

SAMRÅDSUNDERLAG

E45 Tullingsås – Strömsund, GCM-väg

Strömsunds kommun, Jämtlands Län

Vägplan, 2022-09-16

Ärendenummer: TRV2022/68571

Objektnummer: 174450



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43 B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2020-09-16

Ärendenummer: TRV 2022/68571

Objektnummer: 174450

Version: 1.0

Kartor: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Foto: AFRY, om inget annat anges

Kontaktperson: Daniel Gideonsson, Trafikverket
Henrik Johansson, AFRY

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	5
2.1. Planläggningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	6
2.2.1. Tidigare utredningar	8
2.3. Ändamål och projektmål	8
2.3.1. Ändamål.....	8
2.3.2. Projektmål	8
2.3.3. Transportpolitiska mål.....	8
2.3.4. Miljö kvalitetsmål	9
3. Åtgärdens omfattning	9
4. Rivningsarbeten.....	10
5. Utrednings- och influensområde.....	10
5.1. Tematisk avgränsning.....	11
6. Miljöförutsättningar	12
6.1. Områdesbeskrivning och landskapsbild	12
6.2. Riksintressen och skyddade områden	12
6.2.1. Riksintressen.....	12
6.2.2. Övriga skyddade områden.....	14
6.3. Befolkning och människors hälsa samt rekreation och friluftsliv	14
6.4. Naturmiljö.....	15
6.4.1. Dokumenterade områden med naturvärden.....	15
6.4.2. Rödlistade arter och skyddade arter	17
6.4.3. Naturvärdesinventering	19
6.4.4. Invasiva arter	22
6.5. Kulturmiljö	22
6.5.1. Kulturhistorisk bakgrund	22
6.5.2. Identifierade värdebärare	24
6.5.3. Fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar.....	27
6.5.4. Kommunalt uppmärksammade kulturmiljöer.....	27
6.6. Naturresurser (Hushållning med mark- och vattenområden).....	27
6.6.1. Areella näringar	28
6.7. Rennäring	28
6.8. Markföroreningar	28

7.	Projektets miljöeffekter.....	29
7.1.	Områdesbeskrivning och landskapsbild.....	29
7.2.	Riksintressen och skyddade områden.....	30
7.3.	Befolkning och människors hälsa.....	30
7.4.	Naturmiljö.....	30
7.5.	Kulturmiljö.....	30
7.6.	Naturresurser (Hushållning med mark- och vattenområden).....	31
7.7.	Rennäring.....	32
7.8.	Markföroreningar.....	32
7.9.	Påverkan under byggtiden.....	32
7.10.	Påverkan på miljö kvalitetsmål.....	32
7.11.	Miljö kvalitetsnormer.....	32
7.12.	Miljö balkens hänsynsregler.....	33
8.	Skadeförebyggande åtgärder.....	33
9.	Bedömning av åtgärdens miljö påverkan.....	34
10.	Fortsatt arbete.....	35
10.1.	Viktiga frågeställningar.....	35
11.	Källor.....	36

1. Sammanfattning

Väg E45 är en viktig transportled med relativt hög andel tung trafik på de lågtrafikerade delarna utanför större tätorter. Vägen är en del av Funktionellt Prioriterat Vägnät, FPV, för godstransporter, långväga personresor och för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik.

Alternativa vägar saknas för trafiken mellan Tullingsås och Strömsund. Det medför problem främst för oskyddade trafikanter, där E45 fungerar som en genomfartsled såväl som lokalgata med gång- och cykeltrafik. Behovet av att förbättra trafiken för oskyddade trafikanter längs sträckan är stort.

Trafikverket upprättar en vägplan för en ca 4 km lång gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs med E45. GCM-vägens placering är inte fastställd i detta skede av vägplanen.

Naturmiljön bedöms påverkas marginellt av projektet. Genom att ta hänsyn till naturmiljön under projekteringsarbetet och den fortsatta planeringen. En positiv effekt av projektet kommer vara hantering och borttagande av invasiva arter. Avverkning av alléer kan bli aktuellt, men genom att återplantering kan det ge små negativa effekter.

Under kommande projekteringsarbete kommer kulturmiljön i projektområdet beaktas. Anpassningar kommer göras för att det inte ska leda till påtagliga negativa effekter och minimera intrång.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer behöva utredas vidare och inarbetas i vägplanen för att minimera påverkan och störningar under byggskedet.

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

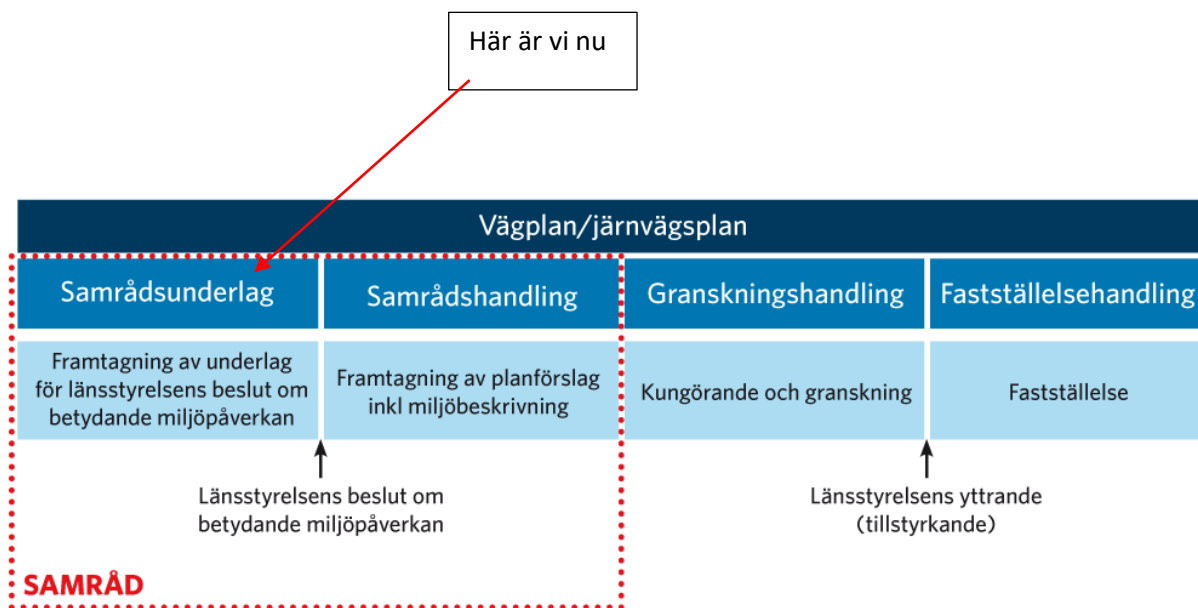
2. Inledning

2.1. Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tar vi fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön, se figur 2.1–1. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det är i detta skede (samrådsunderlag) som vägplanen är i nu.

Samråd bedrivs kontinuerligt i processen, för att utbyta information och inhämta synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

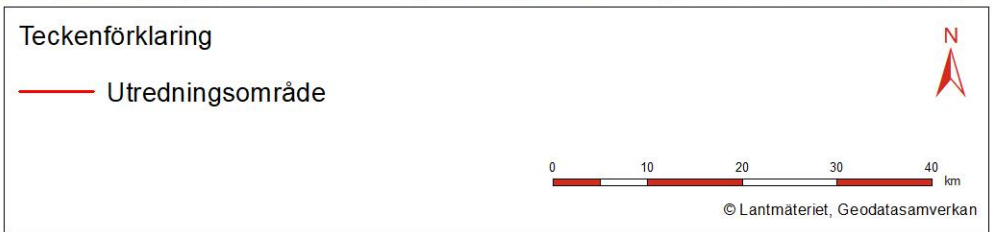
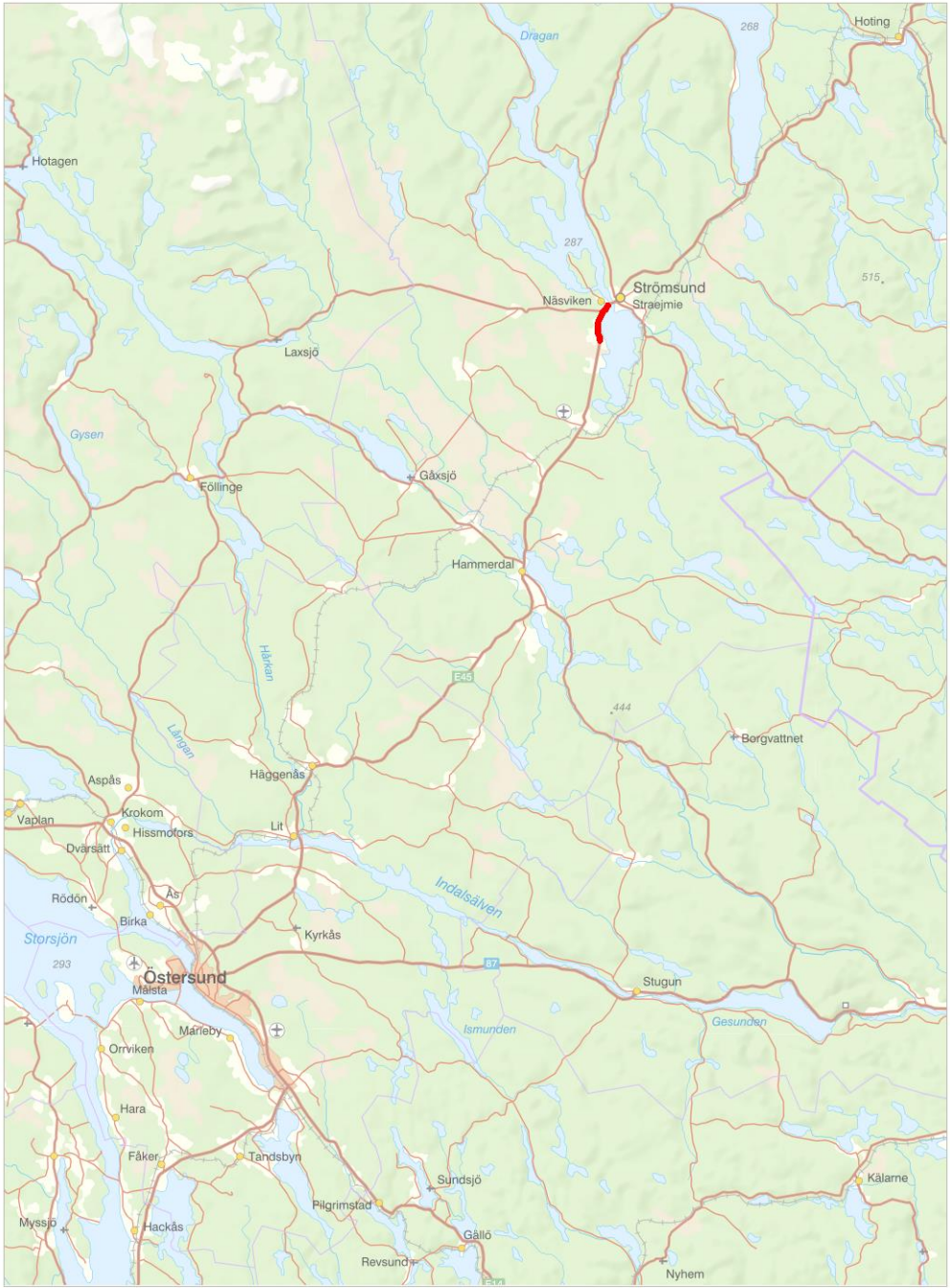


Figur 2.1–1. Planläggningsprocessen. Vägplanen är just nu skede samrådsunderlag.

2.2. Bakgrund

Väg E45 är en viktig transportled med relativ hög andel tung trafik på de lågtrafikerade delarna utanför större tätorter. Väg E45 är utpekad som Funktionellt Prioriterat Vägnät (FPV) för godstransporter, långväga personresor och på vissa delsträckor för daglig pendling med bil eller kollektivtrafik. Väg E45 ingår i transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Stråket fyller en viktig funktion för arbetspendling, sjukvårdsresor, besöksnäring och godstransporter.

På den aktuella sträckan mellan orten Tullingsås och samhället Strömsund saknas alternativ väg för oskyddade trafikanter. Behovet av att förbättra trafiken för oskyddade trafikanter mellan Tullingsås och Strömsund är därför stort. Trafikverket planerar därför att anlägga en ny gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) längs sträckan. För aktuellt utredningsområde för ny GCM-väg, se figur 2.2.-1 och 5.1–1.



Figur 2.2–1 Orienteringskarta

Samrådsunderlag

TMALL X

2.2.1. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie har tidigare tagits fram, Åtgärdsvalsstudie – Inlandsstråket – Jämtland (2019-03-31).

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

2.3. Ändamål och projektmål

2.3.1. Ändamål

Projektets ändamål är att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs väg E45 mellan Tullingsås och Strömsund. GCM-vägen ska så långt som möjligt lokaliseras på en sida av E45 för att undvika många passager.

2.3.2. Projektmål

Följande projektmål har identifierats för projektet:

- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som färdas längs med E45
- Ökad säkerhet vid hållplatser och tillgänglighet till hållplatser för oskyddade trafikanter
- Negativ påverkan på omgivningen och landskapskaraktären ska undvikas så GCM-vägen ska anpassas och harmonisera med landskapet

2.3.3. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

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

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

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

2.3.4. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2030. De sexton miljökvalitetsmålen anges i tabell 2.3.4–1 och de grönmarkerade bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 2.3.4–1 – Sveriges miljökvalitetsmål. De grönmarkerade miljökvalitetsmålen bedöms beröras av projektet.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

3. Åtgärdens omfattning

Projektet sträcker sig från Tullingsås i söder till korsningen med väg 804 vid Näsvisen i norr. Totalt är det en sträcka om ca 4 km.

Längs sträckan ska en ny GCM-väg anläggas. På vilken sida utefter väg E45 som GCM-vägen förläggs kommer fastställas i ett senare skede, där vidare utredning kommer ta hänsyn till ett antal faktorer så som boende, målpunkter, utrymme, geoteknik, miljöaspekter, trafiksäkerhet med mera.

GCM-vägen kommer huvudsakligen separeras från E45 med skiljeremsa. Där det inte är möjligt planeras utformningen ske med kantstensseparering. Bredden på GCM-vägen planeras till minst 2,5 meter.

GCM-vägen kommer utformas så att man kan ta sig ifrån GCM-vägen till befintliga busshållplatser. Om viktiga målpunkter är belägna på motsatt sida sett från GCM-vägen, kommer gång- och cykelpassager över väg E45 anordnas. Minsta mått för detaljutformning vid anläggande av refuger/gångpassager ska vara 3,7 m (kantsten/kantsten) för att inrymma snöröjningsfordon.

GCM-vägen kommer projekteras enligt krav ”Krav – VGU, Vägars och gators utformning, publikations nr: 2022:001”.

4. Rivningsarbeten

Rivningsarbeten som kan bli aktuella inom projektet är rivning av belysningsstolpar, asfalt med mera. Omfattningen av vilka rivningsarbeten som behövs kommer utredas vidare i nästa skede.

5. Utrednings- och influensområde

Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen från Tullingsås i söder till korsningen med väg 804 vid Näsvisen i norr. Med utredningsområdet avses det område där effekter kan uppstå. I detta skede av vägplanen, i arbetet med samrådsunderlaget, utgår det från E45:ans vägmitt och 50 meter åt båda håll med en sträcka på ca 4 km. Detta för att i ett tidigt skede fånga upp miljöaspekter som kan beröras. Avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och influensområde i nutid och fram till prognosåret 2026. Planerad byggstart för projektet är satt till 2025.



Figur 5–1. Vägplanens utredningsområde.

Influensområdet är större än vägplanens utredningsområde. Inom influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan. För följande aspekter är influensområdet större:

- Rekreation och friluftsliv – åtgärder som leder till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet längs med och över väg E45 ger bättre möjlighet att nå områden för rekreation och friluftsliv.
- Mark och vatten – påverkan av vägtrafikens utsläpp till yt- och grundvatten.

- Biologisk mångfald – påverkan på spridningssamband och fragmentering av livsmiljöer för djur och växter i och med anläggning av ny GCM-väg.

5.1. Tematisk avgränsning

De miljöaspekter som identifierats för vidare utredning i projektet är:

- Landskapsbild
- Riksintressen och skyddade områden
- Befolkning, människors hälsa, friluftsliv och rekreation
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Naturresurser (hushållning med mark- och vattenområden)
- Rennäring
- Markföroreningar
- Klimatpåverkan
- Byggskedet störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning

Projektet bedöms inte påverka följande aspekter, som därmed inte kommer utredas vidare:

- Luftkvalitet – projektet bidrar inte till någon ökad mängd fordonstrafik. En gång- och cykelväg bidrar positivt till att förbättra luftkvaliteten i och med att utsläppen kan minska när fler väljer att gå eller cykla.
- Buller – projektet kommer inte medföra någon tillkommande trafikbuller efter byggskedet då en GCM-väg anläggs, som inte ger upphov till ökat vägtrafikbuller. När fler väljer att nyttja en GCM-väg minskar vägtrafikbullret vilket är positivt.

Projektet har bedömts tillhöra åtgärdskategori befintlig infrastruktur eftersom GCM-vägen anläggs längs befintlig väg E45. Bullerskyddsåtgärder kommer därför inte erbjudas inom ramen för detta projekt.

6. Miljöförutsättningar

6.1. Områdesbeskrivning och landskapsbild

På aktuell sträcka är väg E45 ganska flack, och vägen sträcker sig något österut längs med Russfjärden. Landskapet runt den aktuella sträckan är mestadels öppet, omväxlande och varierat. Det omgivande landskapets utmärkande karaktärsområden är odlingslandskap, skogslandskap, sjölandskap och bebyggelse.

Odlingslandskap

Längs södra halvan är landskapet mer öppet och består främst av småskaligt odlingslandskap blandat med gles bebyggelse och trädgårdar. Åkrarna består av både betes- och jordbruksmark. Öppenheten bidrar till att siktlinjer skapas med höjder och barrskog i fonden. Mellan vägen och jordbruksmarken består vägkanterna av äng eller klippt gräs.

Skogslandskap

Längs mellersta delen av utredningsområdet finns områden med produktionsskog bestående av blandskog av gran, tall och inslag av lövträd främst björk och asp.

Sjölandskap

I norra delen av sträckan går väg E45 nära Russfjärden. Här domineras landskapet av utblickar mot sjön. Utblickarna över vattnet bidrar till variation längs vägen och en mer öppen karaktär med längre siktlinjer.

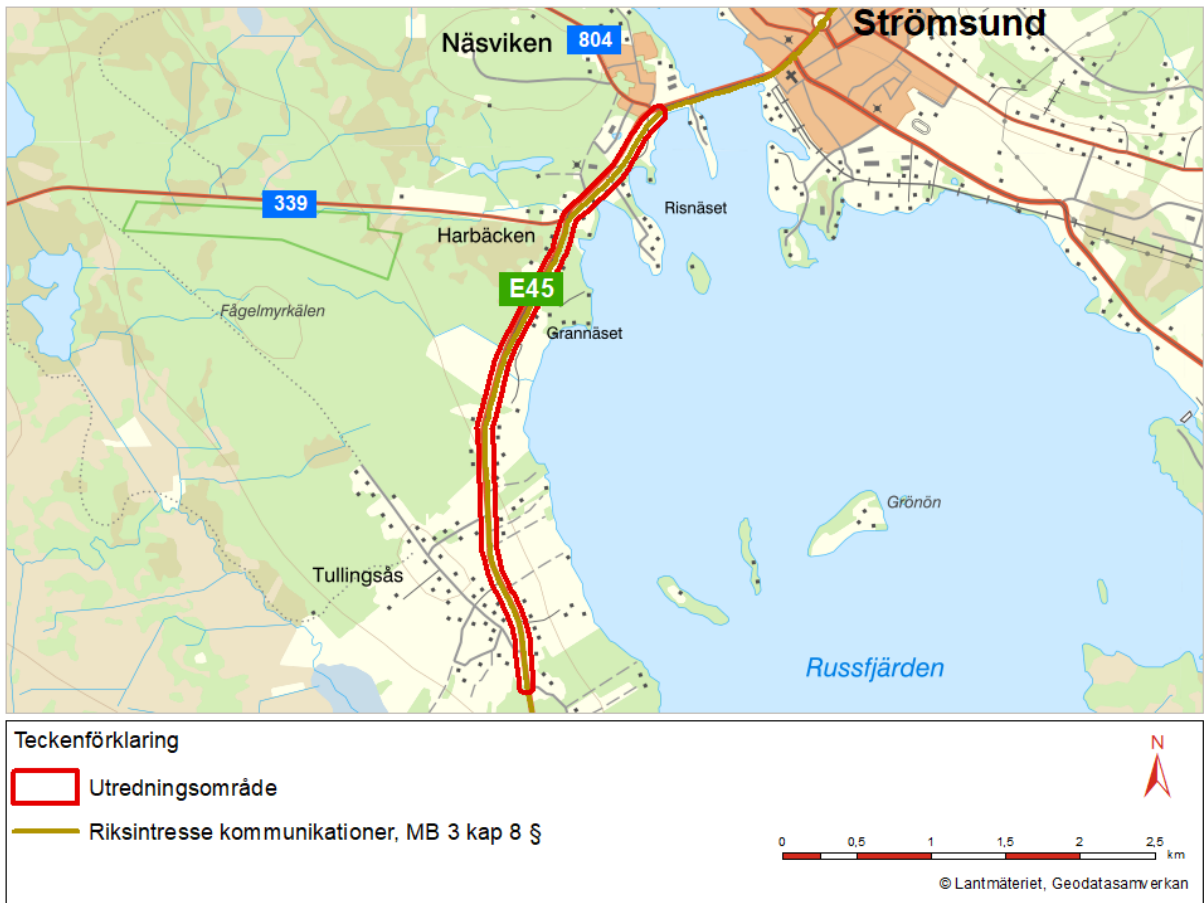
Bebyggelse

Bebyggelsen längs sträckan består av enstaka, utspridda villor och gårdar i trä med stora tomter. Här finns stora gräsmattor och många uppvuxna träd både som alléer och solitärträd, främst björk och gran. Det finns också många större solitärbuskar, främst hägg och sälg. Längst i norr finns en campingplats.

6.2. Riksintressen och skyddade områden

6.2.1. Riksintressen

Väg E45 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kap 8 §. Se figur 6.2.1–1 nedan.

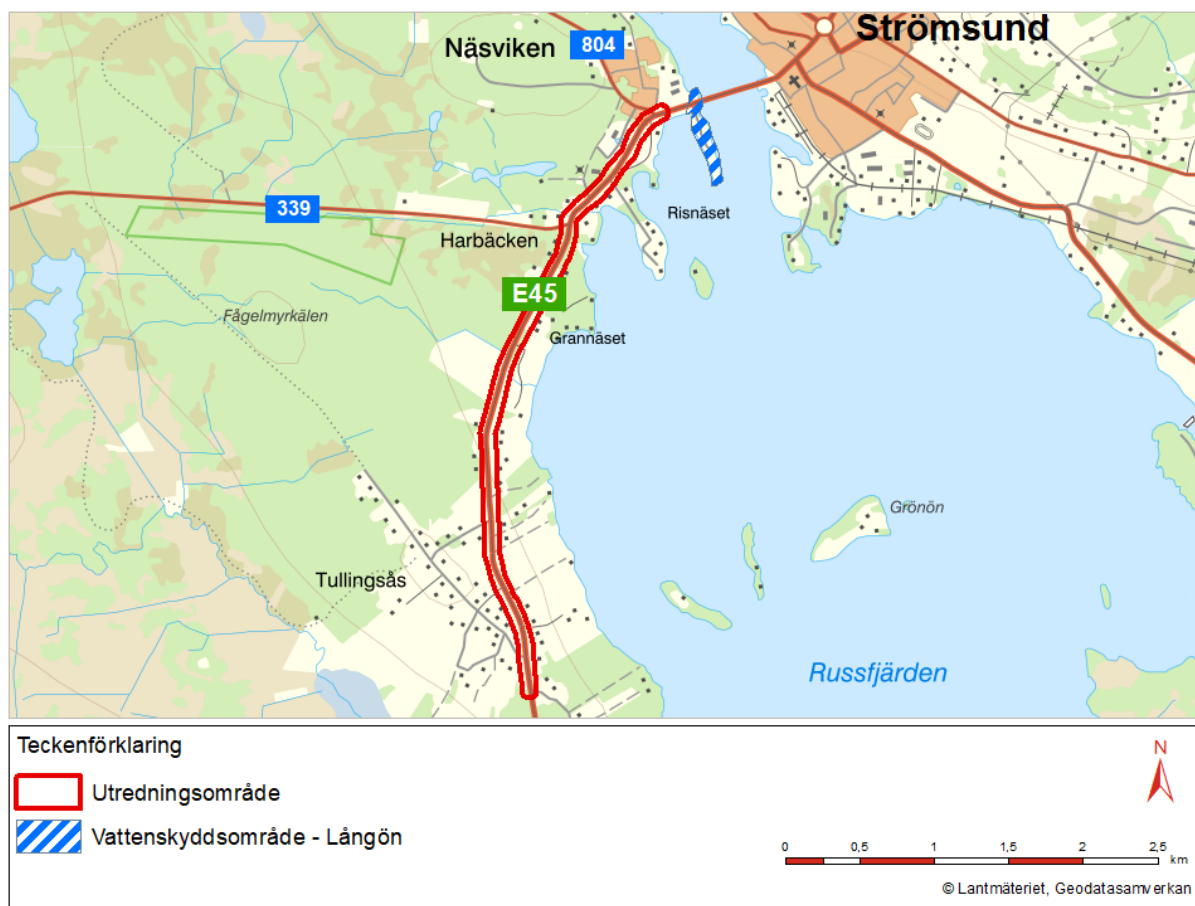


Figur 6.2.1–1. Väg E45 riksintresse för kommunikationer.

6.2.2. Övriga skyddade områden

Vattenskyddsområden

Utanför den norra delen av utredningsområdet finns ett fastställt vattenskyddsområde (Långön), med stöd av 19 kap 2 § vattenlagen. Det utgörs av en kommunal grundvattentäkt med tillhörande skyddsföreskrifter och är indelat i brunnsområde, inre- och yttreskyddzon samt övrig tillrinningszon. Se figur 6.2.2–1 för vattenskyddsområdet.



Figur 6.2.2–1. Vattenskyddsområde, Långön.

Områden som innefattas av det generella strandskyddet

Delar av utredningsområdet innefattas av det generella strandskyddet enligt 7 kap 13 § miljöbalken.

Områden som innefattas av det generella biotopskyddet

Inom utredningsområdet finns det objekt som innefattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalkens 7 kap 11 §, se kapitel 6.4 3 Naturvärdesinventering.

6.3. Befolkning och människors hälsa samt rekreation och friluftsliv

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

Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad på flera sätt. Det kan röra sig om vägtrafikbuller, luftföroreningar och barriärpåverkan. Längs den aktuella sträckan rör det sig främst om barriärpåverkan. Eftersom det inte finns någon befintlig gång- och cykelväg innebär det att

oskyddade trafikanter får färdas längs E45:ans vägrenar, vilket inte är trafiksäkert. Vägen kan också vara svår att korsa eftersom det inte finns några ordnade passager över vägen.

Trots ett etablerat vägnät och en relativ närhet till den större orten Strömsund etablerades i Tullingsås ett postkontor och snabbköp under 1940–50-talet. Folkhemmet och föreningslivets framväxt bidrog också till anläggandet av Åbacka dansbana, som invigdes 1957 och som kom att bli en samlingspunkt för människor i trakten. Idag saknar samhället verksamheter utöver det vandrarhem som bedrivs på Tullingsåsgården.

6.4. Naturmiljö

6.4.1. Dokumenterade områden med naturvärden

Det finns sumpskogar och områden med naturvärden utpekade av Skogsstyrelsen i närheten men utanför utredningsområdet. Närmaste avståndet till sumpskog är ca 80 m och närmsta avståndet till område med naturvärden är ca 130 m. Avståndet är mätt från E45:ans vägmitt.

Inom utredningsområdet finns två artrika vägmiljöer utpekade av Trafikverket. I södra delen av inventeringsområdet innefattas båda sidorna av väg E45 av objekt AV5408, Tullingsås-Hallviken-Strömsund. Längden på objektet är cirka 18 km. Objektet utgörs av en torrbacke med rödlistade arter, skyddade/fridlysta arter, indikator- och signalarter och sällsynta arter. Området är en rik blommande sträcka, har biotopkvalitéer och är en del av ett landskapssamband.

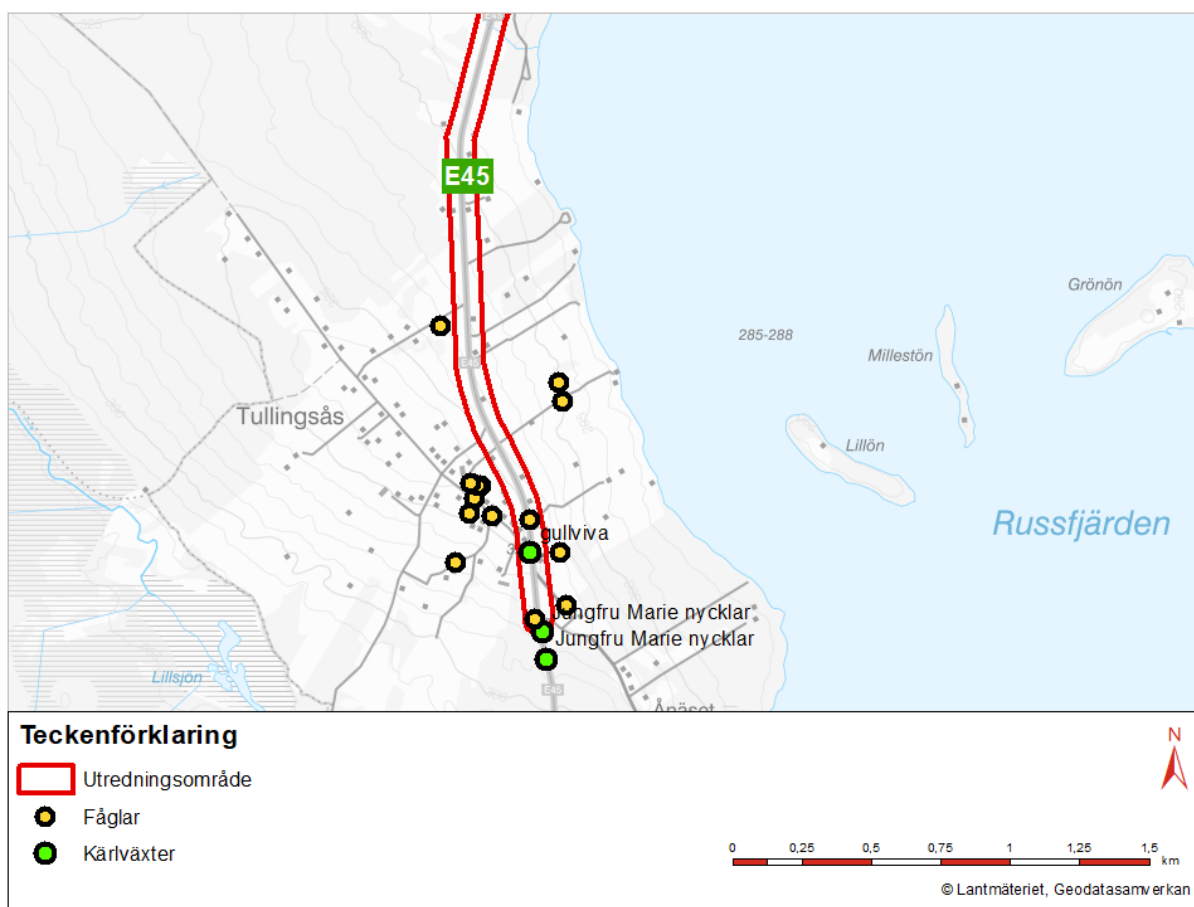
Det finns även en artrik vägmiljö längs båda sidor av väg 339 i den norra delen av utredningsområdet, objekt AV2010, Bredkälsflon. Den totala längden på området är cirka 1,4 km. Objektet utgörs av en torrbacksbiotop med förekomst av skyddade/fridlysta arter, indikator- och signalarter och sällsynta arter och är en rik blommande sträcka. Sträckan utgör ett landskapssamband och är bedömd som en intressant insektslokal med fynd av skogsnätfjäril, ängshumla, prydlig pärlemorfjäril och den rödlistade arten violettekantad guldvinge (NT). Längs den utpekade vägmiljön finns den invasiva arten blomsterlupin noterad.

För områden med dokumenterade naturvärden se figur 6.4.1–1.

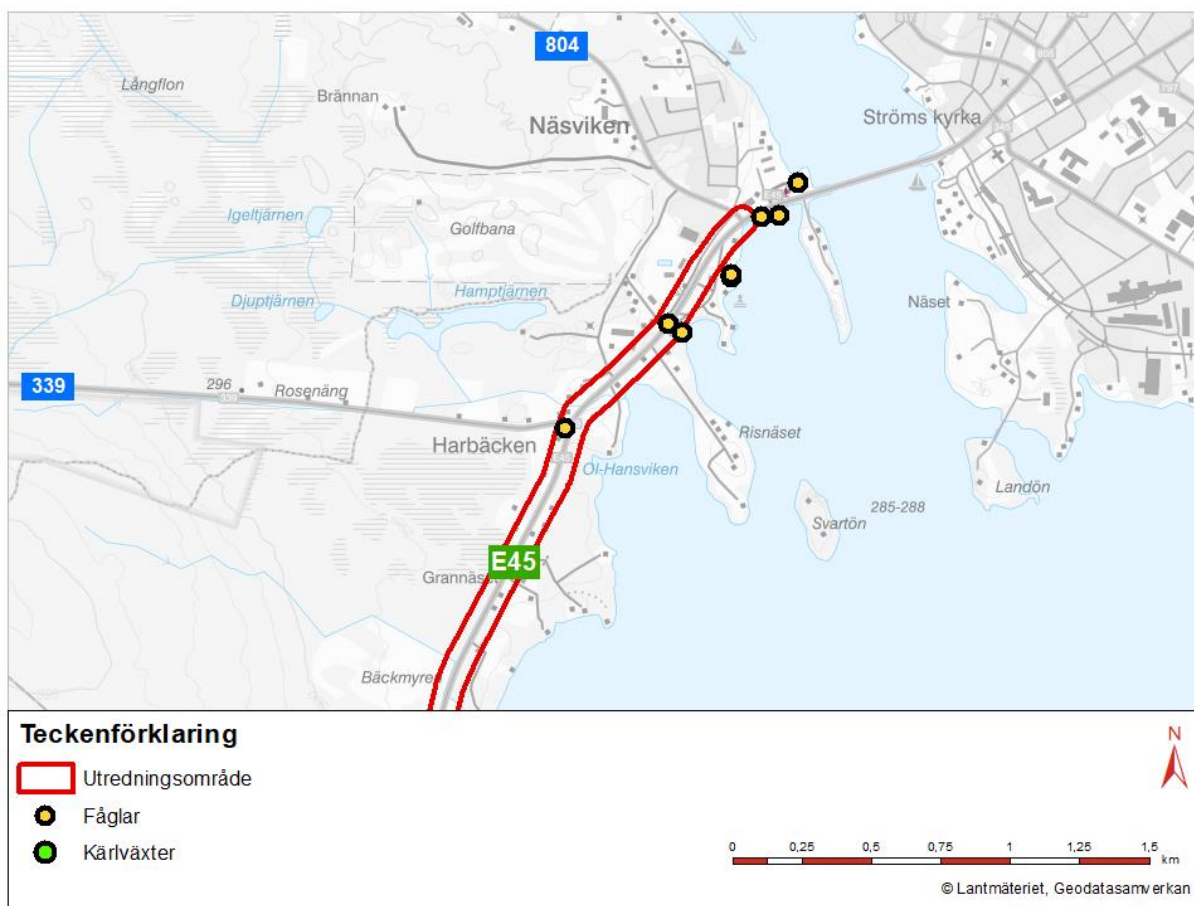
6.4.2. Rödlistade arter och skyddade arter

Ett artutdrag från SLU Artdatabanken har gjorts. Artutdraget omfattade fynd av rödlistade arter, Natura 2000 arter (arter i fågeldirektivets bilaga 1 och habitatdirektivets bilaga 2,4,5), fridlysta arter (exklusive fåglar) och skyddsklassade arter, samtliga fågelfynd med häckningskriterium och invasiva arter. Artuttaget utfördes med en buffert på 200 m från väg E45. Fridlysta växter och de fågelarter som både är fridlysta och rödlistade och presenteras i figur 6.4.2–1 och 6.4.2–2. De fridlysta växtarterna gullviva och Jungfru Marie nycklar finns noterade inom uttagsområdet. Det finns en stor förekomst av både skogs- och sjöfåglar inom området för uttaget. Flera sekretessbelagda arter finns i området för uttaget, men redovisas inte i detta underlag.

De fridlysta och rödlistade växtarter samt rödlistade fågelarter (alla fågelarter är fridlysta) som påträffats inom 200 meter från E45 framgår i tabell 6.4.-1 nedan.



Figur 6.4.2–1. Fridlysta växter och fågelarter identifierade inom och i närhet av utredningsområdet.



Figur 6.4.2–2. Fridlysta växter och fågelarter identifierade inom och i närhet av utredningsområdet.

Tabell 6.4.2-1. De fridlysta och rödlistade växtarter samt rödlistade fågelarter (alla fågelarter är fridlysta) som påträffats inom 200 meter från E45.

Artnamn	Rödlistekategori
Jungfru Marie nycklar	Livskraftig
Gullviva	Livskraftig
Rödspov	Starkt hotad
Mindre hackspett	Nära hotad
Spillkråka	Nära hotad
Hornuggla	Nära hotad
Svartvit flugsnappare	Nära hotad
Lappspurv	Sårbar
Tornseglare	Starkt hotad
Rosenfink	Nära hotad
Brushane	Sårbar
Grönfink	Starkt hotad
Kråka	Nära hotad
Tofsvipa	Sårbar
Stare	Sårbar
Fiskmåsar	Nära hotad
Strandskata	Nära hotad
Gulspurv	Nära hotad

Backsvala	Sårbar
Storspov	Starkt hotad
Busksångare	Nära hotad
Rödvingetras	Nära hotad
Ärtsångare	Nära hotad
Vinterhämppling	Sårbar
Björktrast	Nära hotad
Kornknarr	Nära hotad
Drillsnäppa	Nära hotad
Duvhök	Nära hotad
Stenfalk	Nära hotad
Bläsand	Sårbar
Kricka	Sårbar
Videsparv	Nära hotad
Grönsångare	Nära hotad
Skrattmåså	Nära hotad
Hussvala	Sårbar
Årta	Starkt hotad
Treåtig hackspett	Nära hotad
Slaguggla	Nära hotad
Busksvätta	Nära hotad
Skedand	Nära hotad
Vaktel	Nära hotad
Tallbit	Sårbar
Gråtrut	Sårbar
Rapphöna	Nära hotad
Ortlonsparv	Akut hotad
Sävsparb	Nära hotad
Järpe	Nära hotad

6.4.3. Naturvärdesinventering

I detta skede av vägplanen har en naturvärdesinventering på förstudienivå genomförts för att kartlägga känsliga och värdefulla naturmiljöer längs med aktuell sträcka. Inventeringsområdet för förstudien består främst av villabebyggelse i odlingslandskap längs väg E45. Det förekommer även områden med produktionsskog, industrimark samt en campingplats.

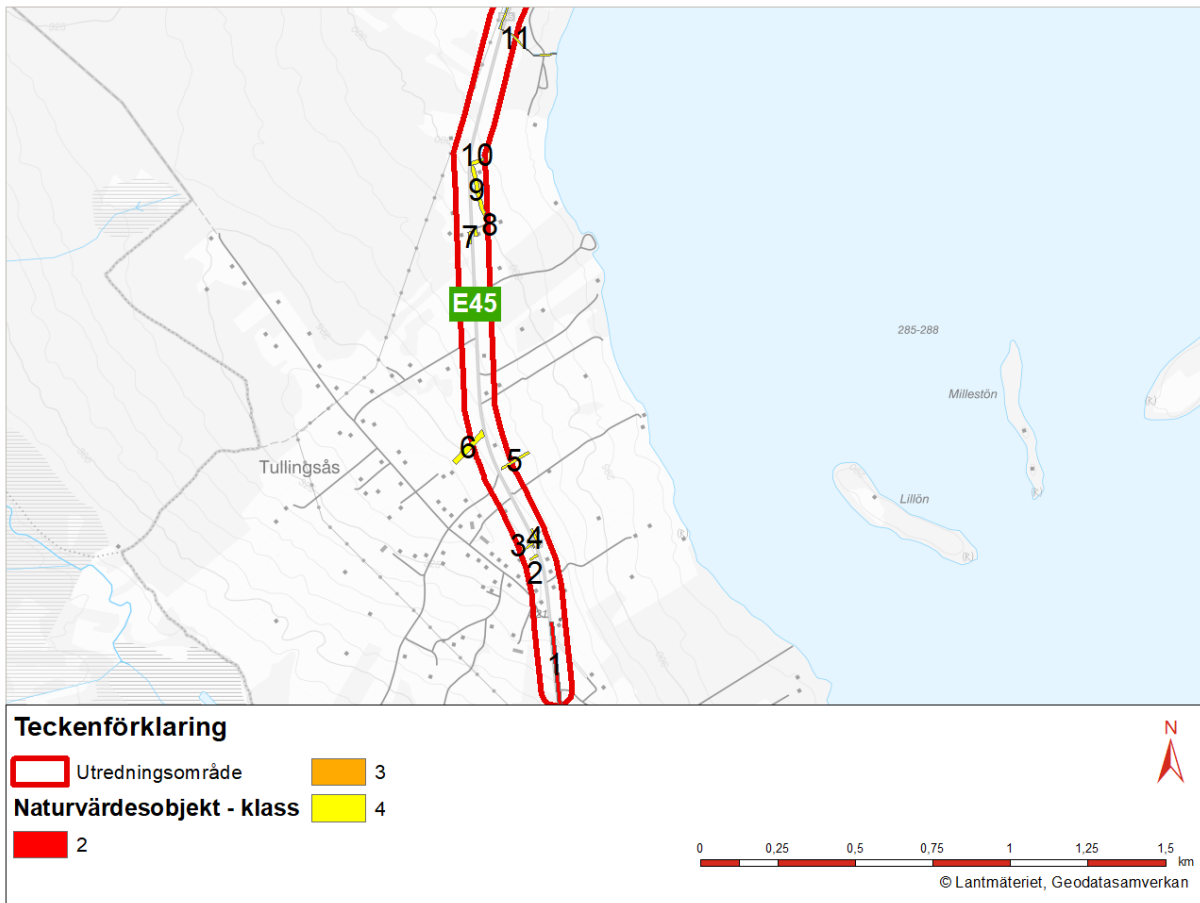
Naturvärdesobjekten som har påträffats inom inventeringsområdet har bedömts enligt en fyrskalig skala (klass 1–4). Klass 4 innebär att ett objekt har ett visst naturvärde, klass 3 innebär påtagligt naturvärde, klass 2 innebär högt naturvärde och klass 1 innebär högsta naturvärde.

Totalt har 20 potentiella naturvärdesobjekt identifierats inom inventeringsområdet varav två har klassats med högt naturvärde (artrika vägmiljöer) och ett med påtagligt naturvärde (Russfjärden), se figur 6.4.3–1 och 6.4.3–2, samt tabell 6.4.3–1. 17 potentiella naturvärdesobjekt har klassats med ett visst naturvärde bestående av 13 alléer, ett objekt utgörs av ett dike i jordbruksmark och två objekt utgörs av vattendrag. Alléerna och diket innefattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalkens 7 kap 11 §.

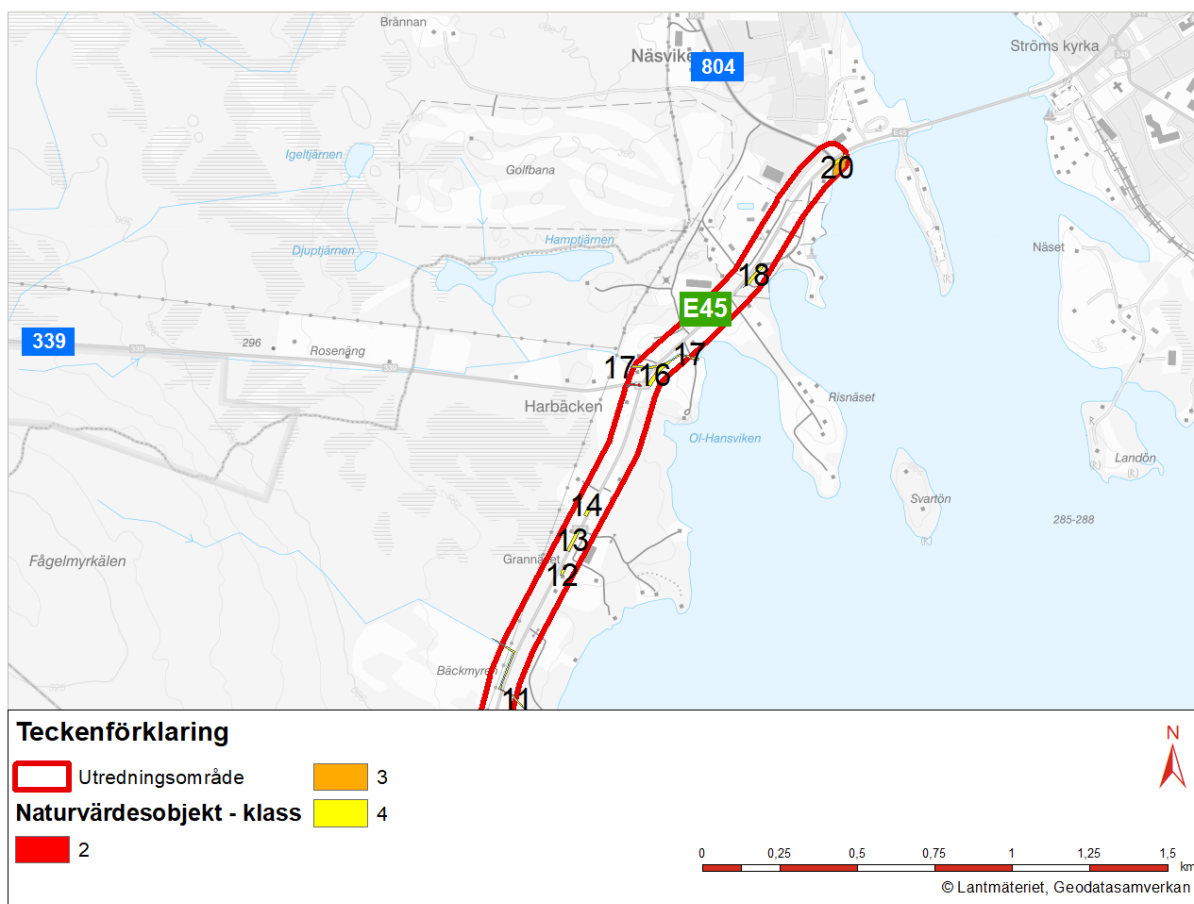
Vid korsningen med väg 339, på båda sidor av E45, växer den invasiva arten blomsterlupin.

Tabell 6.4.3–1 Översiktlig tabell över identifierade potentiella naturvärdesobjekt presenterade från söder till norr. Naturvärdesobjektens nummer framgår även i figur 6.4.3–1 och 6.4.3.-2 för att illustrera vart de återfinns längs sträckan.

Naturvärdes- objekt	Naturtyp	Naturvärdes- klass	Generella biotopskyddet
1. Artrik vägmiljö	Infrastruktur och bebyggd mark	2, högt naturvärde	Nej
2. Björkallé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
3. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
4. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
5. Dike	Vattendrag	4, visst naturvärde	Ja
6. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
7. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
8. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
9. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
10. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
11. Vattendrag vid Bäckmyren	Vattendrag	4, visst naturvärde	Nej
12. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
13. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
14. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
15. Artrik vägmiljö	Infrastruktur och bebyggd mark	2, högt naturvärde	Nej
16. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
17. Vattendrag	Vattendrag	4, visst naturvärde	Nej
18. Allé	Park och trädgård	4, visst naturvärde	Ja
19. Antropogen limnisk miljö	Antropogen limnisk miljö	4, visst naturvärde	Nej
20. Russfjärden	Grund sjö	3, påtagligt naturvärde	Nej



Figur 6.4.3–1. Identifierade naturvärdesobjekt inom utredningsområdet. Objekten är bedömda på en fyrskalig skala (1–4) där 1 har högsta naturvärde och 4 har visst naturvärde.



Figur 6.4.3–2. Identifiera naturvärdesobjekt inom utredningsområdet. Objekten är bedömda på en fyrskalig skala (1–4) där 1 har högsta naturvärde och 4 har visst naturvärde.

6.4.4. Invasiva arter

Vid korsningen med väg 339, på båda sidor av E45, växer den invasiva arten blomsterlupin. En del lupiner förekommer även vid Breckälven och även enstaka längs övriga sträckan.

6.5. Kulturmiljö

För detta projekt har en kulturarvsanalys genomförts för att identifiera kulturhistoriska värdebärande längs med sträckan.

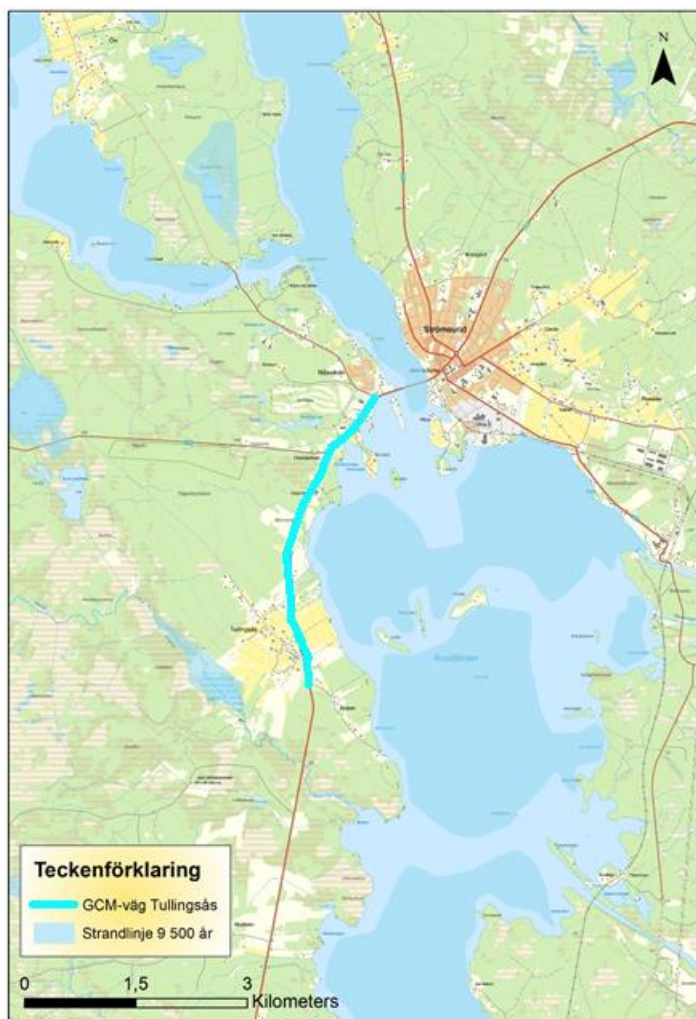
6.5.1. Kulturhistorisk bakgrund

Tullingsås är en småort med medeltida ursprung, placerad i ett rikt kulturlandskap. Landskapet är omväxlande med äldre åkermark närmast bebyggelsen som övergår till skog i utmarksområdena.

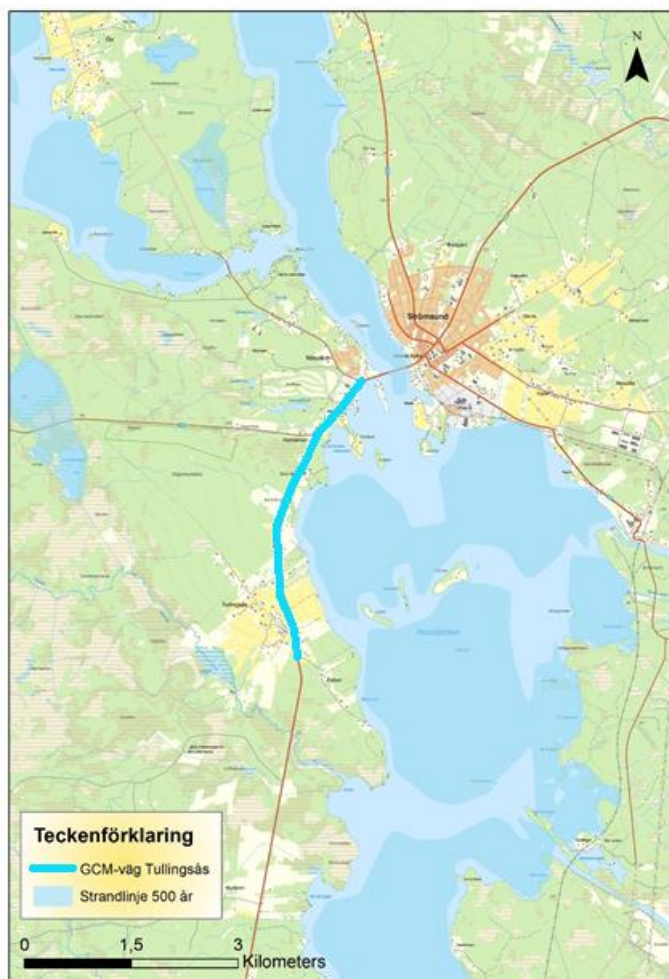
Området har en långtgående kontinuitet av mänsklig närvaro, då människor sökte sig in i området relativt omgående efter inlandsisens tillbakadragande. För 10 000 år sedan var området fortfarande täckt av is, något som ger ett kraftigt förändrat och nytillgängligt landskap kort därefter. Se figur 6.5.1–1 och 6.5.1–2 för historiska nivåer av strandlinjen och landskapets förändringar.

Längs en östlig sluttning från samhället ner mot Russfjärden har lösfynd av en skifferspets gjorts i åkermarken under sen 1800-tal (L194:6214). Likaså finns det registrerade boplatsslämningar vid Russfjärdens strand i höjd med Ånåset vilka dateras till stenålder genom fynd av skörbränd sten och slagen kvarts (L1946:6439, 6371, 6992). Detta indikerar mänsklig närvaro vid dagens Tullingsås redan

under stenåldern. Områdets kulturmiljöer karaktäriseras till stor del av en fångstkultur som fortlevt parallellt med jordbruket långt in i historisk tid.



Figur 6.5.1–1. Strandlinjenivåer över Tullingsås och Strömsund för 9 500 år sedan. Efter det att inlandsisen drar sig tillbaka för cirka 10 000 år sedan förändras landskapet drastiskt. Data från Sveriges Geologiska Undersökning, SGU. Skala 1:50



Figur 6.5.1–2. Strandlinjeförskjutning över Tullingsås- Strömsund för 500 år sedan. Efter inlandsisens drastiska tillbakadragande sker landhöjningen långsamt och genererar ett mer eller mindre oförändrat landskap under tusentals år. Data från SGU. Skala 1:50 000.

Tullingsås (*Tullingsåhs byen*) omnämns med skriftliga belägg från 1400-talets början. Samhället ingår i Ströms socken med Ströms kyrka, belägen i Strömsund som administrativt kyrkocentrum. Vägnätet, med nuvarande väg E45 har till synes funnits åtminstone sedan 1700-talets andra hälft, då vägen är synlig på storkifteskartan från 1767. Vägen har med stor sannolikhet varit den huvudsakliga kommunikationsvägen mellan Tullingsås, Strömsund och byarna Öhn och Harbäcken.

6.5.2. Identifierade värdebärare

Tullingsås samhälle karaktäriseras av äldre gårdsbebyggelse med autentiska uttryck tillsammans med modernare hus från 1900-talets första hälft. Bebyggelsen tillsammans med omgärdande spår från skogs- och jordbruk ger samhället sammantaget högt kulturvärde.

Väg E45 löper rakt igenom samhället, som dock är centrerat till vägens västra sida. Bebyggelse förekommer dock på båda sidor av vägen. De mer centrala delarna av Tullingsås nås från väg E45 via mindre avtagsvägar.

Bebyggelsen är en värdebärare för kulturmiljön i Tullingsås. Med värdebärare menas att detta uttryck är ett karaktärsdrag som bidrar till uppfattningen av kulturlandskapet och dess historiska utveckling. Den historiska läsbarheten är hög för samhället från 1800-talet fram till nutid. Jord- och skogsbruk

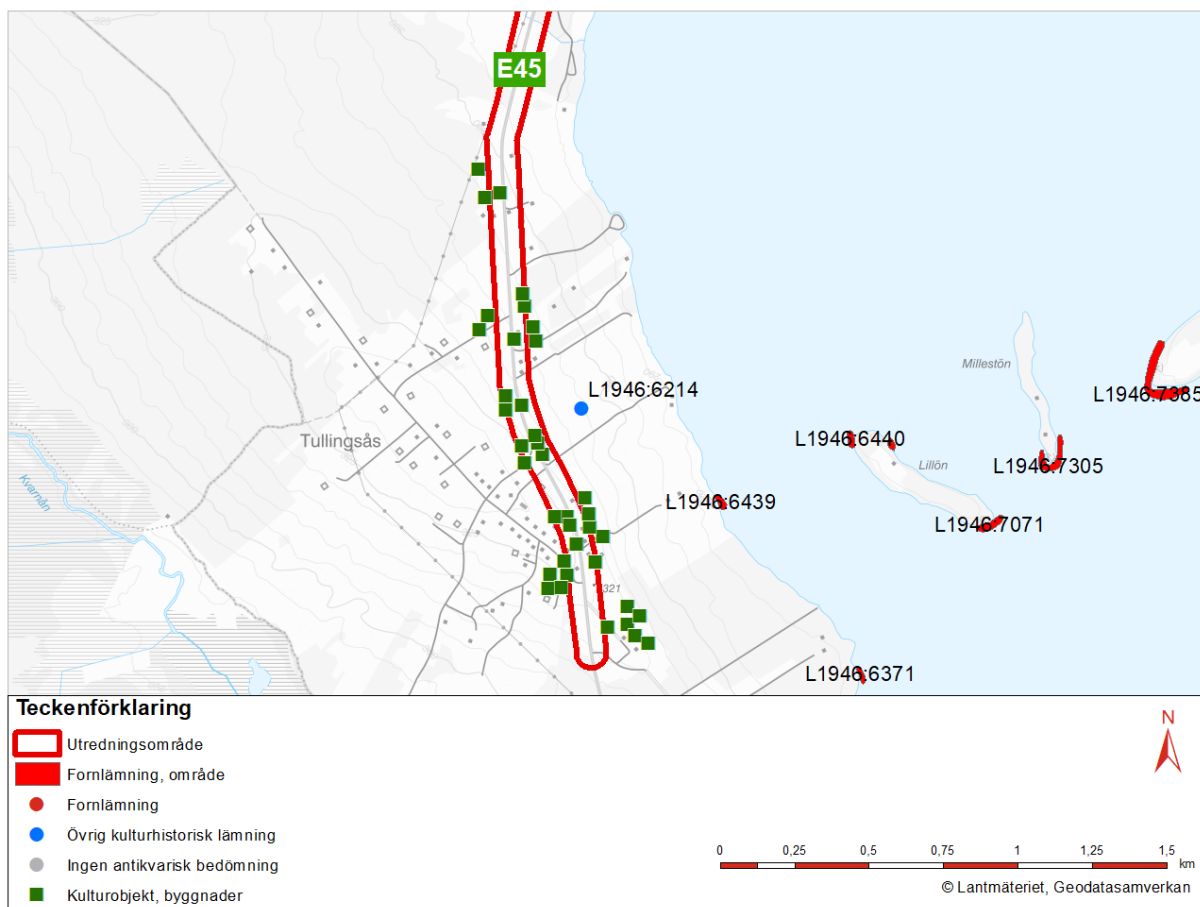
har satt en tydlig prägel på samhället liksom 1900-talets folkhem med dansbana, kiosk, postkontor och snabbköp. Generellt bedöms bebyggelsen ha bibehållit autentiska uttryck.

Utifrån byggnadernas autenticitet och historiska läsbarhet samt att de i flertalet förekommande fall uppförts före 1920-talets bebyggelseexpansion gör bebyggelsemiljön särskilt värdefull. För särskilt värdefull kulturhistorisk bebyggelse gäller att denna ej får försvanskas.

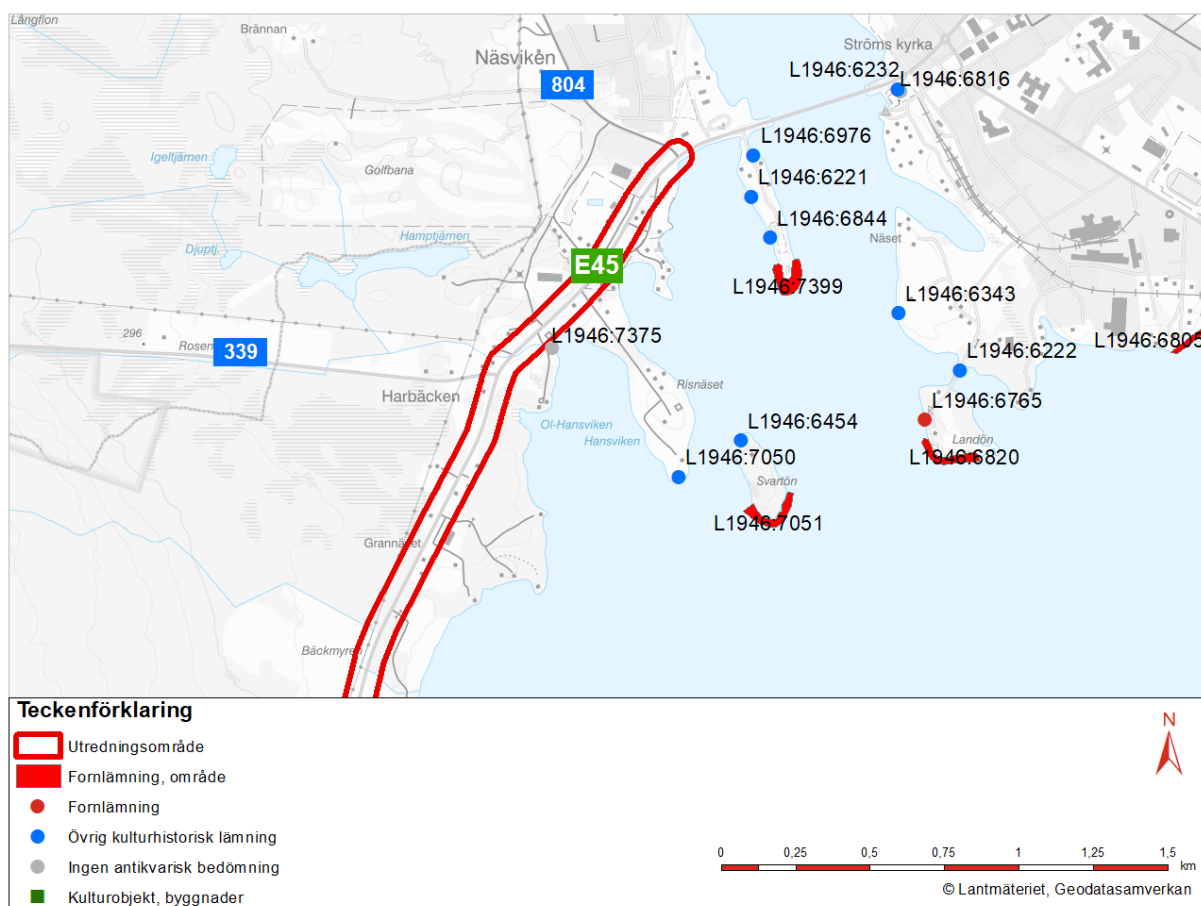
I utredningsområdets närhet har nedanstående kulturmiljöobjekt identifierats, se tabell 6.5.2–1 och figur 6.5.2–1 samt 6.5.1–2.

Tabell 6.5.2–1: Identifierade kulturmiljöobjekt i närheten av utredningsområdet

Lämning/Fastighet	Typ	Beskrivning
Strömsund-Tullingsås 3:18	Hus 9001	Bostadshus, uppförd under 1800-talet.
	Hus 9002	Vedbod, uppförd 1800–1920.
Strömsund-Tullingsås 1:12	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1880–1894
Strömsund-Tullingsås 1:13	Hus 3	Garage, uppfört 1969.
	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1940.
Strömsund-Tullingsås 3:24	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1940–1949.
Strömsund-Tullingsås 1:41	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1950.
Strömsund-Tullingsås S:2	Hus 9002	Bostadshus, uppfört 1910.
Strömsund-Tullingsås 3:17	Hus 8004	Ladugård, uppförd 1910.
Strömsund-Tullingsås 1:52	Hus 13	Bostadshus, uppfört 1960.
	Hus 9001	Ladugård, uppförd på 1800-talet.
	Hus 9002	Loge, uppförd på 1800-talet.
	Hus 6	Förvarings bod/vedbod uppförd 1950.
Strömsund-Tullingsås 4:3	Hus 7	Härbre, uppfört 1972.
	Hus 6	Lada, uppförd 1890–1909.
	Hus 9005	Härbre, uppfört 1750–1800.
Strömsund-Tullingsås 6:35	Hus 9004	Härbre, uppfört 1800–1850.
	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1954.
Strömsund-Tullingsås 7:24	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1939.
	Hus 2	Förvarings bod, uppförd 1972.
Strömsund-Tullingsås 7:78	Hus 1	Bostadshus, uppfört 1940–1949.
L1946:6214	Övrig kulturhistorisk lämning	Fyndplats för skifferspjutspets påträffad i åkermark vid plöjning på 1890-talet.
L1946:7375	Ingen antikvarisk bedömning	Avrättningsplats, uppgift om.



Figur 6.5.2–1. Bebyggelselämningar samt lämningar från Kulturmiljöregistret längs med utredningsområdet. Observera dock att ytterligare kulturmiljöbyggnader finns representerade i Tullingsås, som dock inte berörs av den planerade GCM-vägen. Källa: KMR, BeBR.



Figur 6.5.1–2. Bebyggelselämningar samt lämningar från Kulturmiljöregistret längs med utredningsområdet. Observera dock att ytterligare kulturmiljöbyggnader finns representerade i Tullingsås, som dock inte berörs av den planerade GCM-vägen. Källa: KMR, BeBR.

6.5.3. Fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar

Det påträffas inga registrerade lämningar i kulturmiljöregistret längs med utredningsområdet. Närmaste lämning är L1946:6214, fyndplats för skifferspet (övrig kulturhistorisk lämning).

I Harbäcken, strax nordost om vägskil 804 ska enligt uppgift ha legat en avrättningsplats (L1946:7375, ingen antikvarisk bedömning).

Närmaste registrerade fornlämning återfinns vid Russfjärden strand, L1946:6439, boplats. Inga registrerade lämningar påträffas i Skogsstyrelsens databaser.

6.5.4. Kommunalt uppmärksammade kulturmiljöer.

Strömsunds kommun saknar kulturmiljöprogram. Vissa utpekade intresseområden samt hänsynsföreskrifter finns dock översiktligt beskrivna i den kommunala översiktsplanen från år 2014. Under 2022 arbetar kommunen med att ta fram en ny översiktsplan. Kommunen påtalar också vikten av alla kulturmiljöer som en tillgång och identitetskapande faktor för bygden.

6.6. Naturresurser (Hushållning med mark- och vattenområden)

Russfjärden är en sjö som är en ytvattenförekomst klassad med miljö kvalitetsnormer (Ströms Vattudal, VISS EU_CD: SE708032-149042). Vattenförekomsten är kraftigt modifierat av vattenkraft och har klassats med en otillfredsstillande ekologisk potential på grund av påverkan av vattenkraft.

Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

Två vattendrag korsar väg E45 längs den aktuella sträckan. Vattendragen har inga namn och är inte heller klassade med miljö kvalitetsnormer. Båda rinner österut till Russfjärden.

Det finns ett antal energibrunnar i närheten av utredningsområdet (SGU Brunnarkiv). En dricksvattenbrunn har identifierats ca 230 meter utanför utredningsområdet. Brunnar kommer inventeras längre fram i anslutning till byggstart.

6.6.1. Areella näringar

Inom utredningsområdet finns både områden med jordbruksmark och produktionsskog. Jord- och skogsbruksmark är enligt 3 kapitel 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

6.7. Rennäring

Samebyarna Jijnjevaerie och Raedtievaerie ligger inom utredningsområdet. Jijnjevaerie har höst- och vinterlandsområden i den södra delen av utredningsområdet.

6.8. Markföreningar

Inom och i närheten av aktuell vägsträcka finns det sex verksamheter registrerade i EBH-portalen som potentiellt förorenade områden, se figur 6.8–1. Verksamheterna i fråga är bilvårdsanläggningar/bilverkstäder, oljegrus och asfaltverk samt vägtrafik.

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

Längs aktuell vägsträcka har ett fåtal trafikolyckor skett. Inget större läckage av olja, diesel, bensin eller andra potentiellt förorenade vätskor finns dokumenterat i samband med olyckorna.



Figur 6.8–1. Potentiellt förorenade områden inom och i närheten av utredningsområdet.

7. Projektets miljöeffekter

7.1. Områdesbeskrivning och landskapsbild

Siktlinjer och utblickar över omkringliggande landskap kan komma att påverkas där ny utrustning, exempelvis belysning, behöver placeras. Siktlinjer är viktiga för att sträckan ska upplevas som omväxlande och intressant så utrustning eller vegetation bör placeras så att inga viktiga siktlinjer förstörs.

Längs delar av sträckan finns det trädgårdar i anslutning till E45. Beroende på vilken sida av vägen som den planerade GCM-vägen anläggs på kan det bli nödvändigt med intrång i boendes närmiljö. Detta påverkar framför allt de boende, men även de som färdas längs vägen eftersom trädgårdar skapar trivsamma känslor och positiva upplevelsevärden. Trädgårdar har också stora biologiska och ekologiska värden. Bedömningen är dock att landskapsbilden inte påverkas påtagligt eftersom intrånget blir relativt små.

Befintliga större träd som finns tätt intill vägen riskerar att påverkas, vilket förutom förlust av ekologiska värden även kan påverka upplevelsevärdena eftersom de skapar karaktär, ger variation samt skydd för gående och cyklister. Detta bedöms inte påtagligt skada landskapsbilden då det kan komma att handla om enstaka träd.

7.2. Riksintressen och skyddade områden

Väg E45 som utgörs av riksintresse kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kap 8 § bedöms påverkas positivt eftersom tillgängligheten ökar längs sträckan i och med den planerade GCM-vägen.

Vattenskyddsområdet Långön bedöms inte påverkas av vägplanen då det ligger utanför projektet. Det kommer inte planeras några åtgärder inom inre- eller yttreskyddzon eller övrig tillrinningszon.

Vägprojektet bedöms inte påtagligt påverka det generella strandskyddet. Projektets planerade åtgärder bedöms inte motverka den allemansrättsliga tillgången till strandområden eller påverka djur- och växtlivets livsvillkor varken på land eller i vatten.

Bedömd påverkan på de generella biotopskydden framgår i kapitel 7.4 Naturmiljö.

7.3. Befolkning och människors hälsa

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

7.4. Naturmiljö

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer eventuell påverkan på de identifierade naturvårdsobjekten inklusive de objekt som innefattas av det generella biotopskyddet samt de rödlistade och fridlysta arterna att utredas vidare samt beaktas i projekteringsarbetet. En naturvärdesinventering i fält har utförts men är i detta skede inte klart.

Vidare utredning behövs för att så långt som möjligt minimera intrång och påverkan då det inte är fastställt vilken sida om väg E45 som den planerade GCM-vägen ska anläggas på. Eventuella intrång kommer hanteras i vägplanen, i samråd med berörd länsstyrelse samt genom eventuella anmälningspliktiga ärenden.

Alléer som riskerar att bli påverkade och behöver avverkas ska återplanteras så långt det är möjligt.

7.5. Kulturmiljö

I detta skede av vägplanen, status samrådsunderlag, finns det inte någon fastställd placering av den nya GCM-vägen. Ur kulturmiljömässigt perspektiv är den lämpligaste placeringen väster om väg E45. Att anlägga GCM-vägen på denna sida av vägen leder till att intrång i bebyggelser kan minimeras. Det bedöms vara svårare att anlägga GCM-vägen öst om E45 utan att påverka bebyggelser i vägen närhet, där vissa hus besitter höga kulturvärden.

Inga kända fornlämningar eller kulturhistoriska lämningar bedöms påverkas av projektet. Tullingsås kulturmiljöer har sitt kärnvärde i bebyggelsen, som bitvis uppvisar en hög historisk läsbarhet.

Det planerade vägprojektet förväntas inte leda till någon stor negativ konsekvens för de lokala kulturvärdena. Detta gäller dock under förutsättning att GCM-vägen placeras så att den inte medför intrång i skyddsvärd kulturbebyggelse.

Tullingsås som samhälle har ett högt kulturhistoriskt värde. Utifrån identifierade kulturmiljöobjekt i tabell 6.5.2–1 redovisas i tabellen nedan de värdebärande objekt som direkt eller indirekt kan antas påverkas av GCM-vägen. Värderingen av kulturmiljöobjekt har skett enligt nedanstående vedertagna kriterier:

Högt värde: Särskilt representativa miljöer och objekt som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett sammanhang. Miljöerna är välbevarade och ingår i ett tydligt sammanhang. Ofta har de hög grad av historisk läsbarhet. Högt värde omfattar även objekt som är särskilt betydelsebärande för ett förlopp eller en tid trots att sammanhanget idag är otydligt eller brutits.

Måttligt värde: Representativa miljöer som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett sammanhang. Miljöerna är vanliga och viktiga för den historiska läsbarheten.

Litet värde: Avgränsade miljöer där sammanhanget är otydligt eller har brutits. För dessa miljöer är graden av historisk läsbarhet låg.

Tabell 6.5.7-1 – Kulturhistoriska värdebärande objekt i direkt anslutning till utredningsområdet.

Objekt	Värdering	Motivering
Strömsund-Tullingsås 3:18	Högt värde	Torpbyggnad, knuttimrad och tillbyggd med träpanel, 1800-tal. Uthus med syllstensgrund, 1800-tal, nylagt plåttak. Bostadshus med tillbyggnad, tidigt 1900-tal. Komplettdgårdsmiljö i direkt anslutning till vägen.
Strömsund-Tullingsås 3:24	Måttligt värde	Bostadshus från 1940-tal, funktionalistiska uttryck. Fönster utbytta.
Strömsund-Tullingsås 1:13	Litet värde	Garage/ekonomibyggnad utan större sammanhang.
Strömsund-Tullingsås 1:41	Litet värde	Bostadshus från 1950-tal, renoverat och tillbyggt.
Strömsund-Tullingsås 1:52	Högt värde	Tullingsåsgården. Ladugård och loge från 1800-talet med hög historisk läsbarhet i gårdsmiljö. Förvaringsbod från mitten av 1900-talet. Placerade cirka 20 meter från väg E45.
Strömsund-Tullingsås 4:3	Högt värde	Gårdsmiljö med lada från 1800-talet med nylagt plåttak, härbre från 1700-tal i ursprungligt utförande samt ett yngre härbre från 1800-talets mitt. På motsatt sida E45 även oregistrerad förvaringsbod, till synes 1800-tal som tolkas tillhöra gården.
Strömsund-Tullingsås 7:24	Litet värde	Bostadshus från 1939 med tillhörande förvaringsbod från 1972. Bostaden har renoverats och saknar exteriöra värdebärande uttryck. Förvaringsbod till synes i ursprungligt skick.

7.6. Naturresurser (Hushållning med mark- och vattenområden)

Enligt 3 kap 1 § ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områden som är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Risken för att negativ påverkan skulle uppstå till följd av projektets åtgärder bedöms främst i samband med anläggningsarbeten, samt vid eventuell olycka. Genom att arbeta fram skyddsåtgärder som hindrar eventuella föroreningar från att nå vattenförekomsterna och vattenskyddsområdet kan dessa konsekvenser minimeras.

Byggnationen av den nya GCM-vägen kommer att ta ny mark i anspråk. Projektet bedöms inte leda till markintrång som påtagligt skadar, försvårar eller motverkar mark- och vattenområden som anges i miljöbalkens 3 kap 2–9 §. Hur stort markintrånget blir kommer utredas vidare och redovisas i kommande skeden för vägplanen.

7.7. Rennäring

Det markanspråk som planeras för inom utredningsområdet bedöms inte påverka rennäringen, eftersom marken redan idag till största del nyttjas av infrastrukturanläggningar. Åtgärderna inom vägplanen bedöms inte försvåra samebyarnas intressen.

7.8. Markföroreningar

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

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

7.9. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kan olägenheter och miljöpåverkan förekomma. Dessa störningar gäller främst buller, vibrationer och damning. I den fortsatta planeringen utreds och föreslås lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder.

7.10. Påverkan på miljökvalitetsmål

Vägplanen kommer ha en påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen. Påverkan beror till största del på vilka intrång som projektet leder till, vilket inte är fastlagt i detta skede. Genom anpassningar i den fortsatta planeringen och väl avvägda skyddsåtgärder kan den negativa påverkan på miljökvalitetsmålen minimeras, och eventuellt leda till förbättringar.

I kommande arbete med vägplanen kommer en bedömning göras av projektets uppfyllelse av miljökvalitetsmålen.

7.11. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara av normen.

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

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2004:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta ett åtgärdsprogram då de överskrids.

Denna miljö kvalitetsnorm bedöms inte beröras då projektet inte medför någon ökning av fordonstrafik. Då projektet syftar till att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten bidrar till möjligheten att välja andra transportmedel än till exempel bil vilket är positivt för luftkvalitén.

Yt- och grundvatten

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

Projektet bedöms inte påverka några yt- eller grundvattenförekomster inom utredningsområdet. Då influensområdet är större och projektet gränsar till ett vattenskyddsområde kommer skyddsåtgärder inarbetas i vägplanen för att minska risken för påverkan under byggskedet.

Fisk- och musselvatten

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

Projektet bedöms inte påverka några fisk- eller musselvatten inom utrednings- eller influensområdet. Det finns inte några utpekade fisk- eller musselvatten i området.

Omgivningsbuller

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

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

7.12. Miljö balkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljö balkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljö balkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljö hänsyn ska öka.

De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång. Trafikverket har genom sin planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljö arbetet samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbördesregeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

8. Skadeförebyggande åtgärder

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljö effekter är:

- Utblickar över öppet landskap tas tillvara för att förhöja upplevelsen för gång- och cykeltrafikanter. Utrustning och vegetation placeras så att inga viktiga siktlinjer förstörs.
- Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på större träd och befintliga trädgårdar.
- Om större träd behöver tas ned planteras ny vegetation som kompensation.

- Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på rödlistade och skyddade växt- och djurarter arbetas fram i kommande projektering.
- Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på objekt som innefattas av det generella biotopskyddet.
- Skyddsåtgärder för att inte påverka rödlistade och fridlysta arter under häckning.
- Kulturmiljö – beakta de värdefulla miljöerna och byggnaderna under projekteringsarbetet för att minimera påverkan.
- Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på vattendrag samt yt- och grundvattenförekomster under byggtiden ska utredas vidare.
- Beredskap för hantering av förorenade massor inklusive invasiva arter ska alltid finnas under byggtiden.
- Säkerställa en god masshantering inom projektet för att inte sprida eventuella föroreningar och invasiva arter.

9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

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

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

Projektet kommer medföra nya markintrång, dock i markområden som idag redan är präglade av infrastruktur. Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då hänsyn kommer att tas, och Trafikverket menar att gestaltungsarbetet kan resultera i positiva effekter. Bland annat genom eventuella planteringar och bevarande och framhävande av siktlinjer.

När det gäller områden med naturvärden som kan påverkas är bedömningen att tillräcklig hänsyn kan tas till naturvärden genom anpassning av vägprojektet i den fortsatta planeringen.

För kulturmiljön bedöms det vara tillräckligt att fortsätta beakta kulturmiljöerna och göra anpassningar i den fortsatta planeringen, för att på så sätt se till värdena i största mån bevaras och intrång minimeras.

Genom en god masshantering av eventuellt förorenade massor och invasiva arter bedöms projektet kunna ge positiva effekter, eftersom det kommer säkerställa att projektet inte riskerar sprida invasiva arter eller eventuella föroreningar till ytterligare områden längs sträckan.

Projektet bedöms även bidra till förbättrad luftkvalité och minskat buller. En GCM-väg gör att fler kan välja bort bilen och därmed minskar utsläpp av partiklar samt minska trafikbullret.

Projektets syfte är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa samt rekreation och friluftsliv.

10. Fortsatt arbete

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

För åtgärder som ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ta fram en miljöbeskrivning, som innehåller uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Denna beskrivning ingår då som en del i planbeskrivningen i vägplanen.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs.

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

10.1. Viktiga frågeställningar

En naturvärdesinventering i fält har genomförts under sommaren 2022. I detta skede sammanställs rapporten. I arbetet med rapporten ska vidare arbete kring skyddade arter, objekt som innefattas av det generella biotopskyddet och övriga naturvärden utredas. Detta för att utreda om artskyddsutredningar och artskyddsdispens samt övriga skyddsåtgärder behövs.

Vid korsningen vid väg 339 som utgörs av en artrik väggkant. Längs väg 339 har violett guldvinge observerats. I fortsatt arbete ska påverkan på violett guldvinge och dess värdväxt ormrot beaktas. Vid eventuell påverkan ska samråd ske med länsstyrelsen.

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer en fortsatt utredning genomföras för att minimera påverkan på rödlistade och fridlysta arter under häckningsperioder.

11. Källor

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

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

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

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

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

Trafikverket. *Åtgärdsvalsstudie Inlandsstråket Dalarna – Jämtland*. 2019-03-31

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

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

Övriga underlagsmaterial och PM framtagna inom projektet

PM Förstudie Naturvärdesinventeringar

Kulturarvsanalys

PM Markmiljöinventering



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

www.trafikverket.se