

SAMRÅDSUNDERLAG

# Vägplan för gång- och cykelväg väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta

*Sundsvalls kommun, Västernorrlands län*

*Projektnummer: 151394*

*2016-06-27*



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplan för gång- och cykelväg väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2016-06-27

Ärendenummer: 2015/82163

Kontaktperson: Johan Nyström Ahlstrand, Projektledare, Trafikverket

# Innehåll

|  |    |
|--|----|
| 1 Sammanfattning .....                                     | 4  |
| 2 Beskrivning av projektet .....                           | 6  |
| 2.1 Planlägningsprocessen .....                            | 6  |
| 2.2 Bakgrund .....   | 6  |
| 2.3 Åtgärdsvalsstudie .....                                | 8  |
| 2.4 Mål .....  | 8  |
| 2.5 Beskrivning av befintlig väganläggning .....           | 8  |
| 2.6 Angränsande planering .....                            | 10 |
| 3 Avgränsningar .....                                      | 12 |
| 3.1 Geografisk avgränsning .....                           | 12 |
| 3.2 Avgränsning i tid .....                                | 12 |
| 3.3 Andra avgränsningar .....                              | 12 |
| 4 Förutsättningar .....                                    | 13 |
| 4.1 Markanvändning .....                                   | 13 |
| 4.2 Byggnadstekniska förutsättningar .....                 | 13 |
| 4.3 Förutsättningar för hälsa och miljö .....              | 13 |
| 4.4 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning ..... | 18 |
| 5 Effekter och deras tänkbara betydelse .....              | 19 |
| 5.1 Konsekvenser för hälsa och miljö .....                 | 19 |
| 5.2 Konsekvenser under byggtiden .....                     | 20 |
| 6 Fortsatt arbete .....                                    | 21 |
| 6.1 Planläggning .....                                     | 21 |
| 6.2 Viktiga frågeställningar .....                         | 21 |
| 7 Källor .....   | 22 |

# 1 Sammanfattning

Samrådsunderlaget är det första steget i Trafikverkets planlägningsprocess som leder fram till en vägplan. Projektet omfattar dragning av ny gång- och cykelväg längs väg 622 Ljustavägen fram till infart mot Östra Birsta handelscentrum i Sundsvalls kommun, Västerbottens län.

Vägsträckan har bristande säkerhet för oskyddade trafikanter och ett behov av en gång- och cykelväg finns. Fordonstrafiken på sträckan som utreds har en trafikmängd om 6000 fordon per dygn, varav 8,5 procent utgörs av tung trafik.

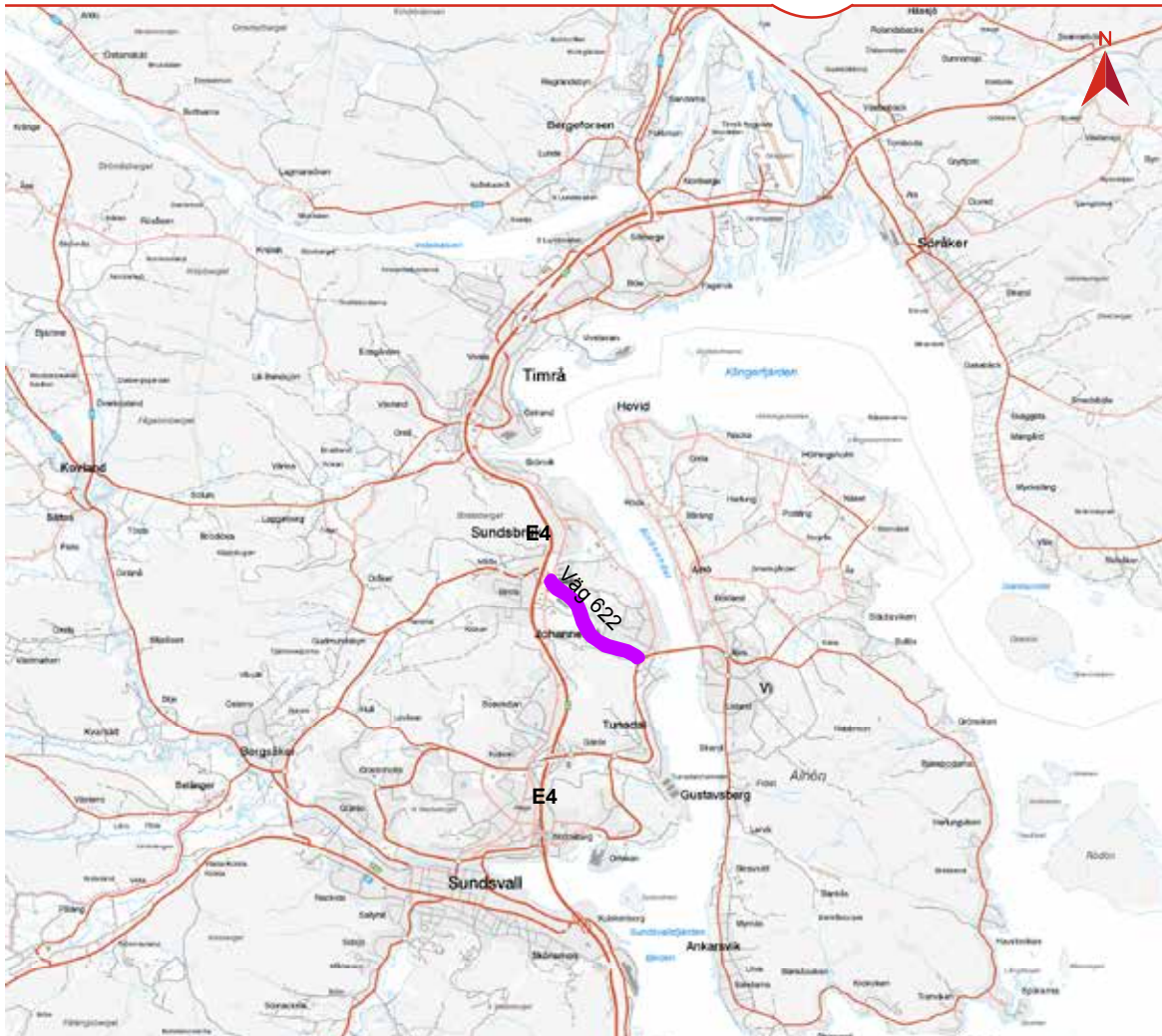
Vägen gränsar till tät villabebyggelse i Ljustadalen, till jordbruksmarker samt till skogsriåder. Ljustabäcken rinner invid och passerar under väg 622.

Väg 622 är idag bred och därför bedöms planerad gång- och cykelväg rymmas inom befintligt vägområde. Ingen ytterligare mark bedöms därför behöva tas i anspråk undantaget för den mark som gång- och cykelvägen kan komma att behöva för att passerar lokalgator.

Gång- och cykelvägen kommer att byggas på norra sidan om väg 622. Gång- och cykelvägen blir 2,5 meter bred och avskiljs med en skiljeremsa mot väg 622. I trånga avsnitt såsom mot fornlämning kan en kantstensseparerad lösning komma att ske.

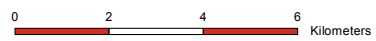
Begränsat intrång sker i omgivande mark, men påverkan på miljön bedöms bli liten. Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av projektet.

Närboende kommer under byggtiden att bli störda av buller, vibrationer, damning och minskad framkomlighet. Byggstart planeras till 2018 och gång- och cykelvägen ska vara färdigbyggd 2019. När åtgärderna är genomförda bedöms positiva konsekvenser uppstå både för oskyddade trafikanter och övrig trafik längs vägen.



## ÖVERSIKTSKARTA


Datum: 2016-06-15



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 1. Översiktskarta.

## Teckenförklaring

 Utredningsområde

## 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 tas ett samrådsunderlag fram som beskriver rådande brister i trafiksystemet, kända förutsättningar och hur projektet kan komma att 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 dialog 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.

### 2.2 Bakgrund

#### 2.2.1 Projektets omfattning

Projektet omfattar ny gång- och cykelväg längs väg 622, se figur 2.2. Utredningsområdet omfattar en sträcka om cirka 2,6 km av Ljustavägen, väg 622, i Sundsvalls kommun Väster-norrlands län. Utredningsområdet sträcker sig

från cirkulationsplatsen för Ljustavägen/Johannedalsvägen (väg 615) i sydost till infarten till Östra Birsta handelsområde i nordväst.

Projektet avses ansluta till en kantstenseparerad gång- och cykelväg som idag finns invid väg 622 i den avslutande delen i nordväst.

Väg 622 är 12-14 meter bred och därmed bedöms att en 2,5 meter bred kantstenseparerad gång- och cykelväg ryms inom befintligt vägområde. I samband med ombyggnaden planeras hastigheten på den aktuella sträckan sänkas från 70 km/h till 60 km/h. Belysningen ses över för att eventuellt anpassas för gång- och cykelvägen.

Den busshållplats som finns på sträckan planeras byggas om, alternativt flyttas och säkras upp.

Väg 622 erhåller ny vägbeläggning.

En grusbelagd gång- och cykelväg finns idag omedelbart invid och norr om väg 622 i anslutning till Ljustadalens bostadsområde. Trafikverket avser att diskutera med kommunen möjligheten att denna kan rustas och tas i anspråk för Trafikverkets anläggning.

Gång- och cykelvägens läge och utformning kommer att utredas vidare genom projektering och samråd med kommun, länsstyrelse, fastighetsägare och andra intressenter.




Figur 2.1 Trafikverkets planläggningsprocess. Projektet befinner sig nu i det första planeringsskedet där ett samrådsunderlag tas fram.

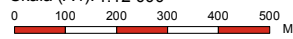




## UTREDNINGSMRÅDE

## Teckenförklaring

 Utredningsområde

Datum: 2016-06-16  
 Skala (A4): 1:12 000  
  
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 2.2 Aktuellt utredningsområde.

### 2.2.3 Brister

Gång- och cykelväg saknas för sträckan, detta ger bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Förutsättningarna att ta sig till och från bostäder, arbetsplatser och andra aktiviteter i området är bristfälliga.

### 2.2.4 Behov av förbättringar

För att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten finns behov av en gång- och cykelväg för att separera oskyddade trafikanter från övrig trafik.

## 2.3 Åtgärdsvalsstudie

En åtgärdsvalsstudie ”Öst- västliga transporter i Sundsvall” har utförts under 2014. I studien föreslås att åtgärder ska utredas för en ökad trafiksäkerhet och boendemiljö på Ljustavägen.

I detta projekt har fyrstegsprincipen tillämpats vid val av åtgärd för att öka trafiksäkerheten längs sträckan.

### 2.3.1 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 sträckan som utreds i detta projekt anses inte steg 1 och 2 vara relevanta med avseende på att lösa trafiksituationen för oskyddade trafikanter. Det kommer inte heller krävas en större ombyggnation enligt steg 4. Projektet kommer därmed att hamna inom steg 3 som innebär ombyggnationer av mindre omfattning.

### 2.3.2 Val av lokalisering

Projektets lokalisering redovisas i figur 2.2. Åtgärder för vägen kommer att ske inom utredningsområdet.

Utgångspunkten för projektet är att gång- och cykelvägen lokaliseras inom befintligt vägområde och gång- och cykelvägen separeras mot väg 622 av en skiljeremsa. Gator från bostadsområdet i Ljustadalen ansluter till väg

622. Korsningarna kommer att ses över för att erhålla en trafiksäker situation.

Nya refuger anläggs för att medge säkra passager för oskyddade trafikanter.

Trafikverket har för närvarande en dialog med Sundsvalls kommun avseende grusad kommunal gång- och cykelväg för att denna eventuellt ska rustas och därmed ingå i projektet.

Förslaget är grovt angivet och kan komma att ändras efter samråd och mer noggrann projektering.

## 2.4 Mål

### 2.4.1 Ändamål och projektmål

Samrådsunderlaget ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, samt utgöra en kunskapsplattform inför det fortsatta projekteringsarbetet för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet för väg 622.

Målsättningen för projektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på den aktuella sträckan. Därutöver ska nationella-, regionala- och kommunala miljömål uppfyllas.

### 2.4.2 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt 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 jämförbart 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

Ljustavägen, väg 622, utgör den östra delen av en sammanbindande trafikled mellan E14 och E4. Sträckningen benämnes även ”Timmervägen” och den har stor betydelse för att leda tung trafik förbi Sundsvalls centrum till Tunadals sågverk och till övriga industri- anläggningar vid kusten. Aktuell sträcka av



väg 622 inleds omedelbart öster om E4 och avslutas vid cirkulationsplats för väg 622 och väg 615 (Johannedalsvägen). Väg 615 ansluter mot Tunadals sågverk.

Vägen är en statlig väg, klassad som sekundär länsväg. Trafikmängden på den aktuella sträckan uppgår till 6000 årsdygnstrafik (ÅDT) varav tung trafik utgör 8,5% (510 fordon). Väg 622 är en skyddsklassad väg.

Hastighetsbegränsningar för vägsträckan är 50 km/h i dess inledande och avslutande delar och 70 km/h på den övriga delen av sträckan.

Vägsträckan är belagd med asfalt och 12-14 meter bred. Vägen är av den högsta bärighetsklassen, klass 1 (BK1). Väg 622 är även en rekommenderad sekundär väg för farligt gods (Trafikverket, NVDB).

Kommunala vägar ansluter till väg 622 inom utredningsområdet.

Väg 622 har inledningsvis en trottoar på den

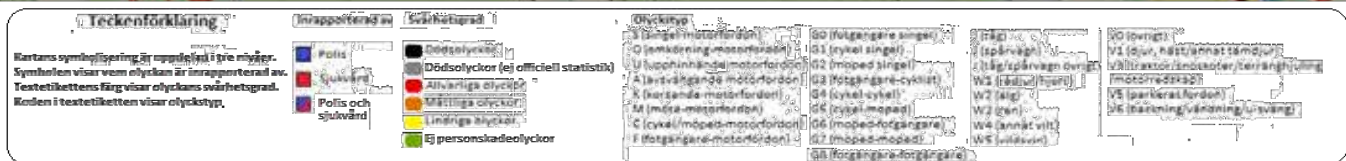
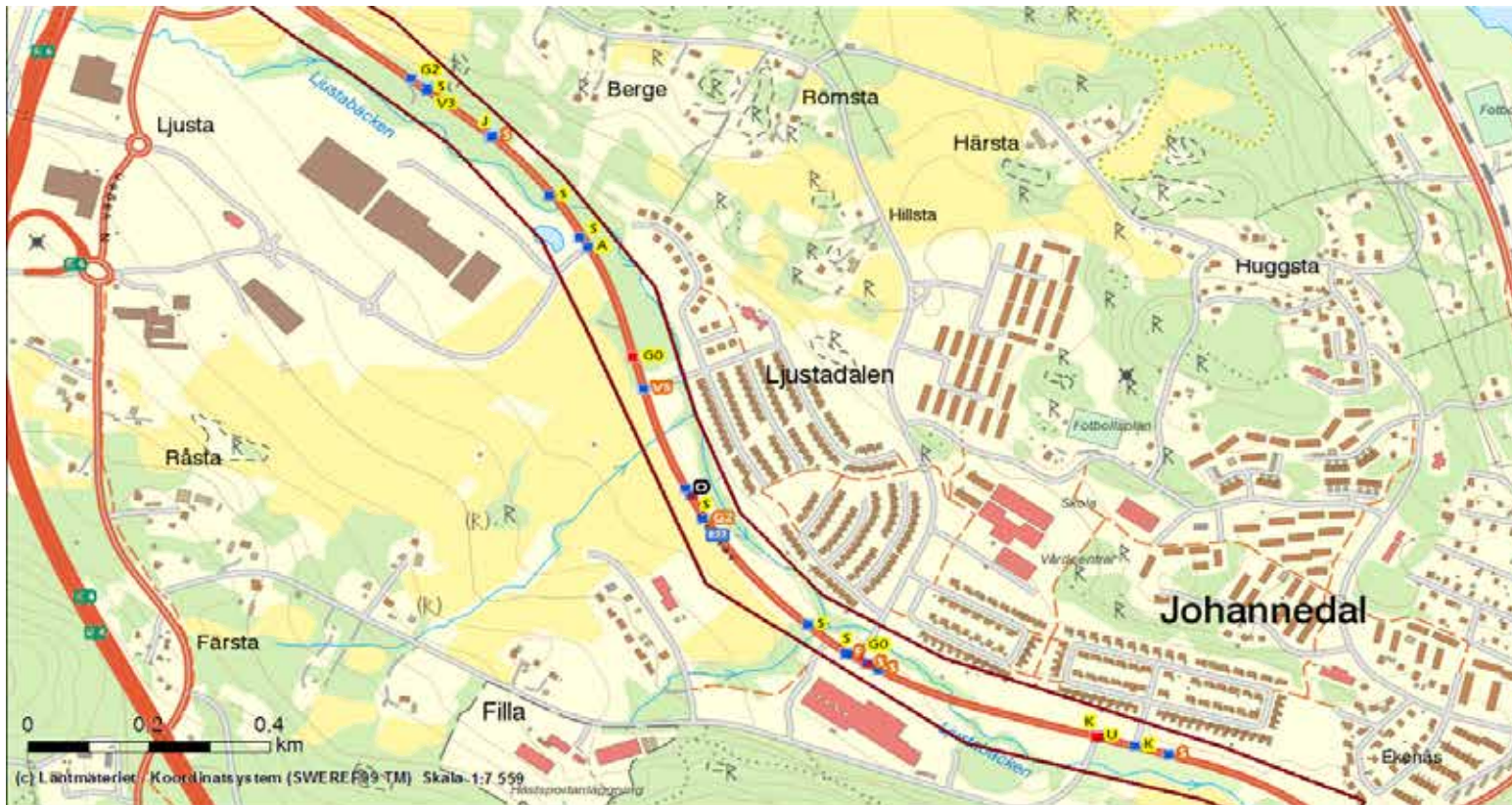
norra sidan om vägen. Trottoaren avslutas några hundra meter söder om infart till Östra Birsta handelscentrum. Oskyddade trafikanter hänvisas därefter till vägrenen. Invid och omedelbart norr om väg 622 finns en ca 300 meter lång kommunal grusbelagd gång- och cykelväg som ansluter till bostadsområdet i Ljustadalen.

Väg 622 har belysningsstolpar hela sträckan på den norra sidan om vägbanan.

Längs den aktuella vägsträckan finns refuger och målade anvisningar för avfart mot vänster. Skyltade övergångsställen saknas.

Från januari 2000 till mars 2016 har 31 trafikolyckor rapporterats in till STRADA för det område som projektet berör, se figur 2.3. STRADA är en nationell databas för registrering av personolyckor som rapporteras in till Polis eller akutsjukvård.

En busshållplats finns längs den aktuella sträckningen av väg 622. Busslinje 2 trafikerar sträckan.



Figur 2.3 Inrapporterade trafikolyckor 2000-2016 enligt STRADA.

## 2.6 Angränsande planering

### 2.6.1 Kommunala planer

Projektet ligger i Sundsvalls kommun och omfattas av Översiktsplan (ÖP) 2021, antagen april 2014. I ÖP framgår kommunens vision om hållbart resande. I denna beskrivs att delar av det utrymme som idag i huvudsak disponeras av bilar, kan behöva ersättas av utrymme för gående samt att gående och cyklister ska separeras från bilar, alternativt ska en helt friliggande gång- och cykelväg erbjudas.

Väg 622 ingår i området Norra Skön som beskrivs i Fördjupade Översiktsplan (FÖP), (laga kraft 2000-09-25). I FÖP omnämns, avseende gång- och cykelväg, att ett behov finns för en bättre förbindelse mellan Ljustadalen och Birsta. Detta motsvarar den aktuella sträckan av väg 622.

Detaljplaner och Stadsplaner berörs inom utredningsområdet, se tabell 2.1 och figur 2.4. Utöver dessa finns ett antal rättigheter inom det aktuella utredningsområdet.

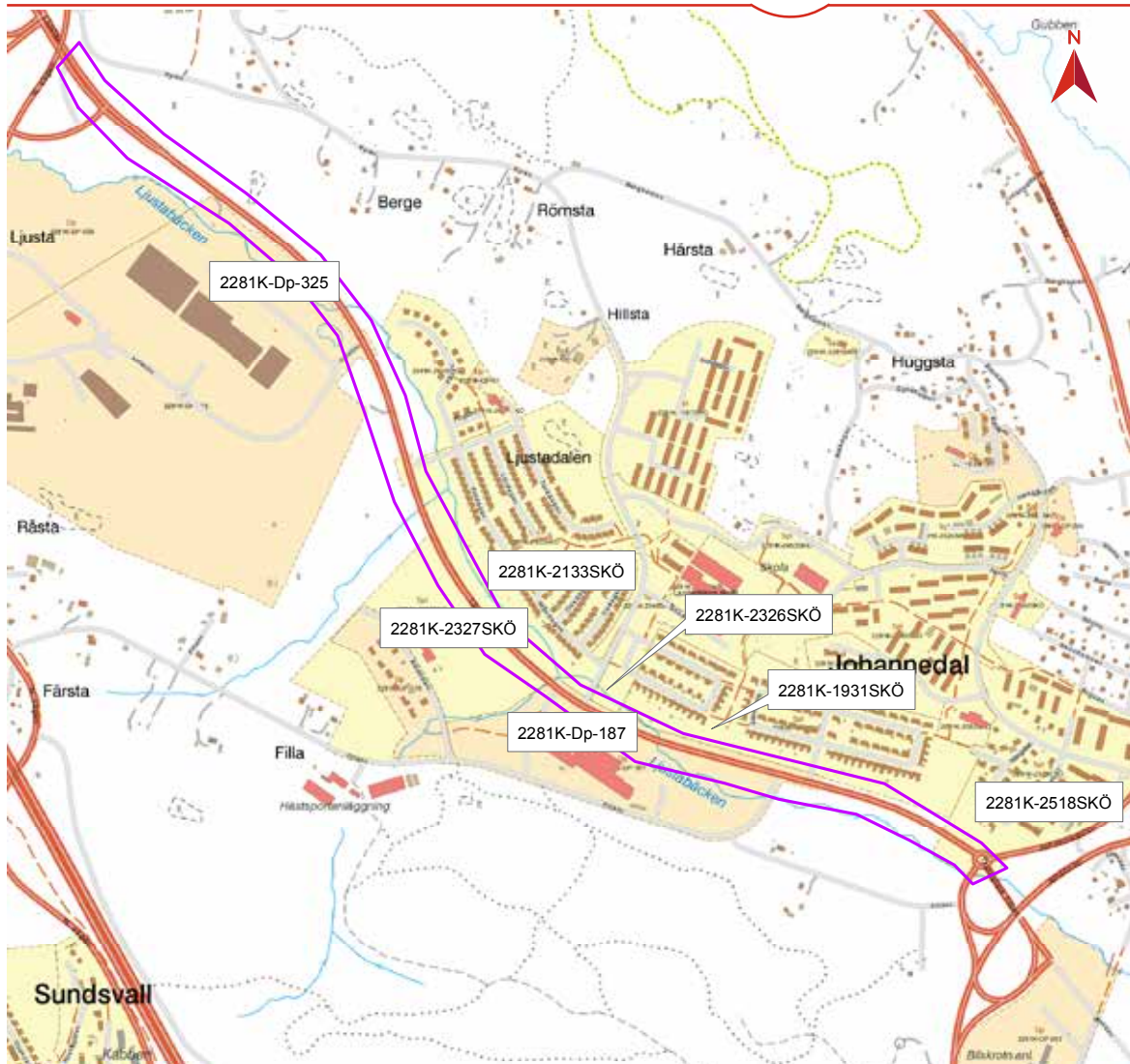
Samråd kommer att hållas med kommunen angående bedömningen om anläggandet av en gång- och cykelväg innebär en större eller mindre avvikelse från innehållet i detaljplanerna. Om det bedöms att projektet inte ryms inom ramarna för detaljplanerna kommer en ändring av dessa att krävas innan byggnation kan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

### 2.6.2 Parallella projekt

Inga parallella projekt berörs.

Tabell 2.1 Stadsplaner och Detaljplaner (Dp) och inom aktuellt utredningsområde, från väster till öster.

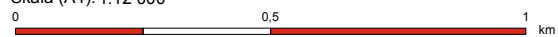
| Detaljplan (Dp) | Fastighet  | Fastställelse/Nr      |
|-----------------|--|-----------------------|
| 2281K-Dp-325    | Östra Birsta Ljusta S:3, 7:1, 7.2 m fl             | Laga kraft 2006-05-07 |
| 2281K-2133SKÖ   | Del av Hillsta, Huggsta, Knölsta m fl              | Fastställd 1970-09-16 |
| 2281K-2327SKÖ   | Filla 8:5  | Fastställd 1973-03-07 |
| Dp 2281K-Dp-187 | Del av Ljustadalens industriområde Filla 11:1 m fl | Laga kraft 1993-11-11 |
| 2281K-2326SKÖ   | Ljustadalens centrum                               | Fastställd 1972-12-06 |
| 2281K-1931SKÖ   | Del av Näs och Knölsta vid Johannedal              | Fastställd 1967-12-14 |
| 2281K-2518SKÖ   | Del av Ljustadalen, Näs 7:1, 7:54 m fl             | Fastställd 1976-06-21 |




## KOMMUNALA PLANER

## Teckenförklaring

Datum: 2016-06-29  
Skala (A4): 1:12 000



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

 Utredningsområde

Figur 2.4. På kartan redovisas aktuellt utredningsområde samt förekommande kommunala planer. De kommunala planerna redovisas med gul färg.



## 3 Avgränsningar

### 3.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen, utredningsområdet, redovisas i figur 2.2. Den del av väg 622 som berörs är omkring 2,6 km lång.

Projektets influensområde är den direkta närheten till projektet där det finns boende som är beroende av vägsträckan för sina dagliga transporter. Projektet påverkar även anslutande vägar och genomfartstrafik. Influensområdet beträffande miljöaspekter är främst vägens direkta närområde, som inte skiljer sig avsevärt från utredningsområdet.

### 3.2 Avgränsning i tid

Miljö- och trafikkonsekvenser bedöms på 20 års sikt från det år väganläggningen öppnas. Projektet ska vara färdigbyggt 2019 enligt gällande tidplan.

### 3.3 Andra avgränsningar

Utredningsområdet berör ett antal utpekade natur- och kulturvärden, dessa beskrivs i kapitel 4. De aspekter som inte finns upptagna i kapitel 4 behandlas inte vidare.

Inga utredningar eller beräkningar av vägtrafikbuller kommer att göras för bostadsfastigheter längs väg 622. Då fordonstrafiken inte kommer att flyttas närmare bostadshus och att hastigheten och trafikmängden förblir oförändrade görs bedömningen att föreslagna åtgärder inte kommer att medföra något tillkommande vägtrafikbuller.



Figur 3.1 Väg 622 ansluter i norra delen till Östra Birsta handelscentrum.

## 4 Förutsättningar

### 4.1 Markanvändning

#### 4.1.1 Befolkning

År 2014 uppgick befolkningen i Ljustadalens tätort i Sundsvalls kommun till 2942 personer (Källa: SCB 2014).

#### 4.1.2 Bebyggelse och annan markanvändning

Bostäder vid vägsträckan är koncentrerade på den norra sidan av vägen och inom bostadsområdena Ljustadalen och den västra delen av Johannedal. Bebyggelsen domineras av villor och kedjehus med tillhörande tomtmark. Kring Ljustadalens centrum finns ett flertal flerfamiljshus. Utredningsområdet ansluter i norr till Östra Birsta. Ungefär mitt på sträckan ligger på den södra sidan verksamheter för Landsting och kommun samt Kriminalvårdsanstalt.

I Ljustadalens centrum ligger Ljustadalens skola som är en F-6 skola med integrerad grundsärskola och träningskola. I skolan inryms även några särskilda undervisningsgrupper mellan årskurs 1-9. Totalt har skolan 300 barn.

#### 4.1.3 Näringsliv och sysselsättning

Vägsträckningen är av betydelse för transporter till Birsta handelsområde samt till industrier och verksamheter längs kusten. Birsta handelscentrum för sällanköpsvaror och matbutiker är en stor arbetsplats i Sundsvallsregionen. Landstings- och kommunal verksamhet samt en kriminalvårdsanstalt ligger söder om utredningsområdet. I Ljustadalens centrum finns kommunal verksamhet med arbetsplatser inom förskola, skola samt hälsovård.

Andra arbetsplatser i närområdet är Tunadals sågverk invid Alnösundet.

#### 4.1.4 Viktiga målpunkter

Målpunkter inom utredningsområdet är Östra Birsta handelcentrum med mataffärer, apotek, m.m., Ljustadalens centrum med bostäder, vårdcentral, skola, förskolor och fotbollsplan.

Söder om utredningsområdet ligger Sundsvalls Fältridklubb med ridskola och norr om utredningsområdet Sköns kyrka, se figur 4.1. Övriga målpunkter utanför utredningsområdet är arbetsplatser och aktiviteter i Sundsvalls stad samt i Timrå. Väg 615, öster om utredningsområdet, leder till Alnön där det finns badhus och badstränder.

### 4.2 Byggnadstekniska förutsättningar

#### 4.2.1 Geologiska förutsättningar

Den aktuella sträckan av väg 622 ligger på norra sidan av en dalgång. SGUs översiktliga jordartskarta visar att den dominerande jordarten utgörs av silt och lera.

Geotekniska undersökningar och bedömningar kommer att utföras i senare skede av vägplanen.

#### 4.2.2 Broar

Ljustabäcken passerar under vägen genom en större trumma som definieras som bro, se figur 4.2.

#### 4.2.3 Brunnar

I brunnsarkivet (Sverige geologiska undersökning, SGU) finns energibrunnar registrerade. Dessa är lokaliserade inom Ljustadalens vil-laområde. Underlaget är ej heltäckande och ytterligare ej registrerade brunnar kan förekomma inom utredningsområdet.

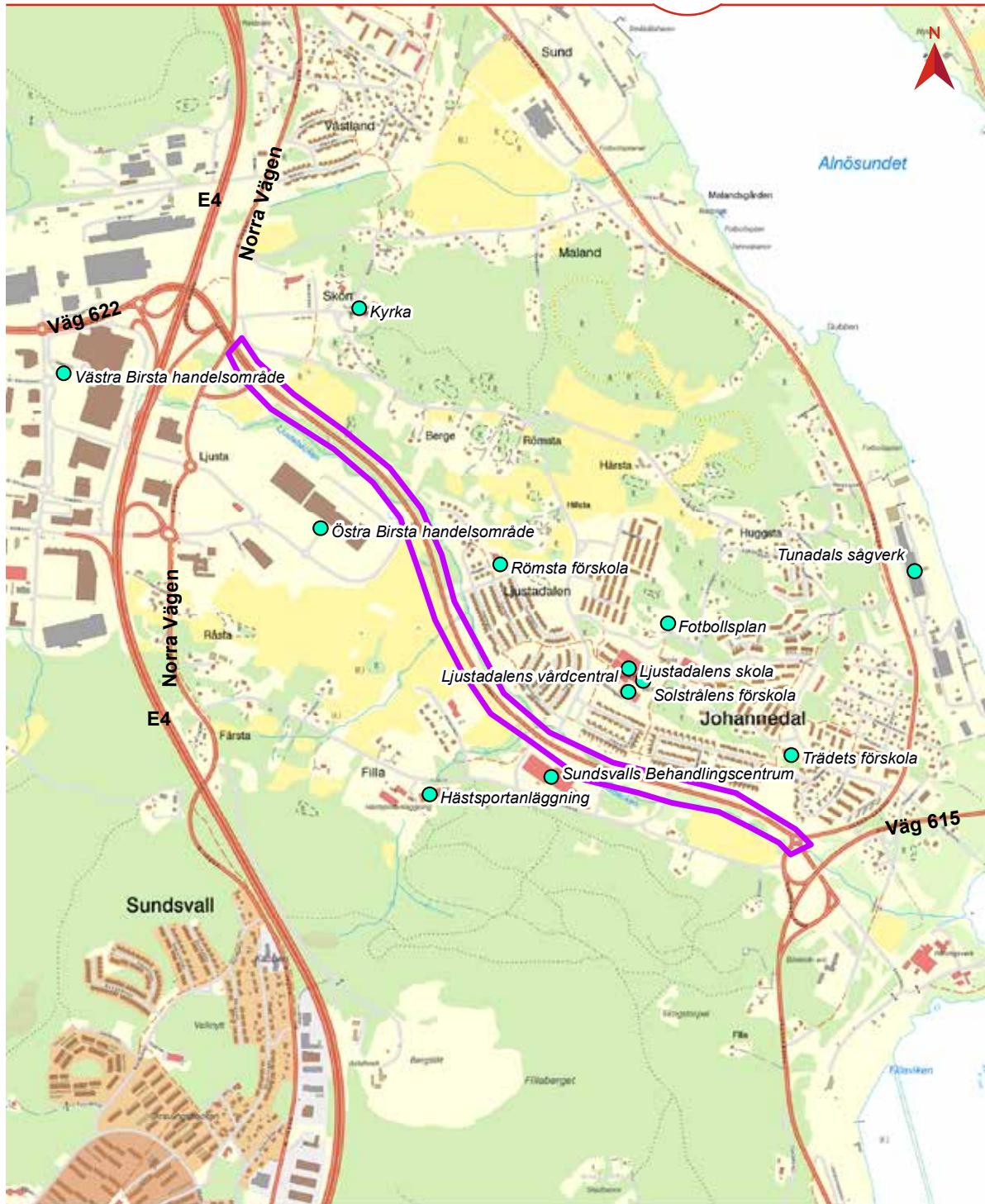
Inventering av brunnar kommer att ske innan byggstart.

#### 4.2.4 Ledningar

Inga ledningar korsar Ljustavägen. Längs vägen finns på den norra sidan vägbelysningsstolpar.

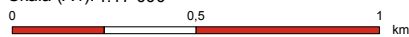
#### 4.2.5 Trummor

Ljustabäcken passerar under väg 622 genom en trumma. Från söder rinner två icke namngivna bäckar genom trummor under väg 622, se figur 4.3-4.4. Dessa kommer att åtgärdas i kommande byggskede.




## MÅLPUNKTER

Datum: 2016-06-15  
Skala (A4): 1:17 000



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

 Utredningsområde

 Målpunkter

Figur 4.1 Målpunkter inom och i utredningsområdets närområde.





Figur 4.2. Ljustabäcken passerar under väg 622.



Figur 4.3 Mindre namnlös bäck som passerar under väg 622.



Figur 4.4 Mindre namnlös bäck som passerar under väg 622.

## 4.3 Förutsättningar för hälsa och miljö

Berörda miljöintressen redovisas i figur 4.5.

### 4.3.1 Riksintressen och Natura 2000-områden

Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs av projektet.

### 4.3.2 Boende och hälsa

Ett sextiotal bostadshus i Ljustadalen ligger i projektets direkta närhet. Boende i Ljustadalen har via väg 622 i väster anslutning till E4 (norr och söderut) samt anslutning till Norra vägen mot Sundsvalls stad respektive mot Timrå. Väg 622 ansluter i cirkulationen i sydost, till väg 615 och Alnö.

Den trafik som belastar väg 622 orsakar buller och vibrationsstörningar för de bostäder som finns i vägens närhet. Befintligt vägnät är av största vikt för transporter genom området och för boende att ta sig till och från arbete, skola och aktiviteter. Vägen har i dagsläget bra sikt men relativt hög trafikbelastning. De refuger som finns längs vägsträckan samt att väg 622 saknar räcken innebär att den inte utgör en barriär.

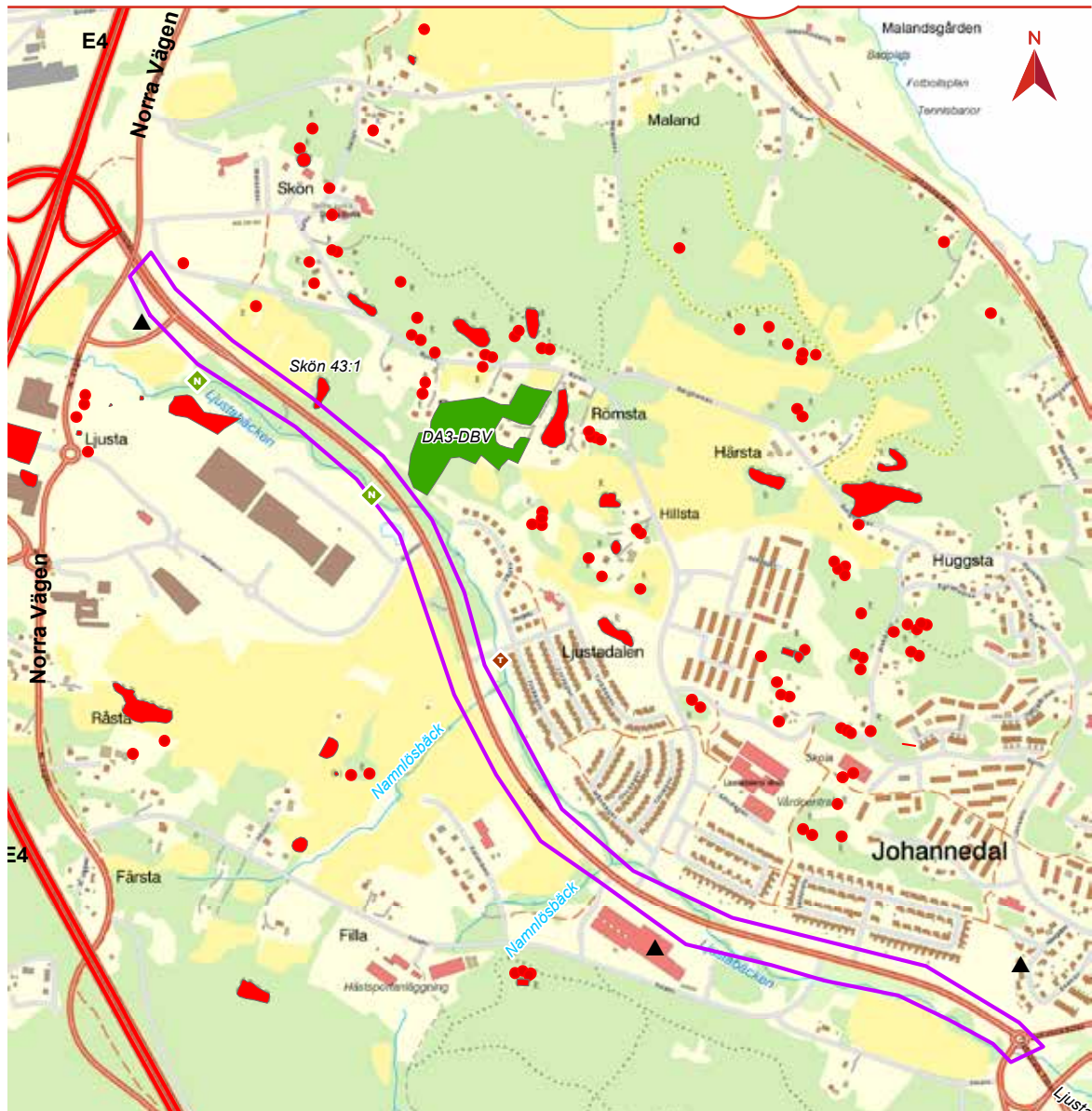
### 4.3.3 Landskapets karaktär

Väg 622 ligger i den norra delen av en bred och flack dalgång som har riktning nordost – sydväst. Dalgången omges av berg i norr och söder. Vägen följer den norra kanten av dalgången och till vägen gränsar odlingsmarker. Ställvis begränsar träridåer kring Ljustabäcken möjligheten till utblickar i landskapet.

Tätorten Ljustadalen är lokaliserad på den norra sidan om väg 622 och här finns en låg och tät villabebyggelse samlad kring ett nät av gator. Centrumbebyggelsen utgörs av flerfamiljshus vilka är samlade kring skolan.

### 4.3.4 Kulturmiljö

Under förhistorisk tid och för cirka 2000 år sedan utgjordes den idag breda dalgången i utredningsområdet av en havsvik. Den skyddade havsviken innebar för människorna ett attraktivt skyddat boplatssläge med tillgång till bördiga strandängar för foderinsamling. Slutningen norr om utredningsområdet och området kring Sköns kyrka är mycket rik på fornlämningar från denna tid (järnålder)



## MILJÖINTRESSEN









Datum: 2016-06-16

Skala (A4): 1:12 000

0 100 200 300 400 500 M

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

## Teckenförklaring

-  Utredningsområde
-  Naturligt hinder
-  Trumma
-  Fornlämning, område
-  Fornlämning, linjeobjekt
-  Fornlämning, enstaka
-  Betesmark (Äng- och betesmarksinventeringen)
-  MIFO-objekt

Figur 4.5 Miljöintressen



och ett flertal av byarna har efterledet *-sta* (exempelvis Ljusta) som visar att byarnas har förhistoriskt ursprung.

Omedelbart norr om väg 622 och inom aktuellt utredningsområde finns en registrerad fornlämning (Raä Skön 43:1). Det är ett gravfält bestående av sex gravhögar.

Inga ytterligare fornlämningar är registrerade inom utredningsområdet.

#### 4.3.5 Naturmiljö

Artportalen innehåller inga uppgifter om fyndplats för skyddade arter. Väg 622 kantas av midsommarblomster och hundkåx. Området kring väg 622 utgörs av odlingsmark, tomtmark och ridåer av lövskog.

Omedelbart norr om utredningsområdet ligger en välhävdad betesmark (ID DA3-DBV) med i riklig förekomst av kärllväxter såsom bockrot, brudborste m.fl.

Ljustabäcken rinner parallellt med väg 622. Väg 622 korsar vattendraget på två platser. Ljustabäcken (SE692588-158042) är en vattenförekomst som har sitt huvudavrinningsområde i kusten (SE40041). Bäckens är starkt påverkad av omgivande mark; odlingsmark och bostäder. Enligt VISS har Ljustabäcken måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Ljustabäcken är ett oreglerat vattendrag och i bäcken finns exempelvis havsöring och kräftdjursarten *Gammarus Pulex*. Enligt länsstyrelsens biotopkartering av vandringshinder, finns en trumma samt två

naturliga vandringshinder i Ljustabäcken.

Från söder rinner två, ej namngivna, bäckar i trumma under väg 622 och ansluter till Ljustabäcken.

Söder om Ljustabäcken, mot Östra Birsta finns dammar anlagda för dagvattenhantering. Dammarna är gynnsamma för områdets fåglar och insekter och berikar därmed naturmiljön.

Ljustabäcken samt de övriga två bäckarna omfattas av strandskydd enligt Miljöbalken (MB 7:13). Strandskyddet är utpekat för att skydda biologisk mångfald och möjligheter till rekreation och friluftsliv i vattennära miljöer.

#### 4.3.6 Rekreation och friluftsliv

Inom projektområdet finns inga utpekade riksintressen för friluftsliv.

I anslutning till Ljustadalens skola finns bollplan samt tätortsnära rekreationsområden. Sundsvalls Fältrittklubb ligger söder om aktuellt utredningsområde.

#### 4.3.7 Naturresurser

Projektet ligger inom Voernese sameby. Samebyn har vinterbetesmarker inom aktuellt område.

Dalgången är ett större sammanhängande jordbruksområde. Ett längre avsnitt av odlingsmark finns i den mellersta delen av utredningsområdet och kortare avsnitt i väster och öster.



Figur 4.6 Väg 622 följer norra kanten av dalgången och omges till stor del av jordbruksmarker. Foto mot sydost.

#### 4.3.8 Klimat och energi

Den miljöbelastning som finns i projektets närområde utgörs till störst del av utsläpp från vägtrafiken. Cirka 6000 fordon/dygn passerar väg 622 inom utredningsområdet. Utsläpp från biltrafik är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser, partiklar samt andra för omgivningen skadliga ämnen.

#### 4.3.9 Förorenad mark

Omedelbart utanför aktuellt utredningsområde finns tre potentiellt förorenade områden s.k. MIFO-objekt. Dessa redovisas i tabell 4.1, samt i figur 4.5. Samtliga har statusen identifiering avslutad – ingen åtgärd enligt uppgift från länsstyrelsens MIFO-databas. Länsstyrelsens databas över förorenade områden är inte komplett och det kan finnas föroreningar i mark som inte finns med i databasen.

I samband med schaktning för gång- och cykelväg poängterar länsstyrelsen att man ska vara observant på misstänkta föroreningar.

#### 4.3.10 Miljökvalitetsnormer

Gällande miljökvalitetsnormer omfattar idag utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenförekomster. För detta projekt berörs inga fisk- och musselvatten.

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller enligt ett av kriterierna i lag SFS 2004:675. Trafikverket ska för de vägar som belastas med mer än 3 miljoner fordon/år vart femte år kartlägga bullret från vägen. Aktuell sträcka belastas med omkring 2,1 miljoner fordon/år (beräknat på 6000 Ådt).

Projektområdet berör ingen grundvattenförekomst.

### 4.4 Sammanfattning av en samhälls-ekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats i aktuellt projekt. Åtgärderna som planeras är svåra att bedöma i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkylverktyg.

Tabell 4.1 Potentiellt förorenad mark längs väg 622. Uppgifter från länsstyrelsens MIFO-databas tillhandahållna i första hand av länsstyrelsen.

| Objekt ID | Primär bransch     | Branschklass | Källa |
|-----------|--------------------|--------------|-------|
| 111641    | Drivmedelshandling | 2            | LST   |
| 112074    | Övrigt BKL 4       | 4            | LST   |
| 11943     | Bilvårdsanläggning | 3            | LST   |

## 5 Effekter och deras tänkbara betydelse

### 5.1 Konsekvenser för hälsa och miljö

#### 5.1.1 Riksintressen och Natura 2000-områden

Inga riksintressen eller Natura 2000-områden berörs.

#### 5.1.2 Boende och hälsa

Trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs vägen förbättras då gång- och cykelvägen anläggs. De boende i området får därmed ökade förutsättningar att på ett tryggt och säkert sätt röra sig i sitt närområde utan att var beroende av bil.

Andelen fordonstrafik bedöms endast marginellt minska och därmed kommer utsläpp till luft och bullerstörningar för boende längs sträckan att i princip förbli de samma som om gång- och cykelvägen inte anläggs.

#### 5.1.3 Landskapets karaktär

Gång- och cykelvägen lokaliseras inom befintligt vägområde vilket innebär att ingen ny mark tas i anspråk undantaget passager över lokalgator.

Genom att befintligt vägområde huvudsakligen kommer att tas i anspråk innebär det att infrastrukturkorridoren inte utvidgas i landskapet. Positiva konsekvenser uppstår med avseende på att gående och cyklister med hjälp av en gång- och cykelväg ges bättre möjlighet att röra sig i landskapet på ett tryggt och lugnt sätt.

#### 5.1.3 Kulturmiljö

Dalgången där väg 622 löper utgjorde under förhistorisk tid en havsvik. En registrerad fornlämning, gravfältet Raå Skön 43:1, ligger i omedelbar anslutning till väg 622.

För att minska risken för intrång i passagen av fornlämningen, föreslås gång- och cykelvägen att istället för en skiljeremsa mot väg 622, anläggas med kantsten.

#### 5.1.4 Naturmiljö

Projektets målsättning är att rymmas inom befintligt vägområde vilket innebär att ingen ytterligare mark tas i anspråk för planerad gång- och cykelväg. Registrerad betesmark norr om utredningsområdet bedöms inte komma att påverkas.

Ljustabäcken passerar omedelbart invid väg 622 samt passerar även under vägen. Ytterligare två bäckar (namnlösa) passerar under väg 622. Länsstyrelsens inventering av vandringshinder har pekat ut tre platser inom utredningsområdet.

Trummåtgärder kommer att utföras inom ramen för projektet.

Vattenmiljön bedöms inte påverkas av cykelvägen under förutsättning att Trafikverkets krav för anläggande av trumma i vattendrag följs (TRVK väg), exempelvis att vattendragets naturliga bredd ska behållas och att vattenhastigheten genom trumman inte avviker från vattendragets naturliga vattenhastighet.

Miljö kvalitetsnormerna för vattendragen bedöms inte motverkas. Dessutom bör åtgärder i vatten genomföras vid lågvatten för att minimera grumling. Uppfyllandet av dessa krav gör också att strandskyddets intentioner inte bedöms påverkas av vägåtgärden då vattenmiljöerna inte försämras biologiskt och dessutom förbättras framkomligheten för allmänheten.

#### 5.1.5 Rekreation och friluftsliv

Positiva konsekvenser uppstår då en gång- och cykelväg anläggs längs väg 622. Förutsättningarna för oskyddade trafikanter i området att röra sig mellan bostadsområdet och Östra Birsta, fritidsaktiviteter, samt till omgivande skog och mark förbättras. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas med avseende på friluftslivet.

#### 5.1.6 Naturresurser

Projektet ligger inom betesmark för rennäringen. Gång- och cykelvägen avses lokaliseras inom befintligt vägområde. Planerad gång- och cykelväg innebär inget intrång i angränsande markområden och därmed inget hinder för samebyns fortsatta verksamhet.

### 5.1.7 Förorenad mark

Projektet berör närområdet till tre potentiellt förorenade markområden. Föroreningarnas utbredning är oklar och provtagning i mark är därför viktig att genomföra för att minimera risken för att föroreningar sprids till omgivande mark och vatten och därmed orsakar skador i samband med byggtiden.

Om föroreningar upptäcks i den mark där gång- och cykelvägen ska anläggas kommer åtgärder krävas för att hantera dessa.

Konsekvenserna för förorenad mark kan bedömas först när mer information kring markföroreningar finns.

### 5.1.8 Klimat och energi

Gång- och cykelvägar bidrar till förbättrade förutsättningar för människor att välja miljövänliga transportsätt och därmed bidrar projektet till en positiv utveckling i området med avseende på utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar.

### 5.1.9 Miljökvalitetsnormer

Projektet bedöms inte motverka uppfyllelsen av miljökvalitetsnormerna.

### 5.1.10 Miljökvalitetsmål

Projektet bedöms bidra till uppfyllelse av Sveriges miljömål.

## 5.2 Konsekvenser under byggtiden

Byggstart beräknas ske under 2018 och planerad gång- och cykelväg förväntas vara färdigbyggd 2019.

Under byggtiden uppstår störningar för närboende i form av buller, vibrationer och damning.

Byggtiden innebär en period av störningar för bilister och oskyddade trafikanter avseende framkomligheten på väg 622.



## 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 påverkan på miljön i en miljöbeskrivning.

I kommande skede av projektet kommer berörda intressenter att kallas till samrådsmöte. Utöver detta samråd tar Trafikverket löpande emot inkomna synpunkter, samtliga synpunkter kommer att redovisas i en samrådsredogörelse som biläggs vägplanen.

### 6.2 Viktiga frågeställningar

Inga frågeställningar har identifierats.

## 7 Källor

Brunnsarkivet. [www.sgu.se](http://www.sgu.se)

Riksantikvarieämbetet. Fornsök. [www.raa.se](http://www.raa.se)

Sametinget. <http://www.sametinget.se/>

Skogsstyrelsen. [www.skogsstyrelsen.se](http://www.skogsstyrelsen.se)

Sveriges geologiska undersökning. Översiktlig jordartkarta.

Sundsvalls kommun. Översiktsplan 2021, Sundsvall kommun. Antagen av kommunfullmäktige 2014.

Sundsvalls kommun. [www.sundsvall.se](http://www.sundsvall.se)

Trafikverket. Rapport Planläggning av vägar och järnvägar Version 1.0. TRV 2012/85426.

Trafikverket. Vägar och gators utformning VGU. 2015:086.

Trafikverket, 2014. Åtgärdsvalsstudie. Östvästliga transporter i Sundsvall.

Trafikverket, Nationella vägdatabas (NVDB). Uppgift hämtad 160615

Vatteninformationssystem Sverige. <http://viss.lst.se>





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)