

Plan- och miljöbeskrivning

E4, Gideåbacka, flytt av anslutning

Västernorrlands län, Örnsköldsviks kommun

Vägplan

Samrådshandling, 2024-09-02



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: E4, Gideåbacka, flytt av anslutning till virkesterminal

Författare: Norconsult

Dokumentdatum: 2024-09-02

Ärendenummer: TÄHS-2024-000002

Uppdragsnummer: 187553

Version: 1.0

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

Innehåll

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

8.2 Område med tillfällig nyttjanderätt	20
8.3 Indragning av väg	21
8.4 Enskild väg	21
9 Samlad bedömning	22
10 Fortsatt arbete	23
10.1 Formell hantering.....	23
10.2 Genomförande och produktion	24
10.3 Finansiering	24
11 Underlagsmaterial och källor	25

1 Sammanfattning

Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen i korsningen E4/statlig vändslinga/utfart för den enskilda vägen från Metsä virkesterminal, se *figur 1. Översikt & utredningsområde*.

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

Den åtgärd som föreslås är att en ny korsning anläggs på E4 inom befintligt vägområde, ca 250 m väster om den befintliga korsningen. Mitträcket och även befintligt viltstängsel byggs ihop förbi befintlig väganslutning. Körfältsindelningen förändras omkörningsfältet förlängs före den befintliga korsningen. Mitträcket öppnas upp vid den nya korsningen, liksom även befintligt viltstängsel. Indrag av viltstängslet kommer att göras för att förhindra vilt från att ta sig ut på vägen.

Den enskilda vägen från Metsä virkesterminal byggs om i en ny sträckning, vilket hanteras utanför vägplanen.

Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom effekterna av vägprojektet bedöms vara av mindre art och omfattning.



Figur 1. Översikt & utredningsområde

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projekt-mål

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. Den går från Torneå i Finland till Helsingborg i Sverige.

Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen i korsningen där den enskilda vägen från Metsä virkesterminal, härafter virkesterminalen, ansluter till E4:an norrifrån.

Aktuell sträcka är ungefär 700 m lång och är placerad ca 3 km väster om Husum, se utredningsområde i *figur 1. Översikt & utredningsområde*.

2.2 Ändamål

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

2.3 Transportpolitiska målen

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

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

3 Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen av projektet finns integrerad i denna planbeskrivning.

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

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

I nedanstående kapitel redovisas följande för projektet:

Kap 4: Förutsättningar

Kap 5: Lokalisering och utformning med motiv

Kap 6: Effekter och konsekvenser

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

Kap 8: Överensstämmelse med miljöbalken

Kap 9: Samlad bedömning

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

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Nuvarande placering av korsningen E4/statlig vändslinga/enskild väg till virkesterminalen har brister avseende sikt på grund av E4:ans geometri. Norrgående trafik har två körfält före korsningen och enfiligt efter korsningen. Södergående trafik har två körfält före och efter korsningen. Genom själva korsningen finns ett körfält i vardera riktningen samt ett vänstersvängsfält, se figur 2. Hastighetsbegränsningen förbi korsningen är 100 km/h. Viltstängsel finns längs hela sträckan och även runt vändslingan. En belysningsstolpe finns vid korsningen.

När ett tungt fordon som ska köra norrut på E4 från virkesterminalen, svänger in på enfältssträckan, finns inte möjlighet för upphinnande fordon att köra om det tunga fordonet då det accelererar. Eftersom det är medlut på platsen ökar dessutom risken för upphinnandeolyckor. Siktsträckan söderut är också kort och då går det inte att upptäcka fordon i god tid.

Den statliga vändslingan anlades för att snöröjningsfordonen på E4 skulle kunna vända. Idag vänder fordonen på trafikplatsen ca 2,8 km nordost i Gideåbacka. Vändslingan utgör också förlängningen av utfart för den enskilda vägen från virkesterminalen/skogen.



Figur 2. Befintlig trafiksituation

4.2 Trafik och användargrupper

Trafikmängden, mätt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT), på E4 är på den aktuella sträckan 3 285 fordon norrut (2022) och 3 386 fordon söderut (2022), enligt Vägtrafikflödeskartan. Det dominerande trafikflödet till och från den enskilda vägen/virkesterminalen, består av inkommande timmertransporter norrifrån och avgående timmertransporter norrut, till och från fabriken i Husum. Tomma transporter efter lossning, eller som ska hämta timmer, följer i stort samma mönster. Övrig svängande trafik är ringa.

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

Den enskilda vägen används även av trafik till och från skogsfastigheterna som den är till nytta för.

Vändslingan, som är belägen vid korsningen, som vägen till terminalen ansluter till är statlig. Trafikmängden på vändslingan är 15 fordon.

Olyckor

Under den senaste 10 åren har 4 polisrapporterade olyckor inträffat i närheten av aktuell korsning. Alla lindriga singelolyckor. Ingen av olyckorna tycks direkt relaterad till korsningen och utsvängande lastbilar. Förare av timmerbilar till och från terminalen vittnar dock om flera tillbud där olyckor varit nära i och med den begränsade sikten i korsningen.

4.3 Miljöförutsättningar

Riksintressen

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

Rennäring

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

Yt- och grundvatten

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

Det finns inga utpekade grundvattenförekomster i området.

Områdesskydd/Naturmiljö

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

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

Markföroreningar

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

Strandskydd

Planerad åtgärd ligger inom strandskyddat område för Mjösjöbäcken.

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

Generellt biotopskydd

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

12:6 samråd

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

För det aktuella området finns inte några miljö kvalitetsnormer.

4.4 Kommunala planer

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

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Nuvarande placering av anslutningen till virkesterminalen från E4 har brister avseende sikt på grund av E4:ans geometri. Tung trafik som ska svänga ut på E4 från virkesterminalen mot norr svänger in på en enfältssträcka utan möjlighet för upphinnande fordon att köra om det tunga fordonet då det accelererar. Då siktsträckan är kort går det inte att upptäcka fordon i riktning från Örnsköldsvik i god tid. Eftersom det är medlut på platsen ökar problematiken med risk för upphinnandeolyckor. Utifrån dessa aspekter bedöms att den befintliga anslutningen inte går att förbättra för att uppnå ökad trafiksäkerhet på E4.

En ny lokalisering av anslutningen mot virkesterminalen behövs därför. Det innebär att utformningen av E4 kommer att påverkas för att uppnå ändamålet med en trafiksäkrare E4 vid anslutningsvägen.

Det är inte lämpligt att flytta anslutning norrut längs E4, det innebär att sikten istället blir dålig åt det hållet samt att den korta omkörningssträckan i södergående riktning blir ännu kortare.

I projektet anses att en flytt av anslutningen söderut längs E4 är den bästa lokaliseringen och som uppnår ändamålet med åtgärden.

En flytt av korsningen med anslutningen till virkesterminalen bedöms vara motiverad först och främst för att förbättra trafiksäkerheten för personbilstrafikanterna på E4.

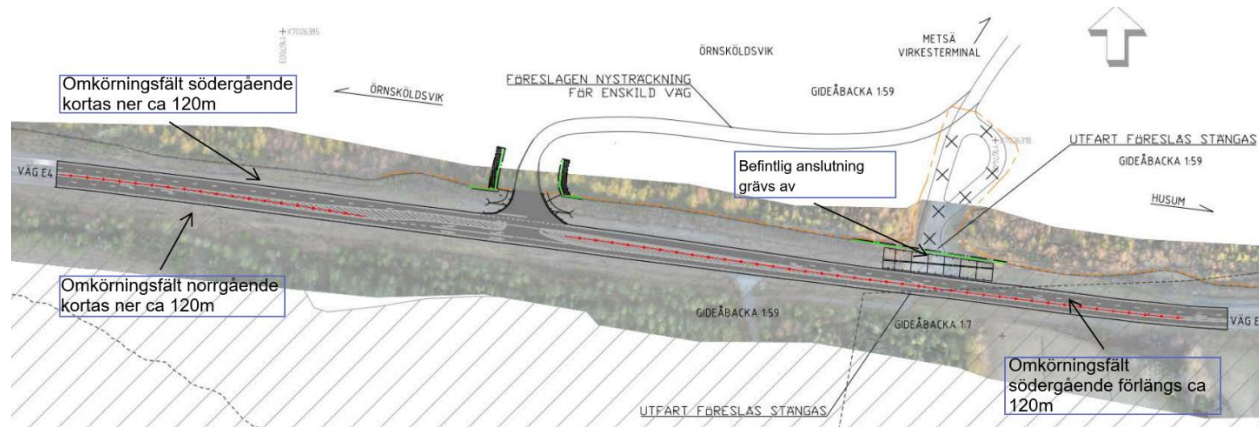
5.2 Val av utformning

Nuvarande korsning grävs av med ett dike och befintlig belysning tas ner. Mitträcket byggs ihop förbi befintlig korsning och körfältsindelning förändras där bl.a. omkörningsfältet i södergående riktning förlängs före den befintliga korsningen och omkörningssträckorna söder om korsningen kortas i båda körriktningarna.

Viltstängslet runt vändslingan rivs och nytt stängsel sätts upp förbi den tidigare korsningspunkten och byggs ihop med viltstängslet längs E4. Vägmarken anpassas till den nya körfältsindelningen.

Ny korsning anläggs på E4 inom befintligt vägområde, ca 250 m väster om den befintliga korsningen, se *figur 3. Planerad åtgärd*. Den nya anslutningen utförs med trumma under för att bibehålla den vattenavrinning som finns i dagsläget. Den nya anslutningen kommer inte att belysas.

Mitträcket öppnas upp vid den nya korsningen, även viltstängslet öppnas upp och förlängs in längs den enskilda vägens nya anslutning till E4.



Figur 3. Planerad åtgärd

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått redovisas på plankartan och fastställs.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Vägens funktion och standard

Ett nytt korsningsläge 250 meter väster om nuvarande läge förbättrar trafiksituationen markant. Siktsträckan blir över 500 meter lång vilket ger gott om tid för acceleration för det tunga fordonet. Siktsträckan minskas dock med cirka 16 meter för en personbil mot södergående trafik – från 237 till 221 meter, detta anses dock ej vara ett problem då det finns dubbla körfält i riktning mot Örnsköldsvik. Nuvarande korsning stängs.

Genom att flytta korsningen, västerut mot krönet, minskas risken för upphinnandeolyckor betydligt då utsvängande lastbilar får en mycket längre siktsträcka söderut och på så sätt kan planera utfarten.

Acceleration på E4 norrut kan då också ske i nedförsbacke, vilket bedöms minska hastighetspåverkan på E4 i norrgående riktning.

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

Omkörningssträckorna söder om korsningen kortas av, men dessa är redan väldigt långa och det bedöms inte bli någon negativ påverkan.

6.2 Trafik och användargrupper

Åtgärden medför högre säkerhet för trafiken på den aktuella sträckan.

6.3 Miljö

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

Inga riksintressen bedöms påverkas av planerad åtgärd.

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Bedömning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Projektet kommer medföra marginellt ytterligare markintrång. Projektets syfte är att genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten, vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa och miljö.

Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom effekterna av vägprojektet bedöms vara av mindre art och omfattning.

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

7.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

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

7.2 Miljökvalitetsnormer

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

Inga vattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer påverkas i projektet.

7.3 Hushållning med mark- och vattenområden

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

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

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

8 Markanspråk och pågående markanvändning

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll. 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. Även om parterna inte är överens om ersättningen för markintrånget uppkommer vägrätten och byggandet av vägen kan påbörjas. 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 plankartan framgår det nya vägområdet, markerat med V och blå färg, där viltstängsel ska ansluta planerad ny utfart för enskilda vägen och omfattar ca 95 kvm skogsmark.

8.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden kommer ytor behövas tillfälligt för anläggande av viltstängsel. I vägplanen föreslås att 142 kvm skogsmark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller från och med byggstart till två månader efter godkänd slutbesiktning. På plankartan är den tillfälliga nyttjanderätten markerad med T och gul färg.

Marken kommer att återställas innan den återlämnas till fastighetsägaren.

8.3 Indragning av väg

Indragning av en väg från allmänt underhåll är en förändring av väghållaransvar. Enligt 25 § väglagen får en väg dras in om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för de allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden. Korsningen flyttas och vändslingan behövs inte längre för snöröjning av den allmänna statliga vägen, E4. Utfarten från enskilda vägen ersätts med nya korsningen med samma funktion. Vändslingan kan därför dras in eftersom åtgärden då inte heller medför mer än högst ringa olägenhet för bygden. På plankartan redovisas detta område med kryssmarkeringar.

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

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

8.4 Enskild väg

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

9 Samlad bedömning

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

Måluppfyllelsen med att öka trafiksäkerheten på väg E4 vid in- och utfart till E4 från virkesterminalen bedöms vara mycket god. Grunden till det är att siktsträckan för utsvängande tung trafik blir betydligt längre, indelningen av omkörningssträckorna förbättras och övergång till ett körfält på en raksträcka, istället för i en kurva, bedöms minska risken för olyckor samt förbättra omkörningsmöjligheterna i södergående riktning på E4. Flytt av korsningen innebär också minskad risk för upphinnandeolyckor.

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

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

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

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

10 Fortsatt arbete

10.1 Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

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

10.2 Genomförande och produktion

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

Påverkan under byggtiden

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

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

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

Längre fram i vägplaneprocessen kommer detaljeringsgrad av kritiska faktorer, eventuella risker och skyddsåtgärder för byggbarheten och produktionen utvecklas.

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

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

10.3 Finansiering

Projektet finansieras via smärre investeringsåtgärder, kostnaden kommer att presenteras i nästa skede.

11 Underlagsmaterial och källor

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

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

Länsstyrelserna. (den 16 02 2024). ext-geoportal.lansstyrelsen. Hämtat från EBH-kartan: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>

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

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

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

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

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

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

Trafikverket. (den 08 28 2024). Vägtrafikflödeskartan. Hämtat från: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

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

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

Trafikverket, Besöksadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

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

trafikverket.se