

SAMRÅDSHANDLING

E4 Bjästa, mitträcke

Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län

Vägplanbeskrivning, 2024-01-16



6.0

Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Planbeskrivning

Dokumenttitel: Samrådshandling – E4 Bjästa, Mitträcke

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2024-01-16

Ärendenummer: TÄHS-2023-000739

Uppdragsnummer: 183111

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Backebjörk, Projektledare Trafikverket. Tel: 010-123 57 46

Innehåll

.....	1
1 Sammanfattning	4
2 Bakgrund, förutsättningar och ändamål	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Förutsättningar	7
2.2.1. Olyckor i korsningen	8
2.2.2. Trafikutveckling	9
2.2.3. Miljöförutsättningar	9
2.3. Mål för projektet	10
2.3.1. Transportpolitiska mål	10
3 Den planerade åtgärdens lokalisering och utformning	11
3.1. Val av lokalisering	11
3.2. Val av utformning	11
3.3. Bortvalda alternativ	11
3.3.1. Fortsätta sätta markeringsstolpar i gång-, cykel- och traktoröverfarten	11
3.3.2. Stänga anslutningarna från Tjärnvägen	11
4 Effekter och konsekvenser av projektet	12
4.1. Trafikpåverkan	12
4.2. Miljöpåverkan	12
4.3. Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan	12
5 Markanspråk och pågående markanvändning	13
6 Samlad bedömning	13
7 Formell hantering, genomförande och finansiering	14
7.1. Formell hantering	14
7.2. Genomförande	14
7.3. Finansiering	14
8 Underlagsmaterial och källor	15

1 Sammanfattning

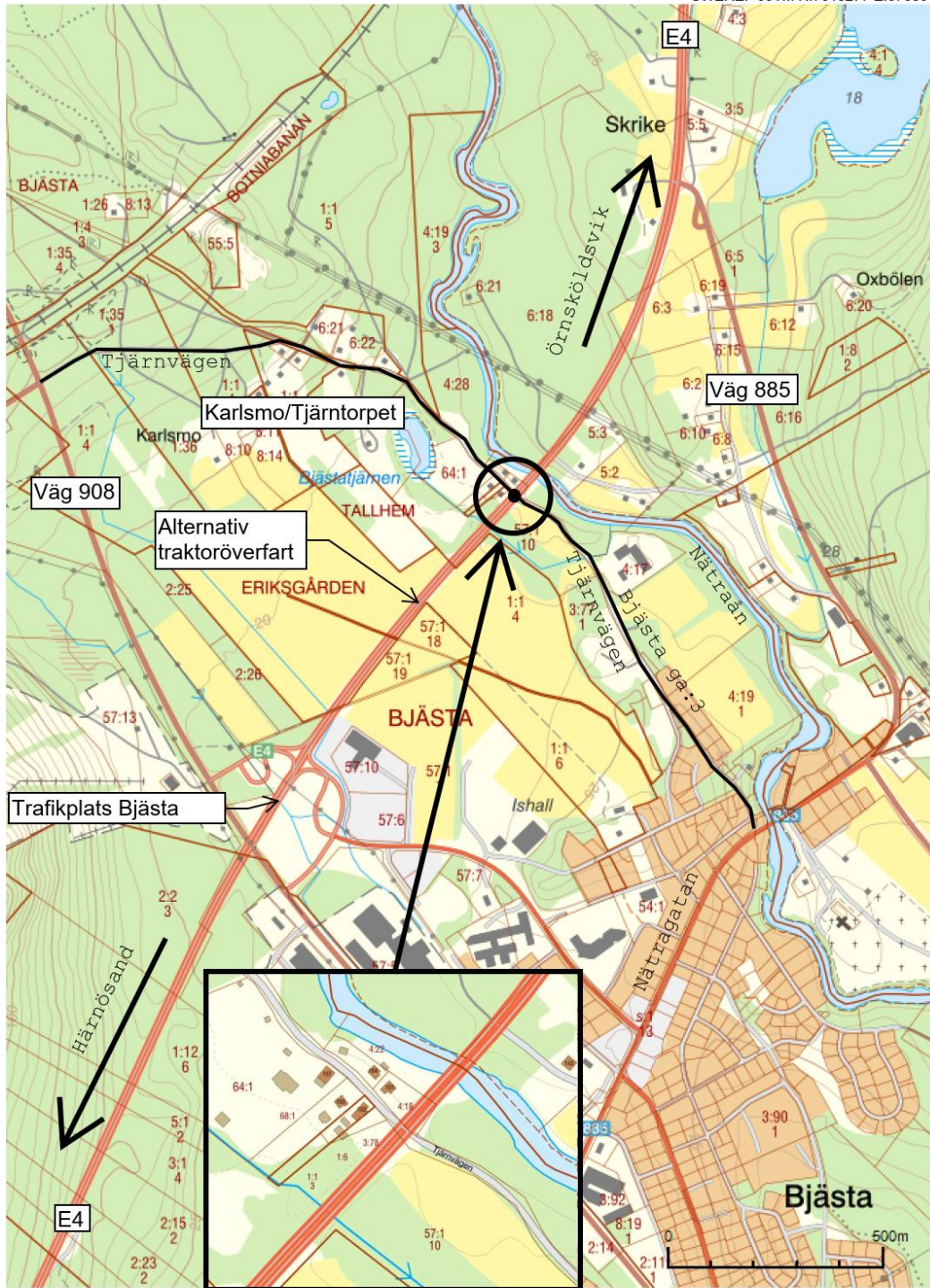
Projektet omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen E4/Tjärnvägen i Örnsköldsviks kommun, se figur 1. Korsningen har brister ur säkerhetssynpunkt och flera allvarliga olyckor har inträffat.

Vid denna korsning finns en öppning i mitträcket på väg E4 (fortsättningsvis benämnd E4:an) för gång- och cykeltrafik och för att traktor ska kunna köra rakt över. Vägmärket påbjuden körriktning, endast högersväng, är uppsatt vid Tjärnvägens anslutningar till E4:an. På E4:an råder också vänstersvängsförbud. Trots detta används korsningen som en vanlig fyrvägs korsning.

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten. Genom att minska öppningen i mitträcket, så att endast fotgängare och cyklister kan passera över E4:an, ökar trafiksäkerheten eftersom vänstersväng inte längre blir möjlig.

Åtgärden ligger inom Bjästatjärnens vattenskyddsområde och Nätraån passerar E4:an ett tiotal meter norr om överfarten. Genom en minskad olycksrisk och risk för oavsiktliga utsläpp av oljor och kemikalier, innebär åtgärden även ett ökat skydd för yt- och grundvatten.

Trafikverkets bedömning är att åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.



Figur 1, Översiktskarta

2 Bakgrund, förutsättningar och ändamål

2.1. Bakgrund

Väg E4, som är en allmän statlig väg, är en av landets viktigaste vägar för gods- och persontransporter och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. Den går från Torneå i Finland till Helsingborg i Sverige. E4:an är utpekad som riksintresse och ingår i det av EU utpekade transeuropeiska vägnätet (TEN-T).

Projektet omfattar den befintliga trafiklösningen i korsningen där Tjärnvägen ansluter till E4:an både från väster och öster i höjd med Bjästa, se det röda utredningsområdet i figur 1. Aktuell sträcka på E4:an vid den här korsningen är mittseparerad som s.k. 2+1-väg. Gällande hastighet på E4:an är 100 km/h och ÅDT 8116, varav 1109 tunga fordon (2022).

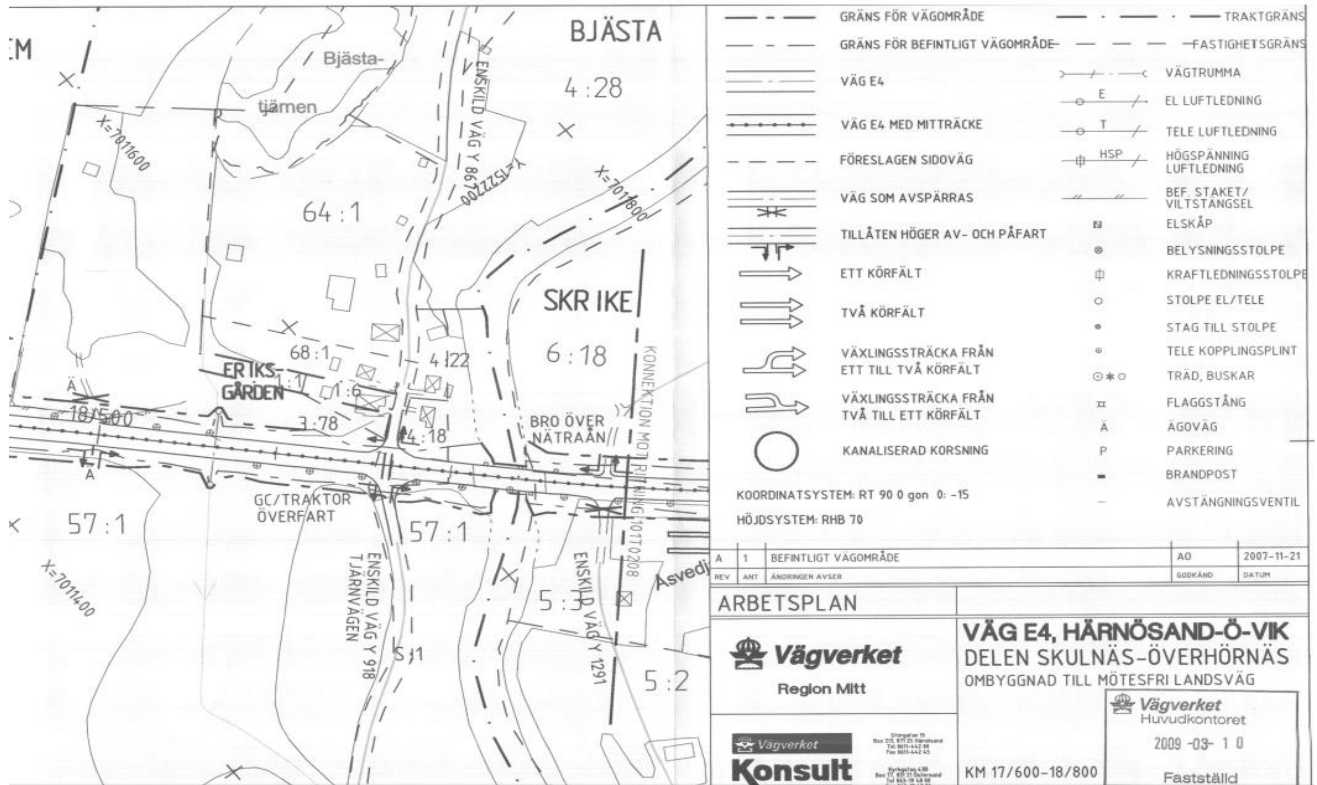
Tjärnvägen är en enskild väg som ansluter till väg 885 i söder, passerar E4:an och ansluter till väg 908 i norr. På östra sidan av E4:an ingår den i gemensamhetsanläggningen Bjästa ga:3, som förvaltas av Bjästa vägförening. I närheten av Bjästatjärn finns mindre samlad bebyggelse, Karlsmo/Tjärntorpet E4:an passerar i utkanten av samhället Bjästa och klyver till viss del jord- och skogsbruksfastigheter.

Bjästa är en tätort i Örnsköldsviks kommun. Samhället ligger ca 2 mil söder om Örnsköldsvik. I Bjästa bor ca 1 800 personer (2023) och är en gammal marknadsplats för Nätrabygden. Handel och offentlig service är koncentrerad till centrumområdet längs Nätragatan. Skola, äldreomsorg, förskola och vårdcentral finns i Bjästa. Bjästa anges i översiktsplanen som viktig serviceort för den lokala bygden och är en trolig målpunkt för de boende i närområdet.

En översiktsplan, antagen 2012-12-17, finns för Örnsköldsviks kommun. Projektet berör inga detaljplaner.

2.2. Förutsättningar

Det finns idag behov av att förbättra trafiksäkerheten i korsningen E4/Tjärnvägen. Där finns möjlighet att passera E4:an med gång- och cykeltrafik i plan samt med traktor (motorredskap), enligt arbetsplan fastställd 2009-03-10, se figur 2.



Figur 2, Utsnitt ur arbetsplan, 101T0207, projekt Väg E4 Härnösand-Ö-vik. delen Skulnäs-Överhörnäs

Skytning och befintliga trafikregler i korsningen begränsar fordonstrafiken redan idag. Det är vänstersvängsförbud på E4:an och påbud höger ut från Tjärnvägen, se figur 3 och 4. Det innebär alltså att korsningen inte är konstruerad som en normal fyrvägskorsning. Öppningen i mitträcket är idag ca 10 meter bred och ger på så sätt trafikanterna möjlighet att göra en olovlig vänstersväng.



Figur 3, Anslutning E4/Tjärnvägen med blick åt öster (2023-10-03). På tilläggstavlan står det "Gäller ej motorredskap".



Figur 4, Anslutning E4/Tjärnvägen med blick åt väster (2023-10-03)

I december 2020 satte Trafikverket upp tre markeringsstolpar, s.k. vikkäppar, i gång-, cykel- och traktoröverfarten. En vecka senare hade markeringsstolparna rivits bort, se figur 5 och 6.



Figur 5, Traktoröverfart med markeringsstolpar 7 december 2020



Figur 6, Traktoröverfart med bortrivna markeringsstolpar 14 december 2020

2.2.1. Olyckor i korsningen

År 2010 – dödsolycka i samband med vänstersväng ut på E4:an (en död¹)

År 2015 – singelolycka med personbil som färdades norrut på E4:an. Personbilen väjde undan för vänstersvängande bil som skulle norrut från Tjärnvägen och körde ner i Nätraån.

¹ Uppgifterna om inträffade olyckor är hämtade från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet där polis och sjukvård rapporterar inträffade olyckor.

År 2019 - personbil stannade inte för stoppliket utan körde ut framför personbil som färdades på E4:an norrut (två döda och två skadade¹).

År 2021 - utsvängande personbil som blir påkörd av en personbil på E4:an (en person lindrigt skadad¹).

Sammanfattningsvis är korsningen oproportionerligt olycksdrabbad med 3 döda under 10 år med utsvängande trafik som orsak. Olycksstatistiken innebär att korsningen är högt prioriterad utifrån trafiksäkerheten. Olyckorna har att göra med den dåliga trafiklösningen som medvetet kan missbrukas av trafikanten, vilket kräver en fysisk åtgärd för att hindra ett felaktigt beteende, eftersom risken är hög att det händer igen och konsekvenserna kan bli mycket allvarliga.

2.2.2. Trafikutveckling

Årsmedeldygnstrafiken på aktuell sträcka är cirka 8116 fordon per dygn, varav tung trafik motsvarar ca 14 %, mätår 2022. Med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal har en enkel trafikprognos för förväntad trafik tillväxt tagits fram. Trafikuppräkningsstalen skiljer mellan personbilstrafik och tung trafik och prognosåret är 2040. År 2040 uppskattas årsmedeldygnstrafiken på sträckan vara cirka 9500 fordon per dygn varav cirka 15 % vara tung trafik. Det finns inga uppgifter om trafikmängder för gående och cyklister på Tjärnvägen.

2.2.3. Miljöförutsättningar

E4:an utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Området för åtgärden ligger inom Bjästatjärnens vattenskyddsområde (2023). Det ligger också ett tiotal meter från Nätraån, där E4:an passerar på en bro över vattnet. Åtgärden ligger inom strandskyddat område.

Längs den aktuella vägsträckan finns mitträcke både norr och söder om platsen för åtgärden. Viltstängsel finns inte på sträckan. Det finns inte någon gång- och cykelväg längs E4:an på den aktuella platsen.

Området ligger inte inom riksintresse för rennäringsen, men ligger inom samebyn Vilhelmina Södra.

Inga andra kända områdesskydd, Natura 2000-områden, natur- och kulturvärden, fornlämningar, riksintressen eller skogliga biotopskydd finns i området. Inga skyddade arter finns noterade i artportalen inom området.

2.3. Mål för projektet

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten i korsningen E4:an/Tjärnvägen.

2.3.1. 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.

3 Den planerade åtgärdens lokalisering och utformning

3.1. Val av lokalisering

Det finns inga alternativa lokaliseringar.

3.2. Val av utformning

Mitträcket förlängs för att minska öppningen så att det endast är möjligt för gång- och cykeltrafikanter att passera. Möjligheten för motorredskap att passera korsningen tas bort. Fortsatt användning med höger in/höger ut kvarstår då sikten är god för denna typ av trafikrörelse.

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått avses att fastställas.

3.3. Bortvalda alternativ

3.3.1. Fortsätta sätta markeringsstolpar i gång-, cykel- och traktoröverfarten

Öppningen i mitträcket får vara kvar och Trafikverket fortsätter att sätta upp markeringsstolpar i öppningen. Kostnad för uppsättning av nya markeringsstolpar uppskattas till ca 90 tkr/tillfälle². Risken med denna utformning är att markeringsstolparna olovligen kommer att tas bort och därmed uppnås inte ändamålet att höja säkerheten i korsningen. Det är svårt att bedöma hur ofta det kommer att krävas att sätta upp nya markeringsstolpar.

3.3.2. Stänga anslutningarna från Tjarnvägen

Trafikverket stänger anslutningarna från Tjarnvägen ut på E4:an genom ett stängningsbeslut enligt 40§ väglagen. Det innebär att Trafikverket kan gräva av anslutningarna och därefter sätta upp mitträcke i öppningen. Utredningen visar att detta alternativ medför alltför stora konsekvenser för närboende då korsningen försvinner både för biltrafikanter, fotgängare och cyklister.

² Prinsivå 2020

4 Effekter och konsekvenser av projektet

4.1. Trafikpåverkan

Möjligheten till höger in/höger ut kvarstår som idag och medför ingen försämrad tillgänglighet till fastigheterna längs den enskilda vägen. Det blir också fortsatt möjligt att passera över E4:an för gående och cyklister. Sikten gällande höger in/höger ut bedöms god. För jord- och skogsbrukare som har behov av att passera E4:an med jordbruksredskap blir åtgärden ett hinder och de behöver ta en annan väg. Cirka 320 meter söder om Tjärnvägen finns en öppning i mitträcket, se figur 1 (alternativ traktoröverfart), där passage kan ske över E4:an med jordbruksredskap mellan åkermarker. Övriga passager kan ske i trafikplats Bjästa, ca 1 km söder om korsningen E4/Tjärnvägen

Kollektivtrafiken bedöms inte påverkas av projektet.

4.2. Miljöpåverkan

Åtgärden genomförs i sin helhet inom befintligt vägområde och redan påverkade ytor. Därav blir påverkan ytterst marginell från miljösynpunkt. Åtgärden innebär dock en viss barriäreffekt för trafikanter med motorredskap, som behöver åka något längre. Det innebär en mycket marginell ökning av luftutsläpp, men en ökad trafiksäkerhet och minskad olycksrisk överväger den olägenheten. Bidraget till försämrad luftkvalitet bedöms som försumbart.

Inga bostäder bedöms påverkas negativt av ökat trafikbuller eller vibrationer på grund av åtgärden. Bullerskyddsåtgärder kommer inte att erbjudas inom ramen för projektet. Åtgärden bedöms som åtgärdskategori ”Befintlig miljö” från bullersynpunkt.

Genom en minskad olycksrisk och risk för oavsiktliga utsläpp av oljor och kemikalier, innebär åtgärden ett ökat skydd för yt- och grundvatten såsom Bjästatjärnens vattenskyddsområde och Nätraån. Åtgärden bedöms därav få en positiv miljöeffekt utöver ökad trafiksäkerhet.

Eftersom marken redan är ianspråktagen för E4:an, bedöms det inte bli någon påverkan på allmänhetens tillgång till stranden eller någon förändring eller påverkan för djur- eller växtlivet.

Vid genomförande av åtgärden kommer inte någon schakt att ske i området, varför inga markmiljöundersökningar har genomförts.

Rennäringsområdet bedöms inte påverkas.

4.3. Trafikverkets bedömning om betydande 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 inte medföra nya markinträng. Projektets syfte är att genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten, vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa och miljön.

5 Markanspråk och pågående markanvändning

Åtgärden kommer endast att utföras inom befintligt vägområde där E4:an är belägen. Ingen ny mark för vägrätt tas i anspråk i denna vägplan.

6 Samlad bedömning

När en väg eller åtgärd på väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen/åtgärden uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. De fördelar som uppnås med vägplanen ska överväga de nackdelar och olägenheter den orsakar.

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden bidrar till att funktionsmålet med tillgänglighet för resor och transporter ökar i och med att åtgärden minskar risken för hinder i trafiken på E4:an i samband med olyckor. Ett vägnät där olycksdrabbade avsnitt byggs bort minskar också risken för stopp i framkomligheten. Hänsynsmålet uppfylls i och med att möjligheten till vänstersväng inte längre går att göra och korsningen blir säkrare.

Måluppfyllelsen med att öka säkerheten i korsningen E4/Tjärnvägen bedöms vara mycket god då det inte längre i praktiken blir möjligt att med motorfordon svänga vänster från Tjärnvägen i någon riktning eller köra rakt fram i korsningen.

Olägenheten för det enskilda intresset att inte längre kunna passera med traktor i korsningen E4/Tjärnvägen övervägs av fördelarna för det allmänna intresset med ökad trafiksäkerhet på E4:an.

Planen strider inte mot miljöbalkens intentioner beträffande miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer.

Inga kända områdesskydd, Natura 2000-områden, natur- och kulturvärden, fornlämningar, riksintressen eller skogliga biotopskydd finns i området där åtgärden ska genomföras. Det kommer således inte att innebära någon påverkan eller skada på dessa intressen. Från hälsosynpunkt kan bara positiva effekter ses genom ökad trafiksäkerhet. Risken för skada på yt- och grundvatten kommer att minska till följd av åtgärden.

7 Formell hantering, genomförande och finansiering

7.1. Formell hantering

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 underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Därefter kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. En planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft.

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, att genomföra planen.

7.2. Genomförande

Åtgärden är av ringa omfattning och innebär endast uppsättning av mitträcke, målning av spärrlinje och omskyltning och planeras genomföras våren 2025. Åtgärden förväntas ta cirka 2 veckor.

Vid genomförandet av åtgärden kommer krav på skyddsåtgärder att ställas på de maskiner som används, gällande oljor, hantering av bränslen samt uppställning av fordon.

I övrigt föreslås inga ytterligare skadeförebyggande åtgärder från miljösynpunkt för genomförandet av åtgärden.

Inga tillstånd, anmälningar eller dispenser enligt miljöbalken bedöms behövas för åtgärden.

7.3. Finansiering

Totalkostnaden för vägprojektet beräknas uppgå till cirka 850 000 kronor. Åtgärden finansieras genom SINV (Smärre investeringsåtgärder väg).

8 Underlagsmaterial och källor

Naturvårdsverket (2023) Skyddad natur. Hämtat från: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se>. 2023-10-20

SFS 1971:948. Väglagen

Trafikverket (2021) Fördjupad riskanalys med åtgärdsförslag för yt- och grundvatten. 2023-09-05

Trafikverket (2023) Fakta om vägar. Hämtat från: <https://nvdb2012.trafikverket.se/>, 2023-09-11

Trafikverket (2023) FAVY. Hämtat från:

<http://favy.trafikverket.local/Secure/AF02/Fastighetsregistret.aspx> 2023-10-20

Transportstyrelsen (2023) STRADA Olycksstatistik.

Örnsköldsviks kommun (2012) Översiktsplan 2012 för Örnsköldsviks kommun. 2023-10-20

Örnsköldsviks kommun (2023) Befolkningsstatistik. Hämtat från: <https://karta-ext.ornskoldsvik.se/kartinfo/befrapport/tatort-> 2023-11-30

