

## SAMRÅDSUNDERLAG

### E4 Härnösand, åtgärder södra infarten Härnösands kommun, Västernorrlands Län

Vägplan, 2021-06-18



**Trafikverket**

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-06-18

Ärendenummer: TRV2021/35105

Åtgärdsnummer: 11782

Uppdragsnummer: 163897

Version: 0.3

Kontaktperson: Sara Gidlund, Trafikverket

Måns Jepsson, AFRY

# Innehåll

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| 1. Sammanfattning .....                         | 5  |
| 2. Inledning.....                               | 6  |
| 2.1. Planläggningsprocessen .....               | 6  |
| 2.2. Bakgrund .....                             | 6  |
| 2.2.1. Tidigare utredningar.....                | 7  |
| 2.3. Ändamål och projektmål .....               | 7  |
| 2.3.1. Projektändamål .....                     | 7  |
| 2.3.2. Projektmål .....                         | 8  |
| 2.3.3. Transportpolitiska mål.....              | 8  |
| 2.3.4. Miljökvalitetsmål .....                  | 8  |
| 3. Åtgärdens omfattning .....                   | 9  |
| 4. Rivningsarbeten.....                         | 9  |
| 5. Utrednings- och influensområde.....          | 10 |
| 5.1. Tematisk avgränsning.....                  | 11 |
| 6. Miljöförutsättningar .....                   | 11 |
| 6.1. Områdesbeskrivning och landskapsbild ..... | 11 |
| 6.2. Riksintressen.....                         | 11 |
| 6.3. Befolkning och människors hälsa .....      | 12 |
| 6.4. Naturmiljö.....                            | 13 |
| 6.4.1. Skyddade områden.....                    | 13 |
| 6.5. Kulturmiljö .....                          | 15 |
| 6.6. Rennäring .....                            | 18 |
| 6.7. Markföroreningar .....                     | 19 |
| 7. Projektets miljöeffekter.....                | 19 |
| 7.1. Landskapet .....                           | 19 |
| 7.2. Riksintressen.....                         | 20 |
| 7.3. Människors hälsa och miljö .....           | 20 |
| 7.4. Naturmiljö.....                            | 20 |
| 7.5. Kulturmiljö .....                          | 20 |
| 7.6. Rennäring .....                            | 21 |
| 7.7. Markföroreningar .....                     | 21 |
| 7.8. Påverkan under byggtiden .....             | 21 |
| 7.9. Påverkan på miljökvalitetsmål.....         | 21 |
| 7.10. Miljökvalitetsnormer .....                | 21 |

|       |                                                           |    |
|-------|-----------------------------------------------------------|----|
| 7.11. | Miljöbalkens hänsynsregler.....                           | 22 |
| 7.12. | Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden ..... | 23 |
| 8.    | Skadeförebyggande åtgärder .....                          | 23 |
| 9.    | Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....                 | 23 |
| 10.   | Fortsatt arbete.....                                      | 24 |
| 11.   | Källor.....                                               | 24 |

# 1. Sammanfattning

Detta projekt sträcker sig från den södra infarten till Härnösand och fram till korsningen till Sida, totalt ca 2 km. E4 genom Härnösand har dubbla funktioner, vägen är regionens och en av landets viktigaste vägar för gods- och personaltransporter och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet samt fungerar som huvudgata i det kommunala vägnätet.

Projektets ändamål är att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs med E4 genom Härnösand. Projektets ändamål är även att underlätta för drift- och underhållsåtgärder.

Planerade åtgärder är att anpassa busshållplatser så de uppnår en högre standard, nya gång- och cykelvägar samt gångpassager kommer anläggas. Åtgärder planeras även för att förbättra drift och skötsel av E4:ans gång- och cykelväg vintertid. Korsningen vid E4 Södra vägen/Skarpskyttegatan kommer utredas för att byggas om till en cirkulationsplats.

Norra delen av utredningsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Riksintressets huvudsakliga värden grundar sig i Härnösands stadsbild och hur det har formats genom årtionden.

Det finns registrerade fornlämningar i norra delen av utredningsområdet som kan komma att påverkas av projektet. Separat samråd med Länsstyrelsen kommer genomföras i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

Det finns områden som är skyddade av de generella biotopskyddsbestämmelserna. Uttag från Artportalen visar att de rödlistade arterna, rosenfink och björktrast påträffats inom utredningsområdet. En inventering kommer genomföras för att fastställa om den invasiva arten blomsterlupin förekommer inom utredningsområdet.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan eftersom de planerade åtgärderna utförs främst inom befintligt vägområde. De partier där det kan komma att behöva tas mark i anspråk bedöms redan påverkade av infrastruktur.

De planerade vägåtgärderna bedöms i detta skede inte ge påtagliga miljöeffekter för de miljöintressen som finns inom projektområdets direkta närhet. Sammantaget är miljöaspekterna landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, människors hälsa, klimatpåverkan och byggtiden de som är mest aktuella i projektet. I detta skede görs den samlade bedömningen att projektet resulterar i små negativa effekter men också positiva effekter. De små negativa effekterna uppstår främst i områden med naturvärden och landskapsbild, men genom tillräcklig hänsyn, anpassning och gestaltning i vägprojektet går det att minimera effekterna. En god gestaltning kan även leda till positiva effekter, likaså åtgärder som ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten då det bidrar positivt för människors hälsa samt rekreation och friluftsliv.



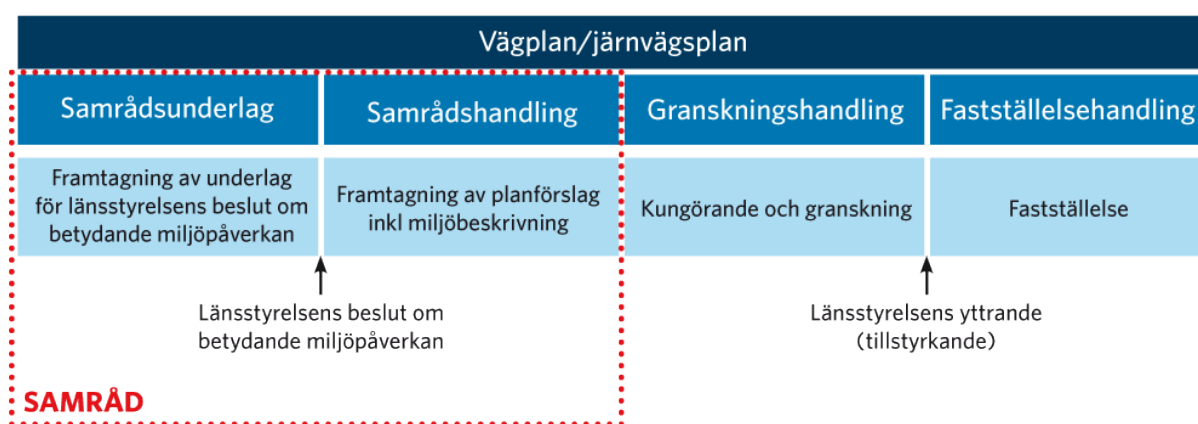
## 2. Inledning

### 2.1. Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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



Figur 2:1 - Planläggningsprocessen

### 2.2. Bakgrund

E4 genom Härnösand har dubbla funktioner. E4:an är regionens och en av landets viktigaste vägar för gods- och persontransporter. Det ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet.

Vägen är även huvudgata i det kommunala vägnätet och ska fungera som entrén till Härnösands tätort. Vägen delar staden och utgör en barriäreffekt för människors rörelser.

Denna vägplan sträcker sig längs E4 från södra infarten till Härnösand (där 50 km/h skyltas) fram till korsningen till Sida i norr.



Figur 2.2:1 E4 söderut genom Härnösand.

### 2.2.1. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie har tidigare tagits fram, Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrist E4 genom Härnösand, 2016.

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

I åtgärdsvalsstudien konstateras att det finns brister i trafiksäkerheten för samtliga trafikanter, bl.a. gällande gång- och cykelpassager, utfarter och höga hastigheter. Det lyftes även fram avsaknaden av ett sammanhängande gång- och cykelstråk som en brist. I studien föreslås mål om minskade barriäreffekter, ökad trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för cykelresor, tillgängliga hållplatser med hög standard, välkomnande entré. De åtgärder som föreslås i studien är bland annat säkra passager över E4, gång- och cykelbana på båda sidor om vägen, standardhöjning av ett antal hållplatslägen, gestaltning och vägvisning m.m.

## 2.3. Ändamål och projektmål

### 2.3.1. Projektändamål

Projektets ändamål är att öka säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs med E4 genom Härnösand. Projektet syftar även till att underlätta för drift- och underhållsåtgärder.

### 2.3.2. Projektmål

Projektet ska öka trafiksäkerhet och tillgänglighet längs sträckan. Projektet ska även förbättra för drift- och underhåll av väganläggningen.

Genom att förbättra korsningen vid Skarpskyttegatan/Södra vägen (E4) uppnår vi ökad trafiksäkerhet. Med ett mer genomgående stråk för gång- och cykeltrafik, samt standardhöjning av ett par hållplatslägen uppnår vi ökad tillgänglighet.

### 2.3.3. 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 planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

### 2.3.4. Miljökvalitetsmål

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

De sexton miljökvalitetsmålen är (de gröna bedöms som berörda av detta projekt):

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



### 3. Åtgärdens omfattning

Projektet sträcker sig från den södra infarten till Härnösand (där 50 km/h skyltas) och fram till korsningen till Sida, en sträcka på ca 2 km. Längs sträckan kommer busshållplatser att anpassas för att uppnå en högre standard, nya gång- och cykelvägar samt gångpassager kommer anläggas. Det kommer även planeras åtgärder för att förbättra för drift och skötsel av E4:ans gång- och cykelväg vintertid genom att bygga bort smala gångbanor och övergångsställen. Utredning av korsningstyp kommer ske vid E4 Södra vägen/Skarpskyttegatan. Detta för att skapa en säkrare passage för oskyddade trafikanter att passera E4:an samt öka trafiksäkerheten på anslutande sekundärvägar.



Figur 3:1 Korsningen E4 Södra vägen/Skarpskyttegatan

### 4. Rivningsarbeten

Rivningsarbeten som kan bli aktuella inom projektet är rivning av belysningsstolpar, busskurer, räcken, staket, träd, asfalt m.m. Omfattningen kommer bli tydligare i nästa skede.

## 5. Utrednings- och influensområde

Avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och influensområde i nutid och fram till prognosåret 2040. Med utredningsområde avses det område där effekter kan uppstå och i detta skede av vägplanen, i arbetet med samrådsunderlaget, utgår det från E4:ans vägmitt och 50 meter och båda håll. Detta för att i ett tidigt skede fånga upp miljöaspekter som kan beröras. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen mellan den södra infarten till Härnösand fram till korsning till Sida i norr. Detta innebär en sträcka på totalt ca 2 km, se figur 5:1.

Projektet finns med i nationell transportplan för 2018-2029 som icke namngivet objekt. Byggstart planeras till år 2025 med planerad byggtid på ett år.



Figur 5:1 - Projektets utredningsområde

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

- Rekreation och friluftsliv - Åtgärder som leder till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet längs med och över E4 ger bättre möjlighet att nå områden för rekreation och friluftsliv.

## 5.1. Tematisk avgränsning

De miljöaspekter som identifierats för vidare utredning i projektet är:

- Landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Befolkning och människor hälsa
- Klimatpåverkan
- Byggskedets störningar och resursanvändning - tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning.

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

- Naturresurser - inga vatten- eller grundvattenförekomster finns inom eller i direkt närhet av utredningsområdet. Det bedrivs inte heller något aktivt produktionsskogsbruk eller områden med jordbruksmark.
- Luftkvalitet - projektet bidrar inte till någon ökad mängd trafik.

## 6. Miljöförutsättningar

### 6.1. Områdesbeskrivning och landskapsbild

Området omfattas av södra kustens inlandsvatten och landskapet sluttar ned mot norra Fällövikens. I närheten, men utanför projektområde, ligger även Gådeån.

Vägsträckan går rakt genom Härnösand och omgivande bebyggelse består både av verksamheter och bostäder. Området är redan i dagsläget ianspråktaget och påverkat av E4. Grönområden längs sträckan består till största del av villaträdgårdar.

Förutom bostäder och arbetsplatser finns flera målpunkter längs sträckan. Den nordligaste korsningen leder till Sveriges biståndsmyndighet (Sida), och i fyrvägs korsningen söder om denna ligger både vårdcentral (östra sidan) och bensinstation (västra sidan). Övriga målpunkter som finns inom projektområdet och i dess närhet är bl.a. skola, matbutik, större park med lekplats, sommarstugeområde, friluftslivsområde med promenadstråk och Härnösands centrum.

Projektet kommer inte andra skyddade områden, Natura-2000 områden, världsarv, arter eller byggnader. De miljöaspekter eller skyddade områden som inte beskrivs nedan är inte aktuella för projektet.

### 6.2. Riksintressen

*Kulturmiljövård, MB 3 kap 6 §*

Delar av utredningsområdet ligger inom riksintresseområdet Härnösand [Y 21], enligt miljöbalkens 3 kap 6 §. Området täcker större delar av centrala Härnösand och omfattar också delar av södra infarten.

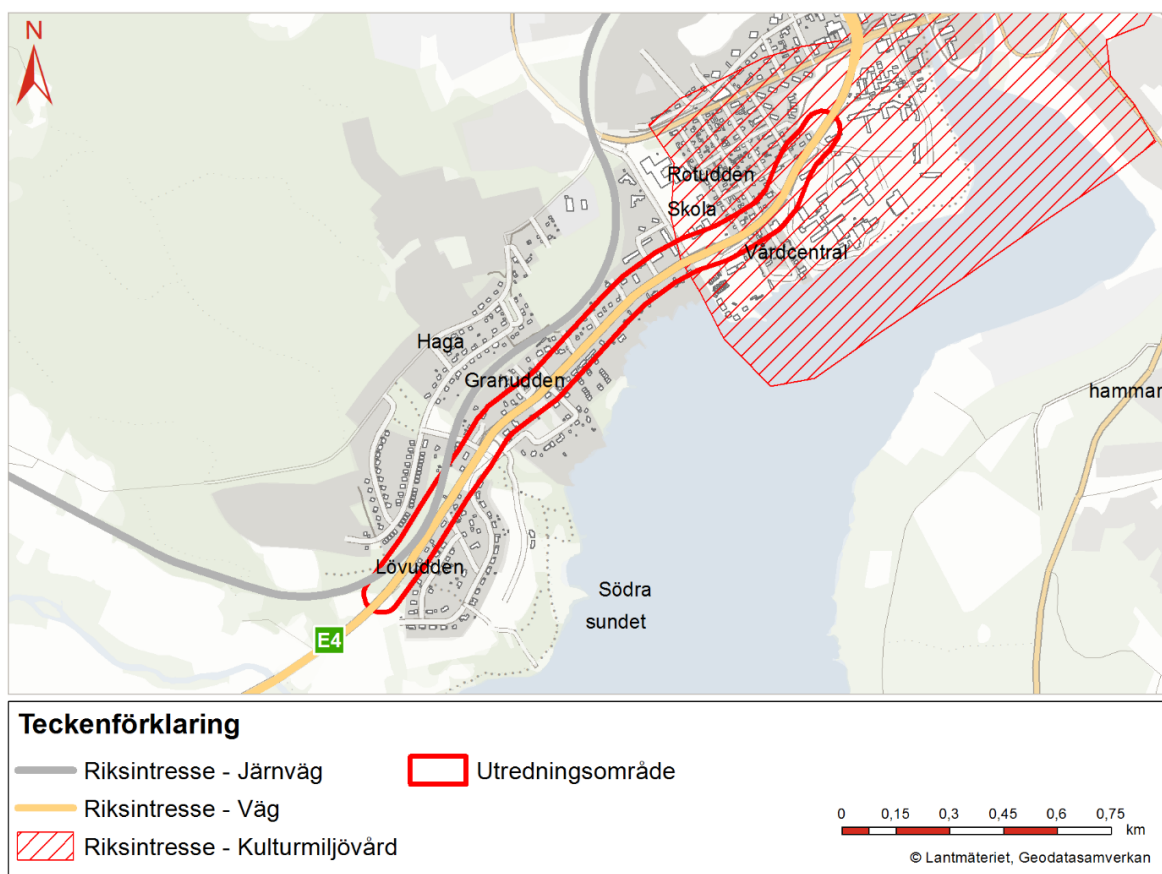
Karaktäristiskt för riksintresset Härnösand är stadens placering vid sundet som innebär en koncentrerad och tydligt avgränsad stad. Den starka kopplingen till vattnet är också mycket

karaktäristiskt för riksintressets värden och återspeglar den mångfacetterade berättelsen om Härnösands utveckling i planstruktur och bebyggelse.

I stort följer bebyggelsen i centrala Härnösand den branta topografin och den klättrar på sluttningarna. Gatunätet som är påverkat av olika tiders förutsättningar och ideal gör att man nästan överallt i de centrala delarna av riksintresset har utblick mot vattnet. Tydligast är detta i stadsdelarna Östanbäcken, på Kornholmen och i de norra delarna av riksintresset, Norrstaden.

#### *Kommunikationer, MB 3 kap 8 §*

E4 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kapitel 8 §. I delar av projektområdet löper även järnvägen nära E4, som också är ett utpekad riksintresse för kommunikationer.



Figur 6.1:1 - Riksintressen inom utredningsområdet

### 6.3. Befolkning och människors hälsa

#### *Boende och hälsa*

Längs E4 på aktuell sträcka finns det ett flertal bostäder 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, hastighet och typ av farligt gods. Riskerna och störningen minskar med avstånd till vägen.

E4 utgör på aktuell sträcka primär väg för transport av farligt gods.

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 E4 på ett säkert sätt. Det bidrar även till ökad tillgänglighet till områden för rekreation och friluftsliv.

### Buller

Då korsningen vid E4 Södra vägen/Skarpskyttegatan ska utredas för att byggas om till en cirkulationsplats kommer en bullerutredning att göras över området i senare skede. Utredningen innefattar buller vid bostäder från vägtrafik som passerar cirkulationsplatsen. Närmaste bostäder ligger nordväst om korsningen, i övriga riktningar ligger bostäder på över 100 meters avstånd.

## 6.4. Naturmiljö

Uttag från Artdataportalen har gjorts för utredningsområdet. De fynd som är aktuellt att beakta i det fortsatta arbetet med vägplanen är de rödlistade arterna björktrast (NT) och rosenfink (NT). Under häckningsperioderna söker sig dessa arter bl.a. i parker och trädgårdar.

En inventering på den invasiva arten blomsterlupin kommer att genomföras i ett senare skede. Om blomsterlupiner påträffas arbetas skyddsåtgärder fram för att säkerställa att ingen spridning sker inom projektområdet.

### 6.4.1. Skyddade områden

Inom utredningsområdets södra del finns det en allé som utgörs av björkar, se figur 6.3.1:1 och tabell 6.3.1:1. Det omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 b § miljöbalken (1998:808).

Inga andra skyddade områden, som t.ex. Natura-2000, världsarv, arter och byggnader har påträffats inom utredningsområdet.



Figur 6.3.1:1 - En allé finns i utredningsområdets södra del bestående av björkar.



Tabell 6.3.1:1 - Allén har mätts och skicket på träden har bedömts.

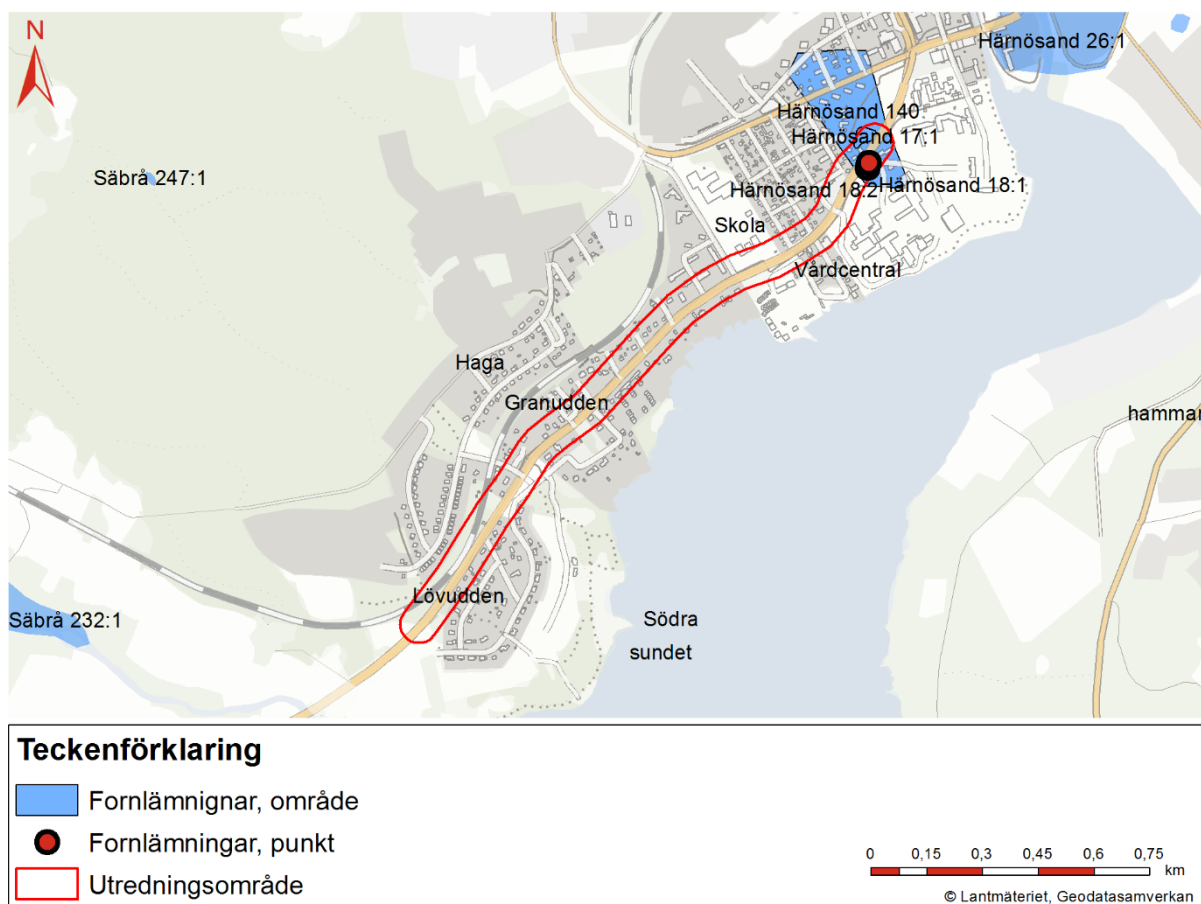
| Trädart | Brösthöjdsdiameter | Høj    | Bedömning                                      |
|---------|--------------------|--------|------------------------------------------------|
| Björk   | 27,5 cm            | 17 m   | Frisk topp, skada på stam                      |
| Björk   | 21 cm              | 16,5 m | Dubbelstam, friska toppar, frisk stam          |
| Björk   | 27 cm              | 18 m   | Dubbelstam, stamskada, friska toppar           |
| Lind    | 33,5 cm            | 12 m   | Frisk                                          |
| Björk   | 31 cm              | 14 m   | Stamskada, frisk topp                          |
| Björk   | 28 cm              | 13,5 m | Stamskada, frisk topp                          |
| Björk   | 29 cm              | 15,5 m | Stamskada, frisk topp                          |
| Björk   | 34 cm              | 15 m   | Död                                            |
| Björk   | 30 cm              | 16 m   | Frisk                                          |
| Björk   | 55 cm              | 23 m   | Frisk, äldre en resterande i allén, pansarbark |

## 6.5. Kulturmiljö

Det finns fornlämningar som är registrerade i Riksantikvarieämbetets Fornsök, samt en lämning som saknar antikvarisk bedömning, och de återfinns i den nordligare delen av utredningsområdet. Se tabell 6.4:1 och figur 6.4:1-6.4:2.

Tabell 6.4:1 - Fornlämningar och lämningar utan antikvarisk bedömning inom utredningsområdet

| RAÄ-nummer     | Lämningstyp | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Antikvarisk bedömning                                                           |
|----------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Härnösand 18:1 | Hög         | Hög, 8 m diam och 0,8 m h. I mitten en ränna, 3 x 1 m (ÖNÖ-VSV) och 0,2 m dj.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Fornlämning<br>Utgörs troligen ursprungligen av ett gravfält                    |
| Härnösand 18:2 | Hög         | Hög, 7 m diam och 0,7 m h. Skadad i Ö och SÖ. Delundersökt 1985. Högen är ojämn och omplockad i ytan.<br><br>I samband med anläggandet av cykelväg 1985 skadades högen, i schaktkanten och en utanför avtorvad yta på 12kvm framkom brända och obrända ben.                                                                                                                                                                                                                            | Fornlämning<br>Utgörs troligen ursprungligen av ett gravfält                    |
| Härnösand 17:1 | Gravfält    | Gravfält, delundersökt, 80 x 40 m (NÖ-SV), bestående av 9 fornlämningar. Dessa utgörs av högar. De är 4-10 m diam och 0,3-1,2 m h. Tre har i ytan enstaka stenar, 0,2-0,3 m st. En har avplanad topp. Tre är kraftigt skadade, så att endast hälften eller mindre återstår. En har påförts jordmassor. Fyra högar har undersökts av O. Almgren och E. Olsson, av vilka en återställdes. Tre har enligt Olsson borttagits för vägen. Tre anläggningar undersöktes och borttogs år 1985. | Fornlämning.<br><br>RAÄ-nr 17 och 18 utgör troligen ursprungligen ett gravfält. |
| Härnösand 140  | Gravfält    | Ett område kallat Ränthästens hästhage. I denna beteshage ska det ha funnits mellan 20-30 större och mindre högar och rösen i täpporna i söder och öster om beteshagen ska det ha funnits "åtskilliga" fler.                                                                                                                                                                                                                                                                           | Ingen antikvarisk bedömning - uppgift om lämning, ej bekräftad i fält           |



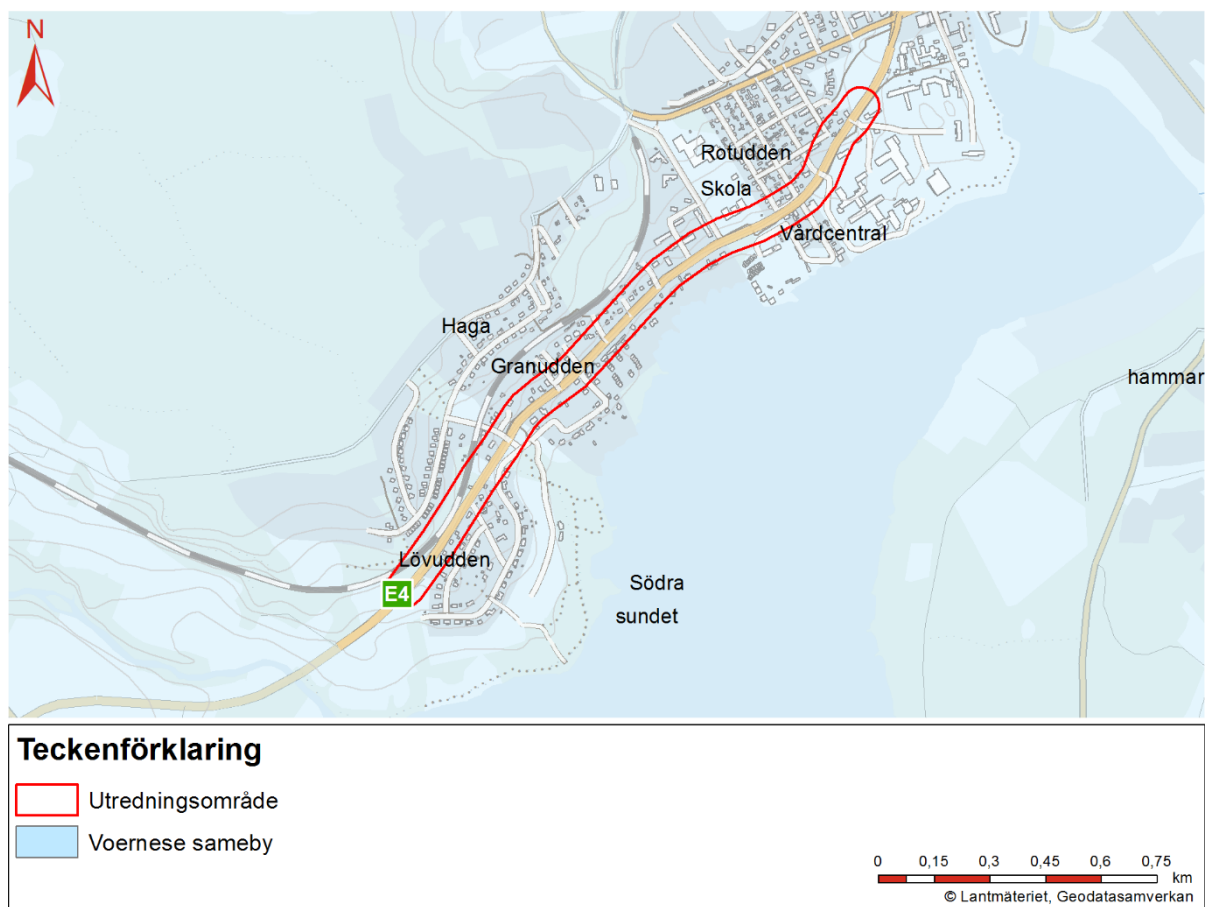
Figur 6.4:1 Fornlämningar inom utredningsområdet



Figur 6.4:2 Fornlämningar inom utredningsområdet

## 6.6. Rennäring

Utredningsområdet ligger inom Voernese sameby och dess vinterland täcker in hela projektområdet, se figur 6.5:1.

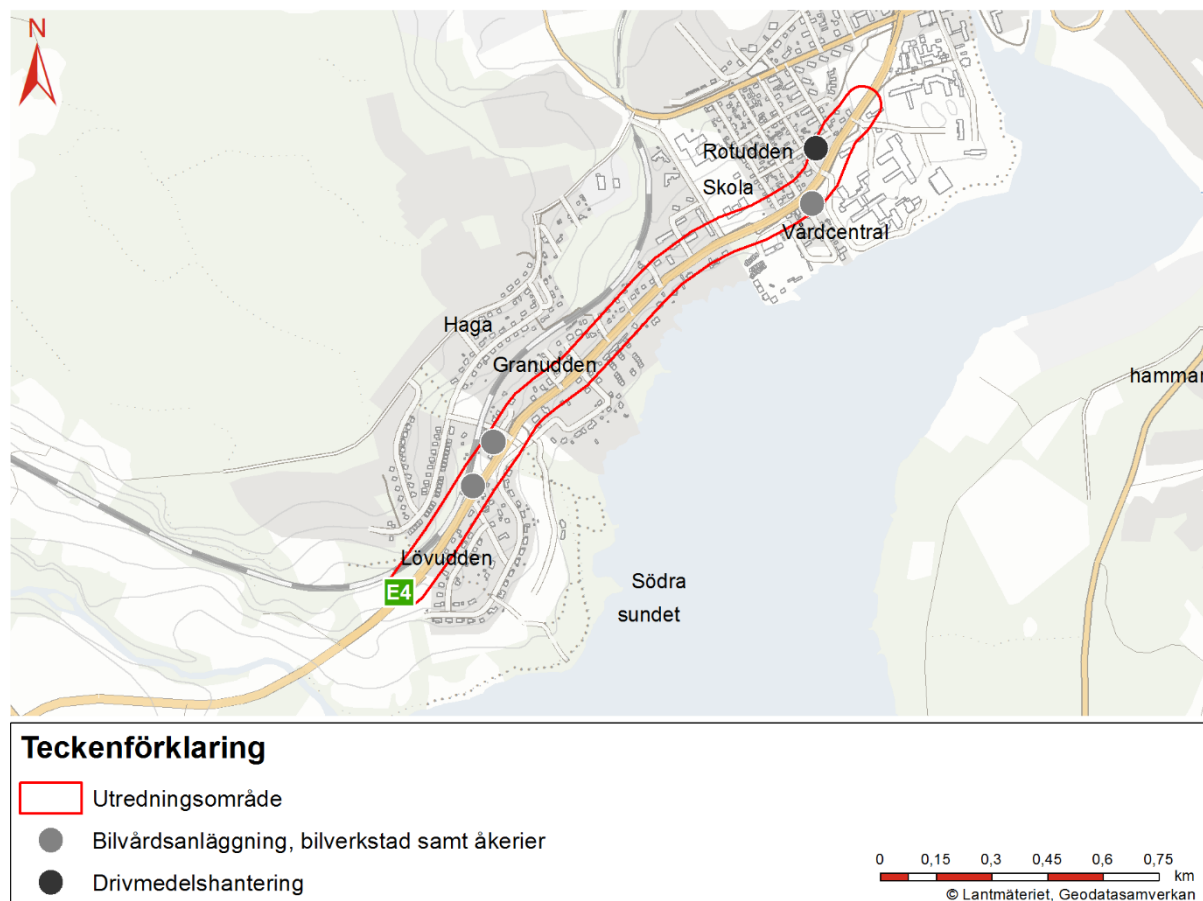


Figur 6.5:1 Voernese sameby och dess vinterland täcker in hela projektområdet



## 6.7. Markföroreningar

Markföroreningar kan finnas i anslutning till befintliga och nedlagda verksamheter, t.ex. bensinstationer. Information om dessa finns främst i länsstyrelsens databas och redovisas på figur 6.6:1. I det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet kommer detta beaktas löpande.



Figur 6.6:1 - Förorenade områden inom utredningsområdet

## 7. Projektets miljöeffekter

### 7.1. Landskapet

Eftersom sträckan till största del går längs befintlig väg minskar risken för att landskapsbilden påverkas drastiskt. Breddning av gång- och cykelvägar, eventuella bullerskydd, minskat antalet korsningspunkter samt anläggande av en cirkulationsplats kan dock påverka landskapsbilden.

Arbete med gestaltning kommer ske löpande med arbetet av vägplanen vilket bedöms bidra till positiva effekter. Detta kan t.ex. uppnås genom ökad säkerhet och trygghet i planskilda passager med god belysning, anpassade busshållplatser, val av växtlighet m.m. Arbete med gestaltningsprogram och landskapsanalys fortsätter i planerings- och projekteringsarbetet.

## 7.2. Riksintressen

Riksintresset för kulturmiljövård bedöms inte påtagligt skada kulturmiljön. Projektets åtgärder planeras i miljöer som redan är påverkad av infrastruktur och inte kommer förändra stadsbilden på ett påtagligt sätt.

E4 och järnvägen är utpekade riksintressen för kommunikationer. Järnvägen bedöms ej påverkas av projektet. E4:an bedöms påverkas positivt av projektet eftersom framkomligheten och säkerheten blir bättre jämfört med dagsläget, vilket inte påtagligt försvårar utnyttjande av anläggningen.

## 7.3. Människors hälsa och miljö

### *Boende och hälsa*

Projektet bedöms leda till positiva effekter för människors hälsa och miljön i övrigt genom de planerade åtgärderna. Ett av projektets mål är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten, genom att uppnå detta mål så blir det säkrare att nyttja gång- och cykelvägar samt att kors E4. Det leder till ökade möjligheter för att välja andra transportalternativ än bil, som t.ex. kollektivtrafiken, gå eller cykla. Effekterna av detta kan bidra till minskade luftföroreningar och bullerstörningar.

Syftet med bullerutredningen är att utreda buller från vägtrafik genom cirkulationsplatsen och beskriva hur projektet påverkar omgivningen med avseende på buller. Syftet är även att vid behov ta fram ett förslag på bullerskyddsåtgärder.

## 7.4. Naturmiljö

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer alléerna, som är skyddade enligt 7 kap miljöbalken, fortsätta att beaktas för att så långt som möjligt minimera påverkan på dessa. I detta skede bedöms inte allén påverkas men om förutsättningarna förändras kommer eventuellt intrång att hanteras i vägplanen genom samråd med länsstyrelsen.

De två arter, björktrast och rosenfink, och deras häckningsperiod samt biotop kommer beaktas inom projektet. Bl.a. behöver hänsyn tas till hur mycket buskage eller träd som behöver tas bort. Om detta blir nödvändigt för att genomföra projektet blir det aktuellt att vidta skyddsåtgärd för att inte påverka arterna under häckningsperioden, se kapitel 8.

En inventering av blomsterlupin kommer genomföras i kommande skeden när det är fastställt var schaktarbeten kommer utföras inom projektområde. Efter genomförd inventering kommer skyddsåtgärder arbetas fram för att det inte ska ske någon spridning av denna invasiva art.

## 7.5. Kulturmiljö

De åtgärder som planeras kommer i huvudsak att utföras inom nuvarande vägområde, undantaget är vid ny utformning av korsningen E4-Skarpskyttegatan som troligen kommer kräva åtgärder utanför nuvarande vägområde.

För den del av projektet som berör lämningen Härnösand 140 och angränsar fornlämningarna Härnösand 17:1 samt Härnösand 18:1 och 18:2 planeras inga åtgärder utanför nuvarande vägområde. Utöver projektets ändamål för oskyddade trafikanter respektive drift och skötsel utreds även möjligheter att öka trafiksäkerheten i korsningen E4-Södra vägen (infarten till Sida). Detta med anledning av att det i dagsläget förekommer problem med köbildning i vänstersvängfältet, för de norrifrån kommande trafikanter som önskar svänga in på Södra vägen, vilket kan resultera i påkörningsolyckor.

I samma korsning har även noterats sikt begränsningar beroende av fornlämning Härnösand 18:1 delvis skymmer sikten för trafikanter som färdas norrut på E4 och passerar korsningen (skymd sikt mot trafikanter som svänger ut från Södra vägen) respektive för trafikanter som ska svänga ut på E4 från Södra vägen (skymd sikt mot trafikanter som kommer söderifrån på E4).

Möjliga åtgärder som utreds för att förhindra köbildningen, och till viss del även siktproblemen, är bland annat att omforma korsningen till en så kallad höger in-höger ut lösning. Lösningen motverkar risken för påkörningar då ingen trafik tillåts korsa E4, men motverkar inte fullt ut noterade siktproblem.

Trafikverket har upprättat en anmälan om samråd enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen och samråder med Länsstyrelsen om den siktproblematik som fornlämningen medför.

## 7.6. Rennäring

Markanspråket som görs inom utredningsområdet bedöms inte påverka rennäringen, eftersom marken redan idag nyttjas till infrastruktur och är på eller intill en starkt trafikerad väg som inte nyttjas av samebyn.

## 7.7. Markföreningar

I samband med byggande av åtgärderna som är aktuella inom denna vägplan finns risk för spridning av föreningar. Dessa kan härröra dels från eventuell förekomst av tjärasfalt i befintlig beläggning, men även från förorenade massor som påträffas. I den fortsatta planeringen måste risker beaktas för att förhindra att spridning av föreningar sker till omgivande miljö. I kommande skeden kommer provtagning göras och uttagna prover skickas till laboratorium. Vidare utredning krävs genomföras för att säkerställa en god masshantering.

## 7.8. Påverkan under byggtiden

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

## 7.9. Påverkan på miljökvalitetsmål

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

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

## 7.10. Miljökvalitetsnormer

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

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

#### *Luftkvalitet*

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids.

Denna miljökvalitetsnorm bedöms inte beröras då projektet inte medför någon ökning av trafik. Då projektet ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter bidrar det till möjligheten att välja andra transportmedel än bil vilket är positivt för luftkvalitén.

#### *Yt- och grundvatten*

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett av antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomstens status inte får försämrats.

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

#### *Fisk- och musselvatten*

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

Projektet bedöms inte påverka några fisk- eller musselvatten inom utrednings- eller influensområdet.

#### *Omgivningsbuller*

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

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

### **7.11. 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 miljöarbetet samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbördesregeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

## 7.12. Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden

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

Projektet bedöms inte leda till markintrång som påtagligt skadar, försvårar eller motverkar mark- och vattenområden som anges i miljöbalkens 3 kap 2-9 §.

## 8. Skadeförebyggande åtgärder

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

- Bullerskyddsdämpande åtgärder
- Gestaltning - ökad säkerhet och trygghet i planskilda passager med god belysning, busshållplatser anpassas efter rådande tillgänglighetskrav, belysning längs vägsträckan m.m.
- Säkerställa en god masshantering inom projektet för att inte sprida eventuella föroreningar.
- Beredskap för hantering av förorenade massor ska alltid finnas under byggtiden
- Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan på skyddsvärda träd, objekt som innefattas av det generella biotopskyddet.
- Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på rödlistade och skyddade växt- och djurarter, exempelvis inga arbeten som innebär borttagande av buskage/träd under häckningsperiod för björkrast och rosenfink.
- Skyddsåtgärder för att inte sprida invasiva arter.
- Eventuellt skyddsåtgärder för kända fornlämningar under byggtiden arbetas fram utifrån samråd med Länsstyrelsen.

## 9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

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

Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom effekterna av vägprojektet bedöms vara av mindre art och omfattning. Projektet kommer medföra nya markintrång, dock i markområden som redan idag är präglade av infrastruktur. Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då hänsyn kommer att tas, och Trafikverket menar att gestaltungsarbetet kan resultera i positiva effekter. Inom utredningsområdet finns fornlämningar där intrång bedöms kunna undvikas då åtgärder kan göras inom befintligt vägområde, samråd med Länsstyrelsen genomförs angående detta. När det gäller områden med naturvärden som kan påverkas är bedömningen att tillräcklig hänsyn kan tas till naturvärden genom anpassning av vägprojektet i den fortsatta planeringen. Projektets syfte är åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa samt rekreation och friluftsliv.



## 10. Fortsatt arbete

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

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

## 11. Källor

Trafikverket Åtgärdsvalsstudie. E4 genom Härnösand. 2016

VISS - Vatteninformationssystem Sverige (2021), <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Riksantikvarieämbetet (2021). <http://raa.se/>

Lantmäteriet

Geodatakatalogen (2021) <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>





Trafikverket, Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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