

RAPPORT

Samrådsredogörelse

E14 Åskorset

Krokoms kommun, Jämtlands län

2026-03-10



Trafikverket

Postadress: Kyrkgatan 43B, 831 34 Östersund

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – E14 Åskorset

Författare: Marklund Emil, IVnr4 Extern

Dokumentdatum: 2026-03-10

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

Version: 1.0

Kontaktperson: Ola Eckerdal, Projektledare Trafikverket

Innehåll

| | |
|---|----------|
| 1 Sammanfattning | 4 |
| 2 Samrådsrets..... | 5 |
| 3 Samråd | 6 |
| 3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan | 6 |
| 3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse | 6 |
| 3.1.2 Samråd med berörd kommun | 6 |
| 3.1.3 Samråd med Försvarsmakten..... | 6 |
| 3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 7 |
| 3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda | 7 |
| 3.2 Samråd vid utformning av planförslaget..... | 11 |
| 3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse | 11 |
| 3.2.2 Samråd med berörd kommun | 13 |
| 3.2.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 13 |
| 3.2.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda | 16 |
| 3.3 Förnyat samråd vid utformning av planförslag | 19 |
| 3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse | 19 |
| 3.3.2 Samråd med berörd kommun | 19 |
| 3.3.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 19 |
| 3.3.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda | 20 |

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter och protokoll från möten är diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2025/135440 (THÄS-2024-000561).

1 Sammanfattning

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan togs ett samrådsunderlag fram under vintern 2024/2025. Samrådsunderlaget har varit ute på samrådsremiss mellan 22 april 2025 – 16 maj 2025.

Länsstyrelsen i Jämtlands län beslutade 2025-08-15 att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Ett kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan togs av länsstyrelsen 2026-01-13, eftersom projektet utökades efter samrådsunderlagsskedet.

En samrådshandling daterad 2025-09-19 togs fram därefter. Samrådshandlingen hölls tillgänglig för samråd mellan 20 september – 19 oktober 2025. H

Samrådsmöte på orten genomfördes den 1 oktober i Ås Föreningshus. Under mötet presenterade Trafikverket projektet och diskuterade olika frågor med deltagarna.

Efter justeringar i planförslaget genomfördes ett förnyat samråd under perioden 12 december 2025 – 21 januari 2026.

2 Samrådskrets

Länsstyrelsen i Jämtlands län beslutade 2025-08-15 att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Ett kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan togs av länsstyrelsen 2026-01-13, eftersom projektet utökades efter samrådsunderlagsskedet.

Trafikverket har gjort en bedömning av vilka myndigheter, organisationer och kommuner samt enskilda som kan antas bli berörda av projektet. För samrådsunderlaget har Krokoms kommun, berörda myndigheter och organisationer samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda haft möjlighet att lämna synpunkter.

Myndigheter, organisationer och enskilda berörda (som kan komma att beröras av markintrång) har blivit inbjudna till samråd via brevutskick. Övriga berörda har blivit inbjudna genom annonsering i Östersunds-Posten och i Länstidningen Östersund.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd hölls under perioden 22 april 2025 – 16 maj 2025. Samrådsmaterial i form av ett samrådsunderlag fanns under samrådsperioden tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt Trafikverkets kontor i Östersund (Kyrkgatan 43B). Information om samrådstid samt var handlingarna hölls tillgängliga skickades ut med brev och e-post skickades ut till myndigheter och organisationer. Övriga berörda bjöds in till samråd genom annonsering i Östersunds-Posten (2025-04-19) och Länstidningen Östersund (2025-04-19) samt via Trafikverkets projektsida. Underlaget fanns tillgängligt hela samrådsperioden på Trafikverkets kontor i Östersund, Kyrkgatan 43B samt på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-lan/e14-asbacken-trafiksakerhetshojande-atgarder/>

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2025/135440 (THÄS-2024-000561).

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Jämtland fick inbjudan till samråd via e-post. Länsstyrelsen valde att inte lämna några synpunkter.

Inga separata samråd har genomförts med Länsstyrelsen i detta skede.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Krokoms kommun fick inbjudan till samråd via brev. Kommunen inkom inte med något yttrande i detta skede.

Inga separata samråd har genomförts med kommunen.

3.1.3 Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten inkom med ett yttrande 2025-05-22. I yttrandet skriver Försvarsmakten att de inte har något att anmärka på, under förutsättning att Försvarsmaktens största och tyngsta fordon kan passera obehindrat, även under byggtiden.

Trafikverket svarar: Trafikplatsen med tillhörande vägar dimensioneras i enlighet med VGU (Vägar och gators utformning). Trafikverket kommer arbeta med trafik under byggtiden i kommande skede och tar med sig Försvarsmaktens synpunkt gällande detta.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Statens geotekniska institut (SGI), Jordbruksverket, Sveriges geologiska undersökning (SGU) och Telia Company AB svarade att de avstår från att yttra sig i ärendet.

Torsta AB

Torsta AB inkom med yttrande 2025-05-15. Torsta AB ser positivt på Trafikverkets projekt. I sitt yttrande framförs information om Torstaområdet såsom antalet elever, anställda, besökare och verksamhetsutövare. Det framhävs också hur området har växt de senaste åren och att det förväntas fortsätta växa kommande år.

I yttrandet framförs en trafiksäkerhetsfråga som rör korsningen mellan E14 och Torstavägen och att den inte är trafiksäker. I yttrandet framgår det hur boende upplever korsningen och att dess befintliga utformning är trafikfarlig.

Torsta AB uppmanar Trafikverket att utreda och prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningen E14-Torstavägen.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för yttrandet. Projektområdet som denna vägplan avser har begränsats till korsningen och tillhörande vägar vid Åskorset. Detta har en koppling till finansieringen av projektet och i dagsläget saknas det finansiering att utöka projektet ytterligare.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I samband med samrådstiden inkom följande synpunkter från enskilda och allmänheten:

Vägutformning

1. Det har inkommit två synpunkter som efterfrågar varför det inte byggs en cirkulationsplats i stället.
2. Två synpunkter framhäver att Nyhemsvägen och Åskottsvägen är trafikintensiva, och att det saknas plats för oskyddade trafikanter. Det framförs även att trygga förbindelser från gång- och cykelväg ner till området för detta projekt bör inkluderas i planeringen.
3. I en inkommen synpunkt framförs det att det är svårt att tolka var hållplatserna kommer planeras. Vidare framgår det av synpunkten att det är viktigt med gång- och cykelvägar för att kunna korsa E14, bland annat för att boende ökar på norra sidan och det inte finns någon säker passage i dagsläget.

4. I en synpunkt ställs frågan hur boende i närheten kommer påverkas av buller.
5. En synpunkt ställer frågan hur lång blir påfartsramperna, och hur påverkar de landskapsbilden?
6. I en synpunkt framförs det att det är oroande ur ett cyklist- och föräldraperspektiv att cyklister inte verkar ha någon framträdande plats i de nya planerna.

Det framgår inte i nuläget att det är säkert att det blir några busshållplatser, utan det är något som utredas.

Hur kan byggande av vägar och förbättring av tillgänglighet för bilister och tunga transporter öka det kollektiva resandet? Ett av projektmålen pekar på att projektet ska öka det kollektiva resandet för boende i Ås med omnejd, samt anställda och kunder i det nya handels- och industriområdet vid korsningen, samt göra det möjligt att stiga av och på bussen längs E14.

En stor trafikplats med av- och påfarter, där bilister kör i 100 km/h, i stället för dagens 70 km/h, kommer framstå som farligare och mer skrämmande. Tillgängligheten kommer minska eftersom man måste trampa upp för en brant uppförbacke på en bro, jämfört med idag då det bara är att korsa vägen.

7. I en inkommen synpunkt lämnas önskemål om att Trafikverket ska ta så lite skogs- och jordbruksmark i anspråk som möjligt.

Trafikverket svarar:

1. *E14 är en del av det så kallade TEN-T-nätverket och en mycket viktig del av transportnätet i Sverige. För att inte begränsa framkomligheten mellan Östersund och Trondheim planeras en planskild trafikplats i stället för en cirkulationsplats.*
2. *Gång- och cykelväg längs delar av Nyhemsvägen och Åskottsvägen utreds inom vägplanen. Detta kommer redovisas mer detaljerat i kommande samrådshandling.*
3. *Planförslaget kommer presenteras mer detaljerat i kommande samrådshandling. I det skedet har projekteringsarbetet kommit längre, och Trafikverket kommer bjuda in till samrådsmöte där det kommer gå att se ritningar för bland annat gång- och cykelvägar och busshållplatsers placering.*
4. *Bullerberäkningar kommer genomföras i kommande samrådshandling.*

2025-10-22: Genomförda bullerberäkningar visar inte på ökat buller i närheten av korsningen. I granskningshandlingens plan- och miljöbeskrivning kommer resultatet från beräkningen redovisas ihop med gällande riktvärden.

- 5. I kommande samrådshandling kommer detta presenteras mer detaljerat, då har projekteringen kommit längre än vad det har i detta skede.*

2025-10-22: Den nya trafikplatsen innebär att landskapsbilden får ett mer framträdande inslag av infrastruktur jämfört med dagens situation. Gällande rampernas längd blir de mellan 200–400 meter långa. I kommande plan- och miljöbeskrivning för granskningshandling kommer utformningen av anläggningen beskrivas mer detaljerat.

- 6. Inom projektområdet planeras nya gång- och cykelvägar, det kommer vara möjligt att korsa E14 via trafikplatsen vilket bedöms vara trafiksäkrare och ge bättre framkomlighet jämfört med befintlig utformning av korsningen.*

Hållplatsernas läge och utformning planeras och kommer presenteras mer detaljerat i kommande samrådshandling.

Projekt målet ställs i relation till hur situationen är idag och hur åtgärderna bedöms förbättra det. Med säkrare gång- och cykelvägar över E14 samt hållplatser i säkrare lägen är det, jämfört med dagsläget, en ökad möjlighet för att nyttja dessa transportalternativ.

Trafikverket bedömer att både trafiksäkerheten och tillgängligheten kommer öka för oskyddade trafikanter eftersom det blir lättare och betydligt säkrare att korsa E14 jämfört med dagens korsningsutformning.

- 7. Trafikverket utreder den bästa möjliga lösningen på platsen, som då även inkluderar att minimera markintrången. Viss mark kommer behöva tas i anspråk, hur mycket det blir kommer redovisas i kommande samrådshandling.*

2025-10-22: I granskningshandlingen redovisas markanspråk i plankartor. I planbeskrivningen beskrivs hur utformningen har anpassats för att minimera intrång samt den totala mängden jordbruksmark som kommer tas i anspråk.

Friluftsliv

1. I underlaget framgår det att det inte finns några områden för friluftsliv inom utredningsområdet. En gammal grusplan för fotboll finns inom området. Den används även till skridskobana/hall. Skidspår tangerar området samt fotbollsplaner i nordvästra delen.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket tackar för synpunkten och inarbetar informationen i kommande samrådshandling.*

2025-10-22: Informationen har inarbetats i granskningshandlingens plan- och miljöbeskrivning.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Under tiden 20 september – 19 oktober 2025 var planförslaget ute på samråd. Samrådshandlingen, daterad 2025-09-19, bestod av en samrådsbroschyr och ritningar som illustrerade föreslagen väganläggning samt tillfälliga byggvägar. Handlingarna fanns tillgängliga för samråd på Trafikverkets hemsida och hos Trafikverket i Östersund, Kyrkgatan 43B Östersund.

Berörd kommun, länsstyrelse, kollektivtrafikmyndighet, övriga myndigheter och organisationer i samrådskretsen fick information om samråd via samrådsremiss, skickat 2025-09-19.

Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen bjöds in till samrådsmöte på orten och informerades om att handlingarna fanns tillgängliga under angiven samrådsperiod via brev, skickat 2025-09-10. Det annonserades också i Östersunds-Posten (2025-09-20) och Länstidningen Östersund (2025-09-20). Samrådsmötet på orten genomfördes den 1 oktober 2025 i Ås Föreningshus.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

I samrådshandlingsskedet har inget separat samrådsmöte hållits med länsstyrelsen.

Länsstyrelsen inkom med ett yttrande 2025-10-17 och framförde följande:

1. Under byggtiden kommer etableringsytor och väg tillfälligt nyttja jordbruksmark. Det är viktigt att säkerställa att det bara är en tillfällig påverkan på jordbruksmarken och att eventuell skada på marken inte kvarstår. Det behöver därför tydliggöras hur projektet ska undvika att packa marken, skapa ojämnheter eller försämra dränering av jordbruksmarken. Länsstyrelsen ser även att projektet behöver utreda om det finns andra lämpliga etableringsytor att tillfälligt ta i anspråk eller i annat fall tydliggöra vad etableringsytan på jordbruksmarken ska användas till och att jordbruksmarken går att återställa.
2. Parallellt med E14 går en mindre väg som fungerar som infartsväg till skogsfastigheter inom utredningsområdet. Trafikverket behöver beskriva hur det säkerställs att markägare fortsatt kan bruka sin mark både under bygg- och driftskedet.
3. Det behöver också säkerställas att infarter och körvägar till markområden görs tillgängliga för moderna jordbruks- och skogsmaskiner. Vidare är det viktigt att avrinning från väganläggningen inte påverkar jordbruksmarken negativt eller att eventuell dränering i jordbruksmarken förstörs av tillfällig väg under byggtiden. Detta behöver tydliggöras i handlingarna.
4. Inför kommande skeden behöver det beskrivas hur grundläggning av väganläggningen kommer att påverka grundvatten samt om det riskerar att påverka omgivande mark. Om verksamheten inverkar på

vattenförhållandena på så sätt att det skadad allmänna eller enskilda intressen krävs tillstånd för vattenverksamhet, enligt 11 kap. 12 § miljöbalken.

Det behöver också beskrivas hur avvattnings kommer att ske från väganläggningen samt en bedömning på om nedströmsliggande områden kommer att påverkas. Exempelvis rinner delar av vägområdet mot Tysjöarna, vilken omfattas av bevarandeplan för Natura-2000 område som ska beaktas

5. Länsstyrelsen tar gärna del av den bullerutredning som genomförts där resultatet visar att inga fastigheter exponeras för ljudnivåer över gällande riktvärden.
6. Kommande handling behöver tydliggöra vilka biotopskyddade strukturer som berörs av projektet samt en beskrivning av dess naturvärden. Om biotoper riskerar att påverkas behöver handlingarna beskriva val av lokalisering, vilka anpassningar som gjorts i planen, vilka skyddsåtgärder som avses vidtas samt möjliga kompensationsåtgärder. Om biotoper utanför vägområdet riskerar att påverkas behöver dispens från biotopskyddet sökas.
7. Det är viktigt att trafiklösningar under byggtiden fungerar på ett tillfredsställande sätt eftersom E14 är en strategiskt viktig väg för bland annat Försvarsmakten.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket redovisar en mer ingående beskrivning av jordbruksmarken som berörs i plan- och miljöbeskrivning för skedet granskningshandling. I beskrivningen redovisas då hur mycket av jordbruksmarken som berörs och bedömd påverkan. Tillfälliga ytor redovisas med motiv till varför marken behövs tas i anspråk samt hur länge den tillfälligt kommer användas. Marken ska återställas efter avslutat arbete. Det är bland annat möjligt att använda en särskild typ av harv för att riva upp packad mark.*
2. *Vägplanen föreslår att åtkomst till berörda skogsfastigheter ska ske 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 får bäst samhällsekonomisk effekt även om körvägen kan bli något längre för berörda fastighetsägare. Åtgärden kräver lantmäteriförrättning.*
3. *Infarter och körvägar kommer gå att köra moderna jordbruks- och skogsmaskiner. Möjlighet att komma åt alla markområden har säkerställts även om vissa kommer att få längre körvägar. Nya diken och trummor kommer att anläggas för anläggningen.*

När byggnationen är klar ska mark som nyttjats tillfälligt återställas. Diken ska också återställas. Om en fastighetsägare upptäcker att skada uppkommit ska det påtalas till Trafikverket snarast så att Trafikverket kan vidta åtgärder. Skada eller värdeminskning hanteras som ersättningsfråga av Trafikverkets markförhandlare.

4. *Påverkan på grundvatten och avvattnings har inarbetats i plan- och miljöbeskrivningen.*
5. *Resultatet av bullerutredningen visar att det inte är några som är bullerberörda. PM buller ingår därför inte som en bilaga till vägplanen men kan levereras till länsstyrelsen i samband med tillstyrkan av planen. .*
6. *Biotopskydd och skyddsåtgärder samt kompensationsåtgärder redovisas i plan- och miljöbeskrivning i granskningshandlingen.*
7. *Tillfälliga trafiklösningar redovisas i plankartor och plan- och miljöbeskrivning i granskningshandlingen.*

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Inget separat samrådsmöte har hållits med Krokoms kommun.

Krokoms kommun har haft möjlighet att inkomma med ett yttrande över vägplanen under samrådperioden. Information om möjligheten till att yttra sig över planen har framförts via samrådsremiss. Kommunen har inte inkommit med något yttrande.

3.2.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Jämtland Härjedalen, Statens geotekniska institut (SGI), Jordbruksverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Sametinget och Räddningstjänsten i Jämtland svarade att de avstår från att yttra sig i ärendet.

Länstrafiken Jämtland

Ett separat samrådsmöte genomfördes med Länstrafiken 2025-06-19. Under mötet presenterade Trafikverket förslaget och hur utformningen av den planskilda korsningen planerades inklusive placering av busshållplatser.

Länstrafiken informerade om vilka linjer som trafikerar längs E14 förbi Åskorset och busshållplatser har efterfrågats länge från både resenärer och kommunen.

Länstrafiken fick möjlighet att yttra sig över planförslaget via samrådsremiss, men inkom inte med något yttrande.

Försvarmakten

Försvarmakten inkom med yttrande 2025-05-21, och lyfter fram att de inte har något att erinra om under förutsättning att Försvarmaktens största och tyngsta fordon kan passera obehindrat, även under byggtiden.

Trafikverket svarar:

Trafikplatsen med tillhörande vägar dimensioneras i enlighet med VGU (Vägar

och gators utformning). Trafikverket har tagit hänsyn till de största och tyngsta fordonen som får köra på Trafikverksvägar utan dispens i projekteringen.

Telia (Telia Company)

Telia Company inkom med yttrande 2025-09-22. I yttrandet framgår information om anläggningar och ledningar inom vägplaneområdet. Det framfördes också önskemål om att medverka i ledningssamordning under planarbetet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen. Arbetet med ledningssamordning kommer fortsätta under projekteringsarbetet och inför byggskedet.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag inkom med yttrande 2025-10-17. I yttrandet framförs det en positiv inställning till byggnationen och att viadukten som byggs för planskillnaden önskas få en tilltagen fri höjd över 4,5 meter då utvecklingen går mot större och längre ekipage. Det framförs även önskemål att kantstenarna som ska användas förses med sten med gradad kant mot körfält i stället för 90 graders kant, med hänsyn till skada på däck och fordon.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig detta till bygghandlingen.

Krokoms vatten

Krokoms vatten inkom med yttrande 2025-10-15. I yttrandet framförs att det finns VA-ledningar i området och att isolering krävs i de fall de ligger under snöfri mark.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig det inför kommande skede. Arbetet med ledningssamordning kommer fortsätta i bygghandlingsskede.

Jämtkraft

Jämtkraft inkom med yttrande 2025-10-17. I yttrandet framgår det information om Jämtkrafts anläggningsdelar inom planområdet och hur de behöver hanteras.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandet och beaktar det i kommande skede. Arbetet med ledningssamordning kommer fortsätta i bygghandlingsskede.

Torsta AB

Torsta AB inkom med ett yttrande 2025-10-17. Följande synpunkter framförs:

1. Det är positivt att Trafikverket har ambitionen att höja säkerheten längs E14 och väg 744. Det är viktigt med kraft att betona att trafiksäkerheten inte kan hanteras i ett separat spår, där andra samhällsintressen – i detta fall jordbruksmarken – riskerar att ställas åt sidan. Det handlar inte om ”antingen eller” utan om att ta ett helhetsgrepp där både trafiksäkerheten och livsmedelsförsörjning ses som avgörande för samhällsnyttan.

Av yttrandet framgår det vidare att jordbruksmarken är en resurs med unika och långsiktiga värden som inte kan ersättas när den väl är bebyggd eller tas i anspråk. Det framförs även att tillfälliga byggvägar medför skador med långsiktiga konsekvenser för markens produktionsförmåga. Ytterligare synpunkter gällande påverkan av jordbruksmarken lyfts fram.

En uppmaning ges även till Trafikverket att överväga en hastighetssänkning vid avfarten närmast Torsta under byggtiden då elever behöver använda korsningen för att ta sig över E14 och utföra arbete på mark på andra sidan.

2. Hur avser Trafikverket och Krokoms kommun att i praktiken väga in jordbruksmarkens värden och långsiktiga betydelse för livsmedelsberedskap och försörjningsförmåga när man planerar och genomför projekt som den planerade planskilda korsningen vid E14/Ås – särskilt med tanke på att detta rör den mest bördiga marken i Jämtlands län?
3. Hur säkerställer Trafikverket och Krokoms kommun att satsningar på trafiksäkerhet inte ske i ett separat spår från, utan parallellt med, värnandet av jordbruksmarken som en strategisk resurs?

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket har jobbat aktivt för att minimera projektets påverkan på jordbruksmarken. Det har utrett olika alternativ för att dels minska påverkan på omgivningen och där ingår också ianspråktagandet av jordbruksmark.*

Ett alternativ som övervägdes var att anlägga en tunnel under E14. Denna lösning skulle innebära mindre ingrepp i landskapsbilden jämfört med broförbindelse. Alternativet valdes dock bort, bland annat på grund av mer komplicerade schaktarbeten, större behov av masshantering, högre klimatpåverkan samt en mindre trygg lösning för oskyddade trafikanter. Dessutom skulle alternativet inte ha medfört någon nämnvärd minskning av det jordbruksmarkområde som tas i anspråk.

Ett annat alternativ som tidigt har studerats, men valts bort, är en cirkulationsplats i plan. Det har valts bort, bland annat för att det inte uppfyller ändamålet i lika hög grad med att öka tillgängligheten, har det valts bort.

2. *Utgångspunkten i projektet har varit att ta hänsyn till omkringliggande jordbruksmark och minimera intrången så långt som möjligt. Det har beaktats sedan starten av utrednings- och projekteringsarbetet.*

I praktiken kartläggs exempelvis jordbruksmark redan i ett tidigt skede av projektet för att intrången. Trafikverket har även utrett alternativa lösningar (se svar på punkt 1) i syfte att undvika påverkan på jordbruksmark. Inget av dessa alternativ bedömts vara mer lämpligt än det föreslagna alternativet.

Den föreslagna bron är projekterad i radie (lite böjd) för att anslutningsramperna på sidan där åkermarken finns, ska kunna byggas där den befintliga vägen ligger. Detta minimerar markintrånget på jordbruksmarken.

Den planerade anläggningen anses nödvändig för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse – att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten.

- 3. Alla värdefulla miljöer som ligger inom och i direkt närhet till planområdet kartläggs, för att sedan löpande beaktas i ett vägplaneprojekt. I de fall de inte går att undvika påverkan kan specifika skydds- eller kompensationsåtgärder tas fram.*

3.2.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Markanspråk

En fastighetsägare har lämnat en synpunkt och önskar information om vad som planeras inom berörd fastighet.

Trafikverket svarar:

Den mark som tas i anspråk redovisas på plankartor och illustreras på illustrationsritningar i granskningshandlingen. Tillfälligt markanspråk avser mark som planeras tas i anspråk temporärt under byggskedet. Efter att byggskedet är avslutat kommer marken återställas till ursprungligt skick. Tiden för byggnation beräknas i dagsläget ta 2 år.

Utformning

Två synpunkter som kommit in föreslår att det anläggs en cirkulationsplats på E14 i stället för den lösning som presenterats i planförslaget.

Några synpunkter har framfört att påfartsrampen bör mynna ut i en egen fil när biltrafikanter kommer ner på E14 i riktning på Östersund.

Det har framförts i flera inkomna synpunkter ett önskemål om säkra övergångar över E14 för skotertrafik och hästar.

Trafikverket svarar:

E14 är en del av det så kallade TEN-T-nätverket och en mycket viktig del av

transportnätet i Sverige. För att inte begränsa framkomligheten mellan Östersund och Trondheim planeras en planskild trafikplats i stället för en cirkulationsplats.

Trafikverket tar med sig synpunkterna angående påfartsrampen. Det finns idag ingen skoterled i området. Närmaste skoterleder som passerar E14 återfinns i Krokom. I projektet planeras inte för någon särskild passage för häst.

Enskild väg öst om E14

I flera yttranden har framförts att åtgärden gällande sidovägen öster om E14 inte är en bra lösning och att åtkomsten till sidovägen försvinner. Dom som är i behov av sidovägen hänvisas till korsningen vid Torsta, som lyfts fram som en trafikfarligare korsning med hänsyn till bland annat sikt och hastigheten på E14.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har studerat alternativa lösningar för den enskilda vägen öst om E14. Det föreslagna alternativet har bedömts ge bäst samhällsekonomisk effekt. Trafikverket får inte enligt gällande regelverk ta mer mark i anspråk än nödvändigt. De alternativa lösningarna medför ökat markinträng i jordbruksmark.

Gång- och cykelvägar/Trafiksäkerhet

Det har inkommit en synpunkt som uttrycker oro över att anläggningen prioriterar biltrafiken, vilket på sikt riskerar öka trafiken. I synpunkten framförs det också att extra hänsyn bör tas till cyklister och oskyddade trafikanter i utformningen. Det kan vara svårt för bilister att uppfatta cyklister eller andra oskyddade trafikanter på bron då de inte förväntas finnas där. Tillgängligheten anses även bli sämre med hänsyn till lutningen upp på bron samt med att anläggningen blir en utpräglad bilmiljö där oskyddade trafikanter inte är väntad.

Det framförs frågor i inkomna synpunkter hur snöröjningen kommer fungera, skyltning för gång- och cykelbanor och lösning under byggtiden.

Trafikverket svarar:

Nya gång- och cykelvägar som separeras från fordonstrafiken ger en ökad trafiksäkerhet jämfört med befintlig vägutformning, där oskyddade trafikanter får dela vägrummet med fordonstrafiken på vägrenarna längs väg 744. Sett till korsningen över E14 ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten också, eftersom trafiken på E14 som håller hög hastighet färdas under bron och en hastighetssänkning sker när de ansluter på bron. Tillgängligheten bedöms öka då oskyddade trafikanter inte kommer behöva vänta ut biltrafiken på E14 för att korsa vägen.

Avseende skyltning kommer detta att arbetas fram i detaljprojekteringen.

Gång- och cykelvägarna har utformats så att underhållsarbeten kan genomföras, som till exempel snöröjning så att gång- och cykelvägarna ska kunna nyttjas vintertid.

Friluftsliv

I ett flertal inkomna synpunkter framgår att vägplanen bör kompletteras med information om friluftslivet i området. Det finns populära jaktmarker, höga värden för rekreation och jakt i närliggande skogsmarker.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig informationen till kommande skede. I granskningshandlingens planbeskrivning kommer avsnittet om friluftsliv kompletteras.

Befintliga ledningar

En synpunkt ställer frågan hur befintliga ledningar påverkas.

Trafikverket svarar:

Underlag för befintliga ledningar har inhämtats. Ledningsägare inom området kommer att kontaktas under kommande skeden för samordning gällande befintligt skick, påverkan på ledningar, eventuella skyddsåtgärder eller flytt.

Tillfälliga byggvägar

En synpunkt framför ett önskemål om en annan lösning för byggvägarna under byggtiden.

Trafikverket svarar:

De tillfälliga vägarna under byggtiden utreds fortfarande och ändringar kan komma att göras. I granskningshandlingens kommer det färdiga förslaget att framgå av planbeskrivningen samt tillhörande ritningar. I det kommer även beskrivas varför alternativa lösningar inte har föreslagits.

3.3 Förnyat samråd vid utformning av planförslag

Efter justeringar i planförslaget genomfördes ett förnyat samråd under perioden 12 december 2025 – 21 januari 2026. Samrådshandlingen bestod av en samrådsbroschyr och ritningar som illustrerade föreslagen väganläggning samt tillfälliga byggvägar. Samrådshandlingen var under denna period tillgänglig på Trafikverkets hemsida samt Trafikverkets kontor i Östersund (Kyrkgatan 43B). Brev skickades ut till direkt berörda samt till myndigheter och organisationer. Information om förnyat samråd fanns även på Trafikverkets projekthemsida.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2025/135440 (THÄS-2024-000561).

3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Jämtland inkom med ett yttrande den 2025-12-18. I yttrandet framgår det att länsstyrelsen inte har några synpunkter på de ändringar som gjordes av samrådshandlingen.

3.3.2 Samråd med berörd kommun

Inget separat samrådsmöte har hållits med Krokoms kommun.

Krokoms kommun har haft möjlighet att inkomma med ett yttrande över vägplanen under samrådsperioden. Information om möjligheten till att yttra sig över planen har framförts via samrådsremiss.

Kommunen har inte inkommit med något yttrande.

3.3.3 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Jordbruksverket, Jämtkraft Elnät AB, SGU, MSB, SGI, Sametinget, Skogsstyrelsen och Försvarmakten svarade att de avstår eller inte har några synpunkter i ärendet.

Telia (Telia Company)

Telia lämnade synpunkt 2025-12-15. I synpunkten framgår det information om teleanläggningar inom området och framför önskemål om att delta i ledningssamordningsmöten för samordning med befintliga och nya ledningar

3.3.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Utformning

Flera inkomna synpunkter ställer frågan om varför det inte byggs en cirkulationsplats, i stället för den planskilda passagen som är planerad i vägplanen. Det ställs även en fråga hur filhanteringen på E14 är tänkt.

Trafikverket svarar: För att åtgärda trafiksäkerhetsbristerna och kapacitetsproblemen i korsningen utan att försämra framkomligheten på E14 är en planskild trafikplats det bästa alternativet. En cirkulationsplats försämrar framkomligheten på E14 och innebär ingen planskild lösning för oskyddade trafikanter, varför en sådan lösning valts bort.

E14 utformas med två filer i och med anslutningen från trafikplatsen.

Enskild väg öst om E14

Flera synpunkter har framfört att åtgärden gällande sidovägen öster om E14 inte är en bra lösning och att åtkomsten till sidovägen försvinner. Dom som är i behov av sidovägen hänvisas till korsningen vid Torsta, som lyfts fram som en trafikfarligare korsning med hänsyn till bland annat sikt och hastigheten på E14.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har i tidigare skeden studerat alternativa lösningar för den enskilda vägen, vilket framgår av samrådshandlingen. Trafikverket får inte, enligt väglagen, ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt, samtidigt som de alternativa lösningar medför ökat markintrång i jord- och skogsmarker vilket är av nationell betydelse. Den lösning som presenteras har bedömts ge bäst samhällsekonomisk effekt.

En lösning för att ersätta korsningen vid Torsta ingår inte inom ramen för denna vägplan. Projektet är koncentrerat till Åskorset, och att utöka projektet till att omfatta korsningen till Torsta begränsas dels av den finansiering som är framtagen till vägplanens åtgärder.

Finansiering

Flera inkomna synpunkter framför kostnaden som projektet innebär för Krokoms kommun, och ställer sig kritiska till att kommunen ska medfinansiera lösningen som presenteras i vägplanen.

Trafikverket svarar: Med medfinansiering avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur. Medfinansiering, genom bidrag från en annan part till den statliga infrastrukturen, kan resultera i effektiva lösningar i transportsystemet. Medfinansieringen innebär även ett

gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande av infrastrukturobjekt.

I detta fall väntas den planerade exploateringen till följd av Krokoms kommuns arbete för att utöka närliggande industri öka belastningen korsningen som redan idag har brister. kommunen eller Trafikverket. Projektet finansieras av Trafikverkets anslag smärre investeringar, regionala transportplanen och Krokoms kommun.

Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43 B Östersund

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

trafikverket.se