

Plan- och miljöbeskrivning

E14 Rannåsen-Krokom

Östersunds och Krokoms kommun, Jämtlands län

Vägplan

Samrådshandling

2026-05-12



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning E14 Rannåsen-Krokom

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-05-12

Ärendenummer: TRV 2025/135464

Kontaktperson: Lisa Tenning, Trafikverket

Foto: Trafikverket och AFRY, om inget annat anges

Sammanfattning

Trafikverket planerar att uppföra viltstängsel längs E14 mellan Rannåsen och Krokom för att minska trafikrelaterade viltolyckor och samtidigt styra djur mot säkra passager. Åtgärden genomförs delvis inom befintligt vägområde där intrången i omgivande mark hålls begränsade och tillgänglighet säkerställs genom grindar och viltuthopp.

Planområdet omfattar skogs- och jordbruksmark, flera vattendrag, artrika vägkanter samt generella biotopskydd. Skyddade arter förekommer spritt och planområdet ligger i närhet till Natura-2000 Tysjöarna samt till delar av Storsjöns vattenskyddsområde. Påverkan bedöms som liten till måttlig men lokal, främst kopplad till röjning och schakt i direkt anslutning till stängslets placering. Genom anpassad utformning, hänsyn vid vattenpassager och särskilda skyddsåtgärder kan påverkan minimeras.

Kulturmiljöobjekt såsom ängslador och fångstgropar finns nära E14 men bedöms inte påverkas negativt med föreslagna skyddsåtgärder. Vattenmiljöer och gällande miljökvalitetsnormer påverkas inte negativt.

Sammantaget bedöms projektet ge små miljöeffekter och tydligt positiva trafiksäkerhetsfördelar. Åtgärden uppfyller kraven i 13 § väglagen och kan genomföras utan betydande negativ påverkan på natur-, kultur- eller vattenmiljöer.

Sammanfattning	3
1 Inledning	6
1.1 Planens huvuddrag.....	6
1.2 Bakgrund och behov.....	6
1.3 Avgränsning	9
2 Förutsättningar.....	10
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	10
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	12
2.3 Landskapet.....	12
2.4 Kommunal och regional fysisk planering.....	12
2.5 Byggtekniska förutsättningar	13
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	15
3.1 Vald lokalisering med motiv	15
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv	15
3.3 Vald utformning med motiv	15
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	19
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	19
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning	20
4 Miljöbeskrivning	22
4.1 Avgränsning av miljöaspekter	22
4.2 Metod	24
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	25
5 Övriga effekter och konsekvenser	41
5.1 Trafik och användargrupper.....	41
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	41
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	41
5.4 Fastigheter	60
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet.....	60
5.6 Byggskedet.....	60
6 Samlad bedömning	61
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser.....	61

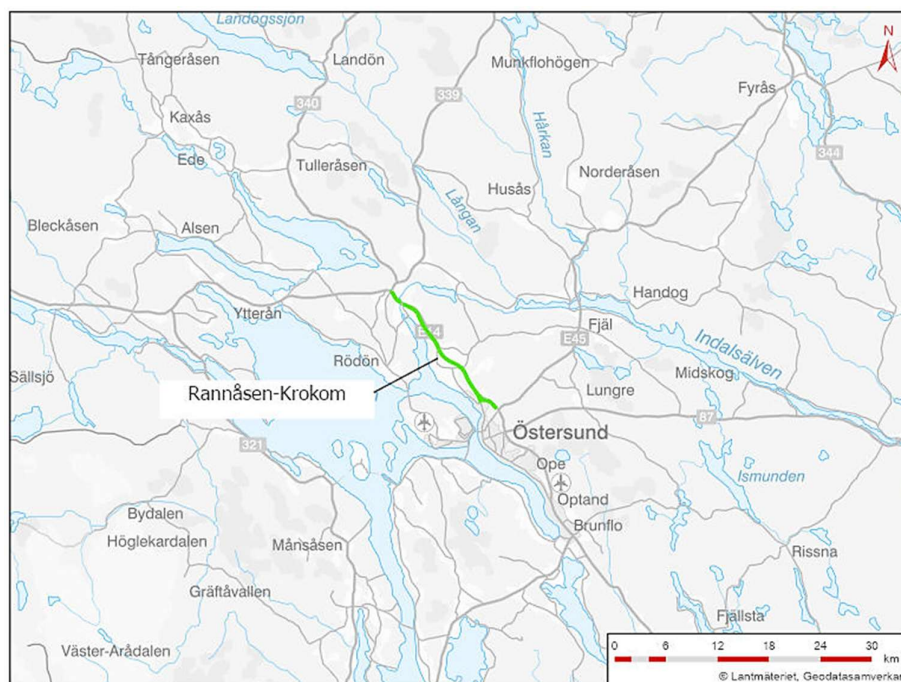
6.2 Måluppfyllelse.....	63
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	64
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	65
6.5 Slutsats	66
7 Markanspråk	67
7.1 Vägrätt och vägområde	67
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	69
8 Fortsatt arbete	70
8.1 Planläggningsprocess	70
8.2 Fastställelseprövning	70
8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.	71
8.4 Kontroll och uppföljning	71
8.5 Kostnader och finansiering	72
9 Referenser	73
10 Sakkunskap	75

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Trafikverket planerar att anlägga viltstängsel längs E14 mellan Rannåsens trafikplats och cirkulationsplats Krokomben i Jämtlands län. Totalt handlar det om en sträcka på cirka 19 kilometer. Se Figur 1 var projektet är lokaliserat.

Figur 1 – Översiktskarta som visar var projektet är lokaliserat



1.2 Bakgrund och behov

Den aktuella sträckan har en hög belastning av viltolyckor. För att öka säkerheten för bilister, trafikanter och för att säkra djurens passage över E14 ska viltstängsel uppföras längs sträckan.

En studie om förebyggande av olyckor med vilt genom att säkra faunapassager inom Jämtlands län togs fram 2019. Aktuell projekt utgår ifrån de högst prioriterade av dessa åtgärds paket som Trafikverket ansvarar för, samt Trafikverkets analys av infrastrukturens permeabilitet (2015) och aktuella uppgifter från STRADA (Swedish traffic accident data acquisition) ligger till grund för projektet.

Planläggningsprocessen

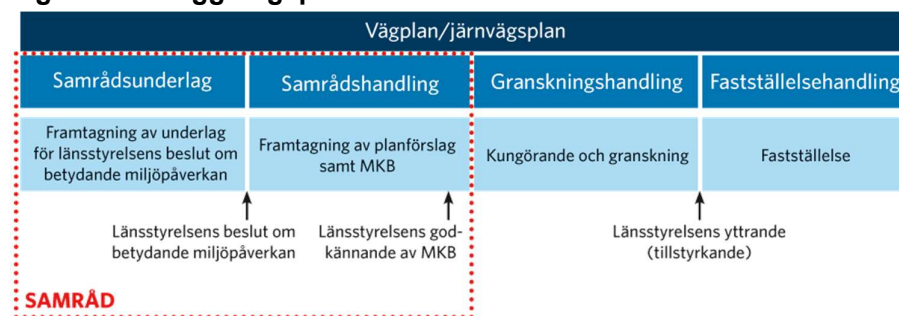
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2.

I början av planläggningen tog Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutade i juni 2025 att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. I och med detta beslut behöver ingen separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram, utan en miljöbeskrivning ingår i denna planbeskrivning.

I denna plan- och miljöbeskrivning, ihop med plankartor och illustrationskartor, visar förslaget på anläggningen och hur det påverkar omgivningen.

Planen kommer gå ut på samråd vilket innebär att myndigheter, organisationer och enskilt berörda kommuner kommer kunna lämna synpunkter. Ett samrådsmöte på orten kommer genomföras.

Figur 2 Planläggningsprocessen



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 projektet är att minska trafikrelaterade viltolyckor och, där det är möjligt, säkra passager utifrån viltets behov av förflyttning i landskapet. Ändamålet är i linje med de transportpolitiska målen då det syftar till att minska olyckor på sträckan samt att dess utformning, funktion och användning bidrar till en tillgänglig och användbar väganläggning.

De miljökvalitetsmål som bedöms relevanta för projektet är ett rikt växt- och djurliv, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, levande sjöar och vattendrag.

Ändamålet är centralt vid byggande av väg. Enligt 13 § väglagen ska en väg ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

1.2.2 Mål för åtgärden

Projektets mål är:

- Minska antalet viltolyckor med färre trafikskadade och omkomna på väg E14 mellan Rannåsen och Krokom.
- Öka säkerheten och fortsatt god framkomlighet längs E14, genom smarta innovativa och kostnadseffektiva lösningar.
- Stängslet ska anpassas till väganläggningen och dess omgivning, för en bättre trafikantupplevelse.
- Minskning av infrastrukturens barriärer och trafikens negativa påverkan på stora och medelstora däggdjur, samt gynna djurens naturliga rörelser i landskapet.
- Minskning av antalet döda och skadade djur längs sträckan.
- Drift- och underhållsarbeten ska kunna utföras på ett effektivt sätt.
- En väl gestaltad anläggning som tar hänsyn till omgivningens kvaliteter och utnyttjar dessa så att anläggningen samspelar med omgivningen, för en god landskapsanpassning.
- Tillgänglighet till omgivande marker, samt möjlighet att passera E14, ska vara god för fastighetsägare, det rörliga friluftslivet och andra som vill röra sig i området.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

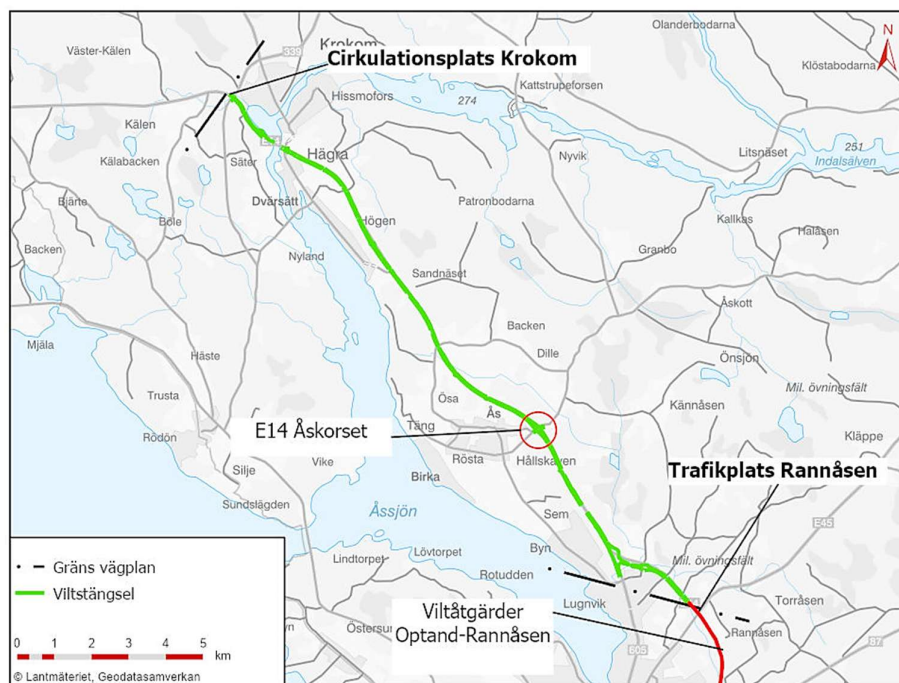
Vägplanen omfattar sträckan Rannåsen-Krokom längs E14, i Östersunds och Krokoms kommun. Projektets utbredning redovisas i Figur 3.

Vägplanens påverkansområde definieras av ytor där projektets åtgärder kan medföra direkt eller indirekt miljöpåverkan under bygg- och driftskedet. Detta område sträcker sig vanligtvis utanför planområdets gräns.

På angränsande sträcka mellan Optand och Rannåsen utförs motsvarande viltåtgärder som för aktuell sträcka.

Trafikverket ska bygga en planskid korsning mellan E14 och väg 744 för att öka säkerheten för skyddade och oskyddade trafikanter. I projektet ingår också nya hållplatslägen, gång- och cykelvägar, cirkulationsplats, ny allmän väg med mera. Viltstängslet kommer anpassa mot den projekterade trafikplatsen som planeras vid Åskorset, för att möjliggöra genomförande av båda vägplanerna.

Figur 3 Geografisk avgränsning av projektet och angränsande projekt



1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Prognosåret 2040 används för bedömning av projektets effekter och konsekvenser.

Beräknad byggtid bedöms ta 1–2 år beroende på om alla arbeten kan utföras under ett år.

2 Förutsättningar

Riksentressen, miljökvalitetsnormer och skyddade områden redovisas i avsnitt 4.

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

2.1.1 Anläggningen

E14 mellan trafikplats Rannåsen och Krokom är en 2+1 väg med mittseparering. Europavägen ingår som en del av det EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T).

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på den aktuella vägsträckan varierar. Mellan trafikplats Rannåsen och korsningen väg 744 Åskorset uppgår ÅDT till cirka 7 000 – 9 000 fordon (mätår 2022) och från Åskorset till Krokomsviken uppgår ÅDT till 6 000 – 8 000 fordon (mätår 2022). Andelen tung trafik är cirka 6–8 % för båda sträckorna.

Hastighetsbegränsningen på sträckan är 100 km/h, med vissa lokala sänkningar till 70 km/h.

E14 korsar flera statliga vägar med varierande standard. Längs med sträckan går enskilda vägar längs med E14 som bitvis ligger nära europavägen. Inlandsbanan (järnväg) korsar sträckan på ett ställe via port under E14 i närheten av Krokom. Vid trafikplats Lugnvik passerar också järnvägen under E14.

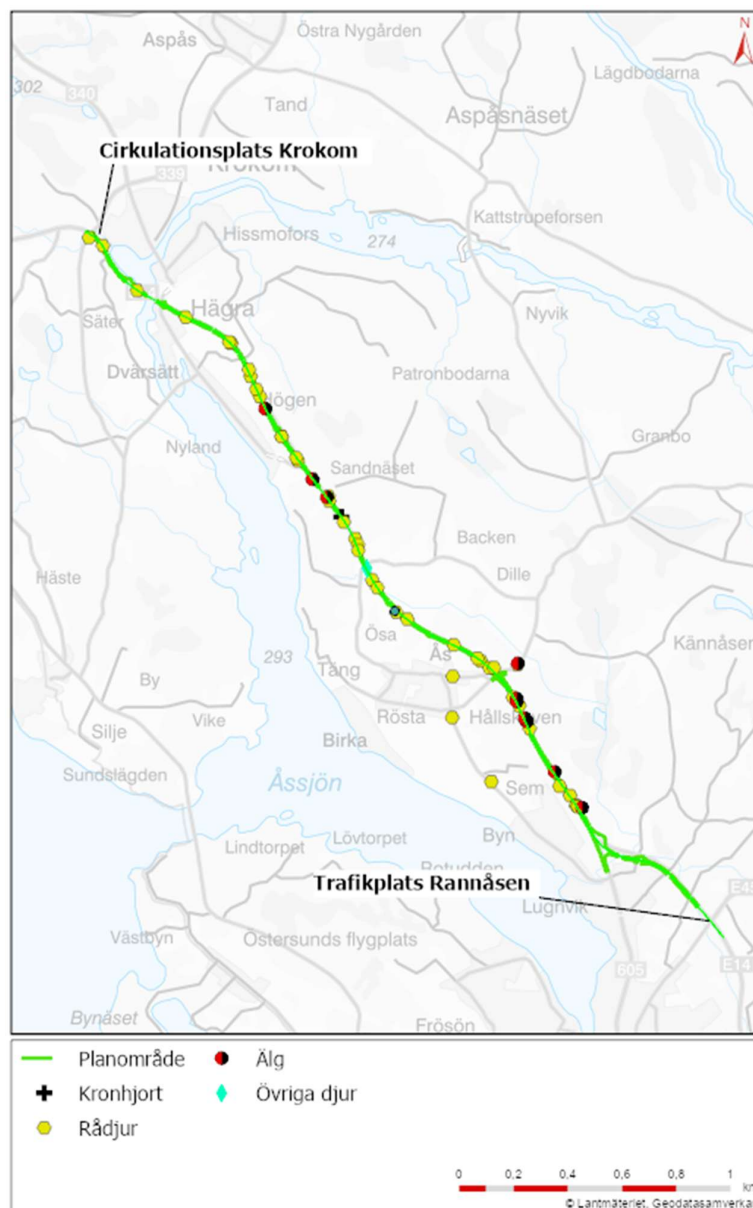
Det finns ett antal belysningscentraler, vägbelysning och ATK-kameror (automatisk trafiksäkerhetskontroll/fartkameror) på sträckan.

2.1.2 Viltolyckor och viltolyckor

Viltolyckor

Enligt underlag från Nationella viltolycksrådet har Jämtlands län haft drygt 2 200 viltolyckor det senaste åren. Största andelen av olyckorna är med rådjur följt av älg. Längs sträckan har 1 olycka med kronhjort, 41 med rådjur, 12 med älg och 1 med övrigt djur inträffat. Olyckorna redovisas i Figur 4.

Figur 4 - Viltolyckor längs sträckan under 2025



2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Långa med sträckan förekommer spridd bostadsbebyggelse, huvudsakligen i form av gårdar. Planområdet ligger i närheten av orterna Ås och Dvårsätt, som utgör mindre serviceorter med bostäder, skolor och viss lokal service.

Sträckans funktion som del av E14 innebär att vägen har stor betydelse för regional tillgänglighet, arbetspendling och näringsliv.

2.3 Landskapet

Sträckan Rannåsen–Krokom går genom Storsjöbygdens jordbruks- och skogslandskap, med flack terräng och begränsat inslag av våtmarker. Landskapet växlar mellan tät skog och öppna marker med långa siktlinjer, särskilt vid Krokomsviken. Rastplats Krokom är ett viktigt visuellt landmärke med utsikt mot Krokom centrum.

2.4 Kommunal och regional fysisk planering

2.4.1 Översiktsplan

Krokoms kommun antog sin översiktsplan i februari 2015 och Östersunds kommun antog sin översiktsplan i juni 2022.

I båda översiktsplanerna lyfts E14:s betydelse som regionalt viktigt stråk, och åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet ligger i linje med planerna.

2.4.2 Detaljplaner

Inom planområdet finns elva detaljplaner som berörs av både permanenta och tillfälliga intrång. Påverkan på detaljplanerna redovisas i kapitel 5.3.

- Östersund 2380K-P2010/12
- Östersund 2380K-P2001/14
- Östersund 23-ÖSJ-556
- Östersund 23-ÖSJ-559
- Östersund 380K-P93/2
- Krokom 2309-P05/8
- Krokom 2309-P08/7
- Krokom 2309-P89/29

- Krokombeskrivning Spl 23-RÖD-1152

2.5 Byggtekniska förutsättningar

2.5.1 Topografiska förhållanden

Den aktuella sträckan är relativt flack och går längs skogs- och åkermark samt utfyllda partier. Högsta och lägsta punkt längs sträckan är +368 respektive + 296.

2.5.2 Geotekniska förutsättningar

Jordförhållandena längs sträckan består till största delen av morän, som är en blandning av silt, sand, grus, sten och ibland lera. Oftast ger denna jordart stabila markförhållanden. Stabiliteten är beroende av hur pass mycket lera som finns då det varierar genomsläppligheten för vatten.

Det förekommer även torv längs sträckan i begränsad omfattning. Torv är en jordart som bildas av delvis nedbrutet växtmaterial i fuktiga miljöer. Generellt har områden med torv låg bärighet och är känsliga för belastning vilket kan innebära att särskilda åtgärder är nödvändiga vid anläggningsarbeten.

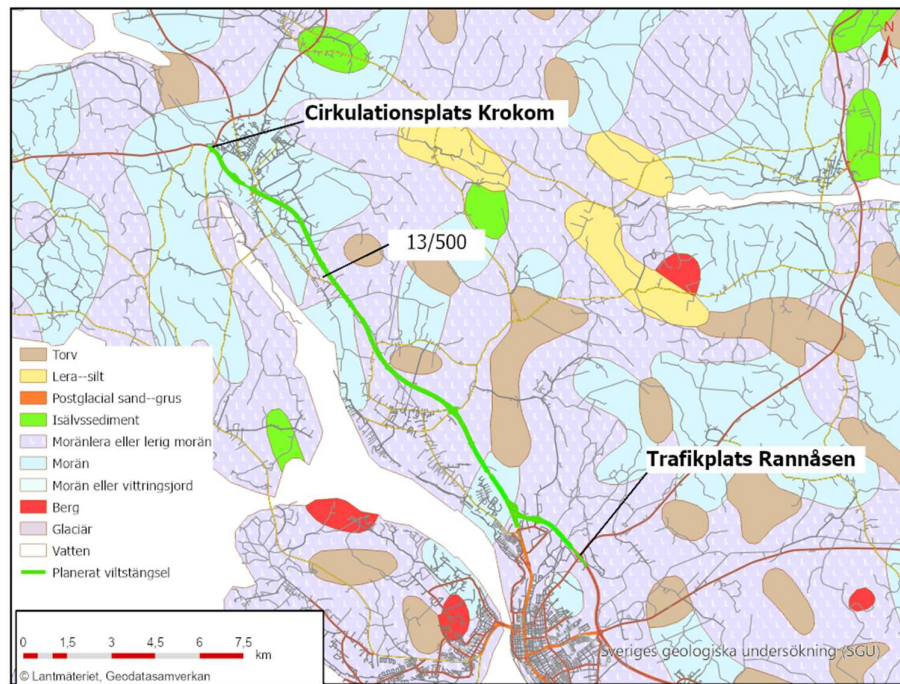
I norra delen av sträckan förekommer lera samt sand- och grusavlagringar. Lera är ofta sättningsskänslig, medan sand och grus är mer genomsläppliga för vatten.

Förekomsten av större stenar och block i marken varierar. Av SGU:s jordartskarta (Figur 5) framgår det att moränen söder om km 13/500 har en mer lerig karaktär jämfört med den norra delen av sträckan som troligen består av mer sten eller sand.

Inget berg syns i markytan längs sträckan. Men berget bedöms ligga relativt ytligt på flera platser.

Längs sträckan råder det inga stabilitetsproblem.

Figur 5 - Jordartsförhållanden längs sträckan



2.5.3 Förorenad mark

Föroreningar kan härröra från idag kända föroreningskällor, så som fordonstrafiken på E14. Under sommaren 2026 kommer markmiljöprovtagning att genomföras och skyddsåtgärder vidtas utifrån resultaten. Redovisning görs i kommande granskningshandling.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

Trafikverket planerar att anlägga nytt viltstängsel längs E14, båda sidor om vägen, mellan Rannåsen och Krokom. Den valda lokaliseringen följer befintligt vägsträckning, där behovet av åtgärder är som störst utifrån förekomst av viltolyckor.

Genom att åtgärden lokaliseras till denna sträcka kan projektets ändamål uppnås, vilket är att minska trafikrelaterade viltolyckor och samtidigt möjliggöra säkra passager utifrån viltets behov av förflyttning i landskapet.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Utgångspunkten i projektet har varit att anlägga viltstängsel på båda sidor om E14 längs sträckan. Det har därmed inte funnits några alternativa lokaliseringar.

3.3 Vald utformning med motiv

Samtliga åtgärder framgår av plankartor (101C0201-101C0218), illustrationskartor (101T0201-101T0218) och typsektioner (100T0401-100T0405).

Utformningar är utförda enligt Trafikverkets regelverk Vägar och gators utformning, VGU 2024.

3.3.1 Generell utformning

Viltstängslet kommer i huvudsak vara 2,20 meter högt. Stängsel sätts upp på båda sidor av vägen och kommer att uppföras enligt krav i Trafikverkets interna regelverk. Viltstängslets maskstorlek ska vara 15*15 centimeter, av typen rutnät.

Stängslets utformning syftar till att förhindra att djur tar sig upp på vägen samt att styra djur mot säkra passager. Utformningen kan därför anpassas i viss mån längs sträckan utifrån lokala förutsättningar.

Stängslet utformas i huvudsak för placering inom säkerhetszon, vilket möjliggör begränsat markintrång och god trafiksäkerhet. Längs dessa sträckor används huvudsakligen stålstolpar.

Vid Krokomsviken placeras stängslet utanför säkerhetszonen och trästolpar kan komma att användas, för att bättre anpassning till landskapsbilden.

Vid utvalda vattendrag och passagemöjligheter kompletteras viltstängslet med faunastängsel. Faunastängslet har en maskvidd på 5 centimeter och cirka 1 meter högt, samt grävs ner till cirka 0,4 meter för att förhindra att djur tar sig under stängslet. Stängslet placeras cirka 20–30 meter på vardera sida om vattendrag eller passage.

För att möjliggöra anläggandet av viltstängsel krävs en cirka 2 meter bred gata i skogsmark. Denna utgör arbetsutrymme under byggskedet och övergår delvis till driftremsa för framtida underhåll.

Anpassningar vid vattendrag och diken

I Tabell 1 framgår vattendrag och diken längs sträckan där anpassningar kommer göras för att säkra att viltstängslet står fast och för att säkra flödet i de vattenförande diken och bäckarna.

Tabell 1 Vattendrag och diken

Längd-sektion	Namn	Kommentar
1/400	Rannåsbäcken	Ny trumma planeras under viltstängsel både norr och söder om vägen.
02/100	Rannåsbäcken	Trumma planeras både norr och söder om vägen.
8/150	Stordiket	Nya trummor föreslås på norra och södra sidan av vägen.
14/250	Diken	En ny trumma planeras söder om vägen.
16/800	Svedbäcken	En ny trumma planeras söder om vägen.

3.3.2 Passager

Vid ett antal passager längs med viltstängslet kommer grindar att tillskapas för att bibehålla passagemöjligheter för åtkomst till naturområden, rekreationsområden, fastigheter och fotgängare. I Tabell 2 redovisas passager och grindar för allmänhet.

Tabell 2 - Nya grindar

Sektion	Typ
5/000	Bilgrind
5/320	Persongrind
5/950	Bilgrind

7/925	Bilgrind
9/900	Bilgrind
13/700	Bilgrind/persongrind
14/100	Bilgrind/persongrind
18/200	Bilgrind
19/650	Grind för skoterpassage

3.3.3 Viltuthopp

Enligt VGU ska uthopp för vilt finnas vid öppningar i vilt- och faunastängsel. Längs projektets sträcka, där stängslet planeras, finns flera öppningar i stängslet där djuren riskerar att komma in i vägområdet och med hänsyn till detta föreslås det anläggas viltuthopp.

Viltuthopp föreslås där djur riskerar att hamna innanför viltstängslet, exempelvis vid stängselöppningar på bara ena sidan av vägen och vid anslutningar till fastigheter. Placeringarna utgår från att skapa en fungerande flyktväg där sådana saknas i närheten. Där öppningar finns på båda sidor om vägen bedöms inte viltuthopp nödvändiga. Den effektiva höjden kommer genomgående vara högst 1,5 meter.

Längs sträckan kan nya uthopp behöva anläggas i skogspartier, medan andra lämpligen placeras vid befintliga broar där öppningar i stängslet planeras. Mindre terränganpassningar kan komma att bli aktuella för att säkerställa god framkomlighet för vilt.

Figur 6 Illustrationsbild som visar utformning av viltuthopp



3.3.4 Vägräcken

Nya vägräcken planeras vid sektionerna 18/715 och 19/145, på utsidan av befintlig gång- och cykelväg. Befintligt räcke föreslås bytas ut då de inte uppfyller gällande krav. Det nya räckets höjd blir cirka 1,4 meter högt och syftar till trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt för att stoppa vilt att komma in på vägbanan.

3.3.5 Geotekniska åtgärder

Vid partier med torv eller lera/silt behöver förankring av viltstängslet anpassas. Detta görs genom att se till att stolparna kommer ner i fast mark eller med andra tekniska lösningar.

Vid förekomst av berg behöver viltstängselstolpar grundläggas genom borrhning och förankring i berget med en lämplig infästningsmetod, anpassad till rådande förhållanden.

Vid behov kommer det även behöva schaktas ur torv och annan lösjord där viltuthopp planeras. Viltuthopp (typ L-stöd) grundläggs normalt på fast mark för att minska risk för eventuella sättningar.

Ytterligare geotekniska åtgärder som kan komma att behöva vidtas är anläggande av erosionsskydd vid Krokomsviken. Detta kommer redovisas i kommande granskningshandling.

3.3.6 Tillfälliga åtgärder under byggskedet

Under byggskedet kommer mark tas tillfälligt i anspråk för olika syften vilket redovisas på plankartorna. Generellt behövs marken för att kunna genomföra projektet och anlägga de olika delarna som ingår. Marken kommer återställas efter avslutat arbete.

Under byggtiden kommer arbetsområden i anslutning till vägrätten att tas i anspråk för att kunna utföra arbetet med den nya anläggningen.

Vid sektion 5/900 kommer etableringsyta tas i anspråk under byggtiden, och även vid 12/250. De valda platserna är på redan hårdgjord yta och innebär att endast mindre åtgärder behövs för att få tillgång till en fungerande yta för ändamålet. Ytorna behövs tas i anspråk för att ha utrymmen att hantera massor bland annat för att kunna återställa slänter och diken med tillvaratagande dikesmassor.

För att möjliggöra tillfälliga vägar för byggtrafik kommer ytterligare ytor att tas i anspråk vid följande sektioner:

- 1/700
- 5/000
- 8/550
- 11/580
- 15/650

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Inga bortvalda utformningsalternativ har studerats.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas på plankarta. Dessa planeras och vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Redovisade skyddsåtgärder och försiktighetsmått inkluderas i konsekvensbedömningen.

Viltuthopp är markerad med SK1 på plankartorna. De föreslås anläggas vid följande sektioner; 2/200–2/280, 2/440–2/620, 2/900, 7/100, 7/320, 14/720, 14/740, 14/900, 15/800, 16/400, 16/680, 16/980, 17/100, 17/500, 19/020.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Inga övriga planerade skyddsåtgärder eller försiktighetsmått bedöms krävas i samband med anläggande av viltstängsel.

3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder

Inga kompensationsåtgärder planeras att vidtas.

3.5.4 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

Inga bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått eller kompensationsåtgärder har studerats inom vägplanen.

3.6 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.

3.6.1 Förändrad väghållning

Torstakorset, allmän väg på båda sidor om E14 vid sektion 8/830, föreslås få förändrad väghållning. Som en följd av detta kommer busstrafiken inte använda vägen som utfart om E14, vilket minskar behovet av osäkra in och utfart från europavägen. Det bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet för både kollektivtrafiken och övriga trafikanter.

Den förändrade väghållningen innebär att väghållningsansvaret övergår till fastighetsägare inom området. Förvaltning ordnas via lantmäteriförrättning.

3.6.2 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i vägplanen utan hanteras genom separata beslut av väghållningsmyndigheten. I Tabell 3 listas de 22 enskilda anslutningar och utfarter från fastigheter mot allmän väg som föreslås stängas. Förändringar av befintliga enskilda anslutningar föreslås i syfte att minska antalet anslutningar mot E14. Detta ger positiva effekter för trafiksäkerheten och bidrar samtidigt till att viltstängslet får bättre funktion genom färre öppningar och avbrott. Sammantaget möjliggör åtgärderna ett mer sammanhängande och trafiksäkert vägstråk.

Tabell 3 - Anslutningar som föreslås stängas.

Sektion	Sida i längdmätningens riktning	Ritning
3/750	Båda	101T0204
4/180	Båda	101T0204
4/620	Vänster	101T0205
5/000	Vänster	101T0205
5/320	Vänster	101T0205
5/790	Båda	101T0206

Sektion	Sida i längdmätningens riktning	Ritning
6/450	Höger	101T0206
6/850	Höger	101T0207
7/925	Vänster	101T0208
8/250	Vänster	101T0208
8/650	Vänster	101T0209
8/850	Båda	101T0209
10/140	Vänster	101T0210
11/580	Höger	101T0211
12/470	Höger	101T0212
15/040	Vänster	101T0214
15/125	Vänster	101T0214
19/210	Höger	101T0217

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns samlat i detta kapitel, kapitel 4 i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen. Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

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

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

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

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Miljöbeskrivningen har avgränsats till de miljöaspekter som, utifrån projektets lokalisering, omfattning och karaktär, bedöms kunna påverkas i en sådan grad att en konsekvensbedömning är motiverad. Avgränsningen baseras på:

- Uppgifter från Artportalen
- Skrivbordsstudier av kultur- och naturvärden
- Inventering och skrivbordsstudie av generella biotopskydd
- Tillgängligt kartmaterial från Trafikverket
- Kart- och underlagsmaterial från Naturvårdsverket
- Kart- och underlagsmaterial från Länsstyrelsen
- PM Barriäranalys E14 mellan Rannåsen och Krokomsporten

Följande miljöaspekter bedöms relevanta för projektet och ingår därför i miljöbeskrivningen:

- **Vilt- och barriäreffekter** – Stängsel på båda sidor om vägen bidrar till ökad barriäreffekt.
- **Naturmiljö** – då projektet berör skyddade arter, generella biotopskydd och invasiva arter
- **Natura-2000** – projektet ligger inte inom området, med berör området indirekt med hänsyn till buller
- **Riksintressen** – inom planområdet finns flera riksintressen
- **Kulturmiljö** - Kulturmiljöer och lämningar har identifierats inom planområdet
- **Vattenskyddsområde** – arbeten kommer utföras inom vattenskyddat område
- **Klimatpåverkan** – anläggandet av åtgärderna kommer ge en klimatpåverkan som härleds till byggskedet
- **Miljökvalitetsnormer (Yt- och grundvatten)** – Vattenförekomster som har miljökvalitetsnormer finns i planområdet
- **Strandskydd** – Områden som omfattas av strandskyddsbestämmelserna har identifierats inom planområdet

Miljöaspekter som inte bedöms relevanta

Vissa miljöaspekter har inte tagits med i miljöbeskrivningen eftersom tillgängligt underlag visar att påverkan bedöms som försumbar eller saknas:

- **Luftkvalitet** – inga risker för överskridande av miljökvalitetsnormer föreligger.
- **Buller** – påverkan begränsas till byggskedet och bedöms vara liten. Efter byggskedet tillkommer inga ökade bullernivåer, då projektets åtgärder inte bidrar till en ökad trafikmängd. Åtgärden omfattas inte av åtgärds-kategorin västenligt ombyggnad.
- **Vibrationer** – inga bebyggelser bedöms riskera överskridande av gällande riktvärden.
- **Fisk- och musselvatten** – Inga vattenförekomster inom planområdet har dessa miljökvalitetsnormer.

4.1.1 Geografisk och tidsmässig avgränsning för miljöbedömningen

Miljöbedömningen omfattar både planområdet (direkt påverkan) och ett påverkansområde (indirekt påverkan), vilket varierar mellan miljöaspekterna, exempelvis:

- Landskap: visuellt påverkansområde
- Arter: ekologiska funktioner inom och direkt intill planområdet

Bedömningen bygger på prognos-år 2040, vilket motsvarar anläggningens förväntade funktionshorisont.

4.1.2 Nollalternativ

Projektets effekter jämförs med ett nollalternativ där åtgärden inte genomförs och där dagens bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet kvarstår. Nollalternativet används som referens i samtliga konsekvensbedömningar.

4.2 Metod

Metoden har bestått av att analysera relevanta kartunderlag. Därtill har en skrivbordsstudie av kultur- och naturvärden genomförts för att ta del av de olika fynd som gjorts och bedöma dessa kan vara aktuella för en negativ påverkan, i vilken grad påverkan kan se, om de inte påverkas alls eller om påverkan bedöms som försumbar. I de fall det är relevant har även en möjlig positiv påverkan beaktats. Det har också samlats in ytterligare kunskap om närliggande områden och intressen som eventuellt kan påverkas genom studie av kartmaterial och data i tillgängliga databaser som exempelvis Skyddad natur.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Vilt- och barriäreffekter

Miljöförhållanden

Trafikverket har genomfört en barriäranalys mellan Rannåsen och Krokomsporten. För att motverka den barriäreffekt som stängsling av sträckan innebär bedöms kompletterande faunapassager behövas. I analysen har 15 planskilda passager för större vilt identifierats och utretts varav tre passager bedöms som funktionella för större vilt.

Två i norr:

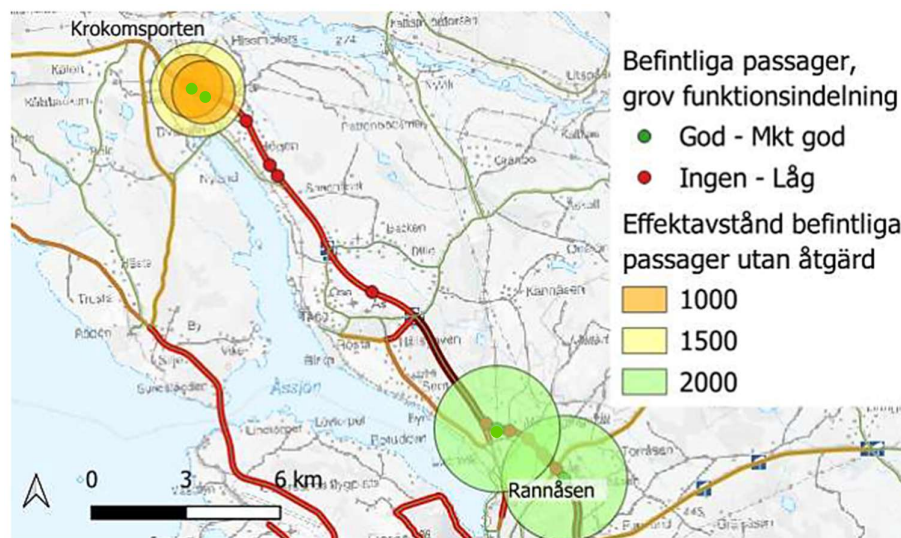
- en port under E14 där Mittbanan passerar, vid 17/300 (viss funktion)
- en port över en grusbelagd, enskild väg med förbjuden fordonstrafik vid 17/500 (relativt god funktion)

Och en i söder:

- en landskapsbro över Inlandsbanan där större och mindre vilt kan passera under E14 vid sektion 2/750 (hög funktion)

Övriga har bedömts ha ingen/begränsad funktion. För den delen av sträckan där barriäreffekten bedöms öka som mest är det cirka 15 kilometer mellan de fungerande passagerna, se Figur 7. Enligt Trafikverkets riktlinjer bör funktionella passager för större vilt finnas var 4:e-6:e kilometer.

Figur 7 Identifierade passager och effektavstånd (Trafikverket 2025)



Enligt artuttag från Artportalen har utter noterats vid Semsån och Indalsälven. Baserat på övriga artpunkter för utter i kommunen kan dessa två vattendrag antas vara artens huvudsakliga ledlinjer i planområdet.

Utöver barriäranalysen har en separat skrivbordstudie genomförts med syfte att identifiera potentiella passager för medelstora däggdjur, se Tabell 4.

Tabell 4 - Passager för medelstora däggdjur

Längdsektion	Kommentar
2/700	Semsån.
8/100	Möjlig passage genom trumma.
8/800	Koport.
13/500	Koport
17/500	Möjlig passage under vägbro för E14.
17/700	Möjlig passage under vägbro för E14.
17/800	Indalsälven.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på barriäranalys som genomförts mellan Rannåsen och Krokomsporten, rapport om viltets permeabilitet i infrastruktur och analys av sträckans landskap kopplat till viltets rörelsemönster.

Nollalternativet

Om projektet inte genomförs bedöms det fortsättningsvis vara hög risk för olyckor med vilt längs sträckan. Antalet döda och skadade djur på sträckan blir högre, jämfört med planförslaget.

Miljöeffekter

Viltstängslet kommer medföra ökad barriäreffekt för större vilt längs sträckan. Mest påtagligt bedöms det blir i den norra delen, mellan Ås och Krokom.

För att minska avståndet mellan de för större vilt funktionella passagerna i norr och den södra passagen utreder Trafikverket också möjligheten till att anlägga en ny faunabro (ingår inte i denna vägplan).

Inom planområdet föreslås anläggning av 18 viltuthopp för att underlätta för de djur som av misstag hamnar innanför stängslet.

Viltstängslet bedöms medföra en viss ökning av barriäreffekter för utter och andra medelstora däggdjur. Vid Semsån och Indalsälven där utter har noterats kvarstår möjligheterna till passage längs vattendragen genom befintliga passager under vägbroar för E14 och väg 605.

Samlad bedömning för vilt- och barriäreffekter

Barriäreffekten för större vilt kommer förstärkas på delar av sträckan, i och med anläggandet av viltstängslet. Med en ökad barriäreffekt kommer viltets invanda rörelsemönster att begränsas.

Barriäreffekten för medelstora däggdjur bedöms inte bli lika påtaglig. Det finns bättre passagemöjligheter för dem längs med sträckan.

Faunastängsel föreslås komplettera viltstängslet på utvalda delar, för att på så sätt leda djuren mot passagerna.

Sammantaget bedöms anläggandet av viltstängslet ge en negativ effekt avseende barriäreffekten, för norra delen av sträckan men en positiv effekt vad gäller antalet djur som skadas eller dödas i trafiken.

4.3.2 Naturmiljö

Miljöförhållanden

Generella biotopskydd

Inom planområdet har det identifierats 9 generella biotopskyddsområden som påverkas av projektet. Två av dessa objekt uppfyller enligt vår bedömning inte kriterierna för generellt biotopskydd, men redovisas ändå

då de utgör gränsfall. De utgörs av åkerholmar, odlingsrösen och småvatten i jordbrukslandskap. Stängslet har utformats med hänsyn till biotoperna för att minimera påverkan, vilket också har medfört att flera biotoper kan undantas från påverkan. Se Tabell 5.

Tabell 5 Generella biotopskydd inom planområdet

Sektion	Generellt biotopskydd	Kommentar
8/980	Odlingsröse i jordbruksmark	Stort röse precis intill vägen. Stora stenar i 2–3 högar.
9/1000	Åkerholme	Gammal dikesfåra som vuxit igen med stora träd. Sälj, gran, björk. Ut mot vägen är det stillastående vatten i fåran.
10/550	Odlingsröse i jordbruksmark	Stenröse både block och mindre sten.
10/800	Åkerholme	Sparade träd av gran, sälj och björk. Flera av sälgarna är flerstammiga och äldre. Gammal torr dikesfåra på ena sidan.
15/570	Avfärdad åkerholme	Åkerholme bestående av björk, sälj och mycket sly. Relativt unga träd, inga stora biotopvärden. Bedöms inte omfattas av generella biotopskyddsbestämmelserna med hänsyn till närheten mot E14.
16/050	Åkerholme	Identifierad via skrivbordsinventering, fler biotopskydd kan finnas inom biotopen. Fördjupad utredning via inventering sommaren 2026.
16/650	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Sumpskog som står i vatten med delvis öppen vattenspegel. Fågelbiotop. Sly, sälj och björk med hög rensad död ved. Tillrinnande vattendrag som är litet och rakt.
16/800	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Rätat vattendrag. Går dels genom åkermark, dels genom mindre skogsdungar. Större träd och mycket sly.
17/180	Avfärdad åkerholme	Avlång åkerholme med sälj, björk och gran. Bedöms inte omfattas av generella biotopskyddsbestämmelserna med hänsyn till närheten mot E14.

Skadeförebyggande åtgärder

- Schaktarbeten nära biotopskyddade objekt ska så långt som möjligt undvika körskador på objekten eller orsaka erosionsskador, dräneringar eller fördämningar.
- Avverkning och röjning intill åkerholmar eller småvatten i jordbrukslandskapet kommer inte att ske under månaderna mars-juli. Detta för att undvika störning under de mest känsliga perioderna för fåglar och groddjur.
- Stolparna som sätts för viltstängslet placeras inte i vatten. I stället dras stängslet över trummor i vattendragen för att undvika grumling och annan påverkan av vattendragen/småvatten.
- De träd som behöver avverkas inom biotopskydden lämnas kvar inom biotopen. Detta görs för att bevara ekologiska funktioner inom biotopen och gynna den biologiska mångfalden. Detta förutsatt att frivillig markåtkomst är möjligt.
- Under bygg- och driftskedet ska det undvikas att flytta, täcka över eller fylla igen odlingsrösen med jord, ris eller sten.

Skyddade arter

Artuttag från artportalen visar fynd av skyddade arter inom planområdet. I uttaget inkluderas arter som rapporterats in mellan 2000–2026.

Uttaget visar totalt 10 skyddade fågelarter (bland annat kvarngröe, svartvit flugsnappare, buskskvätta, björktrast) vars aktivitet kan indikera häckning och 25 skyddade växtarter inom planområdet.

Väggkanterna längs sträckan är artrika och hyser flera skyddade växter, bland annat olika orkidéer och revlumner, som kan kräva särskild hänsyn vid anläggning av viltstängsel. Även utter, markhäckande fåglar som storspov och vissa dagfjärilar kan påverkas vid arbeten nära våtmarker och öppna marker.

Invasiva arter

Sju invasiva arter förekommer i mindre omfattning, bland annat vresros, parksallat och blomsterlupin.

Skadeförebyggande åtgärder

- Det översta vegetationsbärande jordskiktet från de artrika väggkanterna ska tas till vara och återanvändas för att på så sätt bevara fröbanker och mikroorganismer.

- Intill befintliga passager för utter kommer markeringsstenar att placeras ut inom, alternativt intill, passagen.
- Arbeten med stängsling kommer inte utföras under häckningstider för sjöfåglar (maj-juli) vid Krokomsviken.
- Masshantering ska utföras så att invasiva arter inte sprids.
- Om inventering visar på särskilt skyddsvärda träd eller hålträd längs sträckan kan anpassningar göras i möjligaste mån för att undvika påverkan på träden.
- Skyddade och invasiva arter vid platser för schaktarbeten märks ut i fält.

Miljöeffekter

Generella biotopskydd

Åkerholmarna kommer främst att påverkas av röjning och framförande av bygg- och driftmaskiner närmaste 1–2 metrarna från stängslet. Inom vissa åkerholmar kommer även träd behöva avverkas. Det skulle kunna leda till förlust av livsmiljöer, skydd och föda för mängder av arter samt försämra åkerholmens funktion som tillflyktsplats och avvikande mikroklimat i ett i övrigt homogent jordbrukslandskap.

Påverkan på odlingsrösen härleds till byggskedet, men genom att vidta föreslagna skyddsåtgärder bedöms påverkan bli försumbar eller obefintlig.

Vid småvatten i jordbrukslandskapet bedöms miljöeffekterna bli väldigt små eftersom stolpar inte placeras i vattnet utan bredvid vattendraget eller över trumman.

Sammantaget bedöms projektets påverkan på biotopernas värden vara försumbara och att det finns gott om liknande biotoper i närområdet.

Skyddade arter

Inga känsliga arter har identifierats i de ytor där markarbeten planeras, och projektet har utformats för att undvika påverkan på deras livsmiljöer.

En naturvärdesinventering kommer att utföras under sommaren 2026 för att identifiera, hålträd och skyddade träd, samt kontrollera om värdearter finns i schaktområden. Arbeten nära småvatten undviks under lek- och häckningsperioder, och jord med invasiva växtdelar flyttas inte.

Bevarandestatusen för berörda arter bedöms vara stabil på lokal nivå då miljöerna kvarstår eller förbättras. På regional nivå förväntas ingen märkbar påverkan, och på nationell nivå bedöms projektet sakna betydelse

eftersom åtgärderna är småskaliga i förhållande till arternas totala utbredning. Dispensansökan enligt Artskyddsförordningen bedöms därmed inte vara aktuellt.

Invasiva arter

I naturvärdesinventeringen, som genomförs under sommaren 2026, kommer invasiva arter kartläggas för att säkerställa att jord med växtdelar av invasiva arter inte flyttas.

Samlad konsekvensbedömning för naturmiljön

Sammantaget bedöms projektets påverkan på naturmiljön vara måttligt negativ, främst kopplad till påverkan på skyddade arter samt biotopskyddade objekt. De aktuella arbetsmomenten kommer vara kortvariga och geografiskt avgränsade till planområdet.

Genom föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder begränsas projektets påverkan på naturvärden, skyddade arter och biotopskyddade objekt.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på inventering av generella biotopskydd, förekomst av skyddade arter utifrån artuttag från artportalen samt planerade skyddsåtgärder för att minimera påverkan.

Nollalternativ

Om projektet inte genomförs kvarstår naturvärdena opåverkade. Inga biotopskyddade objekt berörs. Befintliga strukturer i landskapet förblir oförändrade. Om projektet inte genomförs kvarstår däremot en hög risk för viltolyckor längs sträckan, vilket leder till ökad dödlighet och skada hos vilda djur samt en sammantaget större negativ påverkan på naturmiljön jämfört med planförslaget.

4.3.3 Natura-2000

Miljöförhållanden

Natura 2000-området Tysjöarna ligger som närmast cirka 50 meter från planområdet. Området är skyddat enligt både fågeldirektivet och habitatdirektivet och utgör en viktig rast- och häckningslokal för våtmarksfåglar. Det innehåller värdefulla naturtyper såsom rikkärr och kalkbarrskogar och är ett stort bleke-område med kalkrik våtmark.

Miljöeffekter

Miljöeffekterna för Natura 2000-området bedöms vara både positiva och negativa. Den främsta risken är kopplat till de barriäreffekter som viltstängslet kan innebära för mindre och större vilt som kan antas röra sig i större utsträckning inom Natura 2000-området. Djuren leds samtidigt till befintliga säkra passager.

Ingen schaktning eller annan markpåverkan sker i direkt anslutning till Natura 2000-området, vilket innebär att risken för hydrologisk påverkan på våtmarker och rikkärr bedöms som mycket liten.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på befintligt digitala underlag som omfattar beskrivning av Natura-2000 området, samt kartunderlag.

Nollalternativet

Genomförs inte projektet kommer det inte innebära någon påverkan på Natura-2000 området.

4.3.4 Riksintresse för kommunikationer 3 kap 8 § miljöbalken

Miljöförhållanden

Inom planområdet finns E14 som är av riksintresse för kommunikation (3 kap 8 § miljöbalken). Riksintresseanläggningarna ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Miljöeffekter

Åtgärderna bedöms kunna påverka väganläggningens funktion positivt genom att minska risken för viltolyckor, vilket i sin tur förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten på sträckan. Ett mer sammanhållet och effektivt viltstängselsystem styr djur mot säkra passager och minskar risken för intrång på vägområdet.

Uti från vidtagna åtgärder, befintliga passagemöjligheter och den förbättrade trafiksäkerheten bedöms projektet sammantaget inte riskera att orsaka påtaglig skada på riksintresset.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på information, hämtat från databaser, över riksintresset och projekteringen av åtgärderna inom planen.

Nollalternativet

Om projektet inte genomförs kvarstår problematiken med riskerna för olyckor med vilt, vilket ger sämre tillgänglighet och trafiksäkerhet i jämförelse med planförslaget. Nollalternativet medför inga positiva effekter på riksintresset.

4.3.5 Riksintresse totalförsvaret 3 kap 9 § miljöbalken

Miljöförhållanden

Dagsådalens skjutfält, som är inom planområdet, är av riksintresse för totalförsvaret enligt miljöbalkens 3 kap 9 §. Riksintresset syftar till att säkerställa Försvarmaktens möjligheter att bedriva verksamheter som är avgörande för nationens försvarsförmåga.

Miljöeffekter

Riksintresset berörs men då viltstängslet placeras i planområdet bedöms åtgärden inte medföra någon negativ påverkan för Försvarmaktens verksamhet.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på information, hämtat från databaser, över riksintresset och projekteringen av åtgärderna inom planen.

Nollalternativet

Genomförs inte projektet uppstår ingen påverkan på riksintresset.

4.3.6 Riksintresse friluftsliv 3 kap 6 § miljöbalken

Miljöförhållanden

Riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken återfinns inom planområdet. Det innefattas av den natursköna och variationsrika Storsjöbygden, och kännetecknas av en storskalig landskapsbild med odlingsbygd och vida utsikter mot fjällvärlden.

Friluftsintrassena inom riksintresset omfattar bland annat fritidsfiske, båtsport, natur- och kulturstudier samt cykling. Landskapets värden

består av Storsjön med omgivande odlingsbygder, det storskaliga landskapsrummet med vida utblickar mot sjö och fjäll, grandominerad skogsmark samt ett tydligt kulturhistoriskt inslag.

Miljöeffekter

Lokalt påverkas projektet riksintressen i liten omfattning, med hänsyn till tillgängligheten för friluftslivet. För att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet föreslås flera persongrindar och bilgrindar längs sträckan. Stängslet kan även ge viss effekt på landskapsbilden, men i liten utsträckning.

Sammanfattat bedöms inte vägplanens åtgärder påtagligt skada riksintressets kärnvärden.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på information, hämtat från databaser, över riksintresset och projekteringen av åtgärderna inom planen.

Nollalternativet

Om inte projektet genomförs kommer ingen påverkan ske på riksintresset.

4.3.7 Riksintresse kulturmiljövård 3 kap 6 § miljöbalken

Miljöförhållanden

Riksintresset för kulturmiljövård, enligt 3 kap 6 §, innefattar Storsjöbygden. Området präglas av ett historiskt odlingslandskap med lång kontinuitet och samspel mellan jordbruk, skogsmark och bebyggelsestruktur.

Miljöeffekter

Vägplanen bedöms inte påverka kärnvärdena i riksintressets kulturmiljö. Större delen av planområdet ligger i en del av riksintresset som utgörs av skogsmark, samt intill mark som redan präglas av infrastrukturen.

Viss visuell påverkan kan uppstå genom att viltstängslet begränsar siktlinjerna och skapar en fysisk barriär.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på information, hämtat från databaser, över riksintresset och projekteringen av åtgärderna inom planen.

Nollalternativ

Om inte projektet genomförs uppstår ingen påverkan på riksintresset.

4.3.8 Kulturmiljö

Miljöförhållanden

Inom planområdet har fyra lämningar identifierats och är registrerade i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister. Under platsbesök har det identifierats ytterligare kulturmiljöer och lämningar, se Tabell 6.

Tabell 6 Kulturmiljöer och lämningar längs sträckan

Sektion	Kulturmiljö/lämning	Id/Lämningsnummer	Avstånd från viltstängsel
19/720–19/750	Träindustri (såglämning)	L1946:376	39 meter
14/550	Fornlämningsliknande bildning (hög)	L1946:400	25 meter
12/850	Fyndplats	L1946:31	44 meter
12/120	Brott/täkt (täktgrop)	L1945:353	46 meter
9/510	Ängslada	Ängslada 1	21,8 meter
9/550	Ängslada	Ängslada 2	16 meter
9/690	Ängslada	Ängslada 3	7,2 meter
3/730	Fångstgrop	Fångstgrop 1	14,3 meter
3/800	Fångstgrop	Fångstgrop 2	30,3 meter
3/860	Fångstgrop	Fångstgrop 3	10,6 meter

Skadeförebyggande åtgärder

- Ängslada 3, som bedömts kunna påverkas av projektet, markeras ut på illustrationsritning (101T0209) samt stängslas in under byggskedet för att undvika risk för skada.

Miljöeffekter

Kulturmiljöerna inom planområdet bedöms ligga tillräckligt långt ifrån det planerade viltstängslet för att fysisk påverkan ska uppstå. Dock är

ängsladorna i sådant dåligt skick att det föreligger en begränsad risk för skada under byggskedet, speciellt för ängslada 3 (sektion 3/860). Genom att vidta föreslagen skyddsåtgärd bedöms risken för negativ påverkan minimeras.

Sammantaget bedöms projektet leda till försumbara till ingen påverkan på kulturmiljöerna. Positiv påverkan uppstår när röjning av sly genomförs, då ladorna blir mer synliga från E14.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på kartunderlag och inventering i fält.

Nollalternativet

Om projektet inte genomförs kommer ingen påverkan uppstå på de kulturmiljöer eller lämningar som identifierats inom planområdet.

4.3.9 Vattenskyddsområde

Miljöförhållanden

Östersund Storsjöns vattenskyddsområde sträcker sig med både primär och sekundär skyddszon över delar av E14 i den södra delen av projektets sträckning.

Skadeförebyggande åtgärder

- Maskiner och fordon får inte ställas upp inom vattenskyddsområdet.
- Daglig kontroll av maskiner för att upptäcka läckage och förhindra markförorening.
- Eventuell förvaring av drivmedel, oljor och kemikalier ska ske i invallade och godkända kärl med skydd mot spill.
- Utrustning för spillberedskap (absorptionsmedel, saneringslänsar med mera) ska alltid finnas lätt tillgänglig.
- Eventuella spill, läckage eller olyckor som kan innebära risk för vattentäkten ska omedelbart anmälas av den som orsakat eller upptäckt händelsen till kommunal räddningstjänst via 112 samt anmälas till Östersunds miljö- och samhällsnämnd och Krokoms kommun samhällsbyggnadsförvaltning.
- Tvätt av maskiner, verktyg och betongutrustning är inte tillåten inom skyddsområdet.

Miljöeffekter

Inom vattenskyddsområdet planeras anläggning av viltstängsel och tre viltuthopp som innebär mindre schaktarbeten. Arbetet bedöms inte påverka vattenskyddsområdet negativt men flera skyddsåtgärder kommer ändå att vidtas för att minimera risker för mark- och vattenförorening.

Schaktarbetena vid respektive viltuthopp omfattar mindre än 150 kvadratmeter och är därmed inte anmälningspliktiga.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på inhämtad information som omfattar vattenskyddsområdet.

Nollalternativ

Om projektet genomförs kommer inga arbeten ske inom vattenskyddsområdet.

4.3.10 Vattenmiljö

Miljöförhållanden

Planområdet berör flera mindre bäckar och diken samt större vattendrag som Semsån, Indalsälven och Krokomsviken. Vissa vattendrag har dokumenterade naturvärden, bland annat förekomst av harr och utter, och utgör viktiga spridningsstråk i landskapet. Vattenmiljöerna är i stor utsträckning redan påverkade av befintlig infrastruktur i form av vägar, broar och trummor, men har fortsatt betydelse för vattenlevande arter och andra djur.

Miljöeffekter

För merparten av vattendragen bedöms viltstängslet eller anläggningen inte medföra någon betydande påverkan på hydrologi, habitat eller förekommande arter, då stängslet i huvudsak placeras över befintliga trummor eller i anslutning till broar.

Vid de platser där nya trummor anläggs kan en tillfällig ökad risk för grumling och försämrade passagemöjligheter för fisk, utter och andra arter uppstå. Dessa risker hanteras genom anmälan om vattenverksamhet samt genom anpassad utformning av trummor, exempelvis med tillräcklig dimension, faunastängsel i anslutning till passager och markeringsstenar för utter.

Sammantaget bedöms projektet, vid genomförande av föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder, inte ge upphov till långsiktigt negativa miljöeffekter för vattenmiljöerna eller barriäreffekter för arterna.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på förekomst av vattendrag längs planområdet och tillgängligt informationsunderlag via länsstyrelsernas vatteninformationssystem.

Nollalternativ

Om projektet inte genomförs uppstår ingen påverkan på vattendragen som finns inom planområdet och inga nya trummor anläggs, samt att det inte blir något tillkommande barriäreffekt som uppstår med stängslet.

4.3.11 Miljökvalitetsnormer – Yt- och grundvatten

Miljöförhållanden

Inom och intill planområdet finns sex ytvattenförekomster och en grundvattenförekomst, Tabell 7. Fem ytvattenförekomster har enligt statusklassning måttlig ekologisk status och uppnår ej kemisk status. En ytvattenförekomst har otillfredsställande ekologisk status, och grundvattenförekomsten har god kemisk och kvantitativ status.

Tabell 7 Vattenförekomsters miljökvalitetsnormer

Vattenförekomst	Ekologisk status	Kemisk status/kvantitativ
Rannåsbäcken SE7001102-144 305	Måttlig	Uppnås ej
Semsån/Rannåsbäcken SE701218-144 136	Måttlig	Uppnås ej
Tysjöarna	Måttlig	Uppnås ej
Storsjön SE702172-143 255	Måttlig	Uppnås ej
Indalsälven SE702371-143 220	Otillfredsställande	Uppnås ej
Grundvattenförekomst SE702243-143 254		God kemisk och kvantitativ
Vadbäcken SE702485-143 087	Otillfredsställande	Uppnås ej

Miljöeffekter

Projektet bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå eller bibehålla miljökvalitetsnormerna då de är påverkade av hydrologiska faktorer. Vägplanen medför inga förändringar av hantering av dagvatten, eller en ökning av hårdgjorda ytor, som skulle medföra påverkan på vattenförekomsterna.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på inhämtat information från länsstyrelsernas vatteninformationssystem Sverige (VISS).

Nollalternativ

Vid nollalternativet kvarstår de problem som finns för vattenförekomsterna, då det inte är kopplade till infrastrukturen.

4.3.12 Strandskydd

Miljöförhållanden

De förbud som gäller inom strandskyddat område enligt 7 kap. 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Strandskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplanen, i stället för genom prövning av dispens.

Vid sjöar och vattendrag råder generellt strandskydd enligt 7 kap. 13 § miljöbalken. Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområde intill 100 meter från strandlinjen, det vill säga inte bara på land utan även ute i vattnet. Även små bäckar, småvatten och anlagda vatten omfattas av skyddet. Strandskyddet är till för att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång av strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Miljöeffekter

Det planerade viltstängslet bedöms inte strida mot strandskyddsbestämmelserna. Även om stängslet skapar en barriär bedöms inte åtgärderna väsentligt försämra möjligheten för allmänheten att beträda områden där den annars skulle ha fått färdas fritt, eller försämra livsvillkoren för djur- och växtarter, jämfört med nuläget.

Störst påverkan bedöms ske vid rastplatsen i Krokomsviken. Här har viltstängslet anpassats, dels genom att lämna så stort utrymme längs

strandzonen som möjligt för att inte försämma livsvillkoren för djur- och växtarter, dels genom tillgång till grindar för att säkra allmänhetens tillgång till området.

Bedömningsgrunder

Bedömningen grundar sig på befintligt kartmaterial och information över strandskyddade områden längs sträckan.

Nollalternativet

Om projektet inte genomförs kommer inget stängsel att anläggas, och på så sätt blir det inga förändringar för den allemansrättsliga tillgången av strandområden eller för djur- och växtlivets livsvillkor.

4.3.13 Klimatpåverkan

Miljöförhållanden

Projektet medför ingen driftsrelaterad klimatpåverkan. Klimatpåverkan är främst kopplad till byggskedet genom transporter och masshantering, materialproduktion för stolpar, nät och viltuthopp.

Miljöeffekter och konsekvenser

Klimatpåverkan bedöms vara liten på projektnivå. Genom Trafikverkets klimat- och miljökrav i upphandlingen kan utsläppen minskas, bland annat genom bränsleeffektiva maskiner.

Bedömningsgrunder

Bedömningen utgår från projektets omfattning, materielmängder, transporter och Trafikverkets krav på klimatpåverkan i upphandlingen.

Nollalternativ

Nollalternativ innebär ingen byggskedespåverkan uppstår, problemen med ökad risk för viltolyckor kvarstår.

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

Projektet bedöms minska antalet viltolyckor och öka trafiksäkerheten för trafikanter. Anläggandet av viltstängsel bedöms stärka vägens roll som en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) med att minska olycksrisker och ge bättre framkomlighet.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Minskad risk för viltolyckor bedöms gynna boende och trafikanter i området, särskilt närliggande orter såsom Ås och Dvårsätt.

På regional nivå bedöms åtgärden stärka vägsträckans funktion som en viktig förbindelse mellan Krokom och Östersund. Minskad olycksrisk medför även minskade samhällskostnader och bidrar till en långsiktigt hållbar och säker infrastruktur.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

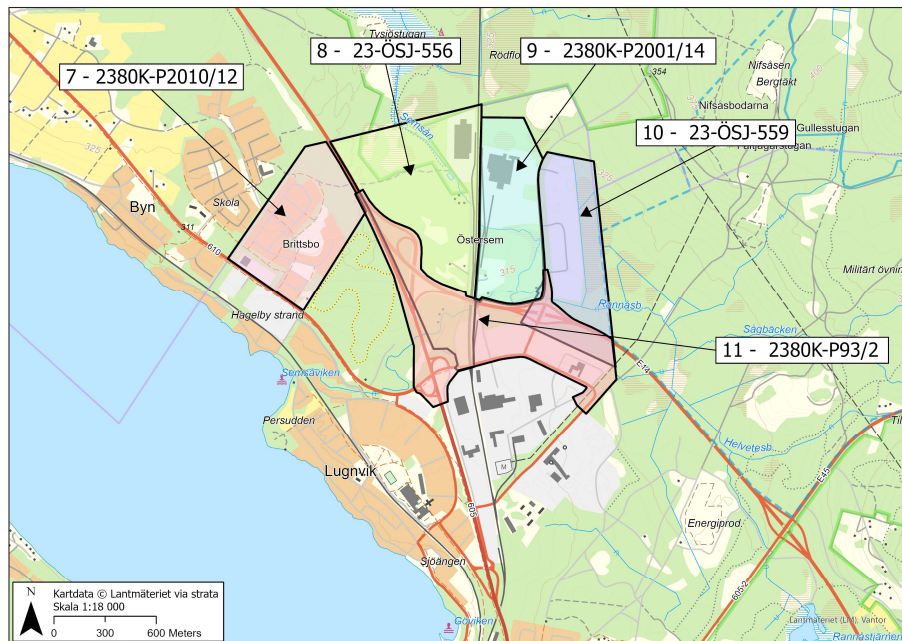
Inom områden som omfattas av detaljplan eller områdesbestämmelser får en väg inte byggas på ett sätt som strider mot vad som fastställts i planen, enligt 14 § (1971:948). Mindre avsteg kan dock tillåtas, förutsatt att planens eller bestämmelsernas syfte fortfarande uppfylls. Under genomförandetiden får en plan inte ändras, ersättas eller upphävas mot de berörda fastighetsägarnas vilja, om det inte finns starka allmänna skäl för en sådan förändring.

Inom planområdet finns 11 detaljplaner som berörs. Figur 8 och Figur 9 visar vilka av dessa detaljplaner som berörs i Krokom och Östersund kommun. Detaljplanerna är numrerade från 1–11 samt markerade med dess aktbeteckning på kartorna. I Tabell 8 anges projektets samlade bedömning av hur markanspråken för vägrätt och tillfällig nyttjanderätt går in på respektive detaljplan. Syftet med respektive detaljplan samt motiven för respektive bedömning redovisas i avsnitt (5.3.1 – 5.3.10), där varje detaljplan redovisas separat.

Figur 8 Berörda detaljplaner inom planområdet för Krokoms kommun



Figur 9 Berörda detaljplaner inom planområdet för Östersunds kommun



Tabell 8 Tabell med information och bedömning av berörda detaljplaner

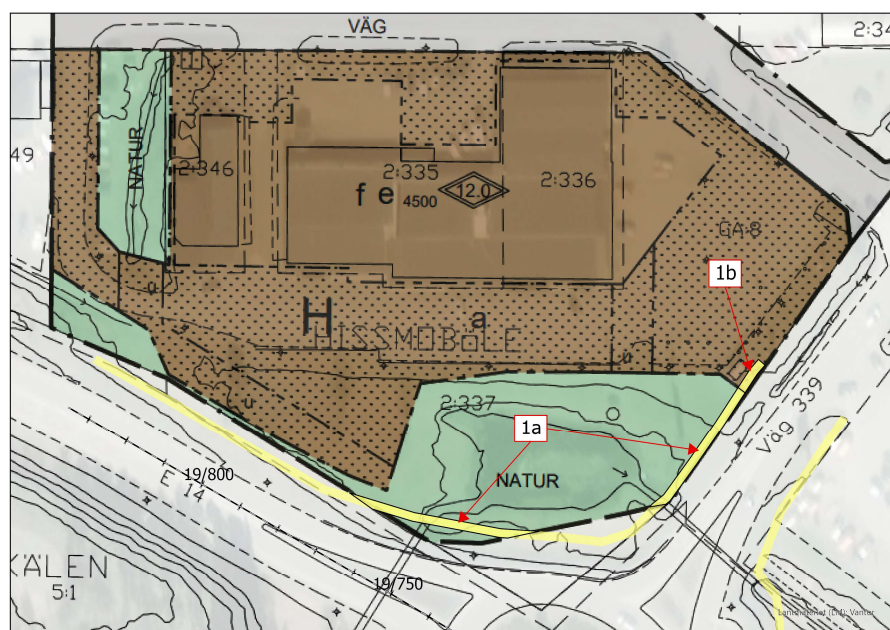
Nr	Namn	Beteckning	Laga kraft	Genom- förandetid	Bedömning
1	Krokom	DP 2309-P2018/19	2018-10-16	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser
2	Krokom	SPL 23-RÖD-1152	1986-07-18	-	Vägplan medför mindre avvikelser
3	Krokom	DP 2309-P89/29	1989-09-14	-	Överensstämmer med vägplan
4	Krokom	DP 2309-P08/7	2008-04-10	10 år – Gått ut Inom prickmark	Vägplan medför mindre avvikelser
5	Krokom	DP 2309-P05/8	2005-02-17	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser
6	Krokom	ÄDP 2309-P15/2	2015-04-24	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser
7	Östersund	Detaljplan 2380K-P2010/12	2010-04-15	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser
8	Östersund	Stadsplan 23-ÖSJ-556	1975-05-12	-	Vägplan medför mindre avvikelser
9	Östersund	Detaljplan 2380K-P2001/14	2001-08-20	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser
10	Östersund	Stadsplan 23-ÖSJ-559	1975-05-12		Vägplan medför mindre avvikelser
11	Östersund	Detaljplan 2380K-P93/2	1992-12-15	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser

5.3.1 Detaljplan nr 1

Syftet med ”Detaljplan för Hissomböle 2:335 med flera Krokom” (2309-P2018/19) är att fortsätta utveckla området kring Krokomsporten mot en ökad blandning av verksamheter och utöka antalet parkeringsytor.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen. Detaljplanen anger naturmark runt en damm och vid bäckar/diken för att skydda naturvärden och för att ha en övergripande strategi för omhändertag dagvatten inom området. Vägområdet för viltstängslet medför intrång i kvartsmarken och naturmarken, men hindrar inte syftet med detaljplanen.

Figur 10 Berörda delområden (1a-1b) inom detaljplan 2309-P2018/19



Tabell 9 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2309-P2018/19

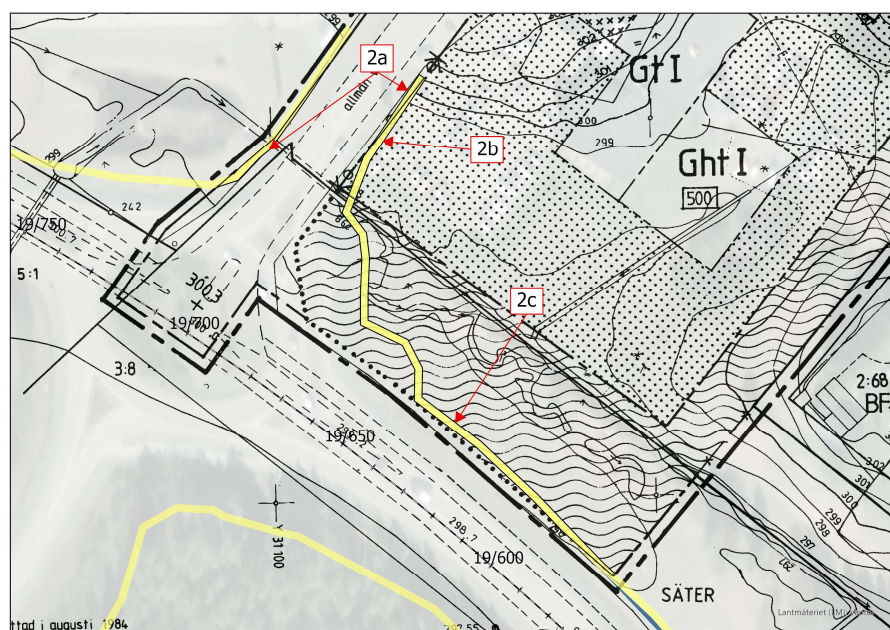
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
1a, 19/760–19/715	Natur	Tillfällig nyttjanderätt	142 m ²
1b, 19/715	Detaljhandel, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	16 m ²

5.3.2 Detaljplan nr 2

Syftet med ”Stadsplan Krokoms samhälle, del av Hissmoböle 2:87” (23-RÖD-1152) är att etablera en bilvårdsanläggning vid Krokoms norra utfart.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen och hindrar inte syftet med detaljplanen.

Figur 11 Berörda delområden (2a-2c) inom detaljplan 23-RÖD-1152



Tabell 10 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 23-RÖD-1152

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
2a, 19/690–19/720	Allmän väg	Tillfällig nyttjanderätt	63 m ²
2b, 19/690	Prickmark, mark som inte får bebyggas	Tillfällig nyttjanderätt	53 m ²
2c, 19/575–19/690	Allmän plats, park eller plantering	Tillfällig nyttjanderätt	250 m ²

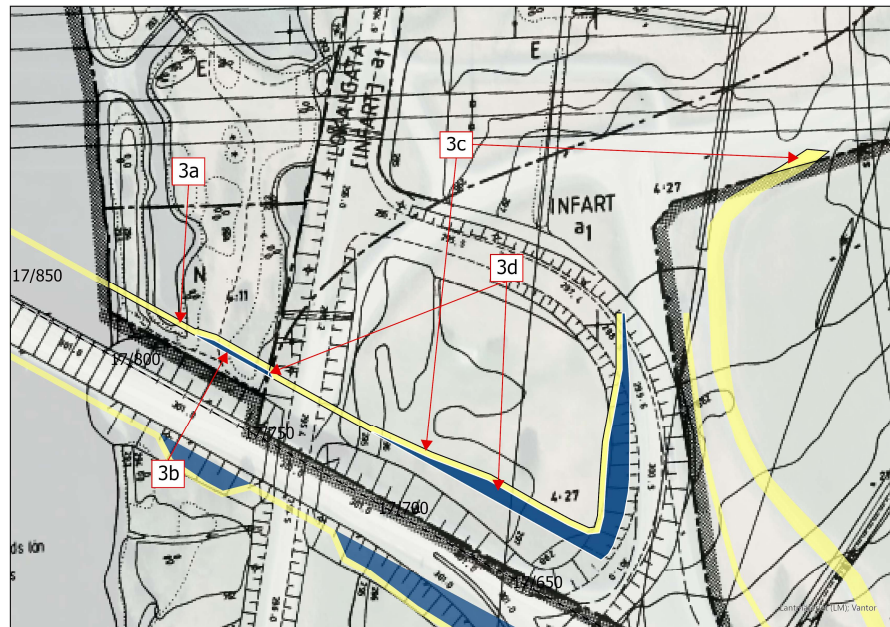
5.3.3 Detaljplan nr 3

Syfte med ”Detaljplan ny infartsväg och campingplats, del av Hägra 4:11, 11:1 med flera” (2309-P89/29) är att åstadkomma en bättre och mer direkt förbindelse mellan Krokoms centrum och Hissmofors/Nyheden. Det innefattar även möjligheten att anlägga en campingplats i området kring Holmarna samt nya gång- och cykelvägar mot Dvärsätt.

Vägplanens åtgärder bedöms överensstämma med detaljplanen. Åtgärderna motverkar inte detaljplanens syfte, planerat viltstängsel följer

vägarnas dragning och på mark som tillåter denna typ av markanvändning.

Figur 12 Berörda delområden (3a-3d) inom detaljplan 2309-P89/29



Tabell 11 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2309-P89/29

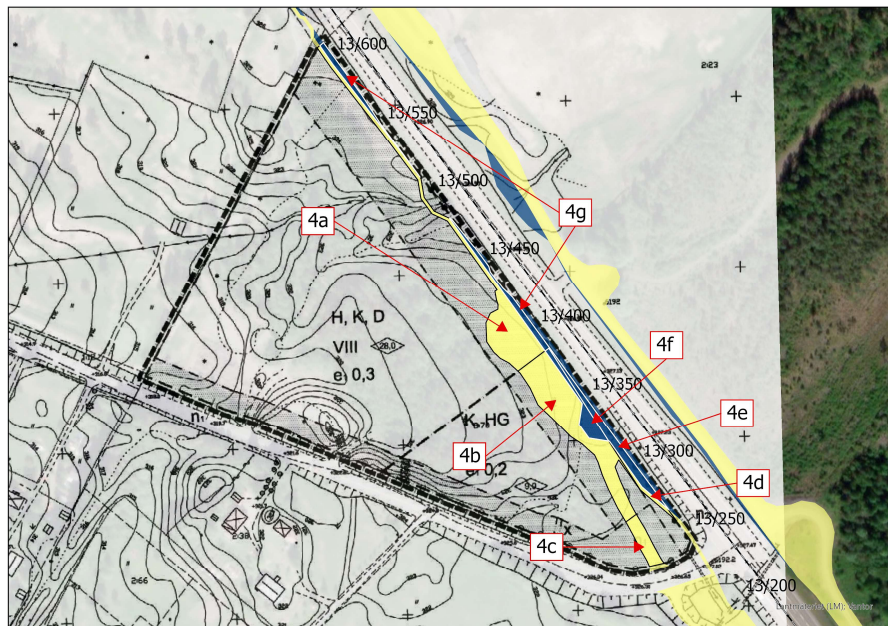
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
3a, 17/755–17/810	Friluftsområde	Tillfällig nyttjanderätt	119 m ²
3b, 17/755–17/785	Friluftsområde	Vägrätt	39 m ²
3c, 17/550–17/755	Lokalgata och infartstrafik. Allmänt ändamål. Kommun har rätt och skyldighet att lösa in marken	Tillfällig nyttjanderätt	432 m ²
3d, 17/615–17/755	Lokalgata och infartstrafik. Allmänt ändamål. Kommun har rätt och skyldighet att lösa in marken	Vägrätt	670 m ²

5.3.4 Detaljplan nr 4

Syftet med ”Detaljplan för Fannbyn 2:70, Dvårsätt” (2309-P08/7) är att tillskapa lokaler för handel, vård, kontor, restaurang, hotell, bensinstation.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära mindre avvikelse i detaljplanen. Åtgärderna motverkar inte detaljplanens syfte. Vagrätten och tillfälliga nyttjanderätten inkräktar inte mot någon byggrätt.

Figur 13 Berörda delområden (4a-4g) inom detaljplan 2309-P08/7



Tabell 12 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2309-P08/7

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
4a, 13/390–13/615	Marken får inte bebyggas	Tillfällig nyttjanderätt	1224 m ²
4b, 13/280–13/390	Marken får inte bebyggas	Tillfällig nyttjanderätt	1468 m ²
4c, 13/245–13/280	Marken får inte bebyggas. Natur eller parkbetonad del av kvartersmark, parkering eller upplag får ej anordnas. Marken ska vara tillgänglig för gångtrafik till och från busshållplats	Tillfällig nyttjanderätt	250 m ²

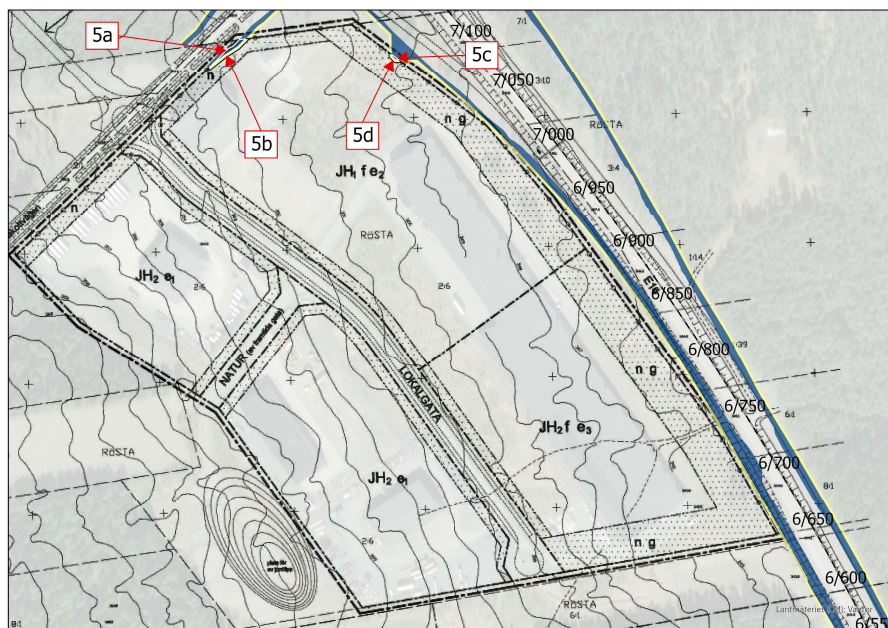
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
4d, 13/260–13/320	Marken får inte bebyggas	Tillfällig nyttjanderätt	83 m ²
4e, 13/270–13/388	Marken får inte bebyggas	Vägrätt	351 m ²
4f, 13/320–13/390	Marken får inte bebyggas	Vägrätt	245 m ²
4g, 13/390–13/615	Marken får inte bebyggas	Vägrätt	358 m ²

5.3.5 Detaljplan nr 5 och nr 6

Syftet med ”Detaljplan för del av Rösta 2:6, ”Åsbacken” (2309-P05/8) är att möjliggöra etablering av industri och handel i begränsad omfattning samt att avgränsa plats för en planskild korsning mellan E14 och väg 744. Planen är en revidering av en tidigare upphävd detaljplan och ingår i kommunens fortsatta utbyggnad av Ås enligt gällande översiktsplan.

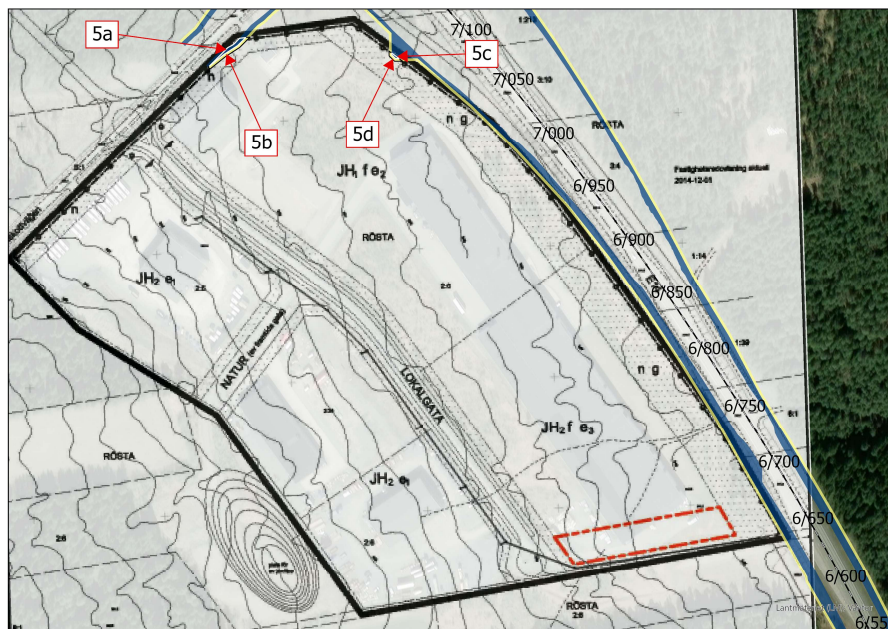
Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen och hindrar inte syftet med detaljplanen. Vägrätten inkräktar inte mot någon byggrätt.

Figur 14 Berörda delområden (5a-5d) inom detaljplan 2309-P05/8



Syftet med "Ändring av detaljplan för Rösta 2:6 "Åsbacken" (2309-P15/2) är att Krokoms kommun har ansökt om planändring för del av Rösta 2:6. Anledningen till detta beslut är att minska prickmarken i planområdets sydöstra del. Detta med anledning till att möjliggöra att denna del av detalplanen kan bebyggas alternativt användas för parkering.

Figur 15 Berörda delområden (5a-5d) inom detaljplan 2309-P15/2



Tabell 13 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2309-P05/8

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
5a, 7/205	Prickmark, marken få inte bebyggas. Transformatorstationer och liknande mindre byggnader får dock uppföras där så prövas lämpligt. Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark. Bygglov eller godkänd parkplan krävs för större ingrepp i befintlig vegetation. Avverkade delar skall återplanteras. Parkering eller upplag får inte anordnas	Vägrätt	59 m ²
5b, 7/115–7/128	Prickmark, marken få inte bebyggas. Transformatorstationer och liknande mindre byggnader får dock uppföras där så prövas	Tillfällig nyttjanderätt	75 m ²

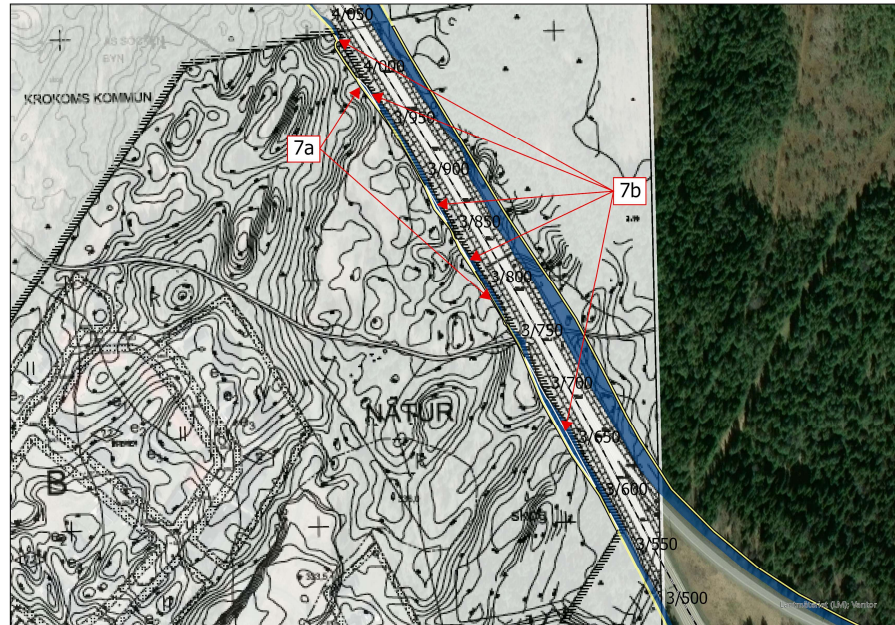
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
	lämpligt. Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark. Bygglov eller godkänd parkplan krävs för större ingrepp i befintlig vegetation. Avverkade delar skall återplanteras. Parkering eller upplag får inte anordnas		
5c, 7/118– 7/125	Prickmark, marken får inte bebyggas. Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning. Transformatorstationer och liknande mindre byggnader får dock uppföras där så prövas lämpligt. Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark. Bygglov eller godkänd parkplan krävs för större ingrepp i befintlig vegetation. Avverkade delar skall återplanteras. Parkering eller upplag får inte anordnas	Vägrätt	7 m ²
5d, 7/205	Prickmark, marken får inte bebyggas. Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning. Transformatorstationer och liknande mindre byggnader får dock uppföras där så prövas lämpligt. Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark. Bygglov eller godkänd parkplan krävs för större ingrepp i befintlig vegetation. Avverkade delar skall återplanteras. Parkering eller upplag får inte anordnas	Tillfällig nyttjanderätt	23 m ²

5.3.6 Detaljplan nr 7

Syftet med ”Detaljplan för bostadsbebyggelse i Brittsbo Östersunds-Byn 1:90 med flera, Lugnvik” (2380K-P2010/12) är att möjliggöra utbyggnad av cirka 100–200 bostäder inom Brittsbo. Planområdet utgörs av skogsmark med några mindre byggnader för småindustri. Planen syftar även till att knyta samman områden och behålla befintlig småindustri, grönområden och grönstråk.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen. Vägrätten och tillfälliga nyttjanderätten medför intrång i naturmark, men hindrar inte syftet med detaljplanen.

Figur 16 Berörda delområden (7a-7b) inom detaljplan 2380K-P2010/12



Tabell 14 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2380K-P2010/12

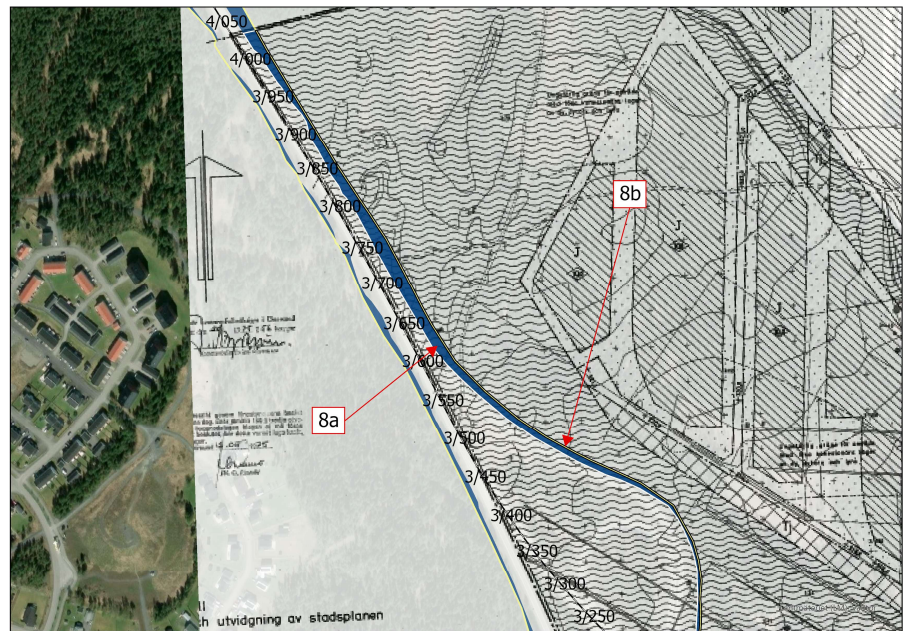
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
7a, 3/570–4/050	Naturområde. Mindre byggnader för tekniska anläggningar får finnas	Tillfällig nyttjanderätt	411 m ²
7b, 3/570–4/050	Naturområde. Mindre byggnader för tekniska anläggningar får finnas	Vägrätt	773 m ²

5.3.7 Detaljplan 8

Syftet med "Ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Lugnvik i Östersunds kommun (Östersem 3:159 med flera samt fastigheterna Östersem 3:123, 4:12 och 4:16 i Ås s:n, Krokoms kommun)" (23-ÖSJ-556) är att möjliggöra behovet av industrimark och skapa förutsättningar för framtida spåranslutning.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen som redovisas på karta del 1 och del 2 och hindrar inte syftet med detaljplanen. Planerat viltstängsel följer vägarnas dragning.

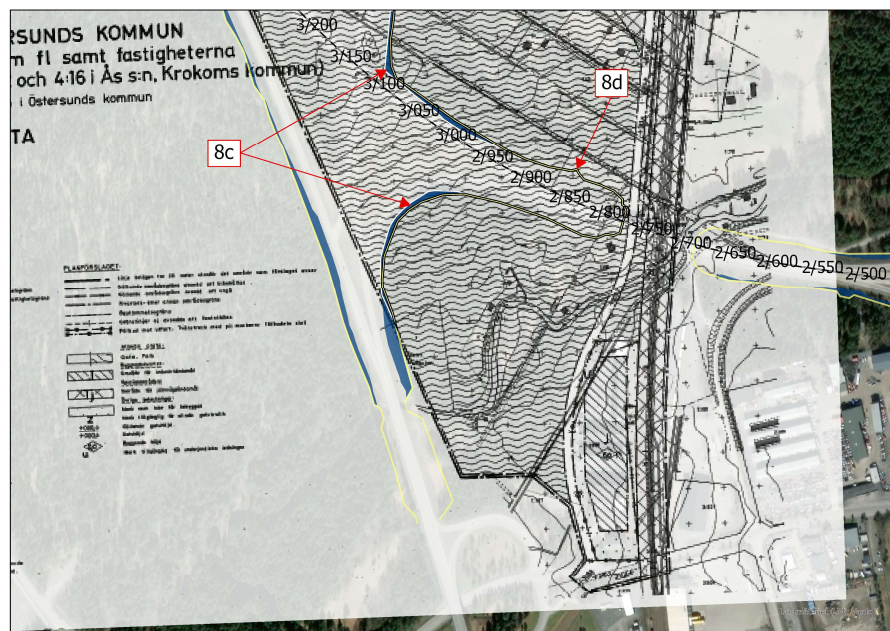
Figur 17 Berörda delområden (8a-8b) inom detaljplan 23-ÖSJ-556, del 1



Tabell 15 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 23-ÖSJ-556, del 1

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
8a, 3/165–4/030	Park	Vägrätt	7084 m²
8b, 3/165–4/030	Park	Tillfällig nyttjanderätt	1787 m²

Figur 18 Berörda delområden (8c-8d) inom detaljplan 23-ÖSJ-556, del 2



Tabell 16 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 23-ÖSJ-556, del 2

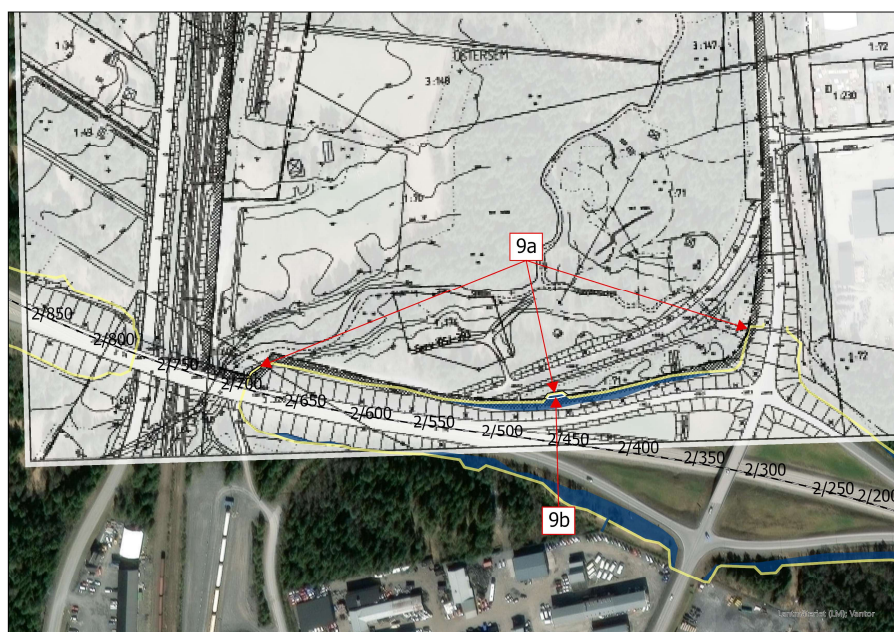
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
8c, 2/900–3/165	Park	Vägrätt	1473 m ²
8d, 2/880–3/165	Park	Tillfällig nyttjanderätt	1631 m ²

5.3.8 Detaljplan 9

Syftet med ”Detaljplan för Lokomotivet 2 med flera, Lugnvik (f.d. SJ-s huvudverkstad)” (2380K-P2001/14) är att säkerställa fortsatt industriverksamhet och spåranslutning för Lokomotivet-området samt att bevara naturmarken mellan SJ-verkstaden och E14.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen och hindrar inte syftet med detaljplanen. Planerat viltstängsel följer vägarnas dragning.

Figur 19 Berörda delområden (9a-9b) inom detaljplan 2380K-P2001/14



Tabell 17 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2380K-P2001/14

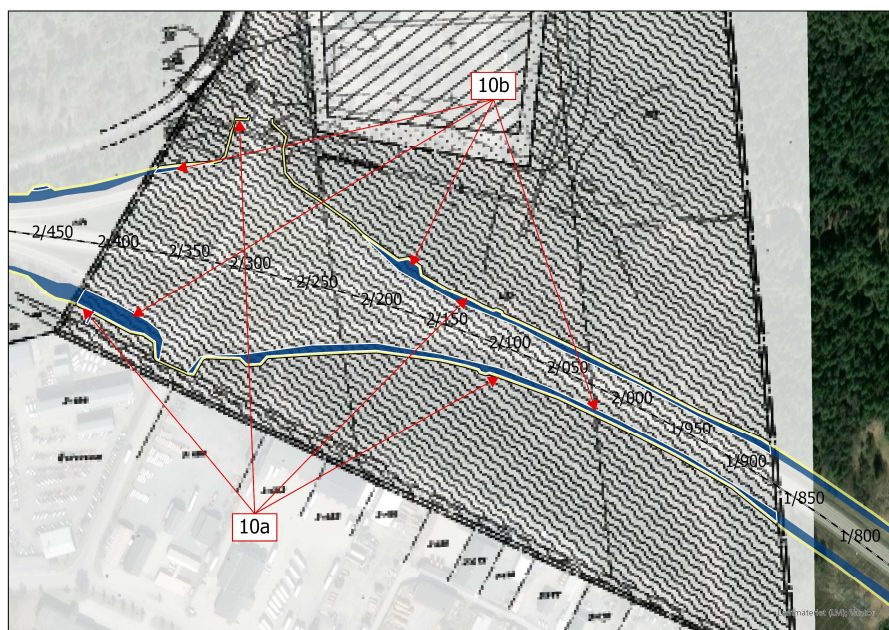
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
9a, 2/330–2/700	Naturmark	Tillfällig nyttjanderätt	69 m ²
9b, 2/450–2/470	Naturmark	Vägrätt	28 m ²

5.3.9 Detaljplan 10

Syftet med ”Utvidgning av stadsplanen för del av Lugnvik i Östersund (området öster om väg till Kännåsen)” (23-ÖSJ-559) är att utvidga industrimark och att skapa parkmark som avskiljande zon mot omgivande områden.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen och hindrar inte syftet med detaljplanen. Planerat viltstängsel följer vägarnas dragning.

Figur 20 Berörda delområden (10a-10b) inom detaljplan 23-ÖSJ-559



Tabell 18 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 23-ÖSJ-559

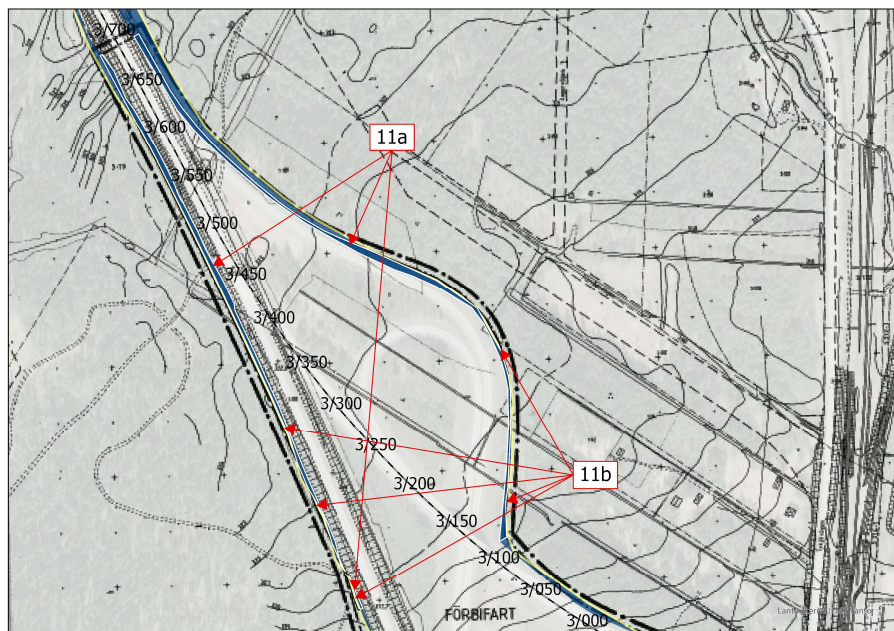
Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
10a, 1/870–2/420	Park	Tillfällig nyttjanderätt	2296 m ²
10b, 1/870–2/420	Park	Vägrätt	4204 m ²

5.3.10 Detaljplan 11

Syftet med ”Detaljplan för E14 förbifart Lugnvik” (2380K-P93/2) är att skapa förutsättningar för att bygga den planerade förbifarten genom industriområdet i Lugnvik och att förbättra området genom vissa omdispositioner med målsättning att höja områdets status.

Vägplanens åtgärder bedöms innebära en mindre avvikelse i detaljplanen som redovisas på karta del 1–4 nedan och hindrar inte syftet med detaljplanen. Planerat viltstängsel följer vägarnas dragning.

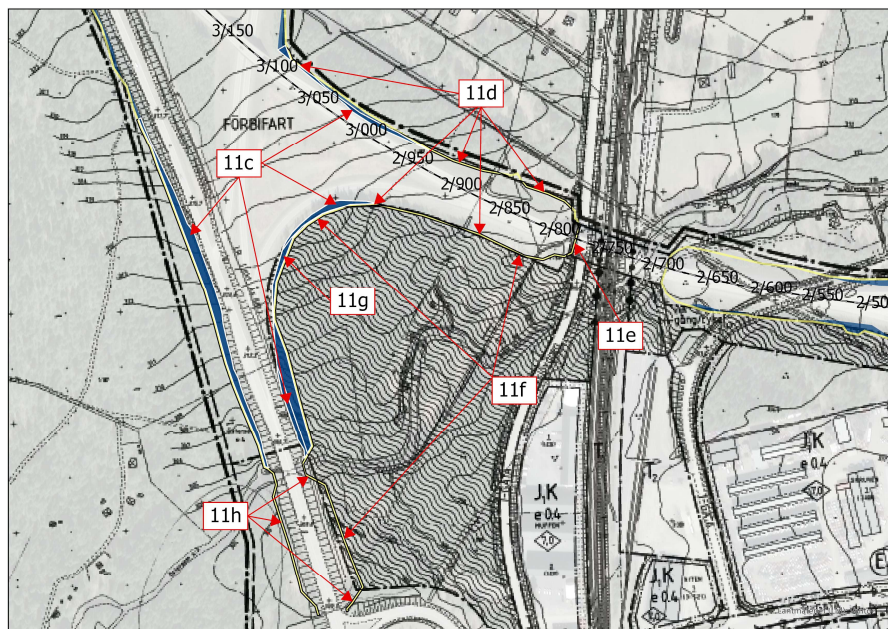
Figur 21 Berörda delområden (11a-11b) inom detaljplan 380K-P93/2, del 1



Tabell 19 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 380K-P93/2, del 1

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
11a, 3/110–3/690	Förbifartstrafik som ingår i huvudnätet	Vägrätt	3944 m ²
11b, 3/110–3/620	Förbifartstrafik som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	943 m ²

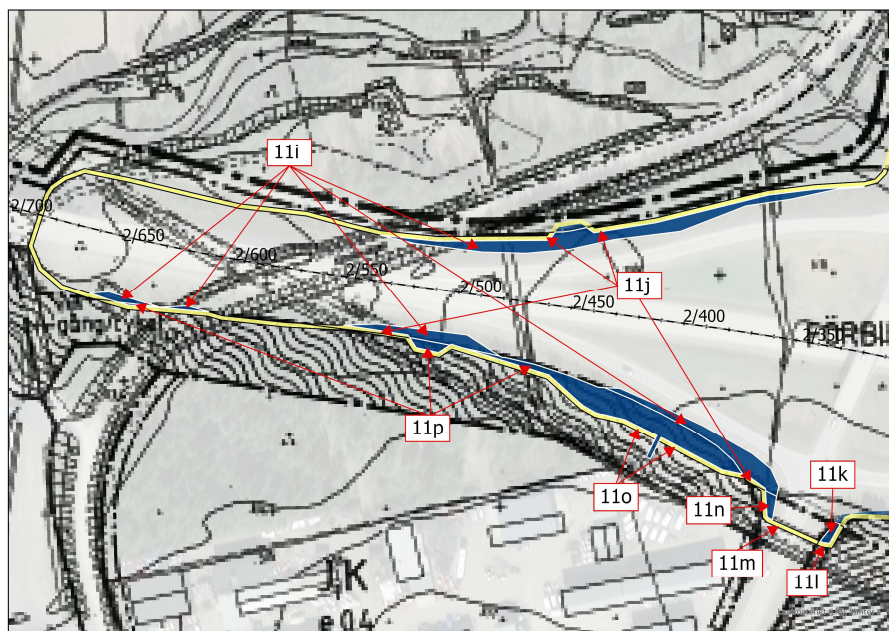
Figur 22 Berörda delområden (11c-11h) inom detaljplan 380K-P93/2, del 2



Tabell 20 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 380K-P93/2, del 2

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
11c, 2/850–3/110	Förbifart- och infartstrafik som ingår i huvudnätet	Vägrätt	2434 m ²
11d, 2/780–3/110	Förbifart- och infartstrafik som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	626 m ²
11e, 2/785	Bro över gata, järnväg och gc-väg mm.	Tillfällig nyttjanderätt	66 m ²
11f, 2/800–2/990	Naturområde	Tillfällig nyttjanderätt	906 m ²
11g, 2/870–2/990	Naturområde	Vägrätt	1146 m ²
11h, 2/780–3/130	Förbifart- och infartstrafik som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	1083 m ²

Figur 23 Berörda delområden (11i-11p) inom detaljplan 380K-P93/2, del 3

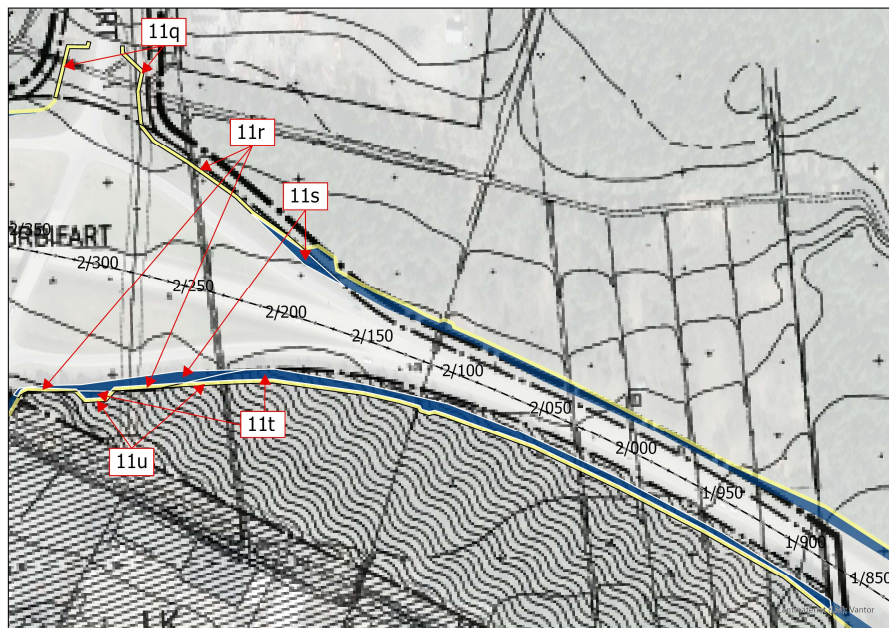


Tabell 21 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 380K-P93/2, del 3

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
11i, 2/340–2/665	Förfartstrafik som ingår i huvudnätet	Vägrätt	727 m ²
11j, 2/330–2/700	Förfartstrafik som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	937 m ²
11k, 2/310	Område som undantas från antagande. Undantaget gäller även förbudet mot körbar förbindelse med Trådvägen vid Skruven 4 och 5 samt Dubben 5–10	Vägrätt	31 m ²
11l, 2/310	Område som undantas från antagande. Undantaget gäller även förbudet mot körbar förbindelse med Trådvägen vid Skruven 4 och 5 samt Dubben 5–10	Tillfällig nyttjanderätt	32 m ²
11m, 2/315–2/350	Huvudgata som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	78 m ²
11n, 2/350	Huvudgata som ingår i huvudnätet	Vägrätt	40 m ²

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
11o, 2/360–2/665	Naturområde	Tillfällig nyttjanderätt	545 m ²
11p, 2/360–2/655	Naturområde	Vägrätt	939 m ²

Figur 24 Berörda delområden (11q-11u) inom detaljplan 380K-P93/2, del 4



Tabell 22 Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 380K-P93/2, del 4

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
11q, 2/280–2/330	Infartstrafik som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	171 m ²
11r, 2/195–2/320	Förbifartstrafik som ingår i huvudnätet	Tillfällig nyttjanderätt	327 m ²
11s, 2/170–2/320	Förbifartstrafik som ingår i huvudnätet	Vägrätt	581 m ²
11t, 1/865–2/290	Naturområde	Vägrätt	1390 m ²
11u, 1/865–2/300	Naturområde	Tillfällig nyttjanderätt	801 m ²

5.4 Fastigheter

Viltstängslingen kommer att innebära intrång i jordbruks- och skogsfastigheter. Enstaka vägar till jordbruks- och skogsfastigheter ansluter till aktuell vägsträcka, i samband med utredning av viltstängslets placering kommer vissa anslutningar förse med grind. Det kommer också bli aktuellt att stänga vissa anslutningar, vilka som föreslås stängas är markerade på illustrationskartorna. Dialog kommer föras med markägare i området för att utforma passager och säkra tillgängligheten till jordbruks- och skogsmarken. Sker förändringar som påverkar tillgängligheten på grund av projektet kan en lantmäteriförrättning ske för att få behörighet att nyttja andra vägar för åtkomst till sin mark.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten och minska risken för olyckor med vilt längs sträckan. Effekterna bedöms överstiga investeringskostnaderna då minskade viltolyckor bidrar överlag till en reducerad samhällsekonomisk kostnad.

5.6 Byggskedet

Generellt placeras viltstängslet utanför säkerhetszonen, vilket leder till att det inte ger en påverkan på trafiken på E14 under byggtiden.

Inom vissa områden kommer stängslet behöva placeras inom vägens säkerhetszon. För att möjliggöra arbetet behöver åtgärder vidtas. Detta innebär bland annat att temporärt sänka hastigheter, stänga av körfält, TMA-skydd med mera.

Sammantaget bedöms konsekvenserna under byggskedet bli liten. Samtliga trafikanter kommer kunna passera arbetsområdet utan större störningar.

Arbetet med att anlägga viltstängslet och övriga åtgärder kommer innebära visst bullrande arbete. Det kommer dock vara under en kortare period och vid specifika platser längs sträckan, samt utföras under dagtid.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Den samlade bedömningen är att åtgärderna bidrar positivt till ändamålet om att minska risken för viltolyckor. Åtgärderna bedöms bidra till projektmålen om minska antalet viltolyckor med färre trafikskadade och omkomna på E14 på sträckan, öka säkerheten och fortsatt god framkomlighet längs E14, anpassa stängslet på bästa sätt till väganläggningen och dess omgivning för bättre trafikantupplevelse, minska infrastrukturens barriärer, minska antalet döda och skadade djur, att drift- och underhållsarbeten ska kunna utföras effektivt, en väl gestaltad anläggning och tillgänglighet till omgivande marker ska vara god.

Den samlade bedömningen är att åtgärdernas konsekvens och miljöpåverkan är liten. Övervägande delar bedöms ha inga eller försumbara konsekvenser kopplat till miljöpåverkan.

Den samlade bedömningen redovisas i Tabell 23 som sammanfattar och redogör för bedömningarna så att en samlad bild av åtgärdens mest väsentliga miljöpåverkan enkelt kan komma läsaren till del.

 = positiva konsekvenser (A),
 = små till måttliga negativa konsekvenser (C),  = stora negativa konsekvenser (D)

Tabell 23 Samlad bedömning

Aspektområde	Planförslag	Redovisning av bedömning
Vilt- och barriäreffekter	C	Barriäreffekten bedöms förstärkas på delar av sträckan i och med att viltstängslet anläggs och det saknas funktionella passager. Konsekvensen bedöms som måttliga utifrån tidshorisonten.
Riksintresse för kommunikationer	A	Positiv påverkan uppstår i och med planens åtgärd. E14 blir en trafiksäkrare och mer tillgänglig väg jämfört med nuläget.
Riksintresse för totalförsvaret		Projektet bedöms inte medföra negativ påverkan på Försvarmaktens verksamhet
Riksintresse för friluftsliv	C	Lokalt påverkas projektet i liten omfattning, med hänsyn till tillgänglighet

Aspektområde	Planförslag	Redovisning av bedömning
		för friluftsliv. Med åtgärder, som grindar, mildras effekterna.
Riksintresse kulturmiljö	C	Vägplanen påverkar inte riksintressets kärnvärden. Viss visuell påverkan kan uppstå genom viltstängslet begränsar siktlinjerna och skapar en fysisk barriär
Naturmiljö	C	Sammantaget bedöms projektet påverka naturmiljön måttligt negativt. Påverkan är främst kopplad till skyddade arter samt biotopskyddade objekt.
Kulturmiljö	A	Risk finns för påverkan under byggskedet för en ängslada. Men med vidtagna skyddsåtgärder bedöms konsekvensen som liten. Positiv konsekvens uppstår vid röjning av sly och bättre sikt från E14.
Vattenskyddsområden	C	Ingen negativ påverkan bedöms uppstå av projektet, men under byggskedet finns en liten risk. Skyddsåtgärder vidtas för att minimera riskerna. Sammantaget bedöms konsekvenserna som liten.
Natura-2000	C	Positiva effekter bedöms uppstå i och med säkrare passager säkerställs, samtidigt uppstår negativa effekter kopplat till barriäreffekter. Sammantaget bedöms konsekvenserna som liten.
Vattenmiljö	C	Generellt leder projektet inte till någon påverkan på vattenmiljön. De befintliga problemområden som finns kopplat till vattendragen beror inte på infrastrukturen. Negativ påverkan härleds till byggskedet. Sammantaget bedöms konsekvenserna som liten.
Klimatpåverkan	C	Under byggskedet, kopplat till transporter, masshantering och val av material, bedöms det uppstå viss klimatpåverkan. Sammantaget bedöms konsekvenserna som liten.
Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten		Projektet ger ingen påverkan på de vattenförekomsterna med miljö kvalitetsnormer inom planområdet. Sammantaget bedöms konsekvenserna som neutrala.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Åtgärderna med stängsling av E14 bedöms bidra positivt till ändamålet om att minska risken för trafikrelaterade viltolyckor och att säkra passager utifrån viltets behov där det är möjligt.

Risken för att vilt kommer in på vägbanan bedöms kraftigt minska till följd av åtgärderna. Det bedöms att projekt målet om minskad risk för viltolyckor uppnås.

6.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Ett rikt växt- och djurliv

En av projektets grundläggande utgångspunkter är att minska antalet viltolyckor längs vägsträckan. De planerade stängslingsåtgärderna bedöms på ett långsiktigt och tydligt sätt minska antalet djurpåkörningar och därigenom bidra positivt till faunans överlevnad och rörelsemöjligheter. Åtgärden bidrar till projektets mål om att stärka förutsättningarna för ett rikt växt- och djurliv uppnås.

Artrika vägkanter och förekommande skyddade arter kan komma att påverkas lokalt under byggskedet. Vid behov kommer särskilda skyddsåtgärder att utformas för att minimera negativ påverkan och för att säkerställa att goda förutsättningar för återetablering och fortsatt biologisk mångfald kvarstår efter färdigställt arbete.

Levande skogar / Ett rikt odlingslandskap

Mark för jordbruk och skogsbruk behöver tas i anspråk vid etableringen av viltstängslet samt övriga ingående åtgärder inom vägplanen. Intrången bedöms sammantaget bli små och acceptabla eftersom projektet tillgodoser ett väsentligt samhällsintresse och behovet inte kan tillgodoses på annat sätt genom till exempel alternativ lokalisering. Åtgärden bedöms inte motverka de övergripande miljömålen för levande skogar och ett rikt odlingslandskap.

Levande sjöar och vattendrag

Projektet bedöms inte medföra negativa effekter för miljö kvalitetsmålet. De arbeten som genomförs inom berörda vattenområden syftar till att säkerställa en fungerande dagvattenhantering från vägbanan samt att möjliggöra en tillfredsställande förankring av viltstängslet. Åtgärderna

bedöms inte motverka måluppfyllelsen, utan kan i vissa avseenden bidra positivt genom förbättrad kontroll av dagvattenavrinning och minskad risk för påverkan på omkringliggande vattenmiljöer.

Trummor kommer att utformas så att befintliga passagemöjligheter för vattenlevande organismer bibehålls, och skydds- och försiktighetsåtgärder mot grumling och spill kommer att tillämpas vid alla arbetsmoment som berör vatten. Därutöver tas särskilda skyddsåtgärder fram för att ytterligare minimera eventuella effekter på vattenmiljön.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

- Bevisbördesregeln – Genom att det i vägplanen ingår en miljöbeskrivning som visar att verksamheten kan bedrivas i enlighet med hänsynsreglerna har kravet tillgodosetts.
- Kunskapskravet: Utöver den befintliga kunskap som har inhämtats från länsstyrelsen och berörda kommuner har även kunskap framkommit vid fältinventeringar, undersökningar, samråd och artuttag. Kompletterande naturvärdesinventering kommer genomföras under sommaren 2026.
- Försiktighetsprincipen: Vid risk för negativ påverkan på människors hälsa och miljön finns en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra störning. Stängslets sträckning har utretts med hänsyn till naturvärden, vattenpassager, markanvändning och trafiksäkerhet med målsättning att minimera intrång och bibehålla passagemöjligheter.
- Lokaliseringsprincipen: Vid utredning om anläggande av viltstängslet har konsekvenser för omgivande miljö beaktats.
- Bästa möjliga teknik: Tekniska lösningar har utretts avseende markintrång, omhändertagande av vägdagvatten, påverkan på omgivning med mera.
- Produktvalsprincipen: Produktval och hushållning säkerställs i byggskedet genom Trafikverkets styrande riktlinjer.

6.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen

Riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Projektet bedöms stärka riksintresset för kommunikationer genom förbättrad trafiksäkerhet.

Riksintresse för totalförsvaret (3 kap. 9 § MB)

Projektet bedöms inte negativt påverka Försvarmaktens verksamhet

Riksintresse för kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Projektet bedöms inte påtagligt skada riksintresset. Viss visuell påverkan kan uppstå genom anläggandet av viltstängslet samt ökad fysisk barriär

Riksintressen för friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

Projektet medför liten lokal påverkan på tillgängligheten, men åtgärder förslås för att säkra tillgängligheten. Ingen påtaglig skada på riksintresset bedöms uppstå med genomförandet av åtgärderna.

6.4.2 Natura 2000

Projektet bedöms inte medföra påverkan på bevarandemålen, naturtyperna eller arterna inom Natura 2000 området. Störningar härleds främst till byggskedet i form av buller, schakt och avverkning.

6.4.3 Miljö kvalitetsnormer

Yt- och grundvatten

Projektet bedöms inte påverka yt- och grundvattenförekomster negativt då det inte bidrar till ytterligare risk för påverkan av dess kvaliteter eller försvårar möjligheterna att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer

6.4.4 Generella biotopskydd

Inom planområdet har 9 av totalt 41 identifierade generella biotopskydd bedömts kunna påverkas av projektet. Två av dessa objekt uppfyller enligt vår bedömning inte kriterierna för generellt biotopskydd, men redovisas ändå då de utgör gränsfall.

Skador har i stor utsträckning undvikits genom justeringar av exempelvis stängseldragning, och där påverkan inte kan undvikas kommer nödvändiga skydds- och kompensationsåtgärder att genomföras. Sammantaget bedöms projektet kunna genomföras utan att biotopskyddens naturvärden äventyras, förutsatt att föreslagna åtgärder följs.

6.4.5 Strandskydd

Det planerade viltstängslet bedöms inte strida mot strandskyddsbestämmelserna, eftersom åtgärden varken bedöms försämra allmänhetens tillgång till området eller livsvillkoren för djur- och växtarter jämfört med nuläget. Den största påverkan uppstår vid rastplatsen i Krokomsviken, men genom anpassningar – bland annat en öppning i stängslet – säkerställs fortsatt tillgänglighet och att naturvärden inte försämras.

6.4.6 Skyddade arter

Projektet bedöms kunna genomföras utan att orsaka betydande negativ påverkan på skyddade arter, förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder och anpassningar följs. De eventuella störningar som uppstår under byggskedet är tillfälliga, begränsade i tid och rum samt hanterbara genom tidsstyrning och hänsyn, och driftskedet väntas inte medföra några negativa konsekvenser för naturvärdena.

6.5 Slutsats

När en 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 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 (13 § väglagen).

Åtgärderna i detta projekt bedöms bidra positivt till ändamålet om att minska trafikrelaterade viltolyckor, och att säkra passager utifrån viltets

behov av förflyttning i landskapet. Viltstängsel och viltuthopp har placerats och utformats för att minimera intrång och olägenhet. Åtgärderna ger god trafiksäkerhet och framkomlighet. Fördelarna med åtgärderna bedöms överväga de olägenheter som orsakar enskilda.

7 Markanspråk

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

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

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av väg, 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. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren

att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Läs mer i avsnitt 7.1.2 nedan.

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

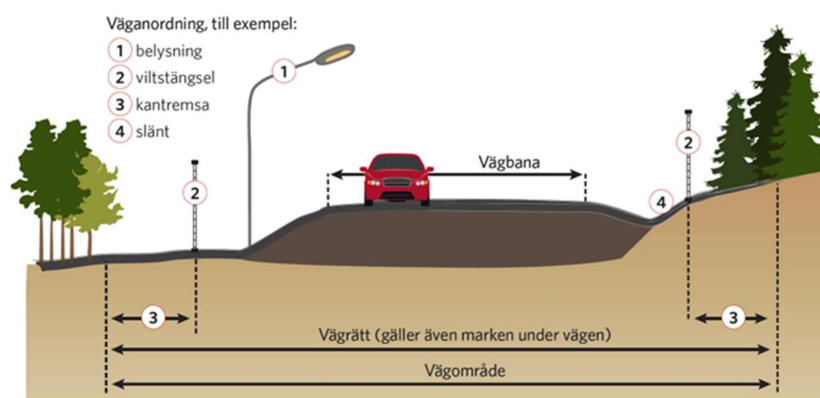
Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera.

En yta på varje sida om viltstängslet, två meter per sida om stängsel, ingår i vägplanen. Denna yta behövs för att möjliggöra en rationell drift och underhåll av stängsel. Vid åkermark anläggs driftremsor bakom viltstängslet. Viltstängsel placeras som princip en meter från släntrön respektive slänthot.

På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.

Figur 25 Vägområde och vägrätt.



7.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk för vägrätt omfattar 156 943 m². 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. 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.

7.1.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen, i detta fall stängsling av E14, behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren. 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 plankartorna.

- T1 – Tillfällig nyttjanderätt för anläggande av viltstängsel, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T2 – Tillfällig nyttjanderätt för etableringsytor, dock som längst 3 månader efter slutbesiktning
- T3 – Tillfälligt nyttjande för byggtrafik

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar 186 318 m².

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

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

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

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

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

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

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 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.

Följande tillstånd och dispenser är och kan bli aktuella för projektet:

- Anmälan vattenverksamhet för att anlägga trummor i vattendrag
- Dispens från artskyddsförordning. Utfallet av den planerade naturvärdesinventeringen kommer avgöra om dispens blir aktuell eller inte.

8.4 Kontroll och uppföljning

En miljöchecklista (miljösäkring) har upprättats där miljövärden, åtgärder och försiktighetsmått sammanställs. Checklistan är ett sätt att säkerställa att identifierade miljövärden och åtgärder hanteras i nästa skede. Checklistan uppdateras kontinuerligt i samband med planarbetet och kommer användas i kommande förfrågningsunderlag och bygghandling. Miljösäkringen följer med projektet även i produktionsskedet.

Miljökontrollen omfattar uppföljning av arbetenas påverkan på vattendrag, där särskild kontroll sker av att villkor i beslut om anmälan av vattenverksamhet efterlevs, inklusive grumlingsbegränsande åtgärder och skydd av närliggande naturmiljöer. Även åtaganden kopplade till artskydd följs upp genom kontroll av att arbetsområden, tidpunkter och försiktighetsåtgärder hanteras enligt gällande beslut och riktlinjer.

Entreprenörens kännedom om att arbetet delvis sker inom Östersund–Storsjöns vattenskyddsområde följs upp genom kontroll av att rutiner för spillförebyggande arbete efterlevs och att förvaring av drivmedel och kemikalier sker enligt gällande skyddsföreskrifter. Miljökontrollanten följer upp att utrustning för spillberedskap finns på plats och att eventuella spill omedelbart hanteras och rapporteras till Trafikverkets avvikelssystem och Krokoms samhällsbyggnadsförvaltning.

Röjning, trädfällning och markarbeten längs sträckan kontrolleras för att säkerställa att arbetena sker enligt plan och utan onödig påverkan på omgivande vegetation eller bevarandevärda strukturer. Stängslets funktion följs upp genom tillsyn av stängslets markanslutning och eventuella öppningar som kan skapa barriäreffekter eller riskera att vilt tar sig in på vägen. Även funktion och tillslutning av faunapassager, viltuthopp och grindar kontrolleras regelbundet för att säkerställa att dessa fungerar som avsett.

Hanteringen av massor och eventuellt förorenade material följs upp för att säkerställa korrekt transport och omhändertagande. Förekomst och hantering av invasiva arter kontrolleras vid behov för att förhindra spridning inom och från arbetsområdet.

Den uppföljande kontrollen utförs av projektets miljökontrollant eller miljöspecialist på uppdrag av verksamhetsutövaren. Entreprenören ansvarar för egenkontroll inom sitt arbetsområde, medan beställaren säkerställer att krav, villkor och skyddsåtgärder genomförs enligt beslut och projektets miljöplan.

8.5 Kostnader och finansiering

Projektet finansieras av Trafikverkets anslag mindre investeringar, regionala transportplanen.

9 Referenser

Lagar, förordningar och styrande dokument

Artskyddsförordningen (2007:845)

Förordningen (1998:889) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Kulturmiljölagen (1998:950)

Miljöbalken (1998:950)

Plan- och bygglagen (2010:900)

Trafikförordningen (1998:1276)

Väglagen (1971:948)

Trafikverkets styrande dokument och publikationer

Trafikverket (2012). Artrika vägkanter – AV1478

Trafikverket (2022). Vägar och gators utformning – Krav. TRV publikation 2022:001.

Trafikverket (2022). Vägar och gators utformning – Råd. TRV publikation 2022:003.

Trafikverket (2015). Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur.

Inventeringar och tekniska utredningar

Trafikverket (2025). Barriäranalys E14 mellan Rannåsen och Krokomsporten

Trafikverket (2025) Samrådsunderlag E14 mellan Rannåsen och Krokom

Trafikverket (2026) PM Geoteknik E14 Faunaåtgärder, Rannåsen-Krokom

Kart- och databaser

Artportalen (2026) Observationer inom inventeringsområdet

Länsstyrelsen Jämtlands län (2026). Riksintressen, naturvärden och skyddade områden

Naturvårdsverket (2026). Skyddad natur, Natura 2000, MKN vatten.
Hämtad via Naturvårdsverkets kartverktyg:
www.kartwebb.naturvardsverket.se

Trafikverket (2026). Nationella vägdatabasen (NVDB).
www.trafikverket.se/nvdb

Vattenmyndigheten Bottenhavet (2026). Vatteninformationssystem.
www.viss.se

Nationella viltolycksrådet (2026). www.viltolycka.se

10 Sakkunskap

Sakkunskap under processen med framtagande av denna miljöbeskrivning uppfylls genom medverkan av de personer som anges i Tabell 24

Sakkunskap, som alla innehar spetskompetens och mångårig branscherfarenhet inom angivna teknikområden.

Tabell 24 Sakkunskap.

Teknikområde	Specialist	Kompetens
Teknikansvarig miljö	Maja Olsson	Utbildad biogeovetare med en tvärvetenskaplig miljöutbildning som kombinerar naturvetenskaplig kompetens med förståelse för samhällspåverkande miljöfrågor.
Handläggare	Emil Marklund	Utbildad kulturgeograf med inriktning på samhällsplanering. Arbetar främst med olika infrastrukturprojekt och har mångårig erfarenhet av att arbeta med miljö- och planfrågor i infrastrukturprojekt.
Handläggare markmiljö	Jerry Nilsson	Mångårig erfarenhet inom olika miljöuppdrag som projektledare. Bred erfarenhet av miljö- och förorenade områden, miljötekniska undersökningar.
Fältutredare	Mikaela Boltensern	Kandidatexamen med inriktning biologi, mikrobiologi, kemi och naturvård samt master med inriktning vatten, våtmarker, fyto Remediering och naturvård. Lång erfarenhet av naturvårdsinventeringar.
Kvalitetsgranskare miljö	Myriam Ezcurra Zarraluqui	Utbildad i miljövetenskap och har en master i bevarande, förvaltning och restaurering av biologisk mångfald. Lång erfarenhet av infrastrukturprojekt och miljötillståndsärenden.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)