

SAMRÅDSUNDERLAG - E45 Gång- och cykelväg Hammerdal

Strömsund kommun, Jämtlands län

Vägplan, datum 2022-05-20



Trafikverket

Postadress: 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - E45 Gång- och cykelväg Hamnerdal

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2022-05-20

Ärendenummer: TRV 2022/4478

Version: 1.0

Kontaktperson: Daniel Gideonsson, projektledare Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning.....	6
1.1. Bakgrund.....	6
1.2. Beskrivning av projektet	6
1.3. Tidigare utredningar	8
1.4. Projekt mål och ändamål	8
1.4.1. Lokala mål.....	8
1.4.2. Miljö kvalitetsmål	9
2. Avgränsningar	10
2.1. Utrednings- och influensområde.....	10
2.2. Tid	10
3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
3.1. Vägens funktion och standard	11
3.2. Trafik och användargrupper.....	11
3.3. Lokalsamhälle.....	11
3.3.1. Befolkning och bebyggelse.....	11
3.3.2. Näringsliv och sysselsättning.....	11
3.3.3. Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner	12
3.4. Byggnadstekniska förutsättningar.....	12
3.4.1. Geotekniska förutsättningar	12
3.4.2. Avvattning	14
3.4.3. Belysning	14
3.4.4. Tekniska anläggningar och ledningar.....	15
3.5. Kommunala planer	15
3.6. Landskapet	17
3.7. Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen	17
3.7.1. Boende och hälsa.....	17
3.7.2. Kulturmiljö.....	17
3.7.3. Naturmiljö	19
3.7.4. Rödlistade arter och skyddade arter.....	19
3.7.5. Invasiva arter	19
3.7.6. Vilt och barriäreffekter.....	19
3.7.7. Naturresurser	19
3.7.8. Markföroreningar	19

4.	Objektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	21
4.1.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	21
4.2.	Miljö kvalitetsmål	21
4.3.	Miljö kvalitetsnormer	22
4.4.	Miljö balkens hänsynsregler	23
5.	Åtgärder.....	23
5.1.	Landskapet	23
5.2.	Naturmiljö	23
5.3.	Kulturmiljö	23
5.4.	Markmiljö.....	24
5.5.	Avvattning	24
6.	Bedömning av åtgärdens miljö påverkan.....	24
7.	Fortsatt arbete	24
7.1.	Planläggning	24
7.2.	Viktiga frågeställningar	25
8.	Källor	26

Sammanfattning

I Jämtlands län är väg E45 relativt lågtrafikerad med en hög andel tung trafik. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter. E45 är en del av Funktionellt Prioriterat Vagnät, FPV, för gods-transporter, långväga personresor och även för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik.

Alternativa vägar saknas för trafiken inom orten Hammerdal vilket medför problem främst för oskyddade trafikanter då väg E45 fungerar som genomfartsled såväl som lokalgata med gång- och cykeltrafik. Oskyddade trafikanter är hänvisade till ett smalt utrymme i vägrenen vilket är särskilt problematiskt vintertid.

Trafikverket upprättar en vägplan för en cirka 2,2 km lång GCM-väg (väg för gående, cyklister och mopedister) längs med E45, med start vid anslutning till enskild väg mot Håxås till lokalgatan Åsgatan. GCM-vägen föreslås att lokaliseras på östra sidan om väg E45 och ska, där så är möjligt, vara separerad med skiljeremsa.

Naturmiljön påverkas marginellt vid nedtagande av alléträd. Detta kompenseras med återplantering. Vid hantering och borttagande av invasiva arter påverkas naturmiljön positivt. Kulturmiljön anses inte påverkas av projektet och bedömningen görs att projektets påverkan på markmiljön kommer vara marginell. Det markområde som tas i anspråk ligger redan i nära anslutning till väg E45 och kommer fortsättningsvis utsättas för samma föroreningspåverkan från omgivningen som innan. Förutsatt att förorenade massor som påträffas tas om hand på rätt sätt samt att en eventuell spridning av förorening till grundvattnet undviks, kommer projektets påverkan på markmiljön troligen bli försumbar.

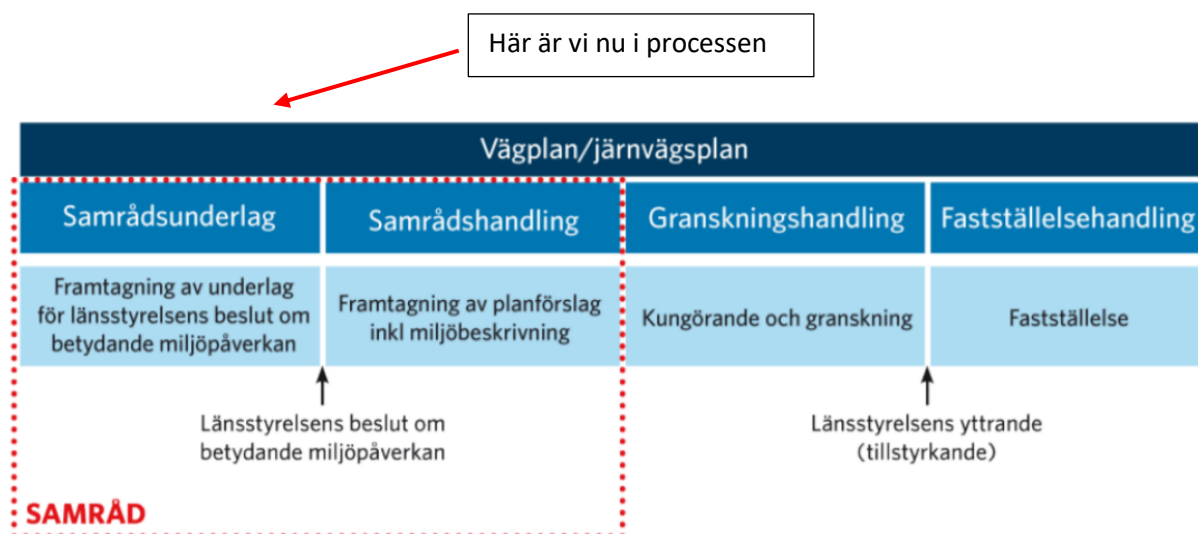
Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

1. Inledning

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

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

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



Figur 1–1 Figur över planläggningsprocessen.

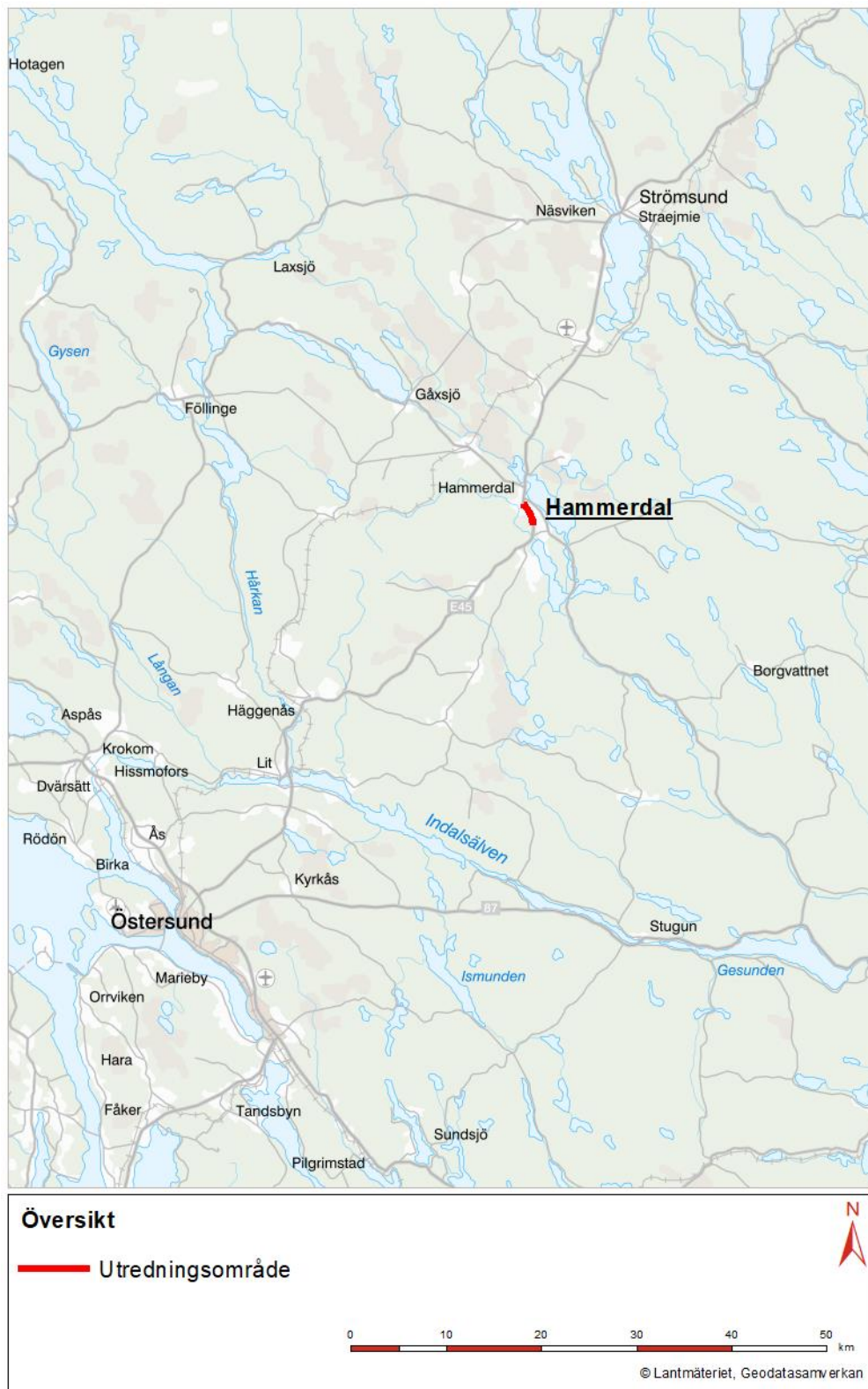
1.1. Bakgrund

I Jämtlands län är väg E45 relativt lågtrafikerad med en hög andel tung trafik. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter. E45 är en del av funktionellt prioriterat vägnät, FPV, för godstransporter, långväga personresor och även för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik.

Alternativa vägar saknas för trafiken inom orten Hammerdal vilket medför problem främst för oskyddade trafikanter då väg E45 fungerar som genomfartsled såväl som lokalgata med gång- och cykeltrafik. Oskyddade trafikanter är hänvisade till ett smalt utrymme i vägrenen vilket är särskilt problematiskt vintertid.

1.2. Beskrivning av projektet

Trafikverket upprättar en vägplan för en cirka 2,2 km lång gång- och cykelväg längs med E45, med start vid anslutning till enskild väg mot Håxås till och slut vid lokalgatan Åsgatan. Se figur 1.2–1 för orienteringskarta. GCM-vägen (väg för gående, cyklister och mopedister) föreslås att lokaliseras på östra sidan om väg E45 och ska, där så är möjligt, vara separerad med skiljeremsa.



Figur 1.2–1 Orienteringskarta

1.3. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie för Inlandsstråket Dalarna-Jämtland arbetades fram under 2016–2019.

En åtgärdsvalsstudie är en förberedande studie där Trafikverket försöker förstå trafiksituationen i sin helhet med de brister, problem eller behov som finns. Alla Trafikverkets formella planeringsprocesser ska föregås av åtgärdsvalsstudier. Arbetet följer fyrstegsprincipen som innebär att alla åtgärder analyseras i fyra steg där Trafikverket undersöker hur transportsystemet kan användas bättre innan man föreslår att bygga om och bygga nytt.

1.4. Projekt mål och ändamål

Projektets ändamål:

- Projektets syfte är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter genom byn Hammerdal.

Projektmålen för GCM-vägen (väg för gående, cyklister och mopedister) i Hammerdal:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter genom byn Hammerdal.
- Projektet ska göra det mer attraktivt att välja gång och cykel för korta dagliga transporter i Hammerdal

1.4.1. Lokala mål

I Strömsund kommuns gällande översiktsplan från 2014 lyfts följande frågor fram som en del av kommunens vision för 2030:

- God och hållbar livsmiljö för människor och näringsliv
- Befolkningsutveckling
- Integration, mångfald och tillgänglighet
- Miljöarbete och miljömål

För att nå visionen har kommunen pekat ut ett antal aktiviteter. Bland annat:

- Att inom ramen för den kommunala kompetensen verka för en god lokal och regional infrastruktur.
- Genom att erbjuda bra kommunal service, goda kommunikationer, en bred arbetsmarknad, utveckling av besöksmål och verka för goda samhällstjänster i övrigt blir Strömsunds kommun ett ställe där man kan trivas och lyckas. Ett ställe som kvinnor och män vill flytta till, bo kvar på och besöka.

Strömsunds kommun arbetar för närvarande med en ny översiktsplan.

1.4.2. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2030. De sexton miljökvalitetsmålen anges i tabell 1.4.2–1 och de gröna bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 1.4.2–1 Miljökvalitetsmålen som berörs av projektet.

1. Begränsad klimatpåverkan	4. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

2. Avgränsningar

2.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för vägplanen framgår av figur 2.1–1. Influensområdet är ofta större än vägplanens utredningsområde. Inom influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan.

För följande aspekter är influensområdet större:

- Naturmiljö
- Röddlistade arter och skyddade arter



Figur 2.1–1 Översiktskarta med utredningsområde

2.2. Tid

Planerad byggstart är tidigast 2025 med planerad byggtid ett år.

3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

3.1. Vägens funktion och standard

E45 sträcker sig från Göteborg till Karesuando och ingår i det nationella stamvägnätet samt är riksintresse för kommunikation. E45 en viktig väg för arbetspendling, näringslivets transporter inom Norrlands inland, fritids-/turismpendling till fjällen. E45 är även utpekad som rekommenderad primär väg för farligt gods.

På aktuell sträcka är vägen mellan 7,7 och 8,2 meter bred med vägren på 0,25 meter. Från Håxås och norrut ca 1,2 km är högsta tillåtna hastighet 90 km/h för att därefter övergå till 70 km/h i ca 0,8 km. Närmast Hammerdal är högsta tillåtna hastighet 50 km/h.

Vägen har BK 4 med särskilda villkor (en bärighetsklass där fordon på upp till 74 ton får trafikera vägen).

3.2. Trafik och användargrupper

Väg E45 går rakt igenom tätorten Hammerdal. Årsmedelsdygnstrafiken på aktuell sträcka är cirka 1 920 fordon per dygn, varav tung trafik motsvarar ca 22 %, mätår 2019. Det saknas gång- och cykelvägar och gående och cyklister samsas med fordonstrafiken. E45 fungerar som lokalgata och genomfartsled. Oskyddade trafikanter är hänvisade till ett smalt utrymme i vägrenen.

Länstrafiken Jämtland trafikerar Hammerdal med busslinjerna 45 och 142. På aktuell sträcka finns det sex busshållplatser, Håxås vägskäl, vid E45/Håxås, vid Hammerdals industriområde och Hammerdal åsen vid E45/Åshamragatan.

3.3. Lokalsamhälle

3.3.1. Befolkning och bebyggelse

Den planerade lokaliseringen för GCM-vägen sträcker sig längs med E45 som är belägen i Strömsunds kommun. Strömsunds kommun har ca 12 000 invånare. Vägen sträcker sig genom glesare bebyggelse utan att passera större tätorter. Markanvändning som är angivet i utredningsområdet är skogs- och jordbruk.

Hammerdal är en tätort ca 30 km söder om Strömsund med ca 1 200 invånare. På aktuell sträcka är befolkningen koncentrerad till Hammerdal med mer utspridd bebyggelse i byarna runt om.

3.3.2. Näringsliv och sysselsättning

I Hammerdal finns flera mindre företag. Här finns träindustriföretag, bland annat några hustillverkningsföretag. Det finns camping och hotellverksamhet, företag inom skogsnäringen och inom livsmedel.

I Strömsunds kommun och angränsande kommuner finns flera företag i varierande branscher som är viktiga arbetsplatser för de som bor i Hammerdal. Trots långa avstånd är ofta arbetspendling mellan närliggande kommuner omfattande.

I Strömsunds kommun finns främst branscher inom industri, turism och handel.

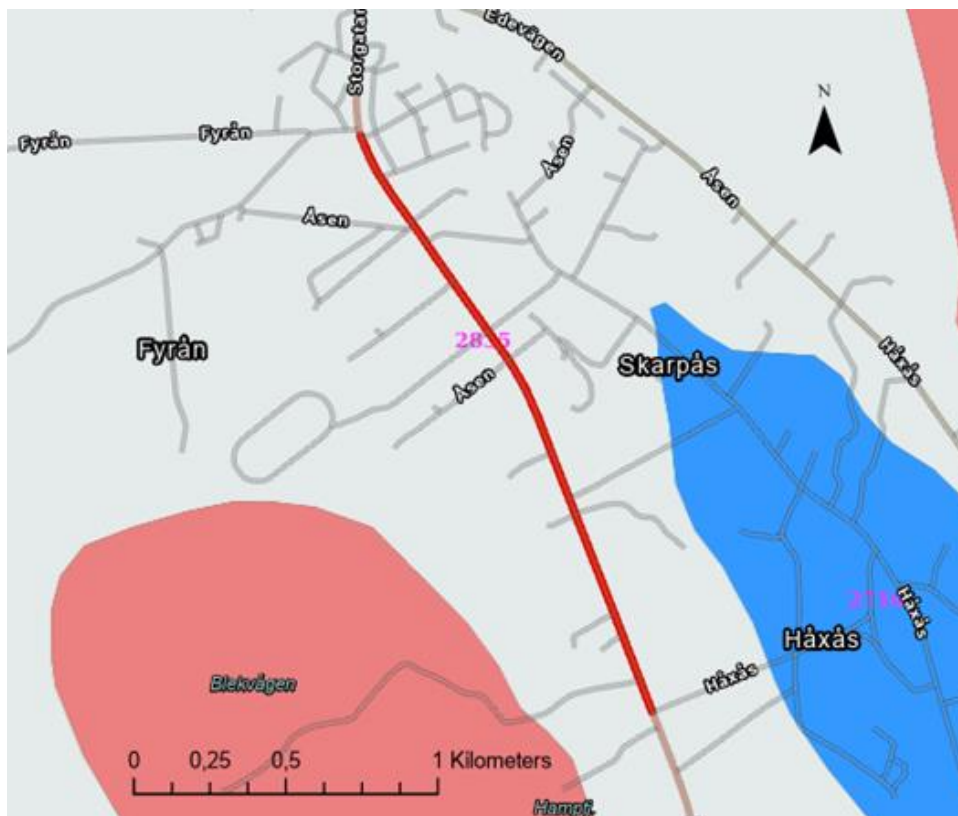
3.3.3. Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner

Hammerdal är en tätort med mycket service. Här finns livsmedelsbutiker, restauranger, medborgarhus och bio, hotell, camping, idrottsplats, skolor med mera. Även Östersund som ligger ca 67 km söder om Hammerdal och Strömsund som ligger ca 27 km norrut är viktiga för jobb och service.

3.4. Byggnadstekniska förutsättningar

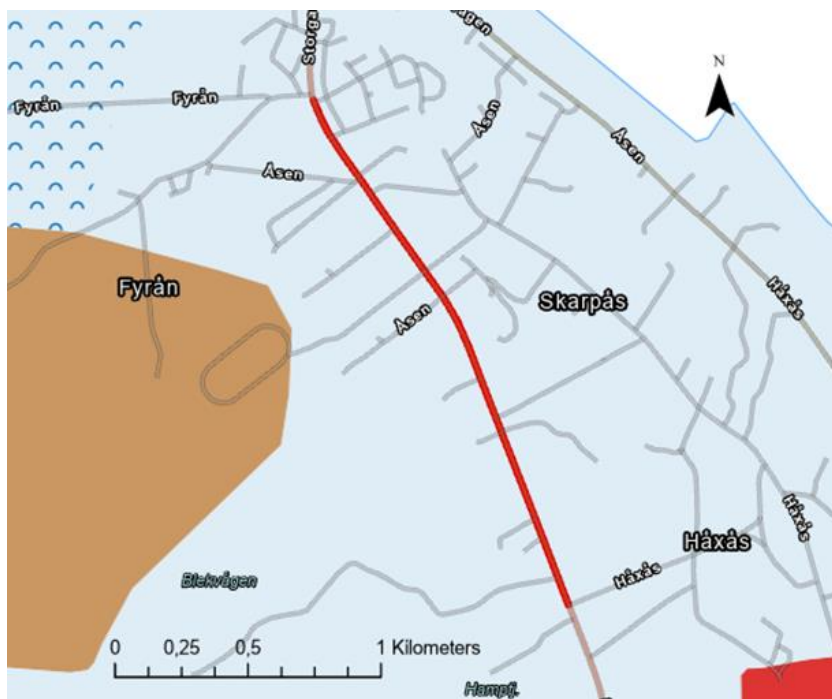
3.4.1. Geotekniska förutsättningar

Sveriges geologiska undersökningars (SGU) berggrundskarta visar på att sträckan bedöms bestå av den kaledoniska orogenen där en skifferberggrund täcker hela sträckan med ett område av granit på västra sidan och ett område med kalksten på östra sidan, se figur 3.4–1.



Figur 3.4–1 Berggrundskarta över området. Vitgrå indikerar skiffer, blå färg indikerar kalksten och rött är granit

SGU:s jordartskarta säger att det är morän längs hela sträckan, troligen är det en silt eller lermorän då berggrunden består av skiffer. Strax till väster om den tänkta sträckningen finns det ett område med torv, se figur 3.4–2.



SGU:s jorddjupsmodell visar på ett varierande djup längs sträckan. Störst djup hittas i norr och området blir grundare åt söder. Längst i norr uppskattas jorddjupet 5-10 m alldeles på gränsen till 10-20 m. Mitten av området har ett uppskattat 3-5 m och längst i söder ligger sträckning på gränsen mellan ett uppskattat jorddjup på 1-3 m till 3-5m. Jorddjupsobservationer från brunnsdataarkivet visar på ett jorddjup på ca 9 m – 14 m i norra delen av sträckan och ca 6 m vid mitten av sträckan. För den södra delen finns inga jorddjupsobservationer. Se figur 3.4–3

3.4.2. Avvattning

E45 genom Hammerdal avvattnas via ett mindre antal gallerbrunnar, öppna diken och trummor. Delar av ytvattnet fördröjs och infiltreras i vägdikena. Resterande ytvattnet leds till Fyrsjön via Vågarna och Fyrån. Dagvattnet från gallerbrunnarna leds via ledningar ut i Hammerdals- och Edessjön som via Edeforsen når Fyrsjön.



Figur 3.4–4 Översiktskarta med omkringliggande sjöar och vattendrag.

Avvattningen från E45 leds till statusklassade vattenförekomster. Vågarna, Fyrån, Fyrsjön och Hammerdalssjön är alla statusklassade som måttlig ekologisk status och de uppnår ej god kemisk status. Kvalitetskraven är god ekologisk status till 2027 och god kemisk status med undantag för kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter.

Fyrsjön är ett Natura 2000-område för Art- och habitatdirektivet och Edeforsen som förbinder Edessjön med Fyrsjön är ett naturreservat. Hammerdal ligger även inom gränsen för riksintresset av det skyddade vattendraget Ammerån.

3.4.3. Belysning

E45 i Hammerdal är belyst genom hela utredningsområdet. Trafikverket har belysning i områdets norra del, med fortsättning norrut. Strömsunds kommun innehar belysning i resterande del av området samt vid angränsande lokalvägar.

3.4.4. Tekniska anläggningar och ledningar

Längs med väg E45 finns ledningar samt kablar utmed delar av sträckan. Identifierade ledningar är eldistributionsledningar, tele, opto, belysning, fjärrvärme- samt VA-ledningar (spillvatten- dagvatten- och vattenledningar). Ledningar och kablar korsar befintlig väg på ett flertal ställen.

3.5. Kommunala planer

Översiktsplan

Strömsunds kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 11 juni 2014. I översiktsplanen står det att Trafikverket identifierat strategiska markbehov för gång-och cykelvägar på en 3 km lång sträcka vid E45 Hammerdal.

I översiktsplanen nämns även att gång- och cykelvägar planeras vid Strömsunds-Ulriksfors och vid E45 Hoting.

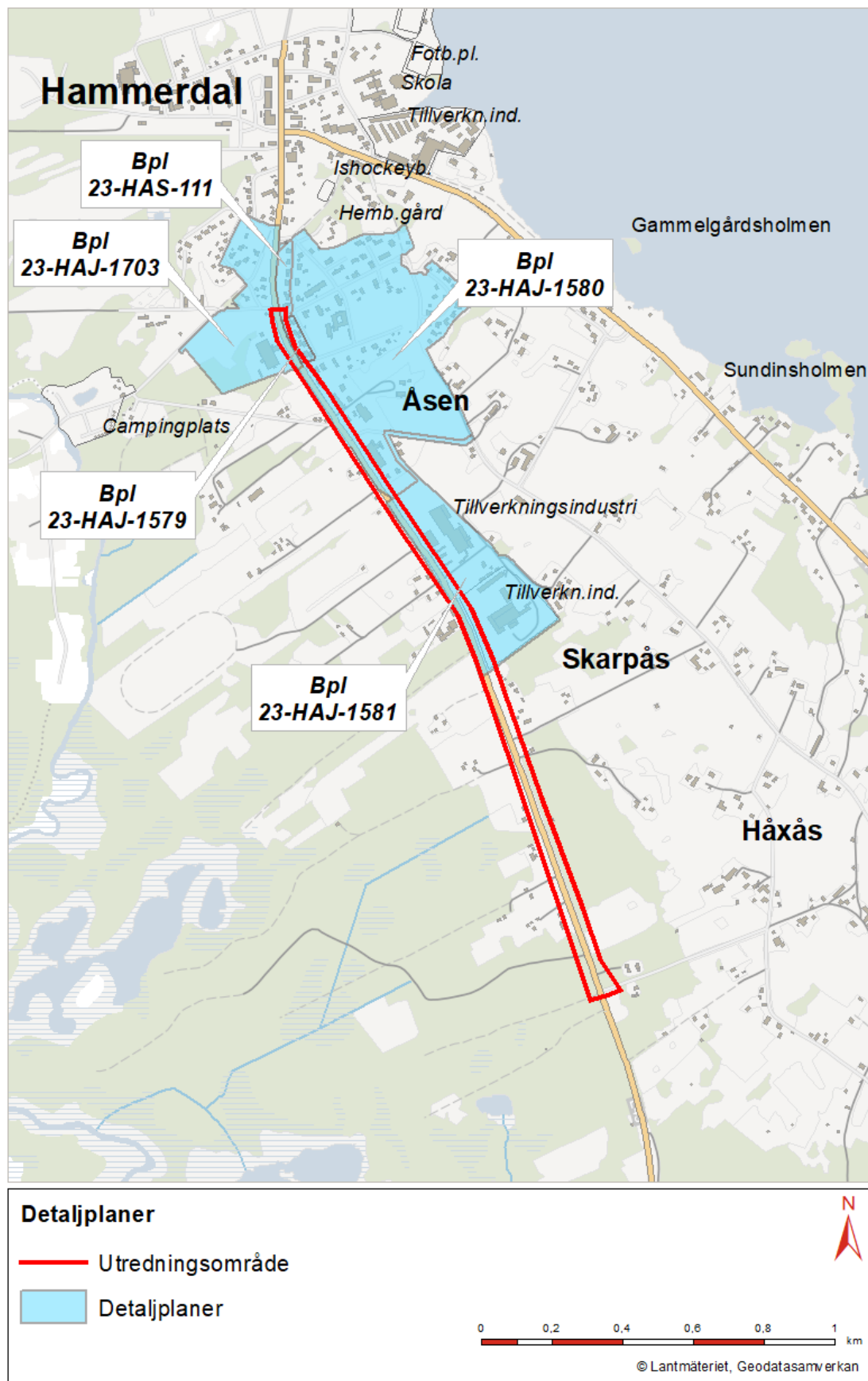
Detaljplaner

I södra delen av Hammerdals samhälle finns fem stycken byggnadsplaner upprättade mellan åren 1963 och 1977. För aktuell vägsträcka gäller byggnadsplanerna från norr vid Fyråvägen till södra hörnet av fastigheten Strömsund Åsen 1:18.

Det finns ingen pågående kommunal planläggning som behöver samordnas med vägplanearbetet. Se figur 3.5-1 över detaljplaner som kan beröras av den planerade GCM-vägen. Följande byggnadsplaner kan komma att påverkas av projektet.

- Ändring av byggnadsplan för del av Åsens by, 23-HAJ-1579 vann laga kraft den 24 oktober 1964. Inom utredningsområdet är marken markerad som allmän plats väg, område för industriändamål samt mark som icke får bebyggas.
- Förslag till ändring av byggnadsplan för Hammerdals M:E, 23-HAS-111 vann laga kraft den 6 december 1965. Inom utredningsområdet är marken markerad som allmän plats väg/park och mark med beteckningar som hänföra sig till byggnadsplanebestämmelserna.
- Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Hammerdals samhälle, 23-HAJ-1580 vann laga kraft den 16 december 1971. Inom utredningsområdet är marken markerad som väg/park, område för industriändamål, område för småindustriändamål och mark som icke får bebyggas.
- Förslag till utvidgning av byggnadsplan för Hammerdals samhälle, 23-HAJ-1581 vann laga kraft 17 november 1972. Inom utredningsområdet är marken markerad som väg, område för industriändamål och mark som inte får bebyggas.
- Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för Hammerdals samhälle, 23-HAJ-1703 vann laga kraft den 13 juli 1978. Inom utredningsområdet är marken markerad som allmän plats väg/park, bostäder, bostäder och handel, industri och mark som inte får bebyggas

I det fortsatta samrådet kommer eventuell påverkan och avvikelse på gällande byggnadsplaner att bedömas av Strömsunds kommun. Trafikverket gör initialt i samrådsunderlag bedömningen, att viss påverkan kommer att ske där planerna anger allmän plats eller är prickmark.



Figur 3.5–1 Detailplaner som kan komma att beröras av den planerade GCM-vägen.

3.6. Landskapet

På aktuell sträcka är E45 i stort sett rak och flack men området runt den aktuella sträckan är omväxlande och varierat. Det omgivande landskapets utmärkande karaktärsområden är skogslandskap, odlingslandskap och bebyggelse.

Variationen mellan öppet och slutet leder till att siktlinjer skapas från vägen, med höjder och barrskog i fonden.

Skogslandskap

Längs södra halvan av sträckan finns det flera mindre skogspartier bestående av främst gran, med inslag av lövträd främst björk och asp och även tall. Det finns även kalhyggen med mer eller mindre uppvuxen sly och ogräs.

Odlingslandskap

Även odlingslandskapet är småskaligt och finns främst i sydvästra delen av sträckan. Åkrarna är belägna intill bebyggelse och består av både betes- och jordbruksmark. Öppenheten bidrar till att siktlinjer skapas med höjder och barrskog i fonden. Mellan vägen och jordbruksmarken består vägkanterna av äng eller klippt gräs.

Bebyggelse

Bebyggelsen längs sträckan är varierad. I södra delen finns enstaka villor och gårdar i trä med stora tomter. Här finns stora gräsmattor och många uppvuxna träd, främst björk och gran och större solitärbuskar av hägg och sälg.

Längs norra sträckan finns mindre industrifastigheter som tex ett betonggjuteri, en byggfirma, en trähus-verksamhet och ett slakteri. När man når Hammerdals tätort blir bebyggelsen tätare, dels i form av fler industrilokaler, dels låg, tätare villabebyggelse med trädgårdar som angränsar direkt mot E 45:an. Tomterna består här av klippta gräsmattor, planteringar och uppvuxna träd.

3.7. Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

3.7.1. Boende och hälsa

I närområdet finns gott om friluftaktiviteter för boende och turister, i form av fina fiskevatten, vandringsleder, hjortronmyrar och orkidélandskap och på vintern skoterleder och skidanläggning. På västra sidan om vägen finns också en travbana.

Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad på flera sätt. Det kan röra sig om vägtrafikbuller, luftföroreningar och barriärpåverkan. Längs den aktuella sträckan rör det sig främst om barriärpåverkan. Eftersom det inte finns någon gång- och cykelväg och inte tillräckligt utrymme för oskyddade trafikanter undviker man att färdas till fots eller cykel. Vägen kan också vara svår att korsa eftersom det inte finns några ordnade passager över vägen.

I och runt Hammerdal finns inga stora ordnade turistmagneter men landskapet är rikt på utflyktsmål vad gäller badplatser, fiskevatten, skoterleder, hjortronmyrar och andra fina naturmiljöer med vandringsmöjligheter.

3.7.2. Kulturmiljö

Hammerdal är en tätort med medeltida ursprung beläget i ett rikt kulturlandskap. Det omgärdande mosaiklandskapet präglas av odlingsmark, dalar och skogsmarker i närhet till Hammerdalssjön samt

flera mindre sjöar. Den planerade GCM-vägen längs väg E45 går genom ett tätbebyggt område i gränslandet till landsbygd. Bebyggelsen bär spår främst från 1900-talets bebyggelseexpansion i kombination med äldre gårdar. Inom utredningsområdet finns inga fornlämningar registrerade i kulturmiljöregistret. Området omfattas inte av något riksintresse för kulturmiljövården och inga byggnadsminnen berörs av projektet.

Området runt Hammerdal karaktäriseras till stor del av fångstkulturer som fortlevt parallellt med jordbruket långt in i historisk tid. Exempel på fångstkulturen kan beskådas vid några av Jämtlands läns hållristningslokaler daterade till stenålder, parallellt med områdets många fångstgropar vilka är länets vanligast förekommande fornlämningstyper. Det är först under äldre järnålder som en bondekultur uppkommer med större gårdar samt boskap. Under hela järnåldern utvecklas dock bondekulturen parallellt med en kvarvarande jakt- och fångstnäring. Mellan väg E45 och den äldre sockenvägen vid Ede har en handsidd spjutspets påträffats, troligen i kontexten av en fångstgrop. Detta påvisar jaktens betydelse även fram i historisk tid.

Den planerade GCM-vägen planeras att anläggas på östra sidan av E45. Förslaget är positivt för kulturmiljön, för att minimera intrång i kulturhistorisk bebyggelse. Längs den östra sidan av vägen har följande kulturhistoriska objekt identifierats. Se tabell 3.7–1 över identifierade kulturmiljöer längs planerad vägsträckning

Tabell 3.7–1. Tabell över identifierade kulturmiljöer längs planerad vägsträckning.

Objekt	Typ	Beskrivning	Värdering
Storgatan 87	Bebyggelse	Kvarnbyggnad med hög historisk läsbarhet. Uppförd före 1920-talets bebyggelseexpansion. Rödmålad med stående lockpanel, spröjsade fönster, uppfodringsluckor och platt tak. Byggnaden används idag som loppisverksamhet.	Högt kulturhistoriskt värde.



Figur 3.7–1 Kulturhistorisk bebyggelse på Storgatan 87.

3.7.3. Naturmiljö

Naturmiljön består i huvudsak av skogsbruk, jordbruk, vägsränor och privata trädgårdar. Mellan dessa ytor finns några platser där sly och ogräs håller på att ta över. Stora uppvuxna träd, dungar och större buskar finns på flera ställen som bidrar till den biologiska mångfalden. Inga vattendrag eller sjöar med strandskydd berörs av arbetet.

Längs sträckan finns tre alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. Alléerna består av björkar och är placerade både i direkt anslutning till vägen och längs angränsande vägar.

Några övriga områden som omfattas av generella biotopskyddet har inte påträffats inom projektets utredningsområde.

3.7.4. Rödlistade arter och skyddade arter

Ett artutdrag från SLU Artdatabanken genomfördes i februari 2022. Artutdraget omfattade fynd av rödlistade arter, Natura 2000 arter (arter i fågeldirektivets bilaga 1 och habitatdirektivets bilaga 2,4,5), fridlysta arter (exklusive fåglar) och skyddsklassade arter samt samtliga fågelfynd med häckningskriterium.

Utdraget från artportalen visade inga sedan tidigare dokumenterade arter inom inventeringsområdet.

3.7.5. Invasiva arter

Ett artutdrag från SLU Artdatabanken genomfördes i februari 2022. Artutdraget omfattade inga fynd av invasiva arter inom inventeringsområdet.

3.7.6. Vilt och barriäreffekter

E45 i sig utgör en barriär för vilt och människor. Barriäreffekten anses ej vara hög då inga viltstängsel, vägräcken eller mitträcken finns längs sträckan. Det finns inga ordnade passager över E45 längs sträckan.

3.7.7. Naturresurser

Undersökningsområdet och hela Hammerdal befinner sig enligt (VISS, 2022) inom ett ca. 6 mil brett område som innefattas av Riksentresse för vattendrag (4:6: Ammerån). I övrigt befinner sig aktuell vägsträcka ej inom något skyddat område enligt Naturvårdsverkets kartverktyg "Skyddad Natur" (Naturvårdsverket, 2022). Närmaste skyddade område är Hammerdalssjön i öst som innefattas av Riksentresset för naturvård och friluftsliv. Hammerdalssjön är även ett Natura 2000-område som innefattas av art- och habitatarkivet med avseende på flodpärlmussla, stensimpa och utter.

Området berörs inte vad någon grundvattenförekomst.

Det finns ett antal energibrunnar inom och i närheten av utredningsområdet, det har även identifierats andra brunnar med okända användningsområden (SGU Brunnssakriv). Brunnar kommer inventeras längre fram i anslutning till byggstart.

3.7.8. Markföroreningar

Längs aktuell vägsträcka finns ett antal verksamheter, både nuvarande och historiska, som kan ha gett upphov till markföroreningar. Sex av dessa verksamheter finns registrerade i EBH-portalen (2022) och därutöver har ytterligare fyra verksamheter identifierats som potentiellt kan ha orsakat

föroreningar längs vägsträckan. Verksamheterna i fråga är av följande typer: vägstation, f.d. sågverk, f.d. verkstadsindustri, träindustri, betong- och cementindustri, f.d. åkeri, småskalig tillverkningsindustri och lagerlokal, uppställnings-/lagerytor, byggföretag samt en f.d. kvarn.

Eftersom den vägsträcka som idag utgör E45 i detta område anlades innan 1973 finns risken att tjärasfalt, innehållande stenkolkstjära (PAH), förekommer. Via transporter och slitage av vägbanan kan transport av damm och partiklar innehållande PAH till närliggande vägdike ske, vilket kan oraska föroreningar i vägdiken. Ibland används betong som fyllnadsmaterial i vägbanor. Äldre betong kan innehålla halter av Cr (VI), vilket också kan ge upphov till förorening.

Längs aktuell vägsträcka har ett fåtal trafikolyckor skett. Inget läckage av olja, diesel, bensin eller andra potentiellt förorenade vätskor finns dokumenterat i samband med olyckorna. Däremot uppstod en gräsbrand i samband med en olycka 2017. Gräsbranden släcktes med hjälp av vatten och en pulversläckare. Om pulversläckaren var av äldre typ finns risken att den innehöll PFAS-ämnen som då kan ha förorenat olycksplatsen. I tabellen 3.7–1 redovisas en sammanfattning av olika verksamheter samt vägmateriell som potentiellt kan ge upphov till markföroreningar, samt en kolumn om ursprunget till dessa föroreningar.

Tabell 3.7–1. Sammanställning av vilka föroreningar som bedöms kunna påträffas i anslutning till olika typer av verksamheter och vägmateriell samt ursprunget till dessa föroreningar.

Typ av industri/område	Potentiella föroreningar	Ursprung till potentiella föroreningar
Vägbeläggning, närliggande vägdikesmassor	PAH	Tjärasfalt
Fyllnadsmaterial till väg	Cr (VI)	Äldre betong
Fyllnadsmaterial till väg	Metaller, PAH	Generellt i fyllnadsmaterial
Släckning av brand	PFAS	Pulversläckare
Vägstation	Alifater, aromater, PAH, metaller	Asfaltsverk, petroleumprodukter
Sågverk/Träindustri/Byggföretag	PAH (Kreosot), Metaller (CCA)	Impregnering av träprodukter
Verkstäder/åkerier/uppställningsytor	Alifater, aromater, PAH, BTEX, MTBE, metaller	Drivmedel, oljor, metallskrot
Cement- och betonggjuteri	Cr (VI)	Äldre betong
f.d. Kvarn	Hg	Betningsmedel

4. Objektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

En 2,5 meter bred GCM-väg från enskild väg i Håxås till lokalgatan Åsgatan planeras. GCM-vägen förslås anläggas på östra sidan av E45 och vara friliggande för att hantera avvattningen och snön mellan väganläggningarna. Vid trånga passager förbi bebyggelse och andra viktiga värden kommer GCM-vägen att separeras med kantsten mot E45.

Längs den aktuella sträckan så finns det i dagsläget tre stycken befintliga hållplatser, tre stycken busshållplatser på vardera sida om E45. GCM-vägen kommer att anpassas mot busshållplatser på östra sidan av E45.

Om GCM-vägen ska belysas eller inte utreds vidare till samrådshandlingsskede.

4.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Den nya planerade GCM-vägen gör det möjligt för fler människor att uppleva landskapet på ett tryggt, säkert och miljömedvetet sätt. Tillgängligheten till omkringliggande rekreationsområden och övriga målpunkter ökar för fotgängare och cyklister, vilket har en positiv inverkan på hälsan och en tryggare boendemiljö.

Projektet bedöms inte leda till någon ökning av vägtrafikbuller och därmed ger ingen påverkan vad gäller ökade bullernivåer. Projektet har bedömts som icke väsentlig ombyggnad och vägtrafikbuller hanteras genom Trafikverkets nationella projekt. Skyddsåtgärder för att minska buller under byggnation arbetas fram i nästa skede.

Vattenförekomsterna som har identifierats för projektet har klassad ekologisk status måttlig. Detta på grund av morfologiska, konnektivitet, och hydrogeologiska faktorer. Projektets planerade åtgärder bedöms inte leda till ytterligare negativa effekter på vattenförekomsterna. Åtgärderna sker intill befintlig väg och inga åtgärder i vattendrag som riskerar ge negativa konsekvenser.

Befintliga större träd och alléer som finns tätt intill vägen riskerar att påverkas, vilket förutom förlust av ekologiska värden även kan påverka upplevelsevärdena eftersom de skapar karaktär, ger variation samt skydd för gående och cyklister. Vidare utredning krävs för att fastställa om alléerna påverkas eller inte av projektet. I kommande projektering kommer detta beaktas och om alléerna bedöms påverkas utarbetas skyddsåtgärder samt att samråd genomförs med Länsstyrelsen.

Eftersom trädgårdar ligger dikt an mot vägen längs en del av sträckan så kan intrång i de boendes närmiljö bli nödvändiga. Detta påverkar framför allt de boende, men även de som färdas längs vägen eftersom trädgårdar skapar trivsamma känslor och positiva upplevelsevärden. Trädgårdar har också stora biologiska och ekologiska värden.

4.2. Miljökvalitetsmål

Den samlade bedömningen är att de planerade åtgärderna inte medför någon försämring av målpuppfyllelsen för de berörda miljökvalitetsmålen.

Begränsad klimatpåverkan påverkas positivt i och med anläggandet av en GCM-väg vilket kan leda till att fler närboende blir motiverade till att ta cykel i stället för bil.

Frisk luft påverkas positivt i och med att anläggandet av gång- och cykelvägen kan leda till minskad biltrafik genom Hammerdal med minskade utsläpp som följd.

Giftfri Miljö berör bland annat risk för spridning av miljöfarliga ämnen till vår boendemiljö och är ett hot mot biologisk mångfald. Genom att vidta skyddsåtgärder där det krävs ska spridning av miljöfarliga ämnen förhindras.

Levande sjöar och vattendrag bedöms inte påverkas negativt. Dagvattnet från den planerade anläggningen ska utredas vidare och förutsättningen är att dagvattnet ska omhändertas så att föroreningar till recipient minimeras.

God bebyggd miljö bedöms inte påverkas negativt. Förslag på åtgärderna förbättrar situationen för oskyddade trafikanter i Hammerdal.

4.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens femte kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Om denna överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara normen.

I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids.

Denna miljökvalitetsnorm bedöms inte beröras då projektet inte medför någon ökning av vägtrafik. Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter genom att bygga en gång- och cykelväg, vilket även bidrar till möjligheten att välja andra transportmedel än bil vilket är positivt för luftkvalitén.

Yt- och grundvatten

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats.

Projektet bedöms inte påverka några yt- eller grundvattenförekomster inom utrednings- eller influensområdet.

Fisk- och musselvatten

Förordning (2001:1554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten.

Projektet bedöms inte påverka några fisk- eller musselvatten inom utrednings- eller influensområdet.

Omgivningsbuller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningarna.

För att en bullerkartläggning ska behöva göras krävs en trafikmängd på över tre miljoner fordon per år, vilket innebär att denna vägplan inte omfattas av denna miljökvalitetsnorm.

4.4. 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. Åtgärder

5.1. Landskapet

Utblickar över det öppna landskapet bör tas tillvara som ett sätt att förhöja upplevelsen för gång- eller cykeltrafikanter och utrustning eller vegetation bör placeras så att inga viktiga siktlinjer förstörs. Om större träd behöver tas ned bör plantering av ny vegetation ske som kompensation.

5.2. Naturmiljö

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer alléerna, som är skyddade enligt 7 kap miljöbalken, fortsätta att beaktas för att så långt som möjligt minimera intrång och påverkan på dessa. Vidare utredning behövs för att fastställa i vilken utsträckning alléerna påverkas. Eventuellt intrång kommer hanteras i vägplanen och genom samråd med länsstyrelsen.

Massor innehållandes invasiva arter ska betraktas som förorenade massor och hanteras därefter.

5.3. Kulturmiljö

Objektet Storgatan 87 uppmärksammas för att framtida projektering och entreprenad ska kunna visa hänsyn gentemot byggnaden. Byggnaden har ett *högt kulturhistoriskt värde*, där effekterna av entreprenaden kan utgöra en *måttligt till stor negativ konsekvens* på kulturmiljön om byggnaden inte skyddas. Detta gäller direkta skador på fasad eller liknande som skulle kunna uppstå, men likväl tillfälliga förändringar av upplevelsevärde genom exempelvis schaktmassor som stör siktlinjer.

Kvarnen är belägen så pass nära E45, att det inte kan uteslutas att byggskedet påverkar fastigheten och dess direkta närområde. Om skyddsåtgärder vidtas kan i stället en *neutral konsekvens* uppnås. Efter anläggandet av GCM-vägen förväntas inga, det vill säga *neutrala konsekvenser* för kulturmiljön.

För att eftersträva en neutral konsekvens rekommenderas skyddsåtgärder vid schakt- och anläggningsarbeten på sträckningen förbi bebyggelsen på Storgatan 87. Skyddsåtgärder kan bestå i kännedom hos entreprenaden om skyddsvärd byggnad enligt PBL 7 kap. 13,14 §. Vid behov rekommenderas skyddsstängsel.

5.4. Markmiljö

I samband med anläggandet av den planerade GCM-vägen finns det risk för spridning av markföroreningar om skyddsåtgärder inte vidtas. Föroreningarna kan härröra från idag kända föroreningskällor men också tjärasfalt i befintlig anläggning. I kommande utredningar kommer markmiljöprovtagning att genomföras och resultatet kommer beaktas i det fortsatta arbetet.

Vid masshantering ska beredskap finnas för att omhänderta potentiellt förorenade massor. Vidare kan skyddsåtgärder för att minimera negativ påverkan på skyddsvärd natur behöva vidtas. Skyddsåtgärder i samband med hantering av invasiva arter eller för att förhindra spridning av invasiva arter kan bli aktuella vid hantering av massor. Behov och omfattning av skyddsåtgärder kommer utredas vidare i kommande skeden.

5.5. Avvattning

Klimatförändringar kan komma att medföra kraftig och långvariga regnperioder. För att förhindra översvämningar kommer enligt rekommendation från Trafikverket en klimatkoefficient på 1,3 att användas vid beräkningar av förväntade dagvattenflöden för att kunna ta höjd för förändrade vattennivåer vid utformning av anläggningen.

6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Naturmiljön påverkas marginellt vid nedtagande av alléträd. Detta kompenseras med återplantering. Vid hantering och borttagande av invasiva arter påverkas naturmiljön positivt. Kulturmiljön anses inte påverkas av projektet. Bedömningen görs att projektets påverkan på markmiljön kommer vara marginell. Det markområde som tas i anspråk ligger redan i nära anslutning till väg E45 och kommer fortsättningsvis utsättas för samma föroreningspåverkan från omgivningen som innan. Förutsatt att förorenade massor som påträffas tas om hand på rätt sätt samt att en eventuell spridning av förorening till grundvattnet undviks, bedöms projektets påverkan på markmiljön bli försumbar.

7. Fortsatt arbete

7.1. Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan inarbetas en miljöbeskrivning i planbeskrivningen som kommer att upprättas i senare skede.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse, kollektivtrafikmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande

miljöpåverkan, utökas samrådskretsen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer samt den allmänhet som berörs.

Samråd som genomförs i samband med vägplanens upprättande kommer beskrivas i projektets samrådsredogörelse.

Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslut kan överklagas till regeringen.

7.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar att bevaka i fortsatt planläggning:

- Hänsyn bör tas till björkalléer i norr, andra uppvuxna större träd samt befintliga trädgårdar
- Siktlinjer ut i landskapet ska behållas

8. Källor

Jordbruksverket, 2003. Indikatorarter – metodutveckling för nationell övervakning av biologisk mångfald i ängs- och betesmarker, Rapport 2003:1.

Jordbruksverket, 2005. Rapport 2005:1, Ängs- och betesmarksinventeringen 2002–2004.

Länsstyrelsen geoportal (2022). <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

Naturvårdsverket, 2012. Biotopskyddsområden. Vägledning om tillämpningen av 7 kapitlet 11 § miljöbalken.

Naturvårdsverket (2022). Kartverktyg - Skyddad natur. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Salomon L, 2017. Fältflora över signalarter i skog. Lavar – mossor – kärlväxter. Books on Demand, Stockholm

SLU Artdatabanken, 2022. Utdrag av samtliga arter (inkl. skyddsklassade).

SLU Artdatabanken Artfakta. Besökt 2022 <http://artfakta.artdatabanken.se>

Svensk Standard 199000:2014. Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) – Genomförande, naturvärdesbedömning och redovisning. 2014-05-26.

Sveriges geologiska undersökning, SGU (2022), <https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Strömsund Kommun (2022) *Upptäck Strömsund* www.stromsund.se

Teknisk rapport SIS-TR 199001:2014. Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) – Komplement till SS 199000. 2014-06-25.

VISS (Vatteninformationssystem Sverige) (2022). Vattenkartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

Övrigt underlagsmaterial och PM framtagna inom projektet

PM Gestaltungsavsikter

Underlagskalkyl

Rapport avvattningstekniska förutsättningar

PM Förstudie Naturvärdesinventering

Kulturarvsanalys

PM Markmiljöinventering



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43 B.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se