk planering

Trafikförsörjningsprogrammet 2023–2030 (Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, 2024) prioriterar stråket Härnösand–Kramfors–

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

Örnsköldsvik och en ny bytesnod vid Gräta för bättre tillgänglighet. Den regionala strategin 2020–2030 (Region Västernorrland, 2020) betonar hållbara transporter och attraktiva livsmiljöer med samordnad infrastruktur

I översiktsplanen för Kramfors kommun prioriteras miljöanpassade transportsätt. Goda kommunikationer anses vara av stor betydelse för kommunen, och den fysiska planeringen ska ligga till grund för hållbara kommunikationer. Miljöanpassade transportsätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Inom planområdet finns inga gällande eller pågående detaljplaner eller områdesbestämmelser.

2.4 Landskapet

Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) jordartskarta utgörs själva utredningsområdet av morän. I det närliggande området finns partier med berg i dagen samt större områden med lera-silt (främst på jordbruksmarker.

Planområdet ligger inom avrinningsområdet för Grätabäcken.

Markanvändningen inom planområdet domineras av yngre produktionsskog samt befintliga infrastrukturanläggningar i form av E4 och väg 827.

Inga kulturhistoriska värden finns inom planområdet.

2.5 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Inga Natura 2000-områden, riksintresse för rennäring, naturreservat, objektsspecifika biotopskydd, djur- eller växtskyddsområden, miljöskyddsområden, eller byggnadsminnen finns inom planområdet eller i anslutning till planområdet.

Planområdet ligger inom område för världsarvet Höga Kusten.

Inga generella biotopskyddsobjekt har identifierats i eller i anslutning till planområdet.

Strandskydd berörs inte då avståndet till närmaste vatten är över 200 meter.

Inga yt- eller grundvattenförekomster eller fisk- och musselvatten som omfattas av miljökvalitetsnormer berörs av planförslaget.

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

Naturvärdesinventeringen (Amalina, 2025) påvisade inga fridlysta eller skyddade arter inom planområdet.

2.5.1 Riksintressen

Hela planområdet ligger inom riksintresseområde för naturvård och friluftslivet (MB 3 kap. 6 §).

Riksintresse för kulturmiljövård (MB 3 kap. 6§) Nora-Rossvik (Y24) i anslutning till planområdet.

E4 är utpekat riksintresse för kommunikation, befintlig väg (MB 3 kap. 8§). Grund för utpekandet är vägens funktion:

Internationell, så som att E4 ingå i TEN-T (det transeuropeiska transportnätet)

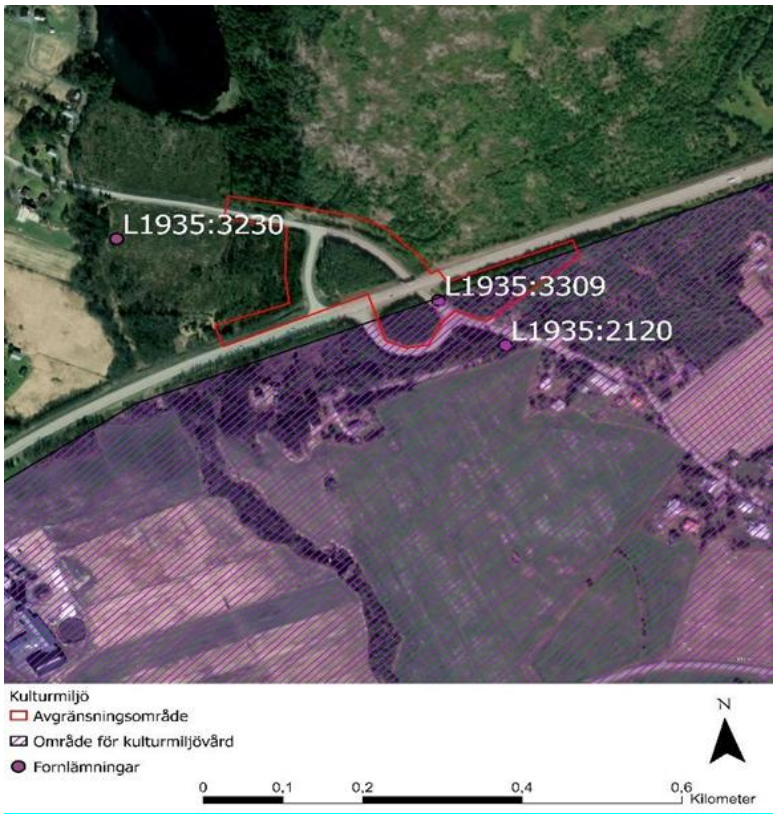
Nationell, då det är en väg som binder samman andra anläggningar av riksintresse, ingår i det funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter och det funktionellt prioriterat vägnätet för långväga personresor samt är rekommenderad färdväg för farligt gods.

Planområdet ligger helt inom riksintresseområde för obruten kust (Kustområdet och skärgården i Ångermanland från Storfjärden vid Ångermanälvens mynning till Skagsudde). Inom området skall turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska beaktas.

2.5.2 Övriga skyddade områden/objekt

Enligt Fornsök (Riksantikvarieämbetet, 2025) är tre lämningar registrerade inom planområdet eller i anslutning till planområdet. En redan borttagen stensättning L1935:3309 är registrerad inom planområdet. Två andra lämningar ligger i närområdet till planområdet, L1935:3230 och L1935:2120). Den första är en fornlämningsliknande lämning nordväst om trafiknoden, vilken beskrivs som ”ett sannolikt röjningsröse”. Den andra är en ”stenmurad källa”, registrerad som en övrig kulturhistorisk lämning, sydöst om trafiknoden.

Figur 4. Fornlämningar i närområdet av planområdet



2.6 Byggtekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden utgörs av finkorniga moräner och berg i dagen.

2.6.1 Avvattning

Planområdet avvattnas till Norafjärden genom Grätabäcken.

Avrinningsområdet är totalt ca 15 ha och avrinner till lågpunkt som ligger där väg 827 korsar E4: an.

Figur 5. Lågpunkten inom avrinningsområdet (grön yta) är markerad med en nål. Befintliga trummor (ung. läge) är markerade med svarta streck.



Från lågpunkten avleds ytvatten via tre trummor och mynnar västerut i Grätabäcken.

Avvattning sker i övrigt via diken förutom en kort sträcka vid väg 825 söder om E4 där en sidotrumma lagts i dikesbotten. Anledningen är att den branta slänten som fyller upp vägdiket en kort sträcka.

Sannolikt infiltrerar det mesta av ytvattnet men avvattningen av lågpunkten är viktig. I figur ovan ses utbredningen (blå yta) av ett skyfall, ca 50 mm regn, om inte trummorna fungerar och infiltrationen inte hinner med.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Valda och bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Ingen alternativ lokalisering av bytesnoden har utretts inom ramen för vägplanen.

3.2 Vald och bortvalda utformningsalternativ med motiv

Två busshållplatser anläggs, en i södergående respektive en i norrgående färdriktning, vid E4. Hållplatsen i södergående riktning placeras ca 100 meter söder om bron över väg 827 där det råder god sikt för trafikanterna på E4. Hållplatsen i norrgående riktning placeras ca 60 meter norr om bron över väg 827. Även där råder bra siktförhållanden för trafikanterna på E4. I norrgående riktning behövs ett accelerationsfält byggas på E4 då busshållplatsen placeras på en en-fälts sträcka som har en lutning på 3,5%. Accelerationsfältet underlättar för bussen att ta sig iväg från hållplatsen. Båda hållplatserna utformas som fickhållplatser med plattformar.

I den norra trafikön byggs en pendlarparkering samt anslutningsväg, mot den västra rampen i trafikplatsen, med vändslinga och en busshållplats som kommer att trafikeras av kollektivtrafiken längs väg 827. Busshållplatsen utformas som en körbanehållplats med plattform.

Gångvägarna för att binda samman bytesnodens ingående delar utformas med hårdgjord yta och kantsten för att garantera tillgänglighet och säkerhet för personer med funktionsnedsättning.

Pendlarparkeringen förläggs i den norra trafikön för minimalt markintrång.

Busshållplatser, gångvägar samt pendlarparkeringen ska belysas för att öka tillgängligheten och säkerheten för de som kommer att använda bytesnoden.

Nya diken anläggs i erforderlig omfattning för de nya hårdgjorda ytorna. Ett antal nya trummor anläggs för att säkerställa avvattningen.

Vid underfarten krävs sidotrumma, ledning och dagvattenbrunn för att avvattna lågpunkt på väg på grund av trånga passager men öppna lösningar byggs i så stor omfattning som möjligt.

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

Utbyggnaden ger något mer hårdgjorda ytor och därmed något ökade dagvattenflöden. Tillkommande hårdgjord yta är liten i förhållande till avrinningsområdet och merparten av dagvattnet hanteras genom infiltration i slänter och diken, vilket ger biologisk rening och fördröjning.

Befintligt viltstängsel efter E4 behöver byggas om för att möjliggöra åtkomst till de nya busshållplatserna. På sydvästra, sydöstra, nordvästra och sydvästra sidan längs E4 kommer nytt viltstängsel ansluta befintligt viltstängsel.

Byggvägar och upplag förläggs inom tillfälligt nyttjandeområden nära vägkroppen för att intrånget under byggtiden ska bli så litet som möjligt.

Figur 6: Skiss på utformning av bytesnoden vid trafikplats Gräta



I samrådsunderlaget presenterades en grov skiss på möjlig utformning upp. Tanken var då att det skulle finnas två busshållplatser efter väg 827. Den skissade utformningslösningen har valdes bort då den skulle innebära längre förflyttningar mellan de fyra busshållplatserna samt pendlarparkeringen i bytesnoden. På detta sätt skulle den skissade lösningen inte vara lika tillgänglig, trygg och attraktiv bytespunkt som binder samman regional busstrafik med lokala linjer vid Trafikplats Gräta om den valda utformningen.

Figur 7: Skiss av projektets omfattning och utformning från samrådsunderlag daterat 2025-11-21



3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.3.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått planeras som redovisas på plankarta.

3.3.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Arbetsområdet avgränsas så att fornlämningar L1935:3230 och L1935:2120 inte skadas eller riskeras att skadas.

De 2 lokaler med lupiner som finns i planområdet kommer entreprenören att gräva ur och säkert omhänderta jordmassor innehållande blomsterlupin.

Avskärmade belysningsarmaturer ska användas för att undvika störning på nattaktiv fauna.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitlet i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

En sammanfattning av miljöbeskrivningen kan läsas i kapitlet Sammanfattning. Lokalisering, utformning och framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.5. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljökvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.5. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.3. Nollalternativ redovisas i avsnitt 1.5. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.7.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.3.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2. Referenser redovisas i kapitel 9.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitel 6 redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljökvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

I avsnitt 8.3 redogörs för vilka anmälningar, dispenser och tillstånd som kommer att behöva sökas enligt miljölagstiftningen, och vilka miljöfrågor som är viktiga att utreda i det fortsatta arbetet. Behov av kontroll och uppföljning redovisas i avsnitt 8.4.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Avgränsningen är gjort till planområdet och där omfattar miljöbeskrivningen naturmiljö, kulturmiljö, rennäring, vattenförhållanden, buller, luftkvalitet samt landskapsbild.

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

4.2 Metod

Det har gjorts en naturvärdesinventering i enlighet med standard De bedöms därefter enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2023).

En geologisk undersökning har genomförts på platsen 2025.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Landskap och markanvändning

Planområdet utgörs av ett relativt litet område som domineras av vägkanter och yngre skogsbestånd (främst tall). Landskapet är kuperat med morän som dominerande jordart samt inslag av bergknallar och lera-silt i närområdet. Miljön är starkt påverkad och präglad av mänsklig aktivitet genom befintlig väginfrastruktur och skogsbruk.

Åtgärden planeras förläggas till obrukad skogsmark för att ha så liten negativ påverkan på landskapsbilden som möjligt. Skogen som påverkas utgörs dock huvudsakligen av yngre produktionsskog.

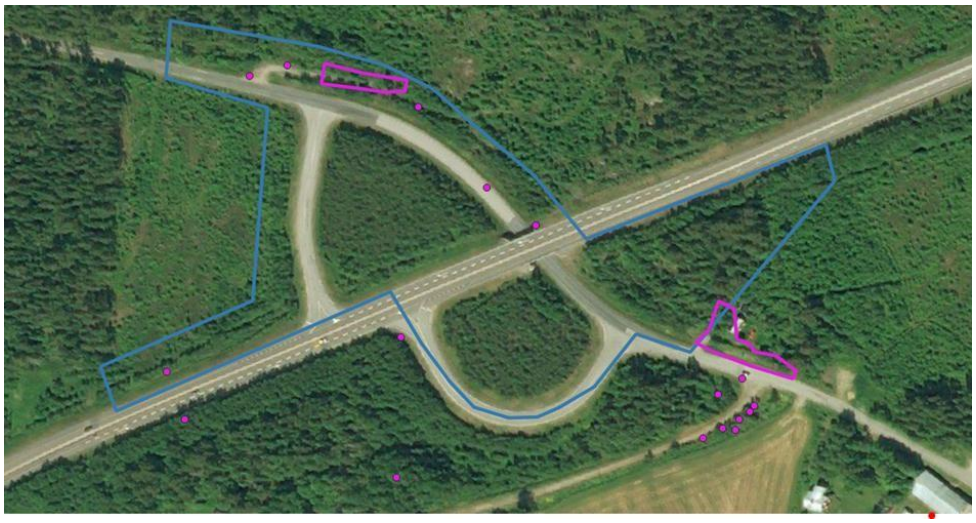
Planförslaget kommer inte att ta stora nya områden i bruk utan kommer att minimera användandet av obrukad skogsmark för att ha så liten negativ påverkan på landskapsbilden. Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten om vegetationsavverkningen minimeras.

4.3.2 Naturvärden, flora och fauna

De lokala naturvärdena bedöms som mycket låga, och området saknar egna naturvärdesbiotoper och särskilt skyddsvärda träd. Fågelfaunan är trivial och det saknas förutsättningar för rovfågelbon, hackspettsbohål eller groddjur. Det finns två förekomster av den invasiva arten blomsterlupin i planens influensområde.

Det finns en risk för spridning av blomsterlupin, som förekommer på flera platser i anslutning till planområdet, i samband med markarbeten och schaktning.

Figur 8: Växtplatser för invasiva arter



Figur 9: Bild på Blomsterlupinen utbredning i området, från fältinventeringen (Amalina, 2025).



Den nya belysningen vid hållplatser, gångvägarna och parkeringen kan potentiellt störa närliggande djurliv som fåglar, insekter och fladdermöss.

4.3.3 Vattenförhållanden och miljökvalitetsnormer

Det saknas sjöar, vattendrag och öppna vattenspeglar inom själva planområdet. I närområdet (cirka 200–700 meter bort) finns dock som Lillsjön/Korssjön, Grätabäcken och Sursundet. Under området ligger grundvattenförekomsten Torrom-Hol-Nordvik.

Det finns inga grundvattenförekomster i planområdet.

Planförslaget kommer att leda till ökad ytavrinning. En ökning av hårdgjorda ytor ger ökad ytvattenavrinning, vilket kan öka risken för att föroreningar transporteras till vattenförekomster som Grätabäcken och Korssjön/Lillsjön.

Med det anpassade dagvattensystemet som genomförs under bygg- och driftskedet bedöms varken yt- eller grundvattnets status försämras.

4.3.4 Buller och luftkvalitet

I planområdet finns inga bostäder. I influensområdet finns ca sex närliggande bostadsfastigheter som i dagsläget är påverkade av E4 och starkt påverkade av väg 827, vilka bidrar med buller och vibrationer. E4 är hårt trafikerad med höga hastigheter (110 km/h), vilket alstrar buller som även påverkar den lokala naturmiljön.

Den nuvarande trafiken på E4 och väg 827 bidrar till luftföroreningar i området, vilket beror på avgaser från fordon samt erosion av vägbanan. Den tunga och intensiva trafiken på E4 är den främsta källan till dessa utsläpp

Byggskedet (tillfällig påverkan): Tillfälligt ökat byggbuller, vibrationer och utsläpp till luften uppstår från arbetsmaskiner under anläggningstiden. Naturvårdsverkets allmänna råd för byggplatser kommer följas. När dessa följs bedöms byggskedet inte leda till några betydande olägenheter.

Driftskedet (permanent påverkan): Eftersom åtgärderna inte väntas ändra de övergripande trafikflödena för fordonstrafik bedöms påverkan på den befintliga bullersituationen och luftkvaliteten vara minimal jämfört med i dag.

4.3.5 Sociala effekter och rennäring

Projektet minskar befintliga barriäreffekter för människor genom att erbjuda en trafiksäker och tillgänglig miljö för kollektivtrafik och cykelpendling. Detta stimulerar kombinationsresor och kan minska bilberoendet.

Området utgör vinterbetesmark för Vilhelmina södra och Voernese samebyar. Påverkan på renbetesrätten bedöms inte påverkas ytterligare då området redan idag är starkt påverkat av befintliga vägar och dess utformning.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

5.1 Trafik och användargrupper

Åtgärden ger påtagligt förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för kollektivtrafikresenärer och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter att förflytta sig mellan delar i bytesnoden.

Trafiken på E4 och väg 827 påverkas marginellt av föreslagna åtgärder.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Åtgärden bidrar till att öka pendlingsmöjligheterna för arbets- och studiependlare för boende i Norabyggden. Åtgärden bidrar också till ökad arbets- och studiependling mellan Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik. Bytesnoden bidrar även till en användarvänlig och tillgänglig kollektivtrafik för friluftslivet runt Höga kusten.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

Åtgärden harmonierar med Regional transportplan för Västernorrland 2022–2033, Trafikförsörjningsprogrammet 2023–2030 samt Kramfors kommuns översiktsplan. Åtgärderna stödjer kommunala och regionala utvecklingsmål för hållbart resande.

5.4 Landskapet

Åtgärden bedöms inte påverka landskapet då landskapet idag domineras av befintliga infrastrukturanläggningar i form av E4 och väg 827.

5.5 Fastigheter

Mindre intrång kommer ske i enskild skogsmark i den norra trafikön samt längs E4. Inga bostadsfastigheter påverkas av markintrång.

5.6 Samhällsekonomisk effektivitet

Kollektivtrafiken genom bytesnoden når fler boende och har goda anslutningar mot övergripande vägnät i området. Genomförandet av bytesnoden förväntas ge ett tydligt ökat kollektivtrafikresande utan att

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

förlänga restiden för genomgående busstrafik på E4. Fler resandegrupper får nytt av åtgärden då åtgärden bidrar till ökad möjlighet till arbets-, studie- och fritidspendling i Höga kusten-området. Åtgärden bidrar till ökar mobiliteten och valfriheten för grupper utan tillgång till egen bil men även för de grupper som har bil. Denna grupp kan få ökad valfrihet att välja att resa med en kombination av bil och kollektivtrafik.

Sammantaget bedöms en bytesnod i Gräta ge ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart bidrag till regionens transportförsörjning.

5.7 Byggskedet

Tillfälliga trafikstörningar på E4 och väg 827 kommer att vara aktuella under byggnation av bytesnoden. För att vägarna ska vara framkomlig under hela byggtiden och för att minska påverkan på trafiken och framkomligheten kommer trafikmiljön regleras genom trafikanordningsplaner.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Åtgärden innebär avsevärda förbättringar gällande tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer och ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna med mycket begränsad negativ miljöpåverkan.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Utformningen av åtgärden vid Trafikplats Gräta är ändamålsenlig och skapar en tillgänglig, trygg och attraktiv bytespunkt som binder samman regional busstrafik med lokala linjer. Bytesnoden kommer genom den valda utformningen att utgöra en attraktiv del av kollektivtrafiken för att öka arbets- studie- och fritidspendlare på sträckan mellan Härnösand-Kramfors-Örnsköldsvik. Genom bytesnodens utformning kommer målet om en trafiksäker och tillgänglighetsanpassad bytespunkt med separerade gångvägar att uppnås.

Ändamålet bidrar till det transportpolitiska målet genom att ökad tillgänglighet genom kollektivtrafik till arbete, skola och andra aktiviteter. Tillgängligheten för persontransporter ökar genom att underlätta växlingen mellan bil och kollektivtrafik och på det sättet även bidra till minskat växthusgasutsläpp.

6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål

Åtgärderna i vägplanen bidrar till de nationella miljökvalitetsmålen: God bebyggd miljö, Begränsad klimatpåverkan, levande sjöar och vattendrag samt ett rikt växt och djurliv. Genom att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik uppmuntras fler resenärer att välja buss framför privatbil, vilket bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

Hänsynsreglerna i 2 kap. MB uppfylls genom kunskapskravet, produktval, lokaliseringsval och försiktighetsprincipen.

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen

Genomförandet av åtgärden bedöms inte påtagligt skada syftet med riksintresset för natur- eller friluftslivet då området redan är ianspråktaget för infrastruktur.

Genomförandet av åtgärden bedöms inte påtagligt skada syftet med riksintresse för kulturmiljön då området redan är ianspråktaget för infrastruktur.

Genomförandet av åtgärden bedöms inte påtagligt försvåra utnyttjandet av kommunikationsanläggningen. Åtgärderna bedöms istället bidra till förbättrad möjlighet till utnyttjandet av anläggningen för personresor med kollektivtrafik.

Genomförandet av åtgärden bedöms inte påtagligt skada områdenas natur- och kulturvärden då området redan är ianspråktaget för infrastruktur. Åtgärderna bedöms istället bidra till förbättrad möjlighet till ökad turism och friluftsliv i riksintresseområdet.

6.4.2 Övriga skyddade områden och objekt

Projektets påverkan på kulturmiljön bedöms bli mycket begränsad. Kända kulturhistoriska lämningar (såsom en stenmurad källa) ligger utanför planområdet området och kommer inte att påverkas.

6.5 Slutsats

Ändamålet med bytesnoden är att skapa en tillgänglig, trygg och attraktiv bytespunkt som binder samman regional busstrafik med lokala linjer. Genom den valda utformningen uppnås detta. Genom att placera bytesnoden i Gräta samlas funktionerna för kollektivtrafiken på en plats nära Torrom och Norabygden. Etableringen sker i skogsmark intill befintlig infrastruktur och innebär ett begränsat nytt markanspråk/intrång. Utformningen bedöms vara en samhällsekonomiskt kostnadseffektiv lösning för att uppnå ändamål och projektmålen.

Vägplanen uppfyller kraven i 13 § väglagen och kan genomföras utan betydande miljöpåverkan

7 Markanspråk

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

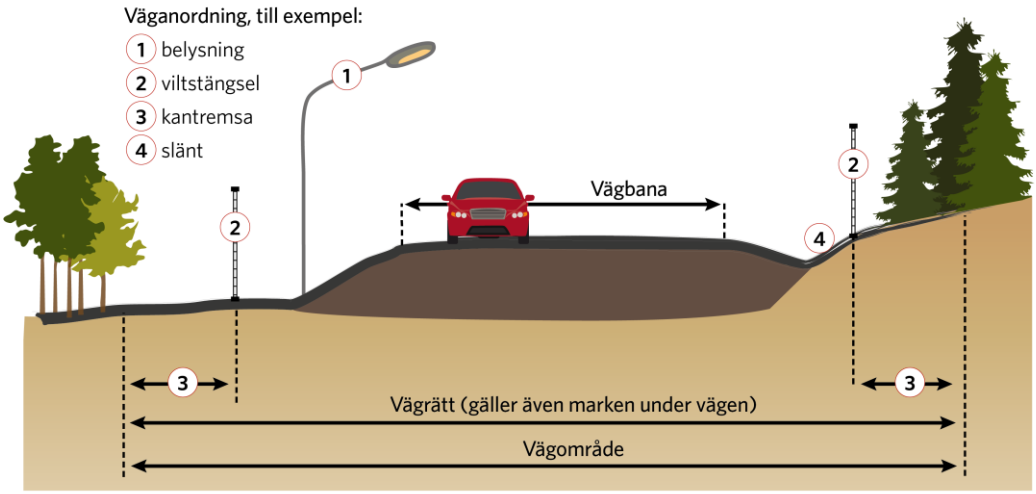
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

7.1 Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda 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. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen.

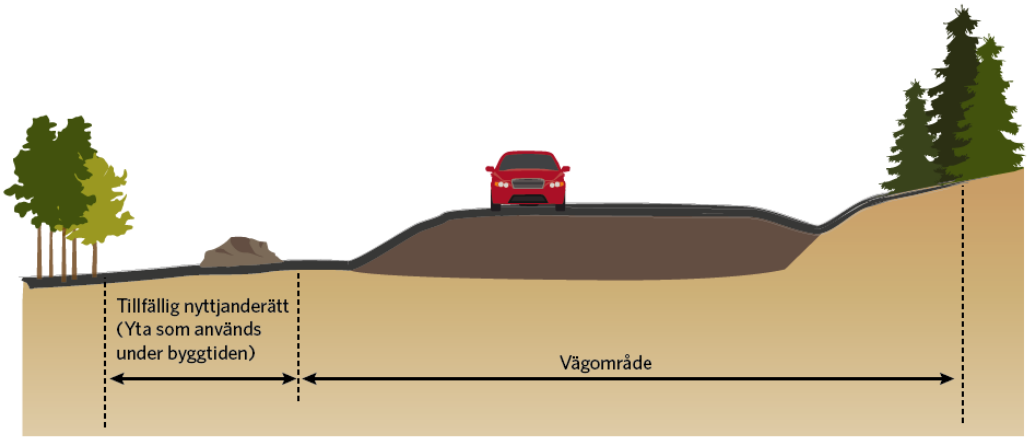
Figur 10: Illustrationsfigur över vägområdets ingående delar



7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

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

Figur 11: Illustrationsfigur över markanspråk för tillfällig nyttjanderätt i förhållande till permanent markanspråk för vägområde/vägrätt



8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

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

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan.

Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

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

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

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att *ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag*. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Tillstånd, dispenser m.m.

Ur miljösynpunkt så behöver inga tillstånd eller dispenser sökas

8.4 Kontroll och uppföljning

Entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets kontroll av miljö följer upp vattenhantering, skydd av kulturminne och invasiva arter.

8.5 Kostnader och finansiering

Finansiering sker via nationell plan, potten *smärre investeringsåtgärder* (trimningsåtgärder).

9 Referenser

Amalina Natur och Miljökonsult (2025). Naturvärdesinventering vid E4/v827, bytesnod Gräta.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland län (2024) Regionalt trafikförsörjningsprogram Västernorrland, 2024–2030Kramfors kommun (2013). Översiktsplan för Kramfors kommun.

Länsstyrelsen Västernorrland (2018). Nora-Rossvik värdebeskrivning (Y24).

Norconsult Sverige AB (2025). Samrådsunderlag E4/Väg 827 bytesnod Gräta (Ärendenummer TÄHS-2025-000203).

Trafikverket (2019). Åtgärdsvalsstudie: Bristande tillgänglighet till kollektivtrafik på E4 mellan Mörtsal–Gallsäter (TRV 2020/33566).

Trafikverket (2019) Åtgärdsvalsstudie, Bristande tillgänglighet till kollektivtrafik på E4 mellan Mötrsal och Gallsäter

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se