

GRANSKNINGSHANDLING

E14 Blåberget-Matfors

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Vägplanbeskrivning 2018-06-01



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling E14 Blåberget-Matfors, vägplanbeskrivning

Författare: ÅF

Dokumentdatum: 2018-06-01

Projektnummer: 145299

Ärendenummer: TRV 2015/77251

Version: 0.1

Kontaktpersoner:

Ulrika Sundgren, Trafikverket

Anders Ågren, ÅF

Foto: ÅF

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	9
2.1	Planläggningsprocessen	9
2.2	Bakgrund.....	11
2.3	Beskrivning av projektet	11
2.4	Ändamål och projektmål.....	12
3	Miljöbeskrivning	16
3.1	Avgränsning.....	16
4	Förutsättningar.....	18
4.1	Vägens funktion och standard.....	18
4.2	Trafik och användargrupper.....	18
4.3	Lokalsamhälle och regional utveckling	22
4.4	Landskapet och staden.....	26
4.5	Miljö och hälsa	29
4.6	Byggnadstekniska förutsättningar	37
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	40
5.1	Val av lokalisering	40
5.2	Val av utformning.....	41
5.3	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	53
5.4	Åtgärder som föreslås men inte fastställs	56
6	Effekter och konsekvenser av projektet	57
6.1	Trafik och användargrupper.....	57
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	57
6.3	Miljö och hälsa	58
6.4	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	69
6.5	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	69
6.6	Påverkan under byggnadstiden	69
7	Samlad bedömning	73
7.1	Överensstämmelse med de transportpolitiska målen.....	73

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	77
8.1 Miljö kvalitetsmål	77
8.2 Miljöbalkens hushållningsbestämmelser	78
8.3 Miljö kvalitetsnormer	78
9 Markanspråk och pågående markanvändning	79
9.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	80
9.2 Vägområde inom detaljplan	80
9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt.....	81
9.4 Område för enskild väg.....	81
10Fortsatt arbete.....	82
10.1 Fortsatt process.....	82
10.2 Anmälningar och prövningar	82
10.3 Miljösäkring.....	82
11 Genomförande och finansiering.....	83
11.1 Formell hantering	83
11.2 Genomförande.....	84
11.3 Finansiering	84
12Underlagsmaterial och källor.....	85

1 Sammanfattning

Bakgrund och mål

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter, arbetspendling samt för turisttrafiken till och från fjällområdet Åre-Storlien.

Sträckan för denna vägplan, Blåberget-Matfors, har bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägen saknar mötesseparering. Vägbredden är 13 meter, hastigheten är idag 90 och 100 km/h. Vägen trafikeras av ca 9 000 fordon/dygn.

Länsstyrelsen har beslutat att åtgärden inte antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att det inte tas fram en miljökonsekvensbeskrivning. Miljöbeskrivning har inarbetats i denna planbeskrivning.

Projektändamål

Ombyggnaden av nuvarande E14 till mötesfri väg ska bidra till att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för fordon och gång- och cykeltrafikanter längs sträckan E14 Timmervägen-Stöde.

Projekt mål

Målen för detta projekt bygger på resultatet av Åtgärdsvalsstudien Öst-västliga transporter i Sundsvallsregionen, framtagen år 2015.

De övergripande målen för sträckan E14 Timmervägen-Stöde är:

- Förbättrad trafiksäkerhet
- Förbättrad framkomlighet både för fordon samt gång- och cykeltrafikanter
- God miljö och landskapsanpassning
- Förbättrad möjlighet för kollektivt resande

För denna vägplan, sträckan Blåberget-Matfors innebär det att följande projektmål har identifierats:

- Förbättrad trafiksäkerhet genom bland annat mötesseparering.
- Hastighetsstandarden ska vara 100 km/tim.
- Ökad framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter genom separering.
- Skapa ett sammanhängande stråk för gång-och cykeltrafik.
- God standard och attraktiv och säker placering av hållplatser.
- Uppnå god miljö och landskapsanpassning.

Förutsättningar

E14 mellan Sundsvall och Stöde har varierande plan- och profilstandard. Sträckan väster om Blåberget till Matfors är i huvudsak 13 meter bred med breda vägrenar, ett antal kanaliserade korsningar och trafikplats vid Matfors. Tillåten hastighet är 90/100 km/tim. Trafiksäkerheten är bristfällig på denna sträcka. Utmed hela sträckan finns mindre korsningar och anslutningar i plan. Vägen är inte mötteseparerad och gång- och cykeltrafiken är inte separerad. Trafikmängden är ca 9 000 fordon per årsmedeldygn varav ca 1 000 är tunga fordon med tydliga trafiktoppar morgon och eftermiddag.

Det finns inga separerade gång- och cykelvägar längs med E14. Det finns inte heller några ordnade passagemöjligheter. Detta medför att de oskyddade trafikanterna i stor utsträckning är hänvisade till E14.

I Matfors-Vattjom bor ca 4 000 personer, i Stöde ca 700 och Nedansjö har ca 300 invånare. I vägområdets närhet finns endast ett fåtal bostäder och gårdar. Merparten av bostäderna är koncentrerade till bostadsområden i Vattjom och längs infarten till Matfors.

Bebyggelsen består av mindre byar och enstaka gårdar, till större delen trähus av traditionell utformning. Gårdar och bebyggelse är främst placerade längs dalgångens sidor eller på mindre höjder och enbart enstaka bebyggelse finns i vägens direkta närhet. Vid Vattjom finns mer koncentrerad bebyggelse norr om E14 i anslutning till den äldre vägen.

Ett antal riksintressen finns i eller nära vägplanen. I väster gränsar planen till två områden som utpekats som riksintressen för kulturmiljövården, Ljungans dalgång och Vattjom-Rude. E14 och även Mittbanan är riksintresse för kommunikationer.

Ett 80-tal bostadshus har identifierats som bullerberörda i vägplanen, dvs de beräknas få ljudnivåer över riktvärden från ombyggd vägsträcka. Även ett fågelområde har bedömts vara bullerberört i planen. Inga övriga byggnader, områden eller verksamheter som berörs av riktvärden för buller från väg- och spårtrafik har identifierats längs ombyggd vägsträcka. Inga bostadshus har och bedöms heller inte få komfortvibrationer över riktvärdet.

I anslutning till Matfors finns en stor samling fornlämningar i form av stensättningar och högar från bronsålder och järnålder. Ett antal av dessa fornlämningar ligger inom eller i omedelbar anslutning till vägområdet.

Vägområdet tangerar längst i väster till Matfors vattenskyddsområde. Vattentäkten ligger längre västerut i den rullstensås (grundvattenförekomst) som finns här. I övrigt finns inga grundvattenförekomster längs sträckan och inga kommunala eller andra större vattentäkter.

För större delen av området bedöms de geotekniska förhållandena som relativt goda då marken till stor del utgörs av morän. Terrängen är mestadels flack intill befintlig väg E14 vilket medför begränsat intrång på intilliggande mark vid eventuell breddning av vägen.

Vägförslaget

Befintlig E14 byggs om med mötesseparering och växlande 2+1 körfält från Matfors till Blåberget, en sträcka på 7,5 km. Vägbredden kommer även fortsättningsvis vara 13 m. Vid Matfors (väg 544/E14) anpassas befintlig planskild korsning efter den ombyggda vägen. Vid Vattjoms östra anslutning till E14 (väg 580/E14) byggs en planskildhet med en ny påfart mot Sundsvall. Vid Berg (väg 571/E14) samordnas anslutning med planerad faunapassage så att en planskild korsning skapas. Anslutningen vid Töva (väg 662/E14) byggs om till en planskild korsning. På sträckan finns två befintliga broar där skador ska repareras och den fria brobredden ska ökas samt att fem nya broar ska byggas.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk tillskapas från Matfors till Blåberget, totalt byggs ca 6,1 km ny gång- och cykelväg. Längs väg 544 anläggs en gång- och cykelväg på vägens östra sida. Genom Vattjom, längs väg 580, leds gång- och cykeltrafiken via befintlig väg för att därefter, vid anslutningen mot E14 i östra Vattjom korsa E14 planskilt. Vidare förbi Berg, mot Töva anläggs en separerad gång- och cykelväg på E14:s södra sida. Vid Töva korsar gång- och cykelstråket E14 planskilt tillsammans med väg 662 till E14:s norra sida för att därefter ansluta mot enskilda vägen "75: ans vägsamfällighet" till Blåberget.

Busshållplatser på E14 föreslås där det finns möjlighet att korsa vägen på ett säkert sätt. De föreslås vid de planskilda korsningarna vid Matfors, Berg och Töva.

Skyddsåtgärder avseende buller och naturmiljö har inarbetats i vägplanen.

Effekter och konsekvenser

Högre hastighet på E14 och förbättrad standard på såväl E14 som korsningar och anslutningar kommer att innebära ökad kapacitet och kortare restider. Mötesseparerad 2+1-väg är trafiksäkerhetsmässigt sett en klar förbättring jämfört med dagens situation. Vidare förändras alla korsningar utmed sträckan i större eller mindre omfattning så att de får en bättre trafiksäkerhet. Dock kommer ett antal direktutfarer att finnas kvar utmed sträckan. Då det vid dessa endast blir tillåtet med högersvängar erbjuder de ändå god trafiksäkerhet. Gång- och cykeltrafiken separeras från trafiken på E14 vilket ger en god miljö för denna trafikantgrupp.

Ombyggnationen av E14 medför begränsade förändringar av ljudnivåerna för majoriteten av bostadshusen längs med utredningsområdet. För de flesta bostadshusen längs sträckan där vägen byggs om beräknas ekvivalent ljudnivå från vägtrafik på E14 bli 0-1 dB högre jämfört med nollalternativet. Ombyggnationen medför ingen ökning av komfortvibrationer och inga bostadshus bedöms få komfortvibrationer över riktvärdet.

De vägåtgärder som planeras inom ramen för vägplanen bedöms inte medföra negativa konsekvenser som påtagligt kan skada riksintressena för kulturmiljön.

Inom vägprojektet planeras mitträcke, viltstängsel, ökad hastighet och ny gång- och cykelväg som i olika grad påverkar naturmiljön. För att möjliggöra att en separerad gång- och cykelväg krävs att mark tas i anspråk mellan Bergstjärnen och E14, som i naturvärdesinventeringen klassats som ett område med höga naturvärden (klass 2). För att rymma åtgärderna kommer det krävas en viss avverkningen av de träd som finns i den befintliga trädridån som sluttar ner mot tjärnen. Det krävs också att marken vid Åkerholmen (generellt biotopsskyddat) tas i anspråk. För att kompensera förlusten av Åkerholmen och avverkade träd

i trädridan planeras minst samma mängd träd återplanteras på platsen, samt vid klöverbladen vid trafikplatsen i Berg. Det mindre naturvärdesobjektet som består av äldre granskog strax öster om Matfors kommer att påverkas i dess norra kant. Släntutfallet från gång- och cykelvägen kommer att medföra att träd måste avverkas. Utmärkning av arbetsområdesgränsen kommer utföras innan påbörjad byggnation i området och syftar till att fungera som en skyddsåtgärd.

Mitträcke, viltstängsel och ökad hastighet ger en förstärkt barriäreffekt för vilt. För att möjliggöra att större vilt kan korsa E14 på ett säkert sätt utformas stängsel så att vilt leds till tre planskilda faunapassager. Naturliga vattendrag som idag korsar E14 kommer förses med torra passagemöjligheter för småvilt. Med de kompensationsåtgärder, skyddsåtgärder och viltanpassningar bedöms den sammanvägda konsekvensen för naturmiljön som liten och positiv.

Förutsättningarna för rekreation och friluftsliv förbättras genom den nya gång- och cykelvägen samt genom nya passagemöjligheter. Vägen får en viss ökad barriäreffekt med sammantaget bedöms konsekvensen som liten positiv för rekreation och friluftsliv.

Ombyggnationen av E14 på aktuell sträcka förväntas leda till en minskad olycksrisk och därmed minskad risk för utsläpp och farligt gods samt drivmedel, vilket leder till en reducerad risk för påverkan av ytvatten kring vägen. Vidare vidtas åtgärder som förbättrar morfologi och konnektiviteten i och kring de naturliga vattendragen. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms ingen kvalitetsfaktor påverkas negativt så att miljö kvalitetsnormen inte kan uppnås. Sammantaget bedöms vägprojektet medföra positiva konsekvenser för kringliggande ytvatten jämfört med nuläget

Samlad bedömning och måluppfyllelse

Projektet uppvisar positiva samhällsekonomiska effekter. Den nya vägen bedöms långsiktigt motsvara samhällets behov av transporter.

Fortsatt arbete

Denna vägplan kungörs för granskning och synpunkter kan lämnas. Trafikverket sammanställer och bearbetar inkomna synpunkter och gör ett slutligt förslag till vägplan. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandlingar tas fram.

Genomförande och finansiering

Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Projektet planeras att genomföras som totalentreprenad. Det innebär att nästa steg efter vägplanens fastställelse blir att ta fram underlag för upphandling av entreprenör. Entreprenören tar sedan fram bygghandlingar och bygger den nya väganläggningen i enlighet med vägplanens krav.

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till ca 296 miljoner kronor i 2018 års prisnivå. Objektet finns inte med i den nationella transportplanen för perioden 2014-2025 men finns med i förslaget till ny nationell transportplan för perioden 2018-2029.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Planläggningsprocessen

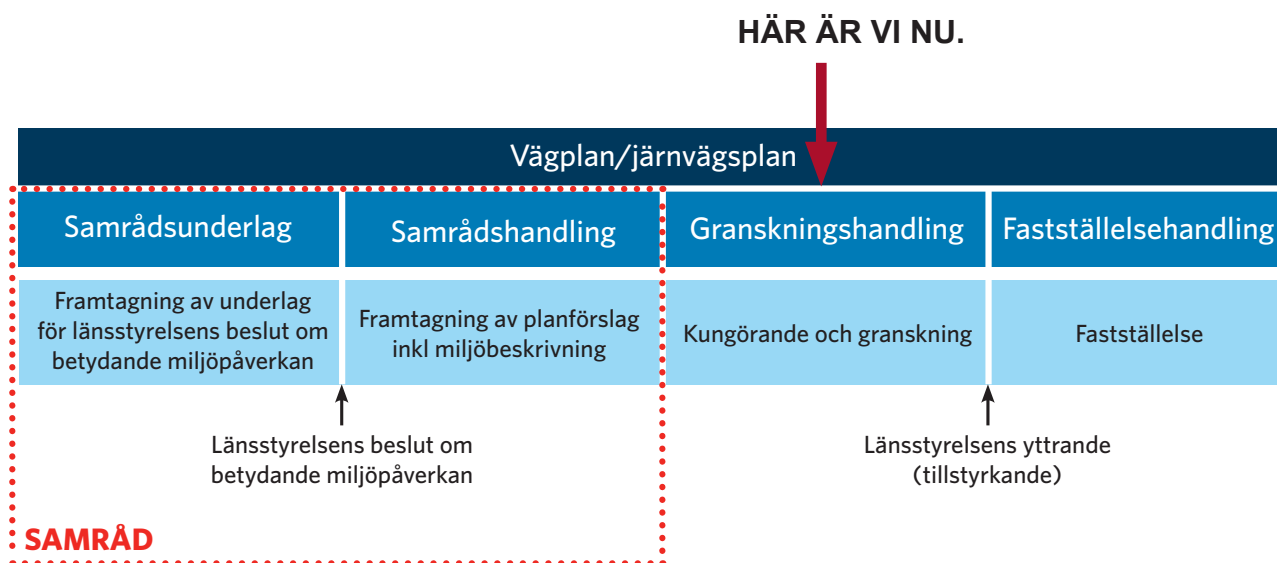
2.1.1 Generellt

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag med förutsättningar för projektet, dess effekter och konsekvenser, bland annat för 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. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan anläggningsarbetena inledas.

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.



Figur 2.1:1 Planläggningsprocessen för plantyp 2, dvs att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ingen separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram utan en miljöbeskrivning inarbetas i vägplanbeskrivningen

2.1.2 Fyrstegsprincipen

Trafikverket arbetar enligt en metodik som kallas fyrstegsprincipen. Det är en åtgärdsanalys som används för att hitta den bästa åtgärden för att fylla ett behov. Analysen görs stegvis och varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen i transportsystemet. Ibland kan en kombination av olika åtgärder vara effektiv.

Fyrstegsprincipen



Figur 2.1:2 Fyrstegsprincipen (källa: Trafikverket)

Steg 1 - åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, exempelvis vägavgifter, förbättrad kollektivtrafik etc.

Steg 2 - åtgärder som ger effektivt nyttjande av befintligt vägnät, exempelvis hastighetsreglering på vissa avsnitt, information etc

Steg 3 - ombyggnads- eller förbättringsåtgärder, exempel mittseparering, förbättring av sidoområde etc.

Steg 4 - Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, exempelvis ny- eller ombyggnad av vägvägnitt, ofta i ny sträckning.

Ombyggnationen av E14, sträckan Blåberget-Matfors är en steg 3-åtgärd.

2.1.3 Aktualitet

Den planlägningsprocess som nu startar syftar till att ta fram en vägplan för upprustning av E14 sträckan Blåberget - Matfors. Vägplanen för den intilliggande sträckan Timmervägen-Blåberget har vunnit laga kraft och byggstart är planerad till hösten 2018. Planmässigt finns ytterligare en sträcka i anslutning, nämligen Matfors-Stöde samt en ny rastplats i Stöde, där planlägningsprocessen har inletts.

För delsträcka Blåberget-Matfors beslutade länsstyrelsen i juni 2016 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, enligt 15 § väglagen och 6 kap 4 § miljöbalken. Det innebär att projektet är ett planläggningstyp 2-projekt och att en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, inte kommer att upprättas.

I samband med att vägplanen kungörs för granskning avslutas samrådsperioden. Då påbörjas en granskningsperiod med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter på vägplanen. Efter genomförd granskning inleds fastställelseprövningen.

2.2 Bakgrund

2.2.1 Brister, problem och syfte

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter, arbetspendling samt för turisttrafiken till och från fjällområdet Åre-Storlien.

E14 ingår i det av EU utpekade Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Vägen har studerats i ett antal EU-projekt benämnt "North East Cargo Link" för främjandet av godstransporter i öst-västlig riktning inom Europa.

Hela vägsträckan är en mycket olycksdrabbad vägsträcka och diskussioner har därför sedan länge förts om tänkbara åtgärder på sträckan. Vägen utgör ett pendlingsstråk med bristande trafiksäkerhet på grund av avsaknaden av mittseparering

Sträckan för denna vägplan, Blåberget-Matfors, har bristfällig trafiksäkerhet på grund av avsaknad av mötesseparering, med en vägbredd om 13 meter med hastighetsbegränsning 90/100 km/h och en trafikmängd om 8970 fordon/dygn (2014).

2.2.2 Tidigare utredningar

- Förstudie Sundsvall-Matfors, beslutshandling 2001.
- Arbetsplan Matfors-Stöde, 2002-08-16.
- Vägutredning Sundsvall-Matfors, 2003.
- Åtgärdsvalsstudie, öst-västliga resor och transporter i Sundsvall, 2014.
- Åtgärdsvalsstudie Mittstråket – från kust till kust, 2014.
- Samrådsunderlag Blåberget-Matfors, 2015-11-27

2.3 Beskrivning av projektet

2.3.1 Upprustning E14 Blåberget-Matfors

Utgångspunkten för sträckan E14 Blåberget-Matfors är att tillskapa en trafiksäker väg för alla trafikanterna bland annat genom att göra den mötesfri, se vidare projektmålen nedan.

2.3.2 Angränsande planering

Planering och projektering pågår avseende vägplaner för sträckorna Timmervägen-Blåberget, Matfors-Stöde samt ny rastplats i Stöde. Dessa arbeten kommer att pågå parallellt med denna vägplan.

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Projektändamål

Ombyggnaden av nuvarande E14 till mötesfri väg ska bidra till att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för fordon och gång- och cykeltrafikanter längs sträckan E14 Timmervägen-Stöde.

2.4.2 Projektmål

Målen för detta projekt bygger på resultatet av Åtgärdsvalsstudien Öst-västliga transporter i Sundsvallsregionen, framtagna år 2014.

De övergripande målen för sträckan E14 Timmervägen-Stöde är:

- Förbättrad trafiksäkerhet
- Förbättrad framkomlighet både för oskyddade och skyddade
- God miljö och landskapsanpassning
- Förbättrad möjlighet för kollektivt resande

För denna vägplan innebär det att följande projektmål har identifierats:

- Förbättrad trafiksäkerhet genom bland annat mötesseparering.
- Hastighetsstandarden ska vara 100 km/tim.
- Ökad framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter genom separering.
- Skapa ett sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafik.
- God standard och attraktiv och säker placering av hållplatser.
- Uppnå god miljö och landskapsanpassning.

2.4.3 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 handlar om 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.

2.4.4 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 ökade 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 2020.

De sexton miljö kvalitetsmålen anges i tabell 2.4:1 (de gröna bedöms som berörda av detta projekt).

Tabell 2.4:1 Miljö kvalitetsmålen (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. Giffri 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

2.4.5 Regionala mål

I maj 2014 fastställdes Regional transportplan för Västernorrlands län 2014-2025. Här lyfts samtliga transportslag fram som viktiga resurser att satsa på i framtiden för att nå en god regional utveckling, samt ökad framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter.

Den regionala transportplanen framhäver också vikten av en kollektivtrafik som kan användas av alla, vilket innefattar barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Ett ökat gång- och cykelnät är det mest hållbara sättet för kortare resor, skonsamt mot miljön och bra för individers hälsa och välbefinnande.

2.4.6 Lokala mål

Översiktsplan Sundsvall 2021

I Sundsvalls kommuns översiktsplan finns ett antal riktlinjer som ska vara en utgångspunkt för den fortsatta planeringen. Dessa anger i vilken riktning kommunen vill utvecklas inom den fysiska samhällsplaneringen.

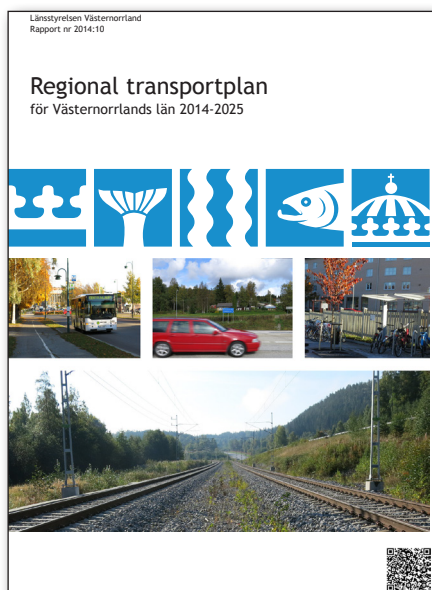
De riktlinjer som berör denna vägplan är:

- Satsa på förbättrad infrastruktur för ökad pendlingsmöjligheter. Fler rörliga invånare bidrar till större branschbredd, flexiblare arbetsmarknad samt större tillgång till utbildnings-, kultur- och fritidsaktiviteter.
- Kommunen ska arbeta för att minska luftföroreningar i centrala staden och andra utsatta boendemiljöer.
- Överskottsmassor ska så långt som möjligt nyttjas i samhället. Det innebär att massornas föroreningsinnehåll behöver klargöras och att lämpligheten hos platsen där massorna ska nyttjas måste bedömas. Föroreningar ska inte spridas i rena områden.
- Kommunen ska i planering, tillståndsgivning och verksamhet skydda områden och verksamheter med höga fritids- och rekreationsvärden.
- Kommunen ska i planering, tillståndsgivning och verksamhet skydda områden med höga kulturvärden.
- Alla områden och miljöer har kulturarvsvärden och även i de flesta fall estetiska och andra upplevelsevärden som ska beaktas i alla plan- och bygglovärenden.
- Kommunen ska verka för att gällande konventioner och direktiv om landskapets värden och biologisk mångfald efterlevs i alla verksamheter.
- Kommunen ska i planering, tillståndsgivning och verksamhet uppmärksamma och skydda områden med höga värden för natur och landskapsbild, ekologiskt känsliga och stora opåverkade områden.
- Vid plan- och bygglovärenden ska hänsyn tas till landskapets värden utifrån natur, kultur och friluftsliv. I områden med låg andel allemansrättslig mark ska naturmark, hav, sjöar och vattendrag särskilt värnas.
- Bevarande och utveckling av utpekade stråk, kärnområden och förbindelselänkar i stadens grönstruktur och tätortsnära grönområden ska värderas högt. Exploateringar som riskerar att fragmentera landskapets sammanhängande biotoper, vattenmiljöer och grönstråk ska underställas noggrann prövning i plan- och bygglovärenden.
- De större infrastrukturinvesteringar för transportleder och gods som kommunen i första hand bör arbeta för är följande:
 - Bergsåkerstriangeln
 - E14 Sundsvall – Matfors
 - Mittbanan
 - Timmervägen
- Skydd av yt- och grundvattenförekomster ska ges stor prioritet vid avvägningar gällande markanvändning.

Agenda 21

Sundsvalls kommun har tagit fram en handlingsplan för Agenda 21, kallat Livsmiljö Sundsvall. I denna finns 10 mål som ska fungera som vägvisare mot ett hållbart Sundsvall år 2020. Sundsvalls Agenda 21 är en viljeyttring och ett verktyg, inte ett åtgärdsprogram som ska visa färdriktningen. De 10 mål som finns i programmet inbegriper:

1. Natur – Sundsvalls natur ska skyddas. Mångfalden bland landskapets växter och djur ska bevaras. Vår stad och våra bostadsområden ska präglas av grönska, parker och planteringar.
2. Konsumtion – Vi ska på arbetet och i hemmet välja de varor och tjänster som ger minsta möjliga påverkan på natur och hälsa.
3. Kunskap – Alla Sundsvallsbor ska veta hur vårt sätt att leva och arbeta påverkar hälsa och miljö – i vår kommun och i världen.
4. Makt – Sundsvallsborna ska ha makt och starkt inflytande över arbetet för ett hållbart samhälle.
5. Hälsa – Var och en i Sundsvall ska ha möjlighet att uppnå god hälsa och livskvalitet.
6. Boende – Boendet ska vara anpassat till naturens kretslopp.
7. Produktion – Alla varor ska tillverkas resurssnålt i slutna processer. Utsläpp av skadliga ämnen, som inte bryts ned i naturen, ska upphöra helt. Utsläpp av andra ämnen ska anpassas till naturens kretslopp.
8. Energi – Endast energikällor som förnyas ska användas och energin ska användas effektivt.
9. Transporter – Transporter ska ske energisnålt och med minsta möjliga påverkan på miljö och hälsa.
10. Avfall – Inga nya avfallstippar ska anläggas i Sundsvall.



3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen meddelade 2016-06-21 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivning inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och för miljön redovisas i en miljöbeskrivning. Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

För detta projekt är miljöbeskrivningen integrerad i denna vägplanbeskrivning. Miljöförutsättningarna redovisas i avsnitt 4.5, konsekvenser i avsnitt 6.3, samt i avsnitt 6.6, påverkan under byggtiden. I kapitel 7 redovisas en samlad bedömning av planen, inklusive hur de nationella miljömålen påverkas. Hur vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gällande miljö kvalitetsnormer samt hushållningen med naturresurser redovisas i kapitel 8. Det fortsatta arbetet i projektet beskrivs i kapitel 10.

3.1 Avgränsning

Miljöbeskrivningen har avgränsats till att behandla följande identifierade miljöaspekter:

- Kulturmiljö – främst gällande eventuella okända kulturmiljövärden där markanspråk görs samt kända värden i vägen närhet.
- Naturmiljö – förlust av värden där markanspråk görs, påverkan på arter och naturvärden i vägens närhet, samt barriäreffekter av vägen.
- Rekreation och friluftsliv – barriäreffekter av vägen samt vägtrafikbuller.
- Landskapsbild – projektet innebär en breddning av vägen, vilket innebär att vägen får en mer dominerande ställning i landskapet.
- Boendemiljö och hälsa – påverkan av buller och vibrationer i boendemiljön. Utredningar görs för att ta fram vilka som är påverkade av buller och vibrationer från vägar och järnvägen.
- Mark och vatten (hushållning med naturresurser) – främst påverkan av vägtrafikens utsläpp på yt- och grundvatten samt påverkan på jord- och skogsbruket.
- Risk och säkerhet – främst avseende transporter av farligt gods.
- Byggskedets störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning under byggskedet.

Projektet bedöms inte alls eller endast obetydligt påverka följande aspekter varför de inte kommer utredas vidare:

- Luftmiljö – Trafikmängden och det öppna vägrummet gör att halterna av luftföroreningar kommer att underskrida gällande miljö kvalitetsnormer för luft med god marginal.
- Risk för ras, skred och översvämningar – ombyggnationen av vägen bedöms inte gå över områden där risk för ras, skred eller översvämningar föreligger. Risk- och skred som kan uppstå till följd av markarbeten under byggskedet kommer utredas inom ramen för byggskedets störningar. Bland annat gäller det där djupa bergskärningar blir aktuella.
- Klimatpåverkan – den ombyggda vägen bedöms inte förändra trafikmängden och hastighetsökningen bedöms bara medföra en liten eller obetydlig ökning av utsläpp av klimatpåverkande avgaser. En klimatkalkyl har upprättats och ligger till grund för att arbeta med klimatpåverkan i anläggningsskedet.

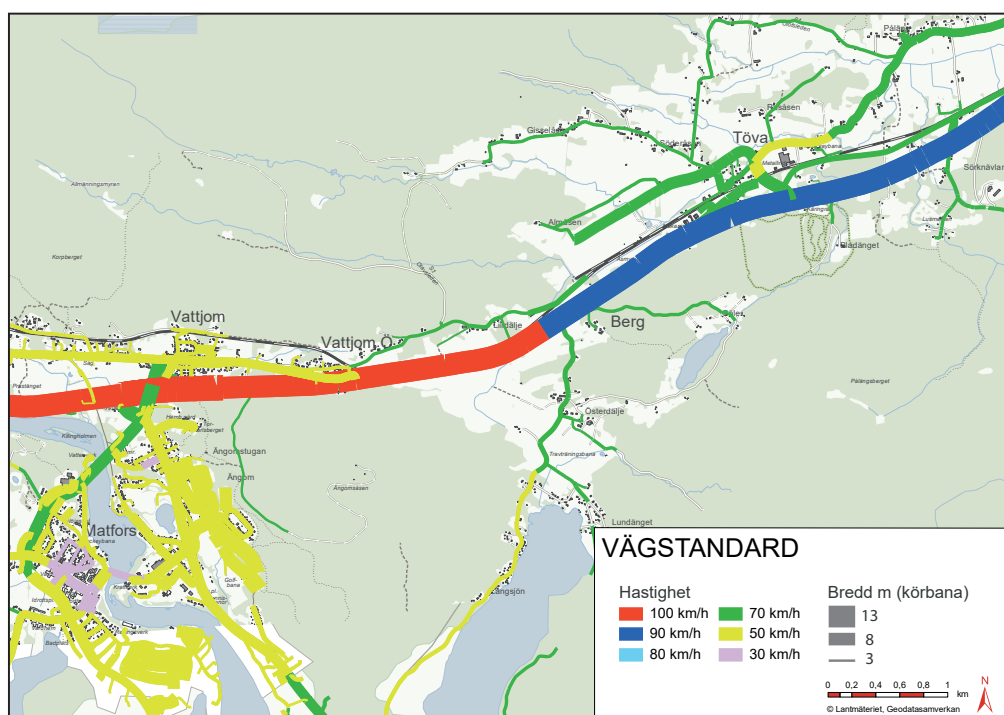
4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

4.1.1 Vägstandard

E14 mellan Sundsvall och Stöde har varierande plan- och profilstandard. Sträckan väster om Blåberget till Matfors är i huvudsak 13 meter bred med breda vägrenar och ett antal kanaliserade korsningar och trafikplats vid Matfors. Tillåten hastighet är 90/100 km/tim. Trafiksäkerheten är bristfällig på denna sträcka.

Utmed hela sträckan finns mindre korsningar och anslutningar i plan. Vägen är inte mötteseparerad och gång- och cykeltrafiken är inte separerad.



Figur 4.1:1 E14 mellan Sundsvall och Stöde har varierande plan- och profilstandard. Hastigheten på E14 är 90 och 100 km/h.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Trafik

Dagens trafik

E14 är en viktig väg för näringslivets transporter och för arbetspendling. Mellan Blåberget och Matfors är trafikflödet på E14 ca 9 000 fordon per årsmedeldygn varav ca 1 000 är tunga fordon, se figur 4.2:1.

I västlig riktning mer än halveras trafikflödet vid avfarterna till Vattjom och Matfors. Det är främst personbilstrafiken som har start-/mål i Matfors eller Vattjom. Andelen tung trafik ökar från ca 9 % till närmare 16 % väster om tätorterna.

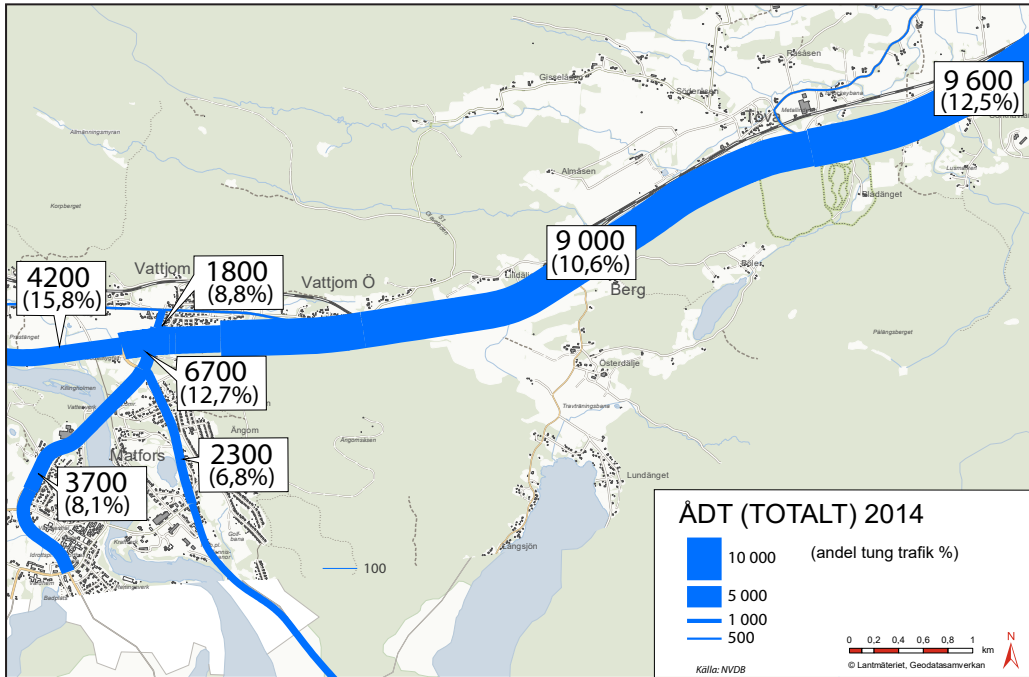
Matfors har två större vägar med årsdygnstrafik på ca 3 700 respektive ca 2 300 fordon. Avfarten till Vattjom har ett trafikflöde på ca 1 800 fordon.

E14 har en stor andel pendlingstrafik vilket innebär att trafiken har tydliga toppar mellan 07.00-08.00 samt mellan 16.00-17.00. Dessutom är trafiken

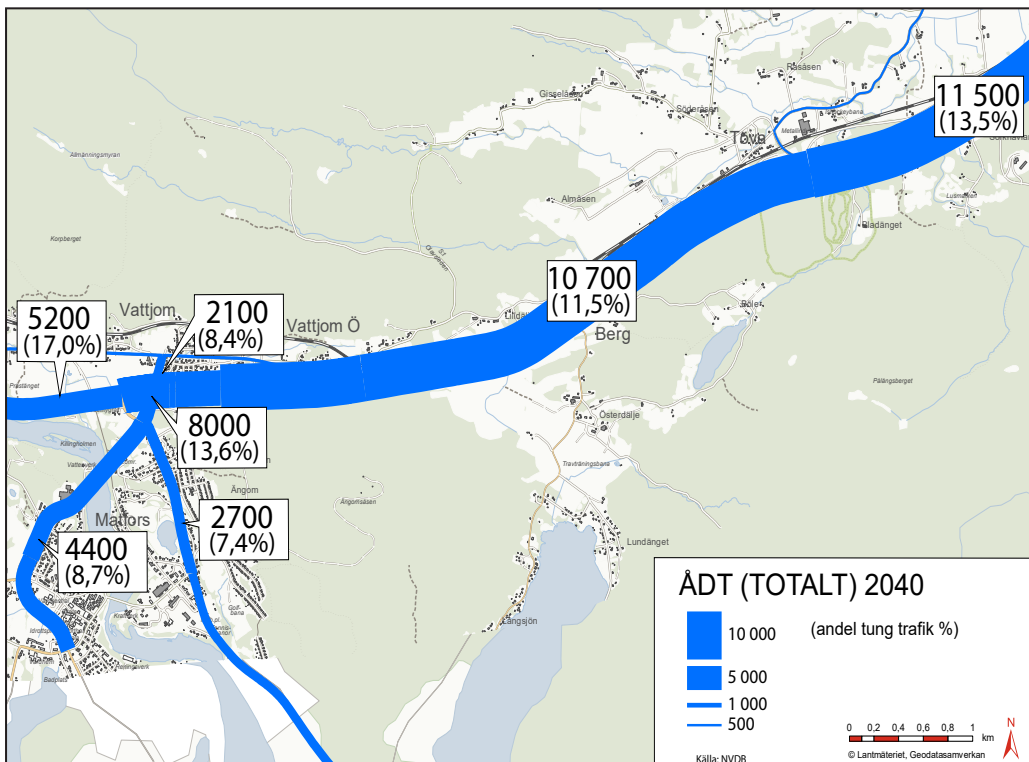
under maxtimmarna mycket ojämnt fördelad, under förmiddagens maxtimme är trafiken i riktning mot Sundsvall ca 75 % och eftermiddagens max är ca 80 % i riktning mot Matfors enligt mätningar från juni 2014. Den tunga trafiken är relativt jämt fördelad mellan 07.00 och 17.00.

Trafikprognos

I figur 4.2:2 visas flöden avseende årsmedeldygnstrafik för prognosåret 2040. Till år 2040 beräknas trafikflödet öka och ligga på drygt 11 000, varav närmare 1 600 är tung trafik, mellan Blåberget och Vattjom/Matfors.



Figur 4.2:1 Årsmedeladygnstrafik (ADT) för år 2014.



Figur 4.2:2 Årsmedeladygnstrafik (ADT) för prognosåret 2040. Kring år 2040 beräknas trafikflödet på sträckan Blåberget - Matfors vara drygt 11 000 fordon/dygn varav ca 1600 tunga fordon.

4.2.2 Kollektivtrafik

E14 är en prioriterad väg för kollektivtrafiken. Idag trafikeras sträckan Matfors-Sundsvall av Din Tur (busslinjerna 141 och 142) med totalt 19-22 per vardag i vardera riktningen. Busslinje 191 trafikerar sträckan Ånge-Sundsvall med 6-7 avgångar per vardag. Befintliga busshållplatser längs aktuell sträcka visas i figur 4.2:3.

På Mittbanan trafikerar Norrtåg sträckan Sundsvall-Östersund med stationsuppehåll i bland annat Sundsvall V och Stöde. Inga stationsupphåll görs inom lokaliseringsområdet.

Tabell 4.2:1 Antal bussar Matfors-Sundsvall, Stöde-Sundsvall

	Matfors-Sundsvall	Sundsvall-Matfors
Buss 142		
Vardagar	22	19
Lördag	12	13
Söndag	8	8
extra fred	1	2
Buss 141		
Vardagar	20	19
Lördag	0	0
Söndag	0	0

	Stöde-Sundsvall	Sundsvall-Stöde
Buss 191		
Vardagar	7	6
Lördag	2	2
Söndag	1	1

4.2.3 Gång- och cykeltrafik

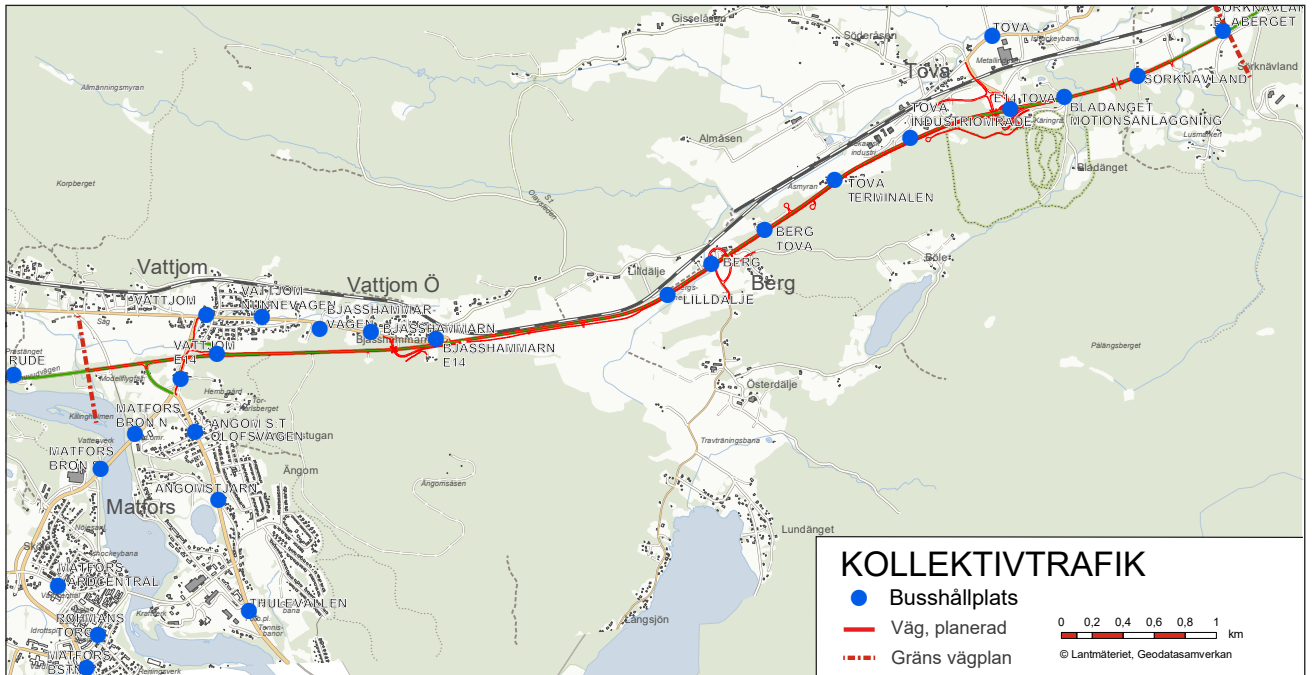
Det finns inga separerade gång- och cykelvägar längs med E14. Det finns inte heller några ordnade passagemöjligheter. I begränsad omfattning kan angränsande vägnät nyttjas, beroende på målpunkter. Det är dock inte sammanhållet och Mittbanan utgör en barriär. Detta medför att de oskyddade trafikanterna i stor utsträckning är hänvisade till E14.

4.2.4 Trafiksäkerhet

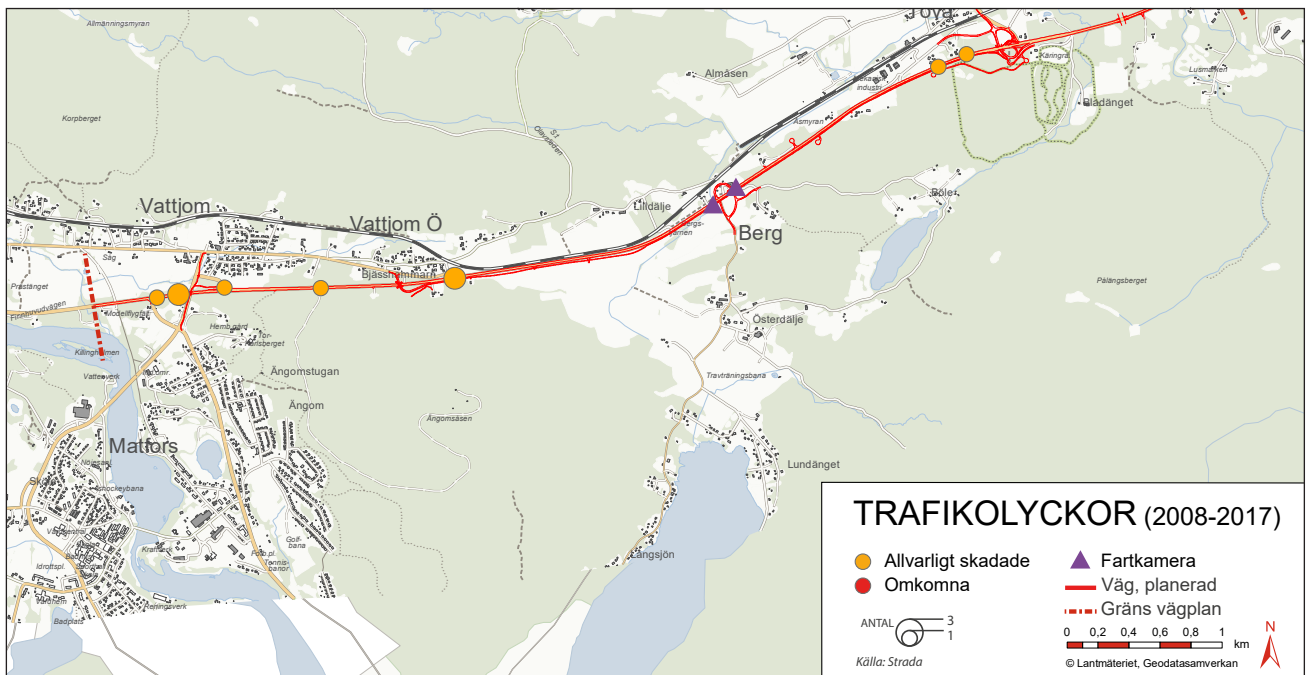
Olycksdata för perioden 2008-2017 har hämtats ur registret STRADA, ett samlingsregister över trafikolyckor med personskador i Sverige. Registret bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

Figur 4.2:4 visar olycksantalet samt var på sträckan olyckorna inträffade under perioden 2008-2017. Största koncentrationen av olyckor med allvarligt skadade var i korsningar vid Matfors och Vattjom. Under tidigare 10-årsperiod var antalet olyckor med allvarligt skadade betydligt fler.

I höjd med Berg finns även två fartkameror (ATK-kameror).



Figur 4.2:3 Befintliga busshållplatser och dess lokaliseringar längs sträckan.



Figur 4.2:4 Antal trafikolyckor mellan 2008-2017. Flest olyckor inom lokaliseringsområdet sker vid korsningar till/från Matfors och Vattjom.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befolkning och bebyggelse

I slutet av 2016 hade Sundsvalls kommun ca 98 000 invånare, varav 51 000 bor i Sundsvalls tätortsområde. I Matfors-Vattjom bor ca 4 000, i Stöde ca 700 och Nedansjö har ca 300 invånare. I vägområdets närhet finns endast ett fåtal bostäder och gårdar, se figur 4.3:1.

4.3.2 Näringsliv och sysselsättning

Sundsvall bildar tillsammans med Timrå, Härnösand och Ånge en funktionell arbetsmarknadsregion med en befolkning om 150 000 invånare. Sundsvallsregionen har en stark specialisering inom massa-, pappers-, och pappersvaruindustrin, en kapitalintensiv industri som genererar stora värden.

Sundsvalls kommun har ca 52 000 sysselsättningstillfällen (2016). Dominerande arbetsgivare är Sundsvalls kommun, Region Västernorrland samt ett antal större bolag inom tillverkningsindustri och detaljhandeln bland annat SCA, Valmet, Kubal, IKEA med flera. Arbetsplatserna har en stark koncentration till centrala Sundsvall och Birsta. På landsbygden finns enstaka gårdar och verksamheter.

Inom planområdets närhet finns ca 150 arbetsplatser, se figur 4.3:2. Följande verksamheter är de större arbetsplatserna inom eller i direkt anslutning till lokaliseringsområdet:

Sundsvall Energi, Blåberget avfallsanläggning och Kretsloppspark. Återvinninganläggning för avfall från hushåll och företag i hela Mellannorrland. Huvuddelen av verksamheten består av mottagning, sortering och mellanlagring av brännbart avfall. Brännbart grovavfall, bygg- och rivningsvirke samt trädgårdsavfall krossas och körs till energiåtervinning vid Korstaverket. Vid avfallsanläggningen hanteras även restprodukter från Korstaverket.

SCA timmerterminal i Töva. Försörjningen av skogsråvara till Tunadal och Ortviken sker till stor del genom det så kallade "Tövasystemet". Tövasystemet innebär att skogsråvara från inlandet transporteras med järnväg till Töva. Från Töva transporteras virket vidare med bil eller tåg till industrierna längs kusten.

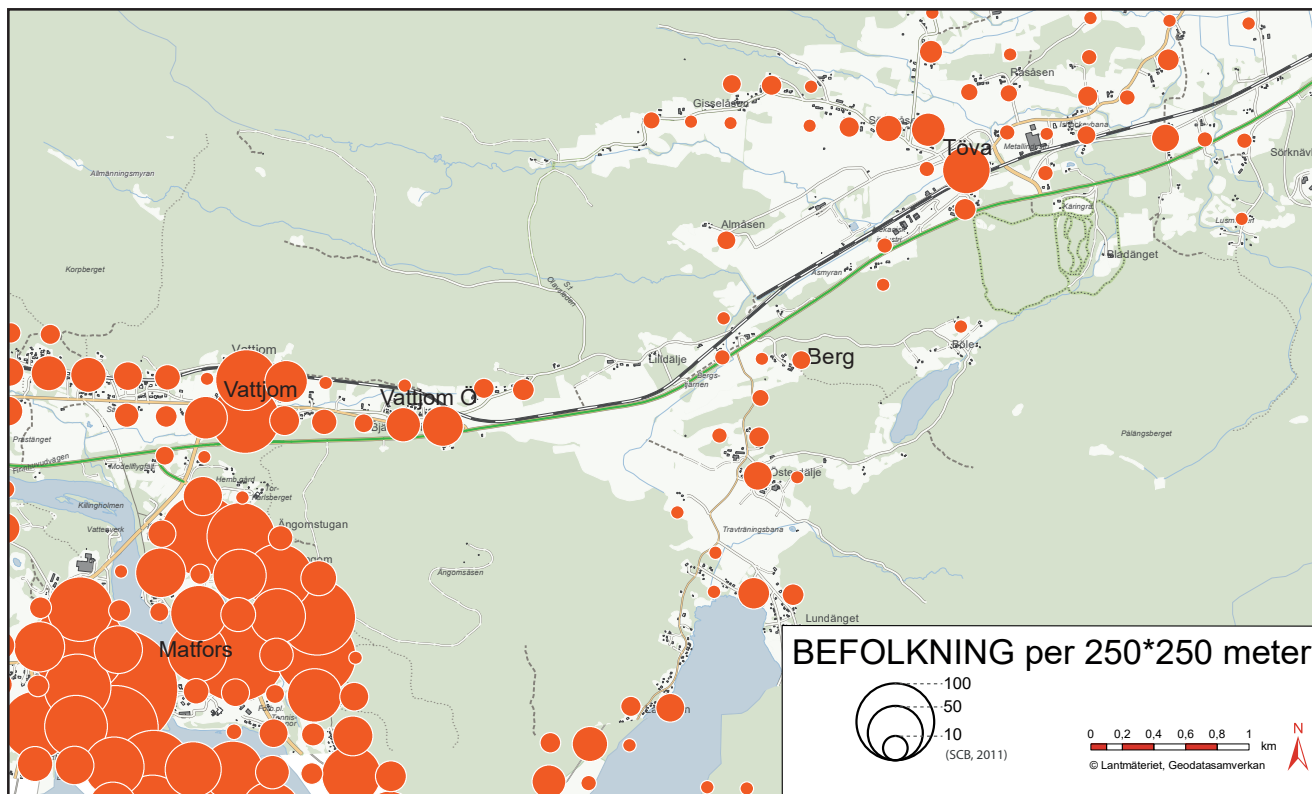
Stena Recycling i Töva. Återvinningsanläggning av metallskrot.

Trioplast i Töva. Trioplast utvecklar, tillverkar och distribuerar filmer och förpackningsmaterial för användning inom industri, jordbruk, odling, hygien och operationssjukvård, bygg, energi och avfallshantering för att nämna några områden.

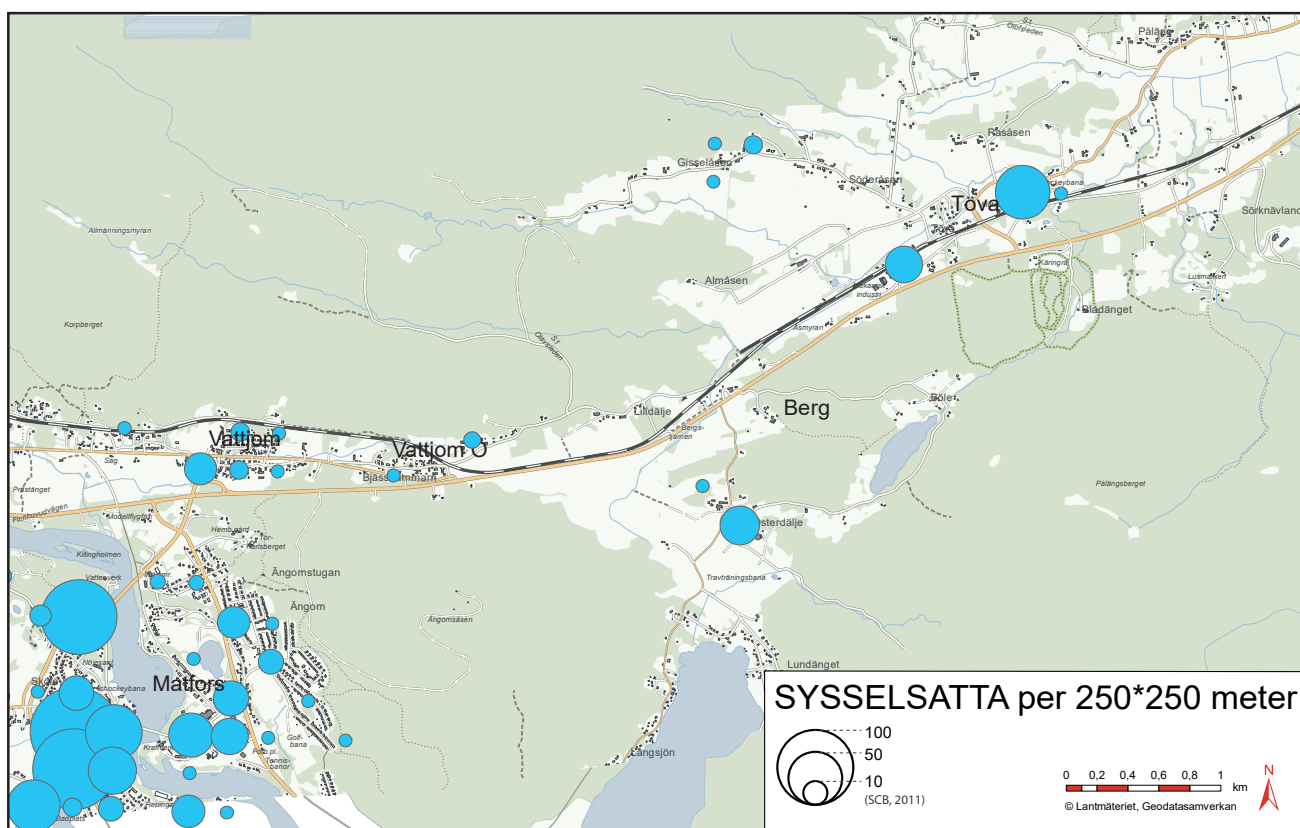
Matfors Byggtjänst. Utför det mesta inom byggnation: nyproduktion, utbyggnad, renovering och bygglovsritningar.

4.3.3 Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner

E14 är främst en viktig länk för att kunna nå målpunkter i Matfors/Vattjom samt Sundsvall. I Matfors ligger skola, livsmedelsbutiker, vårdcentral och arbetsplatser. Andra viktiga målpunkter utmed eller i nära anslutning till vägsträckan ligger Töva timmerterminal, Blåberget avfallsanläggning och elljusspåret i Töva.



Figur 4.3:1 Mantalskriven befolkning per 250*250-metersruta. Källa ÄF. baserat på SCB-statistik för år 2011.



Figur 4.3:2 Endast ett fåtal arbetsställen ligger inom lokaliseringsområdet, men i anslutning till området berörs något fler.