

7 Samlad bedömning - preliminär

Planförslaget ska enligt de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken bidra till att hitta en lösning som är lämplig ur miljösynpunkt och för människors hälsa utan oskäligen kostnader.

Nedanstående tabell är en sammanställning av den, i det aktuella skedet av planlägningsprocessen, preliminära bedömningen av planförslagets konsekvenser. Konsekvenserna jämförs med nollalternativet. Bedömningen avser konsekvenser efter att föreslagna skadeförebyggande åtgärder är genomförda. Det går inte fullt ut i detta skede att överblicka vilka åtgärder som till slut är rimliga att genomföra för att minimera negativa konsekvenser. Den samlade bedömningen bygger på antaganden om att relevanta åtgärder vidtas.

Bedömningsgrunderna för de olika aspekterna skiljer sig åt vilket innebär att konsekvenserna inte kan jämföras med varandra. Exempelvis går det inte fullt ut att jämföra stora konsekvenser för boendemiljön med stora konsekvenser med avseende på klimatförändringar.

På en specifik plats eller för enskilda personer och/eller markägare kan konsekvenserna skilja sig från den samlade bedömningen. Till exempel gäller det trafikbuller där vägprojektet sammantaget ger positiva konsekvenser men försämrar miljön väsentligt för boende nära nya vägkorridorer. Tabell 7.1:1 ska ses som översiktlig och som ett komplement till texten i rapporten.

7.1 Överrensställelse med projektmålen

7.1.1 Funktionsmål

Funktionsmålen för planförslaget är:

- Mötesseparerad E4
- Vald vägtyp ska uppfylla kapacitetskrav 20 år efter öppningsår
- Referenshastighet 110 km/h
- Planskilda korsningar
- Möjlighet för långsamtgående fordon och gående/cyklister att färdas på ett separat vägnät

Samtliga av dessa uppfylls med planförslaget.

7.1.2 Särskilda hänsynsmål

För planförslaget har ett antal särskilda hänsynsmål formulerats.

Projektet ska inte allvarligt försvåra framtida vattenförsörjning i Harmånger
Väganläggningen kommer att projekteras med skyddsåtgärder som ska säkerställa att vattentäkten i Harmånger inte kommer att påverkas under driftstiden. Åtgärder föreslås också för att minimera risken för påverkan på

grundvattenförekomsten och vattentäkten under byggtiden. Bedömningen är att planförslaget inte allvarligt kommer att försvåra den framtida vattenförsörjningen i Harmånger. I denna bedömning förutsätts att ingen olycka sker i samband med byggtiden.

Karaktären för radbyn i Harmånger ska bevaras.

Planförslaget är anpassat till och ligger i sin helhet utanför radbyn. Målet bedöms därmed uppfyllas. När befintlig väg avlastas kommer radbyn att få en tydligare koppling mot bebyggelsen i Harmånger.

Möjliggöra fortsatt brukande av jordbruks- och skogsmark

Byggnationen av en ny väg innebär alltid markanspråk och fragmentering av markområden. Olika fastigheter påverkas i olika omfattning.

Vid projekteringen har det vid utformningen av korridorerna strävats efter att minimera påverkan på jordbruksmark eftersom det råder brist på detta i länet. För möjlighet till fortsatt brukande av jordbruksmark föreslås en landskapsbro över Harmångers dalgång.

Lösningar som föreslagits i detta skede för minskad påverkan på skogsmark är bland annat byggnation av portar som möjliggör passage av ny E4 längs skogsbilvägar.

I och med att åtgärder kommer att vidtas för att minimera de negativa konsekvenserna görs bedömningen att den nya vägen inte kommer att förhindra fortsatt brukande av jordbruks- och skogsmark.

Anpassa anläggningen till befintliga boendemiljöer

En förutsättning för planförslaget har varit att undvika boendemiljöer i den mån det varit möjligt. Detta bland annat för att minimera tillkommande intrång och bullerstörningar. Det är tyvärr inte möjligt att helt undvika påverkan på boendemiljöer. Där påverkan uppstår vidtas åtgärder. Planförslaget bedöms uppfylla målet.

Projektet får inte allvarligt försvåra en framtida lokalisering av Ostkustbanan

Föreslaget läge för ny Ostkustbana har varit en av förutsättningarna vid val av korridorutformning i samrådshandlingen. Planförslaget ger möjlighet till en framtida lokalisering av Ostkustbanan och uppfyller därmed målet till fullo.

Lösningar för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik

Planförslaget medför ett parallellvägnät som kan trafikeras av bland annat den lokala kollektivtrafiken. Parallellvägnätet kommer till stor del att utgöras av befintlig E4. Planförslaget bedöms uppfylla målet om lokal kollektivtrafiken.

Tabell 7.1: 1 Samlad bedömning av planförslaget gällande konsekvenser i förhållande till nollalternativet.

	Konsekvenser	Nollalternativet	Planförslaget
Trafik	Trafikantaspekter	Måttligt negativa konsekvenser	Positiva konsekvenser
	Restid	Måttligt negativa konsekvenser	Positiva konsekvenser
	Lokalsamhället och regional utveckling	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
	Störningar under byggtid	Inga/försumbara konsekvenser	Måttligt negativa konsekvenser
Miljö	Landskap	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
	Kulturmiljö	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
	Naturmiljö	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
	Ytvatten	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
	Friluftsliv och rekreation	Små negativa konsekvenser	Positiva konsekvenser
	Ekosystemtjänster	Små negativa konsekvenser	Svagt positiva konsekvenser
Hälsa	Vibrationer	Måttligt negativa konsekvenser	Positiva konsekvenser
	Buller	Måttligt negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
	Luftföroreningar	Små negativa konsekvenser	Svagt positiva konsekvenser
	Ljusstörning	Små negativa konsekvenser	Svagt positiva konsekvenser
	Sociala frågor	Måttligt negativa konsekvenser	Svagt positiva konsekvenser
Hushållning	Grundvatten	Måttligt negativa konsekvenser	Svagt positiva konsekvenser
	Areella näringar	Små negativa konsekvenser	Måttligt negativa konsekvenser
	Mark	Inga/försumbara konsekvenser	Osäker konsekvens
	Klimat	Små negativa konsekvenser	Måttligt negativa konsekvenser
	Risk	Stora negativa konsekvenser	Positiva konsekvenser

Negativa konsekvenser

Positiva konsekvenser

Mycket stora	Stora	Måttliga	Små	Inga/försumbara	Svagt positiva	Positiva
--------------	-------	----------	-----	-----------------	----------------	----------

Fjärrtrafiken förutsätts trafikera ny E4, vilket betyder att kopplingar mot samhällen, pendlarparkeringar osv behöver skapas. Därav föreslås halva trafikplatser i Harmånger och Gnarp. Sett ur ett regionalt perspektiv förbättras förutsättningarna för en väl fungerande och attraktiv fjärrtrafik i och med byggnationen av ny E4. Målet bedöms vara uppfyllt ndlarparkeringar osv behöver skapas. Därav föreslås halva trafikplatser i Harmånger och Gnarp. Sett ur ett regionalt perspektiv förbättras förutsättningarna för en väl fungerande och attraktiv fjärrtrafik i och med byggnationen av ny E4. Målet bedöms vara uppfyllt.

7.2 Överrensstämmelse med miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer

7.2.1 Miljö kvalitetsmål

Sveriges riksdag har antagit 16 miljö kvalitetsmål som ska nås till år 2020. Av dessa bedöms 11 mål som relevanta för detta projekt. Nedan följer en bedömning av hur projektet överensstämmer med relevanta miljö kvalitetsmål.

Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning

Miljö målen syftar till att minska utsläppen av föroreningar till luft. Den största källan till luftföroreningar är användningen av fossila bränslen inom transportsektorn. Ämnen som kväveoxider, partiklar och bensen påverkar samtliga luftkvaliteten och är hälsofarliga. Andra föroreningar, exempelvis svaveldioxid, bidrar till försurning av sjöar, vattendrag och skogsmark. Utsläppen från transportsektorn bidrar också till att koldioxidhalterna i atmosfären ökar, vilket påverkar klimatsystemet i sin helhet.

Projektet innebär en ny väg med högre hastighet vilket ofta leder till ökade utsläpp till luft. En förbättrad framkomlighet underlättar samtidigt för trafikanterna att hålla en jämnare hastighet vilket kan bidra till minskade utsläpp. Om vägen får ett helt nytt läge uppstår lokal påverkan i miljöer som inte i någon större utsträckning är påverkad av utsläpp från vägtrafik tidigare. Vägprojektet bedöms varken medverka till eller motverka att miljö mål relaterade till en minskning av utsläpp till luften kan uppfyllas.

Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker

Dessa miljö mål omfattar utsläpp till vatten och påverkan på livsmiljöer i vatten. Vägdragvatten ska fördröjas och renas innan det släpps ut till bäckar och diken. Ingen nämnvärd påverkan, vare sig det gäller föroreningar eller flöden, bedöms ske på känsliga recipienter. De större vattendragen kommer att passeras med bro där brostöd i vatten kommer att undvikas. Delar av befintliga bäckar i området kommer att läggas i trummor under vägen och vid behov grävas om.

Vägprojektet bedöms inte motverka att miljö mål relaterade till vatten kan uppfyllas, förutsatt att åtgärder vidtas för rening av vägdragvatten och för att återställa vattendrag och våtmarker som berörs av projektet.

Grundvatten av god kvalitet

Miljö kvalitetsmålet syftar till att skapa en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Där vägen går i större skärningar, vid massutskiftning, vid portar och brofundament påverkas grundvattennivån lokalt. Vid skärningar där jorden består av tät lera/silt bedöms grundvattensänkningen bli relativt begränsad.

Längs Harmångeråsen och Gnarpån finns två grundvattenförekomster, där västra delen av Harmångeråsen utgör vattentäkt för boende kring Harmånger och bosättningar längs kusten. Vattentäkten är skyddad genom en primär och en sekundär skyddszon. Skyddsåtgärder vidtas för att förhindra påverkan på båda grundvattenförekomsterna.

Vid utbyggnad av ny E4 ger dagvattenhantering och andra åtgärder förbättrade möjligheter att hindra föroreningar att nå recipienter eller infiltrationskänsliga grundvattentäkter. Projektet bedöms inte delvis medverka till att miljö målet kan uppfyllas.

Levande skogar

Miljö målet handlar om att skog och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas, att den biologiska mångfalden i skogen ska bevaras och att kulturmiljö värden knutna till skogsmark värnas. Den biologiska mångfalden och virkesproduktion påverkas av luftföroreningar.

En ny väganläggning medför i olika hög grad intrång i skogsmiljöer med. Intrången för med sig förluster av biologisk mångfald samt barriäreffekter och fragmentisering. Projektet bedöms inte motverka en uppfyllelse av miljö målet eftersom det utformas för att undvika intrång i artrika miljöer eller höga kulturvärden.

Ett rikt odlingslandskap

Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas och den biologiska mångfalden och kulturmiljö värden ska bevaras och stärkas.

Planförslaget leder i varierande utsträckning till en minskning och splittning av jordbruksarealer i området. Förutsättningar ska ges för fortsatt brukande genom att åtgärder genomförs som minskar barriäreffekter. Skyddsvärda biotoper som bidrar till biologisk mångfald i odlingslandskapet kommer i viss mån att gå förlorade. Vägprojektet bedöms delvis motverka att miljö målet om ett rikt odlingslandskap kan uppfyllas. Kompenserande åtgärder bör övervägas.

Ett rikt växt- och djurliv

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt. Arters livsmiljöer och ekosystem ska värnas. Planförslaget kommer att påverka växt- och djurliv genom barriäreffekter och fragmentisering av landskapet. Spridningskorridorer bryts och kan i vissa fall försämrats permanent.

Vägprojektet bedöms delvis motverka att miljö målet om ett rikt växt- och djurliv kan uppfyllas. Kompenserande åtgärder bör övervägas.

God bebyggd miljö

Miljö målet syftar till att den bebyggda miljön ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. God hushållning av mark, vatten, energi och andra naturresurser ska prioriteras.

Skogsområden som används för rekreation splittras av planförslaget. Portar för friluftsliv minskar barriäreffekter för sociala strukturer. Trafiksäkerheten och framkomligheten blir förbättrad och sannolikheten för att en olycka med utsläpp av farligt gods sker minskar. Vägprojektet förbättrar

trafiksituationen för oskyddade trafikanter. Vägprojektet bedöms delvis medverka och delvis motverka till att målet kan uppfyllas.

7.2.2 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormerna är gränsvärden eller mål för att säkerställa att människors hälsa och miljö inte påverkas negativt. Det aktuella projektet berör miljö kvalitetsnormer för buller, vattenförekomster och utomhusluft.

7.2.3 Buller

Miljö kvalitetsnormen för buller gäller omgivningsbuller från alla större vägar och järnvägar och är en slags målsättningsnorm. Normen följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller.

Inom projektet har en bullerutredning utförts för att bedöma planförslagens påverkan i form av buller. Resultaten visar att färre fastigheter jämfört med nollalternativet kommer att ha bullernivåer över riktvärdena efter en utbyggnad av ny E4.

Med tillkommande bullerskyddsåtgärder bedöms utbyggnaden av ny väg medverka till att miljö kvalitetsnormen kan uppnås.

7.2.4 Vattenförekomster

Inom utredningsområdet finns två grundvattenförekomster och fyra stycken ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer. För grundvattenförekomsterna gäller kemiska och kvantitativa kvalitetskrav. För ytvattenförekomster omfattar miljö kvalitetsnormerna kemiska och ekologiska kvalitetskrav.

Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att inte påverka och försämra grundvattenförekomsterna och andra vattenförekomster under byggtiden. Planförslaget kommer att minska risken för påverkan i samband med olycka med farligt gods. Åtgärder för fördröjning och rening av vägdragvatten bedöms medverka till att statusen i ytvattenförekomsterna förbättras. Utbyggnaden av ny väg bedöms därmed medverka till att miljö kvalitetsnormer kan uppnås.

7.2.5 Utomhusluft

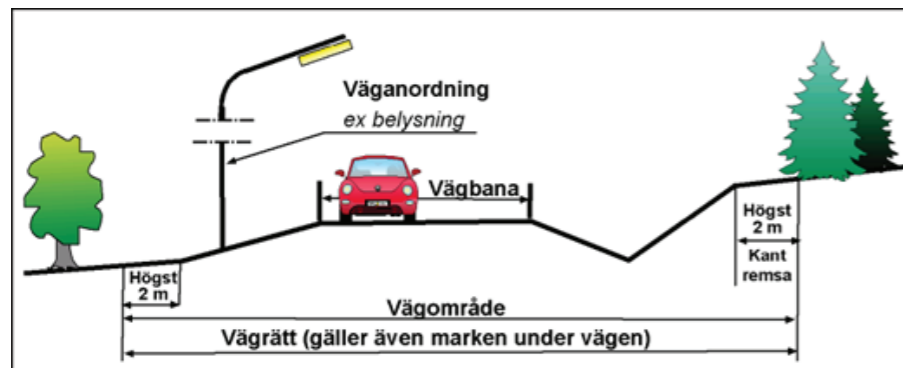
Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Normerna reglerar i dagsläget halterna av kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10, PM 2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Problem med halter över gällande miljö kvalitetsnormer finns inte längs befintlig E4 idag och bedöms inte heller uppstå i framtiden. Vägen kommer att gå i ett landskap där förutsättningarna för god luftomsättning är goda. I Vattring och Harmånger avlastas bostäder från trafik. I Gnarp blir situationen densamma som vid nollalternativet. Planförslaget bedöms inte motverka att miljö kvalitetsnormer för luft kan uppnås.

8 Markanspråk och pågående markanvändning

8.1 Allmänt

Nytt vägområde för väggångar som föreslås vid allmän väg omfattar förutom själva vägen även utrymme för de väganordningar som krävs, se Figur 8.1:1.



Figur 8.1:1 Vägområde och vägrätt.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd och lagakraftvunnen vägplan. Väghållaren får genom vägrätten rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen inom vägområdet. Under den tid vägrätten består har väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över nyttjandet av marken eller utrymmet som ryms inom vägrätten. Vägrätten är en rätt för väghållaren att nyttja den mark som behövs för vägen samt ger även rätt till grus, berg och andra jordmassor i marken inom vägområdet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Vägrätt medför inte att fastighetsgränser upphör eller ändras. Vägområdet omfattar förutom vägbanan även slänter, diken, räcken, belysning, bullerskydd med mera som har en direkt koppling till vägen. Kantremsan som utläses i Figur 8.1:1 avser utrymme för släntavrundningar eller där viltstängsel sätts upp avser det yta för möjlighet för drift och underhåll av stängslet.

Vägens byggande kan starta när väghållaren fått vägrätt även om en ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada inte träffats. Tidpunkten för värdering av intrånget är den dag då marken tas i anspråk.

8.2 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

8.3 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt är en rättighet för väghållaren, Trafikverket, att nyttja området för de ändamål som anges i vägplanen. Markägaren har fortsättningsvis rätt att använda området för ändamål som inte motverkar, stör eller hindrar väghållarens användning av marken.

Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken

För markägaren innebär den inskränkta vägrätten att man fortfarande får använda ytan för transporter som inte påverkar markytan negativt eller försvårar väghållarens användning av marken. Exempel på användning som inte är tillåtet utan tillstånd från Trafikverket kan vara transport med för tunga fordon som kan orsaka djupa spår, skogsbruk som markberedning och plantering av träd eller jordbruk så som plöjning, harvning och sådd.

Inskränkt vägrätt gäller även ledningar för bortledning av vatten. Vid inskränkt vägrätt för bortledning av vatten kan markanvändning tillåtas ner till ett visst djup vilket bestäms i bygghandlingen. Det innebär att exempelvis åkermark kan fortsätta brukas som odlingsmark.

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

8.4 Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade väggångarna. Detta för uppställning av byggmaterial, etablering, upplag och tillfälliga förbifarter. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden och tre månader efter godkänd slutbesiktning. Markytorna kommer att återställas innan de återlämnas.

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

8.5 Markanspråk för enskild väg

Område för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förättning enligt anläggningslagen.

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

8.6 Förändring av väghållningsansvar för allmänna vägar

Trafikverket är väghållare för statliga allmänna vägar och kommunerna är väghållare för kommunala allmänna vägar.

Förändrat väghållarskap fastställs i vägplanen.

8.7 Byggnader

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

8.8 Inlösen och förvärv

Bullerskyddsåtgärder utreds för samtliga bullerberörda byggnader. I första hand utreds möjligheten att med skärmar och vallar dämpa buller så att riktvärden utomhus klaras. Där detta inte är möjligt eller ekonomiskt

rimligt övervägs alternativa åtgärder. Det kan då handla om fastighetsnära åtgärder (åtgärd av fönster, ventiler och uteplatser) och i de värsta fallen även erbjudande om förvärv. I nuläget bedöms fem fastigheter att erbjudas förvärv, se tabell 5.4:3, kapitel 5.4:1.

9 Fortsatt arbete

9.1 Samråd

Samrådshandling är benämningen på den status som planen har vid utformning av lokaliseringsalternativ (utfört) och vid planutformning (pågående).

Länsstyrelsen Gävleborgs län har sedan tidigare bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning upprättas parallellt med Samrådshandlingen - utformning av planförslag (detta dokument). Vid betydande miljöpåverkan ska samråd, förutom med länsstyrelsen också ske med kommuner, enskilda som särskilt berörs, övriga statliga myndigheter (urval) samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samråd ska även ske med regionala kollektivtrafikmyndigheter om planen har betydelse för kollektivtrafiken.

Samråden ska fokusera på kunskapsinsamling, analys och förankring.

Denna samrådshandling kommer att ställas ut från och med den 19 juni och även hållas tillgänglig via Trafikverkets webbplats under den efterföljande samrådsperioden (19 juni –september 2019).

9.2 Godkännande av MKB

Efter att vägplanen har varit ute på samråd sammanställs synpunkterna i ett dokument med namnet samrådsredogörelse. Trafikverket funderar på hur synpunkterna ska beaktas och vägförslaget revideras vid behov.

MKB och planförslaget med den uppdaterade samrådsredogörelsen skickas därefter till länsstyrelsen med begäran om godkännande. Ett godkännande av MKB innebär att länsstyrelsen anser att MKB har tillräcklig kvalitet. Däremot innebär det inte något ställningstagande till om miljökonsekvenserna kan godtas eller om projektet bör genomföras.

9.3 Gransknings-/ fastställelsehandling

Efter att MKB är godkänd ska planförslag och samrådsredogörelsen färdigställas genom de slutliga justeringar och kompletteringar som kan behöva göras. Nu går vägplanen in i status granskningshandling, det vill säga ett färdigt planförslag.

Planförslaget ska kungöras och granskningen inleds. Syftet är att inhämta synpunkter på framtagna planförslaget samt MKB och samrådsredogörelsen. Resultatet ska bli en plan med granskningsutlåtande.

Efter granskningen ska Trafikverket sammanställa och kommentera alla

skriftliga granskningssynpunkter i ett granskningsutlåtande. Utlåtandet ska undertecknas av den som ansvarar för detta och bifogas vägsplanen inför länsstyrelsens yttrande. Om förslaget till plan efter granskningen behöver ändras väsentligt eller på något annat sätt som är av betydelse för allmänheten, ska nytt kungörande och granskning genomföras. Ändringarna kan avse även MKB som vid behov godkänns på nytt av länsstyrelsen.

Trafikverket ska efter granskning inhämta länsstyrelsens yttranden över vägplanen med underlag som har kungjorts och granskats. Av yttrandet ska det framgå om länsstyrelsen tillstyrker vägplanen. Trafikverket ska slutligen begära fastställelse av planen. Detta sker på Trafikverkets regionkontor.

Efter att vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft får vägen börja byggas. Trafikverket har då så kallad vägrätt för det område som har redovisats på plankartorna.

9.4 Övriga tillstånd

Efter att vägplanen har fastställts och innan byggnadsarbeten påbörjas krävs normalt olika efterföljande tillstånd och dispenser enligt miljöbalken eller andra lagar. Projektets förenlighet med generell biotopskydd och strandskydd enligt miljöbalken hanteras inom ramen för vägplanens fastställelse. Utöver dessa kan följande tillstånd och dispenser bli aktuella för detta vägprojekt:

Tillstånd för intrång i fornlämningar

Tillstånd enligt kulturminneslagen erfordras för ingrepp som vägutbyggnad medför i fornlämningsområden. Inga markintrång får genomföras innan beslut fattats av länsstyrelsen och tillståndet har vunnit laga kraft.

Tillstånd/anmälan för vattenverksamhet

Flera av de åtgärder som planeras är att beteckna som vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kap. Det gäller nya broar, trummor samt eventuella omgrävningar av vattendrag. Det kan också gälla grundvattensänkning som påverkar allmänna eller enskilda intressen.

Anmälan om vattenverksamhet i ytvatten kommer att genomföras för mindre omfattande vattenverksamhet, som exempelvis anläggande av trummor eller mindre omgrävning av vattendrag. I nuläget planeras anmälan om vattenverksamhet i fem vattendrag; bäck från Spångmyran, Sandbäcken, Lintjärnsbäcken, bäck vid Nyland och Sandsvedsbäcken. Fortsatta samråd om dessa ärenden kommer att ske med berörda parter i ett senare skede. Allmän information om vilka ärenden som föreslås anmälas samt bedömningar om konsekvenser finns dock redan nu i MKB för planförslaget. Beslut fattas av Länsstyrelsen i Gävleborgs län.

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet i ytvatten kommer att genomföras för broar över de större vattendragen; Vattrångsåån, Harmångersån och Gnarpån. Fortsatta samråd om dessa ärenden kommer att ske med berörda parter i ett senare skede. Allmän information om vilka ärenden som föreslås prövas samt bedömningar om konsekvenser finns dock redan nu i MKB för planförslaget. Beslut om tillstånd fattas av Mark- och miljödomstolen.

Utöver broar kan också grundvattensänkning behöva tillståndsprövas. Utredning pågår om grundvattensänkningen för TPL Gnarp södra är av sådan art att den behöver tillståndsprövas. Samråd om ärendet kommer isåfall att ske med berörda parter i ett senare skede. Beslut om tillstånd fattas av Mark- och miljödomstolen.

Artskyddsförordningen

Planförslaget kan medföra att skyddsvärda och hotade djur- och växtarter som omfattas av artskyddsförordningen berörs. En artskyddsprövning kan krävas om livsmiljöer skadas eller förstörs. Om förebyggande åtgärder kan vidtas som säkerställer att arten även på lång sikt har en gynnsam bevarandestatus i området kan ärendet hanteras som ett samråd enligt 12 kap 6§ miljöbalken hos länsstyrelsen. I nuläget görs bedömningen att artskyddsprövning för projektet inte behövs.

Överskottsmassor

För eventuella upplagsplatser för överskottsmassor krävs hantering enligt 9 kap miljöbalken med anmälan till kommunen. Om det finns risk att massorna är förorenade kan tillstånd krävas av länsstyrelsen.

Markavvattningsföretag

Inom berört område finns flera markavvattningsföretag. Omprövning av dessa bedöms inte bli aktuellt.

Koncessionsärenden

Ny väglinje påverkar delvis befintligt kraftledningsnät, men koncessionsärenden bedöms inte vara aktuella.

10 Genomförande och finansiering

10.1 Formell hantering

10.1.1 Samrådshandling - utformning av planförslag

I en vägplan med status Samrådshandling - utformning av planförslag (detta dokument) ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram (vid betydande miljöpåverkan) inför Länsstyrelsens godkännande. Det är också sista möjligheten för Trafikverket att påkalla samråd.

10.1.2 Granskningshandling

Vägplanen kommer under vintern/våren 2020 kungöras för granskning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på vägplanen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringar. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgänglig för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikver-

ket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade ”kommunikation” kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

10.1.3 Fastställelsehandling/fastställelseprövning

Om beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–9 §§ väglagen (1971:948) och 15–27 § i vägförordningen (2012:707).

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet om fastighetsägare begär det, att lösa in mark som behövs permanent för vägen.

10.1.4 Kommunala planer

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

10.2 Genomförande

10.2.1 Tidplan

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

10.2.2 Bygghandling

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

10.2.3 Åtgärder för att minimera miljöpåverkan under byggtiden

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

10.2.4 Produktion

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

10.2.5 Finansiering

Kapitlet kommer att kompletteras inför leverans av Granskningshandling 2020-02.

11 Källor

11.1 Skriftliga källor

ABF (2015). Det tidiga Hälsingland. Från istiden till 1500-talet. Faktagranskning av Länsmuseum Gävleborg och Hälsinglands museum, 2015. Tillgänglig: https://www.halsingland.se/sites/default/files/publika_pdfer/1_tidiga_halsingland_enkla.pdf [2019-02-18]

Jordbruksverket (2013). Gradering av åkermark: Var finns klass 10 jordarna? Tillgänglig: <https://jordbruketisiffror.wordpress.com/2013/10/01/gradering-av-akermark-var-finns-klass-10-jordarna/> (2019-03-08)

Länsmuseum Gävleborg (2007). Arkeologisk forskningshistorik över Gävleborgs län. [2019-02-18]

Länsstyrelsen Gävleborg (1996). Bevarandeprogram för odlingslandskapet. Rapport 1996:9.

Länsstyrelsen. 1996. Lokala avrinningsförhållanden i orter i Gävleborgs län, Rapport 2016:11.

Länsstyrelsen Gävleborg (2008). Gävleborgs län inför klimatförändringarna. Tillgänglig: <http://naturvardsverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1164617/FULLTEXT01.pdf> [2019-02-19]

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2012). Olycksrisker och MKB – Att integrera risk- och säkerhetsfrågor i MKB-processen.

Naturvårdsverket rapport 6698 (2015). Ekosystemtjänster i miljökonsekvensbeskrivningar och samhällsekonomiska konsekvensanalyser.

Naturvårdsverket (2014). Luftguiden. Handbok om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. Version 3.

Nordanstigs kommun. Översiktsplan 2004. Antagen mars 2005.

Nordanstigs kommun. Fördjupad översiktsplan för Ostkustbanan. Utställelsehandling oktober-december 2016

Riksantikvarieämbetet (1996). X län beslut RAÄ 1996-08-27. Riksintressen för kulturmiljövärdan – Gävleborgs län (X)

Riksantikvarieämbetet (2018). Europeiska landskapskonventionen (ELC). Tillgänglig: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationellt-arbete-och-eu-samarbete/europaradet/europeiska-landskapskonventionen/> [2019-02-27]

SLU (2010). Klimatsmart lantbruk- stor- eller småskaligt? Tillgänglig: <https://www.slu.se/globalassets/ew/org/centrb/epok/aldre-bilder-och-dokument/klimatsmart-landbruk-skala-web-liten.pdf>

SMHI (2015). Framtidsklimat i Gävleborgs län-enligt RCP-scenarier. Tillgänglig: https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.95711!/Menu/general/extGroup/attachmentColHold/mainCol1/file/Framtidsklimat_i_Gavleborgs_lan_Klimatologi_nr_36.pdf [2019-04-15]

Socialstyrelsen (2008). Buller - höga ljudnivåer och buller inomhus. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/ad862888cbd54496b6aa8ec71247bd75/buller-hoga-ljudnivaer-inomhus.pdf>

Stadsbyggnadskontoret Stockholm stad (2009). Övergripande miljökonsekvensbeskrivning, Bilaga till planprogram för utveckling av Västra City.

Vägverket (2008). Temablad till MKB för vägprojekt.

11.2 Digitala källor

Avrinningsområden, vattendrag och vattenförekomster, © SMHI (2019).

Fornlämningar, © Riksantikvarieämbetet (2019).

Jordarter, Visningstjänst, © Sveriges geologiska undersökning (2019)

Lastkajen, © Trafikverket (2017). (Hastigheter, vägbredd, fartkameror, viltstängsel, vägräcke, ÅDT, vägnät, busshållplatser).

Skogliga grunddata, © Skogsstyrelsen (2019).

Trafikolyckor, STRADA (2019)

Lastkajen, © Trafikverket (2017-2019)

Länstyrelsens kartjänst, © Länstyrelsen (2016-2019)

Nordanstigs kommun, detaljplaner (2016)

Visningstjänst, Topowebb © Lantmäteriet (2019).

11.3 Muntliga källor

Ekblom Göran. 2017. Skoterleder.

12 Ordlista

Akvatiskt ekosystem - vattenmiljö, växter och djur som lever i vatten.

Akvifer - Lager under markytan med tillräcklig genomsläpplighet för att medge betydande strömning av, eller uttag av, stora mängder grundvatten. I en akvifer kan det finnas ett eller flera grundvattenmagasin.

Avåkningskydd - Olika former av lösningar som hindrar fordonen från att åka av vägen, exempelvis vägräcken.

Barriäreffekt - Ett fysiskt hinder som innebär att växter och/eller djur förhindras att söka vila, föda, reproduktionslokaler och att fortleva i livskraftiga populationer. För människor innebär en barriär en begränsning av rörelsemöjligheten mellan två målpunkter.

Biotop - En särskild typ av omgivning, med naturliga gränser där vissa växter eller djursamhällen hör hemma. Exempel på biotoper är äng, lövskog, insjö och hållmark.

Böljande vertikalradie - Vägen har en variation i höjddled, med varierande uppförs- och nerförsbackar

Dricksvattensförekomster - vattenförekomster som används eller kan användas för dricksvattenförsörjning.

F-6 skola - En skola med elever från förskoleklass till årskurs 6.

Fanerogamer - Fröväxter.

Fragmentisering - Uppsplittning av en biotop eller ett markområde.

Frihöjd - Högsta tillåtna fordonshöjd vid exempelvis passage under en vägport.

Friktionsjord - Jordens hållfasthet byggs huvudsakligen upp av friktionskrafter mellan jordkornen.

Gränszon - området mellan två biotoper.

Koncession - Tillstånd för att t.ex. bygga kraftledningar. Koncession för kraftledningar meddelas av Energimarknadsinspektionen.

Konvexa/konkava vertikalradier - Radier för kurvor. Minsta tillåtna radie bestäms utifrån att man ska kunna se tillräckligt långt ”genom kurvan”, att kurvan ska vara estetiskt tillfallande och passa i terrängen, att det inte ska kännas obekvämt att köra i kurvan.

Kryptogamer - Växter som inte bildar frön, t.ex. svampar, lavar, mossor.

Landskapsbro - En bro över landområden, kan även passera vattendrag.

Linjeföring i plan - Kombinationen av raka linjer och kurvor.

Linjeföring i profil - Vägens sträckning i höjddled, med lutningar i backar.

Långsamtgående fordon - Fordon vars högsta tillåtna hastighet är 45 km/tim, till exempel traktorer och fordon som bogserar.

Längdslutning - Den procentuella lutningen i längdled.

Massutskiftning - Material med dåliga byggegenskaper avlägsnas och ersätts av material med bättre egenskaper.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) - En beskrivning av ett projekts/en verksamhets påverkan på omgivningarna. I MKB:n ska konsekvenser och skyddsåtgärder redovisas.

Miljökvalitetsnorm (MKN) - Anger en kvalitet som bör uppnås och som tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. MKN finns för buller, luft, och vattenkvalitet och är juridiskt bindande styrmedel i miljöbalken.

Nollalternativ - Ett jämförelsealternativ som innebär en situation om planerade åtgärder inte genomförs, men förändringar som t.ex. drift och underhåll genomförs.

Naturvårdsart - Art som är extra skyddsvärd, indikerar att ett område har höga naturvärden eller i sig själv är av särskild betydelse för biologisk mångfald.

Ostkustbanan (OKB) - Järnvägssträckning mellan Stockholm och Sundsvall.

Parallellvägnät - Ett vägnät som löper parallellt med en annan väg och som kan fungera som lokalnät och omledningsnät vid exempelvis olyckor eller driftsåtgärder.

Planskild korsning - Vägar passerar varandra i skilda plan. Planskilda korsningar innebär att vägen eller järnvägen går på bro/broar för att inte påverka varandra. Den kan utformas med eller utan ramper mellan de korsande vägarna.

Pålning - Exempel på metod för att förstärka en konstruktion. Vid passage av områden med sämre jordar kan pålar ner till bärkraftiga jordar eller berg säkra hållfastheten för exempelvis en väganläggning.

Radby - Gårdar som ligger på rad, vanligtvis längs en bygata.

SPIMFAB - Svenska petroleum och biodrivmedelinstitutet.

Spridningskorridor - ”Korridor” genom naturen där arter som kräver särskilda betingelser ges möjlighet till spridning från en plats till en annan, exempelvis en bäck med kantzoner.

Stödmur - Stödmur kan byggas i det fall intilliggande mark inte medger byggnation med slänter. Exempelvis i trånga partier. Stödmur kan förekomma för både väg i skärning och väg på bank.

TEN-T - Transeuropeiska transportnät (Trans-European transport networks). Ett EU-baserat projekt för att optimera logistiken inom infrastruktur och transport i EU.

Terrass - Terrassen är den markyta som en väg byggs på. Terrassen byggs upp genom att marken schaktas eller fylls igen så att underlaget blir jämnt. Terrassytan utgör underlag för överbyggnadens olika lager.

Terrestra ekosystem- landmiljö, landlevande djur och växter.

Trafikplats/halv trafikplats - Vägar i skilda plan förbundna med ramper, då minst en av vägarna är fri från korsande eller vänster-svängande fordonstrafik. En hel trafikplats skapar möjlighet till på-/avfart i vägens båda riktningar medan en halv trafikplats endast ger möjlighet till på-/avfart i en riktning.

VA-plan - Ett dokument som redogör för hanteringen och framtida planering av vatten- och avloppsfrågor.

VISS, VattenInformationSystemSverige - En databas med klassningar och kartor över alla Sveriges större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten.

Vägar och gators utformning (VGU) - Regelverk för vägars och gators utformning, framtagen av Trafikverket tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting. Senaste versionen är daterad 2015-06-26.

Väg på bank - Vägen byggs så att den ligger högre än omgivande landskap, med slänter ner mot intilliggande marker.

Vägportar - En vägport kan ses som en kortare tunnel. En passage under en väg- eller järnvägsanläggning.

Väg i skärning - Vägen byggs så att den skär genom omgivande landskap, med slänter upp mot intilliggande marker.

Årsdygnstrafik (ÅDT) - Medeltrafikflödet per dygn för ett visst år.

Överbyggnad - Överbyggnaden ligger ovanpå terrassen och sprider trafiklasten över en större yta. Överbyggnaden byggs upp i lager med material av olika kvalitet och egenskaper.



Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se