

## SAMRÅDSUNDERLAG – E14 Ånge- Bräcke

Ånge Kommun Västernorrlands län och Bräcke Kommun, Jämtlands Län

Vägplan, datum 2023-10-09

TRV 2023/98476



**Trafikverket**

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – E14 Ånge- Bräcke

Författare: Annica Boström

Dokumentdatum: 2023-10-09

Ärendenummer: TRV 2023/98476

Åtgärdsnummer: SSP133924

Uppdragsnummer: 182 000

Version: 1.1

Kontaktperson: Projektledare Annica Boström, IVmv2

# Innehåll

1.	Inledning.....	5
1.1.1.	Bakgrund, brister och behov som utgör motiv för projektet:.....	5
1.1.2.	Tidigare studier eller utredningar som legat till grund för denna:.....	6
1.2.	Ändamål och projektmål.....	6
1.2.1.	Projektets ändamål:.....	6
1.2.2.	Vad planeras:.....	6
1.2.3.	Transportpolitiska mål.....	7
1.2.4.	Miljö kvalitetsmål.....	8
2.	Avgränsningar.....	8
2.1.	Utrednings- och influensområde.....	8
2.2.	Tid.....	9
3.	Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	9
3.1.	Olyckor.....	10
3.2.	Landskap, bebyggelse och målpunkter.....	10
3.3.	Natur- och kulturmiljö.....	11
3.4.	Människors hälsa.....	11
3.5.	Riksintressen.....	12
3.6.	Översikt för geotekniska förhållanden, bedömningar och åtgärder.....	13
4.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper.....	14
4.1.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	15
4.1.1.	Kartstudie.....	16
4.2.	Landskap.....	17
4.3.	Natur- och kulturmiljö.....	18
4.4.	Människors hälsa.....	19
4.5.	Riksintressen.....	19
4.6.	Kulturmiljö.....	19
4.7.	Påverkan under byggtiden.....	20
4.8.	Miljö kvalitetsnormer.....	20
4.9.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler.....	21
4.10.	Övrig påverkan.....	22
5.	Åtgärder.....	22
6.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	24
7.	Fortsatt arbete.....	24
7.1.	Planläggning.....	24

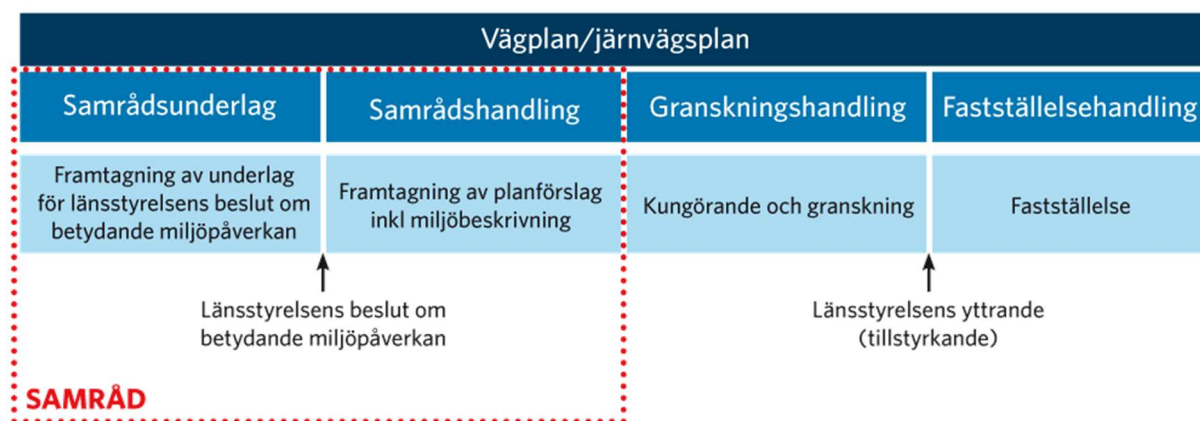
7.2. Viktiga frågeställningar.....	24
8. Källor.....	25

# 1. Inledning

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 den allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.



Figur 1 Planläggningsprocessen

## 1.1.1. Bakgrund, brister och behov som utgör motiv för projektet:

Stora delar av sträckan på E14 mellan Östersund och Sundsvall har låg trafiksäkerhetsklass utifrån nuvarande hastighet och avsaknad av mitträcke. Även några korsningar på sträckan har låg säkerhetsklassning. Längs sträckan finns höga anspråk på framkomlighet p.ga pendling och långa transportavstånd.

I utredning gällande tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa på E45 och E14 genom Region Mitt (TRV 2018/89438) framgår att en ombyggnad till 2+1-väg mellan Bräcke och Ånge skulle kosta 305 miljoner kr. Finansiering för en sådan åtgärd saknas. Nuvarande regelverk för vägutformning, VGU<sup>1</sup>, anger omfattande krav för nybyggnad av 2+1-väg vilket innebär höga kostnader. Samtidigt är både olycksstatistik och effektsamband tydliga med att mitträcke är den viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten längs denna typ av väg.

Att skapa en trafiksäker väg kan antingen åstadkommas genom mittseparering eller genom hastighetssänkning. Trafikverkets inriktning är att inga vägar ska ha högre hastighet än 80 km/h om det inte finns mitträcke. Att bygga traditionell 2 + 1 väg med mitträcke är för dyrt. Att sänka hastigheten till 80 km/tim ger för stora negativa konsekvenser för framkomligheten. Slutsatsen blir att försöka bygga mitträcke till lägsta möjliga kostnad med tillräckligt god säkerhet och framkomlighet.

<sup>1</sup> VGU: Vägar och Gators utformning, Krav, Råd och Begrepp och Grundvärden. Se [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

### 1.1.2. Tidigare studier eller utredningar som legat till grund för denna:

Utredning gällande tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa på E45 och E14 genom Region Mitt (TRV 2018/89438)

Utbyggnadsstrategi för E14 och E45 (TRV 2021/143652).

Rapport E14 pilotprojekt mittseparering Ånge – Bräcke, daterad 2023-03-03, (TRV 2023/98377).

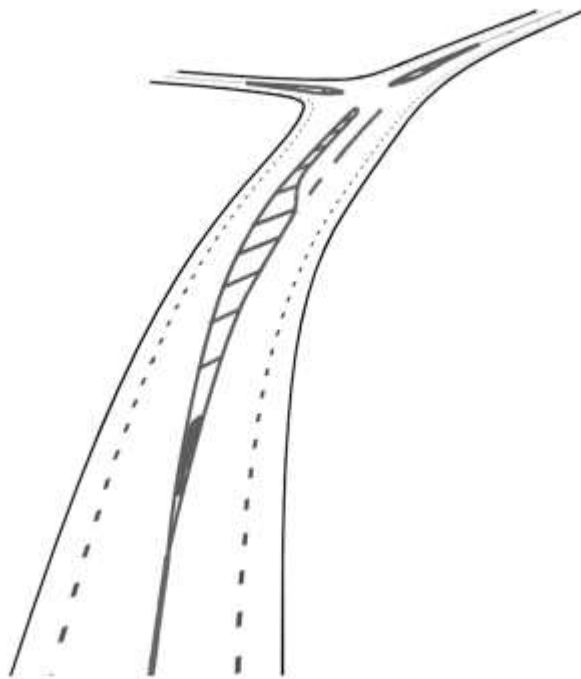
## 1.2. Ändamål och projektmål

### 1.2.1. Projektets ändamål:

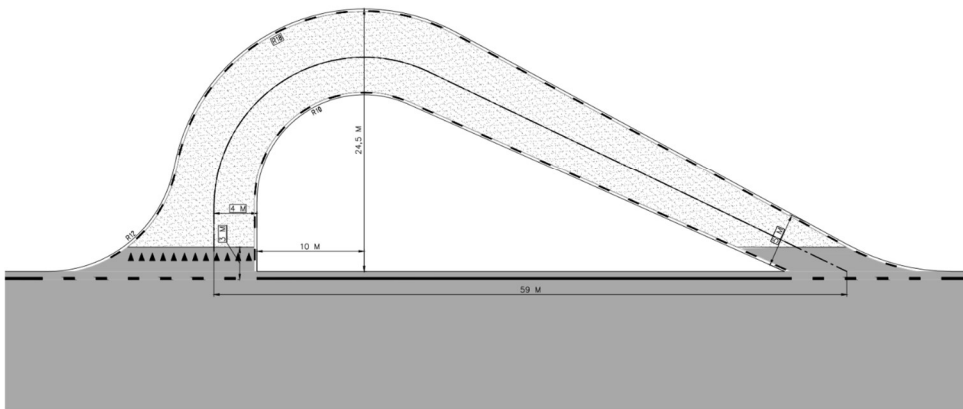
Projektets mål är ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs sträckan.

### 1.2.2. Vad planeras:

Åtgärdens utgångsläge och omfattning är att bygga mitträcke på befintlig väg och inom nuvarande vägbredd till lägsta möjliga kostnad för att öka trafiksäkerheten samt säkerställa att restiden inte ökar. Därmed bör största delen av vägsträckan ha 1+1 körfält med vägbredd 13 m samt minsta möjliga andel omkörningsbar längd. Kostnaden för projektet styrs till stor del av hur mycket omkörningssträckor som byggs. Det beror på att omkörningssträckorna kräver en hel del förstärknings- och asfalteringsåtgärder som inte behövs på sträckor med 1 + 1 körfält. Större korsningspunkter med allmänna vägar bör utformas med korsningstyp C med vänstersvägande körfält. Med jämna mellanrum anläggs vänstersvängsöglor och på några anslutande vägar anläggs vändslingor.



Figur 2 Typritning korsningstyp C med vänstersvägande körfält



Figur 3 Typritning vänstersvängsögla

Ett antal nöduppställningsfickor föreslås byggas längs långa enfältssträckor för att ställa upp havererade fordon eller för att plogbilen ska kunna släppa förbi trafik. Utöver vänstersvängsöglor, vändslingor och nöduppställningsfickor bedöms inga vägbyggnadsåtgärder behöva utföras utanför befintlig vägbredd. Inga sidoområdesåtgärder bedöms behöva utföras förutom eventuell siktröjning. För vänstersvängsöglor, vändslingor och nöduppställningsfickor behövs nytt vägområde, utöver detta är behovet av nytt vägområdet litet. Om trumbyten blir aktuellt att utföra i projektet behövs antagligen större vägområde även kring dessa. Tillfällig nyttjanderätt under byggtiden kommer att behövas för etablering, platskontor, materialupplag mm.

På sträckan finns få befintliga anslutningar där de flesta planeras vara kvar dvs vara öppna för höger infart/utfart. Några korta ersättningsvägar föreslås byggas i projektet. Det handlar om anslutningar som stängs och där den enskilda vägen istället ansluts till en vändögla eller liknande.

Trafikverket har i detta skede - samrådsunderlag tagit fram ett grovt förslag på utformning som man också kommer samråda om ytterligare i kommande skede. Se bilagt kartmaterial.

### 1.2.3. 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 miljö kvalitetsmålen 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.

#### 1.2.4. Miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål 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 miljö kvalitetsmålen 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

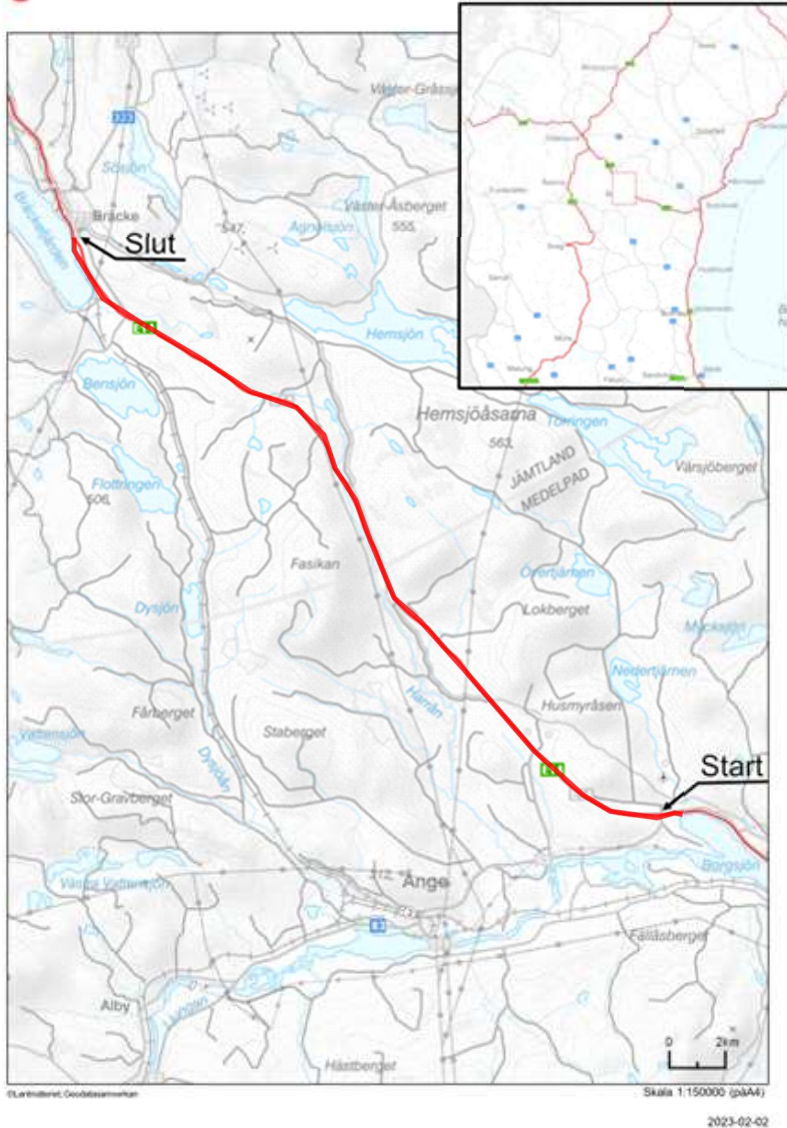
## 2. Avgränsningar

### 2.1. Utrednings- och influensområde

Avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och influensområde i nutid och fram till prognosåret 2045. Med utredningsområde avses det område där effekter kan uppstå och i detta skede av vägplanen, i arbetet med samrådsunderlaget, utgår det från E14:s vägområde och de platser där vändslingor planeras. Detta för att i ett tidigt skede fånga upp miljöaspekter som kan beröras. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen mellan den östra infarten Ånge fram till Bräcke. Detta innebär en sträcka på totalt ca 30 km. Mörkröd linje i fet stil motsvarar utredningsområdet, 100 meter ut från båda sidor om vägen, se figur nedan.

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





Figur 4. Översiktskarta över aktuell vägsträcka. Mörkröd markerad linje i fet stil motsvarar utredningsområdet. 100 meter från var sida om E14.

## 2.2. Tid

Planerad byggstart för projektet är 2026 med planerad byggtid på två år.

## 3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

Trafikmängden är ca 2100 ÅDT (varav 370 tung trafik), år 2018 var den strax över och år 2020 strax under, men mätningen år 2020 var påverkad av pandemin. Länsgränsen mellan Jämtlands och

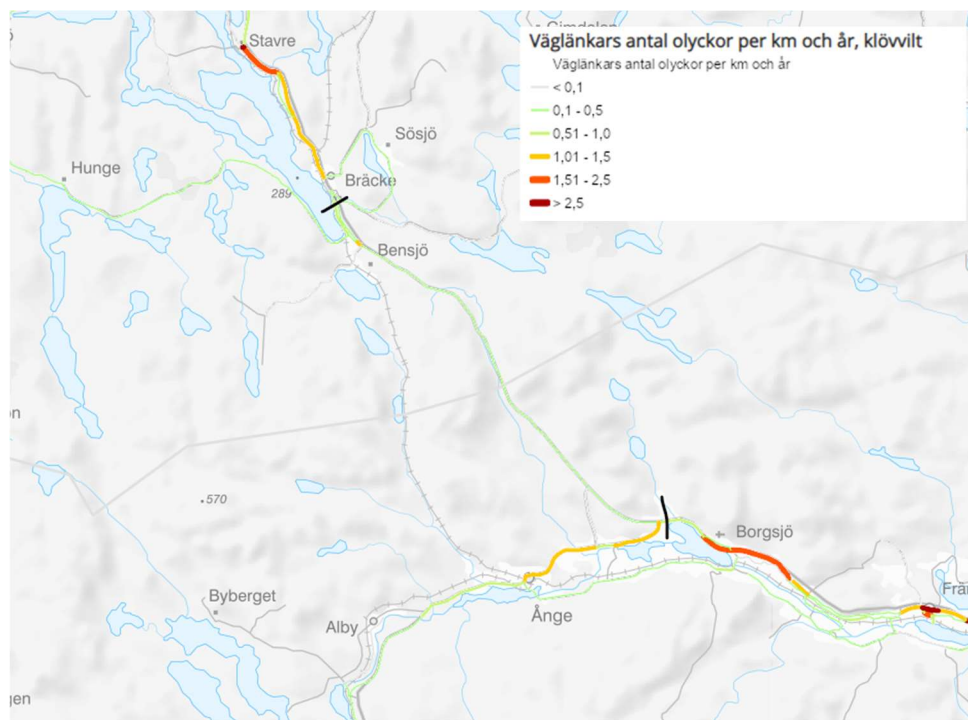
Västernorrlands län ligger ungefär mitt på sträckan. Trafikprognos för 2040 baserat på EVA uppräkningsstatistik är ca 2500 ÅDT, varav ca 500 tung trafik.

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för turisttrafiken till och från fjällområdet Åre-Storlien. Vägen fyller även en viktig funktion för arbetspendling och resor för studier inom och mellan Östersund och Sundsvall. E14 ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Vägen har även studerats i ett antal EU-projekt benämnt "North East Cargo Link" för att främja godstransporter i öst-västlig riktning inom Europa. Vägen är klassad som funktionellt prioriterad väg.

### 3.1. Olyckor

Under senaste 10 åren har 19 polisregistrerade olyckor inträffat på sträckan. 1 dödsolycka och 18 lindriga olyckor. Dödsolyckan var en mötesolycka. 11 st olyckor är singelolyckor. 4 st olyckor är viltolyckor med älg. Olyckorna är ganska jämt spridda över sträckan.

Sträckan är inte särskilt drabbad av viltolyckor, snarare tvärt om. Se karta nedan. Av inträffade viltolyckor dominerar olyckor med älg.



Figur 5, Kartan visar antal olyckor per km och år för klövvilt. Aktuell sträcka har förutom en liten sträcka vid Benschjöl mellan 0,12 och 0,18 olyckor med klövvilt/km/år

### 3.2. Landskap, bebyggelse och målpunkter

Aktuell sträcka går nästan uteslutande genom skogsmark. Det är bara precis i början, vid korsningen mot Ånge, som odlings/betesmark finns längs vägen. Topografien är storskalig och kuperad, med vida skogsområden och stora vyer. Från korsningen med väg 83 och upp till länsgränsen är det i princip konstant (men flack) stigning. Området är glest befolkat, några mindre byar finns i omgivningarna men ingen ligger intill vägen. En (1) bostadsfastighet har direktutgång mot E14, strax innan korsningen med väg 709 vid Benschjöl (km 27/280).

De målpunkter som finns längs sträckan är samhällena Ånge och Bräcke, några mindre byar (Åsen, Benschjöl), motorbana, jaktstyttebana, SCA bark- och flisterminal, bergtäkt, kommande

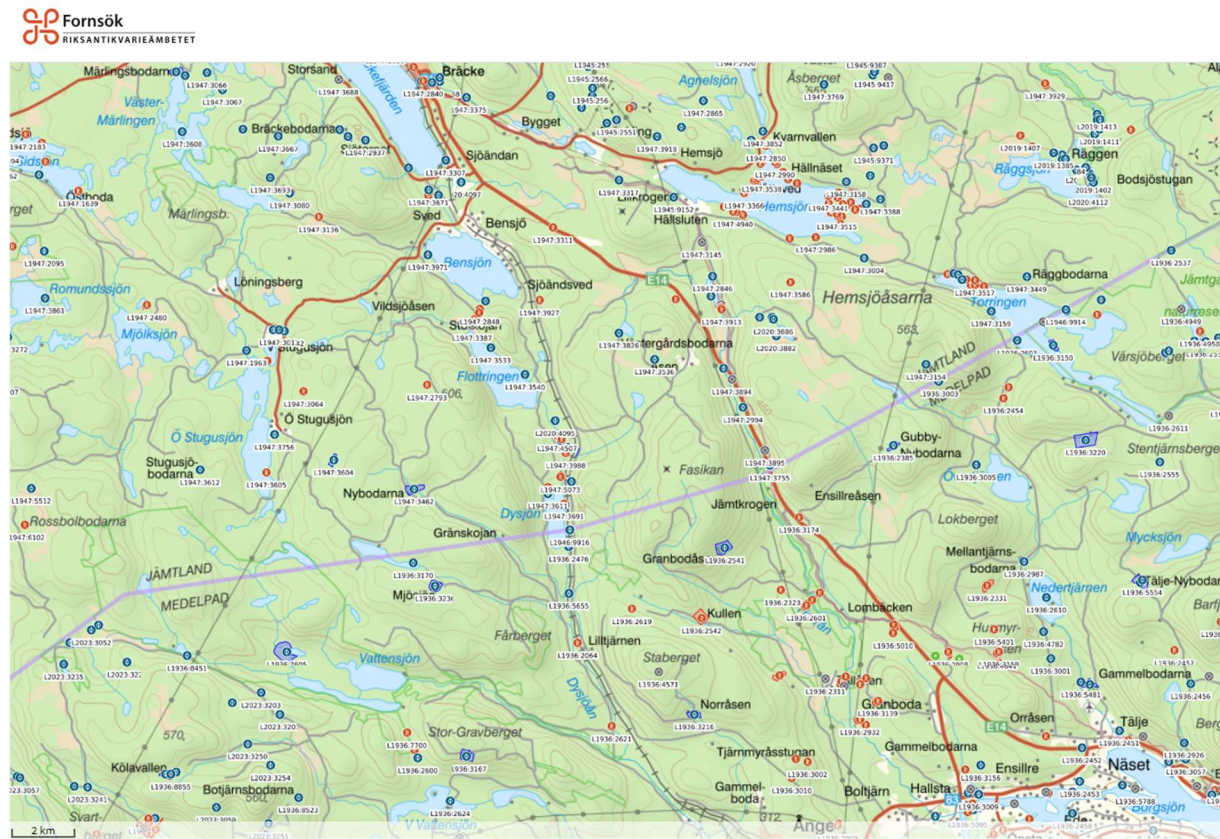
vindkraftsparker, några naturreservat samt skogsfastigheter. Skogsfastigheterna längs vägen är på långa sträckor stora fastigheter som ägs av skogsbolag med produktionsskog.

Längs hela sträckan går St Olavsleden som är en vandrings-, cykel- och ridled mellan Selånger och Trondheim. På några ställen korsar leden E14 och på en delsträcka är E14 utpekad som cykelled för St Olavsleden (km 13/800 – 17/100).

### 3.3. Natur- och kulturmiljö

Vägsträckan går i stort sett uteslutande genom skogsmark där det i någon omfattning bedrivs produktionsskogsbruk. De platser där vändslingorna planeras är till största del hyggen, planteringar eller ungskog (både blandskog och barrdominerad skog). Marken är kalkrik vilket gör att många örter trivs här.

Det finns ett antal vattendrag och skyddade områden längs sträckan. Det finns även registrerade fornlämningar samt kulturhistoriska lämningar, till största delen i form av väg- och gränsmärken och odlingslandskap.



Figur 6 Identifierade fornlämningar och kulturhistoriska lämningar.

Se vidare resultat av kartstudie under punkt 4.1.

### 3.4. Människors hälsa

Buller kan påverka människors hälsa negativt. Det finns därför riktlinjer för buller i närheten av vägar och järnvägar. På den aktuella sträckan finns det få fastigheter som kan påverkas av buller från vägen. De få som finns är främst vid infarten mot Bräcke.

### 3.5. Riksintressen

Ett antal riksintressen längs sträckan är identifierade. Bland annat riksintresse för rennäringsen, naturvård, kulturmiljövård. Se nedan kartstudie under punkt 4.1.

*Natura 2000 Gimån; uppströms Holmsjön:*

Skyddad enligt Miljöbalken 4 kap 6 §. Vattenkraftverk samt vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål får inte utföras inom älvsträckans vattenområde med tillhörande käll- och biflöden. Gammelkvarnbäcken omfattas av skyddet men kommer inte påverkas av projektet.

*Riksintresse för rennäringsen, MB 3 kap 5 §:*

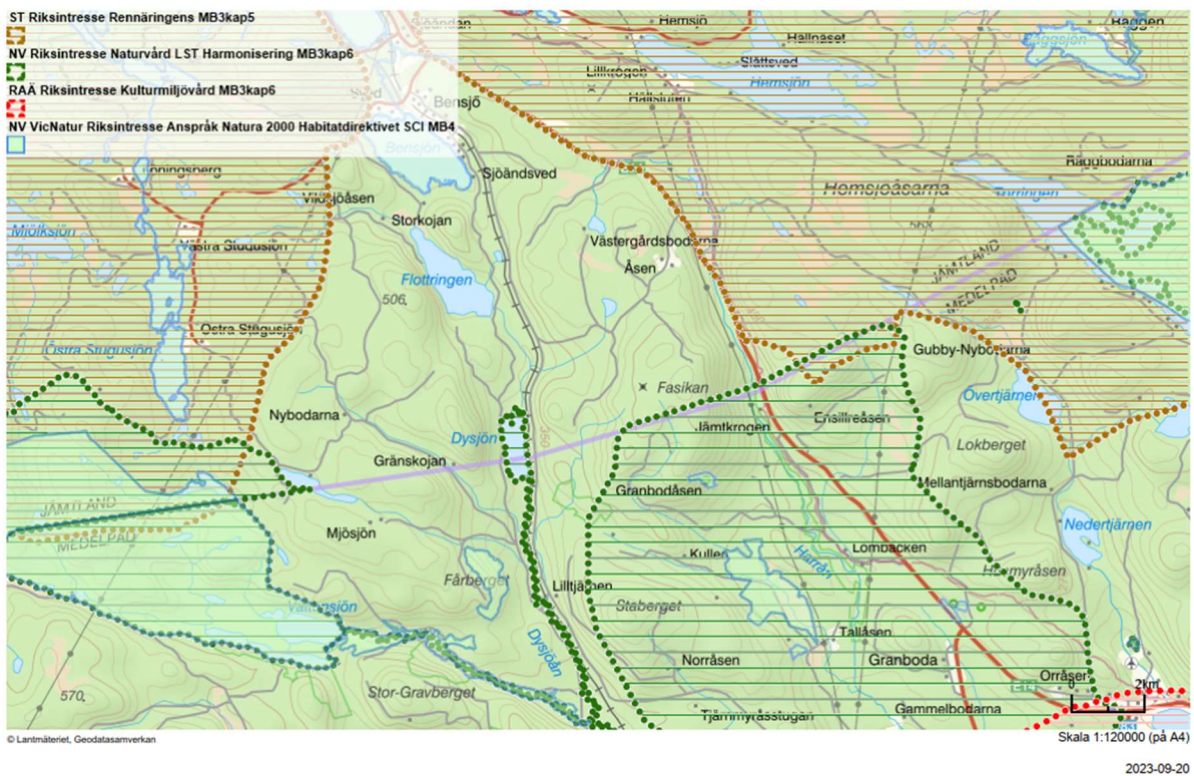
Områden av riksintresse för rennäringsen skall skyddas. Mark- och vattenområden skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande.

*Riksintresse för naturvård MB 3 kap 6 §; Norra Borgsjös rikområde:*

Kalkrikt område med ett stort antal rikkärr och extremrikkärr innehållande ett flertal exklusiva växter. Kombinationen sumpskog och kalkkärr bidrar till det mycket höga värdet. Området är mångformigt och synnerligen artrikt. Sträcker sig från östra infarten till Ånge till länsgränsen.

*Kommunikationer, MB 3 kap 8 §:*

E14 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kapitel 8 §.



Figur 7. Identifierade riksintressen.

### 3.6. Översikt för geotekniska förhållanden, bedömningar och åtgärder.

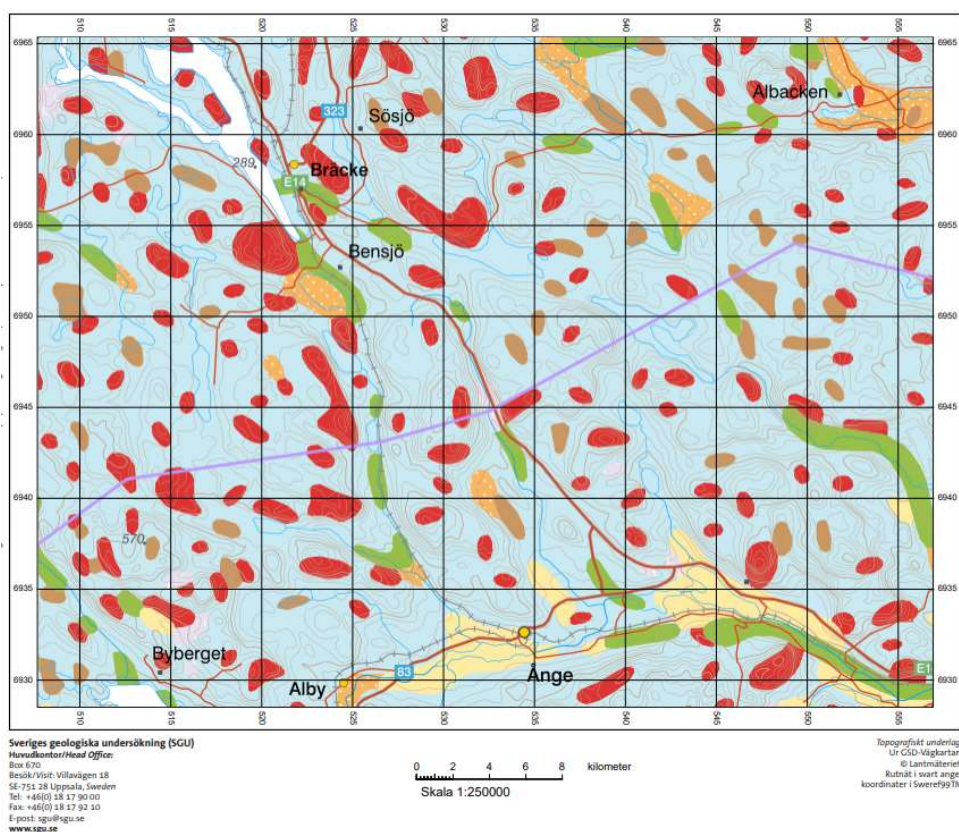
Utförda översiktliga sticksonderingar, okulära besiktningar och jordartskartor, se figur 8, visar på att undergrunden i området för vändlingorna och -öglorna utgörs av fasta jordar såsom blockig morän och grusjord med smärre inslag av lös torv. I området för den första vändlingen förekommer silt och lerjord och kan troligen geotekniskt betraktas som fast. Grundvattnet ligger oftast under nivån för tänkt terrass men ställvis syns den vara ytlig i befintliga diken.

#### 3.6.1 Sättningar

Eftersom undergrunden utgörs av morän samt grus och fasta silt- lerjordar kommer de planerade utfyllnaderna sannolikt inte att ge upphov till sättningar som påverkar funktionen av vägutformning eller avvattningen.

#### 3.6.2 Stabilitet

Eftersom undergrunden utgörs av morän samt grus och fasta silt- lerjordar är stabiliteten sannolikt tillfredställande för de planerade utfyllnaderna.



Figur 8 SGU:s karta för E14 Ånge – Bräcke



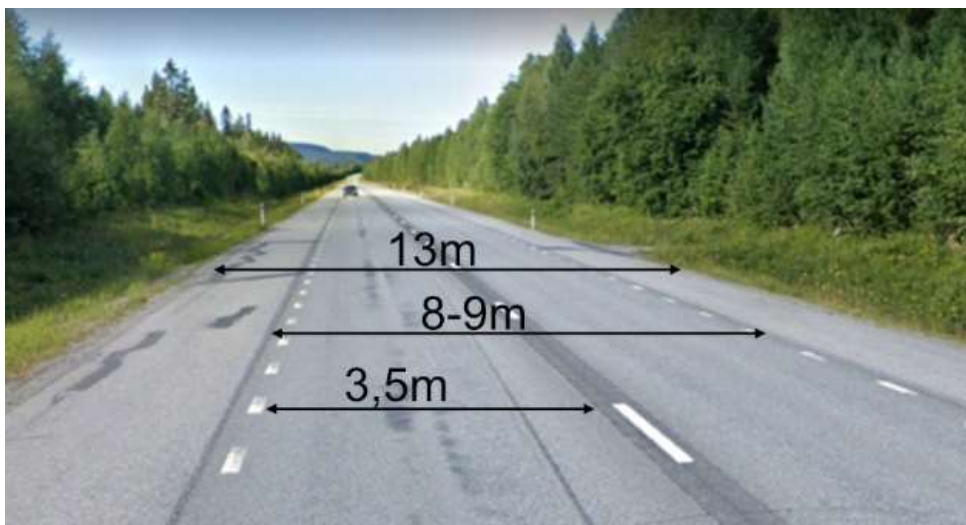
## 4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet innebär ombyggnad av befintlig E14, sträckan Ånge – Bräcke, ca 30 km, från tvåfältsväg till mötesfri landsväg. Ombyggnaden ska vara så kostnadseffektiv som möjligt.

Aktuell sträcka är idag en 13 m bred tvåfältsväg med 100km/h hela sträckan. Geometrin är god och vägen går till största del genom skogslandskap utan närboende.

Föreslagen åtgärd innebär mitträcke hela sträckan, 3 stycken omkörningssträckor i vardera riktningen med total omkörningsbar längd på ca 13 % i båda riktningarna. Det innebär att på sträckan mellan Ånge och Bräcke som är ca 30 km lång kommer ca 4 km i respektive riktning ha omkörningsfält, resten blir enfältssträckor. Omkörningssträckorna är placerade så att de ligger med någorlunda jämna mellanrum och mestadels i uppførsbackar. 3 stycken korsningar med allmän väg byggs om till korsningstyp C med vänstersvängande körfält och med vändslingsor som byggs på sekundärvägar/anslutande vägar. 7 stycken öglor för vänstersväng och vändning byggs också längs sträckan.

En bärighetsutredning har genomförts som visar att vägen har över lag god bärighet. Dock finns förstärkningsbehov av vägrenar på sträckor som kommer att behöva trafikeras, störst förstärkningsbehov finns i västra delen innan Bräcke. Med utgångspunkt i bärighetsutredningen har utredningen kommit fram till att 1+1 sträckorna inte behöver någon förstärkningsåtgärd. På dessa uppförs endast mitträcke. 2+1 sträckorna kräver kantförstärkningar, antingen lådfräsning eller utbyte av överbyggnad på de sämsta sträckorna. På 2+1 sträckorna flyttas höjdryggen och ny toppbeläggning läggs.



Figur 9 Befintlig väg E14. Tydlig skillnad mellan körbana och vägrenars beläggning.

Ett antal avsteg från regelverk, främst VGU, kommer att behöva göras för att genomföra projektet.

Tabell 1. Avsteg som behöver göras från gällande regelverk.

Avseende	Krav	Kommentar
Omkörningsbar längd		Omkörningsbar längd är ca 13% i vardera riktning, vilket är mindre än de flesta 2+1 vägar som är i bruk.

Viltstängsel	VGU 7.1.2.1	Sträckan är inte särskilt drabbad av viltolyckor, snarare tvärt om, det är få viltolyckor. Möjlig alternativ åtgärd är att siktröja inom vägområdet.
Passagemöjlighet för vilt	VGU 6.5.1	Följkrav till ovanstående: om vägen förses med stängselssystem ska planfria passager för vilt anordnas minst var 6:e km.
Vägren 1,5 m	VGU 7.1.2.3	1,5 m vägren kan uppfyllas på 1+1 sträckor, men inte på 2+1 sträckor. Väldigt få oskyddade trafikanter längs vägen p g a stora avstånd och få målpunkter/bostadsfastigheter. På sträcka där E14 används av St Olavsleden kommer vägren vara minst 1,5m
Säkerhetszon/sidoområde	VGU 7.1.2.4.1	Inget avsteg utan ett s.k. beställarb beslut: Om slänter inte påverkas och vägbanekant ligger kvar kan beställaren besluta om att sidoområde endast behöver uppfylla fig 7.10. Bland annat innerslänsslutning 1:3 och säkerhetszon 5,0m. Projektet kommer inte utföra breddning/schakt i sidoområde och utgår alltså från denna lösning. Om det identifieras ställen där 7.10 inte uppfylls kommer i första hand sidoräcken att uppföras.
Nöduppställningsplatser enfältssträckor (minst 1 st per sträcka och 1 km mellan)	VGU 7.1.2.2	Projektet räknar med att vändslingor (öglor) kan användas som nöduppställningsplatser på 1-fältssträckor istället för att utforma enligt 12.2. Samt att vägren tillgodoräknas som nöduppställning på sträckor med 1+1 sektion. Om behov av nöduppställningsfickor identifieras under planskedet är det möjligt att ta med några fickor i projektet.
Katastroföverfart, vändmöjligheter (räddningstjänst etc)		Inget tydligt krav på avstånd etc. Projekterade öglor förutsätts användas. Ytterligare behov kan identifieras under samrådsprocessen.
Räcken (befintliga räcken om möjligt används)	VGU 7.3	Beroende på bankhöjd, slänlutning osv kan det vara krav på räcken med högre kapacitetklass. Om befintliga räcken anses fylla funktion (material, höjd etc) så behålls dessa. Där nya räcken sätts följs VGU-krav

I nuläget bedöms inga natur- eller kulturvärden påverkas särskilt negativt av projektet. Inte heller bedöms några andra intressen få stor påverkan.

De positiva effekterna som ökad trafiksäkerhet, möjlighet att bibehålla 100 km/h, hög tillgänglighet och transportkvalitet bedöms vara stora.

#### 4.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Projektet kommer att ge upphov till ett antal miljöeffekter vilka beskrivs i kommande stycken med utgångspunkt i påverkan på landskap, miljö och människors hälsa. De miljöeffekter som identifierats kommer framförallt att uppstå i byggsleden. På lång sikt kommer inga negativa miljöeffekter kvarstå.

Miljöeffekterna kommer att analyseras djupare senare i processen.

#### 4.1.1. Kartstudie

En översiktlig kart- och arkivstudie har genomförts med syfte att undersöka om tillkommande korsningar eller vändslingsor är belägna på områden som utgör eller tangerar värdefulla eller skyddade områden.

#### Resultat

I nedanstående tabeller har resultatet ställts samman för de områden där ny mark behöver tas i anspråk enligt förslag.

##### Längdmätning 0/020

Beskrivning	Relevanta resultat
C-korsning + vändslinga norr om E14	Tälje-Näsets fiskevårdsområde Riksintresse för kulturmiljövård; <a href="#">Ljungans dalgång</a>

##### Längdmätning 5/300

Beskrivning	Relevanta resultat	Notering
C-korsning + vändslinga ligger sydväst om E14	Harråns fiskevårdsområde Riksintresse för naturvård; Norra Borgsjös rikområde.	Vattenfaunapassage vid 5/350. Eventuellt behov av dispens från strandskyddet.

##### Längdmätning 7/670

Beskrivning	Relevanta resultat
Vändslinga ligger väster och öster om E14	Naturvårdsobjekt, ARTRIK VÄGKANT LÄNGS E14 (LÅNGSYNA), 2 MYCKET HÖGT NATURVÄRDE; LOMBÄCKEN; 1 HÖGSTA NATURVÄRDE, VÅTMARKER VID VAMMEN; 2 MYCKET HÖGT NATURVÄRDE Harråns fiskevårdsområde Våtmark; Borgsjö rikområde. Trakt framtagna inom arbete med grön infrastruktur. Nyckelbiotop; Kalkbarrskog Nyckelbiotop; Gransumpskog St Olavsleden Riksintresse för naturvård; Norra borgsjös rikområde.

##### Längdmätning 14/280

Beskrivning	Relevanta resultat
Vändslinga ligger väster och öster om E14	Nyckelbiotop; Bäcksog St Olavsleden

##### Längdmätning 21/000

Beskrivning	Relevanta resultat
Vändslinga ligger väster och öster om E14	Riksintresse för kärnområde; Gråsjön, Jovnevaerie sameby Riksintresse för rennäringen



## Längdmätning 26/500

Beskrivning	Relevanta resultat	Notering
Vändögla planeras väster om E14	Riksintresse för kärnområde; Gråsjön, Jovnevaerie sameby  Riksintresse för rennäringsen  LST Riksintresse Skyddade vattendrag; Gimån uppströms Holmsjön	Eventuell påverkan från buller på fastigheten som ligger cirka 70 meter från vägmitt.

## Längdmätning 27/410

Beskrivning	Relevanta resultat	Notering
C-korsning + vändslinga ligger sydväst om E14	Riksintresse för kärnområde; Gråsjön, Jovnevaerie sameby  Riksintresse för rennäringsen  NV VicNatur Riksintresse Anspråk Natura 2000 Habitatdirektivet SCI MB 4 kap.; <a href="#">Gimån; Uppströms Holmsjön</a>  LST Riksintresse Skyddade vattendrag; Gimån uppströms Holmsjön	Vattenfaunapassage vid 27/340. Eventuellt behov av dispens från strandskyddet.  <b>Riksintresse Anspråk Natura 2000:</b> berörs inte fysiskt av c-korsning + vändslinga men samråd bör hållas med länsstyrelsen.

## Längdmätning 27/880

Beskrivning	Relevanta resultat	Notering
C-korsning	LST Riksintresse Skyddade vattendrag; Gimån uppströms Holmsjön	Vattenfaunapassage vid 27/810. Eventuellt behov av dispens från strandskyddet.

## Längdmätning 30/720

Beskrivning	Relevanta resultat
C-korsning	LST Riksintresse Skyddade vattendrag; Gimån uppströms Holmsjön

Längs sträckan finns även kulturmiljövärden, värdefulla vattendrag samt skyddade naturområden, t.ex. naturreservatet Ensillre kalkbarrskog. I några fall går E14 igenom dessa områden eller är angränsande.

### 4.2. Landskap

Eftersom åtgärderna till största del görs på befintlig väg minskar risken för att landskapsbilden påverkas drastiskt. Anläggande av vändslingor kan dock påverka landskapsbilden.

Arbete med gestaltning kommer ske löpande med arbetet av vägplanen vilket bedöms bidra till positiva effekter genom ökad säkerhet och tillgänglighet. Arbete med gestaltning och landskapsanalys fortsätter i planerings- och projekteringsarbetet.

### 4.3. Natur- och kulturmiljö

Hela vägsträckan är klassad som artrikt vägområde. Uttag från Artdataportalen har gjorts för utredningsområdet och de områden där vändslingor planerats har studerats i detalj. De fynd som är aktuellt att beakta i det fortsatta arbetet med vägplanen är de rödlistade arterna violett guldvinge, brunklöver, månlåsbräken, skogsklocka, mindre bastardsvärmare bredbrämad bastardsvärmare. En inventering av området kommer utföras under kommande inventeringssäsong.

Fynd av ett flertal orkidéarter finns i området, utifrån det material som finns tillgängligt finns inga registrerade fynd inom de områden som kommer påverkas. De aktuella områdena kommer även dessa inventeras med avseende på orkidéer och utformningen anpassas utifrån eventuella fynd.

Hela vägsträckan ingår i Jämtkrogens fjärilslandskap som är ett samarbete mellan ett flertal aktörer där Trafikverkets ansvar är att se till att röjning av vägrenar anpassas och utförs i rätt tid på sommaren så att fjärilarna kan dra nytta av den flora som växer där.

Figur(foto) 10. Informationstavla Jämtkrogens fjärilslandskap

En inventering av invasiva arter kommer att genomföras i ett senare skede. Om invasiva arter påträffas tas skyddsåtgärder fram för att hantera dessa och säkerställa att ingen spridning sker inom projektområdet.

Artrika vägkanter och arter knutna till dessa gynnas av att påverkas fysiskt ibland om inte allt för stora områden påverkas samtidigt. I detta projekt kommer endast korta delar påverkas och dessutom kommer ytterligare ytor med förutsättningar för artrika vägområden där vändslingorna anläggs. Dessa kan då anpassas så att de gynnar de skyddsvärda arter som finns i området.

Den avverkning som blir nödvändig för att genomföra projektet kommer att anpassas och skyddsåtgärder vidtas för att inte påverka fåglar under häckningsperioden.

Sammantaget kommer projektet kunna anpassas och utföras utan att naturmiljön på lång sikt påverkas negativt.

#### 4.4. Människors hälsa

Det finns få närboende som påverkas av buller från vägen. De få som finns är vid infart mot Bräcke. Närliggande bebyggelse bedöms inte påverkas. Planerade åtgärder medför inga tillkommande bullerkällor eller förändring av ljudnivåer. I Trafikverkets bullerdatas bas finns beräkningar fastigheter vid E 14 för buller i både inom- och utomhusmiljö. Dessa beräkningar jämförs med de riktvärden för buller som finns i vägmiljö. Om det visar sig att det finns fastigheter som ligger nära gränsvärdena för inom- och/eller utomhusmiljö så kommer vi att utreda dessa fastigheter vidare i nästa skede. Vi kommer också att utreda om det finns fastigheter som kan bli bullerberörda vid de vändringar/vändöglor som projekteras.

#### 4.5. Riksintressen

De aktuella riksintressena bedöms inte påverkas påtagligt. E14 utgör gräns för riksintresse för rennärning. Projektets åtgärder planeras i miljöer som till stor del redan är påverkade av infrastruktur och bedöms inte försvåra bedrivande av renskötsel i området.

Riksintresse naturvård kommer skyddas genom anpassade åtgärder vad gäller lokalisering, arbetsmetoder och vidtagande av försiktighetsåtgärder och därmed på längre sikt inte påverkas negativt.

E14 är utpekad riksintressen för kommunikation. E14 bedöms påverkas positivt av projektet eftersom framkomligheten och säkerheten blir bättre jämfört med dagsläget, vilket inte påtagligt försvårar utnyttjande av anläggningen.

#### 4.6. Kulturmiljö

Ingen av de registrerade lämningarna kommer påverkas då vändringarna inte kommer anläggas i närheten av dem.



Figur(foto) 11. Gränsmärke vid länsgränsen registrerad som övrig kulturhistorisk lämning.

#### 4.7. Påverkan under byggtiden

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

#### 4.8. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids.

Denna miljö kvalitetsnorm bedöms inte beröras då projektet inte medför någon ökning av trafik.

#### *Yt- och grundvatten*

Miljö kvalitetsnormerna 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 vattenförekomsternas status inte får försämrats.

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

#### *Fisk- och musselvatten*

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

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

#### *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 miljö kvalitetsnorm.

## 4.9. Miljö balkens allmänna hänsynsregler

I miljö balken 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa ska de allmänna hänsynsreglerna följas, om åtgärden inte är av försumbar betydelse med hänsyn till miljö balkens mål. Nedan redovisas en kort bedömning av hur de allmänna hänsynsreglerna tillämpats eller avser att tillämpas i arbetet med vägplanen.

### **Bevisbörderegeln, 2:1 Miljö balken**

De utredningar och de samråd som utförs inom ramen för Trafikverkets planeringsprocess säkerhetsställer att de allmänna hänsynsreglerna beaktas.

### **Kunskapskravet, 2:2 Miljö balken**

Föreliggande samrådsunderlag är en del i den kunskapsinhämtning som kommer ske inom ramen för vägplaneprocessen. Den kommer sedan att ytterligare byggas på under framtagande av vägplan.

### **Försiktighetsprincipen, 2:3 Miljö balken**

I kommande vägplan redovisas om och i så fall vilka åtgärder som behöver vidtas för att begränsa förväntade negativa miljö konsekvenser.

### **Produktvalsprincipen, 2:4 Miljö balken**

Trafikverket har generella miljökrav för material och kemikalier som kommer att tillämpas i entreprenaden. Utifrån att arbetena delvis sker inom vattenskyddsområde kan fortsatt projektering visa att ytterligare kompletterande krav behöver preciseras.

### **Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, 2:5 Miljöbalken**

Åtgärderna som planeras inom ramen för detta projekt är begränsade.

### **Lokaliseringsprincipen, 2:6 Miljöbalken**

Lokaliseringen är styrd till åtgärder på, i anslutning till befintlig väg E14 och de åtgärder som ska vidtas är kopplade till den geografiska placeringen.

### **Skälighetsregeln, 2:7 Miljöbalken**

Kommande vägplan redovisar den påverkan som uppkommer av projektet. Prövningsprocessen med fastställande av vägplan utgör en skälighetsavvägning.

### **Avhjälparegeln, 2:8 Miljöbalken**

I föreliggande samrådsunderlag har förutsättningarna för området kartlagts. Om de föreligger behov av åtgärder för att motverka och avhjälpa olägenheter samt skador kommer det att preciseras i kommande vägplan.

**Miljö kvalitetsnormer** kan fastställas av regeringen för att förebygga eller åtgärda miljöproblem, de kan gälla hela landet eller för ett begränsat geografiskt område. Normerna kan ses som styrmedel för att på sikt uppnå miljömålen och de flesta av miljö kvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. Miljö kvalitetsnormerna omfattar idag utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenförekomster. Normerna finns reglerade i miljöbalkens femte kapitel.

Utifrån trafikmängder och omgivningens beskaffenhet föreligger det inte risk för att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids i området.

Inga yt- eller grundvattenförekomster påverkas av projektet.

Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller reglerar Trafikverkets ansvar för inventering av bullersituationen längs de hårdast trafikerade statliga vägarna och hanteras nationellt inom Trafikverket och är inte relevanta i detta projekt.

## 4.10. Övrig påverkan

Skulle det trots utförda undersökningar och vidtagna försiktighetsmått uppstå ej planerad miljö påverkan, förorenad mark/massor upptäckas eller fornlämningar påträffas kommer respektive tillsynsmyndighet omedelbart att underrättas.

## 5. Åtgärder

Projektet avser behålla hastigheten 100 km/h längs hela sträckan. Ingen lokal sänkning i korsningar.

Markintrånget som tillkommer beror i första hand på de nya anläggningskompletteringarna i form av öglor och vändslingor som föreslås byggas. Då en del anslutningar behöver breddas för att fordon ska klara svängrorelserna trots mitträcket, behöver en del nytt vägområde tillkomma på grund av dessa.

Befintliga trummor kommer inte att bytas ut inom ramen för investeringsprojektet. Projektet kommer inte att påverka miljön i vattendrag eller längs vägen då föreslagna åtgärder i huvudsak utförs på befintlig vägbana.

Byggande av vändslingor, vänstersvängsöglor och nöduppställningsplatser kräver schakt och fyllarbeten i jungfrulig mark. Inga höga naturvärden bedöms dock påverkas av dessa. Dessa områden kommer att inventeras och undersökas noggrannare i kommande skeden.

Barriäreffekten som E14 orsakar kommer att förstärkas i och med mitträcke. I kommande skeden kommer en bedömning att göras hur detta påverkar fauna som korsar vägen.

Några enskilda anslutningar föreslås stängas där det antingen finns andra anslutningsvägar eller det är möjligt att anslutningen samordnas med annan anslutning. Övriga enskilda anslutningar blir höger infart/höger utfart och trafikanter får vända vid närmaste ögla eller C-korsning med vändslinga. Största vägförlängningen blir ca 12 km (6 km enkel väg) för en skogsfastighetsanslutning.

Anslutningar till större verksamheter, permanent boende, och större korsningar har försetts med antingen C-korsningar med vänstersvängande körfält, öglor för vänstersväng eller höger in/höger ut med kort avstånd till närmaste vändmöjlighet.

Inga sidoytor som parkeringsplatser eller liknande kommer att tas bort i projektet. På grund av mitträcket kan besökare komma att behöva vända vid vändmöjligheterna för åtkomst. St Olavsleden bedöms inte påverkas negativt, snarare tvärtom i och med att passager över E14 blir bättre och säkrare.

Sammanfattningsvis kan sägas att de flesta enskilda anslutningar får en längre, men trafiksäkrare färdväg.

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

- 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 fåglar.
- Skyddsåtgärder för att inte sprida invasiva arter.
- Eventuella skyddsåtgärder för kända fornlämningar och rödlistade arter under byggtiden arbetas fram utifrån samråd med Länsstyrelsen.

Inga geotekniska åtgärder kommer sannolikt att krävas för utfyllnaden av vändslingorna eller öglorna förutom kanske tidig utfyllnad för den vändslinga som ligger på silt och lera. Ställvis kan det krävas yttlig massutskiftning av torv.

För vissa vändöglor- och slingor kan det krävas blockrensning. Det kan också finnas risk för bergschakt på vissa ställen. Grundvattnet ligger troligen >1 m under terrass för de flesta vändslingorna och -öglorna så det kräver inga åtgärder. Ställvis kan dock grundvattnet ligga <1 m under markytan och föranleder bortledning av vatten i bygg- och bruksskedet.

## 6. 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 till stor del är präglade av infrastruktur. Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då hänsyn kommer att tas. Inom utredningsområdet finns fornlämningar där intrång bedöms kunna undvikas. Skulle förutsättningarna ändras kommer samråd med Länsstyrelsen genomföras 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 framkomligheten vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa.

## 7. Fortsatt arbete

### 7.1. Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsretsen 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 samrådsretsen 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

- Trafikering av 1+1 sträckor – Kan det vara risk att man tolkar som 4 körfält i och med breda vägrenar? Kommer fler omkörningar att göras utöver långsamtgående fordon?
- GCM-trafik – Hur ska långväga cyklister passera 2+1 sträckorna? Vilka andra vägar finns?
- Kostnadsläget – omvärld. Hur utvecklas vägindex och andra priser framöver?
- Störningar under byggtiden?
- Uppföljning av projektet



## 8. Källor

VISS - Vatteninformationssystem Sverige (2023), <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Riksantikvarieämbetet (2023). <http://raa.se/>

Sametinget (2023) <https://www.sametinget.se/underlag>

Skyddad Natur (2023) <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Lantmäteriet (2023) <https://www.lantmateriet.se/sv/>

Geodatakatalogen (2023) <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>

Bilagt kartmaterial : Samrådsunderlag -Planritningar, [www.trafikverket.se/ange-bracke](http://www.trafikverket.se/ange-bracke)

