

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 562 delen Nolby-Kubikenborg och delen trafikplats Skönsmon-Sundsvalls resecentrum

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2016-10-31

Projektnummer: 148160



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson: Bengt-Erik Eriksson, projektledare

Författare: Sweco Civil AB

Uppdragsledare: Marie Svahn

Teknikansvarig, vägplan: Torbjörn Forslund

Rapport: Malin Axner

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Väg 562 delen Nolby-Kubikenborg och delen trafikplats Skönsmon-Sundsvalls resecentrum

Dokument ID: 1C020001

Dokumentdatum: 2016-10-31

Ärendenummer: TRV2015/41602

Fotot på framsidan är taget från gång- och cykelbro i Bredsand där väg 562, Ostkustbanan och E4 går parallellt (vy mot söder).

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	6
2.1. Planlägningsprocessen	6
2.2. Bakgrund	6
2.2.1. Projektets förutsättningar	6
2.2.2. Problem och brister	6
2.3. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)	9
2.3.1. Tidigare utredningar	9
2.3.2. Fyrstegsprincipen	9
2.4. Mål	10
2.4.1. Ändamål och projektmål	10
2.4.2. Transportpolitiska mål	10
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	10
2.6. Angränsande planering	11
2.6.1 Kommunala planer	11
2.6.2 Parallella projekt	12
3. AVGRÄNSNINGAR	13
3.1. Geografisk avgränsning	13
3.2. Avgränsning i tid	13
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	13
4.1. Markanvändning	13
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	13
4.2.1. Geologi	13
4.2.2. Broar	14
4.2.3. Brunnar	15
4.2.4. Ledningar	15
4.2.5. Belysning	15
4.3. Förutsättningar för hälsa och miljö	15
4.3.1. Riksintressen och Natura 2000-områden	15
4.3.2. Boende och hälsa	19
4.3.3. Landskap	19
4.3.4. Naturmiljö	21
4.3.5. Vattenmiljö	22
4.3.6. Kulturmiljö	23
4.3.7. Friluftsliv och rekreation	25
4.3.8. Rennäring	26

4.3.9.	Klimat och energi	26
4.3.10.	Förorenade områden	26
4.4.	Miljökvalitetsnormer	26
4.4.1.	Utomhusluft	26
4.4.2.	Fisk- och musselvatten	26
4.4.3.	Omgivningsbuller	27
4.4.4.	Vattenförekomster	27
5.	EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	27
5.1.	Riksintressen	27
5.2.	Boende och hälsa	28
5.2.1.	Luftkvalitet	28
5.2.2.	Buller och vibrationer	28
5.2.3.	Barriärverkan	28
5.2.4.	Risk	28
5.3.	Landskap	28
5.4.	Naturmiljö	28
5.5.	Vattenmiljö	29
5.6.	Kulturmiljö	29
5.7.	Friluftsliv och rekreation	29
5.8.	Rennäring	30
5.9.	Klimat och energi	30
5.10.	Förorenade områden	30
5.11.	Miljökvalitetsnormer	30
5.11.1.	Utomhusluft	30
5.11.2.	Fisk- och musselvatten	30
5.11.3.	Omgivningsbuller	30
5.11.4.	Vattenförekomster	30
6.	FORTSATT ARBETE	30
6.1.	Planläggning	30
6.2.	Viktiga frågeställningar	31
7.	KÄLLOR	32

1. Sammanfattning

Väg 562 har tidigare utgjort E4 mellan Myre och Skönsberg i Sundsvalls kommun. När en ny E4 byggdes parallellt med den befintliga E4:an uppstod ett behov av att åtgärda den före detta europavägen. Projektet omfattar ombyggnation av väg 562 mellan Tunavägen i Nolby fram till infarten till Preem-macken strax öster om Sundsvalls resecentrum. Projektet är indelat i två delsträckor (södra och norra), detta beror på att en kortare sträcka vid Sundsvallsbrons södra landfäste redan har blivit ombyggd. Vägsträcka som omfattas av projektet är cirka 11,5 km lång.

Syftet med projektet är att skapa en lokalgata med bra framkomlighet för kollektivtrafik, oskyddade trafikanter, transporter till industrier och handel, samt för de som reser med bil.

Viktiga aspekter i projektet är landskapsbild/gestaltning, påverkan på riksintressen och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Övergripande mål för projektet är att de ska gynna uppfyllelsen av de nationellt uppsatta miljömålen samt de transportpolitiska målen. Projektet bedöms ge positiva konsekvenser eller ingen påverkan på samtliga uppsatta mål. Förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt kommer att förbättras efter ombyggnationen vilket är bidragande orsaker till att måloppfyllelsen gynnas.

För projektet finns även mer specifika mål uppsatta. Dessa är främst inriktade på att vägen ska anpassas till sin nya funktion som lokal väg med bättre tillgänglighet och trivsel för boende och besökare. Väg 562 ska även ha en funktion som omledningsväg vid tillfällen då E4 stängs av. Projektet kommer att utgå från dessa mål under projekteringen, och i största möjliga mån göra anpassningar för att uppfylla dem.

Riksintressen för infrastruktur finns inom utredningsområdet, påverkan bedöms inte ske så att några negativa konsekvenser uppstår. Dessutom finns riksintresse för naturvård och kulturmiljövård inom utredningsområdet, dessa bedöms inte påverkas negativt då vägen i princip anpassas inom sitt nuvarande vägområde och vägbredden minskar. Inga Natura 2000-områden berörs.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se figur 2.1.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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 Planläggningsprocessen för projekt utan alternativa vägdragningar, samt där länsstyrelsen har beslutat att ingen betydande miljöpåverkan sker till följd av projektet. Detta projekt är nu i den första fasen då ett samrådsunderlag tas fram.

2.2. Bakgrund

2.2.1. Projektets förutsättningar

Väg 562 (delen inom projektet) har tidigare utgjort E4 söder om Sundsvall. När E4 mellan Myre och Skönsberg drogs om i ny sträckning flyttades en stor del trafik över från den gamla E4-sträckningen till den nya E4:an. Detta har föranlett ett behov av att anpassa väg 562 till en lägre trafikmängd. Möjlighet finns nu att förbättra boendemiljön längs vägen och att öka tillgängligheten i närområdet.

2.2.2. Problem och brister

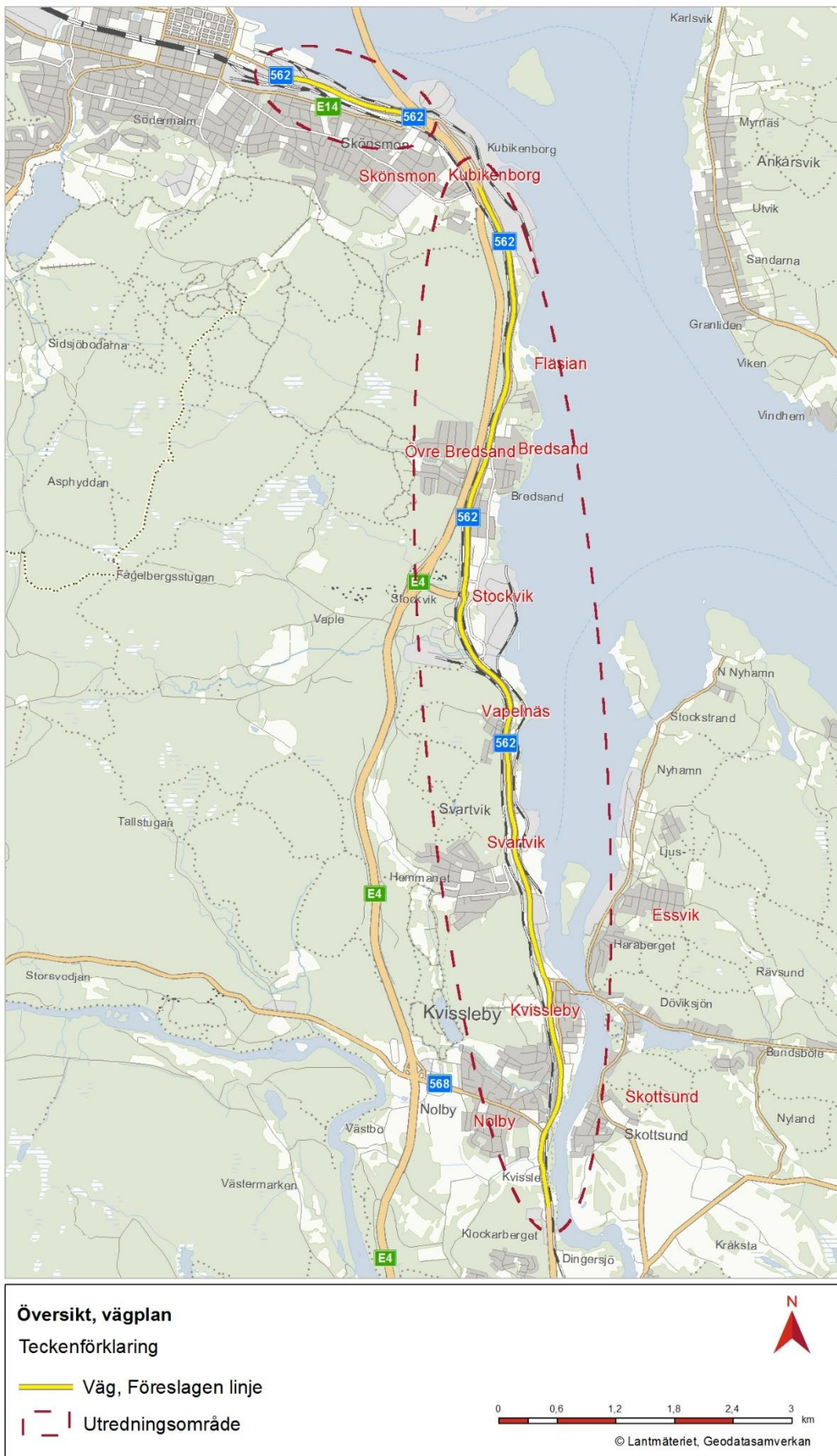
De brister som råder längs vägen är främst knutna till vägens utformning och dålig framkomlighet för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelväg finns för delar av sträckan. Där gång- och cykelväg saknas kan det för vissa delar vara möjligt att gå och cykla inne i bostadsområdena eller längs strandkanten, dock medför detta en omväg för de som till exempel cyklar till arbetsplatser i Sundsvalls tätort.

Utformningen av busshållplatser och passager över väg 562 har brister gällande trafiksäkerhet. Det råder även brister i trafiksäkerhet i flera korsningar och vid direktutfarter längs vägen.

Längs hela sträckan är den estetiska utformningen bristfällig.



Figur 2.2 Väg 562 Vy mot korsningen med Harabergsvägen i Kvissleby.



Figur 2.3 Översiktskarta väg 562 mellan Nölby och Sundsvall

2.3. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)

2.3.1. Tidigare utredningar

Idéstudie Befintlig E4 Sundsvall, delen Stockvik-Skönsberg, 2008 (Trafikverket/Sundsvalls kommun). Utredning av alternativ utformning för den då befintliga E4 (väg 562). Flera alternativ togs fram och för dessa bedömdes anläggningskostnaderna. Föreslaget alternativ innebär att vägen smalnas av till 7-8 meters bredd. En gång- och cykelväg anläggs längs sträckan, utom för delsträckan Stockvik-Bredsand. Genom Bredsand hänvisas oskyddade trafikanter till Stockviksvägen, som är en lokalgata mellan Stockviksverken och Nedre Bredsand.

Upprustningsprogram en idéstudie för befintlig väg Myre-Stockvik, 2008 (Trafikverket). Utredning av alternativ utformning av befintlig E4 till lokalgata och landsväg. Vägen föreslås smalnas av till 6-7,5 meters bredd och en längsgående gång- och cykelväg med 2,5-3 meters bredd föreslås längs hela sträckan.

Åtgärdsvalsstudie Resor Njurunda-Sundsvall, 2014 (Trafikverket). Underlag till fortsatt projektering av väg 562, med fokus på att öka möjligheterna för hållbart resande. För mer info se www.trafikverket.se.

2.3.2. Fyrstegsprincipen

Metoden för att välja rätt omfattning av åtgärd för att lösa ett problem sker enligt fyrstegsprincipen. Denna går ut på att alla åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

1. Tänk om - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

För att minska den befintliga vägens bredd och därmed ge plats åt en gång- och cykelväg, krävs åtgärder enligt steg 3. Ombyggnationerna kommer till stor del att rymmas inom befintligt vägområde och endast ge mindre påverkan på omgivande mark. Inom projektet kommer det även att krävas lösningar inom steg 1 och 2, detta för att förbättra möjligheterna och viljan till att resa kollektivt och hållbart. Steg 1 och 2 innebär anpassningar i samband med kommunal planering.

2.4. Mål

2.4.1. Ändamål och projektmål

Projektet ska bidra till:

- En väg som är väl anpassad till sin funktion som länk i ett lokalt huvudvägnät.
- God framkomlighet och säkerhet, framförallt för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken.
- God boendemiljö längs vägen.
- Möjlighet till nya exploateringar.
- Möjlighet till omledning vid eventuell avstängning av E4.
- Turistväg med vackra utblickar och god tillgänglighet till intressanta kulturmiljöer och friluftsliv.

2.4.2. 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. Målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet innebär att tillgänglighet ska skapas för människor och gods. En god kvalitet ska råda i transportsystemet och det ska även vara jämställt med avseende på mäns och kvinnors transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska vara hållbart med avseende på säkerhet, miljö och hälsa.

2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

Väg 562 är kategoriserad som sekundär länsväg. Vägbredden varierar mellan 11 och 26 meter. Den södra delsträckan har en generell vägbredd om 13 meter. Den norra delsträckan är generellt cirka 11 meter bred. Hastighetsgränsen är 70 km/h, förutom en kortare sträcka vid Kvissleby där hastighetsgränsen är 50 km/h. Vägen är tvåfilig, på några ställen finns höger- eller vänstersvängfält. Flera signalreglerade korsningar finns längs den södra sträckan, det finns även signalreglerade övergångar för skyddade trafikanter. Längs den norra delsträckan finns inga signalregleringar.

Trafikmängden på den södra delsträckan, Nolby-Fridhemsgatan, varierar mellan 3900 till 7000 fordon/dygn, andel tung trafik varierar mellan 10-20 procent. Den högre trafikmängden finns mellan Nolby och Stockvik. För den norra delsträckan, Björneborgsgatan-resecentrum, är trafikmängden 8400 fordon/dygn, andel tung trafik är ca 10 procent. (Trafiksiffror från år 2015, PM Trafikprognos, Sweco).

Ett antal broar berörs inom projektet, främst inom den södra delen, se tabell 4.1.

Trafikolyckorna med personskador längs väg 562 (de delar som omfattas av projektet) har markant minskat sedan ny E4 tog i drift vid årsskiftet 2014/2015. Uppgifter från databasen STRADA, som är en nationell databas för inrapportering av personolyckor från polis och

akutsjukvård, visar på att det tidigare förekom omkring 20 personolyckor per år. 2015 skedde 7 personolyckor och hittills i år (augusti 2016) har det skett 2 personolyckor.

2.6. Angränsande planering

2.6.1 Kommunal planering

Utredningsområdet ligger i Sundsvalls kommun och omfattas av *Översiktsplan Sundsvalls 2021, antagen 2014-05-26*. Projektet bedöms överensstämma med avsikterna i översiktsplanen då den anger att kommunen ska främja gång- och cykeltrafik i befolkningstäta områden, göra en omställning till ett mer kollektivt åkande, samt att boendemiljön ska vara trygg med avseende på trafikmiljö och oskyddade trafikanter.

Tabell 2.1 Förteckning över de detaljplaner som ligger inom utredningsområdet.

PLANBET	PLANTYP	PLNAMN
2281K-S277	SPL	VINDSKÄRSUDDE, SÖDRA INFARTSLEDEN
2281K-DP-216	DP	OMRÅDE VID KOLVÄGEN, POSTTERMINALENS OM- OCH TILLBYGGNAD, SKÖNSMON
2281K-S45	SPL	BANGÅRDS O HAMNOMRÅDENA, ÄNDR
2281K-S1338	SPL	INRE HAMNEN, ÄNDR O UTVIDGN
2281K-S1329	SPL	GRÄNGES ALUMINIUM, KUMO, STG 3612 MFL
2281K-DP-392	DP	GC-BRO ÖVER NY E4, OKB OCH KUSTVÄGEN I BREDSAND
2281K-NJU-2	BPL	DINGERSJÖBY, DELAR AV
2281K-NJU-439	SPL	CENTRALA BREDSAND
2281K-NJU-37	SPL	NEDRE BREDSAND, DEL AV
2281K-DP-310	DP	FLÄSIANS CAMPING OCH HAVSBAD
2281K-NJU-6	BPL	NOLBY, KVISSLE MFL (SVARTVIKSPLANEN)
2281K-DP-373	DP	SVARTVIK NORRA
2281K-NJU-5	BPL	NOLBY, KVISSLE, DINGERSJÖ (STOCKVIKSPLANEN)
2281K-NJU-413	SPL	STOCKVIK 2:1 MFL (STOCKVIKSVERKEN)
2281K-NJU-9	BPL	NOLBY, KVISSLE O DINGERSJÖ (STOCKVIKSPLANEN)
2281K-NJU-4	BPL	DINGERSJÖ BY, DELAR AV
2281K-NJU-439	SPL	CENTRALA BREDSAND
2281K-NJU-31	SPL	CENTRALA KVISSLEBY
2281K-DP-288	DP	POSTEN, KVISSLEBY
2281K-NJU-426	SPL	KVISSLE 1:131 (UPPRUSTN E4 KVISSLEBY)
2281K-NJU-74	SPL	CENTRALA KVISSLEBY
2281K-NJU-415	SPL	NY HARABERGSBRO
2281K-DP-267	DP	OMRÅDE MELLAN TUNAVÄGEN OCH NOLBYBÄCKEN
2281K-NJU-58	SPL	NOLBY (NORR OM TUNAVÄGEN)
2281K-NJU-360	SPL	KV TYPOGRAFIEN MFL, KVISSLEBY
2281K-NJU-31	SPL	CENTRALA KVISSLEBY
2281K-DP-262	DP	VÅRD CENTRAL I KVISSLEBY
2281K-NJU-359	SPL	NOLBY 1:43 MFL, KVISSLEBY
2281K-DP-382	DP	ETT OMRÅDE SÖDER OM FOLKETS HUS, NOLBY 5:9 MFL
2281K-NJU-31	SPL	CENTRALA KVISSLEBY

Samråd kommer att hållas med kommunen angående bedömningen om vägåtgärden innebär en större eller mindre avvikelse från innehållet i detaljplanerna. Om det bedöms att projektet inte ryms inom ramarna för detaljplanerna kommer en ändring av dessa att krävas innan byggnation kan starta.

2.6.2 Parallella projekt

Väg 562 kommer att byggas om hela sträckan från Njurundabommen till Skönsberg. Anpassningen kommer att utföras i olika etapper. Trafikverket utreder också järnvägssträckning både söder och norr om Sundsvall. Mer information om dessa projekt finns på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se.

Det industrispår som går under väg 562, strax öster om projektets slut vid Preem-macken, kan komma att flyttas för att istället passera under väg 562 närmare Sundsvallsbrons södra landfäste.

Den parallellt gående Ostkustbanan utreds för ombyggnation till dubbelspår. Väg 562 kommer i projekteringen att anpassas till planerna för Ostkustbanan.

Sundsvalls kommun planerar att bygga bostäder och kommersiella lokaler på Södra kajen. Samverkan mellan projekten behövs för att projektera anslutande vägar mellan väg 562 och Södra kajen.

Ombyggnation av Sundsvalls resecentrum och bangården, som är ett led i kommunens satsning med att förbättra järnvägen genom staden. Ett centralt resecentrum vid befintlig järnvägsstation ska byggas.



Figur 2.5 Ett industrispår passerar i tunnel under väg 562 vid projektets slut i norr. Spåret ska eventuellt flyttas. I bakgrunden skymtar byggnader från Södra kajen, samt Sundsvallsbron.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Vägplanen omfattar väg 562 mellan Nolby och Sundsvall, se figur 2.3. Geografiskt avgränsas vägplanen i söder vid Tunavägen, i norr sträcker den sig fram till korsningen till Fridhemsgatan. Därefter tar den vid efter cirkulationsplatsen intill oljehamnen, vid Björneborgsgatan och avslutas vid Preem på Landsvägsallén.

Då vägplanen omfattar ombyggnad av en redan befintlig väg är influensområdet vad gäller miljö relativt avgränsat till vägens direkta närområde. För buller och luftföroreningar är influensområdet större och inte geografiskt avgränsat i samrådsunderlaget.

Samrådsunderlaget fokuserar på de intresseområden som antas kunna beröras av föreslagna åtgärder. Naturmiljö, landskapsbild, kulturmiljö och friluftsliv bedöms vara de miljöaspekter som berörs mest.

I detta dokument redovisas de förutsättningar, samt effekter och konsekvenser som anses vara relevanta för planen. Skadeförebyggande åtgärder kommer att beskrivas i kommande vägplan med tillhörande prövningar.

3.2. Avgränsning i tid

Planeringen av projektet är i sitt startskede. Samråd och undersökningar av vägen kommer att ske löpande under planeringstiden.

Byggtiden för projektet är beräknad till år 2018-2019.

4. Förutsättningar

4.1. Markanvändning

I Sundsvalls kommun bor drygt 96000 människor, varav omkring 15000 bor i bostadsområdena mellan Njurunda och Skönsmon (www.sundsvall.se, 2016). Bostäderna i vägens närområde består av både villor och lägenheter. Mot havsområdena finns områden blandade av permanentboende och fritidshus.

Hela kuststräckan söder om Sundsvall är starkt präglad av industri- och företagslokaler. Här finns några av Sundsvalls största industribyggnader, som aluminiumsmältverket Kubal och Akzo Nobels två fabriksområden för kemisk industri.

Ett mindre område av jordbruksmark finns i projektets södra del, i övrigt består kringliggande obebyggd mark av skog.

4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

4.2.1. Geologi

Översiktliga geotekniska förhållanden

Generellt för sträckan ses ytliga moräner ovan berg. Ställvis förekommer vikar upp från kusten med grövre svallade sediment som sträcker sig upp i förekommande dalgångar längs

sträckan. I områden med vattenföring och här främst Vapelbäcken ses viss förekomst av finjordar såsom lera och silt.

Beskrivning från syd till norr

Från korsningen Tunavägen och genom Kvissleby ses uteslutande isälvsediment vilka sedermera täcks av fyllningar när vägen lämnar Kvissleby. Längs kusten och ställvis under vägen fortsätter fyllningarna att förekomma fram till Stockvik där Vapelbäcken har sitt utlopp och naturliga jordar tar vid. Försättningsvis genom Bredsand ses ytliga lager av postglaciala jordar såsom sand och grus vilka underlagras av morän. Bredsandsbäckens dalgång passeras med svallade grus och sandsediment. Vägen fortsätter mot Fläsian på idel moränmark vilken sedermera övergår till berg med tunt eller inget ytligt skikt av morän. Vid passagen med Fridhemsgatan passeras uppfyllt område vilken övergår till varierade isälvsediment. Förbi Sundsvallsbron och oljehamnen passeras ytligt lager av lera vilken underlagras av fortsatta isälvsediment. Sträckan avslutas fortsatt på isälvsediment.

Vid översiktlig genomgång av sträckan ses inga stora geotekniska hinder för ombyggnation av vägen och byggharheten ur ett geotekniskt perspektiv är god.

4.2.2. Broar

Projektet berör åtta broar längs sträckan, se tabell 4.1.

Tabell 4.1 Broar som passeras inom projektet.

Broid	Namn	Brotyp	Byggår
22-16-1	Bro över järnvägsspår vid Nolby	Vägbro	1974
22-993-1	Bro över gång- och cykelväg vid Kvissleby	Vägbro	1971
22-17-1	Bro över Vapelbäcken vid Stockvik	Vägbro	1940
22-330-1	Bro över fabrikspår vid Stockvik	Vägbro	1948
22-1600-1	Bro över järnväg (Ostkustbanan) och industrispår vid Stockviksverken på rampväg	Vägbro	2014
22-958-1	Bro över gångväg söder om Sodom (Bredsandsbäcken)	Vägbro	1968
22-1603-1	Gång- och cykelbro över allmän väg och järnväg (Ostkustbanan) vid Bredsand	Gång- och cykelbro	2014
22-1053-1	Bro över gång- och cykelväg vid Bredsand	Vägbro	1978
22-973-1	Bro över spår vid mon i Sundsvall och väg 562	Vägbro	1975



Figur 4.1 Gång- och cykelbro i Bredsand. Bron passerar över väg 562, Ostkustbanan och E4.

4.2.3. Brunnar

Det finns omkring 20 brunnar längs väg 562 som har registrerats i Brunnsarkivet. De flesta av brunnarna är energibrunnar, övriga brunnar har okänt användningsområde. Brunnar kommer att inventeras längre fram i projekteringen.

4.2.4. Ledningar

Ledningar finns både i mark och luft längs väg 562. Uppgifter om ledningar och ledningsägare kommer att kompletteras till kommande skede.

4.2.5. Belysning

Väg 562 är i dagsläget belyst. Behovet av att även efter vägåtgärd belysa vägen är stort. Detta beror på att det finns många boende längs vägen och att vägen ska utformas för att öka gång- och cykeltrafiken i närområdet och in till Sundsvall. Belysningen bör utformas för att ge tätortskaraktär, säkra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och säkra tillgängligheten.

Projektet ingår i den belysningsklass som gäller för tätort, samt gång- och cykelväg enligt VGU 2015 (Vägar och gators utformning, Trafikverket). Samtliga gång- och cykelvägar ska enligt VGU belysas när de är belägna inom tätort. Där väg och gång- och cykelväg är intilliggande kan belysningen samordnas.

4.3. Förutsättningar för hälsa och miljö

4.3.1. Riksintressen och Natura 2000-områden

Vägplanen berör flera områden med riksintressen i området kring Nolby och Ljungan.

Ljungans dalgång är av riksintresse för Naturvård (81172 Nedre Ljungan) och Friluftsliv (8108 Nedre Ljungan) enligt 3:6 miljöbalken. Ljungan är också av riksintressen enligt 4:6 miljöbalken beträffande skydd mot vattenkraftutbyggnad.

Två områden kring Nolby är utpekade som riksintresse för kulturmiljövård (81003 Nolby och 81014 Ljungans dalgång) enligt 3:6 miljöbalken.

Ostkustbanan och väg E4 är av riksintresse för kommunikationer enligt 3:8 miljöbalken.

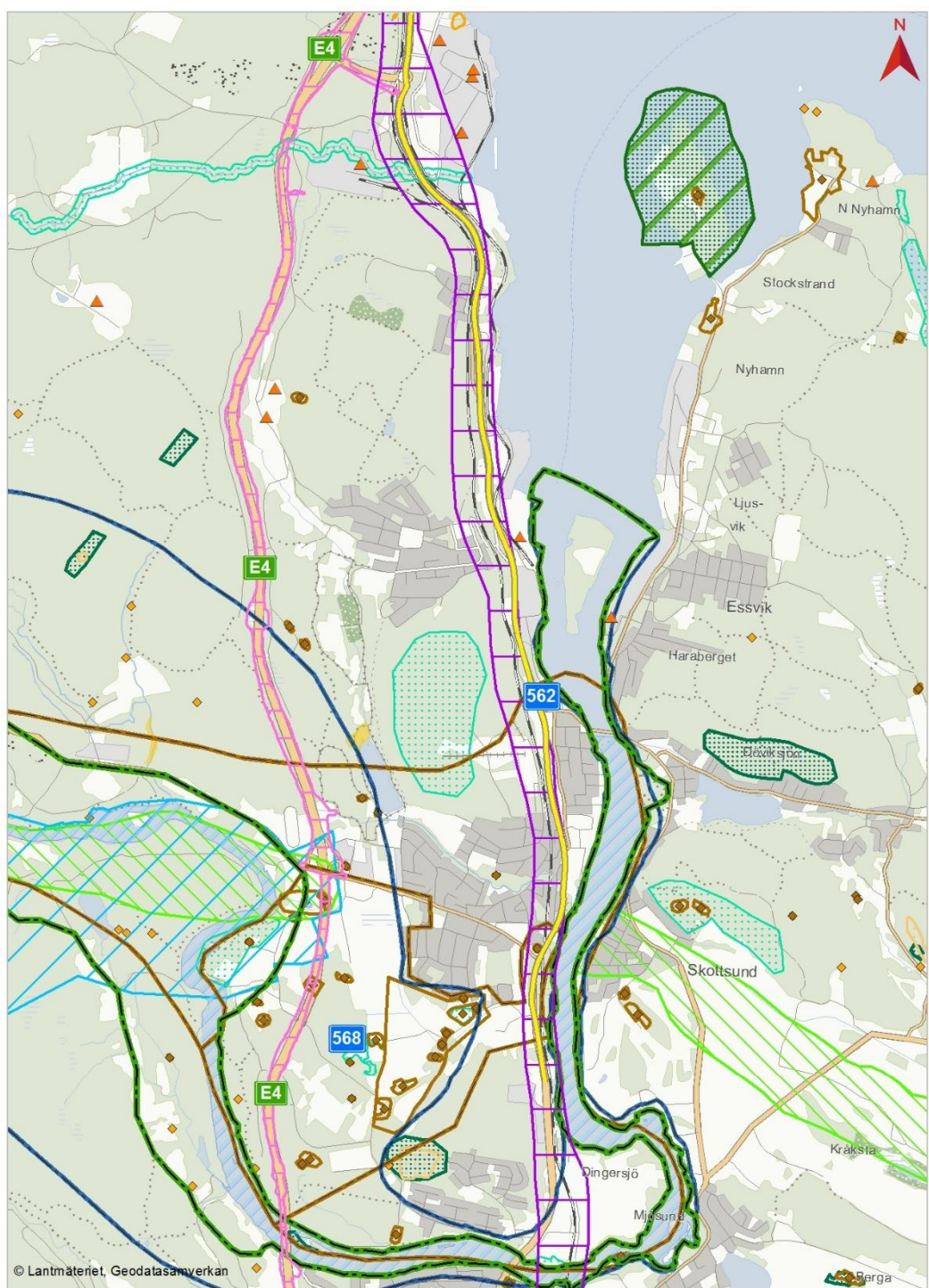
Riksintresse för kommunikationer enligt 3:8 miljöbalken berör även riksintresse för befintlig hamn som finns i Sundsvallsfjärden mellan innerstaden och Tjuvholmen, samt vid Svartvik. I Sundsvallsfjärden finns även riksintressen för sjöfart.

Havsområdet från Bredsand och norrut till Alnösundet är av riksintresse för yrkesfiske hav enligt 3:5 miljöbalken.

Inga Natura 2000-områden berörs av projektet.



Figur 4.2 Gravkulle i Nolby (RAÄ Njurunda 114:1) inom riksintresse för kulturmiljövård (81003 Nolby). Bakom gravkullen skymtas väg 562.



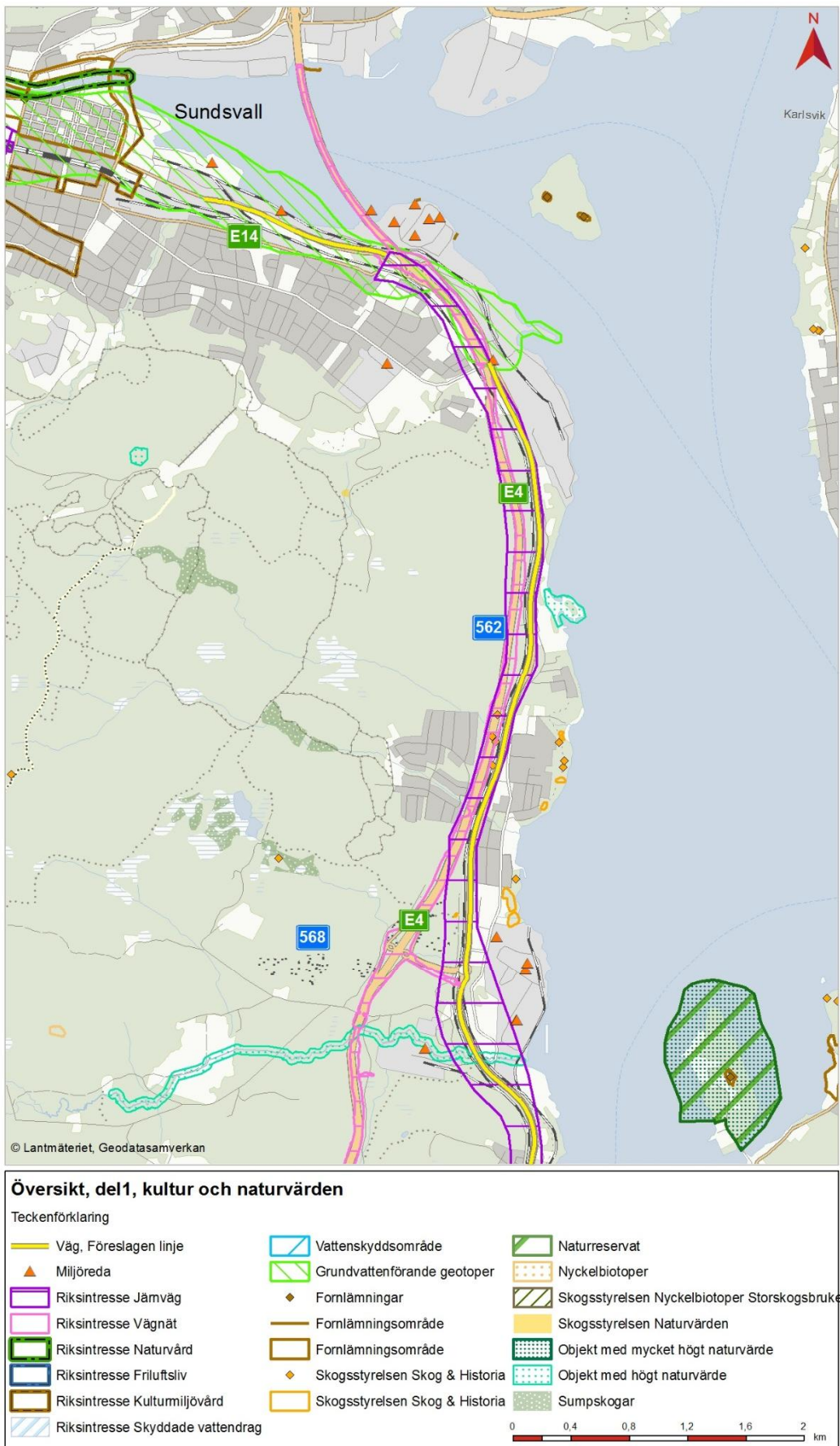
Översikt, del2, kultur och naturvärden

Teckenförklaring

Väg, Föreslagen linje	Vattenskyddsområde	Naturreservat
Miljöreda	Grundvattenförande geotoper	Nyckelbiotoper
Riksintresse Järnväg	Fornlämningar	Skogsstyrelsen Nyckelbiotoper Storskogsbruket
Riksintresse Vagnät	Fornlämningsområde	Skogsstyrelsen Naturvärden
Riksintresse Naturvård	Fornlämningsområde	Objekt med mycket högt naturvärde
Riksintresse Friluftsliv	Skogsstyrelsen Skog & Historia	Objekt med högt naturvärde
Riksintresse Kulturmiljövård	Skogsstyrelsen Skog & Historia	Sumpskogar
Riksintresse Skyddade vattendrag		

0 0,4 0,8 1,2 1,6 2 km

Figur 4.3 Natur- och kulturvärden mellan Nylby och Skottssund.



Figur 4.4 Natur- och kulturvärden mellan Skottssund och Sundsvalls resecentrum.

4.3.2. Boende och hälsa

Längs vägsträckan finns många boende. De flesta bor inne i bostadsområden och inte direkt mot väg 562. De områden som främst har boende nära vägen är Nolby, Svartvik och Bredsand. Inom hela projektets närområde är infrastrukturen i form av vägar och järnväg mycket påtaglig. Väg 562 upplevs liten i jämförelse med E4 och Ostkustbanan. Dock är det väg 562 som passeras av gående och är den lokala gata som binder samman bostadsområdena kring vägen.

Luftkvalitet

Luften lokalt kring vägen kan antas ha förbättrats avsevärt när ny E4 togs i drift. Det går dock fortfarande mycket trafik på väg 562 och utsläppen till luft kan påverka människor negativt, särskilt vid rusningstrafik på morgon och eftermiddag. För de delar av projektet som E4 och Ostkustbanan ligger nära väg 562 påverkas luftkvaliteten även av dessa i form av damning och utsläpp från fordon.

Buller och vibrationer

Väg 562 har genom nydragningen av E4 fått en betydligt mindre andel genomfartstrafik. Bullerstörning från vägen har minskat, dock har nya E4 inneburit en förändrad bullerbild för boende främst i Bredsand, där nya E4, väg 562, samt Ostkustbanan går nära intill varandra. Buller och vibrationer kommer utredas gemensamt för all statlig infrastruktur i området. Inventering av berörda fastigheter kommer genomföras för att kunna föreslå lämpliga bullerdämpande åtgärder.

Barriärverkan

Väg 562 går tätt intill Ostkustbanan längs hela projektet, väster om järnvägsspåret går E4 i samma riktning som väg 562 och Ostkustbanan. Tillsammans utgör de en stark barriär i landskapet. Väg 562 har några planskilda passager och ett antal bevakade och obevakade övergångsställen. Förutom vid dessa passager upplevs vägen som osäker att korsa. Vägen är bred och utgör i och med detta även en visuell barriär.

Övergångar över vägen som i dag inte anses som säkra för gång- och cykeltrafikanter ses över i kommande vägutformning.

Risk

Väg 562 var innan nydragningen av E4 en rekommenderad väg för farligt gods. Längs väg 562 finns flera industrier som fraktar råvaror, kemikalier och sina produkter på infrastrukturen i området. Förutsättningen för aktuell vägombyggnad är att den i fortsättningen kan användas som omledningsväg, om E4 stängs av.

4.3.3. Landskap

Människors upplevelse av landskapet kan delas upp i ett trafikant- och åskådarperspektiv. Trafikantperspektivet handlar om hur människor längs med vägen upplever landskapet, exempelvis bilister, cyklister och gående. Åskådarperspektivet handlar om hur vägen upplevs av boende och besökare i det omgivande landskapet.

Trafikantperspektivet

Väg 562 slingrar sig fram utmed Ljungan och Bottenhavets kustlandskap. Resenären passerar ett fåtal men viktiga utblickar mot vattnet på vägen mellan Nolby och Sundsvall.

Flera starka landmärken ger karaktär åt landskapet. Landmärkena hjälper trafikanten att relatera till platsen och underlättar orienterbarheten.

Vägen passerar igenom flera samhällen på vägen mellan Nolby och Sundsvall. En del av bebyggelsen är belägen i nära anslutning till väg 562. Järnvägen löper parallellt med vägen längs den aktuella vägsträckan. Ibland ligger järnvägen och väg 562 nära varandra vilket skapar ett trångt vägrum.



Figur 4.3 Utblick från väg 562 i Svartvik. I förgrunden ses ett industrispår och i bakgrunden ses båthamnen i Klampenborg och längre bort Alnön.

Åskådarperspektivet

Landskapet intill väg 562 är kuperat och mosaikartat. Odlingsmark förekommer i samband med flera kulturhistoriska lämningar. Detta tyder på en lång kontinuitet av odling vid dessa marker. Skogsmarker finns främst på höjderna där det har varit svårt att bedriva jordbruk.

Närheten till kusten och Ljungan utgör ett strategiskt läge för människors etablering på platsen, både idag och historiskt. Flertalet kulturhistoriska lämningar vittnar om verksamhet långt tillbaka i tiden. Vägen kantas av industriell bebyggelse där närheten till havet har spelat en central roll. Flera samhällen har växt fram i samband med dessa industrier. Närheten till Sundsvall spelar en viktig roll i förståelsen för samhällenas utveckling.

Några känsliga områden och kommande anpassningar som har identifierats är:

- Den stora gravhögen i Nolby samt omgivande odlingsmarker.
- Den starkt lutande terrängen mot Ljungan och Östersjön som medför noggrann gestaltning av slänter, skärningar och murar.
- Anpassning av väg 562 för att göra plats för Ostkustbanans nya dragning.

- Svartviks industriminne är en känslig kulturhistorisk miljö där noggranna gestaltungsåtgärder måste vidtas.
- Industrimiljöer längs sträckan ska bevaras och deras verksamheter beaktas vid projekteringen.
- Bevara vyer över landskap och utblickar mot havet.
- Behov av att förstärka entrén till Sundsvall, samt öka den stadsmässiga känslan i de mindre samhällen som finns längs vägen.



Figur 4.4 Industribyggnader som kantar väg 562 i Stockvik.

4.3.4. Naturmiljö

Naturen kring väg 562 är starkt påverkad av infrastruktur. Detta betyder dock inte att området skulle vara fritt från naturvärden. I norr består stora delar av området av stadsnära bebyggelse. Vapelbäcken, som rinner genom området vid industrierna vid Stockvik, har vandrande havsöring. Skogsstyrelsen har bedömt att detta område har högt naturvärde.

I samband med byggandet av ny E4 lades delar av Södra Bredsandbäcken om och den del som rinner under ny E4 och järnvägen konstruerades som en öppen betongkylvert med slitssteg för att fisk och andra vattenorganismer ska ha vandringsmöjlighet.

Vid berget mellan Vapelnäs och Hemmanet finns det största sammanhängande skogsområdet inom inventeringsområdet. Här finns hällmarkstallskogar, granslutningar med hög bonitet och sumpskog, vilket tyder på en variation som kan innehålla naturvärden. De utpekade naturvärden som finns i projektets närhet är:

- Nolbykullen - Klass 3 Högt naturvärde.
- Vapelbäcken - Klass 3 Högt naturvärde.
- Fläsian - Klass 3 Högt naturvärde.

Iakttagelser noterade i Artportalen visar förekomst av ett stort antal fågelarter i vägens närområde. Av rödlistade arter är de flesta kategoriserade som Sårbar eller Nära hotad, enligt systemet för rödlistning av arter.

Delsträckor av det aktuella området berörs av strandskydd enligt miljöbalken 7 kap. 13§. Strandskyddets syfte är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. Strandskyddet omfattar land- och vattenområde intill 100 meter från strandlinjen vid medelvattenstånd. Strandskyddet upphävs genom en fastställd vägplan.

Ett antal alléer av lövträd finns i vägens närområde. Alléer i odlingslandskap omfattas av generellt biotopskydd.

- Svartviks herrgård allé vid infarten, dubbelsidig allé av lind.
- Svartvik kyrkas prästgård allé mot väg 562, enkelsidig allé av björk.
- Vapelnäs längs väg 562 öster om vägen, enkelsidig allé av björk.
- Stockvik (fotbollsplanerna) dubbelsidig allé av björk.
- Kubal enkelsidig allé av poppel.

4.3.5. Vattenmiljö

Den aktuella vägsträckan passerar ett antal vattendrag som mynnar i havet. Tingstagärdesbäcken och Nolbybäcken i söder, följt av Vapelbäcken, Svarttjärnsbäcken, Bredsandsbäcken, Norra Bredsandsbäcken och Karlsbäcken längst norrut. Det finns inga sjöar inom utredningsområdet.

Samtliga bäckar har ett ekologiskt skyddsvärde eller en kombination av ekologiska värden och rekreativvärden. Vapelbäcken är det enda vattendraget som är klassat som vattenförekomst. Ingen av bäckarna omfattas av miljökvalitetsnormer.

Tingstagärdesbäcken är belägen i södra vägplaneområdet och är kulverterad i en ca 270 meter lång kulvert under väg 562 innan den mynnar i Ljungan. Uppströms mynningen är den påverkad av dikning för jordbruksmarken.

Nolbybäcken är kulverterad på sträckan från järnvägen fram till mynningen i Ljungan.

Vapelbäcken har det största ekologiska värdet av samtliga berörda bäckar och det är framförallt förekomst av stationär och havsvandrande öring, samt flodnejonöga som utgör det övergripande skyddsvärdet. Även fågelbiotoper, rika miljöer för vedsvamp, insekter och groddjur bidrar till dess höga naturvärden. Som kustmynnande större bäck är den relativt ovanlig i Sundsvallsområdet.

Svarttjärnsbäcken är en mindre bäck med ett ojämnt vattenflöde och inga större naturvärden påträffades vid inventeringar som genomfördes 2007.

Bredsandsbäcken har flera dokumenterade naturvärden. Åtgärder har genomförts uppströms för att åtgärda vandringshinder i vattendraget.

Norra Bredsandsbäcken är en bäck med ett ojämnt vattenflöde som styrs av de naturliga variationerna. Bäckens början är lokaliserad på Södra Stadsberget där ett antal mindre bäckar som sammanstrålar till en bäckfåra längre ner i terrängen.

Nedre Ljungan är också ett viktigt reproduktionsområde för sik, harr, öring och havsöring.

Grundvattenförekomsterna som finns i närområdet är Sundsvallsåsen, i norra delen av vägplanen, och Marmen-Kvissleby, i södra delen av vägplanen, norr om Tunavägen.

Havsområdet utmed den aktuella sträckan berörs inte, däremot mynnar bäckarna som vägen passerar i havsområdet som slutrecipient.

4.3.6. Kulturmiljö

Njurundakusten är en av Norrlandskustens rikaste fornlämningsmiljöer. Områden med kustnära stråk av rösen och stensättningar från brons- och järnåldern, lämningarna är dock lokaliserade främst väster om väg 562 och Ostkustbanan.

I vägområdets direkta närhet finns ett fåtal fornlämningar, några har undersökts och tagits bort. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att ingen arkeologisk utredning av vägområdet är nödvändig för de åtgärder som planeras.

Tabell 4.1 Fornlämningar i projektets närhet.

RAÄ	Typ	Antikvarisk bedömning	Kommentar
Njurunda 114:1	Hög	Fornlämning	Tillhör område av gravhögar i Nolby.
Njurunda 114:2	Hög	Fornlämning	Tillhör område av gravhögar i Nolby.
Njurunda 115:1	Hög	Fornlämning	
Njurunda 115:2	Hög	Uppgift om	Tillhör område av gravhögar i Nolby.
Njurunda 303:1	Byggnad annan	Övrig kulturhistorisk bedömning (enl gammal lagstiftning)	Svartviks herrgård.
Sundsvall 11:1	Minnessten	Övrig kulturhistorisk bedömning (enl gammal lagstiftning)	Flyttad i samband med byggande av Sundsvallsbron.
Sundsvall 22:1	Milstolpe	Fornlämning	Flyttad i samband med byggande av Sundsvallsbron.

Från Tunavägen till Kvissleby passerar utredningsområdet genom riksintresset för kulturmiljövård gällande *Ljungans dalgång*, området har en stor mängd fornlämningar och är ett av de äldsta områden i Norrland med kontinuerlig bosättning från tidig järnålder. Vid Tunavägen finns ytterligare ett område är utpekad som riksintresset kulturmiljövård, *Nolby*, vilket har en unik fornlämningsmiljö med bland annat flera storhögar, här finns även en runsten och en tidigmedeltida gårdskyrkoruin.

Svartviks herrgård, som stod färdigt 1822, är en av få platser i området som fortfarande vittnar om flottnings- och sågverkstiden, som starkt har präglat kustområdet. Herrgården ägs av Sundsvalls kommun och är tillgänglig för allmänheten att besöka. På motsatt sida väg 562 finns Svartviks kyrka, uppförd 1832 av den träpatron som för tiden bodde i Svartviks herrgård. Samtidigt byggdes en prästgård och några år senare en skola i Svartvik. Väg 562 delar dessa miljöer i två delar och medför att sambanden är svåra att uppfatta.



Figur 4.5 Kartvy över Svartvik med kyrkan på ena sidan av väg 562 och herrgården på den andra.

4.3.7. Friluftsliv och rekreation

Riksintressen

Projektet berör ett riksintresse för friluftsliv, Ljungans dalgång- nedre delen, som omfattar projektområdet från Nolby i söder till Svartvik i norr. Riksintressets kärna omfattar främst Ljungans vatten- och strandområde.

Bostadsnära rekreation

Friluftsområdet Södra berget är ett av Sundsvalls mest betydelsefulla tätortsnära område för rekreation och naturupplevelser. Flera stigar, spår och leder ansluter till Södra bergets friluftsområde.

Flera mindre rekreationsområden finns i närheten av Skönsmons kyrka. Området kring kyrkan hyser begravningsplats och parkområden. Kring kyrkan finns ett lövskogsområde.

I närheten av Fläsians camping ligger ett område som kallas Strandparken. Området är ett attraktivt strandområde med varierande natur- och strandtyper. Området sträcker sig från Fläsian och Bredsand fram till Stockviksfabriken.

I kommunens grönplan är ett område norr och väster om övre Bredsand utpekade som särskilt viktigt område, områdets avgränsningar går ner till väg 562. Stockviks skidstadion, som har en direkt anknytning till Södra berget, är en del av detta område. I bostadsområdena Övre och Nedre Bredsand är flera mindre grönytor också utpekade i grönplanen som värdefull natur- och rekreationsmark, de utgör avskärmning mot Ostkustbanan och väg 562. Kring Övre och Nedre Bredsand finns också redovisade skolnaturområden som nyttjas i undervisning och som utflyktsmål.

Strandledden söder om Sundsvallsbrons brofäste är sammankopplad med en ny gång- och cykelväg över bron, vilken sammanbinder med gång- och cykelvägar på norra sidan i Skönsberg.

Sundsvallsfjärden har ett aktivt båtliv där Sundsvalls inre hamn och Selångersån är en av målpunkterna för båttrafiken. Även Tjuvholmen, som ligger lite längre ut i fjärden, är ett attraktivt utflyktsmål för båtfarare.

Utanför Fläsian och Bredsand ingår strand- och vattenområdet i ett utpekade fiskeområde i Sundsvalls fiskeguide.

Idrottsanläggningar

Flera idrottsanläggningar finns inom utredningsområdet eller i dess närhet, däribland Kubikenborgs idrottsplats med bassängbad, squashhallen i Kubikenborg, Kubals idrottssektions tennisbanor, Stockviks skidstadion, NTO-stugan, Stockviks idrottsplats, Sporthall med badhus i Kvissleby och Nolbyområdet med skidbacke och intilliggande fotbollsplaner.

Inga skoterleder finns inom området, skoterförbud råder i hela området.

Barriärer för friluftslivet

Vägnät och järnväg i projektets närhet utgör barriärer som förhindrar människor att nå friluftsområden och idrottsanläggningar. När ny E4 anlades bildades en ny barriär genom

området. Denna barriär är som störst från Bredsand fram till Skönsmon, där E4, Ostkustbanan och väg 562 går nära varandra.

4.3.8. Rennäring

Området ligger inom vinterland för Voernese sameby. Planområdet omfattar tätortsnära miljöer och befintliga infrastrukturbarriärer och bedöms därför vara svårt att nyttja för rennäring. (VP södra 562)

4.3.9. Klimat och energi

På grund av vägens tidigare funktion som europaväg finns kapacitet för ett ökat bilåkande på vägen. Detta missgynnar uppfyllelsen av miljömål och transportpolitiska mål kopplade till klimat och nyttjande av fossila bränslen.

Pendling med cykel sker längs bilvägen och de befintliga gång- och cykelvägar som finns längs vägen och i bostadsområdena. Detta vägnät är främst anpassat för att nå lokala målpunkter som till exempel skolor och är därmed inte helt optimalt för den som vill pendla in mot Sundsvall eller arbetsplatser längs väg 562.

4.3.10. Förorenade områden

Vägorridoren passerar flera områden med förorenad och potentiellt förorenade områden. Större industrier som Oljehamnen, Kubal och Akzo Nobel, samt flertalet mindre riskklassade verksamheter ligger inom eller i anslutning till utredningsområdet.

Med hänsyn till att väg 562 har varit i bruk under lång tid och med hög trafikbelastning antas att vägrenen och dikesmassorna generellt är förorenade framförallt av metaller olja och PAH (polycykliska aromatiska kolväten, som är cancerframkallande).

Asfalt innehållande stenkolstjära finns sannolikt på flera sträckor under befintlig vägbeläggning på väg 562. Stenkolstjära innehåller olika former av PAH:er, samt giftiga ämnen.

Vid Kubal finns också en PAH problematik gällande mark. Aluminiumsmältverket har under många års tid orsakat utsläpp av PAH:er till omgivningarna kring fabriken. År 2007-2009 byttes ugnarna i smältverket ut och därmed reducerades utsläppen av dessa ämnen till mycket låga nivåer.

4.4. Miljökvalitetsnormer

Gällande miljökvalitetsnormer omfattar utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenförekomster.

4.4.1. Utomhusluft

Miljökvalitetsnormer för luft finns för kvävedioxid, svaveldioxid, bly och partiklar. Sundsvalls kommun har periodvis haft svårt att uppfylla normerna för kvävedioxid och partiklar, detta gäller dock endast i stadskärnan.

4.4.2. Fisk- och musselvatten

Ljungan är utpekad i Naturvårdsverkets förteckning NFS 2002:6 över fiskvatten som ska skyddas enligt förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

4.4.3. Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller tillämpas i vägens driftskede. De kommuner som omfattas av normen är stora kommuner med över 100000 invånare. Sundsvalls kommun överskrider inte gränsen för antal invånare och omfattas därmed inte av miljökvalitetsnormen.

4.4.4. Vattenförekomster

Grundvattenförekomsterna Sundsvallsåsen, i norra delen av vägplanen, och Marmen-Kvissleby, i södra delen av vägplanen, norr om Tunavägen, omfattas av miljökvalitetsnormer för både kemisk och kvantitativ status.

Havsområdet utgörs av flera vattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer, Svartviksfjärden, Draget och Sundsvallsfjärden. Dessa omfattas av miljökvalitetsnormer för ekologisk och kemisk status.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1. Riksintressen

Riksintresse naturvård *81172 Nedre Ljungan*, projektet bedöms inte påverka riksintresset negativt. Dock måste försiktighet råda under byggtiden för att inte riskera grumling i vattendrag som korsas av projektet, då dessa leder ner till Ljungan.

Riksintresse friluftsliv *8108 Nedre Ljungan*, projektet bedöms bidra till positiv påverkan på riksintresset när tillgängligheten i området ökar. Den planerade gång- och cykelvägen ger ett stort positivt bidrag till detta.

Riksintresse för skydd mot vattenkraftsutbyggnad påverkas inte av projektet.

Riksintresse kulturmiljövård *81003 Nolby*, projektet kan komma att ta en mindre markområde av ny mark i anspråk inom riksintresset. Projektet ligger inom riksintresset på en sträcka av cirka 700 meter.

Riksintresse kulturmiljövård *81014 Ljungans dalgång*, projektet ligger inom riksintresset på en sträcka av cirka 2,5 km. Mindre justeringar av väglinjen kan komma att utföras inom riksintresset, vilket kan ge negativ påverkan.

Riksintresse kommunikationer *Ostkustbanan* kommer inte att påverkas av väg 562. Vid projektering väg 562 kommer anpassningar att göras till planerade ombyggnationer av Ostkustbanan.

Riksintresse kommunikationer *E4* påverkas inte av projektet.

Riksintresse kommunikationer *Sundsvalls hamn*, samt riksintressen för sjöfart och yrkesfiske påverkas inte av projektet.

5.2. Boende och hälsa

5.2.1. Luftkvalitet

Projektet avser att göra väg 562 mer småskalig, vilket bidrar till att hålla nere fordonens hastighet, som är en viktig aspekt för att minska halten partiklar i luften. Förutsättningar för att åka kollektivt samt att gå eller cykla ska också gynnas inom projektet.

5.2.2. Buller och vibrationer

Minskade fordonshastigheter bidrar till att bullerstörningarna från väg 562 blir mindre.

Den totala bullersituationen för all statlig infrastruktur i området kommer att sammanvägas i en bullerutredning. För de fastigheter där riktvärden beräknas överskridas kommer skyddsåtgärder att utredas.

5.2.3. Barriärverkan

Projektet syftar till att göra väg 562 smalare och få ett mera stadsnära uttryck. En del av bilvägens bredd kommer att byggas om till gång- och cykelväg. Gestaltungsåtgärder, som till exempel plantering av träd bidrar till att minska upplevelsen av vägen som visuell barriär. Inom projektet utreds behovet av platser att korsa vägen, vilket ska leda till att barriärverkan minskar.

5.2.4. Risk

Projektet omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder, vilket medföra positiva konsekvenser med avseende på transporter av farligt gods. En separat gång- och cykelväg som sträcker sig längs hela vägen bidrar till att oskyddade trafikanter inte vistas på vägbanan.

5.3. Landskap

En ombyggnation kan ge stora positiva konsekvenser för landskapsbilden. De utblickar som finns idag kan bevaras, samtidigt som den breda vägen kan smalnats av och ges en mer småskalig gestaltning. Området kring Svartvik kan ges möjlighet att få växa ihop igen och människor kan ges möjlighet att lättare passera mellan sidan med kyrkan och sidan med herrgården.

Gång- och cykeltrafikanten får en sammanhängande väg som är avskild från biltrafik och inte innebär omvägar inne i bostadsområden.

Boende i bostadsområdena får en trevligare närmiljö, där träd och ett gräsbevuxet dike har ersatt en del av bilvägen.

5.4. Naturmiljö

Vägen kommer att få en ny utformning inom befintligt vägområde, förutom mindre justeringar vid anslutande vägar. Markintrånget längs sträckan bedöms bli litet eftersom att vägområdet i dagsläget är mycket brett. Projektets påverkan bedöms bli liten.

Av de utpekade naturvärden som finns längs sträckan är det enbart Vapelbäcken som bedöms kunna påverkas av projektet. Skydd av bäcken behandlas i nästa skede.

Alléer längs vägen kan komma att påverkas. De alléer som bedöms hysa störst värden är allén in mot Svartviks herrgård och poppelallén söder om Kubal. Övriga alléer, av björkar, består samtliga av yngre träd och dess placering medför att de inte kan anses som unika biotoper för växter och djur. Alléernas status som generella biotopskydd, samt om de påverkas av projektet kommer att utredas i nästa skede.

5.5. Vattenmiljö

Vattendrag kan komma att påverkas längs vägsträckan. Vilka vattendrag och i vilken utsträckning de påverkas är i dagsläget inte färdigt. Detta utreds närmare i nästa skede då vägprojekteringen kommit längre.

5.6. Kulturmiljö

De fornlämningar som finns längs vägen bedöms inte påverkas av projektet. Möjligheten att förstärka värdet kring miljön i Svartvik kommer att utredas närmare med syfte att stärka sambanden mellan områdena på vardera sidan.



Figur 5.1 Området kring Svartviksherrgård, till vänster i bild, och kyrkan, till höger i bild, kommer att ses över i fortsatt planering.

5.7. Friluftsliv och rekreation

Tillgängligheten till friluftsområden och anläggningar kommer att öka när vägen byggs om. Positiva konsekvenser uppstår främst som en följd av att gång- och cykelvägen anläggs, detta ger personer som inte har tillgång till bil bättre möjlighet att ta sig till sina aktiviteter eller till naturområden.

5.8. Rennäring

Ingen aktiv rennäring bedrivs i området, området är dessutom kraftigt påverkat av infrastruktur och rennäringens möjligheter bedöms inte påverkas negativt av föreslagna åtgärder. Väg 562 bedöms inte heller vara en viktig väg för transport av renar.

5.9. Klimat och energi

Projektet bidrar positivt till möjligheten att resa kollektivt, gåendes eller med cykel. Väg 562 är en viktig väg för boende och företag i området, det kommer därmed även i fortsättningen finnas ett stort behov av bilburen trafik längs väg 562.

5.10. Förorenade områden

Markmiljöundersökningar kommer att genomföras under 2016 som utgår från de kända föroreningarna som finns inom området. Syftet kommer att vara att utreda om massor kan användas inom projektet eller om de är så förorenade att de måste tas omhand.

5.11. Miljökvalitetsnormer

5.11.1. Utomhusluft

Projektets sträckning är inte i stadsnära miljö vilket innebär att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte riskerar att överskridas.

Projektet medför förbättringar avseende på att uppfylla miljökvalitetsnormen då avsikten är att förbättra möjligheterna att resa kollektivt samt gynna gång- och cykeltrafik. Ett minskat vägområde bedöms leda till lägre fordonshastigheter, vilket bidrar till färre partiklar i luften.

5.11.2. Fisk- och musselvatten

Ljungans fiskevatten bedöms inte påverkas negativt av projektet.

5.11.3. Omgivningsbuller

Berörs ej av projektet.

5.11.4. Vattenförekomster

Skyddsåtgärder ska vidtas under byggtiden för arbete ovan grundvattenförekomster, samt vid samtliga vattendrag som utgör vattenförekomster. Efter vidtagna skyddsåtgärder bedöms inte projektet motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsnormerna.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Nästa skede i planlägningsprocessen är att samrådsunderlaget sänds till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan, därefter tas en samrådshandling fram, se figur 2.1.

Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer Trafikverket att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning, vid ej betydande miljöpåverkan beskrivs projektets påverkan på miljön i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning.

Under vägplanens upprättande kommer samråd att ske med särskilt berörda fastighetsägare, kommun, länsstyrelse, samt andra berörda och med allmänheten.

Utöver detta samråd tar Trafikverket löpande emot inkomna synpunkter, samtliga synpunkter kommer att redovisas i en samrådsredogörelse som biläggs vägplanen.

6.2. Viktiga frågeställningar

- Skillnader mellan idéstudierna och dagens krav.
- Befintliga gångstråk spontana och planerade.
- Säkra passager
- Utformning av miljön kring Svartviks herrgård med beaktande av kulturmiljön.
- Gestaltning av vägar och planteringar.
- Påverkan på projektet om industrispåret i den norra delen ska flyttas.
- Utformning och placering av busshållplatser.
- Barnperspektiv skolor etc.
- Överensstämmelse med kommunala planer
- Utredning av eventuella förorenade områden.
- Trummor/broars behov av åtgärder som kan ge påverkan på vattendrag.

7. Källor

Artportalen. www.artportalen.se. 2016-09-23.

Brunnsarkivet. www.sgu.se. 2016-09-20.

Föreningen Svartviksdagarna. www.svartviksdagarna.se. 2016-09-16.

Länsstyrelsens GIS-tjänster. <http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx>. 2016-09-14.

Riksantikvarieämbetet. www.raa.se. 2016-07-01

Sametinget. www.sametinget.se. 2016-08-23.

Transportstyrelsen. www.strada.transportstyrelsen.se. 2016-09-23.

Sundsvalls kommun. www.sundsvall.se.

Sundsvalls kommun. Översiktsplan Sundsvall 2021. Antagen 26 maj 2014.

Sweco AB. PM trafikprognos, Huvuduppdrag Väg Suc-Ding. 2016-03-24.

Trafikverket. PM Gestaltungsavsikter Väg 562 Dingersjö-Sundsvall. 2016-07-05.

Trafikverket. Krav för Vägars och gators utformning. Publikation 2015:086.

Trafikverket. Åtgärdsvalsstudie Resor Njurunda-Sundsvall, 2014.

Vägverket, Sundsvalls kommun. Idéstudie Befintlig E4 Sundsvall, delen Stockvik-Skönsberg, 2008.

Vägverket. Upprustningsprogram en idéstudie för befintlig väg Myre-Stockvik, 2008.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 871 45 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se