

Plan- och miljöbeskrivning

E4 Kongberget-Gnarp – delen Norra Gnarp

Nordanstigs kommun, Gävleborgs Län

Vägplan

Samrådshandling

2026-10-15



Trafikverket

Postadress: Trafikverket Norra regionen, BOX 146, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning, E4 Kongberget-Gnarp – delen Norra Gnarp

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-10-15

Ärendenummer: TRV 2026/110096

Kontaktperson: Kerstin Holmgren, Trafikverket

Foto: AFRY, om inget annat anges

Illustration: Trafikverket, om inget annat anges

Sammanfattning

I samband med den fortsatta projekteringen av E4 mellan Kongberget och Gnarp har behov identifierats av att anpassa utformningen för att säkerställa en kostnadseffektiv och genomförbar lösning. Eftersom förändringarna avviker från den fastställda vägplanen krävs en ny vägplan.

De huvudsakliga ändringarna är att den planerade nya bron över Ostkustbanan utgår och att den befintliga bron i stället breddas och rustas upp för en mittseparerad E4 med körfältsindelning 1+1. Vidare utgår den norrgående påfartsrampen i trafikplats Gnarp Norra. För södergående trafik ersätts den tidigare planerade parallellavfarten med en kilavfart, eftersom parallellavfarten inte ryms på den befintliga bron. Två nya busshållplatser med plattform anläggs på Stationsvägen väster om cirkulationsplatsen. Gång- och cykelvägen från Ängebyvägen ansluter till plattformen.

Planändringen medför främst negativa konsekvenser för trafik och tillgänglighet genom att den norrgående påfartsrampen från norra Gnarp utgår, vilket leder till längre färdvägar för vissa trafikrelationer och viss omfördelning av trafik till det lokala vägnätet.

Samtidigt innebär den minskade anläggningsomfattningen flera positiva miljöeffekter. För landskaps- och naturmiljön innebär planändringen huvudsakligen begränsade förändringar, med vissa lokala positiva effekter där anläggningsdelar utgår eller minskar i omfattning. Genom att den östra cirkulationsplatsen utgår behöver delar av den tidigare planerade belysningsanläggningen inte längre anläggas. Direkt markanspråk i en biotopskyddad björkallé undviks, även om viss påverkan på enskilda träd eller rotzoner inte kan uteslutas. Klimatpåverkan minskar generellt i och med färre anläggningsdelar och även under byggskedet i och med färre transporter. För kulturmiljö, vattenmiljö, riksintressen och miljökvalitetsnormer bedöms inga nya negativa konsekvenser uppstå. Sammantaget bedöms planändringen medföra begränsade negativa konsekvenser samtidigt som den ger miljömässiga och ekonomiska fördelar jämfört med nollalternativet.

Planändringen innebär sammantaget ett minskat markanspråk jämfört med nollalternativet. 1 431 m² nytt vägområde tillkommer, medan 14 218 m² tidigare fastställt vägområde utgår. Även behovet av tillfällig nyttjanderätt minskar, då 585 m² tillkommer samtidigt som 971 m² utgår. Förändringarna berör främst skogsmark, jordbruksmark och öppen mark.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	7
1.1 Planens huvuddrag.....	7
1.2 Bakgrund och behov.....	8
1.2.1 Ändamål med åtgärden.....	9
1.3 Avgränsning	10
1.3.1 Geografisk avgränsning	10
1.3.2 Tidsmässig avgränsning	11
2 Förutsättningar	12
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	12
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	13
2.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	13
2.4 Landskapet.....	14
2.5 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	15
2.5.1 Riksintressen	15
2.5.2 Miljö kvalitetsnormer	15
2.5.3 Naturmiljö	15
2.5.4 Ytvatten	17
2.5.5 Friluftsliv och rekreation	17
2.5.6 Kulturmiljö.....	17
2.5.7 Boende och vistelse miljö (Buller)	18
2.5.8 Klimat	18
2.6 Byggnadstekniska förutsättningar	19
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	20
3.1 Val av lokalisering.....	20
3.2 Bortvalda lokaliseringalternativ med motiv	20
3.3 Vald utformning med motiv	20
3.3.1 Generell utformning	20
3.3.2 Utformning av vägbro över Ostkustbanan	20
3.3.3 Utformning av trafikplats	21
3.3.4 Utformning av busshållplatser	22

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	22
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	22
3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta	23
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått	23
3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder	23
3.5.4 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder	24
3.6 Undantag från bygglovsplikt	24
3.7 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning	24
3.7.1 Förändrad väghållning	24
3.7.2 Förändring av enskilda anslutningar	24
3.7.3 Förslag till enskilda vägar	24
4 Miljöbeskrivning	25
4.1 Avgränsning av miljöaspekter	26
4.1.1 Nollalternativ	27
4.1.2 Miljöaspekter som inte bedöms vidare	27
4.2 Metod	28
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser	29
4.3.1 Befolkning och människors hälsa	29
4.3.2 Landskapet	29
4.3.3 Naturmiljö	29
4.3.4 Ytvatten	31
4.3.5 Kulturmiljö	31
4.3.6 Klimat	32
4.3.7 Friluftsliv och rekreation	32
5 Övriga effekter och konsekvenser	34
5.1 Trafik och användargrupper	34
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling	35
5.3 Kommunal och regional fysisk planering	36
5.4 Fastigheter	36
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet	36
5.6 Byggskedet	36
6 Samlad bedömning	38

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser	38
6.2 Måluppfyllelse.....	40
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden	40
6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål.....	41
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	43
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	43
6.4.1 Riksintressen	43
6.4.2 Miljökvalitetsnormer	44
6.4.3 Generellt biotopskydd	44
6.4.4 Skyddade arter	45
6.5 Slutsats	45
7 Markanspråk	47
7.1 Vägrätt och vägområde	47
7.1.1 Nytt markanspråk med inskränkt vägrätt.....	48
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	49
8 Fortsatt arbete	50
8.1 Planläggningsprocess	50
8.2 Fastställelseprövning	50
8.3 Tillstånd, dispenser m.m.	51
8.4 Kontroll och uppföljning	51
8.5 Kostnader och finansiering	51
9 Referenser	52
10 Sakkunskap	53

1 Inledning

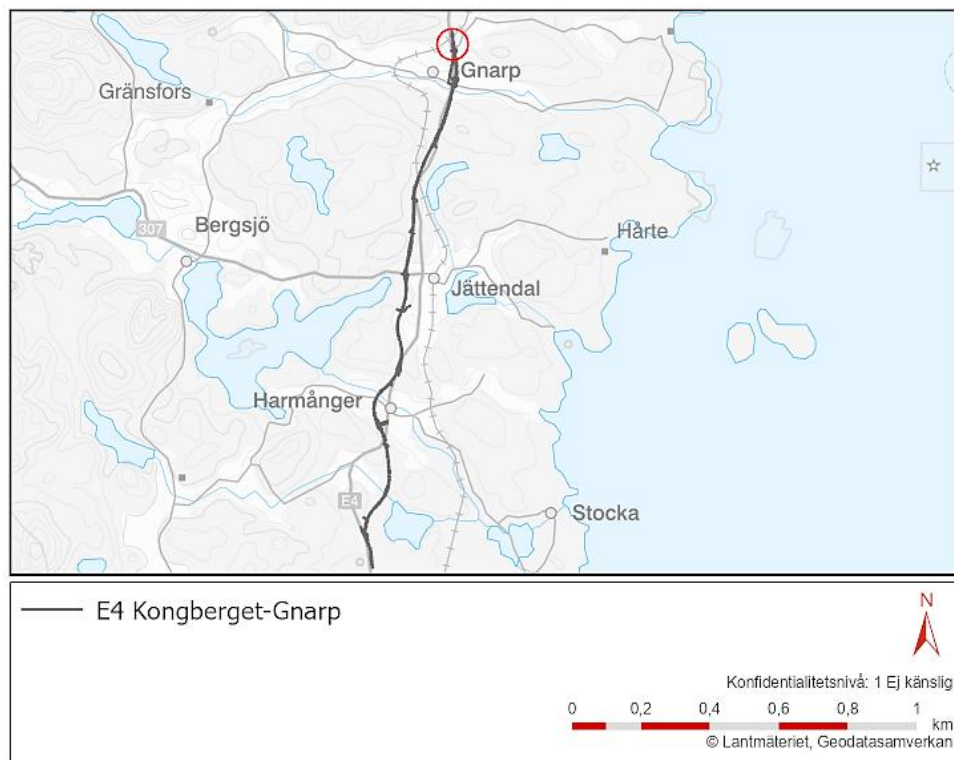
1.1 Planens huvuddrag

Planförslaget innebär en ändrad utformning av trafikplats Gnarp Norra och ombyggnation av befintlig bro över Ostkustbanan. Planförslaget är en kostnads- och klimatbesparingsåtgärd i projektet med att bygga ny E4 mellan Kongberget och Gnarp (TRV 2014/7022).

I den fastställda vägplanen föreslås en ny bro över Ostkustbanan med körfältsindelning 2+1. I föreliggande vägplan breddas och rustas i stället den befintliga bron över Ostkustbanan (bro-id 21-550-1) upp för en mittseparerad E4 med körfältsindelning 1+1. Eftersom bron inte rymmer den tidigare planerade södergående parallellavfarten ersätts denna med en kilavfart. Den planerade norrgående påfartsrampen och den anslutande cirkulationsplatsen i trafikplats Gnarp Norra utgår.

Befintliga busshållplatser längs väg 766 (Stationsvägen) får en mer tillgänglig utformning med plattformar och anslutning till planerad gång- och cykelväg längs Ängebyvägen.

Läs mer om planens utformning under kapitel 3.

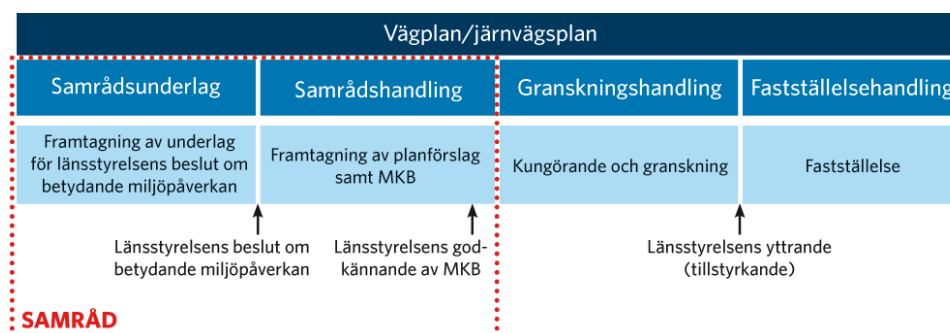


Figur 1. Planens placering i förhållande till vägplanen för E4 Kongberget - Gnarp.

1.2 Bakgrund och behov

Trafikverket har tidigare tagit fram en vägplan för sträckan Kongberget–Gnarp (TRV 2014/7022, laga kraft 2025-03-13) och projektet befinner sig nu i nästa skede med framtagande av förfrågningsunderlag inför kommande entreprenad. Under den fortsatta projekteringen har det identifierats behov av att anpassa anläggningens utformning för att säkerställa en kostnadseffektiv lösning och projektets genomförbarhet. De föreslagna förändringarna innebär avvikelser från den fastställda vägplanen och medför därför att en ny vägplan behöver tas fram.

Ett vägprojekt planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och regler och som slutligen leder fram till en fastställd vägplan, se Figur 2.



Figur 2. Planläggningsprocessen för vägplan. Detta dokument utgör kombinerat samrådsunderlag och samrådshandling.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas samt vilka konsekvenser projektet medför för omgivningen. Arbetet omfattar bland annat tekniska lösningar, kostnader samt påverkan på miljö, markanvändning och andra intressen. Samråd är en viktig del av planläggningsprocessen och sker löpande under arbetet med vägplanen. Genom dialog med berörda myndigheter, organisationer, fastighetsägare och allmänhet ges möjlighet att lämna synpunkter och bidra med lokalkännedom och kunskap som kan beaktas i den fortsatta planeringen.

För detta projekt inleds planläggningsprocessen med en samrådshandling som underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan samt samråd om förändrad utformning. Projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön redovisas i en miljöbeskrivning som är integrerad i detta dokument. Beskrivningen redovisar befintliga miljöförhållanden, förväntade miljökonsekvenser samt åtgärder för att undvika eller begränsa negativ påverkan. Om Länsstyrelsen i Gävleborgs län bedömer att åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en separat miljökonsekvensbeskrivning att tas fram.

1.2.1 Ändamål 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 planen är att möjliggöra en förbättrad utformning av befintliga busshållplatser i norra Gnarp, samt öppna för mer kostnadseffektiva lösningar.

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 oskäligen 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.

För att uppnå ändamålet har följande mål för planen formulerats:

- Överensstämma med övergripande ändamål och mål för vägplanen E4 Kongberget–Gnarp
- En kostnadseffektiv och genomförbar anläggning
- God tillgänglighet och framkomlighet
- Tillgängliga busshållplatser och goda förutsättningar för kollektivtrafik
- En säker trafikmiljö för gång- och cykeltrafik
- Begränsad påverkan på natur-, kultur- och landskapsvärden
- Effektiv resurshållning och minskad klimatpåverkan

1.2.1.1 Övergripande mål för E4 Kongberget - Gnarp

Projektmålen är samma som i den fastställda vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp (TRV2014/7022). Projektets funktionsmål är att skapa en mötesseparerad E4 med planskilda korsningar, god kapacitet och en referenshastighet på 110 km/h. Gående, cyklister och långsamtgående fordon ska ges möjlighet att färdas på ett separat vägnät.

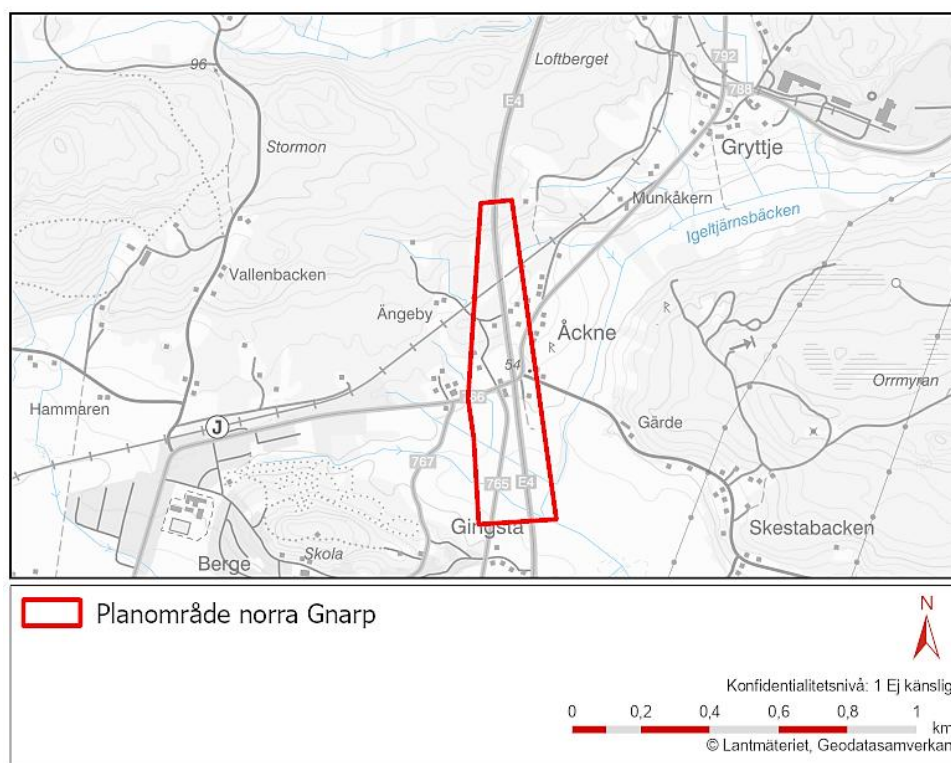
Projektet ska samtidigt ta hänsyn till omgivande markanvändning och boendemiljöer, möjliggöra fortsatt brukande av jord- och skogsmark, inte försvåra en framtida utveckling av Ostkustbanan samt skapa goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Eftersom den aktuella vägplanen avser förändringar av en redan fastställd vägplan utgår den geografiska avgränsningen huvudsakligen från det område där den nya utformningen skiljer sig från den fastställda vägplanen. För miljöaspekter där påverkan kan uppstå utanför planområdet omfattar bedömningen även det influensområde där planändringen kan medföra förändrade effekter. Influensområdets omfattning varierar beroende på miljöaspekt.

Planområdet omfattar planerad trafikplats i norra Gnarp och bro över Ostkustbanan. Trafikplatsen omfattar tidigare planerade av- och påfartsramper från E4, anslutande cirkulationsplatser mellan väg 766 (Stationsvägen), väg 765 (Ängebyvägen) och väg 792 och den enskilda vägen Skestavägen.



Figur 3. Planområdet för norra Gnarp.

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Bedömningen av projektets effekter och konsekvenser begränsas till projektets prognosår 2050, cirka 20 år efter trafiköppning.

Projektet ingår i tidplanen för utbyggnaden av E4 mellan Kongberget och Gnarp. Under 2026–2028 sker förberedande arbeten och under 2028 upphandlas en entreprenör. Projektet planeras byggas 2029–2032.



Figur 4. Illustration av tidplanen för projektet.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

E4 utgör det övergripande vägstråket genom området och trafikplats Gnarp Norra ansluter det lokala vägnätet i norra Gnarp till E4. Trafikplatsen utgör därmed en viktig koppling mellan Gnarp och det regionala vägnätet för såväl person- som godstrafik. Stationsvägen, Ängebyvägen och väg 792 utgör viktiga delar av det lokala vägnätet och har betydelse för trafik till och från Gnarp samt för kopplingen till stationsområdet.

I den fastställda vägplanen är trafikplats Gnarp Norra utformad med avfart för södergående trafik och påfart för norrgående trafik. Den södergående avfarten är utformad som parallellavfart och på den östra sidan av trafikplatsen ansluter påfartsrampen till väg 792 via en cirkulationsplats. Den fastställda trafiklösningen innebär därmed möjlighet för trafik från norra Gnarp att ansluta direkt till E4 i norrgående riktning.



Figur 5. Skiss över trafikplatsens utformning i fastställd vägplan för E4 Kongberget - Gnarp.

Stationsvägen och Ängebyvägen har även betydelse för kollektivtrafiken och för anslutningen till centrala Gnarp och stationsområdet. Befintliga busshållplatser och gång- och cykelförbindelser utgör en del av trafiksystemet i området.



Figur 6. Bussar stannar längs Stationsvägen vid hållplats Åckne.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Gnarp är en tätort med bostäder, verksamheter, service och kollektivtrafikfunktioner. Orten har cirka 2 300 invånare (Nordanstigs kommun, 2023-05-31).

Trafikplats Gnarp Norra har betydelse för kopplingen mellan det regionala transportstråket E4 och det lokala vägnätet genom Stationsvägen, Ångebyvägen och väg 792. Vägnätet ger förbindelser till bostäder, verksamheter och andra målpunkter i och omkring Gnarp. Viktiga målpunkter är bland annat verksamheter och service i centrala Gnarp samt Tjärnviks industriområde norr om samhället.

Gång- och cykelförbindelser utgör en del av trafiksystemet och har betydelse för möjligheten att röra sig mellan samhällets östra och västra delar samt nå kollektivtrafik och andra vardagliga målpunkter. Den fastställda vägplanen innehåller planskilda passager och gång- och cykelförbindelser som syftar till att minska E4:s barriäreffekt och förbättra förutsättningarna för säkra rörelser genom området.

E4 har samtidigt stor betydelse för regionala person- och godstransporter. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och fungerar därmed både som en regional förbindelse och som en del av ett nationellt transportstråk.

2.3 Kommunal och regional fysisk planering

Den kommunala planeringen styrs av *Översiktsplan – Nordanstig 2040* (laga kraft 2024-07-23). I översiktsplanen pekas Gnarp ut som en

servicenod och utvecklingszon samt redovisas som tätort och jordbruksbygd. E4 är utpekad som en viktig transportled för såväl person- som godstransporter. Markområden i anslutning till transportstråket ska skapa förutsättningar för verksamhetsetableringar och främja ett hållbart resande.

Vägplanen berör inga detaljplaner eller områdesbestämmelser.

2.4 Landskapet

Området vid Gnarp norra ligger i övergången mellan Gnarps dalgång och det omgivande skogslandskapet. Landskapet kännetecknas av ett småskaligt mosaiklandskap med öppen jordbruksmark, mindre skogspartier, vägstråk, järnväg och bebyggelse knuten till samhället Gnarp. Dalgångens öppna marker ger utblickar över odlingslandskapet medan omgivande skogbeksäddade höjder bildar tydliga visuella rum och avgränsningar i landskapet.

Stationsvägen, Ostkustbanan och befintlig E4 utgör viktiga strukturer i landskapsbilden. Infrastrukturstråken följer dalgångens riktning och är tydliga inslag i landskapet. I anslutning till trafikplatsområdet förekommer en biotopskyddad björkallé som utgör ett viktigt landskapsinslag och har ekologiska funktioner. I den fastställda vägplanen berörs allén av trafikplatsens utformning och delar av allén behöver tas bort.

Jordbruksmarken i anslutning till trafikplatsområdet ingår i ett kulturpräglad odlingslandskap med lång markanvändningskontinuitet. Brynmiljöer, mindre skogspartier, diken och vegetationsridåer bidrar till variation och skapar en tydlig skala i landskapet.

Den fastställda vägplanen innefattar en omfattande trafikplatsanläggning med broar, ramper och anslutande väganläggningar. Området är därmed redan planlagt för en betydande infrastrukturpåverkan och landskapsbilden präglas av både befintlig och planerad transportinfrastruktur.

Gnarpsåns dalgång utgör ett lokalt viktigt landskapsrum där samspelet mellan jordbruksmark och kommunikationsstråk bidrar till landskapets identitet. Särskilt känsliga delar är de öppna odlingsmarkerna och utblickarna över dalgången där större infrastrukturplanläggningar kan påverka landskapsbildens skala och läsbarhet.

Odlingsbygden kring Gnarp Norra ingår dessutom i Länsstyrelsen Gävleborgs bevarandeprogram för odlingslandskapet, vilket innebär att

landskapets kulturhistoriska och visuella värden har bedömts vara särskilt bevarandevärda.

2.5 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

2.5.1 Riksintressen

Planområdet vid Gnarp norra berörs av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken genom E4 och Ostkustbanan. E4 ingår i det nationella stamvägnätet samt TEN-T. Ostkustbanan utgör också riksintresse för kommunikation och en framtida dubbelspårsutbyggnad utreds inom korridoren.

2.5.2 Miljö kvalitetsnormer

Berörda miljö kvalitetsnormer utgörs främst av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster samt omgivningsbuller. I den fastställda vägplanens miljökonsekvensbeskrivning bedömdes att vägprojektet inte försämrar statusen i berörda vattenförekomster och inte försvårar möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

2.5.3 Naturmiljö

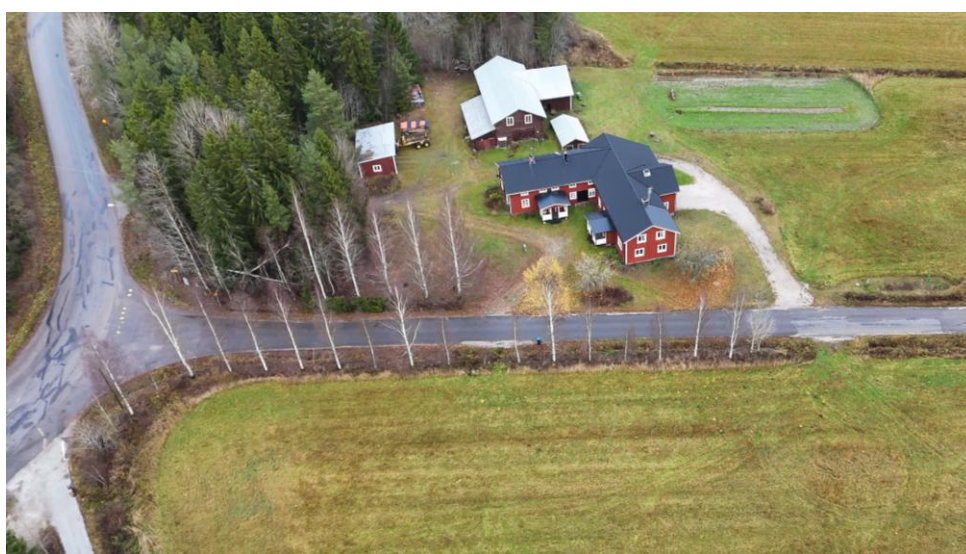
Inom och i anslutning till planområdet förekommer två mindre blandskogsområden som har bedömts till naturvärdesklass 3. Därutöver förekommer väggkants-, bryn- och hagmarksliknande vegetation med betydelse för den biologiska mångfalden. Dessa miljöer utgör viktiga övergångszoner mellan jordbruksmark, skogsmark och vägmiljö och fungerar som livsmiljöer och spridningsstråk för bland annat växter, insekter, fåglar och mindre däggdjur.

Blomsterlupin förekommer inom väggknutna miljöer i området. Arten är klassad som invasiv främmande art och förekommer främst längs vägar och andra störda marker.

I anslutning till trafikplatsområdet förekommer även bryn- och lövskogsmiljöer som bidrar till ekologisk variation och fungerar som spridningsmiljöer för flera artgrupper. Passagemöjligheter för vilt och andra djur har studerats under framtagandet av den fastställda vägplanen. Vid Gnarp Norra har bron över Stationsvägen, passage 641, identifierats som en del av passagemöjligheterna och de ekologiska sambanden i området.

2.5.3.1 Generella biotopskydd

I anslutning till trafikplatsområdet förekommer vägträd i form av en björkallé som utgör ett viktigt landskapselement och samtidigt bidrar med ekologiska funktioner såsom livsmiljöer för insekter, fåglar och andra arter. I den fastställda vägplanen påverkas allén av trafikplatsens utformning och delar av allén behöver tas bort. Som kompensationsåtgärd ingår återplantering av träd. Allén omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. miljöbalken. Inom och i anslutning till planområdet förekommer även biotopskyddade diken, en stenmur, en åkerholme och odlingsrösen. Objekten är belägna i anslutning till jordbruksmark och omfattas av generellt biotopskydd.



Figur 7. Björkallé längs södra sidan av Skestavägen som utgör generellt biotopskydd.

2.5.3.2 Skyddade arter och naturvårdsarter

Naturvärdesinventeringar inom och i anslutning till området för planändringen har identifierat förekomster av dofthätta, kastanje fjällskivling, fjällskrika, kärrfibbla och toppvaxskivling. Arterna har olika naturvårds- och skyddsstatus. Fjällskrika omfattas av artskyddsbestämmelserna genom det generella skyddet för vilda fåglar. Kärrfibbla är bedömd som livskraftig (LC) enligt Rödlista (2025) och är därmed inte rödlistad. Fynden är huvudsakligen knutna till skogsmark, gräsmarker och andra vegetationsmiljöer inom och i anslutning till trafikplatsområdet.

Fynd av dofthätta, kastanje fjällskivling och toppvaxskivling är knutna till lokalt värdefulla marksvampsmiljöer med inslag av naturliga markförhållanden och kontinuitet i vegetation och markstruktur.

Kärrfibbla förekommer i fuktigare markmiljöer och är knuten till öppna eller halvöppna marker med relativt stabila vattenförhållanden

Området innehåller även miljöer som potentiellt kan nyttjas av fladdermöss och andra nattaktiva arter. Trädmiljöer, brynstråk och väganknuten vegetation kan fungera som ledlinjer och födosöksområden. Områdets ljusförhållanden, inklusive belysningens omfattning, placering och riktning, kan därför ha betydelse för dessa arters rörelsemönster och habitatutnyttjande.

2.5.4 Ytvatten

Planområdet avvattnas mot Gnarpsån som utgör den dominerande recipienten i området. I trafikplatsens närområde finns även mindre diken och bäckar, bland annat Igeltjärnsbäcken. Dagvatten från väg- och trafikplatsområdet hanteras genom diken, fördröjningsfunktioner och anslutande dagvattensystem.

I den fastställda vägplanen har anpassningar gjorts för att minimera påverkan på ytvattenförekomster. Vägdagvatten ska fördröjas och renas innan det avleds till recipient. Bedömningen i den tidigare miljökonsekvensbeskrivningen var att projektet inte påverkar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten.

2.5.5 Friluftsliv och rekreation

Området kring Gnarp nyttjas för vardagsnära friluftsliv och rekreation, såsom promenader, cykling, jakt samt bär- och svampplockning. Friluftsvärderna är främst knutna till tillgängligheten till det omgivande skogs- och jordbrukslandskapet och möjligheten att röra sig mellan olika delar av samhället.

Befintlig E4 utgör en barriär för oskyddade trafikanter och rörelser mellan områdena på ömse sidor om vägen. Den fastställda vägplanen innehåller planskilda passager och gång- och cykelförbindelser som syftar till att minska barriäreffekten och möjliggöra säkra rörelser genom området.

Inga riksintressen för friluftsliv eller statligt skyddade friluftsområden berörs av planändringen.

2.5.6 Kulturmiljö

Gnarp och dess omgivning innehåller flera kulturhistoriska lämningar som speglar områdets långa bosättningshistoria. I anslutning till trafikplats Gnarp Norra finns registrerade kulturmiljöobjekt i form av

bland annat bytomt L2019:6922, fyndplats L2020:205, lägenhetsbebyggelse Gnarp 168:1, äldre bebyggelselämningar samt områden med fossil åkermark och röjningsrösen.

Kulturmiljövårderna är främst knutna till det äldre odlingslandskapet och bebyggelseutvecklingen kring Åckne och Gnarp. Området omfattas inte av något riksintresse för kulturmiljövården. Närmsta riksintresse för kulturmiljövård Centrala Jättendalsbygden ligger cirka 6,5 kilometer söder om aktuellt planområde.

2.5.7 Boende och vistelsemiljö (Buller)

E4 och Ostkustbanan utgör bullerkällor i området kring Gnarp Norra. Bostadsbebyggelse förekommer i anslutning till väganläggningen, bland annat vid Åckne.

I den fastställda vägplanen har bullersituationen utretts och bullerskyddsåtgärder arbetats in i väganläggningens utformning. Vid Åckne ingår en cirka 380 meter lång och 2,3 meter hög bullerskärm som enligt tidigare genomförda beräkningar reducerar bullernivåerna med cirka 2–9 dBA för närliggande bostäder.

Den fastställda vägplanen omfattar fastighetsnära bullerskyddsåtgärder längs Ängebyvägen, vilken ligger inom influensområdet för den nya vägplanen Norra Gnarp.

Ängebyvägen har även ingått i tidigare bullerberäkningar som omledningsväg under byggskedet för E4. Beräkningar har utgått från en tillfällig trafikmängd om cirka 10 000 fordon per dygn på Ängebyvägen. Detta bullerunderlag har legat till grund för tidigare bedömningar av bullerpåverkan och behov av bullerskyddsåtgärder längs vägen.

2.5.8 Klimat

Anläggandet av ny väg och nya brokonstruktioner medför utsläpp av växthusgaser genom användning av material, transporter och byggprocesser. I den fastställda vägplanens miljökonsekvensbeskrivning identifierades klimatpåverkan främst från anläggningsskedet som en betydande miljöaspekt.

För trafikplats Gnarp Norra innebär lösningen i den fastställda vägplanen flera större anläggningsdelar, inklusive ny bro över Ostkustbanan, bro över Stationsvägen, ramper och cirkulationsplatser. Dessa konstruktioner utgör en betydande del av projektets material- och resursanvändning.

2.6 Byggnadstekniska förutsättningar

Inom aktuellt område stiger marknivåerna från cirka +49 i söder till cirka +70 i norr. De naturliga jordarterna utgörs av varvade lager av lera och silt ovan morän och ställvis förekommer sulfidjord. Djup till morän varierar mellan cirka 0,5 meter och 5 meter. Uppmätta grundvattennivåer är generellt i nivå med befintlig markyta.

Ler- och siltjordar kan användas till exempelvis släntbeklädnader, landskapsanpassningar och eventuella tryckbankar. Vid massutskiftning av sulfidhaltiga jordar kan dessa i viss mån användas inom anläggningen under vissa förutsättningar.

I anslutning till planområdet finns en drivmedelsanläggning (OKQ8) där markföroreningar bedöms kunna förekomma. Fastigheten kommer att lösas in inom projektet och enligt planerad hantering saneras av fastighetsägaren före överlämnande till Trafikverket. Genomförda miljötekniska undersökningar och dokumentation av utförda saneringsåtgärder ska beaktas i den fortsatta projekteringen och vid eventuell masshantering inom berört område.

I området finns ledningar för el, tele/fiber, VA och belysning.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Val av lokalisering

För val av lokalisering är den fastställda vägplanen som grund, och denna vägplan utgår från det lokaliseringsvalet. Se mer i den fastställda vägplanens plan- och miljöbeskrivning (TRV2014/7022).

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Inga lokaliseringsalternativ har valts bort. Trafikplatsens placering styrs av vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp.

3.3 Vald utformning med motiv

Den föreslagna utformningen gör att projektet kan minska anläggningskostnaderna och möjliggöra för hållplatser med plattformar för på- och avstigande.

Utöver dessa åtgärder innebär den nya utformningen att genomförandet av anläggningen vid Gnarp Norra kan effektiviseras. Behovet av nya byggnadsverk (broar) minskar, vilket medför lägre resursanvändning och klimatpåverkan jämfört med fastställd vägplan.

3.3.1 Generell utformning

Befintlig bro över Ostkustbanan kommer att breddas och rustas upp för mittseparerad E4 med körfältsindelning 1+1. Norrgående påfartsramp i trafikplatsen utgår. För södergående trafik ersätts befintlig planerad parallellavfart med en kilavfart. Befintliga hållplatser längs väg 766 (Stationsvägen) får ny utformning.

Det planerade viltstängslet och belysningen anpassas till den nya utformningen. De delar av viltstängslet och belysningen som utgår respektive tillkommer redovisas på plankartorna.

3.3.2 Utformning av vägbro över Ostkustbanan

Den befintliga bron över Ostkustbanan breddas så att en mittseparerad E4 ryms med körfältsindelning 1+1.



Figur 8. Befintlig vägbro över Ostkustbanan som breddas.

3.3.3 Utformning av trafikplats

Den nya utformningen innebär att den planerade norrgående påfartsrampen utgår och inte ersätts med någon ny påfart. Trafik som ska ansluta till E4 i norrgående riktning hänvisas i stället till trafikplats Gnarp Södra via Ängebyvägen eller väg 792. Eftersom påfartsrampen utgår kan den planerade bron över Stationsvägen göras smalare. Vidare utgår den cirkulationsplats som i den fastställda vägplanen kopplar samman påfartsrampen med väg 792 och Skestavägen och ersätts av en trevägskorsning. Den södergående avfartsrampen föreslås utformas som en kilavfart i stället för det parallella avfartsfält som redovisas i den fastställda vägplanen.



Figur 9. Skiss av ny utformning av trafikplatsen sett från söder.

3.3.4 Utformning av busshållplatser

De befintliga hållplatserna längs Stationsvägen flyttas och utformas som körbanehållplatser med plattform. Gång- och cykelvägen från Ängebyvägen ansluter till hållplatsplattformarna.



Figur 10. Exempel på busshållplats med plattform.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Utöver den fastställda utformningen har inga alternativa utformningar utretts.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Planändringen medför i nuläget inget identifierat behov av nya skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som behöver fastställas på plankartan. Skyddsåtgärder från den fastställda vägplanen som fortfarande är relevanta kvarstår.

Den bullerskärm vid Åckne som ingår i den fastställda vägplanen kvarstår i planförslaget. Övriga bullerskyddsåtgärder från den fastställda vägplanen som fortsatt är relevanta kvarstår.

Viltuthopp och övriga faunaanpassningar bibehålls funktionellt. För den biotopskyddade björkallén innebär den ändrade utformningen att direkt permanent markanspråk i allén undviks. Eftersom vägslänten ligger nära allén kan påverkan på enskilda träd och rotzoner dock inte uteslutas. Anpassningar och försiktighetsmått för att begränsa påverkan på allén hanteras därför inom den fortsatta projekteringen och byggskedet.

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Planändringen medför inget identifierat behov av nya skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som behöver fastställas på plankartan. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som har fastställts i den tidigare vägplanen och som inte påverkas av planändringen kvarstår oförändrade.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

- Arbetsområden ska begränsas till de ytor som krävs för byggnation för att minimera påverkan på omgivande mark och vegetation.
- Arbetsområden ska avgränsas så att påverkan på träd, brynvegetation och övrig vegetation i anslutning till Stationsvägen minimeras.
- Vid detaljprojektering ska vägsläntens utformning anpassas för att så långt som möjligt undvika påverkan på den biotopskyddade björkallén. Schaktning och fyllning ska där det är tekniskt möjligt, begränsas så att intrång i trädens rotzoner undviks.
- Träd i allén som ska bevaras ska tydligt märkas ut och skyddas under byggskedet. Upplag, uppställning av maskiner och körning ska undvikas inom avgränsad skyddszon kring träden.
- Om träd trots vidtagna anpassningar behöver tas bort ska de ersättas genom nyplantering i enlighet med gestaltungsprinciperna för den fastställda vägplanen, så att alléstrukturens ekologiska och landskapsmässiga funktion långsiktigt kan bibehållas.
- Viltuthoppens placering anpassas vid behov till den förändrade utformningen och viltstängslens sträckning. Viltuthoppens funktion ska bibehållas.
- Buller, damning och andra tillfälliga störningar under byggskedet ska begränsas genom sedvanliga entreprenadåtgärder.
- Hantering av bränslen, oljor och kemiska produkter ska ske så att risk för förorening av mark och vatten förebyggs.
- Förekomst av invasiva främmande arter ska hanteras så att spridning inte sker i samband med byggnation.

3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder

Några ytterligare kompensationsåtgärder har i nuläget inte identifierats som erforderliga. Skälet är att planändringen inte medför någon ökad

påverkan på riksintressen, skyddade områden, skyddade arter eller miljökvalitetsnormer jämfört med fastställd vägplan.

3.5.4 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

Inga särskilda skyddsåtgärder, försiktighetsmått eller kompensationsåtgärder har i nuläget identifierats som bortvalda till följd av planändringen. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått från den fastställda vägplanen som fortsatt är relevanta kvarstår. Därutöver har behov av anpassningar och försiktighetsmått identifierats inom ramen för den fortsatta projekteringen, bland annat för att begränsa eventuell påverkan på den biotopskyddade björkallén.

3.6 Undantag från bygglovsplikt

Den bullerskärm som ingår i den fastställda vägplanen omfattas av undantag från krav på bygglov. I övrigt innehåller planändringen inga åtgärder som föranleder undantag från bygglovsplikt.

3.7 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning

Vägåtgärderna som beskrivs nedan fastställs inte i planen utan genomförs med stöd av särskilda andra beslut.

3.7.1 Förändrad väghållning

Planförslaget innebär att delar av allmän väg dras in. Marken är inte bebyggd men har markreservat genom den fastställda vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp. Trafikplatsens förändrade utformning bedöms endast medför ringa olägenhet för bygden.

3.7.2 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i planen utan är ett separat beslut av väghållningsmyndigheten. Anslutningen mellan Skestavägen och väg 792 anpassas.

3.7.3 Förslag till enskilda vägar

Förslag till enskilda vägar fastställs inte i planen utan hanteras separat, i normalfallet genom lantmäteriförrättning.

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 omfattning framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.3. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljö kvalitetsnormer, 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 4.1. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

Samråd som genomförs inom ramen för planläggningsprocessen kommer att dokumenteras i en samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2. Referenser redovisas i kapitel 9. Förteckning över sakkunskap kan ses i kapitel 10.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitlet redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljö kvalitetsnormer, 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

En miljöbeskrivning ska i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdernas art och omfattning innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet med lagstiftningen. Detta innebär att de viktigaste miljöaspekterna ska behandlas i tillräcklig utsträckning, men också att miljöaspekter av liten eller ingen relevans för vägplanen kan behandlas översiktligt eller inte alls.

Eftersom föreliggande vägplan avser en ändring av den fastställda vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp har avgränsningen fokuserats till de miljöaspekter som kan påverkas av den föreslagna ändringen. Bedömningen utgår från skillnaderna mellan den fastställda vägplanen och den föreslagna ändringen. Den fastställda vägplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning utgör därmed referensscenario för bedömningen.

De miljöaspekter som bedöms kunna påverkas av planändringen och som därför bedöms vidare i miljöbeskrivningen är:

- Landskap
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Ytvatten
- Friluftsliv och rekreation
- Klimat
- Buller

Miljöbedömningen och avgränsningen av relevanta miljöaspekter har genomförts med utgångspunkt i följande underlag:

- Den fastställda vägplanen E4 Kongberget–Gnarp och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning
- Genomförda naturvärdesinventeringar och artutredningar inom vägplaneprojektet
- Kulturarvsanalys och arkeologiska utredningar framtagna inom projektet
- Underlag avseende ytvattenförekomster och miljökvalitetsnormer för Gnarpsån
- Uppgifter om invasiva främmande arter
- Underlag om förorenade områden (EBH-objekt)
- Tillgängligt kart- och planeringsunderlag från Trafikverket, Länsstyrelsen och Nordanstigs kommun

4.1.1 Nollalternativ

Konsekvenserna av planförslaget bedöms i förhållande till ett nollalternativ. Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som innebär en situation där planförslaget inte genomförs. Planförslaget och nollalternativet ska jämföras i samma tidshorisont.

Eftersom den aktuella vägplanen avser förändringar av en redan fastställd vägplan för E4 Kongberget–Gnarp utgörs nollalternativet av att den fastställda vägplanen genomförs utan de nu aktuella förändringarna vid Gnarp Norra. Utgångspunkten är därmed den trafikplatsutformning, de byggnadsverk, det markanspråk och de skyddsåtgärder som följer av den fastställda vägplanen. Trafikverkets vägledning för ändring av fastställd vägplan anger att utgångspunkten är att anläggningen annars ska utformas på det sätt som anges i den fastställda planen.

I nollalternativet kvarstår således den fastställda utformningen av trafikplats Gnarp Norra, medan planförslaget innebär bland annat förändrade bro, ramp- och korsningslösningar. De miljöeffekter och konsekvenser som redovisas i denna plan- och miljöbeskrivning avser därför i huvudsak skillnaderna mellan den fastställda vägplanens utformning och den nu föreslagna utformningen.

4.1.2 Miljöaspekter som inte bedöms vidare

Luftkvalitet: Planändringen innebär inga förändringar av trafiksystemet som bedöms påverka de totala trafikmängderna i området i sådan omfattning att luftkvaliteten förändras jämfört med fastställd vägplan. Gällande miljö kvalitetsnormer för luft bedöms fortsatt kunna innehållas. Konsekvenserna för luftkvalitet bedöms som försumbara.

Rennäring: Området ligger inom Voernese samebys vinterbetesområde. I tidigare utredningar har dock konstaterats att området inte nyttjas som aktiv vinterbetesmark och att några särskilt viktiga områden eller riksintressen för rennäring inte berörs. Planändringen omfattar ett begränsat område inom redan planlagd väganläggning och bedöms inte medföra någon förändrad påverkan på rennäringen jämfört med fastställd vägplan. Konsekvenserna bedöms som försumbara.

Förorenad mark: Planändringen bedöms inte medföra någon väsentligt förändrad påverkan avseende förorenad mark jämfört med nollalternativet. Aspekten bedöms därför inte vidare i miljöbeskrivningen.

4.2 Metod

Miljökonsekvenserna bedöms med utgångspunkt i värdet hos den berörda miljöaspekten, till exempel ett berört naturområde, och den påverkan som uppstår.

Påverkan definieras som en förändring av miljön. Förändringen uppstår när något sker exempelvis genom fysiskt intrång såsom schaktning eller nedtagning av träd.

Effekt är omfattningen av den förändring eller störning som uppstår. Effekterna av planändringen bedöms i förhållande till nollalternativet, vilket för denna vägplan innebär att den fastställda vägplanen genomförs utan de aktuella förändringarna vid Gnarp Norra.

Konsekvens definieras som en sammanvägning av miljöaspektens värde (exempelvis bevarandeträd hos en berörd naturmiljö) och omfattning av påverkan (effekten). Konsekvenserna kan såväl vara positiv som negativ, som stor eller liten.

Tabell 1. Gradering och färgskala för beskrivning av konsekvenser.

Bedömning	Beskrivning
Positiva konsekvenser	Förbättring för högre värden. Värdet ökar tydligt i omfattning eller kvalitet genom att exempelvis en barriär byggs bort, tillgängligheten till värdet ökar eller liknande. Relativt många människor får en förbättring.
Svagt positiva konsekvenser	Viss förbättring för små värden. Värdet ökar i något i omfattning eller kvalitet genom att exempelvis en barriär byggs bort, tillgängligheten till värdet ökar eller liknande. Relativt få människor får en förbättring.
Inga/försumbara konsekvenser	Inga effekter för värden, alternativt värden saknas i området.
Små negativa konsekvenser	Liten försämring för måttligt värde eller måttlig försämring för litet värde, till exempel skog i närhet till bostäder. Värdet minskar något i omfattning eller kvalitet. Relativt få människor drabbas.
Måttliga negativa konsekvenser	Måttlig försämring för måttligt värde, exempelvis område i kommunalt program eller liknande. Måttliga negativa effekter på värdet, som minskar i omfattning eller kvalitet. Relativt få människor drabbas.
Stora negativa konsekvenser	Stor försämring för måttligt värde eller måttlig försämring för högt värde, exempelvis naturreservat, bevarandevärd odlingslandskap eller kulturhistorisk bygd. Effekterna är så omfattande att värdet påverkas i hög grad. Många människor drabbas.
Mycket stora negativa konsekvenser	Stor försämring för högsta värde som exempelvis Natura 2000-område, riksintresse eller mycket skyddsvärda arter. Effekterna är så omfattande att värdet försvinner helt eller påverkas i mycket hög grad. Många människor drabbas.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Befolkning och människors hälsa

4.3.1.1 Buller

Som beskrivs i kapitel 5.1 Trafik och användargrupper innebär planändringen att trafik omfördelas till det lokala vägnätet. Ångebyvägen har sedan tidigare studerats ur bullersynpunkt som omledningsväg under byggskedet för E4. Det tidigare bullerunderlaget har omfattat en tillfällig trafikmängd om cirka 10 000 fordon per dygn på Ångebyvägen. Den permanenta trafikökningen till följd av planändringen bedöms som mest uppgå till cirka 500 fordon per dygn jämfört med nollalternativet och är därmed betydligt mindre än den trafikbelastning som tidigare har studerats ur bullersynpunkt.

Planändringen bedöms sammantaget medföra en begränsad förändring av bullersituationen jämfört med nollalternativet. Konsekvenserna för befolkning och människors hälsa med avseende på buller bedöms som försumbara.

4.3.2 Landskapet

Genom att den östra cirkulationsplatsen utgår undviks direkt markanspråk i den biotopskyddade björkallén, vilket ökar möjligheten att bevara allén och dess karaktärsskapande funktion jämfört med nollalternativet. Eftersom den planerade vägslänten ligger nära allén kan påverkan på enskilda träd inte uteslutas. I den mån allén kan bevaras bidrar detta till att bibehålla den befintliga entrékaraktären till Gnarp.

Planändringen medför en något mindre påverkan på landskapsbilden än nollalternativet. De öppna utblickarna över odlingslandskapet och läsbarheten i dalgången påverkas i mindre omfattning genom minskad anläggningsyta och färre konstruktioner. Den minskade omfattningen av trafikplatsen, tillsammans med att belysningen kopplat till den östra cirkulationsplatsen utgår, medför ett något mindre tekniskt och visuellt inslag i landskapet. Konsekvensen för landskapsbilden bedöms som försumbar jämfört med nollalternativet.

4.3.3 Naturmiljö

Planändringen innebär att trafikplatsens utformning och markanspråk förändras jämfört med nollalternativet. Där anläggningsdelar utgår eller

minskar i omfattning begränsas påverkan på väggkants- och brynvegetation samt andra berörda naturmiljöer. Samtidigt tillkommer mindre markanspråk, bland annat i anslutning till de nya busshållplatserna längs Stationsvägen, vilket innebär en lokalt ökad markpåverkan. De tillkommande markanspråken berör inga kända naturvärdesobjekt eller andra särskilt värdefulla naturmiljöer. De biotopskyddade diken, stenmuren, odlingsrösen och åkerholmen bedöms inte utsättas för någon ökad påverkan jämfört med nollalternativet.

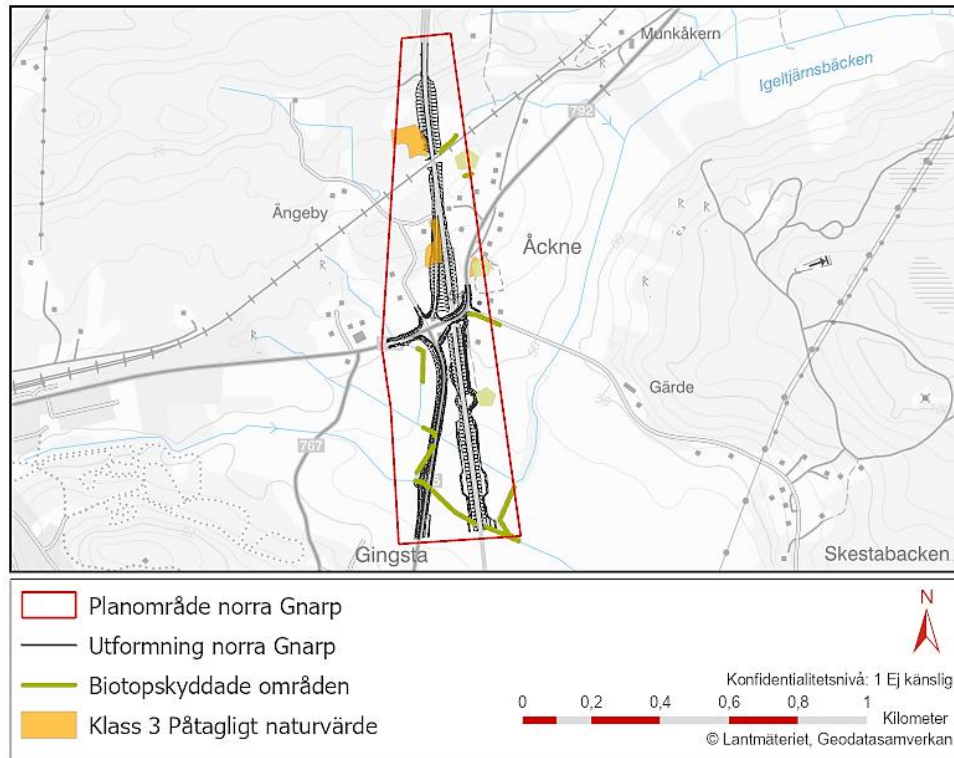
Genom att den östra cirkulationsplatsen utgår undviks direkt markanspråk i den biotopskyddade björkallén. Allén ligger dock nära den planerade väganläggningen och beroende på det slutliga släntutfallet kan enskilda träd eller deras rotzoner komma att påverkas. Omfattningen av eventuell påverkan behöver därför klarläggas i den fortsatta projekteringen.

Genom att den östra cirkulationsplatsen utgår behöver den belysning som är kopplad till cirkulationsplatsen inte längre anläggas. Ljuspåverkan på närliggande naturmiljöer minskar därmed jämfört med nollalternativet, vilket bedöms vara positivt för ljuskänsliga arter såsom fladdermöss och andra nattaktiva djur.

Passagen under trafikplatsen får en förändrad utformning genom att brokonstruktionen blir kortare. Passagens bredd och funktion för vilt och andra djur bibehålls. Planändringen bedöms därför inte medföra någon ökad barriäreffekt eller försämring av de ekologiska sambanden i området. Viltuthoppens placering kvarstår men anpassas viltstängslets justerade sträckning. Funktionen ska bibehållas och en förändrad placering bedöms därför inte medföra någon försämring av viltets möjlighet att lämna vägområdet.

Sammantaget innebär planändringen att markpåverkan minskar jämfört med nollalternativet. Även om mindre tillkommande markanspråk uppstår lokalt, bland annat i anslutning till de nya busshållplatserna, är dessa begränsade i förhållande till de anläggningsdelar och markanspråk som utgår. De identifierade naturvärdesobjekten bedöms inte utsättas för någon ökad påverkan och områdets ekologiska funktion och funktion som spridningsstråk bedöms kunna bibehållas. Direkt markanspråk i björkallén undviks, även om påverkan på enskilda träd inte kan uteslutas, och den minskade belysningen innebär en lokal positiv effekt.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön som försumbara, med vissa lokala positiva effekter jämfört med nollalternativet.



Figur 11. Naturvärden inom planområdet.

4.3.4 Ytvatten

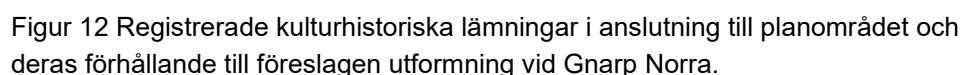
Planändringen innebär en minskad andel hårdgjord yta och mindre anläggningsyta jämfört med nollalternativet. Dagvattenhanteringen kan fortsatt ske enligt principerna i den fastställda vägplanen. Planändringen bedöms inte medföra någon försämring av berörda vattenförekomsternas status eller försvåra möjligheterna att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer. Konsekvenserna bedöms som försumbara jämfört med nollalternativet.

4.3.5 Kulturmiljö

Planändringen innebär en mindre förändring av markanspråket i anslutning till de registrerade kulturhistoriska lämningarna. För L2019:6922 minskar markanspråket något jämfört med nollalternativet. För Gnarp 168:1 innebär planändringen en mindre förändring av intrångets omfattning, medan L2020:205 inte bedöms påverkas ytterligare. Förändringarna framgår av Figur 12.

Den minskade anläggningsomfattningen innebär lokalt ett något mindre fysiskt och visuellt intrång i det kulturpräglade landskapet jämfört med

TMALL 1594 Plan- och miljöbeskrivning 2.0



Den minskade anläggningsomfattningen innebär ett reducerat behov av konstruktions- och anläggningsmaterial samt minskat behov av transporter och byggarbeten jämfört med nollalternativet. Framför allt innebär den utgående bron över Ostkustbanan att behovet av ett nytt byggnadsverk minskar.

4.3.7 Friluftsliv och rekreation

32

funktion. Möjligheten för gående och cyklister att röra sig genom området bedöms därför vara oförändrad jämfört med nollalternativet.

Den belysning som utgår till följd av planändringen är kopplad till den östra cirkulationsplatsen. Belysningen längs gång- och cykelförbindelserna påverkas inte av planändringen.

Några nya barriäreffekter för människor bedöms inte uppstå till följd av planändringen. Tillgängligheten till närliggande områden för vardagsnära friluftsliv och rekreation bedöms därmed vara oförändrad jämfört med nollalternativet.

Sammantaget bedöms planändringen inte medföra någon väsentlig förändring av förutsättningarna för friluftsliv och rekreation.

Konsekvenserna bedöms därför som försumbara jämfört med nollalternativet.

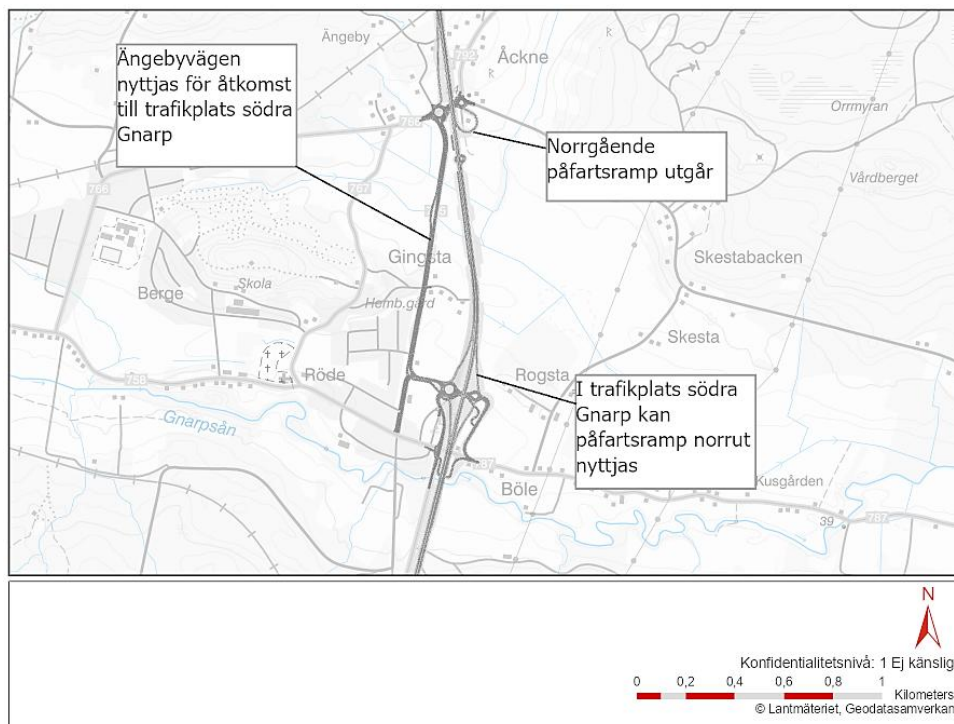
5 Övriga effekter och konsekvenser

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

5.1 Trafik och användargrupper

Planändringen innebär att påfartsrampen för norrgående trafik vid trafikplats Gnarp Norra utgår. Trafik från norra Gnarp som ska ansluta till E4 i norrgående riktning behöver därmed använda alternativa färdvägar. Detta berör bland annat trafik från Gnarp mot målpunkter norr om samhället och det regionala vägnätet. För vissa trafikrelationer innebär detta längre körvägar och en försämrad direktanslutning till E4 jämfört med nollalternativet. Förändringen berör ett begränsat antal trafikrelationer och konsekvenserna för tillgängligheten bedöms därför som små negativa.

När den norrgående påfartsrampen utgår omfördelas trafik till det lokala vägnätet. Närmaste påfart i norrgående riktning finns i trafikplats Gnarp Södra, cirka 1,3 km söder om trafikplats Gnarp Norra. Trafiken på Ängebyvägen bedöms därav kunna öka med upp till cirka 500 fordon per dygn jämfört med nollalternativet.



Figur 13. Färdväg för norrgående trafik via Ängebyvägen till södra trafikplatsen.

Planändringen påverkar även kollektivtrafikens förutsättningar genom att befintliga bussturer kan behöva läggas om till följd av den förändrade trafiklösningen. Samtidigt anläggs två busshållplatser på Stationsvägen som körbanehållplatser med plattform. Utformningen innebär förbättrade förutsättningar för säker på- och avstigning.

För gående och cyklister innebär planändringen ingen förändring jämfört med nollalternativet, eftersom de planerade gång- och cykelförbindelserna och den planskilda passagen genom trafikplatsområdet kvarstår.

Sammantaget innebär planändringen små negativa konsekvenser för trafik och användargrupper. Den negativa påverkan är främst kopplad till försämrad direktanslutning till E4 för norrgående trafik från norra Gnarp, omläggning av bussturer samt ökad trafik på Ängebyvägen. Ett begränsat antal trafikrelationer berörs, samtidigt som gång- och cykelförbindelserna kvarstår och hållplatserna får en säkrare utformning

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Planändringen innebär en viss försämring av den direkta tillgängligheten mellan norra Gnarp och E4 i norrgående riktning. E4:s funktion som regionalt och nationellt transportstråk påverkas däremot inte.

Planändringen bedöms därför inte medföra någon väsentlig påverkan på Gnarps övergripande funktion som servicenod eller på samhällets regionala tillgänglighet.

Centrala Gnarp med verksamheter och service samt Tjärnviks industriområde kvarstår som tillgängliga, men färdvägarna förändras för vissa trafikrelationer när den norrgående påfartsrampen utgår. De planerade gång- och cykelförbindelserna genom trafikplatsområdet bibehålls och två busshållplatser på Stationsvägen får plattformar med anslutning till gång- och cykelvägen från Ängebyvägen. Förutsättningarna att nå kollektivtrafik och röra sig till fots eller med cykel mellan olika delar av Gnarp bedöms därför i huvudsak vara oförändrade jämfört med nollalternativet.

Planändringen bedöms inte heller förändra den övergripande markanvändningen eller förutsättningarna för den utveckling av Gnarp som redovisas i kommunens översiktsplanering. Planområdet ligger kvar i samma läge och ändringen avser huvudsakligen trafikplatsens utformning. Den aktuella vägplanen bedöms fortsatt överensstämma med kommunens översiktliga planering.

Sammantaget bedöms planändringen medföra försumbara konsekvenser för lokalsamhälle och regional utveckling. Den huvudsakliga negativa

effekten är den försämrade direktanslutningen till E4 norrut för vissa trafikrelationer, medan viktiga gång-, cykel- och kollektivtrafikfunktioner bibehålls. Planändringen bedöms inte påverka Gnarps övergripande utvecklingsförutsättningar negativt.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

Vägplanen bedöms överensstämma med översiktsplanen. Vägplanen underlättar genomförandet av ombyggnationen av E4 till en säkrare och mer framkomlig transportled.

5.4 Fastigheter

Planen berör 16 fastigheter och en samfällighet. Nio fastigheter berörs av markanspråk som utgår. Planen berör även två servitut, en ledningsrätt och en gemensamhetsanläggning. Samtliga fastigheter och rättigheter är sedan tidigare berörda av markanspråk inom den fastställda vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp.

Sammantaget innebär planändringen att det permanenta markanspråket minskar jämfört med nollalternativet, även om mindre tillkommande markanspråk uppstår inom vissa delar av planområdet. Planändringen bedöms därför medföra en positiv effekt avseende det samlade intrånget i berörda fastigheter.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Trafikverket har utrett optimeringar av anläggningen för att öka kostnadseffektiviteten i projektet. Åtgärderna i planen utgör en delmängd av denna optimering och uppgår till cirka 12 – 15 MKR.

5.6 Byggskedet

Byggtiden medför en särskild typ av påverkan som kan vara stor, men som är begränsad till de år bygget pågår. Konsekvenserna är därför tillfälliga och övergående. De miljöfrågor och skyddsåtgärder som identifierats för byggskedet i den fastställda vägplanen är fortsatt aktuella och ligger till grund för den fortsatta planeringen och projekteringen.

Under byggtiden kommer byggnadsarbeten orsaka störningar för närboende såsom påverkan på trafikflöden, buller, vibrationer och damm. Ängebyvägen har i tidigare bullerutredning för E4 Kongberget–Gnarp studerats som omledningsväg under byggskedet, med en beräknad tillfällig trafikmängd om cirka 10 000 fordon per dygn. Bullerpåverkan

under en sådan omledningssituation har därmed beaktats inom det tidigare vägplanearbetet.

Påverkan under byggtid bedöms motsvara påverkan från den övriga utbyggnaden av E4. Planen innebär till stor del att arbetsområdet minskar i samband med att påfartsrampen slopas och att avfartsrampen minskas. Arbetsområdet utökas i vägplanens norra del i norrgående riktning för att möjliggöra anpassning av viltport. Ombyggnaden av busshållplatserna sker inom ny vägrätt och kräver inget ytterligare arbetsområde.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

I Tabell 2 redovisas den samlande bedömningen av planförslagets effekter och konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Tabell 2. Bedömning av miljökonsekvenser.

Aspektområde	Nollalternativ	Planförslag
Befolkning och människors hälsa (Buller)	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Landskapet	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Naturmiljö	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens, med lokala positiva effekter kopplade till minskat intrång i björkallén och minskad belysning.
Ytvatten och vattenmiljö	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Kulturmiljö	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Klimat	Försumbar eller ingen konsekvens	Svagt positiva konsekvenser
Friluftsliv och rekreation	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Trafik och användargrupper	Försumbar eller ingen konsekvens	Små negativa konsekvenser
Lokalsamhälle och regional utveckling	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Kommunal och fysisk planering	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens
Fastigheter	Försumbar eller ingen konsekvens	Positiva konsekvenser
Samhällsekonomisk effektivitet	Små negativa konsekvenser	Positiva konsekvenser
Byggskedet	Försumbar eller ingen konsekvens	Försumbar eller ingen konsekvens

De mest betydande negativa konsekvenserna är kopplade till trafik och tillgänglighet. När den norrgående påfartsrampen utgår behöver trafik från norra Gnarp med mål norrut använda alternativa färdvägar, vilket innebär längre körvägar för vissa trafikrelationer och en omfördelning av trafik till det lokala vägnätet, bland annat Ängebyvägen. Befintliga bussturer behöver också anpassas till den förändrade trafiklösningen. Förändringen berör dock ett begränsat antal trafikrelationer. För gående

och cyklister kvarstår de planerade förbindelserna, medan de nya busshållplatserna på Stationsvägen ger en förbättrad utformning för på- och avstigning.

För landskapsbild och naturmiljö innebär den minskade anläggningsomfattningen huvudsakligen en minskad påverkan jämfört med nollalternativet. Färre och mindre omfattande anläggningsdelar innebär ett mindre visuellt inslag i Gnarps dalgång. När den östra cirkulationsplatsen utgår undviks direkt markanspråk i den biotopskyddade björkallén. Vägslänten ligger dock nära allén och påverkan på enskilda träd kan därför inte uteslutas. Släntutformningen behöver anpassas i den fortsatta projekteringen för att minimera eventuell påverkan. Delar av den tidigare planerade belysningen utgår, vilket minskar ljuspåverkan på närliggande naturmiljöer och är positivt för ljuskänsliga arter såsom fladdermöss och andra nattaktiva djur.

Den passage för vilt och andra djur som ingår i trafikplatsens utformning förändras genom att brokonstruktionen minskar i omfattning. Passagens bredd och funktion bibehålls och de ekologiska sambanden bedöms därför kunna upprätthållas. Anpassningar av viltuthopp till justerat viltstängsel bedöms inte förändra deras funktion. Planändringen medför därmed ingen ökad barriäreffekt för vilt jämfört med nollalternativet.

För kulturmiljö bedöms planändringen endast medföra mindre förändringar av påverkan på registrerade lämningar jämfört med nollalternativet. Konsekvenserna bedöms sammantaget som försumbara. Planändringen bedöms inte heller medföra negativ påverkan på berörda riksintressen för kommunikationer, E4 och Ostkustbanan, eller innebära påtaglig skada på dessa. Planändringen bedöms vidare inte påverka möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten. För buller innebär planändringen en ökad trafikbelastning på Ängebyvägen med som mest cirka 500 fordon per dygn jämfört med nollalternativet. Ängebyvägen har sedan tidigare studerats ur bullersynpunkt för betydligt högre tillfälliga trafikmängder i samband med planerad omledning under byggskedet. Den trafikökning som följer av planändringen bedöms sammantaget medföra en begränsad förändring av bullersituationen och konsekvenserna bedöms som försumbara.

En tydlig positiv effekt av planändringen är den minskade klimatpåverkan under byggskedet. När en ny bro över Ostkustbanan utgår och övriga bro-, ramp- och trafikplatsanläggningar minskar i omfattning reduceras behovet av bland annat betong, stål, asfalt, transporter, schaktning och övriga anläggningsarbeten jämfört med nollalternativet.

Sammantaget bedöms planändringen medföra begränsade negativa konsekvenser, främst avseende trafik och tillgänglighet för norrgående trafik från norra Gnarp. Samtidigt innebär planändringen flera positiva effekter genom minskad anläggningsomfattning, minskad påverkan på landskaps- och naturvärden samt lägre resursanvändning och klimatpåverkan. Funktionerna för gående och cyklister samt för viltpassage bibehålls. Planändringen bedöms sammantaget inte innebära någon försämring av miljöförhållandena jämfört med nollalternativet.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Sammantaget bedöms planändringen uppfylla planens ändamål och i huvudsak uppfylla målen för planen. En sammanställning av måluppfyllelsen finns i Tabell 3.

Tabell 3. Samlad bedömning av planförslaget gällande konsekvenser i förhållande till nollalternativet.

Projektmål	Måluppfyllelse
Övergripande ändamål och mål för vägplanen E4 Kongberget–Gnarp	Uppfylls
En kostnadseffektiv och genomförbar anläggning	Uppfylls
God tillgänglighet och framkomlighet	Delvis uppfyllt
Tillgängliga busshållplatser och goda förutsättningar för kollektivtrafik	Uppfylls
En säker trafikmiljö för gång- och cykeltrafik	Uppfylls
Begränsad påverkan på natur-, kultur och landskapsvärden	Uppfylls
Effektiv resurshållning och minskad klimatpåverkan	Uppfylls

Den minskade anläggningsomfattningen och det reducerade behovet av nya byggnadsverk bidrar till en mer kostnadseffektiv, resurssnål och genomförbar lösning med lägre klimatpåverkan. Busshållplatserna längs Stationsvägen tillgänglighetsanpassas och ansluts till den planerade gång- och cykelvägen längs Ängebyvägen, vilket förbättrar förutsättningarna för kopplingen mellan kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Samtidigt innebär den slopade norrgående påfartsrampen att tillgängligheten till E4 försämras för vissa trafikanter genom längre resvägar med en omfördelning av trafik till Ängebyvägen. Mot denna bakgrund bedöms målen om god tillgänglighet och framkomlighet endast uppfyllas delvis, medan övriga projektmål bedöms uppfyllas.

6.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

De nationella miljö kvalitetsmål som bedöms relevanta för projektet har valts utifrån två utgångspunkter:

- 1) Avgränsningen av de miljö aspekter i denna miljöbeskrivning, där endast de aspekter som påverkas av den ändrade utformningen vid trafikplats Gnarp Norra bedöms vidare.
- 2) Den fastställda vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp och dess miljökonsekvensbeskrivning där relevanta miljö kvalitetsmål identifierats för vägprojektet.

Eftersom den aktuella vägplanen avser en begränsad ändring av en redan fastställd vägplan omfattar bedömningen de förändringar som följer av den ändrade utformningen av trafikplats Gnarp Norra, bland annat förändrade bro-, ramp- och korsningslösningar samt de följdändringar av markanspråk och miljö påverkan som dessa medför.

De miljö kvalitetsmål som bedöms relevanta för planändringen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Ett rikt växt- och djurliv
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Levande sjöar och vattendrag

Den samlade bedömningen är att planändringen inte motverkar något av de nationella miljö kvalitetsmål som bedömts relevanta för projektet. Genom att anläggningens omfattning minskar jämfört med fastställd vägplan bedöms planändringen ge en mindre positiv effekt för miljö kvalitetsmålen **Begränsad klimatpåverkan** och **Ett rikt odlingslandskap**. För övriga relevanta miljö kvalitetsmål bedöms påverkan vara oförändrad.



Begränsad klimatpåverkan. Planändringen innebär en minskad anläggningsomfattning och därmed lägre resursanvändning och klimatbelastning under byggskedet jämfört med nollalternativet, se kapitel 4.3.6 Klimat.

Planändringen bedöms därför bidra positivt till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.



Levande sjöar och vattendrag. Planändringen innebär att trafikplatsens omfattning minskar och därmed även mängden hårdgjorda ytor inom området.

Dagvattenhanteringen bedöms fortsatt kunna ske enligt

de principer som lagts fast i nollalternativet. Förändringen medför inga nya intrång i vattenmiljöer och bedöms inte påverka statusen i berörda vattenförekomster eller möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Planändringen bedöms därför inte motverka miljökvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag.



Ett rikt odlingslandskap. Gnarp Norra är beläget i ett odlingslandskap med kulturhistoriska och landskapsmässiga värden. Genom att delar av trafikplatsanläggningen utgår minskar intrånget i det öppna landskapet jämfört med nollalternativet. Den minskade anläggningsytan innebär att påverkan på odlingslandskapets struktur och visuella samband begränsas något. Planändringen bedöms därför bidra till att minska påverkan på odlingslandskapets värden och bedöms vara förenligt med miljökvalitetsmålet Ett rikt odlingslandskap.



God bebyggd miljö. Den ändrade trafikplatsutformningen innebär att gång- och cykelstråk samt planskilda passager som ingår i nollalternativet kan bibehållas. Dessa funktioner bidrar till att minska barriäreffekter och skapa säkra samband mellan samhällets östra och västra delar. Samtidigt innebär borttagandet av den norrgående påfartsrampen en viss försämring av tillgängligheten för vissa trafikrelationer. Planändringen innebär samtidigt endast marginella förändringar av beräknade bullernivåer jämfört med fastställd vägplan. Planändringen innebär en viss förändring av trafikfördelningen på det lokala vägnätet, men den ökade trafiken på Ängebyvägen bedöms medföra en begränsad förändring av bullersituationen jämfört med nollalternativet. Sammantaget bedöms planändringen inte medföra någon betydande förändring av den bebyggda miljöns funktion eller tillgänglighet jämfört med nollalternativet. Planändringen bedöms därför vara förenlig med miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö.



Ett rikt växt- och djurliv. Planändringen innebär sammantaget ett minskat permanent markanspråk. För naturmiljön innebär detta lokalt minskad påverkan där anläggningsdelar utgår. Direkt markanspråk i den biotopskyddade björkallén undviks, men viss påverkan på enskilda träd eller rotzoner kan inte uteslutas. Områdets ekologiska funktioner, inklusive identifierade spridningsstråk och passagemöjligheter för vilt, bedöms kunna bibehållas. Planändringen bedöms därför inte motverka miljökvalitetsmålet Ett rikt växt- och djurliv.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

Planändringen har utformats med utgångspunkt i det kunskapsunderlag som tagits fram inom den fastställda vägplanen för E4 Kongberget–Gnarp, inklusive miljökonsekvensbeskrivning och genomförda natur-, kultur- och vattenutredningar. De förändringar som föreslås för trafikplats Gnarp Norra har analyserats utifrån detta underlag och bedömts med avseende på deras miljöpåverkan. Planändringen innebär att anläggningens omfattning minskar jämfört med nollalternativet genom kortare brokonstruktioner, minskat markanspråk och reducerad materialanvändning. Därigenom begränsas resursförbrukning, transporter och klimatpåverkan samtidigt som tidigare miljöanpassningar och skyddsåtgärder i huvudsak kvarstår.

Planändringen innebär ingen förändrad lokalisering av trafikplatsen utan avser justeringar av utformningen inom och i direkt anslutning till tidigare planlagt område. Det samlade permanenta markanspråket minskar jämfört med fastställd vägplan, även om mindre tillkommande markanspråk uppstår inom vissa delar av planområdet.

Sammantaget bedöms planändringen innebära en mer resurshushållande lösning än nollalternativet samtidigt som trafikplatsens grundläggande funktion bibehålls. De miljömässiga fördelarna i form av minskat markanspråk, minskad materialåtgång och lägre klimatpåverkan bedöms vara rimliga i förhållande till de förändringar som genomförs.

Verksamhetsutövarens ansvar att förebygga, begränsa och vid behov avhjälpa skador eller olägenheter kvarstår oförändrat. Den samlade bedömningen är därför att planändringen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken.

6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen

E4 har en betydande nationell funktion genom att den ingår i TEN-T:s övergripande nät, utgör en länk mellan anläggningar av riksintresse, är prioriterad för gods- och persontransporter samt rekommenderad för transporter av farligt gods. Vägen bidrar därmed till att upprätthålla nationellt viktiga transportstrukturer. Planändringen bedöms inte motverka E4:s funktion som riksintresse för kommunikation. E4:s övergripande funktion som nationellt och regionalt transportstråk bibehålls jämfört med nollalternativet.

Ostkustbanan är av nationell betydelse genom att den ingår i TEN-T:s stomnät, trafikerats av både gods- och långväga persontrafik. Järnvägen utgör därmed en viktig del av de transportstrukturer som upprätthåller nationellt viktiga funktioner. Ombyggnationen av vägbron över Ostkustbanan bedöms inte påverka Ostkustbanans funktion eller försvåra en framtida utveckling av järnvägen, inklusive den dubbelspårsutbyggnad som utreds inom sträckan. Planändringen bedöms därför inte motverka riksintresset för kommunikationer.

6.4.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer anger krav på miljökvalitet i syfte att skydda människors hälsa och miljön. För den aktuella planändringen är miljökvalitetsnormer för vatten och omgivningsbuller relevanta att beakta.

Planändringen bedöms inte påverka möjligheten att uppnå eller följa gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Förändringarna av trafikmängder och trafikförhållanden bedöms inte heller vara av sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft påverkas.

För omgivningsbuller gäller en miljökvalitetsnorm som innebär att det genom kartläggning och åtgärdsprogram ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Planändringen medför en viss förändring av trafikfördelningen på det lokala vägnätet, men förändringen bedöms inte vara av sådan omfattning att möjligheten att följa miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller påverkas.

Sammantaget bedöms planändringen vara förenlig med gällande miljökvalitetsnormer.

6.4.3 Generellt biotopskydd

Inom och i anslutning till planområdet förekommer objekt som omfattas av generellt biotopskydd, däribland en björkallé, diken, en stenmur och odlingsrösen. Objekten och deras förutsättningar redovisas närmare i avsnitt 2.5.3 Naturmiljö.

Den biotopskyddade björkallén berörs även i nollalternativet, där delar av allén skulle tas bort till följd av den fastställda trafikplatsutformningen. Genom planändringen undviks direkt permanent markanspråk i allén. Eftersom den planerade vägslänten ligger nära allén kan påverkan på enskilda träd eller deras rotzoner dock inte uteslutas. Släntutformningen och skadeförebyggande åtgärder ska därför anpassas i den fortsatta projekteringen för att så långt som möjligt begränsa påverkan.

Planändringen bedöms inte medföra någon väsentligt förändrad påverkan på övriga identifierade biotopskyddade objekt jämfört med nollalternativet. Sammantaget bedöms planändringen inte medföra ökad påverkan på generellt biotopskyddade objekt jämfört med nollalternativet.

6.4.4 Skyddade arter

Förekomst av skyddade arter och naturvårdsarter inom och i anslutning till planområdet redovisas i avsnitt 2.5.3 och planändringens påverkan på arter och deras livsmiljöer bedöms inom avsnitt 4.3.3 Naturmiljö.

Fjällskrika omfattas av artskyddsbestämmelserna genom det generella skyddet för vilda fåglar. Området innehåller även miljöer som potentiellt kan nyttjas av fladdermöss, vilka omfattas av artskyddsbestämmelserna. För fladdermöss och andra nattaktiva arter innebär planändringen att delar av den tidigare planerade belysningsanläggningen utgår när den östra cirkulationsplatsen tas bort. Ljuspåverkan på närliggande träd-, bryn- och vegetationsmiljöer minskar därmed jämfört med nollalternativet. Detta bedöms vara positivt för ljuskänsliga arter och minska risken för störning av potentiella ledlinjer och födosöksområden.

Planändringen bedöms sammantaget inte medföra sådan förändrad påverkan på skyddade arter eller deras livsmiljöer att ytterligare artskyddsåtgärder har identifierats som nödvändiga inom ramen för vägplanen.

6.5 Slutsats

Den föreslagna planändringen bedöms uppfylla kraven enligt 13 § väglagen. Planändringen utgår från den lokalisering som fastställts för E4 Kongberget–Gnarp och innebär huvudsakligen en förändrad och mindre omfattande utformning av trafikplats Gnarp Norra. Genom att den nya bron över Ostkustbanan utgår och övriga delar av trafikplatsen förenklas minskar anläggningens omfattning och resursbehov. Samtidigt bibehålls E4:s övergripande funktion samt funktionerna för gång- och cykeltrafik och passage för vilt. Planändringen innebär även att påverkan på flera natur- och landskapsvärden begränsas jämfört med nollalternativet.

Planändringen medför vissa negativa konsekvenser genom att direktanslutningen till E4 norrut från norra Gnarp utgår. Detta leder till längre färdvägar för ett begränsat antal trafikrelationer och en förändrad trafikfördelning på det lokala vägnätet, bland annat på Ängebyvägen. Samtidigt förbättras utformningen av busshållplatserna och gång- och cykelförbindelserna kvarstår.

Vid en samlad avvägning bedöms planändringens ändamål kunna uppnås samtidigt som intrång och olägenheter begränsas och anläggningens omfattning och kostnadsdrivande delar reduceras. De negativa konsekvenser som kvarstår bedöms vara begränsade och vägs upp av den mer resurseffektiva utformningen och den i huvudsak minskade miljöpåverkan. Planändringen bedöms därför innebära en lämplig avvägning mellan vägens funktion, kostnader samt allmänna och enskilda intressen och därmed vara förenlig med 13 § väglagen.

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas på plankartorna och i fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den aktuella ombyggnaden av vägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra ombyggnaden.

Jämfört med nollalternativet förändras markanspråket till följd av den nya utformningen av trafikplats Gnarp Norra. Påfartsrampen för norrgående trafik och den östra cirkulationsplatsen utgår, parallellavfarten ersätts med en kilavfart och flera anläggningsdelar minskar i omfattning. Detta medför att delar av det markanspråk som ingår i den fastställda vägplanen inte längre behövs för väganläggningen. Samtidigt kommer den ändrade utformningen och de nya busshållplatserna medföra justerande eller tillkommande markanspråk inom vissa delar av planområdet. Planändringens samlade förändring av permanent och tillfälligt markanspråk redovisas på plankartorna.

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 vägen 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.

Illustrationskartor som kompletterar plankartorna kommer att redovisas i granskningshandlingen. Kartorna visar översiktligt de åtgärder som ingår i projektet och hur den planerade anläggningen är utformad.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av väganläggningen, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

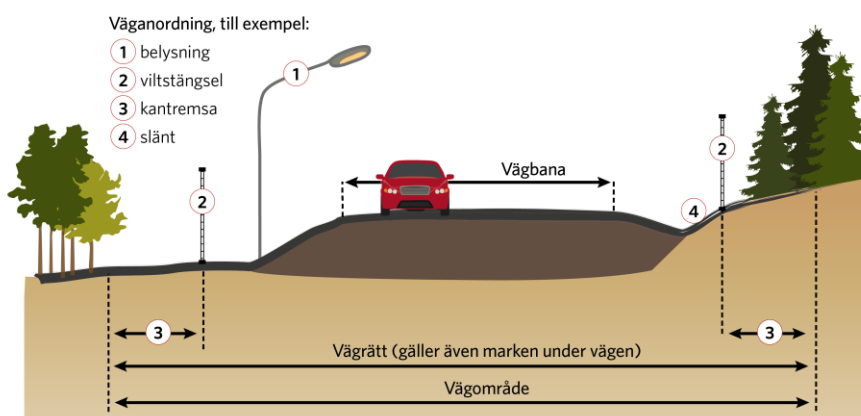
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

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. Vaghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vaghållaren 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 och brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.



Figur 12. Illustration av vägområde.

Nytt markanspråk för vägrätt markeras med V på plankartorna.



Det tillkommande vägområdet omfattar cirka 1 431 m², varav 700 m² skogsmark, 478 m² öppen mark och 253 m² jordbruksmark.



Utgående vägrätt från tidigare fastställd vägplan omfattar 14 218 m², varav 2 491 m² skogsmark, 6 799 m² jordbruksmark och 4 928 m² öppen mark.

7.1.1 Nytt markanspråk med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt tillämpas när markägaren kan fortsätta använda marken och vaghållaren inte behöver ett fullständigt markanspråk. Inskränkt vägrätt är inte aktuell i denna vägplan.

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.

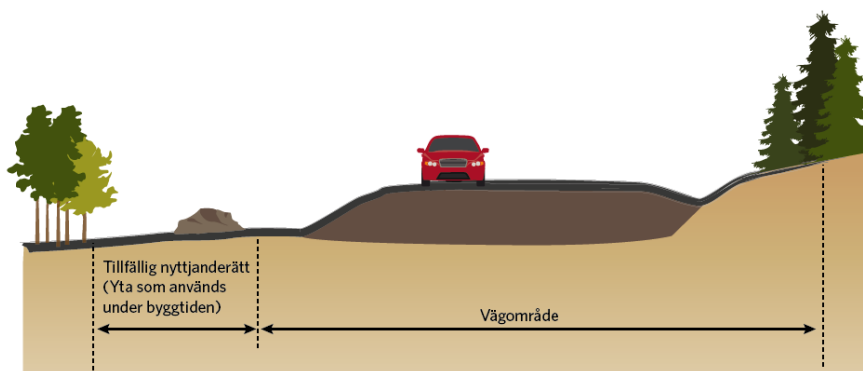
Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen markeras med T på plankartorna.

Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartan/plankartorna.

T1	<i>T1 – Arbetsområde under byggtiden, dock längst till t.o.m. tre månader efter godkänd slutbesiktning.</i>
T3	<i>T3 – Tillfällig väg för allmän trafik och byggtrafik under byggtiden dock längst t.o.m. tre månader efter godkänd slutbesiktning.</i>

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar 585 m², varav 467 m² skogsmark och 118 m² öppen mark.

	Utgående tillfällig nyttjanderätt från tidigare fastställd vägplan omfattar 971 m ² jordbruksmark.
---	---



Figur 13. Illustration av tillfällig nyttjanderätt i förhållande till vägområdet.

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 provas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen 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.

Utifrån nuvarande kunskapsunderlag har inga ytterligare miljörelaterade tillstånd eller dispenser identifierats som en direkt följd av planändringen. Om det fortsatta projekterings- eller inventeringsarbetet identifierar ytterligare prövningsbehov hanteras dessa enligt gällande lagstiftning.

8.4 Kontroll och uppföljning

Kontroll och uppföljning är en viktig del av Trafikverkets miljöarbete och genomförs för att förebygga och begränsa negativa effekter under byggskedet samt kvarstående konsekvenser i driftskedet. Miljökontroll kommer att genomföras inom ramen för projektets miljöarbete under byggskedet. Omfattningen av kontrollen anpassas till de miljöfrågor som bedöms relevanta för den aktuella planändringen.

I den fortsatta projekteringen ska släntutfallet i anslutning till den biotopskyddade björkallén följas upp. Det ska säkerställas vilka träd och rotzoner som kan beröras av slänt, schakt, fyllning eller arbetsområde. Resultatet ska ligga till grund för slutlig anpassning av släntutformningen och för eventuella skadeförebyggande åtgärder. Under byggskedet ska det följas upp att träd som ska bevaras inte skadas av schaktning, upplag, arbetsfordon eller andra entreprenadarbeten.

8.5 Kostnader och finansiering

Projektet E4 Kongberget–Gnarp är finansierat inom nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Genomförandet av denna vägplan innebär inga tillkommande kostnader utan kommer att medföra en besparing i projektet.

9 Referenser

Nordanstigs kommun. (u.å.). *Gnarp*. Hämtad från:
<https://nordanstig.se/startside/sidor/kommun-och-politik/valkommen-till-nordanstig/tatorter-i-nordanstigs-kommun/gnarp.html> [2026-09-29]

Trafikverket (2023). *Fastställelsehandling: Planbeskrivning. E4, Kongberget–Gnarp*.

Trafikverket (2023). *Fastställelsehandling: MKB. E4, Kongberget–Gnarp*.

10 Sakkunskap

Karin Lindström, handläggare plan- och miljöbeskrivning

Karin har en kandidatexamen i miljö och hälsoskydd och har sedan 2017 arbetat med miljöfrågor både inom kommunal och privat verksamhet. Karin har som konsult på AFRY jobbat med miljökonsekvensbeskrivningar, miljötekniska undersökningar, efterbehandlingar och riskbedömningar. Karin har fyllt rollen som Miljösamordnare och Teknikansvarig miljö inom infrastrukturprojekt för Trafikverket.

Daniel Furberg, handläggare plan

Daniel är utbildad kulturgeograf med inriktning mot samhällsplanering vid Umeå universitet. Han har sex års erfarenhet av arbete med infrastrukturplanering och har deltagit i framtagandet av väg- och järnvägsplaner samt andra planerings- och utredningsunderlag. Genom sitt arbete i större infrastrukturprojekt har han utvecklat bred kompetens inom fysisk planering, analys och utredningsarbete kopplat till samhällsbyggnadsprocessen.

Emil Marklund, plansamordnare

Emil har sedan 2014 arbetat med infrastrukturprojekt i varierande omfattning och komplexitet. Under perioden 2014–2021 arbetade han huvudsakligen med miljöfrågor och hade rollen som teknikansvarig miljö i ett flertal väg- och järnvägsprojekt.

Utöver miljöområdet arbetar Emil som teknikansvarig plansamordnare. I rollen ansvarar han för att väg- och järnvägsplaner uppfyller de formella krav som ställs för fastställelseprocessen. Arbetsuppgifterna omfattar bland annat framtagande av samrådsunderlag, planbeskrivningar, samrådsredogörelser och granskningsutlåtanden, liksom kvalitetssäkring och samordning av planhandlingar. Rollen innefattar även ansvar för checklistor, formaliahantering samt samordning mellan projektets olika teknikområden.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se