

Plan- och miljöbeskrivning

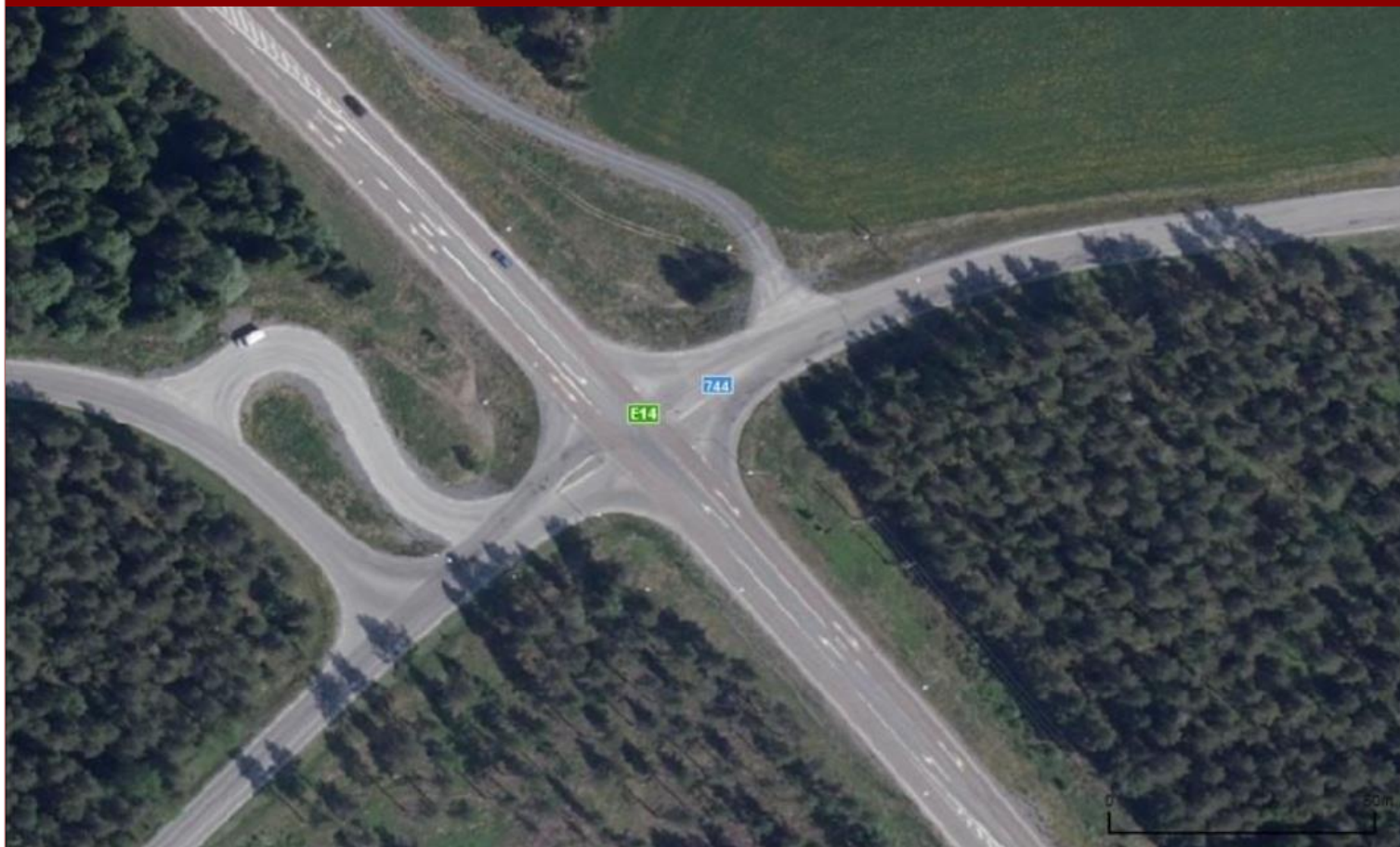
E14 Åskorset

Krokoms kommun, Jämtlands län

Vägplan

Granskningshandling

2026-03-10



Trafikverket

Postadress: Kyrkogatan 43B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-03-10

Ärendenummer: TRV 2025/135440 (TÄHS-2024-000561)

Kontaktperson: Ola Eckerdal, Projektledare Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY, om inget annat anges

Sammanfattning

Trafikverket planerar att anlägga en ny trafikplats vid Åskorset i Jämtlands län för att ersätta den befintliga, trafikfarliga korsningen mellan E14 och väg 744. Projektet syftar till att skapa en tillgänglig och säker passage över E14 för oskyddade trafikanter, samt att skapa en tillgänglig och säker korsning mellan E14 och väg 744. Korsningen har i dag bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet, samtidigt som området står inför en förväntad trafikökning kopplad till kommunens planerade utbyggnad av industri- och handelsområdet i Ås. Området har dessutom växande befolkning och goda möjligheter till pendling till Östersund.

Området kring vägplanen består främst av produktionsskog och jordbruksmark, med vissa naturvärden och enstaka skyddade arter. Ett odlingsröse som omfattas av generellt biotopskydd kommer behöva flyttas. Vägplanen medför intrång i brukningsbar jordbruksmark och påverkan på vissa naturvärdesbiotoper. Med planerade skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder bedöms påverkan som liten till måttligt negativ. Projektet bedöms inte påtagligt skada riksintressen och är förenligt med miljöbalkens hänsynsregler.

Planförslaget bedöms ge betydande förbättringar för trafiksäkerhet, framkomlighet, kollektivtrafikens funktion och möjligheter att gå och cykla. På sikt kan detta bidra till minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet. Projektets nyttor bedöms överväga de intrång som uppstår och projektet bedöms sammantaget uppfylla kraven enligt 13 § väglagen.

Innehåll

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.....	11
2.3 Landskapet.....	12
2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	12
2.5 Kommunal och regional fysisk planering.....	19
2.6 Byggtekniska förutsättningar	20
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	22
3.1 Vald lokalisering med motiv	22
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv	22
3.3 Vald utformning med motiv	22
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	30
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	32
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning	33
4 Miljöbeskrivning	34
4.1 Avgränsning av miljöaspekter.....	34
4.2 Metod	36
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	37
5 Övriga effekter och konsekvenser	44
5.1 Trafik och användargrupper.....	44
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	44
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	45
5.4 Fastigheter	52
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet.....	52
5.6 Byggskedet.....	53

6 Samlad bedömning	54
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser	54
6.2 Måluppfyllelse.....	55
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	58
6.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	59
6.5 Slutsats	61
7 Markanspråk	63
7.1 Vägrätt och vägområde	63
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	64
8 Fortsatt arbete	66
8.1 Planläggningsprocess	66
8.2 Fastställelseprövning	66
8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.	67
8.4 Kostnader och finansiering	67
9 Referenser	68
10 Sakkunskap	70

1 Inledning

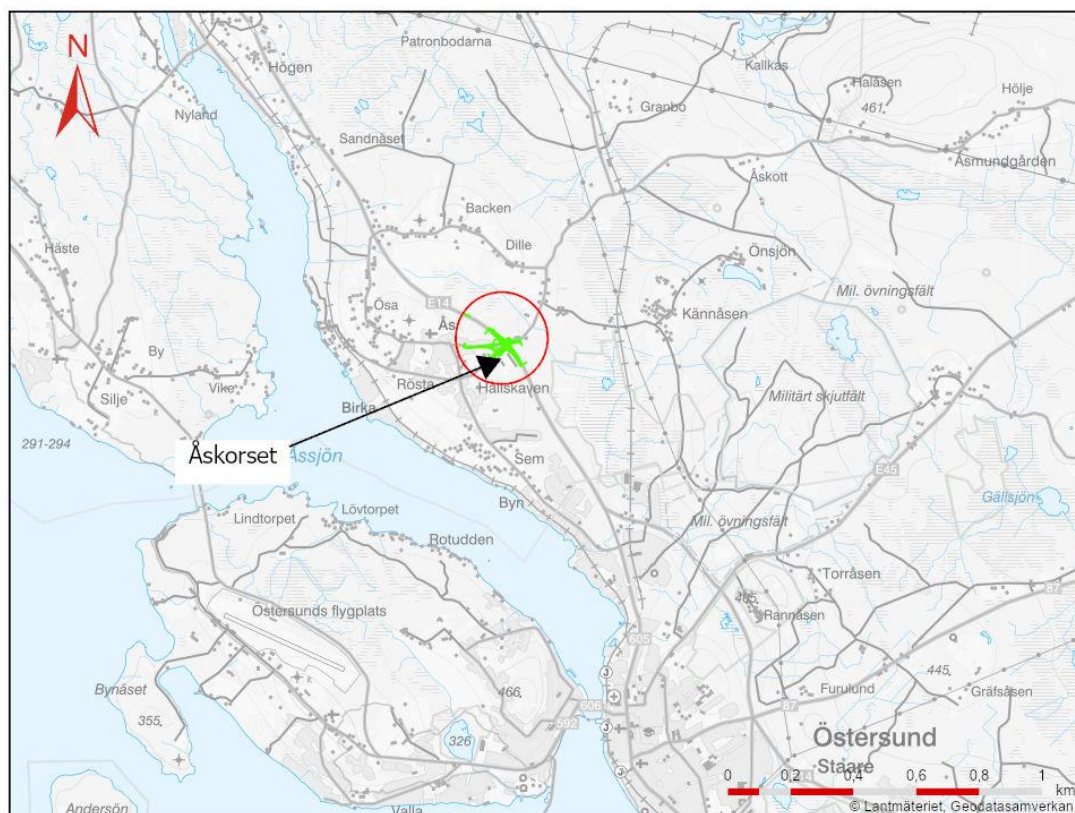
1.1 Planens huvuddrag

Trafikverket Norra regionen planerar för anläggande av ny trafikplats vid Åskorset, Jämtlands län. Den nya trafikplatsen ersätter den befintliga korsningsutformningen. Se Figur 1 för översiktsbild var projektet är lokaliserat.

Den nya trafikplatsen utformas med en bro över E14.

På väg 744, väst om korsningen, anläggs en ny cirkulationsplats och gång- och cykelvägar. Nyhemsvägen får en ny dragning som följd av trafikplatsens utformning.

Figur 1 Översiktskarta som visar var projektet är lokaliserat



1.2 Bakgrund och behov

Trafiksäkerheten i den befintliga korsningen mellan E14 och väg 744 är bristande. Under vissa tider på dygnet är det problematiskt för trafikanter att passera över samt ansluta till E14 från väg 744. I dagsläget saknas det kollektivtrafiklösningar på platsen. E14 är en viktig väg för näringslivets transporter och för arbetspendling.

Krokoms kommun arbetar för en utökning av det närliggande industriområde som redan idag genererar tunga transporter. Transporterna till och från området

förväntas öka i takt med att industriområdet byggts ut och samtidigt är befolkningsmängden i hela Åsområdet under tillväxt.

Planläggningsprocessen

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

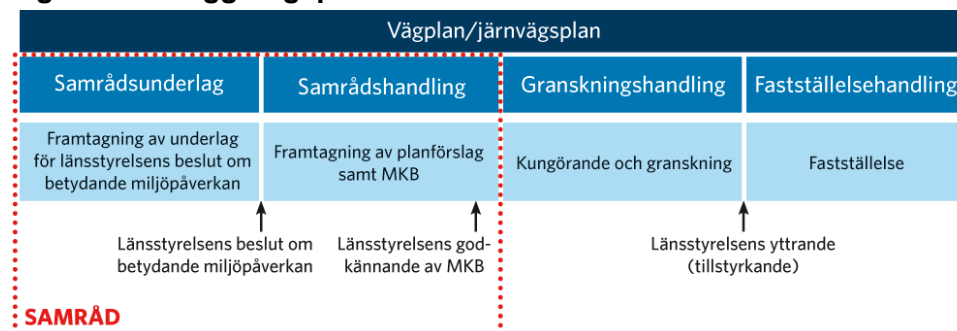
I början av planläggningen tog Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Detta underlag låg till grund för länsstyrelsens beslut om att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (beslut togs i augusti 2025). Ett kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan togs januari 2026, eftersom projektet utökades efter samrådsunderlagsskedet. I och med detta beslut behöver ingen separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram, utan en miljöbeskrivning ingår i denna planbeskrivning.

Planen har varit ute på samråd, i skedet samrådshandling och ett samrådsmöte på orten har genomförts. Under samrådsperioden har planförslaget redovisats för myndigheter, organisationer och allmänheten samtidigt som det funnits möjlighet att lämna synpunkter.

Nu går planen in i skedet granskningshandling. I denna plan- och miljöbeskrivning, ihop med plankartor och illustrationskartor, redovisas den färdiga väganläggningen och hur det påverkar omgivningen.

Planen kommer ställas ut för granskning vilket innebär att myndigheter, organisationer och enskilt berörda kommer kunna yttra sig över vägplanen.

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 skapa en tillgänglig och säker passage över E14 för oskyddade trafikanter, samt att skapa en tillgänglig och säker korsning mellan E14 och väg 744.

De miljö kvalitetsmål som bedöms relevant för vägplanen är ett rikt växt- och djurliv, begränsad klimatpåverkan, frisk luft, giftfri miljö, levande skogar, ett rikt odlingslandskap och god bebyggd miljö.

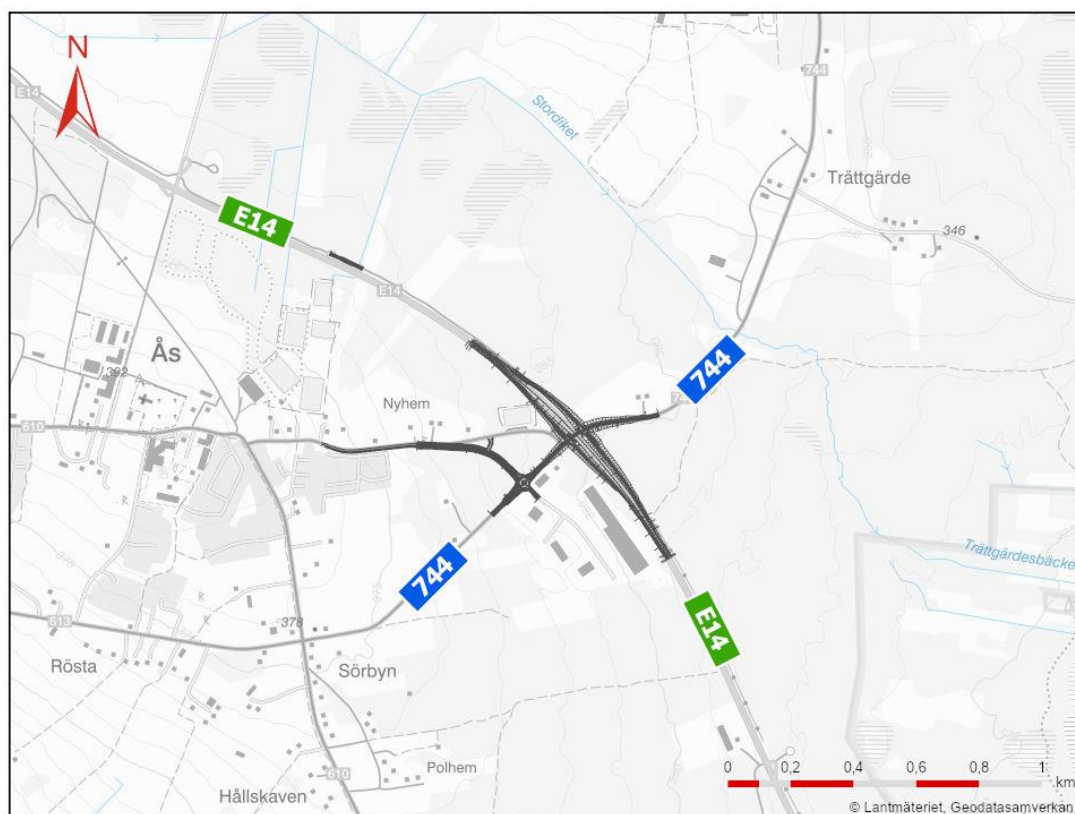
När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till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

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Vägplanen omfattar korsningen mellan E14 och väg 744 i Ås, samt delar av anslutande vägar, i 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.

Figur 3 Geografisk avgränsning av projektet



1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Prognosåret 2040 används för bedömning av projektets effekter och konsekvenser, och ligger till grund för väganläggningens dimensionering.

Beräknad byggtid är två år från byggstart till färdig anläggning.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

2.1.1 Anläggningen

Den befintliga korsningen ligger i ett relativt plant område med små höjdskillnader. Korsningen utgörs idag av en fyrvägskorsning mellan E14, Åskottsvägen (väg 744) i sydväst och väg 744 i nordöst.

Nuvarande utformning har en låg tillgänglighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Det saknas gång- och cykelvägar inom planområdet, vilket innebär att oskyddade trafikanter får dela vägutrymmet med fordonstrafikanter. Dessutom finns ingen passage över E14.

Efter korsningspunkten ansluter en vändslinga i sydväst och Nyhemsvägen (väg 744.1) till Åskottsvägen. Samtliga vägar är statliga vägar.

En enskild väg för uppsamling av fastighetsanslutningar längs E14 ansluter till väg 744 nordöst om korsningen.

2.1.2 Trafik

E14 är en 2+1 väg och hastighetsstandarderna är 100 km/tim. I anslutning till korsningen har hastigheten lokalt sänkts till 70 km/tim och ATK-kameror (hastighetskameror) finns längs E14 för att hastigheten ska hållas nere.

I Tabell 1 visas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT).

De skyltade hastigheterna på omkringliggande vägar är följande:

- Nyhemsvägen – 60 km/tim
- Åskottsvägen – 70 km/tim
- Väg 744 – 80 km/tim

Tabell 1 Nuvarande årsmedeldygnstrafik

Vägsnitt	Totaltrafik fordon/dygn	Tung trafik, fordon/dygn	Mätår
E14, söder om korsningen	9 350	560	2022
E14, norr om korsningen	7 670	470	2022
744, öster om korsningen	490	110	2013
744, väst Åskottsvägen,	1 000	70	2015
744.1, Nyhemsvägen	730	45	2015

2.1.3 Trafikprognos

Uppräkning av trafikflödena för nuläget till prognosår 2045 har genomförts med hjälp av Trafikverkets trafikutvecklingstal för vägtrafik. Dessutom har uppgifter inhämtats från Krokoms kommun för hur framtida exploateringar påverkar den framtida trafikökningen. Tabell 2 visar på den prognostiserade årsmedeldygnstrafiken.

Tabell 2 - Trafikprognos, årsmedeldygnstrafik år 2045

Vägsnitt	Totaltrafik fordon/dygn	Tung trafik, fordon/dygn	Andel tung trafik
E14, söder om korsningen	12 500	870	7 %
E14, nor om korsningen	9 200	645	7 %
744, öster om korsningen	1 000	85	9 %
744, Åskottsvägen, väster om korsningen	5 400	290	5 %
744.1, Nyhemsvägen	2 100	70	3 %

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Tätorten Ås har 1 471 invånare (2021). Åsbygden utgör ett av de äldsta bofasta jordbruksområdena i länet. Det är ett attraktivt område för framför allt unga familjer med barn, där attraktionen ligger i det storslagna landskapet med levande jordbruk i kombination till närhet till arbetstillfällen och utbildningar i Östersund.

Det finns en rik variation av verksamheter i centrala Ås, men sysselsättningsgraden är låg eftersom många pendlar till arbetsplatser i närliggande orter. Den offentliga sektorn utgör den viktigaste näringsgrenen.

Åskorset har pekats ut i Krokoms kommuns översiktsplan (2015) som ett särskilt attraktivt område för verksamheter (benämns Åsbacken i översiktsplanen). I översiktsplanen framgår det att det år 2015 fanns cirka tusen registrerade företag, den största delen små företag med cirka tio anställda.

Inom Åsbygden finns Birka folkhögskola, Sånghusvallens skola och Ås skola. Skolan i Ås rymmer också ett bibliotek som är öppen för allmänheten. I anslutning till Nyhemsvägen, nära E14 finns en före detta fotbollsplan som idag används som upplagsyta.

Längs sträckan Lugnvik-centrala Ås löper en separat gång- och cykelväg.

E14 är en viktig väg för arbetspendlingen och stråket mellan Sundsvall och Trondheim, vilket gör Ås och Åskorset intressant för verksamhetsetableringar. Samtidigt skapar europavägen en barriäreffekt i Åsbygden, vilket gör att oskyddade

trafikanter begränsas för att nå friluftsområden och naturreservatet på östra sidan om vägen.

Det finns goda förutsättningar för pendling mellan Ås och Östersund under vissa tider på dygnet. Sträckan trafikeras dagligen av fyra busslinjer med cirka 20 avgångar i riktning mot Östersund och cirka 35 avgångar i riktning mot Ås.

2.3 Landskapet

Området för vägplanen ligger i utkanten av Storsjöbygden och präglas av ett svagt böljande landskap med växling mellan jordbruksmark och skogsmark.

Skogsmarken omsluter stora delar av området och begränsar utblickarna, medan landskapet öppnar upp sig mot de sammanhängande jordbruksmarkerna nordost om korsningen. Längs Nyhemsvägen förekommer öppnare partier med blandad bebyggelse och angränsande jordbruksmark.

2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Det finns inga skyddade områden inom planområdet. Närmast belägna Natura 2000-område är Tysjöarna, som ligger sydost om planområdet och är utpekade enligt art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Bland arterna som ligger till grund för områdets skydd ingår exempelvis violett guldvinge och flera skyddade fågelarter som svarthakedopping och sångsvan. Planområdet saknar direkt hydrologisk koppling till området.

Inom planområdet finns det inga strandskyddade områden.

2.4.1 Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresse för friluftsliv och kulturmiljövård Storsjöbygden (3 kap 6 § miljöbalken). E14 är av riksintresse för kommunikation (3 kap 3 kap 8 § miljöbalken).

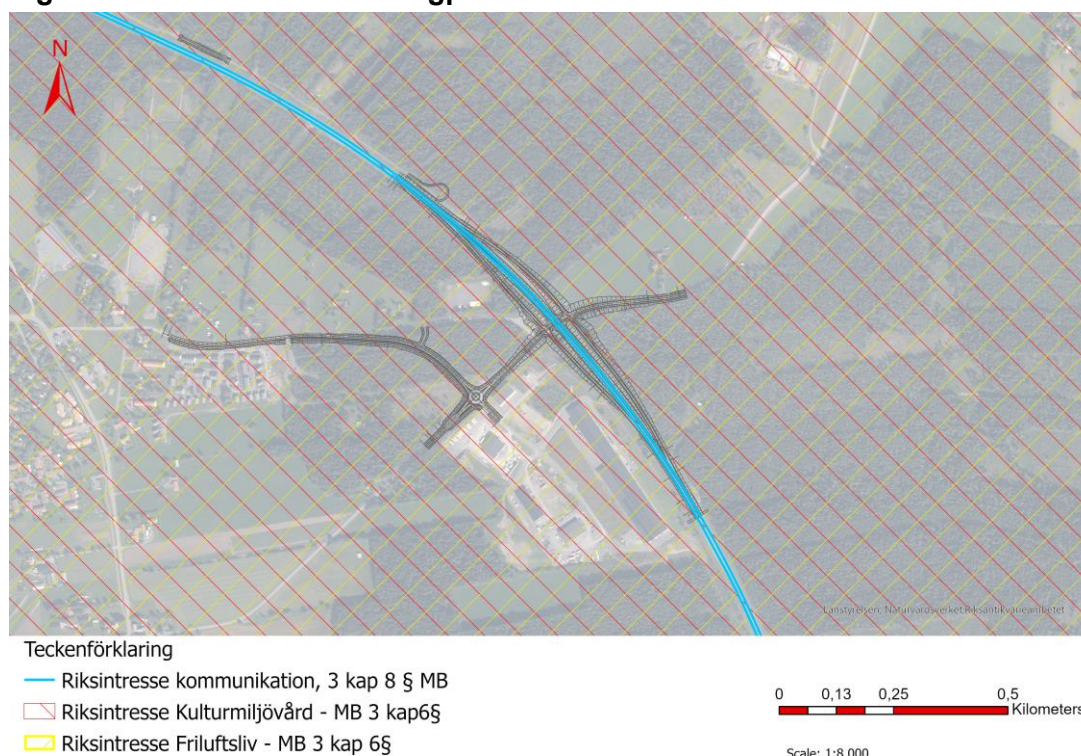
De riksintressen som berörs inom vägplaneområdet är:

- Riksintresse för kommunikation – E14
- Riksintresse för friluftsliv – Storsjöbygden
- Riksintresse för kulturmiljövård – Storsjöbygden

Storsjöbygden omfattar Storsjön med omgivande odlingsbygder och har en total area om ca 210 000 hektar.

Beskrivning av riksintressenas geografiska omfattning framgår av Figur 4.

Figur 4 Riksintressen inom vägplaneområdet



Friluftsliv inom riksintresseområdet

Inom och i anslutning till planområdet finns lokala rekreationsytor som ingår i riksintresset för friluftsliv Storsjöbygden. Väst om den planerade trafikplatsen ligger en äldre grusplan som används för spontanidrott under sommarhalvåret och som isyta för skridskoåkning vintertid. Ett skidspår passerar i närheten och det finns fotbollsplaner i den nordvästra delen av Ås längre bort från planområdet. Skogsmarkerna i området används för jakt och friluftsliv.

2.4.2 Miljökvalitetsnormer

Inga yt- eller grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer finns inom planområdet, se Figur 5.

De närmsta vattenförekomst är Tysjöarna och Storsjön belägna cirka 1,5 kilometer sydost respektive två kilometer sydväst om planområdet. Båda vattenförekomsterna har enligt statusklassning måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Projektet bedöms därför inte påverka möjligheterna att uppnå eller bibehålla miljökvalitetsnormerna. Detta beror på att planområdet saknar direkt hydrologisk koppling till vattenförekomsterna och att dagvattnet i huvudsak infiltrerar lokalt inom vägområdet. Avståndet till vattenförekomsterna samt planerade avvattningslösningar innebär att risken för påverkan på vattenkvalitet bedöms som mycket liten.

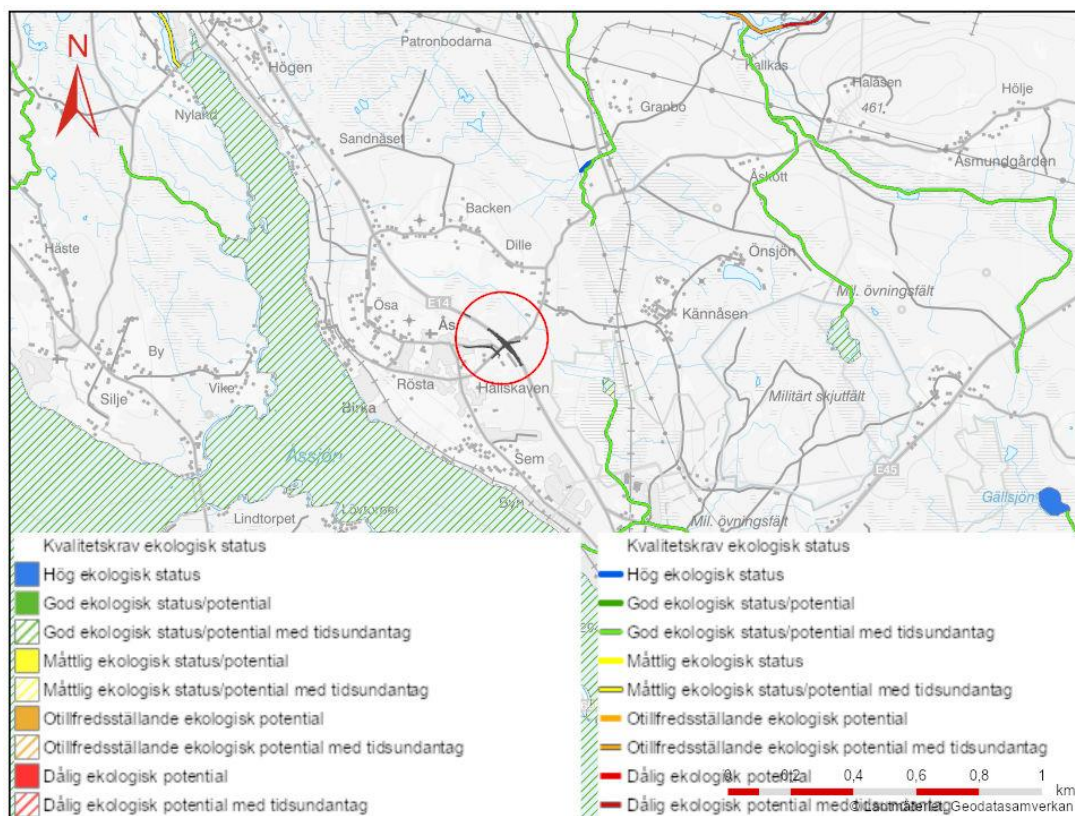
Utomhusluft

Trafikflödena inom och i anslutning till planområdet bedöms ligga långt under nivåer där miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas. Den planerade trafiklösningen förväntas dessutom ge ett jämnare trafikflöde än idag och därmed minska risken för köbildning och tomgångskörning.

Omgivningsbuller

Planområdet berör inte områden som omfattas av Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Genomförda bullerutredningar visar att gällande riktvärden inte överskrids.

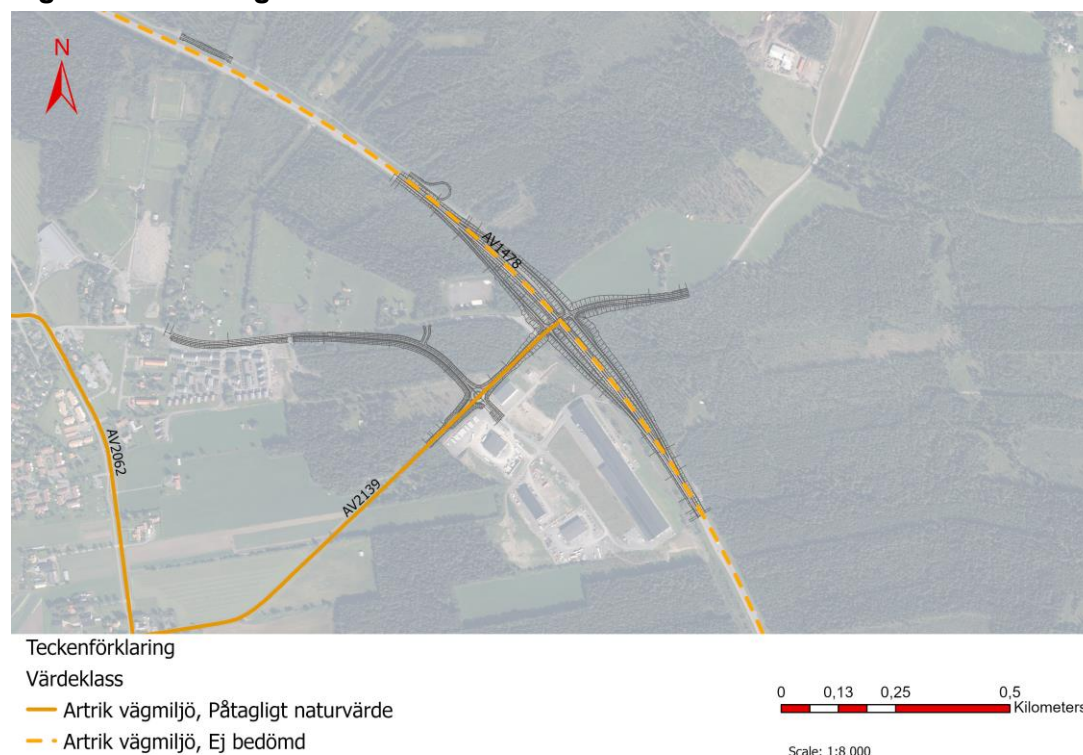
Figur 5 Ytvattenförekomster med miljökvalitetsnormer i förhållande till planområdet



2.4.3 Tidigare kända värden

Tidigare inventeringar visar att vägkanter inom planområdet har relativt hög artdiversitet, vilket ligger till grund för Trafikverkets klassning av vissa vägsträckor som artrika vägkanter (AV2139 och AV1478). Se Figur 6.

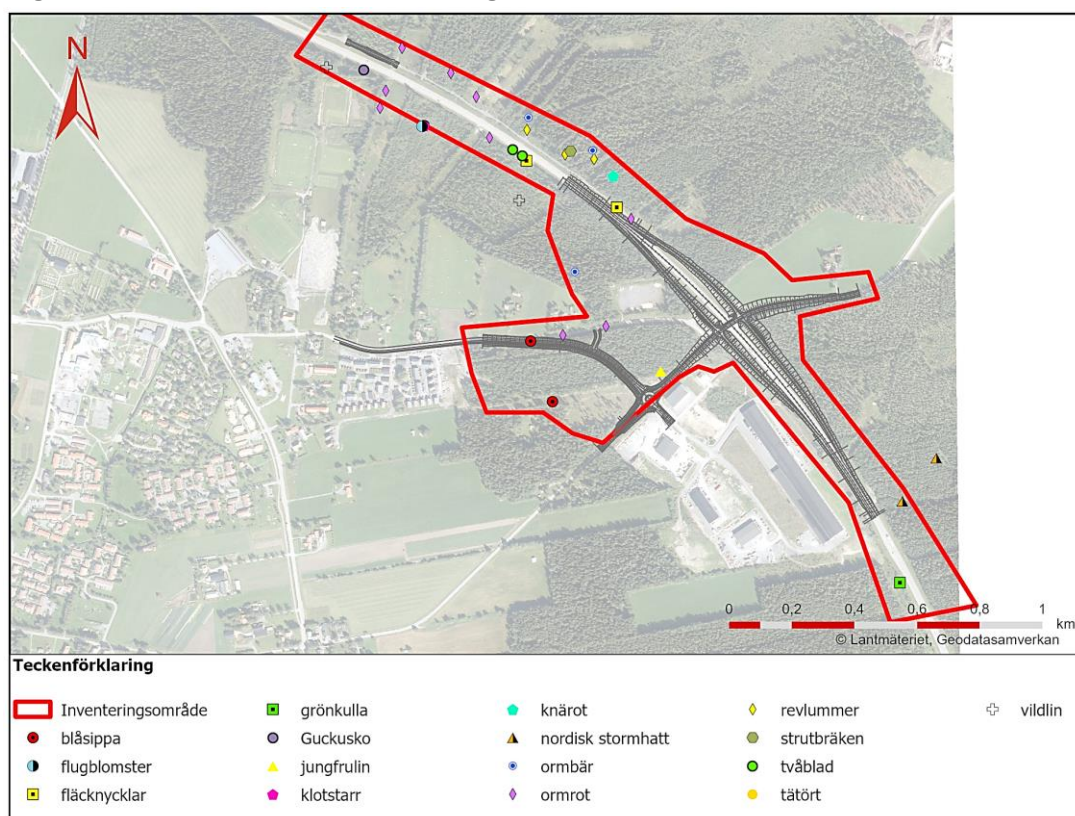
Figur 6 Artrika vägkanter



2.4.4 Skyddade arter

Naturvärdesinventeringarna genomförda år 2024–2025 visar förekomst av flera naturvärdesarter och vanligt förekommande orkidéer i vägkanter och diken inom inventeringsområdet, vilket är typiskt för regionen. De mer skyddsvärda och känsliga arterna – guckusko, knärot och grönkulla, förekommer i skogs- och kantzoner utanför planområdet och berörs därmed inte av projektets åtgärder. Fyndplatser framgår av Figur 7.

Figur 7 Värdearter inom inventeringsområdet



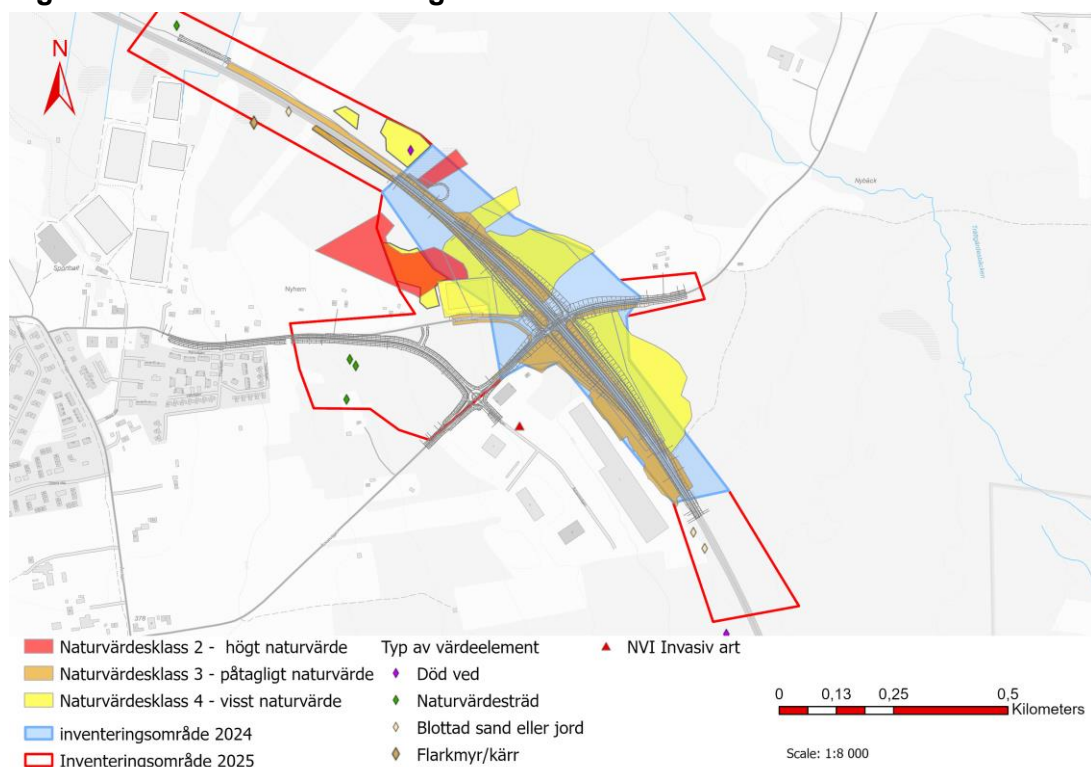
2.4.5 Naturvärden och arter inom och i anslutning till planområdet

I naturvärdesinventeringarna, har nio naturvärdesbiotoper identifierats inom inventeringsområdet. Dessa är klassade enligt Naturvårdsverkets metodik (klass 1-4).

Objekten består av produktionsskog i varierande ålder, mindre skogspartier med fuktinslag samt artrika vägkanter. Biotoper i högre värdeklasser utgörs bland annat av kalkbarrskog med äldre träd och barrblandskog med sumpskoginslag. Biotoper med lägre naturvärde (klass 3-4) omfattar varierande skogstyper så som blandskog med spår av äldre hävd, slyskog och yngre granskog.

Ett generellt biotopskydd (allé) och flera värdeelement så som naturvärdesträd, död ved och en mindre myr har dokumenterats. De högre naturvärdena (klass 2) ligger utanför planområdet. Fyndplatser framgår av Figur 8.

Figur 8 Naturvärdesinventering från 2024 och 2025



Utdrag ur Artportalen visar främst på inrapporterade fynd av fåglar inklusive flera rödlistade arter så som tornseglare, tofsvipa, rödvingetrast med flera, se Tabell 3. Planområdet ingår delvis i värdetrakten för gräsmarker, Storsjöbygden och en mindre del omfattas av Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering.

Tabell 3 Rödlistade och/eller skyddade arter inrapporterade till artportalen inom inventeringsområdet.

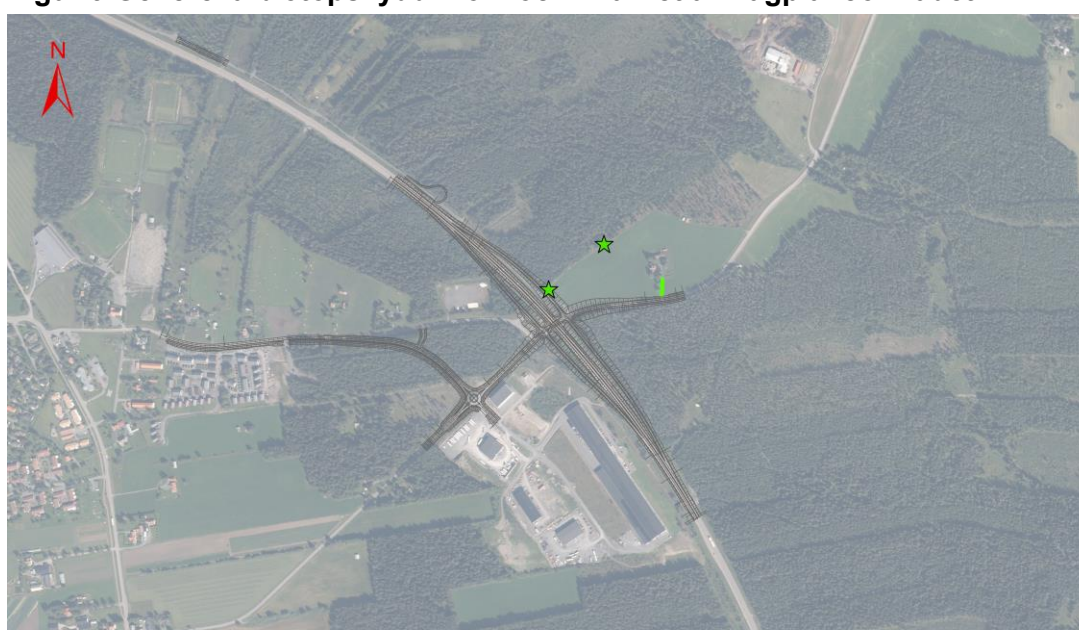
Svenskt namn	Skydd
Björktrast	4 §
Rosenfink	4 §
Nötkråka	4 §
Tornseglare	4 §
Tofsvipa	4 §
Duvhök	4 §
Fjällvråk	4 §
Fiskmås	4 §

2.4.6 Generella biotopskydd

De förbud som gäller för generella biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Det generella biotopskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplanen, i stället för genom prövning av dispens.

Inom planområdet finns ett odlingsröse som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken se Figur 9. I direkt anslutning till planområdet finns ett odlingsröse och en allé båda omfattas av generellt biotopskydd. Dessa ligger utanför projektets åtgärdsområde och påverkas inte av projektet.

Figur 9 Generella biotopskydd inom och i närhet av vägplaneområdet



Teckenförklaring

- ★ Generellt biotopskyddsområde odlingsröse
- Generellt biotopskyddsområde Allé

0 0,13 0,25 0,5
Kilometers

Scale: 1:8 000

2.4.7 Kulturmiljö

Inom planområdet längs väg 744 finns en kulturhistorisk milstolpe (L1945:273, TRV KM2896) som omfattas av kulturmiljölagen. Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö (Storsjöbygden). Milstolpen kommer att behöva flyttas i samband med anläggandet av ny gång- och cykelväg.

2.5 Kommunal och regional fysisk planering

2.5.1 Översiktsplan

Krokoms kommun antog översiktsplan i februari 2015. Översiktsplanen ger vägledning för hur mark- och vattenområden ska utvecklas och bevaras.

Åskorset (benämns Åsbacken i översiktsplanen) är upptagen i översiktsplanen och pekar på vikten av en säkrare trafikplats samt en bro för oskyddade trafikanter över E14.

I översiktsplanen lyfts det även fram att Åskorset bedöms vara särskilt attraktiv för verksamheter. Läget är strategiskt beläget vid E14, har närhet till Åre Östersund Airport och järnvägsförbindelser.

2.5.2 Fördjupad översiktsplan över Åsbygden

Kommunfullmäktige antog en fördjupad översiktsplan i februari 2018. Ett av planens inriktningsmål är att fortsätta agera för en säkrare trafikplats vid Åskorset med en bro för oskyddade trafikanter över E14.

Den fördjupade översiktsplanen fortsätter att lyfta fram Åskorset och platsens geografiskt strategiska läge för verksamheter.

2.5.3 Detaljplaner

I vägplaneområdet finns tre detaljplaner. Detaljplanerna berörs av både permanenta och tillfälliga intrång. Ingående beskrivningar och bedömningar av påverkan på detaljplanerna redovisas i kapitel 5.3.

Berörda detaljplaner:

- 2309-P05/8, "Detaljplan för del av Rösta 2:6, Åsbacken"
- 2309-P2022/1, "Detaljplan för del av Rösta 2:6 samt del av 2:17"
- 2309-P08/2, "Detaljplan för del av Rösta 2:6, Blixt-Antons"

2.6 Byggtekniska förutsättningar

2.6.1 Topografi

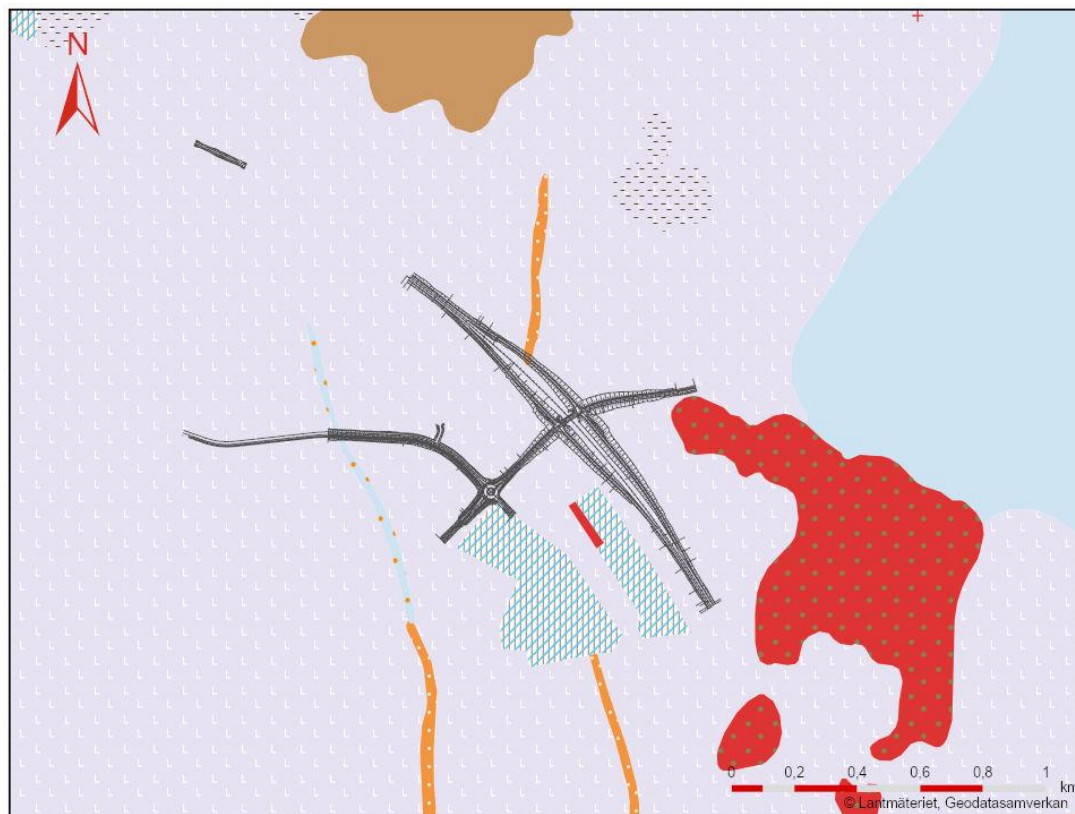
Området kring den befintliga korsningen består av skogs- och åkermark. Området är relativt plant där lägsta punkten ligger i sydöstra delen.

2.6.2 Geotekniska förutsättningar

Trafikverket har genomfört geotekniska undersökningar inom området. Resultatet av undersökningarna visar att marken generellt består av ett ytligt lager silt ovan lermorän på berg, se Figur 10 för utdrag ur jordartskarta. Lermoränen bedöms som fast lagrad och fastheten ökar med djupet. Berget utgörs generellt av andersöskiffer vilken kan vara svällbenägen vid kontakt med syre. Berget bedöms inom stora delar av området vara uppsprucket. Bergytan har noterats på cirka 1,4 meter till fem meter under markytan.

Geotekniska förutsättningar med hänsyn till byggbarhet bedöms vara goda för projektet. Vid eventuellt bergschakt åtgärdas schaktbotten med tätande material för att undvika kontakt mellan berg och syre vilket kan orsaka svällning vilket i sin tur kan medföra skador på konstruktioner.

Figur 10 SGU Jordartskarta: lermorän (lila), berg i dagen (röd), morän (blå).



2.6.3 Hydrologiska förutsättningar

Grundvattennivåer i anslutning till vägplaneområdet bedöms, utifrån genomförda utredningar och undersökningar, ligga på tillräckligt djup under markytan för att inte påverkas av föroreningar. Naturreseptatet Tysjöarna ligger cirka 700 meter sydost om trafikplatsen vilket innebär att den absoluta majoriteten av dagvattnet samt grundvattenflödet hinner renas på ett tillfredsställande sätt innan det når reservatet.

2.6.4 Avvattning

Inom vägplaneområdet sker vägavvattningen via öppna diken längs Nyhemsvägen, Åskottsvägen och E14. Dagvattnet samlas upp vid konstruerade lågpunkter, vid dessa tillåts dagvattnet långsamt infiltreras ned i marken.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

Trafikverket planerar att anlägga en ny planskild trafikplats. Trafikplatsen ska ersätta den befintliga korsningen mellan väg E14 och väg 744 i Ås, Krokoms kommun. Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för både oskyddade och skyddade trafikanter i korsningspunkten och är därmed den lokalisering som valts.

Den valda lokaliseringen uppfyller ändamålet som innebär att skapa en tillgänglig och säker passage över E14 för oskyddade trafikanter, samt att skapa en tillgänglig och säker korsning mellan E14 och väg 744.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Utgångspunkten i projektet har varit att ersätta befintlig korsning med en ny utformning. Det har därmed inte funnits några alternativa lokaliseringar.

3.3 Vald utformning med motiv

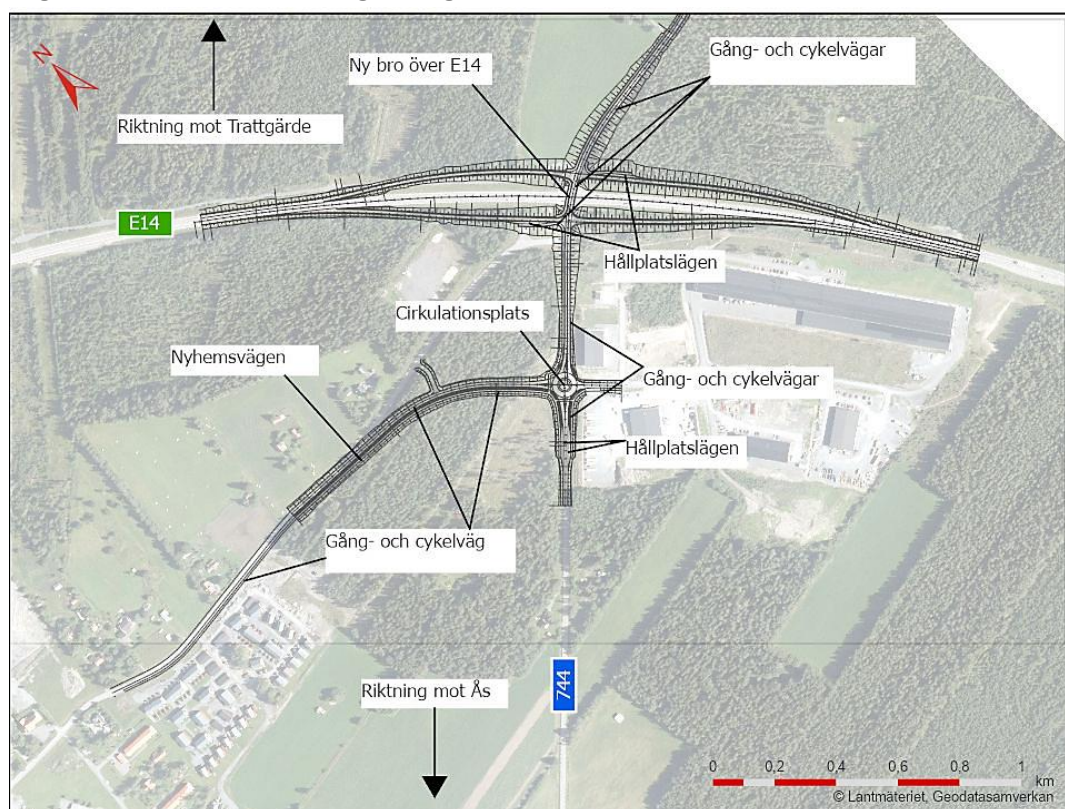
Samtliga åtgärder framgår av plankartor (101C0201-101C0203), illustrationskartor (101T0501-101T0504) och typsektioner (101T0401-101T0402).

Utformningar är utförda enligt Trafikverkets regelverk Vägar och gators utformning, VGU 2020.

3.3.1 Generell utformning

Trafikplatsen föreslås utformas som en plattrambro i betong som sträcker sig över E14 med tillhörande ramper. Trafikplatsen får ny trafikbelysning, och delar av ramperna kommer att belysas. Den planskilda trafikplatsen med anslutande åtgärder visas översiktligt i Figur 11.

Figur 11 Översikt föreslagna åtgärder



Bron över E14 föreslås utformas med gabionmurar som ansluter mot bron vid brosidornas stöd, se Figur 12 för exempel. Gabionmurar bedöms vara ett effektivt val utifrån projektets förutsättningar då konstruktionen bland annat kräver mindre betong, vilket bidrar till lägre miljöpåverkan och mindre ingrepp i landskapet. Rampernas slänter kommer att anpassas till den befintliga vägens lutning och den omgivande skogsmarken och täckas med jordmassor för att smälta in i landskapet.

Bron föreslås få en fri bredd på 12,8 meter och en fri höjd för trafik som passerar under bron på 4,70 meter. Den fria öppningen föreslås bli 22,6 meter. Den fria bredden är anpassad efter antalet körfält, en gång- och cykelväg och för att säkerställa god sikt. Den fria höjden möjliggör passage av särskilda fordon medan den fria öppningen uppfyller kapacitets- och säkerhetskrav.

Figur 12 Exempelbild på gabionmurar (källa: gabionersweden.se; tostartp.se)



För att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten planeras bron så att gång-, cykel- och mopedtrafik separeras från övrig fordonstrafik. Gång- och cykelvägen på bron kommer dessutom att förses med belysning.

På- och avfartsramperna föreslås utformas med en bredd om fyra meter och en vägren om en meter, med en vägbredd om totalt 6 meter bedöms ramperna uppfylla god standard gällande vägens funktion, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Längslutningen på ramperna kommer att vara cirka 4 procent med flackare lutning, max 2,5 procent, närmast korsningspunkterna för att få till vilplan. Rampernas längd varierar mellan 300–400 meter med släntlutning som brantast 1:2.

Jordmassor från platsen återanvänds på ramperna för att möjliggöra naturlig återetablering av växtlighet.

Valet av trafikplatslösning har gjorts med hänsyn till markanspråket, trafiksäkerhet, klimatpåverkan, kostnadseffektivitet, underhållsbehov och tekniska förutsättningar. En planskild trafikplats bedöms ge betydligt bättre framkomlighet på E14 jämfört med bortvalda alternativ som redovisas i avsnitt 3.4. Bortvalda utformningsalternativ med motiv.

3.3.2 Vägutformning

E14

Med den planskilda trafikplatsen behövs inte längre det befintliga vänstersvängsfältet på E14. E14 smalnas därför av mellan cirka km 0/100–0/700 och utformas med 1+1 körfält samt påkörningsfiler. Hastigheten på E14 föreslås höjas till 100 km/h i stället för dagens 70 km/h.

Körfälten utformas med en bredd på 3,75 meter. Se typsektion 101To402 för mer detaljerad utformning av vägen.

Nya dragningen för Nyhemsvägen

Nyhemsvägens nuvarande anslutning mot väg 744 behöver anpassas efter den nya trafikplatsens utbredning. Anpassningen kan inte genomföras på ett trafiksäkert sätt i befintlig sträckning.

En del av Nyhemsvägen behöver dras om i ny sträckning. Istället för att ansluta till E14, ansluts Nyhemsvägen mot den nya cirkulationen vid industriområdet, se Figur 11. En sådan lösning samlar anslutande vägar i en korsningspunkt vilket bedöms vara mer trafiksäkert. Nysträckningen av Nyhemsvägen anpassas mot befintlig väg och körfälten utformas med en bredd på 3 meter, se typsektion 101To401.

Väg 744

I anslutning till trafikplatsen föreslås väg 744 breddas mellan km 0/000 och 0/690 för att uppnå de standardkrav som gäller för trafikplatsen och anpassas mot bro och ramper.

Körbanans bredd blir 6,5 meter. Respektive körfält kommer att ha en bredd om 3,25 meter. Se typsektion 101To401 för utformning av väg 744.

3.3.3 Utformning av cirkulationsplats

Väster om trafikplatsen/E14 kommer en ny korsningspunkt i form av en cirkulationsplats att anläggas. En ny korsningspunkt krävs för att ansluta ny dragning av Nyhemsvägen med väg 744. Cirkulationsplatsen tar mindre mark i anspråk än det utredda alternativet med två förskjutna trevägskorsningar, den har bättre trafiksäkerhet, tillgänglighet och ger ett jämnare trafikflöde.

Cirkulationsplatsen utformas med en körbanebredd om sju meter och fyra anslutande vägar. I cirkulationens mitt anläggs en rondell med överkörningsbar yta. Cirkulationsplatsen förses med vägbelysning.

3.3.4 Utformning av gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar inom trafikplatsen

Inom trafikplatsen anläggs gång- och cykelvägar som ansluter till de nya busshållplatserna och väg 744. Det anläggs även en gång- och cykelväg på bron för att oskyddade trafikanter inte ska dela utrymme med fordonstrafiken vid passage över E14. Gång- och cykelvägar inom trafikplatsen separeras med kantsten som fysisk barriär. Räckan anläggs mot slänterna för ökad trafiksäkerhet.

En ny gång- och cykelväg anläggs också från trafikplatsen och österut i riktning mot Trattgårde. Gång- och cykelvägen ansluter till hållplatsläget öster om E14. Vägen separeras med kantsten. Räckan anläggs mot slänterna för ökad trafiksäkerhet.

Gång- och cykelvägar längs 744

Längs väg 744 anläggs nya gång- och cykelvägar med varierad utformning. Nya gång- och cykelvägar anläggs för att ansluta den nya trafikplatsen med nya hållplatslägen samt närliggande målpunkter.

Från cirkulationsplatsen mot trafikplatsen, anläggs en gång- och cykelväg på den södra sidan av väg 744. Den separeras från väg 744 med skiljeremsa mellan km 0/060 – 0/150, och med kantsten mellan km 0/160 – 0/360. Skiljeremsa bedöms vara ett lämpligt val för att separera gång- och cykelvägen från befintlig väg där det finns tillräckligt med utrymme eftersom det är en mer trafiksäker lösning och kräver mindre underhåll. Med skiljeremsseparerad gång- och cykelväg. Där utrymme för att utforma gång- och cykelvägen med skiljeremsa är begränsat bedöms kantstensseparerad gång- och cykelväg lämplig. Räckan anläggs mot slänterna för ökad trafiksäkerhet mellan 0/250 – 0/360. Gång- och cykelvägen får vägbelysning mellan cirkulationsplatsen och trafikplatsen.

Gång- och cykelvägar längs Nyhemsvägen

En ny gång- och cykelväg anläggs längs med Nyhemsvägen för att ansluta bostadsområdet med busshållplatser, industriområdet och trafikplatsen. Den nya gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg från km 0/000 och ansluter till cirkulationsplatsen via den nya dragningen av Nyhemsvägen/väg 744 vid km 0/700. Gång- och cykelvägen kommer att anläggas med belysning.

Gång- och cykelvägen separeras från Nyhemsvägen med kantsten mellan km 0/000 – 0/240, och med en skiljeremsa mellan km 0/240 – 0/720. Skiljeremsa bedöms vara ett lämpligt val att separera gång- och cykelvägen från befintlig väg där det finns tillräckligt med utrymme eftersom det är en mer trafiksäker lösning och kräver mindre underhåll. Där utrymme för att utforma gång- och cykelvägen med skiljeremsa är begränsat bedöms kantstensseparerad gång- och cykelväg lämplig.

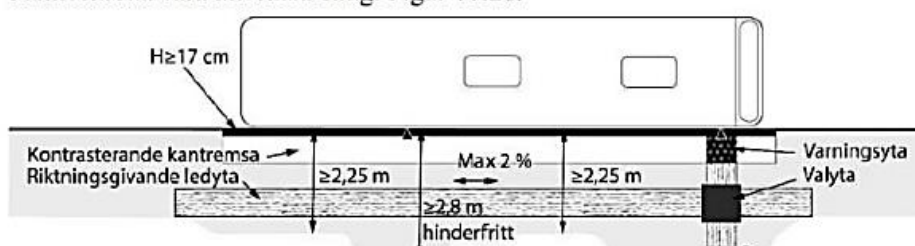
3.3.5 Kollektivtrafik

Inom vägplaneområdet planeras det för fyra nya busshållplatslägen. Inom hållplatsen anläggs en busshållplats vid ramp sydost, cirka km 0/470, och en vid ramp nordväst, cirka km 0/580. Båda hållplatserna utformas med plattform och yta för cykelparkering. Vid väg 744 anläggs en busshållplats på vardera sida om vägen vid den nya cirkulationsplatsen vid cirka km 0/050 till 0/110. Hållplatserna utformas med plattformar. Samtliga hållplatser utformas med belysning. Se Figur 13 för en illustration av en busshållplats med plattform.

Figur 13 - Illustrationsbild på en busshållplats med plattform

Plattform för busshållplats, typ 2

Plattform ska vara utformad enligt Figur 11.20.



3.3.6 Räcken

Räcken kommer att anläggas längs olika delar inom den nya anläggningen. I Tabell 4 framgår det vilka sektioner de anläggs på med kommentar. Se plankartor 101C0201-101C0203 för mer detaljerad redovisning.

Tabell 4 - Räcken som anläggs inom projektet

Längdmätning	Km cirka	Kommentar
Väg 744	0/250–0/360	Vägräcke på båda sidor om vägen, anläggs mot slänt (väster om trafikplatsen)
	0/370-0/420	Broräcke på båda sidor om bron i trafikplatsen
	0/430–0/650	Vägräcke på båda sidor om vägen, anläggs mot slänt (öster om trafikplatsen)
Ramp Nordöst	0/240–0/520	Vägräcke öster om vägen, anläggs mot slänt
	0/540–0/620	Vägräcke öster om vägen, anläggs mot slänt
Ramp Sydväst	0/270–0/520	Vägräcke väster om vägen, anläggs mot slänt
	0/540–0/660	Vägräcke väster om vägen, anläggs mot slänt

3.3.7 Avvattning

I och med att åtgärderna inom vägplanen anläggs behöver det säkerställas att dagvattnet omhändertas för att hålla vägkropparna torra. Generellt kommer avvattningslösningen bestå av nya trummor, dräneringsledningar, täckdiken och kupolbrunnar.

Trafikplats

Bron avvattnas via två ytavlopp vid västra broänden som leder vattnet ner till täckdike tillhörande E14 för infiltration. Under det nya broläget anläggs två nya dräneringsledningar i täckdikena om båda sidor av E14 vid km 0/530.

På trafikplatsens nordöstra ramp anläggs en trumma vid km 0/250 och på den sydvästra rampen anläggs en trumma vid km 0/320

Nyhemsvägen och väg 744

Vägarna kommer att avvattnas via öppna diken och trummor. Nya vägtrummor med varierande dimensioner kommer att anläggas och ersätta ett antal befintliga trummor längs med eller under vägarna. Kupolbrunnar anläggs där ny gång- och cykelväg separeras med skiljeremsa, se km 0/240 – 0/720 (Nyhemsvägen) och km 0/060 – 0/150 (väg 744).

Ett antal befintliga trummor kommer att tas bort utan att ersättas vid utfarter som stängs. Berörda fastigheter redovisas i fastighetsförteckningen.

3.3.8 Gestaltning

Bro i trafikplatsen

Bron föreslås utformas med gabionmurar som ansluter mot bron vid brosidornas stöd, se Figur 12 för exempel. För att mildra ingreppet, som den planskilda korsningen innebär ur gestaltningsperspektiv, kommer följande gestaltningsförslag och anpassningar att tillämpas:

- de raka gabionmurarna behöver en omsorgsfull detaljgestaltning för att undvika ett hårt intryck. Där vegetation inte är möjlig mellan murkrön och väg bör stensättning med smågatsten eller kullersten användas för att skapa ett hållbart och estetiskt avslut.
- slänter och modellerade ytor täcks med befintlig jordmån och besås med ängsfröblandning för biologisk mångfald och erosionsskydd. Murkrön täcks med vegetationsmatta för att dölja hårda ytor och skapa grön kontinuitet.
- i rampens slänt mot industriområdet planteras buskar som avskärmning.

- restytor mellan ramper och E14 gestaltas med ängssådd och oregelbundna grupper av olika och busksorter för ett naturligt intryck.

I kommande detaljprojektering/bygghandling bör det utredas möjligheten till att använda effektbelysning vid stödmurar och framför brostöd för att på så sätt förstärka brons identitet som landmärke vid infarten till Ås. Det bidrar även till trygghet och orienterbarhet.

Gång- och cykelväg

Befintlig jordmån och vegetation återförs i möjlig utsträckning för att främja lokal, platsanpassad vegetation och stärka gestaltungsprincipen om att integrera anläggningen i det omgivande landskapet. Detta utförs i slänter till väg och gång- och cykelväg genom skogsområden, i skiljeremsan längs Nyhemsvägen fram till bostadsområdet i Ås samt där nuvarande väg rivs.

Skiljeremsan utförs som en öppen, vegetationsklädd grönremsa vilket möjliggör omhändertagande av dagvatten.

På den del av gång- och cykelbanan som löper genom befintligt bostadsområde föreslås ängsådd i slänt mot bostadsområdet. Ängsvegetationen fungerar som en visuell avgränsning mellan parkeringsytan och gång- och cykelbana samt tillför estetiska och biologiska värden.

En kulturhistorisk milstolpe flyttas i sidled för att placeras till ett synligt och tillgängligt läge i anslutning till gång- och cykelvägen. Dess placering i längdräkning bibehålls, på så sätt bevaras milstolpens historiska relation till vägen och en god synlighet för trafikanter säkerställs.

Cirkulationsplats

Gestaltningen av cirkulationsplatsen fokuserar på en enkel och sammanhållen utformning med vegetationsbeklädd rondellyta. Växtvalen anpassas för låg skötselintensitet och nordligt klimat.

Rondellytan föreslås utföras lätt upphöjd. En möjlighet för framtida tillägg finns och då kan en konstnärlig utsmyckning placeras i rondellen för att förstärka platsens identitet och skapa koppling till bron.

Den överkörningsbara delen föreslås utföras med smågatsten i ljus granit. En kantsten i samma ljusa granit föreslås som avskiljer den inre delen från den överkörningsbara delen.

3.3.9 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 på den nya anläggningen. Längst i norr på E14 tas tillfällig yta för att under byggtiden kunna anlägga en vändplan för åtkomst till skogsfastigheter längs befintlig grusväg.

Etableringsytor planeras på två ställen. Vid den före detta fotbollsplanen i anslutning till Nyhemsvägen, väster om E14 cirka km 0/750 (längdmätning E14), kommer ett etableringsområde anläggas under byggtiden. Där planeras för att rymma platskontor samt materialupplag. Etableringsytans valda plats på redan hårdgjord yta innebär att endast mindre åtgärder behövs för att få tillgång till en fungerande yta för ändamålet. Öster om E14 cirka km 0/550 (längdmätning E14) tas ett annat större område för etablering. Etableringsområdet behöver tas i anspråk för att ha utrymmen att hantera massor bland annat för att kunna återställa slänter och diken med tillvaratagna dikesmassor.

Ytor tas också i anspråk för att kunna anordna tillfälliga omledningsvägar för allmän trafik.

- Söder om Åskottsvägen/väg 744 kommer allmän trafik ledas om under byggnation av ny cirkulationsplats. Omledningsväg behövs för att leda om trafik på väg 744 runt brobyggnationen samt för tillträde till närliggande verksamheter på industriområdet.
- Vid Nyhemsvägen tas ytor i anspråk för att leda om trafik på väg 744 under brobyggnationen samt tills ny cirkulationsplats är färdigställd och tagna i bruk. Detta då ordinarie sträckning blir stängd då ny bro och ramp ska anläggas.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

I detta avsnitt redovisas utformningsalternativ som har studerats men förkastats.

3.4.1 Cirkulationsplats på E14

I tidigt skede utredde Trafikverket en cirkulationsplats i stället för en trafikplats. Alternativet innefattade en ny cirkulationsplats i plan på E14 och skulle ersätta den befintliga fyrvägs korsningen mellan E14 och väg 744. Alternativet förkastades på grund av att framkomligheten på E14 skulle försämrats. Eftersom vägen är en

mycket viktig del av transportnätet i Sverige och ingår i TEN-T-nätverket behöver framkomligheten säkerställas.

3.4.2 Tunnel/port under E14

Ett alternativ till föreslagen trafikplats som utretts var att utforma trafikplatsen med en tunnel/port för väg 744 under E14. Placeringen var då något förflyttad nordväst om befintlig korsning. Alternativet förkastades med motiven att det skulle innebära svåra schakter, omfattande masshantering, högre klimatpåverkan, ett något större markintrång i jordbruks- och skogsbruksmark, en dyrare lösning och att passage i tunnel kan innebära en större otrygghet för oskyddade trafikanter.

3.4.3 Trafikplats med vinkelrät bro över E14

Ett alternativ till föreslagen trafikplats som utretts var att utforma trafikplatsen med en vinkelrät bro över E14. Det alternativet förkastades för att det skulle innebära ett större intrång i jordbruksmark, intrång i biotopskyddad allé samt svårigheter att få till en bra teknisk lösning som uppfyller standardkrav.

3.4.4 Två förskjutna trevägskorsningar vid industriområdet

I stället för en cirkulationsplats studerades två förskjutna trevägskorsningar vid industriområdet för att ansluta Nyhemsvägen med väg 744 och trafikplatsen. Alternativet valdes bort på grund av att Nyhemsvägen skulle behöva dras om på en längre sträcka. Den nya trevägskorsningen skulle behöva placeras längre mot Ås, med ett avstånd på minst 50 meter från nuvarande trevägskorsning mot industriområdet. Det innebär att mer skogsbruksmark skulle behöva tas i anspråk, en dyrare lösning och en mindre trafiksäker lösning än med föreslagen cirkulationsplats.

3.4.5 Gång- och cykelväg på norra om väg 744 och på bron/trafikplatsen

Ett alternativ som innebar att anlägga en ny gång- och cykelväg på norra sidan om väg 744 och passera över vägen inom trafikplatsen för att ansluta till hållplatsläge har utretts. Det förkastades på grund av att det bedömdes vara en mindre trafiksäker lösning för oskyddade trafikanter, samt att det gav sämre sikt.

3.4.6 Annan utformning av enskild väg parallell med E14

Det har utretts möjlighet att utforma enskild väg som idag går parallellt med E14 så att dess anslutning mot väg 744 kan vara öppen efter ombyggnationen. Det förslaget har förkastats för att det innebär ett stort intrång i jordbruksmark. Enskild väg fastställs inte i vägplan men illustreras på illustrationskartor.

3.4.7 Tillfälliga vägar

Ett alternativ, som har förkastats, innebar att anlägga en tillfällig väg under byggtiden norr om trafikplatsen och vid upplagsplats (den före detta fotbollsplanen). Detta valdes bort med hänsyn till skogsmarker och att minska intrången inom dessa områden.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som ska fastställas via plankartor är framtagna.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas också i konsekvensbedömningen.

Milstolpe (L1945:273, TRV KM2896)

Milstolpen ska efter tillstånd från länsstyrelsen flyttas till en lämplig plats i samråd med kulturmiljöansvarig hos Trafikverket, exempelvis längs den nya vägen eller i närheten av ursprunglig placering. För att milstolpen inte ska skadas under byggskedet ska den märkas ut i fält innan byggstart. Objektet ska dokumenteras med foto, mått och position innan flytt. Längdräkningen ska så långt som möjligt bibehållas för att på så sätt bevara milstolpens historiska relation till vägen och en god synlighet för trafikanter säkerställs. Det ska säkerställas att milstolpe återmonteras på ett sätt som gör den synlig och fortsatt kulturhistoriskt läsbar.

Återföring av baningsmassor från vegetationsavtagning

På ytor som påverkas av projektet planeras återföring av avbaningsmassor, inklusive det frörika marklagret, för att bevara lokala växtresurser. Syftet är att säkerställa att lokal vegetation kan återetableras genom att ta tillvara frön och växtdelar som finns i det befintliga marklagret innan arbeten påbörjas. Åtgärden skapar goda förutsättningar för att den ursprungliga och lokalt anpassade vegetationen kan återkomma, vilket bidrar till ökad biologisk mångfald och stärker ekologiska samband i området.

3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder

Odlingsröse

Som kompensationsåtgärd kommer odlingsröset att flyttas och återuppföras i närheten, på en plats med liknande markförhållanden och där dess funktion i odlingslandskapet kan bibehållas.

Innan arbetena påbörjas ska odlingsröset märkas ut i fält och dokumenteras med koordinater, foton och beskrivning av uppbyggnad och omgivande vegetation. Vid flytt rivs röset varsamt och materialet transporteras till den nya platsen, där röset återuppförs med samma volym och utformning som tidigare. Åtgärden genomförs i dialog med Trafikverkets miljöspecialist.

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

Väghållningen kommer att förändras från allmän väg till enskild väg för en delsträcka av Nyhemsvägen. Den berörda delsträckan dras in från allmänt underhåll när Nyhemsvägen dras om i ny sträckning. Vägen dras om eftersom den befintliga anslutningen mot väg 744 inte kan anpassas till den nya trafikplatsen på ett trafiksäkert sätt. Den förändrade väghållningen innebär att väghållningsansvaret övergår till fastighetsägare längs med den berörda delsträckan av Nyhemsvägen. Förvaltning kan ordnas via lantmäteriförrättning.

3.6.2 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i planen utan är ett separat beslut av väghållningsmyndigheten. Fastigheter vars utfart till allmän väg ändras redovisas i fastighetsförteckningen och illustrationsritning 101T0501-101T0502.

3.6.3 Förslag till enskilda vägar

Förslag till enskilda vägar fastställs inte i planen utan hanteras separat, i normalfallet genom lantmäteriförrättning. Påverkan på enskilda vägar redovisas under avsnitt 5.4 Fastigheter.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitlet i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

Miljöbeskrivningen i kapitel 4 fokuserar på miljöaspekterna och deras konsekvenser. Övergripande information om projektets lokalisering, utformning, omfattning och studerade alternativ redovisas i kapitel 3, som beskriver dessa delar i sin helhet.

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

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljö kvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i kapitel 2.4. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.3. Nollalternativ redovisas i avsnitt 4.1.2. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2. Referenser redovisas i kapitel 9. Förteckning över sakkunskap kan ses i 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, miljö kvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

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

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:

- naturvärdesinventeringar 2024 och 2025
- inventering av violett guldvinge 2025

- skrivbordsstudier av kultur- och naturvärden
- uppgifter från Artportalen
- resultat från geotekniska undersökningar
- tillgängligt kartmaterial från Trafikverket
- kart- och underlagsmaterial från Naturvårdsverket
- kart- och underlagsmaterial från Länsstyrelsen.

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

Jordbruksmark – eftersom projektet berör brukningsvärd jordbruksmark enligt 3 kap. 4 § miljöbalken.

Naturmiljö – med identifierade naturvärdesobjekt, skyddade arter och biotoper.

Kulturmiljö – projektet berör en milstolpe (kulturmiljölagen) och ligger inom riksintresse för kulturmiljövård.

Landskapsbild – eftersom bro, ny vägdragning och cirkulationsplats påverkar visuella värden i ett öppet odlingslandskap.

Klimatpåverkan – påverkan bedöms vara liten och främst till byggskedet. På längre sikt kan projektet ge en indirekt positiv klimatpåverkan genom förbättrade förutsättningar för gång-, cykel och kollektivtrafik.

Miljöaspekter som inte bedömts relevanta

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

Vattenmiljö – inga yt- eller grundvattenförekomster finns i direkt anslutning och projektet bedöms inte kunna påverka närliggande vattenförekomster.

Luftkvalitet – inga risker för överskridande av miljökvalitetsnormer föreligger.

Buller – genomförda bullerberäkningar visar att samtliga närliggande bostäder ligger under gällande riktvärden för åtgärdskategori väsentlig ombyggnation både i nuläge, nollalternativ och planförslag. Projektet medför inte någon försämring av ljudmiljön och inga bulleråtgärder krävs. Effekter under byggskedet behandlas i kapitel 5.6.

Vibrationer – inga bebyggelser bedöms riskera överskridande av gällande riktvärden.

Markföroreningar – markföroreningar har avgränsats från vidare bedömning i miljöbeskrivningen. Genomförda markmiljöprovtagningar visar endast marginella

överskridanden av riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) och området kommer även fortsättningsvis utgöra vägområde efter ombyggnationen. Risken för påverkan på markmiljö bedöms därmed vara mycket låg och markföroreningar är därför inte en relevant miljöaspekt i denna miljöbeskrivning.

4.1.1 Geografisk och tidsmässig avgränsning för miljöbeskrivningen

Miljöbeskrivningen utgår från samma geografiska och tidsmässiga avgränsning som anges i kapitel 1.3.1 och 1.3.2. Detta innebär att bedömningen omfattar både planområde där åtgärder genomförs samt de närliggande miljöer som kan påverkas av projektet under bygg- och driftskedet. Påverkansområdet varierar beroende på miljöaspekt.

Den tidsmässiga avgränsningen följer projektets genomförande och omfattar både byggskedet, som beräknas pågå i två år, samt driftskedet, där bedömningen utgår från prognosåret 2040 i enlighet med projektets dimensioneringsförutsättningar.

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.

4.1.3 Methodhänvisning

Konsekvensbedömningen utgår från den värderingsmodell som redovisas i avsnitt 4.2.

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 om dessa kan vara aktuella för en negativ påverkan, i vilken grad påverkan kan ske, om de inte påverkas alls eller om påverkan bedöms som försumbar. I de fall det är relevant har även 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.

En skala med fyra nivåer har använts för att värdera konsekvenserna: Stor negativ effekt – Måttlig negativ effekt – Liten negativ effekt- Ingen, (försumbar eller positiv effekt), se Tabell 5.

Tabell 5 - Konsekvensbedömning

EFFEKT	Miljöpåverkan			
	Stor	Måttlig	Liten	Ingen
Mottagarens känslighet och värde				
Högt	Stor negativ effekt	Stor negativ effekt	Måttlig negativ effekt	Försumbar eller positiv effekt
Måttligt	Stor negativ effekt	Måttlig negativ effekt	Måttlig negativ effekt	Försumbar eller positiv effekt
Lågt	Måttlig negativ effekt	Liten negativ effekt	Liten negativ effekt	Försumbar eller positiv effekt

Utöver skrivbordsstudie av miljövärden har en naturvärdesinventering utförts inom vägplanområdet. Den har gjorts för att samla in detaljerad information om de värdefulla miljöerna som återfinns inom området.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Jordbruksmark

Miljöförhållanden

Planområdet omfattar delar av brukningsvärd jordbruksmark, vilket enligt 3 kap. 4 § miljöbalken är av nationell betydelse. Marken har höga produktionsvärden och är en strategisk resurs för livsmedelsförsörjning. Jordbruksmarken inom planområdet utgör en del av Storsjöbygdens odlingslandskap, som kännetecknas av lång kontinuitet och höga kulturhistoriska värden. Marken används idag för aktivt jordbruk och har god dräneringsförmåga.

Miljöeffekter och konsekvenser

Projektet medför att jordbruksmark tas i anspråk både permanent och tillfälligt. Permanenta intrång sker för vägområdet, medan tillfälliga intrång uppstår för etableringsytor och byggvägar under byggskedet. Intrången kan leda till:

- förlust av produktionsyta
- risk för markpackning vid tillfälliga nyttjanden
- försämrade dräneringsförmåga
- långsiktiga konsekvenser om återställning inte sker korrekt.

För att minska konsekvenserna kommer jordbruksmarken inom tillfälliga arbetsområden att återställas efter avslutat arbete. Återställningen omfattar bland annat att markpackning åtgärdas, exempelvis genom harvning eller luckring, samt att avbaningsmassor och frörikt ytlager återförs där det är möjligt. Syftet är att återställa markens produktionsförmåga och bevara lokala växtresurser.

Bedömningen är att påverkan på jordbruksmark blir måttligt negativ, men intrånget är begränsat i ett större landskapssammanhang och markens funktion kan i stor utsträckning återställas efter byggskedet. Intrånget bedöms därför som acceptabelt med hänsyn till projektets syfte och samhällsnytta.

Bedömningsgrunder

Bedömningen utgår från intrångets omfattning i relation till total jordbruksareal, markens produktionsvärde och långsiktiga funktion samt genomförande av skyddsåtgärder för återställning och minimering av skada.

Nollalternativ

Om projektet inte genomförs kvarstår jordbruksmarken opåverkad. Ingen förlust av produktionsyta sker, men bristerna i trafiksäkerhet och tillgänglighet kvarstår.

4.3.2 Naturmiljö

Miljöförhållanden

Planområdet består huvudsakligen av produktionsskog i varierande ålder, mindre fuktiga skogspartier och vägkanter. Naturvärdesinventeringar från 2024 och 2025 har identifierat nio naturvärdesbiotoper inom inventeringsområdet, klassad enligt Naturvårdsverkets metodik (klass 1–4). Sammanlagt identifierades två objekt med högt naturvärde (klass 2), tre med påtagligt naturvärde (klass 3) och fyra objekt med visst naturvärde (klass 4).

De naturvärdesobjekt som berörs av vägplanens åtgärder utgörs huvudsakligen av biotoper i naturvärdesklass 3 och 4. Dessa objekt ligger i direkt anslutning till planerade slanter, markarbeten och breddningar av vägområdet och omfattar bland annat yngre produktionsskog, blandskog med inslag av tidigare markhävder samt väggantpartier med relativ hög artdiversitet.

De två naturvärdesobjekt som klassats med högt naturvärde, naturvärdesklass (2), är belägna utanför de områden som tas i anspråk av projektet och påverkas inte av de planerade åtgärderna. Dessa objekt omfattas därmed inte av någon direkt påverkan.

I anslutning till E14 finns artrika vägkanter med stort inslag av örtrik vegetation och fuktstråk. I fuktiga miljöer förekommer regelbundet arter som strutbräken och andra naturvärdesintressanta kärlväxter. Enstaka fynd av blomsterlupin noterades inom inventeringsområdet (utanför planområdet).

Miljöeffekter och konsekvenser

Naturvärdesbiotoper

Projektet medför direkt påverkan på vissa naturvärdesobjekt särskilt där planområdets slänter breddas. Påverkan är främst kopplad till objekt i naturvärdesklass 3 och 4, då dessa ligger inom eller i nära anslutning till planområdet. Effekterna bedöms i första hand bestå av markintrång, förändrade ljus- och fuktförhållanden, lokal fragmentering av skogsmark samt påverkan på artrika vägkanter vid markarbeten.

Biotopskydd

Inom planområdet finns ett odlingsröse som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Röset berörs direkt av projektets slänter och behöver tas bort från sin nuvarande lokalisering. Detta innebär en tillfällig påverkan på ett värdeelement i odlingslandskapet.

Som kompensationsåtgärd kommer odlingsröset att flyttas och återuppföras på en lämplig plats i närheten av ursprungsläget, där dess funktion som både kulturhistoriskt element och ekologisk struktur kan bibehållas. Genom denna återuppbyggnad bedöms värdeelementets funktion i området kunna kvarstå även efter utbyggnaden.

Den biotopskyddade allén berörs inte av några åtgärder i projektet och bedöms därför inte påverkas.

Natura 2000 - hydrologi och avrinning

Tysjöarna är närmaste Natura 2000-område och ligger sydost om planområdet. Området saknar direkt hydrologisk koppling till den nya väganläggningen. Genomförda utredningar visar att dagvatten från planområdet huvudsakligen infiltreras lokalt inom planområdet och att den naturliga avrinningen sker mot lägre liggande mark väster- och söderut, bort från Natura 2000-området.

Med hänsyn till avståndet, avsaknaden av avrinning mot Tysjöarna och projektets begränsade omfattning bedöms de planerade åtgärderna inte kunna påverka Natura 2000-områdets hydrologi, vattenkvalitet eller bevarandemål. Projektets mål bedöms därmed inte medföra någon risk för betydande påverkan, tillstånd enligt kap 28 a § miljöbalken krävs inte.

Skyddade arter

Eftersom de kända förekomsterna av de särskilt skyddsvärda arterna ligger utanför de ytor som tas i anspråk påverkas inte deras livsmiljöer av projektet. Planområdet har utformats och avgränsats så att dessa lokaler inte berörs. Projektets genomförande bedöms därför inte medföra risk för skada på dessa arter eller deras livsmiljöer. Artskyddsförordningens förbud aktualiseras därmed inte, ingen dispens krävs.

Samlad konsekvensbedömning för naturmiljön

Sammantaget bedöms projektets påverkan på naturmiljön vara måttligt negativ, främst kopplad till påverkan på vissa naturvärdesobjekt samt hantering av biotopskyddat odlingsröse. Projektet bedöms inte påverka Natura 2000-området Tysjöarna, eftersom ingen avrinning eller annan påverkan riktas mot området. Genom föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder begränsas projektets påverkan på naturvärden, skyddade arter och biotopskyddade objekt.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på naturvärdesklassning enligt Naturvårdsverkets metodik, förekomsten av skyddade arter, biotopskydd samt planerade skyddsåtgärder för att minimera påverkan.

Nollalternativ

Om projektet inte genomförs kvarstår naturvärdena opåverkade. Inga biotopskyddade objekt berörs eller behöver flyttas. Befintliga strukturer i landskapet förblir oförändrade.

4.3.3 Kulturmiljö

Miljöförhållanden

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård (Storsjöbygden, Z25), vilket utgörs av en långvarigt brukad jordbruks- och bebyggelsemiljö med tydliga historiska strukturer i landskapet. Inom planområdet finns en kulturhistorisk milstolpe (L1945:273, TRV KM2896), registrerad i Trafikverkets kulturmiljödatabas. Milstolpen är ett värdebärande element som markerar äldre vägnät och omfattas av kulturmiljölagen.

Miljöeffekter och konsekvenser

Riksintresse kulturmiljö

Den direkta påverkan begränsas främst till skogsmark med låg kulturhistorisk läsbarhet. Projektet förändrar lokala strukturer genom ny bro, ramper och gång- och cykelvägar men påverkar inte riksintressets kärnvärden påtagligt.

Milstolpe

Milstolpen måste flyttas för att vägåtgärden ska kunna genomföras. Flytten kräver tillstånd från Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen. Genom dokumentation, varsam flytt och fortsatt synlig placering bibehålls dock dess kulturhistoriska funktion.

Bedömningen är att påverkan blir liten till måttligt negativ, men begränsas genom planerade skyddsåtgärder (se kapitel 3.5.2).

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på förekomst av kulturhistoriska objekt och riksintresse, projektets omfattning i relation till riksintressets kärnvärden samt genomförande av skyddsåtgärder för att minimera påverkan.

Nollalternativ

Om projektet inte genomförs kvarstår kulturmiljön opåverkad. Milstolpen behåller sin ursprungliga placering och landskapets kulturhistoriska läsbarhet påverkas inte, men trafiksäkerhetsproblemen kvarstår.

4.3.4 Landskapsbild

Miljöförhållanden

Planområdet är en del av Storsjöbygden och ligger i dess utkant. Landskapet är böljande och sluttar svagt mot nordost, bort från Storsjön. Området präglas av ett mosaikartat landskap med jordbruksmark och produktionsskog. Större delen av utredningsområdet präglas av skogsmark vilket begränsar utblickar i flera riktningar.

Utblickar finns främst mot öppen jordbruksmark med en gård nordost om korsningen väg E14 och väg 744 samt vid bostadsområden med äldre gårdsstrukturer med anslutande jordbruksmark och nyare bostadsområde längs Nyhemsvägen. Dessa öppna partier skapar utblickar som är typiska för Storsjöbygden och bidrar till den identitetsskapande landskapskaraktären.

Området är en del av riksintresset för kulturmiljövård (Storsjöbygden z25) vilket framför allt knyter an till de stora, sammanhängande jordbruksmarkerna, den långa brukningshistorien och den tydliga bosättningsstrukturen. Samtidigt utgör vägnätet tydliga stråk och barriärer, där E14 är den dominerande medan väg 744 och Nyhemsvägen utgör viktiga lokala stråk.

Miljöeffekter och konsekvenser

Projektet medför:

- förändrad landskapsbild genom ny bro över E14 och ny cirkulationsplats
- ökad visuell komplexitet i ett öppet odlingslandskap, särskilt vid brokonstruktionen
- lokal påverkan på landskapets kulturhistoriska läsbarhet, men riksintressets kärnvärden bedöms inte påtagligt skadas.

Bedömningen är att påverkan blir måttligt negativ, men begränsas genom anpassning av utformning och placering (se kapitel 3.5). Projektet har utformats för att harmoniera med landskapets skala och undvika onödiga intrång.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på landskapets karaktär och visuella känslighet, projektets omfattning i relation till landskapets öppenhet samt genomförande av anpassningar för att minska visuell påverkan.

Nollalternativ

Om projektet inte genomförs kvarstår landskapsbilden opåverkad. Ingen förändring av visuella strukturer sker, men bristerna i trafiksäkerhet och tillgänglighet kvarstår.

4.3.5 Klimatpåverkan

Miljöförhållanden

Projektet medför ingen driftsrelaterad klimatpåverkan. Klimatpåverkan är främst kopplad till byggskedet genom transporter och masshantering, materialproduktion för bron samt beläggning.

Miljöeffekter och konsekvenser

Klimatpåverkan bedöms vara liten på projektnivå. Genom Trafikverkets klimat- och miljökrav i upphandlingen kan utsläppen minskas, bland annat genom bränsleeffektiva maskiner och klimatförbättrad betong. Den nya trafiklösningen bedöms ge ett mer jämnt trafikflöde och minskad köbildning vilket ger en marginell positiv effekt i driftskedet.

Bedömningsgrunder

Bedömningen utgår från projektets omfattning, materiemängder, transporter och Trafikverkets krav på klimatpåverkan i upphandling. Klimatkalkyl K3 Underlag till SEB är framtaget för att ge en prognos om projektets klimatpåverkan för innevarande skede.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär ingen byggskedespåverkan men kvarvarande trafikproblem och fortsatt risk för köbildning, vilket kan innebära marginellt högre utsläpp jämfört med planförslaget.

5 Övriga effekter och konsekvenser

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

5.1 Trafik och användargrupper

De planerade åtgärderna innebär förändrade trafikflöden och förbättrade förutsättningar för samtliga trafikantgrupper inom och i anslutning till planområdet. Under byggskedet och efter färdigställande kommer väganläggningen att nyttjas av såväl motorfordonstrafik som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Den nya trafikplatsen med tillhörande ramper, gång- och cykelvägar samt cirkulationsplats skapar en tydligare trafikstruktur och förbättrar säkerheten i korsningspunkterna.

För oskyddade trafikanter innebär projektet en avsevärt högre trygghet genom separerade gång- och cykelvägar, förbättrad belysning och en planskild passage över E14. För kollektivtrafikresenärer förbättras tillgängligheten genom nya hållplatslägen och goda anslutningar till gång- och cykelvägnätet. För tung trafik och transporter till industriområdet förbättras framkomligheten genom den nya cirkulationsplatsen och en mer robust trafiklösning som minskar konflikter och störningar jämfört med dagens korsningsutformning.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet bedöms öka trafiksäkerheten och tillgängligheten inom planområdet och med omnejd. Trafikplatsen med ny bro över E14, gång- och cykelvägar och hållplatser bidrar till en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter, som efter avslutad byggnation inte längre behöva dela utrymme med fordonstrafiken. Projektet bidrar också till att fordonstrafiken får en mer trafiksäker väg att färdas på.

Projektet bidrar till lokalsamhället i och med att kapaciteten och trafiksäkerheten ökar i väganläggningen vilket bedöms vara en positiv faktor med hänsyn till utvecklingen av industri- och handelsområdet.

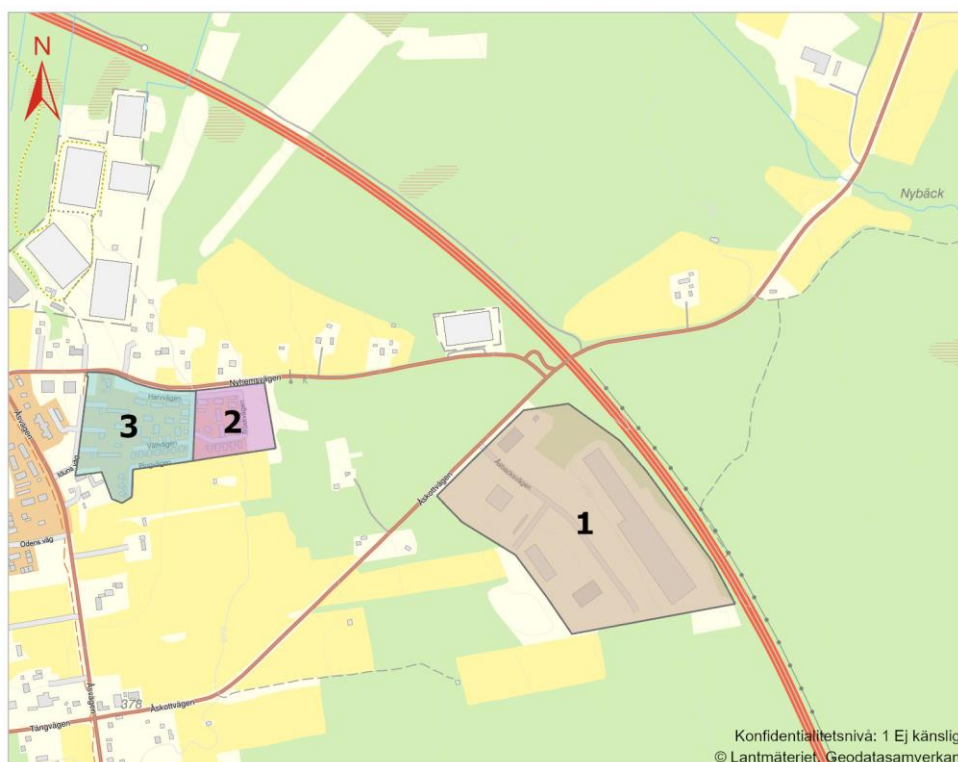
Projektet ger en positiv effekt till den regionala utvecklingen, med hänsyn till att många pendlar till arbete på andra orter och den nya väganläggningen bedöms minska riskerna för olyckor och störningar i trafiken.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

Inom områden med detaljplan eller områdesbestämmelser får väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna enligt 14 § (1971:948). Mindre avvikelser får göras om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas. Under genomförandetiden får en plan inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja, om inte ändringen är av stor allmän betydelse.

Inom vägplaneområdet finns tre detaljplaner. Figur 14 visar vilka detaljplaner som är berörda och dessa har numrerats med 1, 2 och 3. I Tabell 6 kan övergripande information och projektets bedömning av respektive detaljplan utläsas. Motiv till bedömningarna går att utläsa i delavsnitten (5.3.1–5.3.3) som behandlar varje detaljplan enskilt.

Figur 14 Berörda detaljplaner inom planområdet



Tabell 6 - Tabell med information och bedömning av berörda detaljplaner.

Nr	Namn	Beteckning	Laga kraft	Genom-	
				förändetid	Bedömning
1	Detaljplan för del av Rösta 2:6, Åsbacken	2309-P05/8	2005-02-17	5 år – Gått ut	Överensstämmer med vägplan
2	Detaljplan för del av Rösta 2:6 samt del av Rösta 2:7	2309-P2022/1	2022-05-28	5 år	Vägplan medför mindre avvikelser
3	Detaljplan för del av Rösta 2:6, Blixt-Antons	2309-P08/2	2007-12-26	5 år – Gått ut	Vägplan medför mindre avvikelser

5.3.1 Detaljplan nr 1

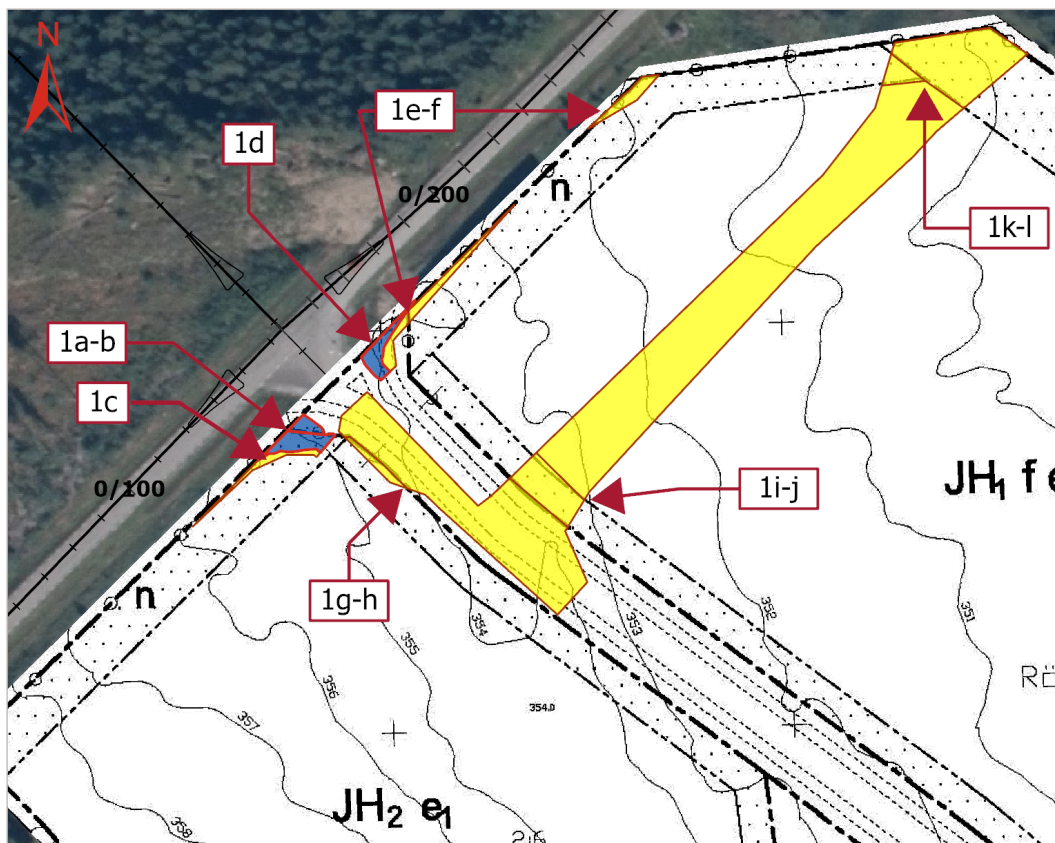
Syftet med ”Detaljplan för del av Rösta 2:6, Åsbacken” (2309-P05/8) är att klargöra förutsättningarna för etablering av industri och handel samt avgränsa plats för en planskild korsning mellan E14 och väg 744.

Inom berörda delar av detaljplanen består tillåten markanvändning av kvartersmark för industri med begränsningar i markens egenskaper samt allmän plats för lokaltrafik. Områdena utgörs idag av vägar och öppen mark så som diken.

Permanent intrång med vägrätt krävs för anläggning av en ny cirkulationsplats samt en ny gång- och cykelväg. Vägrätten bedöms vara mindre omfattande och påverkar inte nuvarande markanvändning, se delområde 1a-b och 1d i Figur 15. Tillfälliga intrång krävs främst för omledning av allmän trafik, delområde 1g-1l i Figur 15.

Vägplanen är delvis förenlig med detaljplanens syfte. Utbredningen av de permanenta intrången är begränsade och motverkar inte pågående markanvändning. Ingen konflikt bedöms därför vara aktuell.

Figur 15 Berörda delområden (1a-1l) inom detaljplan 2309-P05/8



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- — — — — Linje belägen 4 meter utanför planområdet.
- — — — — Användningsgräns
- · — · — · — Egenskapsgräns

MARKANVÄNDNING

ALLMÄNNA PLATSER

LOKALGATA Lokaltrafik

NATUR Naturområde

KVARTERSMARK

- JH1** Industri. Handel med dagligvaror och skrymmande varor.
- JH2** Industri. Handel med skrymmande varor.

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

Marken får inte bebyggas. Transformatorstationer och liknande mindre byggnader får dock uppföras där så prövas lämpligt.

g Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning

MARKENS ANORDNANDE

n 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.

Utfart får inte anordnas

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Kommunen är inte huvudman för allmän plats.

I Tabell 7 redovisas detaljplanens berörda delområden inklusive ianspråktaga arealer. Varje delområde består endast av en typ av markanspråk (vägrätt eller tillfällig nyttjanderätt) samt en typ av tillåten markanvändning.

Tabell 7 - 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)
1a, 0/140	Allmän plats, lokaltrafik	Vägrätt	25 m ²
1b, 0/130–0/140	Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark, prickad	Vägrätt	60 m ²
1c, 0/100–0/140	Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	30 m ²
1d, 0/160–0/180	Allmän plats, lokaltrafik	Vägrätt	50 m ²
1e, 0/160–0/180	Allmän plats, lokaltrafik	Tillfällig nyttjanderätt	30 m ²
1f, 0/160–0/210 0/240–0/260	Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	40 m ² 40 m ²
1g, 0/145	Kvartersmark, industri, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	30 m ²
1h, 0/145–0/155	Allmän plats, lokaltrafik	Tillfällig nyttjanderätt	865 m ²
1i, 0/160–0/170	Kvartersmark, industri, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	145 m ²
1j, 0/180–0/300	Kvartersmark, industri	Tillfällig nyttjanderätt	1800 m ²
1k, 0/300	Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	40 m ²
1l, 0/300-/320	Natur- eller parkbetonad del av kvartersmark som ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	365 m ²

5.3.2 Detaljplan nr 2

Syftet med ”Detaljplan för del av Rösta 2:6 samt del av Rösta 2:7” (2309-P2022/1) är att möjliggöra en blandad bebyggelse. Naturmarken ska skyddas från framtida exploatering och bör anordnas så att allmänheten kan nyttja grönområdet för rekreation och rörelse.

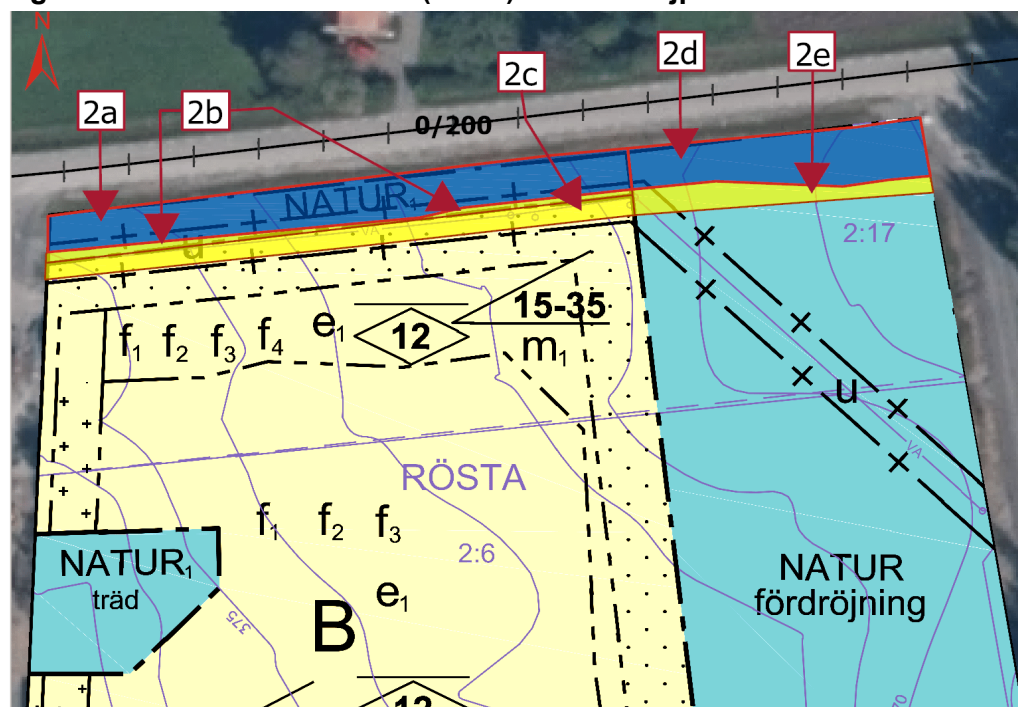
Inom berörd del av detaljplanen består tillåten markanvändning av allmän plats för naturområde med markreservat samt kvartersmark för bostäder med markreservat. Berörda områden används idag som gräsyta/förgårdsmark mellan bostadsområdet

och Nyhemsvägen. Intrång i detaljplanen krävs för anläggning av en ny gång- och cykelväg. Permanent intrång med vägrätt föreslås i allmän platsmark, och tillfälligt intrång under byggtiden föreslås i kvartersmark, se Figur 16. Åtkomst till utpekade markreservat bedöms inte påverkas av den nya anläggningen.

Sammantaget bedöms den nya gång- och cykelvägen medföra en mindre avvikelse i tillåten markanvändning. Detaljplanens syfte motverkas inte och marken anordnas för allmänheten utan att påverka någon planbestämmelse.

I Tabell 8 redovisas detaljplanens berörda delområden inklusive ianspråktaga arealer. Varje delområde består endast av en typ av markanspråk (vägrätt eller tillfällig nyttjanderätt) samt en typ av tillåten markanvändning.

Figur 16 Berörda delområden (2a-2e) inom detaljplan 2309-P2022/1



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- · · Egenskapsgräns
- · - Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap, 4 kap. 5 § 1 och 2 p.

NATUR Naturområde

Allmänna platser med enskilt huvudmannaskap, 4 kap. 8 § 1 och 2 p.

NATUR₁ Naturområde

Kvartersmark, 4 kap. 5 § 1 och 3 p.

B Bostäder

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid, 4 kap. 21 §

Genomförandetiden är 5 år från laga kraft

Markreservat

u Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, 4 kap. 5 § 1 st p.

Tabell 8 - Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2309-P2022/1

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
2a, 0/140–0/225	Allmän plats med enskilt huvudmannaskap, natur med markreservat	Vägrätt	580 m ²
2b, 0/140–0/225	Allmän plats med enskilt huvudmannaskap, natur med markreservat, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	85 m ²
2c, 0/140–0/225	Kvartersmark, bostäder med markreservat, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	265 m ²
2d, 0/225–0/270	Allmän plats, natur med markreservat	Vägrätt	350 m ²
2e, 0/225–0/270	Allmän plats, natur med markreservat	Tillfällig nyttjanderätt	150 m ²

5.3.3 Detaljplan nr 3

Syftet med ”Detaljplan för del av Rösta 2:6, Blixt-Antons” (2309-P08/2) är att klargöra förutsättningar för bostadsbebyggelse. Detaljplanens planbeskrivning redogör bland annat för behovet av en gång- och cykelväg längs med Nyhemsvägen.

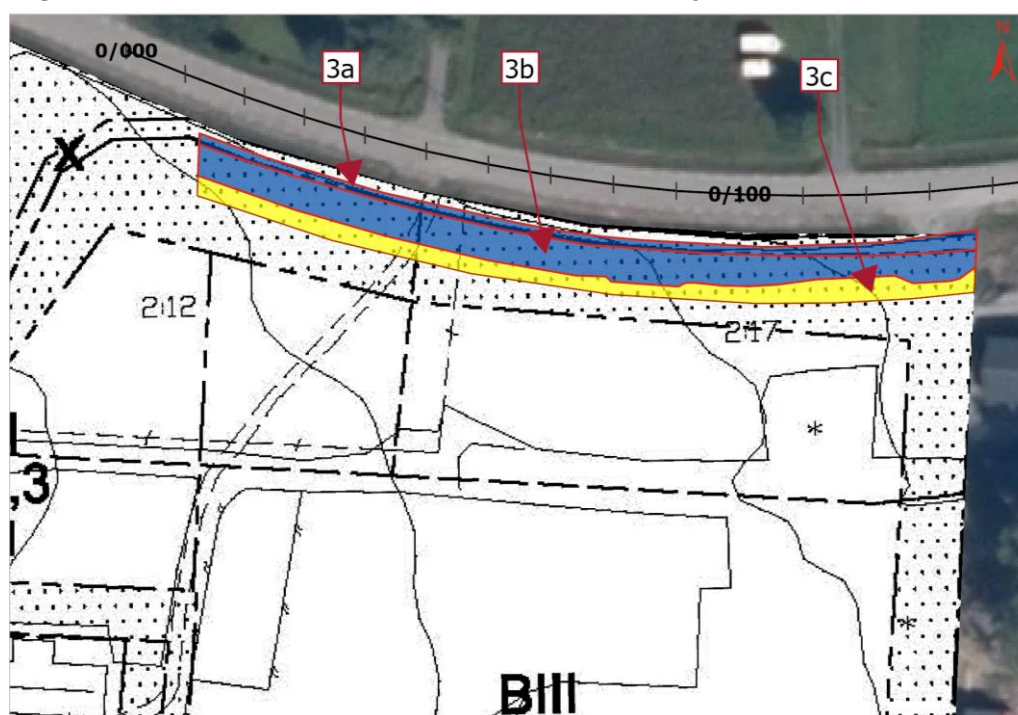
Inom berörd del av detaljplanen består tillåten markanvändning av kvartersmark för bostäder med begränsningar av markens bebyggande. Området används idag som gräsyta/förgårdsmark mellan bostadsområdet och Nyhemsvägen.

Vägplanen föreslår en ny gång- och cykelväg inom detaljplanen. Den nya gång- och cykelvägen inryms delvis inom utpekad markområde för allmän gång- och cykeltrafik enligt detaljplan, men anläggningen kräver mer utrymme på grund av utformning och trafiksäkerhet. Både tillfälligt och permanent intrång behöver därför göras inom kvartersmark för bostäder, se delområde 3b-c i Figur 17.

Konflikten bedöms vara en mindre avvikelse eftersom syftet med detaljplanen inte motverkas. Anläggning sker på prickad mark och inskränker därför inte på någon byggrätt. Detaljplanens planbeskrivning medger även trafik på kvartersmark.

I Tabell 9 redovisas detaljplanens berörda delområden inklusive ianspråktaga arealer. Varje delområde består endast av en typ av markanspråk (vägrätt eller tillfällig nyttjanderätt) samt en typ av tillåten markanvändning.

Figur 17 - Berörda delområden (3a-3c) inom detaljplan 2309-P08/2



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.
Endast angiven användning och utformning är tillåten

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje på kartan ritad 3m utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark

B Bostäder

Begränsningar i markens bebyggande

- X Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik
- Marken får inte bebyggas

Tabell 9 - Tabell med information om berörda delområden inom detaljplan 2309-P08/2

Delområde och km	Tillåten markanvändning inom del av detaljplanen	Typ av markanspråk	lanspråktagen areal (ca)
3a, 0/015–0/140	Kvartersmark för bostäder med mark som ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik, prickad	Vägrätt	200 m ²
3b, 0/015–0/140	Kvartersmark för bostäder, prickad	Vägrätt	600 m ²
3c, 0/015–0/140	Kvartersmark för bostäder, prickad	Tillfällig nyttjanderätt	340 m ²

5.4 Fastigheter

Detta avsnitt redogör översiktligt för vägplanens påverkan och, om nödvändigt, åtgärdsförslag på berörda samfälligheter, rättigheter, enskilda vägar och fastighetsanslutningar för jordbruks- och skogsmark.

5.4.1 Fastighetsanslutningar och åtkomst

Vid den nya trafikplatsens nordöstra ramp stängs anslutningen mellan en enskild väg och väg 744, se illustrationsritning 101T0502. Vägplanen föreslår åtkomst till berörda skogsfastigheter via en angränsande enskild väg som använder in- och utfart via korsningen som är belägen i höjd med Torsta. Denna lösning tar minst mark i anspråk och har bäst samhällsekonomisk effekt, men körvägen kan bli något längre för berörda fastighetsägare. Åtgärden kräver lantmäteriförrättning.

Vidare påverkas även jordbruksmark vid trafikplatsens nordöstra ramp. Påverkan utgörs i huvudsak av tillfälligt markanspråk. En utfart, se illustrationsritning 101T0501, kommer att stängas i samband med att vägen breddas. Åtkomst till jordbruksmarken är fortsatt möjlig via brukningscentrum. Markanspråken bedöms inte medföra begränsningar som berör åtkomst, däremot blir en del av jordbruksmarken obrukbar under en viss period. Berörd fastighetsägare eller arrendator har rätt till ersättning för skador som uppstår i samband med byggskedet.

Vid industriområdet väster om trafikplatsen stängs totalt fyra utfarter i samband med att väg 744 breddas, se illustrationsritning 101T0502-101T0503. Tre av utfarterna ansluter till industriområdet men stängningarna förhindrar inte åtkomst till området. Den tredje utfarten som stängs är belägen på den norra sidan av vägen. Vägplanen föreslår en ny utfart via väg som dras in från allmänt underhåll för att säkerställa åtkomst. Åtgärden kräver lantmäteriförrättning.

5.4.2 Samfälligheter och rättigheter

Inom planområdet berörs en outredd samfällighet vid Gamla Nyhemsvägen, Krokrom Rösta S:1. Två gemensamhetsanläggningar blir berörda vid den anslutning som stängs vid trafikplatsens nordöstra ramp, Rösta GA:6 och Torsta GA:2. En gemensamhetsanläggning berörs tillfälligt under byggtiden, Rösta GA:8.

Totalt tre ledningsrätter och fyra officialservitut berörs av permanent eller tillfälligt markanspråk. Hanteringen av befintliga nyttjanderätter arbetas fram, om nödvändigt, gemensamt mellan Trafikverket och respektive nyttjanderättshavare.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten för fordonstrafik och oskyddade trafikanter samt öka tillgängligheten för fordonstrafik och kollektivresenärer. Restiden bedöms

dock kunna öka något till följd av något längre resväg. Effekternas storlek är svårbedömd eftersom det inte tagits fram någon uppdaterad samhällsekonomisk kalkyl men bedömningen är att effekterna kan överstiga investeringskostnaden om trafiken ökar mer än basprognosen. I detta fall bedöms trafiken, särskilt den tunga trafiken, öka till följd av nytt industriområde.

5.6 Byggskedet

Under byggskedet kommer anläggningsarbetet delas upp i fem olika skeden. I största möjliga mån ska det vara möjligt att hålla öppet för trafik i samtliga av korsningens vägar.

Under de olika skedena tillkommer förbifarter, tillfällig cirkulation, hastighetssänkningar, tillfälliga in- och utfarter med mera. Detta innebär temporära störningar, under olika ledtider, för trafikanter och närboende under byggskedet. Mark kommer behöva tas i anspråk tillfälligt (se plankartor 101C0201-101C0203) för att leda om trafik under byggtiden.

Under kortare tid kommer det inte vara möjligt för fordonstrafikanter på E14 att svänga av i och med att de norra ramperna byggs. Trafik från anslutande vägar som ska norrut på E14 kan inte heller nå E14 när ramperna byggs. Trafiken kommer då hänvisas till trafikplats Lugnvik och via trafikplatsen vända tillbaka norrut på E14 för att nyttja de södra ramperna och ansluta till väg 744. Detta innebär en omledning på cirka sju minuter.

Med skyddsåtgärder under byggtiden, som framgår av avsnitt 3.5, bedöms de negativa konsekvenserna minskas. Boende kommer få information vid störande arbetsmoment samt att entreprenören ska följa Naturvårdsverkets allmänna råd för till exempel buller och damning. Framkomligheten begränsas men mildras med omledningsvägar och förbifarter.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Den samlade bedömningen är att projektet medför övervägande positiva effekter för trafiksäkerhet, tillgänglighet och regional utveckling. De negativa miljökonsekvenserna bedöms vara små till måttliga och i huvudsak hanterbara genom anpassad lokalisering, återställningsåtgärder och kompensationsåtgärder. Projektet innebär en omgestaltning av vägstrukturen i ett område med befintliga trafikproblem och åtgärderna adresserar brister i dagens korsningsutformning som identifierats av både Trafikverket och Krokoms kommun.

De mest betydande positiva effekterna återfinns inom trafiksäkerhet, särskilt för oskyddade trafikanter. Genom att ersätta den befintliga fyrvägs korsningen med en planskild trafikplats minskar konfliktytor och olycksrisker avsevärt. Nya gång- och cykelvägar, förbättrad belysning och separering från fordonstrafik skapar en tryggare miljö och förbättrar tillgängligheten mellan Ås, industriområdet och busshållplatserna längs E14 samt för boende och verksamheter norr om E14. Projektet bidrar därmed till ökat kollektivresande, mer hållbara resealternativ och ett sammanhängande transportsystem som är bättre anpassat till framtida behov.

De miljömässiga konsekvenserna är främst kopplade till markintrång i jordbruksmark, påverkan på naturmiljö samt en förändrad landskapsbild i anslutning till den öppna odlingsmarken. Klimatpåverkan bedöms vara liten och främst kopplad till byggskedet; påverkan hanteras genom Trafikverkets miljökrav i upphandlingen. Den förbättrade trafiklösningen förväntas ge ett jämnare trafikflöde och därmed en marginell positiv effekt i driftsskyddet. Intrången bedöms dock vara begränsade till små ytor i ett större landskapssammanhang och påverkan mildras genom återställning av mark, återföring av avbaningsmassor med frörikt ytskikt och vegetationsrester, anpassad utformning av slänter, gabionmurar och vegetationsytor. För identifierade naturvärden, skyddade arter och biotoper bedöms riskerna vara hanterbara genom försiktighetsåtgärder, anpassning av arbetsområden samt varsam hantering av värdeobjekt såsom odlingsröse och milstolpen.

Projektets påverkan på riksintressen för friluftsliv och kulturmiljö är begränsad. Åtgärderna medför inga påtagliga skador på riksintressenas kärnvärden och bedöms till viss del kunna stärka tillgängligheten till friluftsområden genom nya gång- och cykelförbindelser. Kulturhistoriska värden säkerställs genom dokumentation och flytt av milstolpen samt beaktande av landskapets historiska läsbarhet i projekteringen.

Under byggskedet kan störningar i form av buller, vibrationer, omledningar, tillfälligt försämrade framkomlighet och visuella störningar förekomma. Dessa

bedöms vara tidsbegränsade och hanterbara genom planerade trafikföringslösningar, informationsinsatser samt att entreprenören följer Naturvårdsverkets riktlinjer och Trafikverkets krav på arbetsmiljö och störningsbegränsning.

Sammantaget bedöms projektet ge en tydlig nettopositiv effekt när nyttorna vägs mot påverkan på miljö och omgivning. Åtgärderna uppfyller projektets ändamål och mål, bidrar till en mer robust och trafiksäker infrastruktur och stärker förutsättningarna för fortsatt utveckling i Åsbygden. Inga effekter har identifierats som strider mot miljöbalkens hänsynsregler eller som innebär att projektet inte kan genomföras enligt väglagen.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål för åtgärden

Genom att anlägga en ny trafikplats vid Åskorset, inklusive bro över E14, nya ramper, gång- och cykelvägar, cirkulationsplats och ny dragningsav Nyhemsvägen uppfylls projektets ändamål på följande sätt:

Ändamål: Tillgänglig och säker passage över E14 för oskyddade trafikanter

Den nya bron över E14, tillsammans med separerade gång- och cykelvägar och belysning, skapar en sammanhängande och trygg passage mellan Ås, industriområdet och hållplatslägena på båda sidor om E14. Inom delar av området behöver inte oskyddade trafikanter färdas bland trafik eller försöka ta sig över E14 i plan. Detta uppfyller ändamålet att förbättra säkerheten och tillgängligheten för gående och cyklisterna samt minskar barriäreffekten som E14 utgör i dagsläget.

Ändamål: Säker och tillgänglig korsning mellan E14 och väg 744

Genom att ersätta den befintliga fyrvägs korsningen med en planskild trafikplats ökar trafiksäkerheten väsentligt. Ramperna skapar tydliga och separerade trafikflöden, vilket minskar konflikter mellan fordon och oskyddade trafikanter. Cirkulationsplatsen vid industriområdet förbättrar trafiksäkerheten och bidrar till lugnare trafikrytmer.

Samlad måluppfyllelse

Sammantaget uppfyller projektet ändamålet genom att:

- skapa en säker och tillgänglig passage över E14 för oskyddade trafikanter
- öka trafiksäkerheten och tillgängligheten i korsningen E14/väg 744

6.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

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

- 1) **Avgränsningen av miljö aspekter i kapitel 4**, där endast aspekter som kan påverkas av projektet utreds vidare.
- 2) **Samrådsunderlagets identifiering av berörda miljömål**, där Trafikverket bedömt vilka av Sveriges miljö kvalitetsmål som kan komma att påverkas av en vägätgård av denna typ.

I samrådsunderlaget redovisas de miljö kvalitetsmål som är relevanta vid vägprojektet. Dessa utgör grunden för vilka mål som följs upp i den samlade bedömningen. Målen har valts ut eftersom de antingen berörs direkt genom mark- och naturingrepp, eller indirekt via förändrade trafikflöden, buller, utsläpp eller säkerhet.

De berörda miljö kvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Giftfri miljö
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Den samlade bedömningen är att de planerade åtgärderna inte medför någon försämring av måluppfyllelsen för de berörda miljö kvalitetsmålen.



Begränsad klimatpåverkan påverkas positivt i och med att anläggandet av gång-, cykel- och mopedväg och förbättrad kollektivtrafik kan leda till att fler närboende blir motiverade till att ta cykel eller buss i stället för bil. Därtill förväntas ett smidigare trafikflöde när den befintliga fyrvägs korsningen tas bort.



Frisk luft påverkas positivt på två sätt: Minskad köbildning längst E14 och väg 744 leder till färre stillastående fordon och minskad tomgångskörning, vilket reducerar utsläpp av luftföroreningar i direkt anslutning till trafikplatsen. Anläggandet av gång-, cykel och mopedväg samt förbättrade kollektivtrafiklösningar kan leda till att

fler väljer att gå, cykla eller resa kollektivt i stället för att använda bil, vilket ytterligare bidrar till minskade emissioner över tid.



Giftfri miljö berör risk för spridning av miljöfarliga ämnen till mark och närmiljö. Genomförda markmiljöundersökningar inom planområdet har inte påvisat några betydande föroreningar och inga riskområden har identifierats. Detta innebär att schaktmassor och övriga jordmassor som hanteras i samband med projektet kan återanvändas inom arbetsområdet, vilket minskar behovet av transporter och risken för spridning av eventuella föroreningar. Vid de få tillfällen massor behöver hanteras särskilt kommer skyddsåtgärder att vidtas för att förhindra spridning av miljöfarliga ämnen.



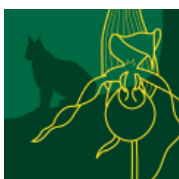
Ett rikt odlingslandskap berörs eftersom viss jordbruksmark tas i anspråk för vägområdet och rampernas utformning. Den berörda arealen är begränsad och intrånget har minimerats genom att anslutningar och slänter placerats så nära befintlig infrastruktur som möjligt. De kvarvarande jordbruksytorna behåller sin funktion och projektet bedöms inte påverka områdets långsiktiga brukande eller struktur i nämnvärd omfattning. Sammantaget bedöms påverkan vara liten och inte innebära någon försämring av måluppfyllelsen.



Levande skogar berörs genom att skogsmark tas i anspråk för vägområdet och vissa skogspartier med naturvärdesklass 3 och 4 påverkas. Skogens produktionsförutsättningar i området utgörs huvudsakligen av yngre skogsbestånd och områden med högre naturvärden (klass 2) undviks till största del av projektets utformning begränsade intrånget i värdefulla skogsmiljöer, innebär att påverkan bedöms som liten. Projektet bedöms därför inte medföra någon försämring av måluppfyllelsen.



God bebyggd miljö planerad åtgärd bidrar till måluppfyllelse genom ökad trafiksäkerhet för såväl motortrafik som för oskyddade trafikanter. Projektet medför ökade förutsättningar att cykla utmed sträckan vilket främjar en hälsosam och miljöanpassad livsstil.



Ett rikt växt- och djurliv berörs då artrika vägkanter kommer att beröras av de planerade åtgärderna. Särskild hänsyn tas genom att planområdet har avgränsats så att områden med högre naturvärden undviks, och genom återföring av det frörika ytskiktet för att återskapa goda förutsättningar för artrika vägkanter.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

Projektet har utformats med hänsyn till de grundläggande bestämmelserna i 2 kap. miljöbalken. Följande bedömning görs:

Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken):

Projektet har säkerställt tillräcklig kunskap om områdets natur- och kulturvärden samt miljöförutsättningar. Underlag har tagits fram genom naturvärdesinventeringar 2024 och 2025, inklusive riktad inventering av violett guldvinge, samt genom uppgifter från Artportalen och tidigare inventeringar.

Projektet har även inhämtat kunskap inom andra relevanta miljöaspekter genom specialister som tagit fram utredningar inom bland annat markmiljö, buller, klimat, geoteknik, hydrologi och kulturmiljö. Dessa samlade underlag ger projektet den kompetens och fackkunskap som krävs för att bedöma och hantera miljöpåverkan i enlighet med kunskapskravet.

Försiktighetsprincipen (2 kap. 3 § miljöbalken):

Skyddsåtgärder planeras för att minimera påverkan, bland annat varsam flytt och återuppförande av odlingsröset samt varsam hantering av milstolpen. Hänsyn tas till höga naturvärden genom anpassning av arbetsområden och bevarande av biotoper där det är möjligt. Dessa åtgärder genomförs för att undvika skada på värdeelement och säkerställa att deras funktion i landskapet kan bevaras även efter genomförd åtgärd.

Produktvalsprincipen (2 kap. 4 § miljöbalken):

Material och metoder som används vid byggnation ska väljas med hänsyn till miljö och hälsa, i enlighet med Trafikverkets riktlinjer.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen (2 kap. 5 § miljöbalken):

Projektet planeras så att resurser används effektivt och att materialflöden hålls inom arbetsområdet i så stor utsträckning som möjligt. Masshanteringen optimeras genom att schaktmassor i första hand återanvänds inom vägområdet, vilket minskar behovet av att transportera bort massor och tillföra nytt material. Detta bidrar både till lägre klimatpåverkan och mer effektiv användning av naturresurser.

Vid upphandling kommer Trafikverkets klimat- och miljökrav att ställas på entreprenören, bland annat krav på att använda bränsleeffektiva arbetsmaskiner, successivt ökad andel fossilfria drivmedel och miljökrav på fordonens utsläppsklasser. Dessa krav ska säkerställa att resurser används sparsamt och att projektets klimatpåverkan begränsas under både byggskede och drift.

Lokaliseringsprincipen (2 kap. 6 § miljöbalken):

Den valda lokaliseringen bedöms som lämplig med hänsyn till riksintressen för kommunikation och kulturmiljö. Åtgärderna bedöms inte påtagligt skada kärnvärden i riksintresset Storsjöbygden.

Skälighetsprincipen (2 kap. 7 § miljöbalken):

De skyddsåtgärder som föreslås är proportionerliga i förhållande till projektets påverkan och kostnader.

Projektet uppfyller miljöbalkens hänsynsregler genom att tillämpa kunskapsunderlag, försiktighetsåtgärder och kompensation där påverkan inte kan undvikas. Ingen påverkan bedöms vara av sådan omfattning att projektet strider mot miljöbalkens grundläggande krav.

6.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Närmaste Natura 2000-området, Tysjöarna, ligger sydost om planområdet. Utifrån bedömningen i kapitel 4 föreligger ingen hydrologisk koppling eller avrinning mot området. Projektet bedöms därmed inte kunna påverka dessa bevarandemål. Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs därför inte.

6.4.1 Riksintressen

Riksintresse för kommunikation (3 kap. 8 § MB)

Projektet bedöms stärka riksintresset för kommunikation genom förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärden innebär ingen negativ påverkan på riksintressets funktion eller värden.

Riksintresse för friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

Planområdet utgör en liten del av riksintresset Storsjöbygden. I landskapsanalysen bedöms de delar som påverkas främst utgöras av skogsmark och mindre betydande landskapsrum, medan de öppna odlingsytorna med vida utblickar i huvudsak behålls. Eventuella barriäreffekter på friluftslivet motverkas genom planskild passage och nya gång- och cykelvägar, vilket innebär att tillgängligheten i praktiken stärks inom riksintresseområdet.

Storsjöbygden omfattar Storsjön med omgivande odlingsbygder och har en total area om ca 210 000 hektar, varav planområdet utgör en liten del.

Projektet medför viss lokal påverkan på landskapsbilden och tillgängligheten, men bedöms inte påtagligt skada riksintressets kärnvärden. Den planerade gång- och cykelvägen förbättrar framkomligheten för oskyddade trafikanter, vilket kan ge en positiv effekt för friluftslivet.

Riksintresse för kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Projektet berör en del av kulturmiljöriksintresset (Z25) som huvudsakligen utgörs av skogsmark. De planerade åtgärderna bedöms inte påverka kärnvärdena i riksintresset.

Storsjöbygden präglas av ett historiskt odlingslandskap med lång kontinuitet och samspel mellan jordbruk, skogsmark och bebyggelsestruktur.

Milstolpen (L1945:273, TRV KM2896) kommer att flyttas med hänsyn till kulturvärdet och landskapets kulturhistoriska läsbarhet beaktas i det fortsatta projekteringsarbetet.

Slutsats

Projektet bedöms förenligt med miljöbalkens bestämmelser om riksintressen. Genomförda anpassningar och planerade skyddsåtgärder säkerställer att ingen påtaglig skada uppstår på riksintressenas värden.

6.4.2 Generella biotopskydd

Odlingsröset inom planområdet omfattas av generellt biotopskydd och berörs av projektets slänter. Röset måste därför flyttas för att möjliggöra genomförandet. Genom planerad kompensationsåtgärd—där röset dokumenteras, rivs varsamt och återuppförs på en närliggande plats—bedöms dess funktion som värdeelement i odlingslandskapet kunna bevaras.

Slutsats

Med planerade skydds- och försiktighetsåtgärder bedöms projektets påverkan på det biotopskyddade objekten som liten. Odlingsrösets funktion kan bevaras genom varsam flytt och återuppförande. Projektet bedöms därmed förenligt med bestämmelserna om generellt biotopskydd.

6.4.3 Skyddade arter

Inventeringar (2024–2025) har identifierat förekomst av arter som omfattas av artskyddsförordningen och rödlistade arter inom planområdet, bland annat granticka (NT) och flera fågelarter (tornseglare, tofsvipa m.fl.). Fynd av guckusko, knärot och grönkulla ligger i skogs- och kantzoner utanför planområdet och berörs inte av projektets åtgärder.

Planområdet har utformats och avgränsats så att dessa lokaler undviks och projektet bedöms därför inte påverka dessa arter eller deras livsmiljöer. Förbudet i artskyddsförordningen aktualiseras därmed inte, och ingen dispens behövs.

Slutsats

Inventeringarna visar att vanligt förekommande orkidéer och andra naturvärdesarter förekommer i vägkanter inom planområdet. De mer skyddsvärda arterna, guckusko, knärot och grönkulla som ligger i skogs- och kantzoner utanför planområdet berörs inte av åtgärderna. Därmed bedöms projektet inte påverka dessa särskilt skyddsvärda arter, och artskyddsförordningens förbud aktualiseras inte. Ingen dispens behövs.

6.4.4 Kulturmiljö - Fornlämningar

Inom planområdet finns en kulturhistorisk milstolpe (L1945:273, TRV KM2896) registrerad i Trafikverkets kulturmiljödatabas. Milstolpen omfattas av kulturmiljölagen och är ett värdebärande element som markerar äldre vägnät.

Den planerade åtgärden medför att milstolpen behöver flyttas för att möjliggöra den nya gång- och cykelvägen. Flytten bedöms inte innebära någon påtaglig skada på objektets kulturhistoriska värde, under förutsättning att planerade skydds- och försiktighetsåtgärder genomförs (se kapitel 3.5), samt att flytten sker efter meddelat tillstånd från Länsstyrelsen i dialog med Trafikverkets kulturmiljöfunktion.

Slutsats

Tillstånd för flytt av milstolpen kommer sökas hos Länsstyrelsen, i enighet med kulturmiljölagen. Hantering sker i dialog med Trafikverkets kulturmiljöfunktion för att säkerställa att flytten genomförs på ett antikvariskt korrekt sätt. Projektet bedöms därmed förenligt med gällande bestämmelser förutsatt att tillstånd medges och villkor följs.

6.5 Slutsats

Utifrån redovisade förutsättningar, val av lokalisering och utformning (kap 3), samt den samlade miljömässiga och funktionella bedömningen (kap 6) i denna plan- och miljöbeskrivning, görs följande bedömning av hur åtgärden uppfyller 13 § väglagen.

6.5.1 Uppfyllande av 13 § väglagen – Lokalisering och hänsyn

13 § väglagen ställer krav på att en väg ska lokaliseras och utformas så att den:

1. ger god trafiksäkerhet och framkomlighet
2. tar hänsyn till allmänna och enskilda intressen
3. utformas med hänsyn till miljö-, natur- och kulturvärden
4. tillgodoser både nuvarande och framtida transportbehov.

Vald lokalisering

Åtgärden placeras i anslutning till befintlig korsning mellan väg 744 och E14, vilket är där dagens trafiksäkerhetsproblem och brister i tillgänglighet är som störst. Lokaliseringen uppfyller projektets ändamål och förbättrar möjligheten att passera E14 på ett säkert sätt samt att nå industri- och handelsområdet med förbättrad framkomlighet. Lokaliseringen ger även förbättrade förutsättningar för biltrafiken

genom att separera trafikflöden, minska konfliktpunkter och skapa en mer robust trafiklösning vid E14.

Vald utformning

Utformningen med ny trafikplats, bro, ramper, gång- och cykelvägar, ny dragning av Nyhemsvägen och en ny cirkulationsplats har genomförts enligt Trafikverkets kravdokument (VGU). Utformningen skapar en säker och tydlig vägstruktur som stärker förutsättningarna för motortrafik, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. För biltrafiken innebär utformningen en mer direkt och kapacitetsstark anslutning till E14, minskad köbildning samt ökad trafiksäkerhet genom planskild passage och bättre trafikreglering.

Miljö och kulturmiljö

Miljöbedömningen i kapitel 6 visar att effekterna är små eller obetydliga. Kompensationsåtgärder minimerar påverkan på naturvärden, kulturmiljöobjekt och biotoper. Projektet påverkar riksintressen i området men utan att påtagligt skada deras kärnvärden.

Tillgänglighet och framtida behov

Åtgärden förbättrar tillgänglighet för gods, kollektivtrafik och cykeltrafik och bidrar till en mer hållbar transportlösning. Framkomligheten på E14 säkerställs genom att alternativa utformningar som skulle försämra funktionen valts bort. Projektet innebär även tydliga förbättringar för biltrafiken genom att skapa en mer effektiv trafikplatslösning med ökad kapacitet, färre köer och en tryggare och mer förutsägbar trafikmiljö.

Samlad bedömning enligt 13 § väglagen

Projektet bedöms sammantaget uppfylla kraven i 13 § väglagen. Lokalisering och utformning är lämpliga sett till trafiksäkerhet, miljö, kulturvärden, markanvändning och transportbehov. Åtgärden bedöms ge en långsiktigt hållbar och trafiksäker lösning som tillgodoser både allmänna och enskilda intressen. För biltrafiken innebär åtgärden förbättrad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet och en vägstruktur som bättre hanterar dagens och framtidens trafikflöden.

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen 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 väganläggningen tas i anspråk med *vägrätt eller inskränkt vägrätt*. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för 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 vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

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

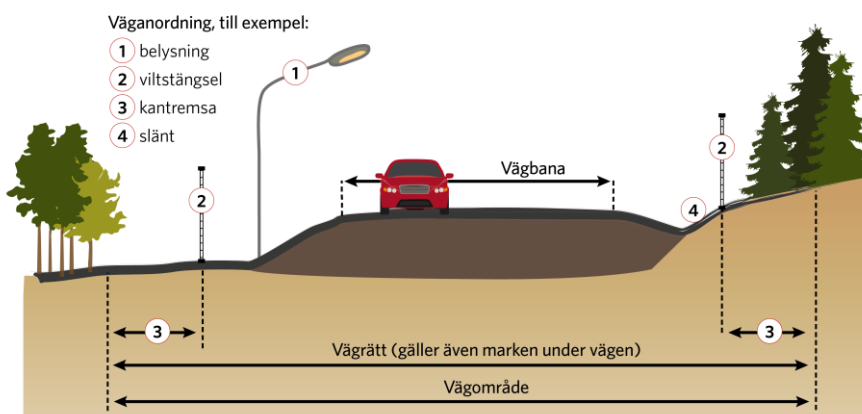
7.1 Vägrätt och vägområde

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.

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, se Figur 18. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av *vägplanen*.

Figur 18 - Vägområde inklusive väganordningar som ingår i vägrätt



7.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markanspråk omfattar cirka 45 200 m². Fördelningen av vägområdet per markslag redovisas i Tabell 10.

Tabell 10 - Fullständigt markanspråk (vägrätt) per markslag

Typ av markanspråk	Markslag	Areal
Vägrätt	Jordbruksmark	2 190 m ²
Vägrätt	Skogsmark	39 320 m ²
Vägrätt	Öppen mark (impediment, dike, industri och väg)	3 670 m ²

7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket, se Figur 19. 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.

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 arbetsområde, gäller från byggstart till 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

T₂ – Tillfällig nyttjanderätt för etableringsområde och upplag, gäller från byggstart till 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

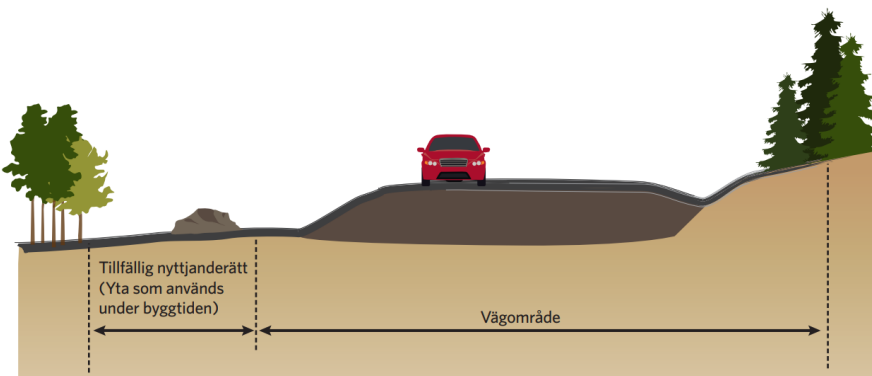
T₃ – Område för tillfällig omdirigering av allmän trafik, gäller från byggstart till 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 43 800 m².
Fördelningen av den tillfälliga nyttjanderätten per markslag redovisas i Tabell 11.

Tabell 11 - Tillkommande områden (tillfällig nyttjanderätt) per markslag

Typ av markanspråk	Markslag	Areal
Tillfällig nyttjanderätt	Jordbruksmark	8 950 m ²
Tillfällig nyttjanderätt	Skogsmark	20 000 m ²
Tillfällig nyttjanderätt	Öppen mark (impediment, dike, industri och väg)	14 850 m ²

Figur 19 - Exempel av område som behöver tas i anspråk tillfälligt under byggtiden för anläggning av väg.



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*, *profilritningar*. 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.

8.3.1 Påträffande av föroreningar

Genomförda markmiljöprovtagningar visar generellt låga halter av föroreningar i jordlagren. I två provpunkter har mindre, marginella överskridanden av riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) noterats, men dessa nivåer bedöms inte påverka möjligheten att använda massorna inom projektet. Massorna kan därmed återanvändas utan begränsningar.

Det finns i övrigt inga indikationer på känd eller misstänkt förorenad mark inom planområdet.

Om oväntade föroreningar skulle påträffas under entreprenadarbetet kommer dessa hanteras enligt Trafikverkets krav och etablerade rutiner för säker masshantering, vilket innebär att massorna bedöms och omhändertas på ett korrekt sätt utifrån aktuell situation och gällande regelverk.

8.3.2 Tillstånd enligt kulturmiljölagen för flytt av milstolpe

Inom planområdet finns en kulturhistorisk milstolpe (L1945:273, TRV KM2896) som omfattas av kulturmiljölagen (1988:950). Den planerade gång- och cykelvägen medför att milstolpen behöver flyttas för att möjliggöra utbyggnaden. Flytten är en åtgärd som kräver tillstånd från Länsstyrelsen, i enighet med 2 kap. kulturmiljölagen.

Inför genomförandet ska Trafikverket ansöka om tillstånd hos Länsstyrelsen Jämtlands län. Tillståndet ska beviljas innan arbetet med att märka ut, dokumentera och flytta milstolpen påbörjas. Flytten genomförs enligt de skyddsåtgärder som angetts (se kap 3.5.2) och i dialog med Trafikverkets kulturmiljöfunktion för att säkerställa att objektets kulturhistoriska värde och läsbarhet bibehålls.

8.4 Kostnader och finansiering

Totala kostnader för projektet beräknas till cirka 160 miljoner kronor och finansieras av Trafikverkets anslag smärre investeringar, regionala transportplanen och Krokoms kommun.

9 Referenser

Lagar, förordningar och styrande dokument

Artskyddsförordningen (2007:845).

Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Kulturmiljölagen (1988:950).

Miljöbalken (1998:808).

Plan- och bygglagen (2010:900).

Regeringen (2018). Proposition 2017/18:110 – Politik för gestaltad livsmiljö.

Regeringen (1997). Proposition 1996/97:53 – Infrastrukturinriktning för framtida transporter.

Trafikförordningen (1998:1276).

Väglagen (1971:948).

Trafikverkets styrande dokument och publikationer

Trafikverket (2012). Artrik vägkanter – AV1478.

Trafikverket (2014). Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. TDOK 2014:1021.

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

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

Trafikverket (2022). Begrepp och grundvärden – Krav. TRV publikation 2022:002.

Trafikverket (2024). Trafikutvecklingstal för vägtrafik.

Inventeringar och tekniska utredningar

AFRY (2025). Kompletterande naturvärdesinventering och inventering av violett guldvinge – Åsbacken. Beställare: Trafikverket Region Mitt.

Pro Natura (2024). Naturvärdesinventering Åsbacken. Beställare: Trafikverket Region Mitt.

Trafikverket (2024). Geotekniska undersökningar – Åsbacken. (PM, diarienummer om tillgängligt).

Trafikverket (2024). Markmiljöprovtagning – Åsbacken. (PM, diarienummer om tillgängligt).

Kart- och databaser

Artportalen (2025). Observationer inom inventeringsområdet. Hämtad: 2025-03-10 från www.artportalen.se

Länsstyrelsen Jämtlands län (2025). Riksintressen, naturvärden och skyddade områden. Hämtad: 2025-03-10

Naturvårdsverket (2025). Skyddad natur, Natura 2000, MKN vatten. Hämtad via Naturvårdsverkets kartverktyg: www.kartwebb.naturvardsverket.se

Trafikverket (2025). Nationella vägdatabasen (NVDB). www.trafikverket.se/nvdb

Vattenmyndigheten Bottenhavet (2025). Vatteninformationssystem: MKN för Tysjöarna och Storsjön. Hämtad: 2025-XX-XX.

Kommunala och regionala dokument

Detaljplan 2309-P05/8. Detaljplan för del av Rösta 2:6, Åsbacken. Antagen 2005-02-17.

Detaljplan 2309-P2022/1. Detaljplan för del av Rösta 2:6 samt del av Rösta 2:7. Antagen 2022-05-28.

Detaljplan 2309-P08/2. Detaljplan för del av Rösta 2:6, Blixt-Antons. Antagen 2007-12-26.

Krokoms kommun (2018). Fördjupad översiktsplan 2018.

Krokoms kommun (2015). Översiktsplan 2015.

Statistik och bakgrundsdata

Europeiska kommissionen (2025). TEN-T Core Network – E14. Hämtad från <https://transport.ec.europa.eu>

SCB (2021). Befolkningsstatistik för Ås tätort. www.scb.se

10 Sakkunskap

Karin Lindström, handläggare plan- och miljöbeskrivning

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

Sigrid Tuvall, kulturmiljöspecialist

Sigrid har en fil.mag. i arkeologi och en fil.kand. i kulturgeografi från Umeå universitet. Hon har över 20 års erfarenhet från både Länsstyrelsen och konsultbranschen och har därigenom god förståelse för planeringsprocessens aktörer och skeden. På AFRY arbetar hon som uppdragsledare och specialist i projekt från tidiga skeden till byggprocess, där hon tar fram kunskaps- och bedömningsunderlag till detaljplaner, infrastrukturprojekt, energianläggningar och MKB:er. Hennes kompetens omfattar även kulturmiljöprogram, gestaltungsprogram, landskapsanalyser och bedömningar av påverkan på riksintressen. Sigrid har omfattande erfarenhet av fältinventeringar av fornlämningar och byggnader, samt dokumentation i GIS och Fieldworks och är behörig registrerad i Riksantikvarieämbetets Kulturmiljöregister (KMR).

Mikaela Boltenstern, naturmiljöspecialist

Mikaela Boltenstern är utredare och projektledare med specialisering inom vatten- och våtmarksfrågor. Hon har en kandidat- och masterexamen från Stockholms universitet med inriktning mot biologi, mikrobiologi, kemi och naturvård, med särskild fördjupning i vattenmiljöer, våtmarker, fyto Remediering och ekologiska värden. Mikaela har bred erfarenhet från projekt som rör återvätning, marint skräp, förorenade områden, PFAS-utredningar, eDNA-analyser och vattenvård. Hon har god fältvana och arbetar med flera provtagningsmetoder kopplade till både mark och vatten. Hennes särskilda intresse ligger i projekt som bidrar till förbättrad vattenrening och restaurering av våtmarker.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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