

RAPPORT

Samrådsunderlag E14 Åskorset

Krokoms kommun, Jämtlands län
2025-01-31



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: SAMRÅDSUNDERLAG – E14 Åskorset

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-01-31

Ärendenummer: TÄHS-2024-000561

Version: 0.1

Kontaktperson: Ola Eckerdal, Projektledare Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY, om inte annat anges

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	6
1.1 Planläggningsprocessen	6
1.2 Bakgrund.....	6
1.3 Tidigare utredningar	8
1.4 Ändamål och projektmål.....	8
1.5 Transportpolitiska mål	8
1.6 Arkitekturpolitiska mål	9
1.7 Miljökvalitetsmål	9
2 Avgränsningar	11
2.1 Utrednings- och influensområde.....	11
2.2 Tid.....	11
3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet	12
3.1 Områdesbeskrivning landskapsbild	12
3.2 Riksintressen.....	13
3.3 Rennäring	14
3.4 Befolkning och människors hälsa Boende och hälsa.....	14
3.5 Friluftsliv	15
3.6 Naturmiljö.....	15
3.7 Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten	20
3.8 Kulturmiljö	21
3.9 Markföroreningar	23
4 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	25
4.1 Angränsande projekt	26
4.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	26
4.3 Landskapsbild	26
4.4 Riksintressen.....	27

4.5 Rennäringen.....	27
4.6 Människors hälsa och miljö	27
4.7 Friluftsliv	27
4.8 Naturmiljö	27
Areella näringar.....	28
4.9 Skyddade områden	28
4.10 Miljökvalitetsnormer för ytvatten	29
4.11 Kulturmiljö	29
4.12 Markföroreningar	29
4.13 Påverkan under byggtiden.....	29
4.14 Miljökvalitetsmål	29
4.15 Miljöbalkens hänsynsregler	30
5 Skadeförebyggande åtgärder	32
6 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	33
7 Fortsatt arbete	34
7.1 Planläggning	34
7.2 Viktiga frågeställningar	34
8 Källor	36

Sammanfattning

Detta projekt är beläget i korsningen mellan väg 744 och E14 i Ås, Krokoms kommun. E14 är en mycket trafikerad väg som frekvent nyttjas för tunga transporter. Krokoms kommun arbetar för en utökning av ett industriområde (väst om korsningen), som redan idag genererar tunga transporter. Dessa transporter förväntas öka i takt med att området byggs ut.

Projektets ändamål är att öka säkerheten och tillgängligheten för fordonstrafikanter och fotgängare i korsningen mellan väg 744 och E14.

Projektet omfattar en ny planskild korsning och ska ersätta den befintliga korsningen mellan väg E14 och väg 744 i Ås, Krokoms kommun. Den planskilda korsningen utformas som en bro över E14 med på- och avkörningsramper. I projektet ingår det även att utreda anläggande av två busshållplatser, som placeras med på- och avkörningsramperna. Det ska även anläggas gång- och cykelvägar till och från busshållplatserna som möjliggör för oskyddade trafikanter att korsa E14 på ett säkert sätt.

Inom utredningsområdet finns flera artrika vägkanter, förekomst av fridlysta arter och två odlingsrösen. Utdrag ur Artportalen visar främst på inrapporterade fynd av fåglar.

Hela utredningsområdet är del av riksintresse för friluftsliv och kulturmiljö. Det finns inga kulturmiljölämningar inom utredningsområdet. Närmaste lämning ligger cirka 500 meter väster om trafikplatsen längs väg 744.1 Nyhemsvägen.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom området redan påverkas av befintlig väg och samt de planerade åtgärderna inte medför någon negativ påverkan på utpekade riksintressena. Sammantaget medför projektet inte någon omfattande olägenhet eller skada på människors hälsa eller miljön.

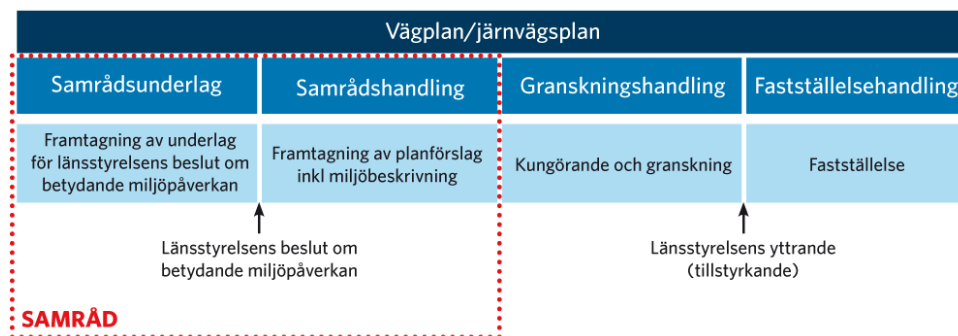
1 Inledning

1.1 Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



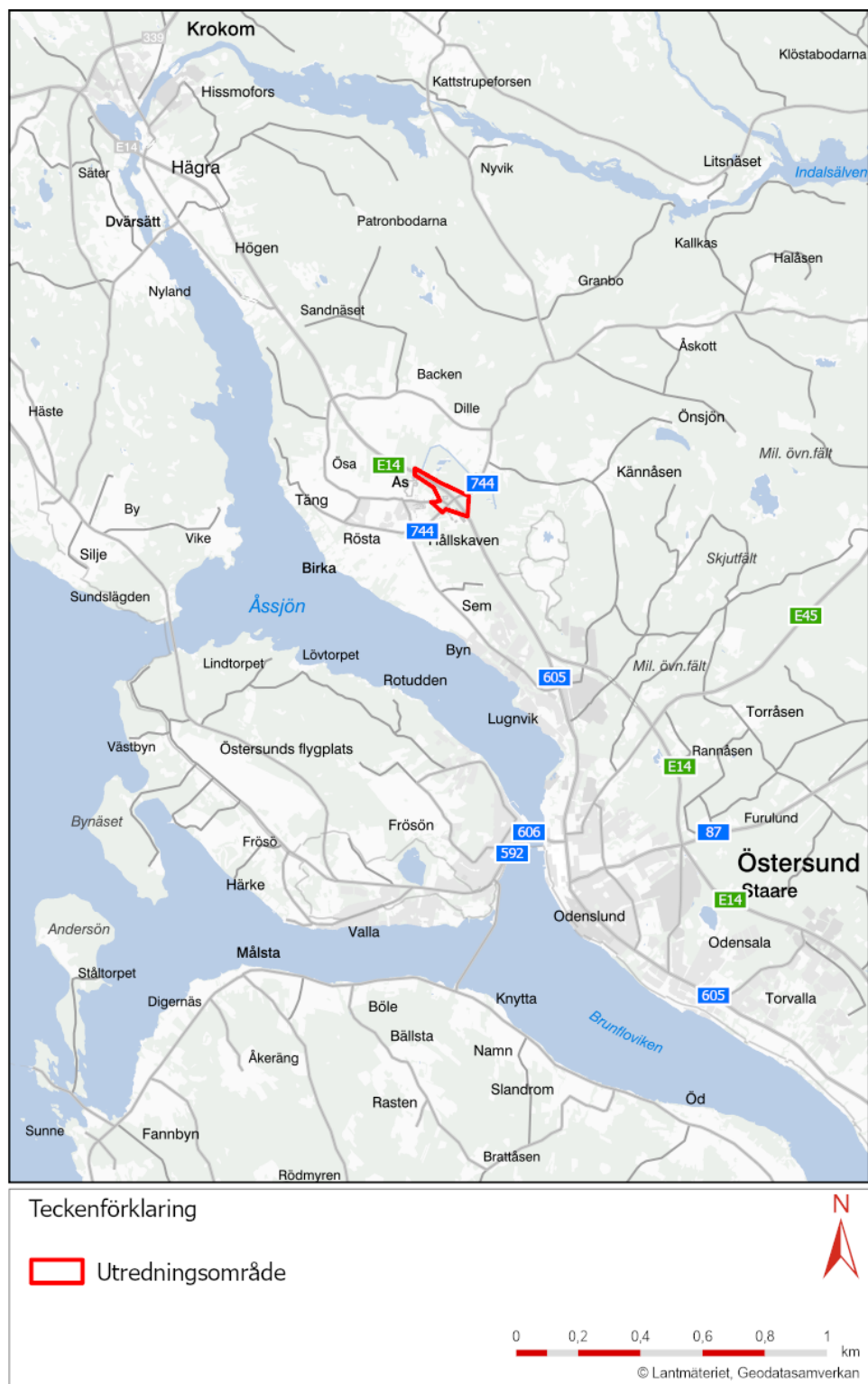
Figur 1.1–1 Planläggningsprocessen

1.2 Bakgrund

Trafiksäkerheten i korsningen mellan väg E14 och väg 744 är bristande. Under vissa tider på dygnet är det problematiskt för fotgängare och fordonstrafikanter att passera över samt ansluta till E14 från väg 744. Det saknas även kollektivtrafiklösningar platsen.

E14 är en mycket trafikerad väg och nyttjas frekvent av tunga transporter. Krokoms kommun arbetar för en utökning av ett industriområde, som redan idag genererar tunga transporter. Transporterna till och från området förväntas öka i takt med att området byggs ut.

Se Figur 1.2–1 för översikt för projektet.



Figur 1.2–1 Översiktspild för projektet.

1.3 Tidigare utredningar

Ingen åtgärdsvalsstudie är framtagen för detta projekt.

Trafikverket har genomfört en alternativutredning som innefattade placering av en planskild trafikplats samt om en bro/port eller förskjuten plankorsning ska byggas.

1.4 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är:

- Syftet med vägplanen 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.

Projektmålen är:

- Målhastigheten på E14 är 100 km/h
- Ökad kapacitet för godstransporter in och ut till industri- och handelsområdet
- 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

1.5 Transportpolitiska mål

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

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

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

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

1.6 Arkitekturpolitiska mål

Propositionen ”Politik för gestaltad livsmiljö” (Prop. 2017/18:110) presenterade i februari 2018. Politiken tar ett helhetsgrepp om arbetet med den gestaltade livsmiljön och utgör en samlad nationell arkitekturpolicy. Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ska ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

Det ska uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt

1.7 Miljökvalitetsmål

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

De sexton miljökvalitetsmålen anges i tabell 1.6–1 och de gröna bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 1.6–1 Miljö kvalitetsmålen som berörs av projektet

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

2 Avgränsningar

2.1 Utrednings- och influensområde

Avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och influensområdet i nutid och fram till prognosåret 2045. Med utredningsområdet avses det område där vägnära åtgärder kan bli aktuella och där effekter kan uppstå.

Utredningsområdet för vägplanen framgår av figur 2.1–1.

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

- Vattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer
- Buller
- Natura 2000-områden



Figur 2.1–1 Vägplanens utredningsområde i skedet samrådsunderlag.

2.2 Tid

Planerad byggstart för projektet är 2027. Prognos för byggtiden är cirka 2 år.

3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

I följande kapitel beskrivs förutsättningar i utredningsområdet.

3.1 Områdesbeskrivning landskapsbild

Utredningsområdet är en del av Storsjöbygden runt Östersund och är belägen i dess utkant. Landskapet i anslutning till utredningsområdet är böljande. Utredningsområdet sluttar svagt mot nordost, bort från Storsjön. Sjön bildades under inlandsisens tillbakagång för cirka 10 000 år sedan. Inlandsisen skapade också tydliga spår i form av olika avsättningar av bördiga jordlager i anslutning till sjöar. Detta är grunden till ett sammanhängande jordbruksområde med lång tradition. Den brukade odlingsmarken tillsammans med de topografiska förhållandena bidrar till landskapets öppenhet med stundtals vida utblickar.

De öppna, odlade ytorna längs vägar innebär utblickar för både resenärer och för de som vistas och lever i landskapet. Här finns också utblickar mot Frösön och fjälltopparna på andra sidan Storsjön är identitetsskapande för både åskådare och resenärer.

Utredningsområdet är beläget i ett mosaikartat landskap med både jordbruksmark och skogsmark. Den mindre, brukade ytan norr om korsningen är en del av ett öppet, aktivt jordbrukslandskap i Storsjöområdet. Området har en varierande grad av slutenhet, från korsningen finns utblickar mot odlingslandskapet i norr. Utblickar i övrigt begränsas av de omgivande skogsområdena. Skogen består främst av produktionsskog där ett aktivt skogsbruk bedrivs.

I anslutning till utredningsområdet finns samhället Ås samt ett industriområde. Dessa utgör målpunkter för resenärer i närområdet. Inom Åsbygden finns också ytterligare målpunkter. Ett exempel är Birka folkhögskola och båthamnen väster om korsningen, ett annat är Önsjön och Tysjöarna öster om E14. I närheten finns också jordtillverkning samt en bergtäkt vilka genererar tung trafik i området.

Åsbygden har haft en stark utveckling med bland annat bostadsområden, skolor och idrottscentrum. En del av utvecklingen av Åsbygden innebär också utveckling av industriområdet med handel och fler industrier. Framtida utveckling av Åsbygden kan innebära mer trafik och fler målpunkter.

Vägnätet följer de större vattendragen och binder samman de många mindre orterna. Vägarna utgör stråk och barriärer, där väg E14 är den enskilt största av dem. Andra, mindre stråk är väg 744 och väg 744.1 Nyhemsvägen.

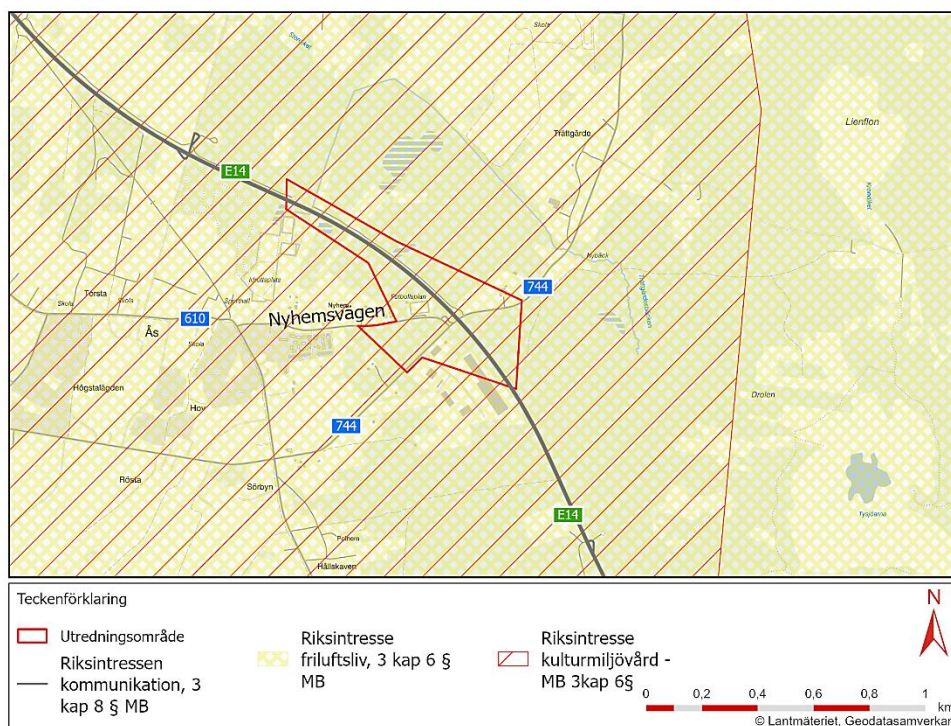
3.2 Riksintressen

Enligt 3 och 4 kap. miljöbalken kan områden av särskild betydelse ur ett nationellt perspektiv vara av riksintresse. Områden av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra, skada eller motverka dem. Staten kan ingripa mot exploateringsföretag eller andra ingrepp som påtagligt kan skada riksintressen.

E14 är av riksintresse för kommunikation (3 kap 8 § miljöbalken).

Hela utredningsområdet ingår i ett riksintresse för friluftsliv Storsjöbygden och ett riksintresse för kulturmiljövård (3 kap 6 § MB). Inga andra riksintressen berörs, se figur 3.2–1. Storsjöbygden omfattar Storsjön med omgivande odlingsbygder. Landskapet är storskaligt med vida utsikter över bygd, sjö och fjällvärld som ansluter i väster. Skogsmarken är grandominerad och kulturinslaget är stort. Storsjöbygden är ett naturskönt och variationsrikt område. Den nära kontakten mellan kalfjäll och rik odlingsbygd är unik för landet.

Storsjöbyggdens area är 210 000 ha varav utredningsområdet utgör en liten del. E14 och väg 744 utgör redan idag stora barriärer för gång och cykeltrafikanter. En positiv påverkan på riksintresset är tänkbar då framkomligheten bedöms öka på grund av ny GCM-väg.



Figur 3.2-1 – Riksintressen inom utredningsområdet.

3.3 Rennäring

Utredningsområdet ligger inom samebyn Jovnevaerie renskötselområde. Utredningsområdet berör inget riksintresse för rennäringsen och används inte som förvinter- eller vårvinterland. Inga utpekade flyttningssleder eller strategiska platser finns i direkt närhet till utredningsområdet (Källa: Sametinget).

3.4 Befolkning och människors hälsa

Boende och hälsa

Inom utredningsområdet längs väg 744 finns bostadshus beläget nära vägen. Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastigheter och typ av farligt gods.

Buller

Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten i korsningen mellan väg E14 och väg 744 samt förbättra förutsättningarna för att nyttja kollektivtrafiken. Den huvudsakliga åtgärden för att förbättra situationen är att anlägga en trafikplats, och projektet bedöms som väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Därmed kommer det genomföras en

bullerutredning. Byggnader i närheten kommer inventeras med avseende på buller och skyddsåtgärder kommer arbetas fram utifrån gällande riktvärden, se tabell 3.4–1. Detta arbetsmoment kommer genomföras i vägplanens kommande arbete med framtagande av samrådshandling.

Tabell 3.4–1. Riktvärden för buller (Trafikverket, TDOK 2014–1021 v 4.0)

Riktvärden för buller (förenklad version)

Inomhus, bostäder

Ekvivalent ljudnivå: 30 dBA

Maximal ljudnivå: 45 dBA (avser natt kl. 22-06)

Utomhus, bostäder

Ekvivalent ljudnivå: 55 dBA (vid fasad och uteplats)

Maximal ljudnivå: 70 dBA (avser uteplats)

Maximal vibrationsnivå, bostäder

0,4 mm/s vägd RMS inomhus (avser natt kl. 22-06)

Akustiskt nyckeltal:

Förutsatt att medelhastigheten på vägen eller järnvägen förblir oförändrad gäller att en fördubbling eller halvering av trafikmängden ökar respektive minskar den ekvivalenta ljudnivån med 3 dBA-enheter.

3.5 Friluftsliv

Inga friluftsvärden finns inom utredningsområdet.

3.6 Naturmiljö

Tidigare kända naturvärden

Vägdikena längst väg 744 är artrika och inventerades av Trafikverket åren 1995 och 2012 (Trafikverket Artrik vägmiljö AV1478).

Utdrag ur artportalen visar främst på inrapporterade fynd av fåglar. Ett flertal rödlistade fåglar finns inrapporterade från utredningsområdet bland annat tornseglare, tofsvipa, rödvingetrast med flera se tabell 3.6-1.

Inom området finns delvis höga naturvärden då utredningsområdet är en del av en värdestrakt för gräsmarker, Storsjöbyggden, (länsstyrelsernas geoportal) en liten del av utredningsområdet ingår i ängs- och betesmarksinventering (Jordbruksverket).

Tabell 3.6–1. 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 §
Fiskmåsar	4 §

Naturvärdesinventering

I samband med framtagande av vägplanen har en naturvärdesinventering av Pro Natura utförts i juli 2024. Vid naturvärdesinventeringar klassas de identifierade naturvärdesobjekten utefter olika naturvärdesklasser. Skalan löper mellan 1–4. De naturvärdesobjekt som tilldelas värdet 1 eller 2 i naturvärdesklassificeringen bedöms ha högsta respektive högt naturvärde. Naturvärdesobjekt med naturvärdesklassen 3 har ett påtagligt naturvärde, medan naturvärdesobjekt med naturvärdesklassen 4 har ett visst naturvärde.

Naturvärdesbiotop nr 1 bedöms ha påtagliga naturvärden (naturvärdesklass 3) på grund av art- och biotopvärde. Biotopen består av en vägren som bjuder på stor variation i markförhållanden, från torrt till blött och bitvis kärrvegetation.

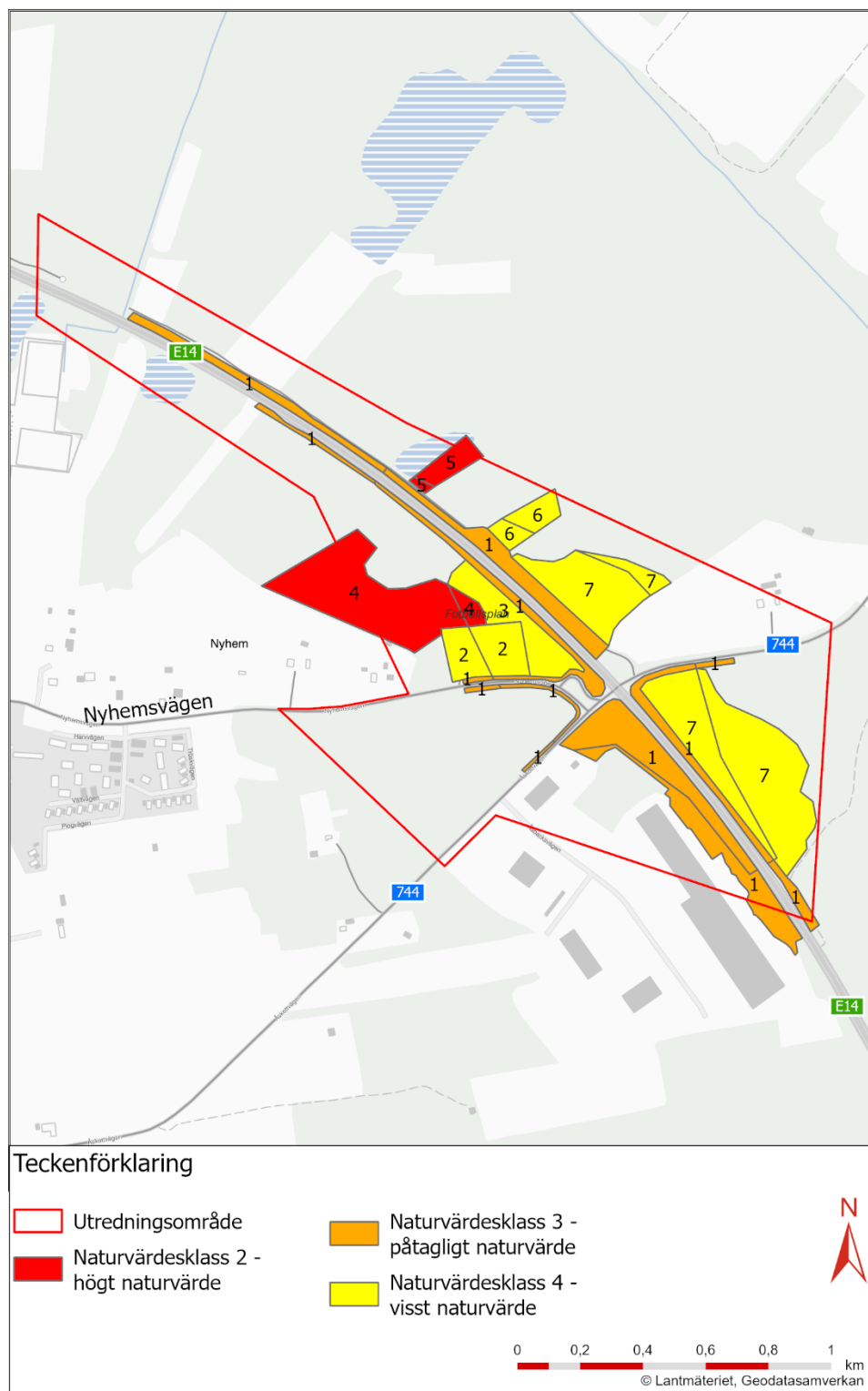
Naturvärdesbiotop nr 4, en kalkbarrskog med äldre träd bedöms ha högt naturvärde (naturvärdesklass 2) främst utifrån skogens karaktär av kontinuitetsskog.

Naturvärdesbiotop 5 är en barrblandskog som bedöms ha högt naturvärde (naturvärdesklass 2) på grund av dess artinnehåll och förekomst av strukturer som exempelvis sumpskogar se figur 3.6–1

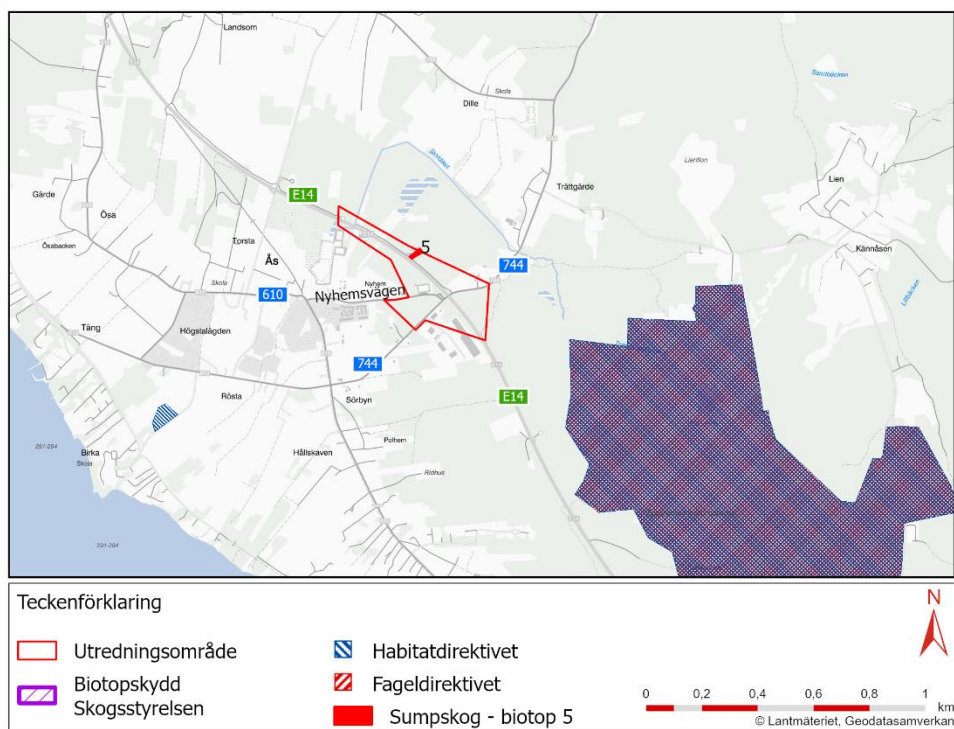
Utöver objekten med högt och påtagligt naturvärde identifierades och avgränsades ytterligare 4 objekt med visst naturvärde (naturvärdesklass 4).

Invasiva arter

Inga invasiva arter påträffades vid naturvärdesinventeringen.



Figur 3.6-1 – Siffrorna 1-7 inom ytorna motsvarar naturvärdesbiotoper från naturvärdesinventeringen.



Figur 3.6-2 – Utredningsområdet i förhållande till Natura-2000 område samt sumpskog (biotop 5) som påträffats under naturvärdesinventeringen.

Rödlistade och eller/skyddade arter

Under naturvärdesinventeringen noterades rödlistade och eller/skyddade arter enligt tabell 3.6-2 nedan. De rödlistade fynden var knärot (VU) förekomst naturvärdesbiotop 5, granticka (NT) förekomst naturvärdesbiotop 5 samt häckande rödvingetrast (NT) förekomst naturvärdesbiotop 3.

Tabell 3.6-2 Rödlistade och/eller skyddade arter, identifierade under naturvärdesinventeringen 2024.

Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Skydd
Brudsporre	<i>Gymnadenia conopsea</i>	Fridlyst
Blodnycklar	<i>Dactylorhiza incarnata</i> var <i>cruenta</i>	Fridlyst
Blåsippa	<i>Hepatica nobilis</i>	Fridlyst
Jungfru Marie nycklar	<i>Dactylorhiza maculata</i>	Fridlyst
Knärot	<i>Goodyera repens</i>	Fridlyst, Rödlistad-VU
Skogsnycklar	<i>Dactylorhiza maculata</i> ssp <i>fuchsii</i>	Fridlyst
Spindelblomster	<i>Listera cordata</i>	Fridlyst
Tvåblad	<i>Listera cordata</i>	Fridlyst
Revlummer	<i>Lycopodium annotinum</i>	Fridlyst
Lopplummer	<i>Huperzia selago</i> agg	Fridlyst
Granticka	<i>Porodaedalea chrysoloma</i>	Rödlistad-NT
Rödvingetrast	<i>Turdus iliacus</i>	Fridlyst, Rödlistad-NT
Skogsödla	<i>Zootoca vivipara</i>	Fridlyst

Biotopskydd och värdeelement

Ett antal strukturer som faller inom definitionen för generellt biotopskydd har identifierats inom utredningsområdet. Två odlingsrösen ligger i kanten av naturvärdesbiotop 7 som gränsar till odlingsmark. Ett av odlingsrösen, det som ligger närmast E14 kommer behöva tas bort se Figur 3.6–4.

I anslutning till det närliggande bostadshuset i nordvästlig del av utredningsområdet finns en allé som inte ingick i inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen. Det är därför oklart om allén är biotopskyddad. Allén bedöms inte påverkas av planerad åtgärd.

De generella biotopskydden hanteras genom samråd i planläggningsprocessen och någon formell ansökan om dispens krävs inte.



Figur 3.6–4 Biotopskyddade odlingsrösen

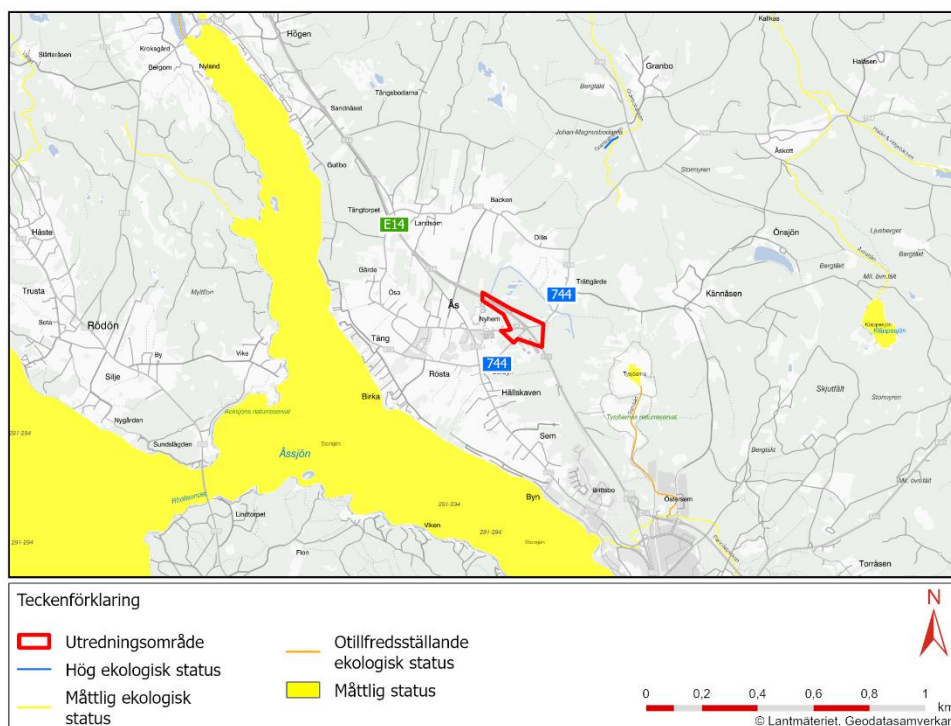
Skyddade områden

Den planerade trafikplatsen berör inga nationalparker, naturreservat, naturvårdsområden, djur- och växtskyddsområden eller vattenskyddsområden.

Utredningsområdets sydöstligaste kant ligger drygt 500 meter från ett större naturreservat som sammanfaller med skydd enligt Natura 2000, EU:s fågeldirektiv samt art- och habitatdirektiv, se Figur 3.6–2.

3.7 Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten

Det finns inga yt- eller grundvattenförekomster inom utredningsområdet, se figur 3.8–1. Närmast vattenförekomst är Tysjöarna, 1,5 kilometer sydost om utredningsområdet, som ska uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status år 2033 samt god kemisk ytvattenstatus samt Storsjön som ligger drygt 2 kilometer i sydväst och som ska uppnå god ekologisk status år 2039 och god kemisk ytvattenstatus år 2027. Båda har statusklassning måttlig ekologisk status samt uppnår ej god kemisk status. Ingen av vattenförekomsterna bedöms kunna påverkas av den planerade vägplanen.



Figur 3.8–1: Ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer i förhållande till utredningsområdet. Inga grundvattenförekomster finns inom eller i direkt närhet av utredningsområdet.

Areella näringar

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

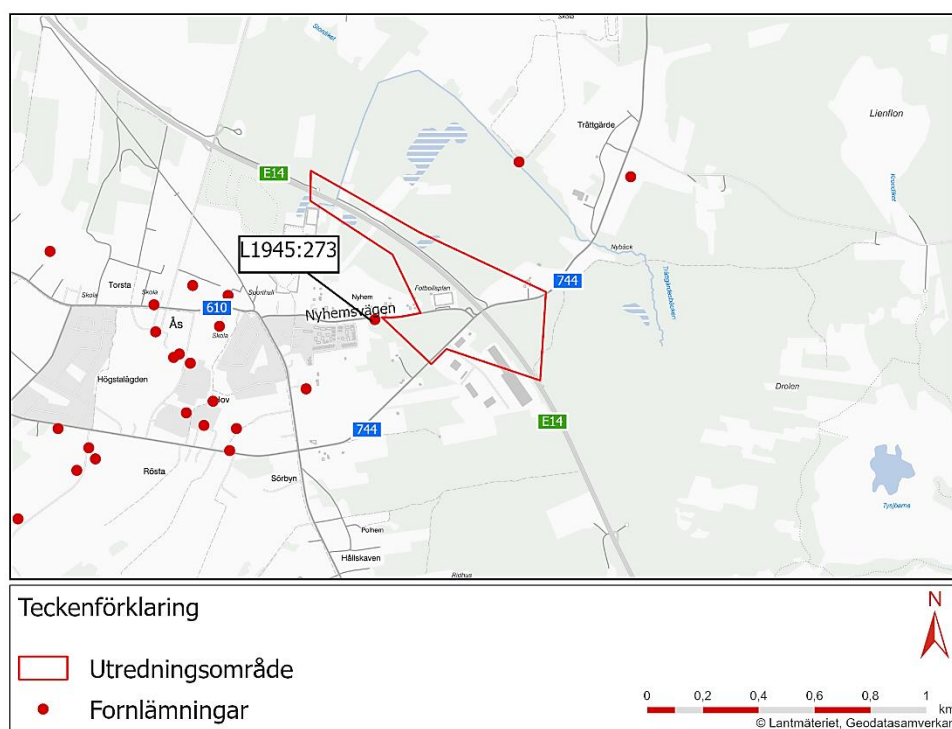
3.8 Kulturmiljö

Den planerade trafik korsningen ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Storsjöbygden (Z25). Riksintresset omfattar bland annat Ås socken med byarna Hov, Rösta, Backen och Dille med flera. Området är en del av den centralbygd omkring Storsjön som har kontinuitet från järnålder/medeltid fram till modern tid avseende utveckling av bebyggelse, odling och kyrkomiljöer. Många gårdar och byar ligger fortfarande i ursprungligt läge och med bevarade sakrala bebyggelsenamn som tex Hov. I Ås är det framför allt de välhållna by- och gårdsmiljöernas läge i landskapet i kombination med det öppna odlingslandskapet och kyrkomiljön som utgör de viktiga kulturhistoriska strukturerna i riksintresset.

I den del av riksintresset som berörs av utredningsområdet för plankorsningen finns en mindre odlingsyta, två odlingsrösen och en gårdsgrupp. Dessa strukturer är även exempel på bärande uttryck i riksintresset som helhet. Gårdsmiljön och odlingsmarken finns inte inritade på laga skifteskartan från 1858 men på Ekonomiska kartan från 1969 är området uppodlat och det finns en gårdsbebyggelse på platsen. Gården och odlingen kan ha tagits upp omkring sekelskiftet.

Inom utredningsområdet för den planerade trafik Korsningen finns inga kända fornlämningar eller övrigt kulturhistoriska lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister eller i Skogsstyrelsens databas Skogens pärlor. Området har inventerats inom Riksantikvarieämbetes fornminnesinventering 1976 och är revideringsinventerat 1991. Den närmaste kända fornlämningen finns ca 500 m väster om den planerade trafikplatsen och utgörs av ett vägmärke, en milstolpe (L1945:273). Väg 744, som milstolpen står vid, är en äldre väg som behållit sin vägsträckning åtminstone sedan mitten av 1800-talet.

Inga lagskyddade byggnadsminnen, kulturresevat eller andra kulturmiljöer finns inom tilltänkt vägområde. Strukturer och element i kulturmiljön ska dock fortsatt beaktas i kommande utredningsskede.



Figur 3.9-1 – Fornlämning L1945:273 i närheten, men utanför, utredningsområdet.

3.9 Markföroreningar

Eventuella markföroreningar längst sträckan är framför allt kopplade till trafik på befintlig väg samt tidigare och befintliga verksamheter i närheten av E14. Föroreningar som kopplas ihop med vägar kan förväntas i samtliga delar av vägområdet. Vanliga vägföroreningar är organiska föroreningar som till exempel PAH, petroleumföroreningar och metallföroreningar.

Enligt Trafikverket finns inga registrerade föroreningar inom utredningsområdet. Krokoms kommun har inga uppgifter om kända olyckor, spill eller läckage i korsningen.

Enligt länsstyrelsens efterbehandlingskarta (EBH-karta) finns inga potentiellt förorenade områden inom undersökningsområdet. I anslutning cirka 130 meter från utredningsområdet finns ett potentiellt förorenat område avseende skrothantering och skrothandel, riskklass 3.

Ingen misstanke om förekomst av tjärasfalt finns eftersom vägen inte är av sådan ålder. Ytterligare miljötekniska markundersökningar kommer att genomföras under våren 2025 för att undersöka potentiella markföroreningar i det ej utredda området samt eventuell förekomst av förorening i asfalt.

Tidigare undersökningar

En miljöteknisk mark- och miljöundersökning har utförts av Tyréns Sverige AB har i juli 2024 i samband med geoteknisk och hydrologisk undersökning. Av framkomna uppgifter finns det inget som tyder på omfattande föroreningar i området.

4 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet omfattar en ny planskild korsning och ska ersätta den befintliga korsningen mellan väg E14 och väg 744 i Ås, Krokoms kommun. Den planskilda korsningen utformas som en bro över E14 med på- och avkörningsramper. I kommande skede kommer den planskilda korsningens utformning utredas vidare.

I projektet ingår det även att utreda anläggande av två busshållplatser, som placeras med på- och avkörningsramperna. Det ska även anläggas gång- och cykelvägar till och från busshållplatserna som möjliggör för oskyddade trafikanter att korsa E14 på ett säkert sätt. De befintliga bussfickorna ska rivas.

Enskild väg väst om planerad trafikplats kommer rivas och ersättas med ny utformning. Detta hanteras genom en lantmäteriförrättning.



Figur 4.1–1 Befintlig korsning mellan väg E14 och väg 744 i sydöstlig riktning.

En planskild korsning på bro innebär ett nytt element i landskapet som kan försämra siktförhållandena i området. Den nu föreslagna lösningen bildar kompakta väggar längs E14. Det ger en oöverskådlig anläggning med en stor visuell barriäreffekt. Flera linjära element i form av vägar förekommer redan i området, brolösningen kommer att ligga i linje med dessa element. Följden blir en måttligt negativ påverkan på landskapsbilden. Påverkan på landskapsbilden kan mildras av god gestaltning. Genom omsorgsfull gestaltning kan bron också utgöra ett nytt landmärke på platsen.

4.4 Riksintressen

Trafikplatsen berör endast en mycket liten del av riksintressena. Inom utredningsområdet saknas det för riksintressena utpekade kärnvärden, E14 och väg 744 utgör redan en barriär och inga forn- eller kulturhistoriska lämningar återfinns.

4.5 Rennäringen

Det planerade vägområdet berör inget riksintresse för rennäringen.

4.6 Människors hälsa och miljö

Projektets planerade åtgärder ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten. Det bidrar positivt för oskyddade trafikanter och ökar möjligheten till att gå eller cykla längs med samt korsa E14 på ett säkert sätt. Effekterna av detta kan bidra i viss grad till minskade luftföroreningar och bullerstörningar.

Trots ökad hastighet på väg E14 vilket bidrar till en ökad ljudnivå bedöms samtliga riktvärden kunna innehållas med planerade skyddsåtgärder som kommer arbetas fram i kommande skede.

4.7 Friluftsliv

Den planerade åtgärden bedöms inte påverka friluftslivet negativt.

4.8 Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns naturvärdesobjekt klassade enligt nivå 2, högt naturvärde. Dessa biotoper bedöms ej påverkas av planerad trafikplats.

En viss påverkan på artrika vägkanter kan i dagsläget inte uteslutas vid anläggandet av trafikplatsen. Noterade kärlväxter riskerar att påverkas av

att mer mark tas i anspråk för nytt vägområde varpå dess växtlokal permanent försvinner. Kärleväxter kan även påverkas indirekt genom avvattande åtgärder som på sikt påverkar intilliggande markmiljö och förändrar livsmiljön. Avbaningsmassor avses flyttas till närliggande ytor så att arterna kan återetablera sig.

Ett odlingsröse kommer beröras av projektet. För att biotopen inte ska försvinna kommer möjligheten till att flytta odlingsröset utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Skogsödla är en vanlig art i stora delar av landet och deras förekomster sammanfaller ej med särskilt skyddsvärda naturtyper.

Syftet med trafikplatsen är inte att ta bort eller skada fridlysta växter utan att anlägga en bro för ökad trafiksäkerhet. Av de berörda arterna är flertal livskraftiga och har en gynnsam bevarandestatus se tabell 3.6-2. Knärot däremot, är klassad som sårbar i rödlistan. För projektets nuvarande utformning finns inga indikationer på att knärot kommer att påverkas. Planerad åtgärd bedöms inte påverka arternas gynnsamma bevarandestatus lokalt, regionalt eller nationellt. Den kontinuerliga ekologiska funktionen hos livsmiljöerna för de berörda arterna bedöms inte försämrats av verksamheten. Dispens från förbuden i § 8 artskyddsförordningen (2007:854) bedöms därför inte vara aktuellt i detta projekt (se MÖD 2016:1 och MÖD mål nr 4669–22).

Vidare kommer de ytor inom utredningsområdet som inte naturvärdesinventerats att inventeras under sommaren 2025.

För att minimera påverkan kommer skyddsåtgärder utredas och inarbetas under framtagande av vägplanen. Detta gäller framför allt för att förhindra negativ påverkan på värdefulla naturmiljöer.

Areella näringar

Jordbruksmark ska i möjligaste mån besparas i vägplanen och återanvändande av jordmassor inom vägområdet ska främjas.

I kommande skede, samrådshandling, kommer intrången och påverkan redovisas i mer detalj.

4.9 Skyddade områden

Det finns inga skyddade områden inom utredningsområdet. Närbelägna naturreservat och Natura 2000-området bedöms inte påverkas av projektet då avståndet till området för planerade åtgärder är runt en kilometer.

4.10 Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Vägplanen bedöms inte påverka några yt- eller grundvattenförekomster inom utrednings- eller influensområdet.

4.11 Kulturmiljö

Utredningsområdet ligger i en kulturbyggd med lång kontinuitet av bosättningar och odlingsverksamhet belagda från järnålder fram till modern tid. Området för den planerade planskilda korsningen ligger centralt i en kulturmiljö av riksintresse, Storsjöbygden (Z25).

Då den planskilda korsningen ligger i en del av riksintresset som i huvudsak utgörs av skogsmark bedöms de planerade vägåtgärderna inte påverka kärnvärdena i riksintresset kulturmiljö. Men möjligheterna till att beakta läsbarheten av de kulturhistoriska strukturerna i landskapet bör utredas i det fortsatta projekteringsarbetet.

I samband med byggstart bör milstolpen (L1945:273) (TRV KM2896) längs väg 744.1 Nyhemsvägen visas hänsyn, tex genom att den tydligt markeras ut i fält, samt noteras i ev. bygghandlingar.

4.12 Markföroreningar

Ytterligare miljötekniska markmiljöutredningar kommer att utföras i kommande skede under våren 2025.

4.13 Påverkan under byggtiden

Framkomligheten för transportfordon och persontrafik utgör en viktig förutsättning för projektet men framkomligheten längs vägen kommer att påverkas negativt.

Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damning kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området och trafikanter. Det är dock under en begränsad tidsperiod och det bedöms inte medföra bestående konsekvenser för miljön. Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under byggtiden. I den fortsatta planeringen utreds och föreslås lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder.

4.14 Miljökvalitetsmål

Den samlade bedömningen är att de planerade åtgärderna inte medför någon försämring av måloppfyllelsen för de berörda miljökvalitetsmålen.

Begränsad klimatpåverkan påverkas positivt i och med att anläggandet av GCM-väg och förbättrad kollektivtrafik kan leda till att fler närboende blir motiverade till att ta cykel eller buss istället för bil.

Frisk luft påverkas positivt i och med anläggandet av trafikplatsen kan leda till minskad köbildning då anläggandet av GCM-väg och förbättrad kollektivtrafiklösning kan leda till minskad biltrafik med minskade utsläpp som följd.

Giftfri miljö berör bland annat risk för spridning av miljöfarliga ämnen till vår boendemiljö och är ett hot mot biologisk mångfald. Genom att vidta skyddsåtgärder där det krävs ska spridning av miljöfarliga ämnen förhindras.

Ett rikt odlingslandskap och levande skogar. Mark för jordbruk och skogsbruk behöver tas i anspråk vid byggnation av trafikplatsen. I kommande samrådshandling kommer markintrånget att klargöras och påverkan beskrivas.

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. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att minimera den negativa påverkan och för att återskapa goda förutsättningen för artrika vägkanter.

4.15 Miljöbalkens hänsynsregler

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

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

samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och
entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

5 Skadeförebyggande åtgärder

Vid anläggandet av trafikplatsen ska försiktighetsåtgärder vidtas så att olägenheter och skada på människors hälsa, boendemiljö och miljön helt uteblir eller minimeras.

- Masshantering utförs för att så långt som möjligt och lämpligt återanvända befintliga massor inom området. Vid inköp av nya massor ska dessa kontrolleras så att de inte innehåller föroreningar eller är naturgrus. Påträffas förorenade massor under miljöprovtagning ska hanteringen av dessa förorenade massor inarbetas i en masshanteringsplan.
- I det fall förorenad mark eller asfalt påträffas i kommande miljötekniska undersökningar behöver det planeras för skyddsåtgärder för att motverka risken för spridning av föroreningar, exempelvis via damning samt spridning via dagvatten eller vid eventuell länsumpning.
- Massor med föroreningshalter över Naturvårdsverkets riktvärde för MKM (mindre känslig markanvändning) samt asfaltmassor med påvisad stenkoltjära, transporteras till mottagningsanläggning med erforderliga tillstånd.
- Om invasiva arter påträffas ska de bekämpas och åtgärder vidtas för att undvika att dessa sprids.
- Kompensationsåtgärder avseende odlingsröse som rivs kommer att utredas.
- Beräkningar av buller ska påvisa om bostäder eller naturområden får överskridanden av riktvärden och dessa kommer att ligga till grund för beslut om bullerskyddsåtgärder som kan bli aktuella. Bullerskyddsåtgärder kan utföras som vägnära åtgärder, fastighetsnära åtgärder eller en kombination av dessa två åtgärder.
- Avbaningsmassor för artrika vägkanter ska hanteras och lagras på ett sådant sätt så att det kan återföras och det artrika miljöerna kan återskapas.
- Fornlämningen (L1945:273) bör markeras ut under byggskede för att förhindra eventuell skada.

6 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

I detta kapitel redogörs det för Trafikverkets bedömning av de föreslagna åtgärdernas miljöpåverkan.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärden placeras inom områden som redan påverkas av befintlig väg. Åtgärderna medför inte någon negativ påverkan på utpekade riksintressen och medför inte någon omfattande olägenhet eller skada på människors hälsa eller miljö.

Projektet kommer påverka naturmiljön till viss del, men med inarbetande av skyddsåtgärder (detaljerar i kommande skede) kommer påverkan att minimeras. Exempel på skyddsåtgärder är att återanvända avbaningsmassor och flytt av odlingsröse.

Kulturmiljön bedöms inte påverkas negativ. Inga kända fornlämningar finns inom utredningsområdet.

Åtgärderna inom vägplanen bidrar positivt till trafiksäkerheten och tillgängligheten. Det bidrar till en ökad möjlighet att välja andra transportmedel än bil, vilket kan ge viss effekt på luftkvaliteten. Det ger också förbättrade förutsättningar att nå målpunkter för friluftsliv och rekreation.

7 Fortsatt arbete

7.1 Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av Länsstyrelsen. Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan inarbetas en miljöbeskrivning i planbeskrivningen som kommer att upprättas i senare skede.

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

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

7.2 Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar som behöver behandlas i det fortsatta arbetet är:

- Vägsträckans utformning ska utredas vidare i den fortsatta vägplaneprocessen, utformningen ska utföras för att minimera ytan av jordbruksmark som behöver tas i anspråk. I arbetet med detaljutformningen kommer hänsyn tas till områdets förutsättningar.
- Då det finns risk för störningar under byggtiden kommer dessa att behandlas i vägplanens plan- och miljöbeskrivning.
- Kompletterande naturvärdesinventering med avseende på Kartläggning och värdering av biologisk mångfald (Svensk standard 199000:2023) kommer ske under sommaren 2025.
- Gestaltungsprogram tas fram där gestaltungsavsikterna fördjupas genom att beskriva hur dessa ska genomföras på en övergripande nivå. På så sätt säkerställs en utformning med en god landskapsanpassning av trafikplatsen. Detta sker i tätt samarbete mellan experter inom landskapsbild, naturmiljö och kulturmiljö.

- Gång- och cykelvägar samt hållplatser bör utformas så att de upplevs som trafiksäkra, trygga och tilltalande för oskyddade trafikanter.
- Bullerutredning med avseende på buller och skyddsåtgärder kommer arbetas fram utifrån gällande riktvärden under våren 2025.
- Kompletterande riktad provtagning med avseende på markföroreningar, geoteknik och vägteknik kommer att utföras under projekteringen.

8 Källor

Jordbruksverket Tuva-databasen, <https://etjanst.sjv.se/tuvaut/>

Länsstyrelsen Geodatakatalog, <http://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/>

Länsstyrelsen Geoportal, <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7676dcf56b5748eebf169aobo21c604d&bookmarkid=50745>

Miljömålsportalen, www.sverigesmiljomal.se

Nationella vägdatabasen, www.nvdb.se

Riksantikvarieämbetet, www.raa.se

Sametinget, www.sametinget.se

VISS, Vatteninformationssystem Sverige, viss.lansstyrelsen.se

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

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

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