

# GRANSKNINGSHANDLING

## E14 Rastplats Stöde

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Vägplanbeskrivning 2019-02-01



Trafikverket  
Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand  
E-post: trafikverket@trafikverket.se  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling E14 Rastplats Stöde vägplanbeskrivning  
Författare: ÅF  
Dokumentdatum: 2019-02-01  
Ärendenummer: TRV 2015/77258  
Projektnummer: 145298  
Version: 0.1  
Kontaktpersoner: Ulrika Sundgren, Trafikverket, Anders Ågren, ÅF

Foto: ÅF om ej annat anges

# Innehåll

1	Sammanfattning .....	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projekt mål .....	9
2.1	Planläggningsprocessen .....	9
2.2	Bakgrund.....	11
2.3	Beskrivning av projektet .....	12
2.4	Ändamål och projekt mål.....	13
3	Miljöbeskrivning .....	17
4	Förutsättningar.....	18
4.1	Vägens funktion och standard.....	18
4.2	Trafik och användargrupper.....	20
4.3	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	23
4.4	Landskapet och staden.....	28
4.5	Miljö och hälsa .....	31
4.6	Byggnadstekniska förutsättningar .....	37
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv .	39
5.1	Val av lokalisering .....	39
5.2	Val av utformning.....	40
5.3	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....	42
6	Effekter och konsekvenser av projektet .....	43
6.1	Trafik och användargrupper.....	43
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	43
6.3	Miljö och hälsa .....	43
6.4	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	46
6.5	Påverkan under byggnadstiden .....	46
7	Samlad bedömning .....	48
7.1	Överensstämmelse med de transportpolitiska målen.....	48
7.2	Måluppfyllelse ändamål och projekt mål.....	48
7.3	Måluppfyllelse regionala och lokala mål .....	48

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	49
8.1 Miljö kvalitetsmål .....	49
8.2 Miljöbalkens hushållningsbestämmelser .....	49
8.3 Miljö kvalitetsnormer .....	49
9 Markanspråk och pågående markanvändning .....	50
9.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	51
9.2 Vägområde inom detaljplan .....	51
9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt.....	51
10Fortsatt arbete.....	52
10.1 Fortsatt process.....	52
10.2 Anmälningar och prövningar .....	52
10.3 Miljösäkring.....	52
11 Genomförande och finansiering .....	53
11.1 Formell hantering .....	53
11.2 Genomförande.....	54
11.3 Finansiering .....	54
12Underlagsmaterial och källor.....	55

# 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.

Trafikverket har som målsättning att möjlighet till rast inte ska överstiga 50-100 km efter det nationella stomvägnätet.

Trafikverket har beslutat att med olika medel öka trafiksäkerheten. En åtgärd är att förtäta möjligheterna till rast och vila med jämna mellanrum. Avståndet mellan befintliga rastplatser är ca 90-110 km vilket är något längre än önskvärt avstånd. Genom att anlägga en ny rastplats i Stöde blir avståndet istället mellan ca 40-70 km vilket medför en mycket god täckning med rastplatser längs det nationella stamvägnätet.

## Projektändamål

Projektets ändamål är att förtäta rastplatsnätet så att det är mindre än 100 km mellan två på varandra följande rastplatser.

## Projekt mål

Målet för det aktuella projektet är att skapa en plats som erbjuder resenärer och yrkestrafikanter en möjlighet till rast och vila. Platsen ska vara nära vägen men ändå erbjuda avskildhet från trafiken. På platsen ska det finnas möjlighet att sitta och äta och vila. Resenärerna ska ha möjlighet att kasta färdsoapor och gå på toaletten. Platsen ska kännas trygg för besökarna.

Platsen ska vara tillgänglig för trafik i både västlig och östlig riktning. Platsen ska erbjuda parkeringsmöjlighet för såväl personbilar med eller utan släp som lastbilar och långtradare.

Effekt målet för projektet är att öka trafiksäkerheten.

## Förutsättningar

Trafikverket ansvarar för att rastplatser finns längs det statliga vägnätet. En rastplats är en väganläggning som tillhör vägen. Standard och utrustning är lite olika på de olika rastplatserna, men det gemensamma för dem är att trafikanter ska kunna använda dem oavsett funktionshinder eller inte.

I dagsläget finns för resande norrifrån längs E4 rastplats Skönviksberget. Därifrån är det ca 84 km (64 min ) till rastplats Borgsjö vid resor via E14 mot Östersund. Detta ligger nära det optimala avståndet på 80 km och bedöms inte vara ett större problem. För resande söderifrån finns rastplats Armsjön söder om Sundsvall och därifrån är det 101 km (82 min ) till rastplats Borgsjö.

E14 är en viktig väg för näringslivets transporter och för arbetspendling. I figur 4.2:4 visas årsmedeldygnstrafik (ÅDT) från år 2014. I Stöde var den genomsnittliga årsdygnstrafiken på E14 ca 4500 fordon per dygn, varav ca 15% var tunga fordon. Trafikflödena för den tunga trafiken väntas öka i större utsträckning än den övriga trafiken. Den största skillnaden väntas bli på europavägarna. För den berörda sträckan av E14 väntas andelen tung trafik öka från ca 15% 2014 till över 20% år 2040.

I Stöde bor ca 600 personer. Söder om älven, i Fanbyn, bor det ca 500 personer och i Svedjan, i den östra delen av utredningsområdet, bor det ett 20-tal personer.

Det föreslagna läget för rastplats ligger inom Ljungans dalgång, vilken omfattas av riksintresse för kulturmiljövård enligt miljöbalkens 3 kapitel §6. Rastplatsen är en väganläggning tillhörande E14 vilken är ett riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kapitel 8 §. Längs med E14 går Mittbanan vilken också är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer.

Vid Stöde ligger Natura 2000-området Skjulsta strandäng (SE0710213). Detta område är skyddat enligt habitatdirektivet.

Landskapet präglas av traktens karakteristiska bergkulleterräng, där bergshöjderna bildar kraftiga skogsklädda branter mot dalgångarnas odlingslandskap. I älvdalarna finns regionens bördigaste åkermark, belägen under högsta kustlinjen.

E14 följer i stort samma riktning som Ljungans dalgång och följer den flacka sluttningen i landskapet längs Stödesjöns norra strand. Norr om vägen bildar barrskogsklädda berg en tydlig avgränsning av landskapet. Närmast strandkanten, söder om E14 går järnvägen Mittbanan som inne i Stöde är belägen mycket nära vägen.

Denna vägplan har klassats som nybyggnad av infrastruktur enligt Trafikverkets riktlinjer. Området för vägplanen berörs idag av buller från både väg- och järnvägstrafik. Inga bostadshus har identifierats som bullerberörda i vägplanen. Detta eftersom det är trafiken på E14 som är den dominerande källan. Inga skolor, vårdlokaler eller hotell klassas som bullerberörda i vägplanen.

I anslutning till vägområdet ligger en befintlig park. Edstabäcken rinner igenom den befintliga parken strax öster om området för den planerade rastplatsen. Bäckens rinner sedan under E14 samt järnvägen och ut i Natura 2000-området, Skjulsta strandäng. Strandängen är en värdefull växtlokal, men utgör också en viktig plats för rastande fåglar. Området är av intresse för friluftslivet och det finns ett fågeltorn.

## **Rastplatsen**

Rastplatsen har utformats med parkeringsplatser för 10 antal bilar plus en handikapparkering, minst 2 antal bilar med släp eller husvagnar samt 2 stycken lastbilar med släp eller bussar. Rastplatsen utrustas med sittytor, lekplats samt en servicebyggnad med toaletter. En koppling för gående till parken, där också Edstabäcken rinner, planeras.

## **Effekter och konsekvenser**

I samband med att tunga fordon kör in eller ut från rastplatsen kan framkomligheten på E14 påverkas, om än i begränsad omfattning. I övrigt bedöms inte rastplatsen medföra några konsekvenser för trafiken på E14.

Rastplatsens utformning och placering ger god tillgänglighet för såväl bilister och yrkestrafikanter som för gående, cyklister och lokalbefolkningen. Inte minst lekplatsen kan nyttjas av närboende. Toaletten blir tillgänglighetsanpassad för funktionshindrade.

Rastplatsen ger ytterligare en möjlighet till rast och vila för trafikanter på E14 och bidrar därför till en förbättrad kvalitet och upplevelse men även till ökad trafiksäkerhet.

Gång- och cykelvägen längs E14:s norra sida behöver korsa anslutningen till rastplatsen. Detta medför en ökad olycksrisk för de oskyddade trafikanterna jämfört med idag. För att begränsa denna risk förses anslutningen till rastplatsen med en refug som möjliggör passage av ett körfält i taget. För att ytterligare minska risken är passagen indragen från E14.

Det är trafiken på E14 och Mittbanan som genererar de högsta ekvivalenta ljudnivåerna för bostäderna i anslutning till rastplatsen. Uppförandet av rastplatsen medför en marginell förändring av ljudnivåerna för bostadshusen i anslutning till rastplatsen. Även om tillskottet i ljudnivå från rastplatsen anses som marginell kommer ljudbilden i området att bli förändrad. Från att de boende enbart hör E14 och mittbanan till att även få ljud som genereras av en rastplats.

Den gamla vägmiljön vid Edstabäcken bedöms inte bli negativt påverkad av projektet. Fler människor kommer att få möjlighet att se den historiska vägmiljön ifrån den nya rastplatsen.

Hårdgjorda ytor för parkering är negativt för marklevande flora och fauna medan buskage och träd som kommer planteras ökar platsens betydelse för fåglar. Ingen schakt i vatten kommer uppstå till följd av vägplanen. Beräkningarna från vägdagvattnet efter skyddsåtgärd visar inte på någon ytterligare belastning på vattendraget Edstabäcken eller vattenlevande organismer. Ingen negativ påverkan på nedströmsliggande Natura 2000-område Skjulsta strandäng bedöms uppkomma. Bullerberäkningar visar på ingen ytterligare störning på de mer känsliga fågelområdena inom Natura 2000-området.

Rastplatsen kommer troligen leda till ett ökat nyttjande av den på östra sidan intilliggande parkytan. I övrigt förväntas ingen påverkan på friluftslivet utifrån vägplanen.

Belastning från tillkommande avvattning av rastplatsen får ej försämra den kemiska statusen av vattendraget samt utformningen av rastplatsen får ej försämra det morfologiska tillståndet. De beräkningar som genomförts för framtida halter i vägdagvattnet före rening från rastplatsen visar på utsläppshalter som är klart under riktvärden för utsläpp till ytvatten.

Uppställning av tunga fordon med farligt gods inne i samhället kan innebära en ökad risk för närboende men den bedöms som liten.

Sittytor, lekplats och den intilliggande parken bedöms sammantaget skapa en attraktiv plats för trafikanter att stanna, vila och aktivera sig vid längs med E14. Odlingsmarken omvandlas till en mer aktiv plats där inte minst den nya lekplatsen har potential att skapa en ny mötesplats för de boende. Siktlinjer kan till stor del bevaras för de boende när körytan sänks ner. Planförslaget bedöms i sin helhet harmonisera med det omgivande landskapet och underordna sig dess skala och struktur vilket resulterar i liten påverkan på landskapsbilden.

## **Samlad bedömning och måluppfyllelse**

Med en rastplats i Stöde kommer avstånden mellan Trafikverkets rastplatser utmed E14 och vidare på E4 att uppfylla uppsatta krav. En rastplats i Stöde ger alltså en god tillgänglighet till rastmöjlighet för såväl yrkestrafiken som personbilar. Ett nät med rastplatser var 40-70 km bidrar till ökad trafiksäkerhet då den kan nyttjas av såväl yrkesstrafik som personbilar.

Projektets ändamål är att förtäta rastplatsnätet så att det är mindre än 100 km mellan två på varandra följande rastplatser. Projektet uppfyller ändamålet. Sammantaget bedöms vägplanen ge god måluppfyllelse av projektmålet att skapa en plats som erbjuder resenärer och yrkestrafikanter en möjlighet till rast och vila.

## **Fortsatt arbete**

Denna vägplan kungörs för granskning. Den hålls då tillgänglig för berörda och allmänhet och synpunkter kan lämnas. Trafikverket sammanställer och bearbetar inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande och gör därefter ett slutligt förslag till vägplan som kan gå vidare till fastställelse. 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 10 miljoner kronor i 2018 års prisnivå.



## 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

### 2.1 Planläggningsprocessen

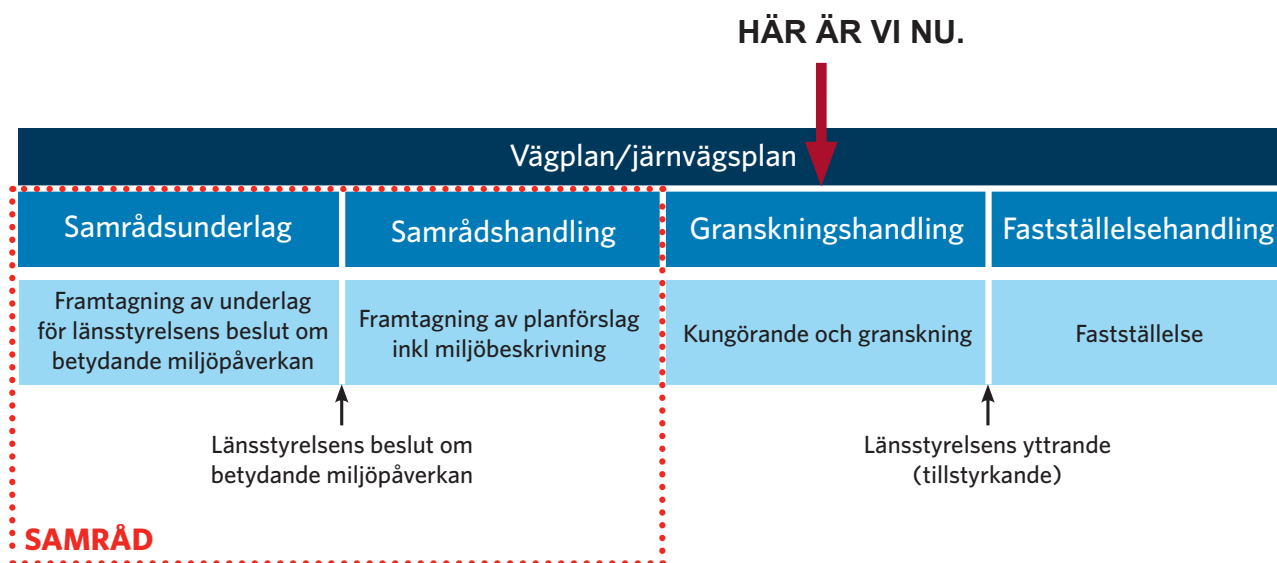
#### 2.1.1 Generellt

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 vägavsnitt, ofta i ny sträckning.

Byggnationen av Rastplats Stöde är en steg 4-åtgärd.

### 2.1.3 Aktualitet

Den planläggningsprocess som nu startar syftar till att ta fram en vägplan för byggande av en rastplats i Stöde. Vägplanen för sträckan Timmervägen-Blåberget har vunnit laga kraft och byggstart är planerad till hösten 2018. Planmässigt finns ytterligare en sträcka i anslutning, nämligen Matfors-Stöde, där planläggningsprocessen dock stoppats då projektet inte finns med i nationella transportplanen.

För Rastplats Stöde beslutade länsstyrelsen i maj 2017 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 och problem

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**

Trafikverket har som målsättning att det längs med det nationella stamvägnätet samt längs utpekade gods- och /eller turiststråk ska finnas:

- möjlighet till kortare rast var 15:e minut (rastplats, parkeringsficka eller övriga samhällsfunktioner. Särskilt betydelsefullt är det att trafiken på motorvägar eller 2+1 vägar har sådana rastmöjligheter
- möjlighet till rast vid en Trafikverksrastplats längs med det nationella stamvägnätet var 40-80:e minut, vilket innebär att avståndet mellan två rastplatser inte bör överstiga 50-100 km mellanrum om man beräknar en medelhastighet på 80 km/tim.

När det byggs nya vägavsnitt längs dessa vägnät ska man beakta möjligheterna att komplettera med rastfunktioner.

Trafikverket har beslutat att med olika medel öka trafiksäkerheten. En åtgärd är att förtäta möjligheterna till rast och vila med jämna mellanrum. Avståndet mellan befintliga rastplatser är ca 90-110 km vilket är något längre än önskvärt avstånd. Genom att anlägga en ny rastplats i Stöde blir avståndet istället mellan ca 40-70 km vilket medför en mycket god täckning med rastplatser längs det nationella stamvägnätet.

### 2.2.2 Tidigare utredningar

- Åtgärdsvalsstudie, öst-västliga resor och transporter i Sundsvall, 2014.
- Åtgärdsvalsstudie Mittstråket – från kust till kust, 2014.
- Samrådsunderlag E14 Rastplats Stöde, 2016-09-01, rev 2017-04-11
- Förstudie E14 - Gång och cykelväg genom Stöde, 2012.
- Åtgärdsbeskrivning. E14 rastplats Stöde, 2014.

## 2.3 Beskrivning av projektet

### 2.3.1 Rastplats Stöde

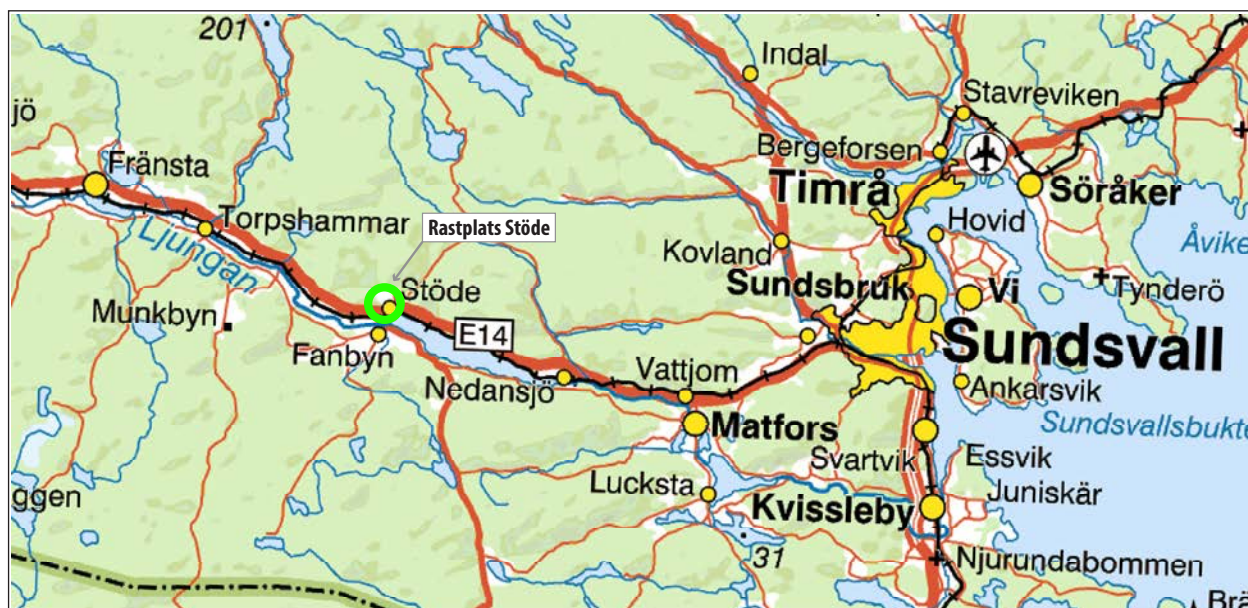
Det optimala avståndet mellan två rastplatser har identifierats som 80 km. Trafikverket har utifrån det beslutat att rastplatser ska finnas med 50 – 100 kilometers mellanrum, alternativt mätt som 40 – 80 minuters mellanrum.

I dagsläget finns för resande norrifrån längs E4 rastplats Skönviksberget. Därför har trafikanter ca 84 km (64 min) till rastplats Borgsjö om de svänger av E14 mot Östersund.

För resande på E4 söderifrån finns rastplats Armsjön. Därför är det 101 km (82 min) till rastplats Borgsjö.

Avståndet mellan Armsjön och Borgsjö är över Trafikverkets målsättning och därför föreslås att en ny rastplats placeras i höjd med Stöde eller strax söder därom för att få ett så jämnt avstånd som möjligt mellan rastplatserna.

Utmed sträckan finns också ett antal andra rastmöjligheter med olika standard, allt ifrån enkla parkeringsfickor till de som är mer utbyggda, exempelvis Lomtjärn mellan Stöde och Borgsjö. Även en plats som Lomtjärn kräver dock omfattande förändringar för att ges den standard som Trafikverket eftersträvar, både avseende trafiksäkerhet och service. Detta i kombination med att optimal placering är i eller strax öster om Stöde, gör att dessa andra rastmöjligheter snarare bör ses som ett komplement till den nu planerade rastplatsen än som ett alternativ till den.



Figur 2.3:1 Orienteringskarta

### 2.3.2 Angränsande planering

Planering och projektering pågår för E14-sträckorna Timmervägen-Blåberget, Blåberget-Matfors och Matfors-Stöde. För den förstnämnda är byggstart planerad till vintern 2018/19. Tidsplanen för de övriga sträckorna är osäker.

## 2.4 Ändamål och projektmål

### 2.4.1 Projektändamål

Projektets ändamål är att förtäta rastplatsnätet så att det är 50-100 km mellan två på varandra följande rastplatser.

### 2.4.2 Projektmål

Målet för det aktuella projektet är att skapa en plats som erbjuder resenärer och yrkestrafikanter en möjlighet till rast och vila. Platsen ska vara nära vägen men ändå erbjuda avskildhet från trafiken. På platsen ska det finnas möjlighet att sitta och äta och vila. Resenärerna ska ha möjlighet att kasta färdsoapor och gå på toaletten. Platsen ska kännas trygg för besökarna.

Platsen ska vara tillgänglig för trafik i både västlig och östlig riktning. Platsen ska erbjuda parkeringsmöjlighet för såväl personbilar med eller utan släp som lastbilar och långtradare.

Effektiva för projektet är att öka trafiksäkerheten.

### 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. Dessa 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 Miljökvalitetsmålen (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 Politik för gestaltad livsmiljö

Regeringen antog en ny samlad nationell arkitekturpolicy, Politik för gestaltad livsmiljö (prop. 2017/18:110), i maj 2018,. I den förkortade versionen av propositionen framgår det att "Ambitionen är att arkitekturens, formens och designens bidrag till samhällsbygget ska tas tillvara fullt ut, till nytta och glädje för alla" och att "Kvalitet i arkitektur, form och design handlar om att skapa värden, inte bara för beställaren och brukaren, utan även för det omgivande samhället och framtida generationer".

I propositionen har ett övergripande nationellt mål för arkitektur, form- och designpolitiken tagits fram: "Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön". Det ska uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden,
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids,
- det offentliga agerar förebildligt,
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas,
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla, och
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.

De miljöer som staten bestämmer över framhålls vara särskilt angeläget att på bästa sätt utveckla och förvalta eftersom de har stor påverkan på många människors dagliga liv.

#### 2.4.6 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.

## 2.4.7 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, flexiblere 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 viljeytring 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 2017-05-12 beslut om att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon separat miljökonsekvensbedömning inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser med avseende människors hälsa och miljö redovisas i miljöbeskrivningen. 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 för miljön.

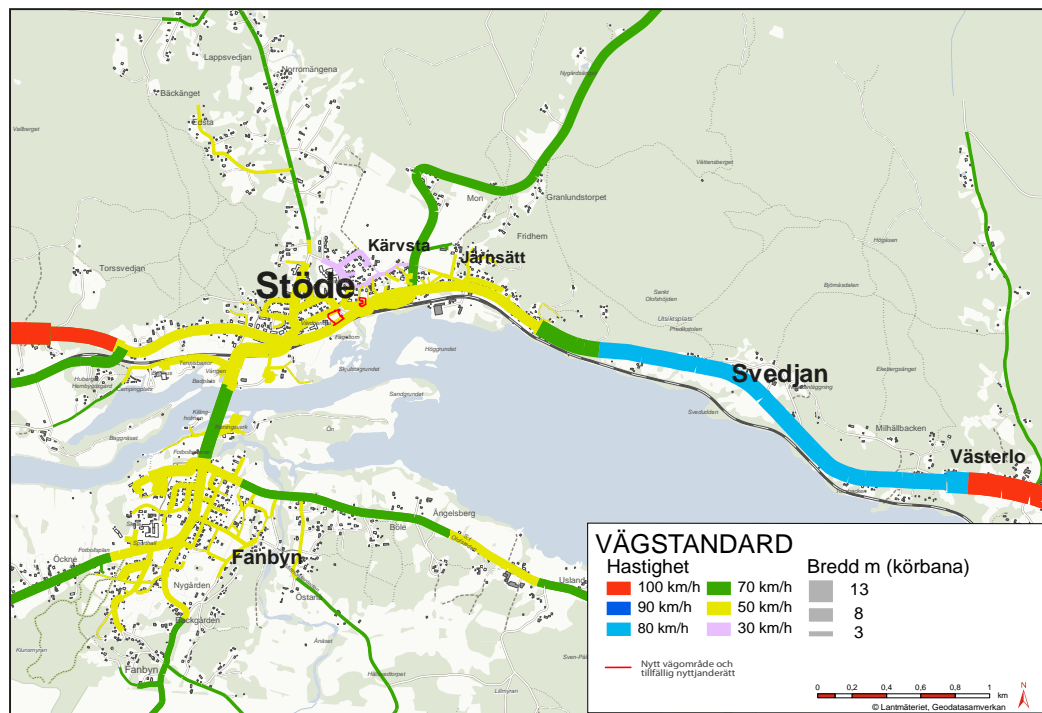
För detta projekt är miljöbeskrivningen integrerad i vägplanbeskrivningen. Miljöförutsättningarna redovisas i avsnitt 4.5, konsekvenser i avsnitt 6.3, samt i avsnitt 6.5, påverkan under byggtiden. I kapitel 7 redovisas en samlad bedömning av planen, inklusive hur de nationella miljömålen påverkas. Hur vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gällande miljö kvalitetsnormer samt hushållning med naturresurser redovisas i kapitel 8. Det fortsatta arbetet i projektet beskrivs i kapitel 10.

## 4 Förutsättningar

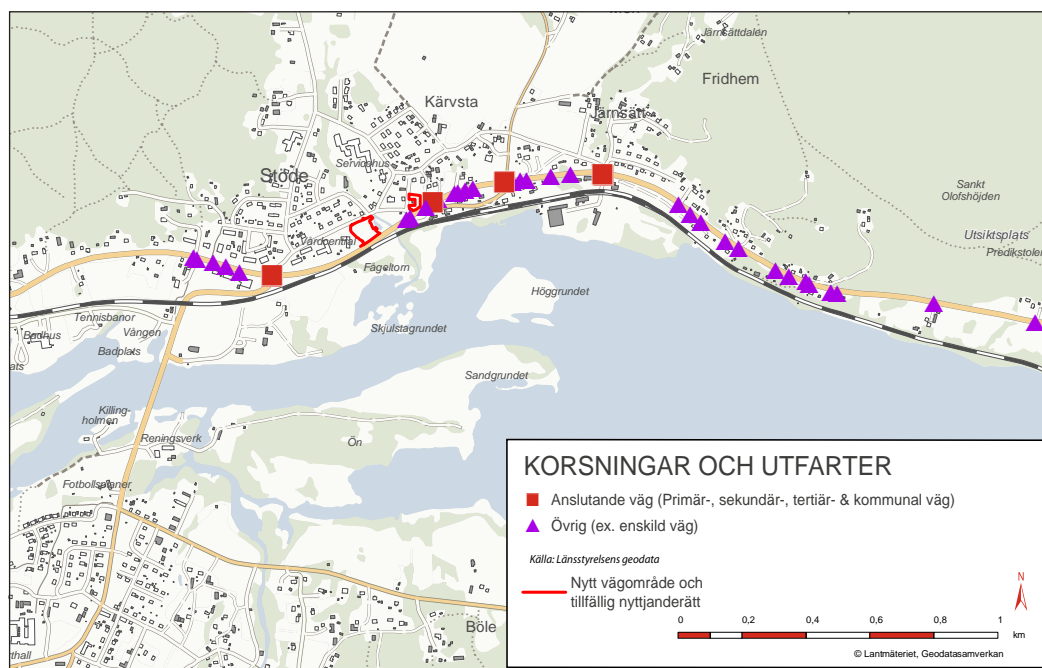
### 4.1 Vägens funktion och standard

E14 mellan Stöde och Västerlo har relativt låg standard. Sträckan har dåliga siktförhållanden, är smal samt har ett flertal direktutfarter från bostadsfastigheter. De dåliga siktförhållandena har lett till att sträckan mellan Västerlo och Stöde har spärrlinjer längs långa delar. Hastighetsstandarden är 50 km/h genom centrala Stöde och 80 km/h på sträckan vid Svedjan. Genom Stöde finns en nyanlagd gång- och cykelbana på vägens norra sida.

På sträckan förbi Svedjan planeras framtida mötesseparering med mitträcke.



Figur 4.1:1 Vägstandard i Stöde med omnejd. Hastigheten på E14 är begränsad till 50km/h genom Stöde.



Figur 4.1:2 Korsningar och utfarter. I centrala Stöde finns flertalet plankorsningar längs E14

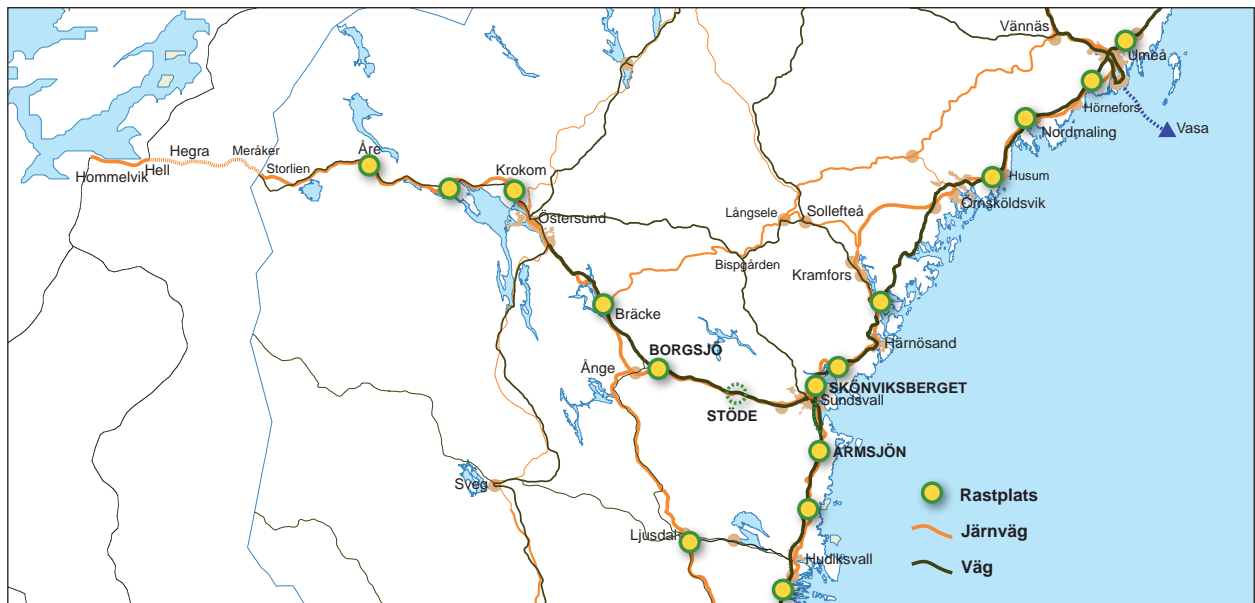
#### 4.1.1 Rastplatser längs det statliga vägnätet

##### Trafikverkets rastplatser

Trafikverket ansvarar för att rastplatser finns längs det statliga vägnätet. En rastplats är en väganläggning som tillhör vägen. Standard och utrustning är lite olika på de olika rastplatserna, men det gemensamma för dem är att trafikanter ska kunna använda dem oavsett funktionshinder eller inte. Det finns även toaletter, informationstavlor, sittplatser med bord och soptunnor.

Trafikverkets rastplatser är inte till för långtidsuppställda husbilar och husvagnar utan för trafikanter som stannar en stund och kopplar av.

I dagsläget finns för resande norrifrån längs E4 rastplats Skönviksberget. Därifrån är det ca 91 km (68 min ) till rastplats Borgsjö vid resor via E14 mot Östersund. För resande söderifrån finns rastplats Armsjön söder om Sundsvall och därifrån är det 107 km (80 min ) till rastplats Borgsjö.



Figur 4.1:3 Rastplatser längs det statiga vägnätet i regionen.

#### Rastplatser i Västernorrlands län

Nr	Namn	Väg							Tömning Latrin
Y 1	Armsjön	E4	•	•					•
Y 2	Skönviksberget	E4	•	•					•
Y 3	Bölesjön	E4	•	•					•
Y 4	Hornöberget	E4	•	•	•	•	•	•	•
Y 5	Mosjön	E4	•	•					•
Y 6	Borgsjö	E14	•	•	•	•	•	•	•

- Rastplats / Rest area
- Handikappanpassad toalett med vattenklosett  
Handicap toilet
- Nedanstående symboler finns i tabellerna och förekomsten visas med en svart prick.*
- Informationstavla  
Information board
- Matservering  
Restaurant
- Kaffeservering  
Coffee shop
- Bensin  
Petrol station
- Lekplats  
Playground
- Tömningsplats för löst latrin

## 4.2 Trafik och användargrupper

### 4.2.1 Trafik

#### *Dagens trafik*

E14 är en viktig väg för näringslivets transporter och för arbetspendling. I figur 4.2:1 visas årsmedeldygnstrafik (ÅDT) från år 2014. I Stöde var den genomsnittliga årsdygnstrafiken på E14 ca 4500 fordon per dygn, varav ca 15% var tunga fordon. På E14 öster om Stöde var motsvarande trafikvolym ca 4200, varav ca 16% tunga fordon.

E14 strax väster om Stöde hade ca 3300 fordon per dygn 2014 varav 18% tung trafik. Väg 305 vid södra brofästet, för bron över Ljungan, hade ca 2100 fordon per dygn 2014 varav ca 8% tunga fordon.

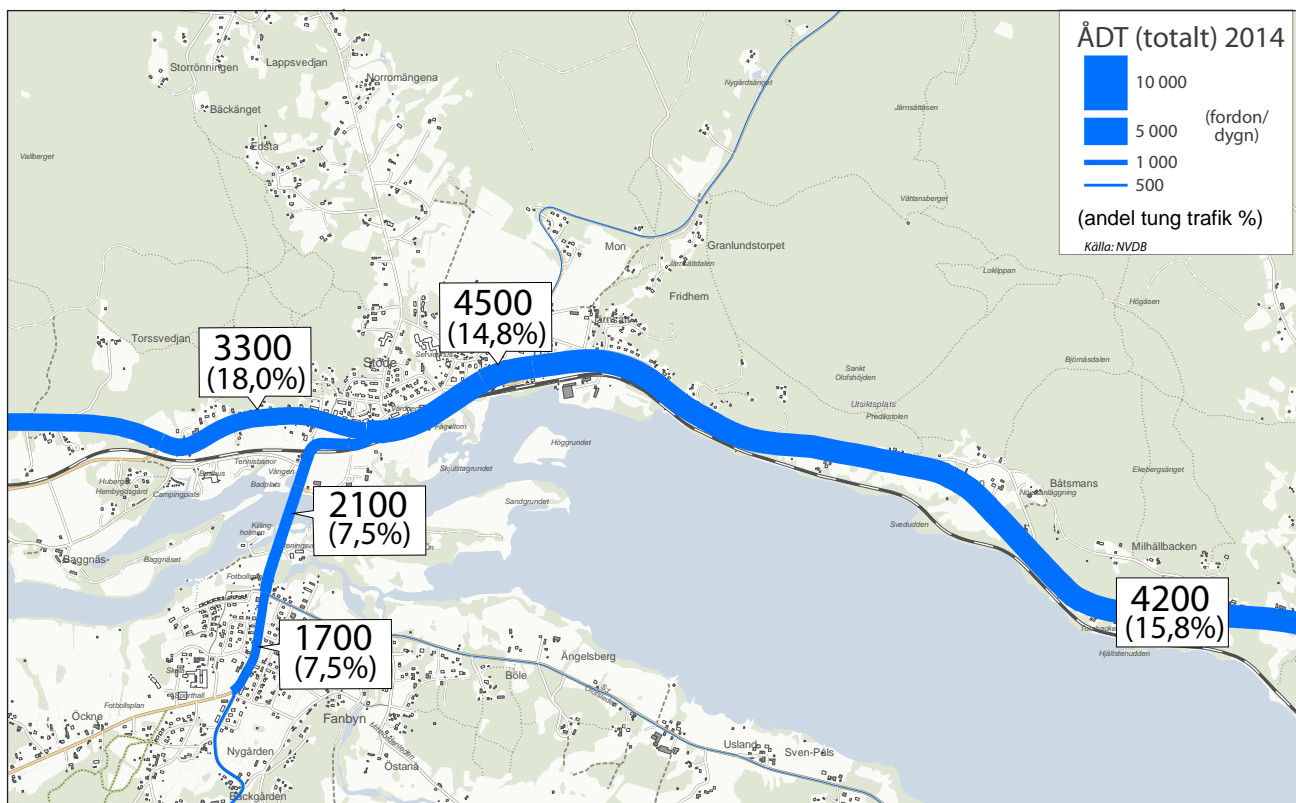
#### *Trafikprognos*

I figur 4.2:2 visas flöden avseende årsmedeldygnstrafik för prognosåret 2040. Prognosen baseras på Trafikverkets uppräkningsstal för personbil och tung trafik i Västernorrlands län. För tung trafik finns uppräkningsstalen uppdelade mellan europavägar och övriga vägar.

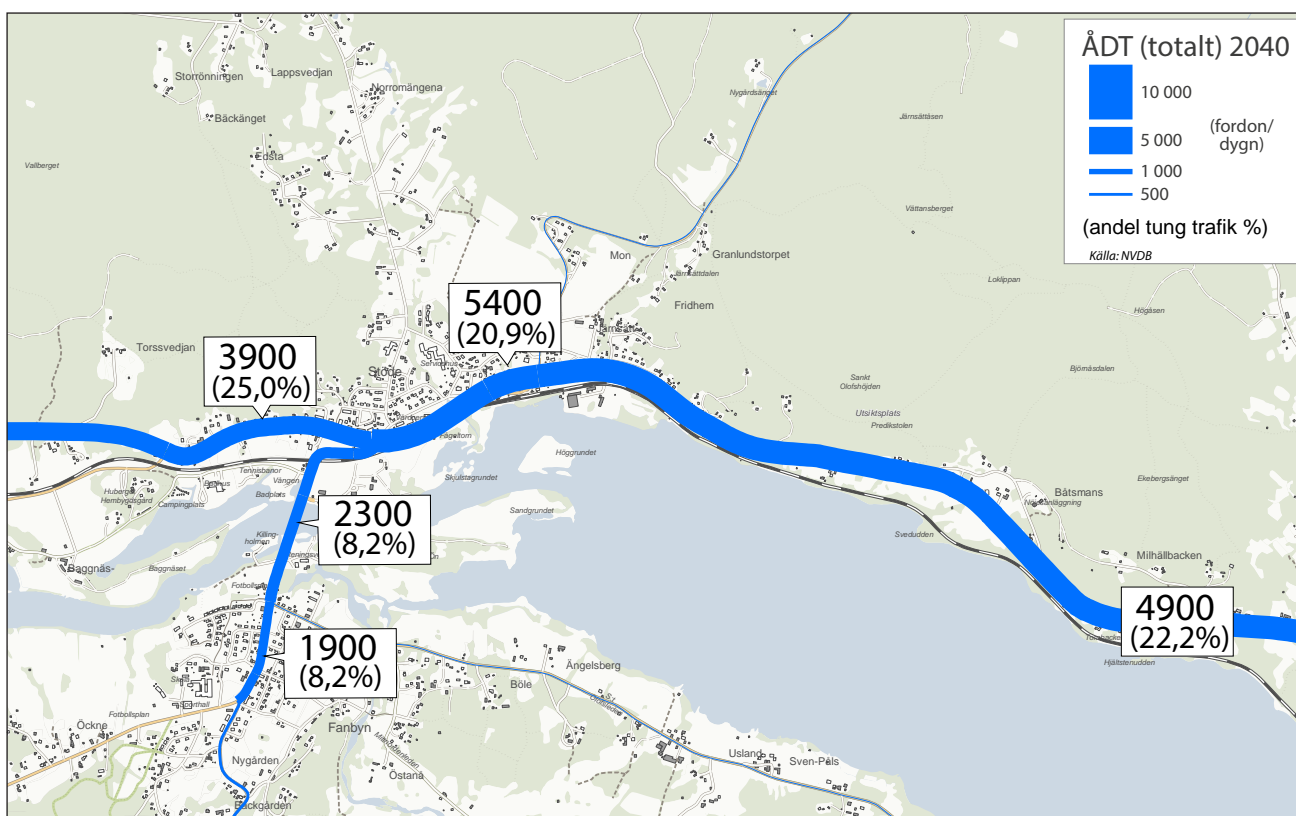
I Stöde väntas den genomsnittliga årsdygnstrafiken 2040 på E14 bli ca 5400 fordon per dygn, varav 20,9% väntas vara tunga fordon. På E14 öster om Stöde väntas motsvarande trafikvolym bli ca 4900, varav ca 22% tunga fordon.

E14 strax väster om Stöde väntas få ca 3900 fordon per dygn 2040 varav 25% tung trafik. Väg 305 vid södra brofästet, för bron över Ljungan, väntas få ca 2300 fordon per dygn 2040 varav ca 8% tunga fordon.

Trafikflödena för den tunga trafiken väntas öka i större utsträckning än den övriga trafiken. Den största skillnaden väntas bli på europavägarna. För den berörda sträckan av E14 väntas andelen tung trafik öka från ca 15% 2014 till över 20% 2040.



Figur 4.2:1 Årsmedeldygnstrafik (ADT) från år 2014. Genom centrala Stöde är årsmedeldygnstrafiken ca 4500 fordon.



Figur 4.2:2 Årsmedeldygnstrafik (ADT) för prognosåret 2040. Genom centrala Stöde väntas årsmedeldygnstrafiken längs E14 bli ca 5400 fordon.

#### 4.2.2 Kollektivtrafik

E14 är en prioriterad väg för kollektivtrafiken. Idag trafikeras sträckan Ångesundsvall av Din Tur (busslinje 191) med 6-7 avgångar per vardag.

Befintliga busshållplatser längs aktuell sträcka visas i figur 4.2:3.

På Mittbanan trafikerar Norrtåg sträckan Sundsvall C - Östersund med stationsuppehåll i bl.a. Stöde.

Tabell 4.2:1 Antal bussar Stöde-Sundsvall

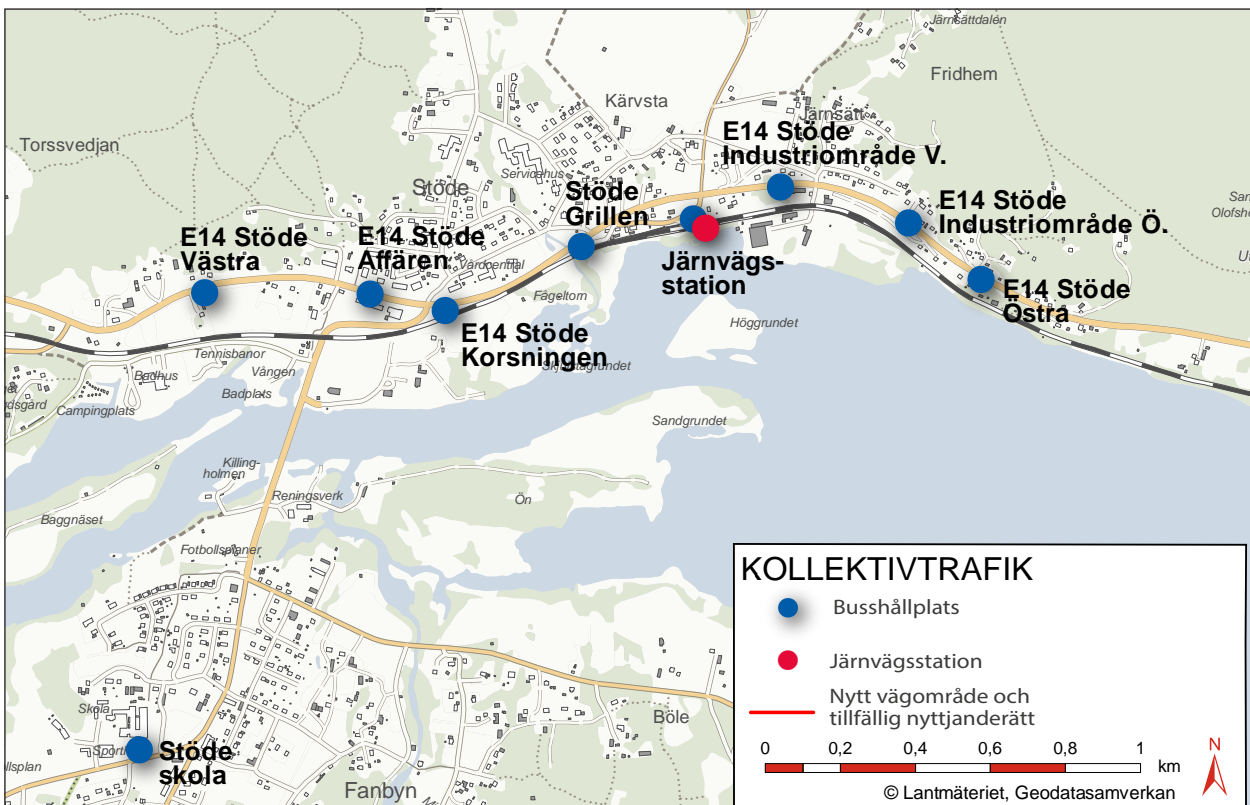
	Stöde-Sundsvall	Sundsvall-Stöde
<b>Buss 191</b>		
Vardagar	7	6
Lördag	2	2
Söndag	1	1

#### Pendlarparkering

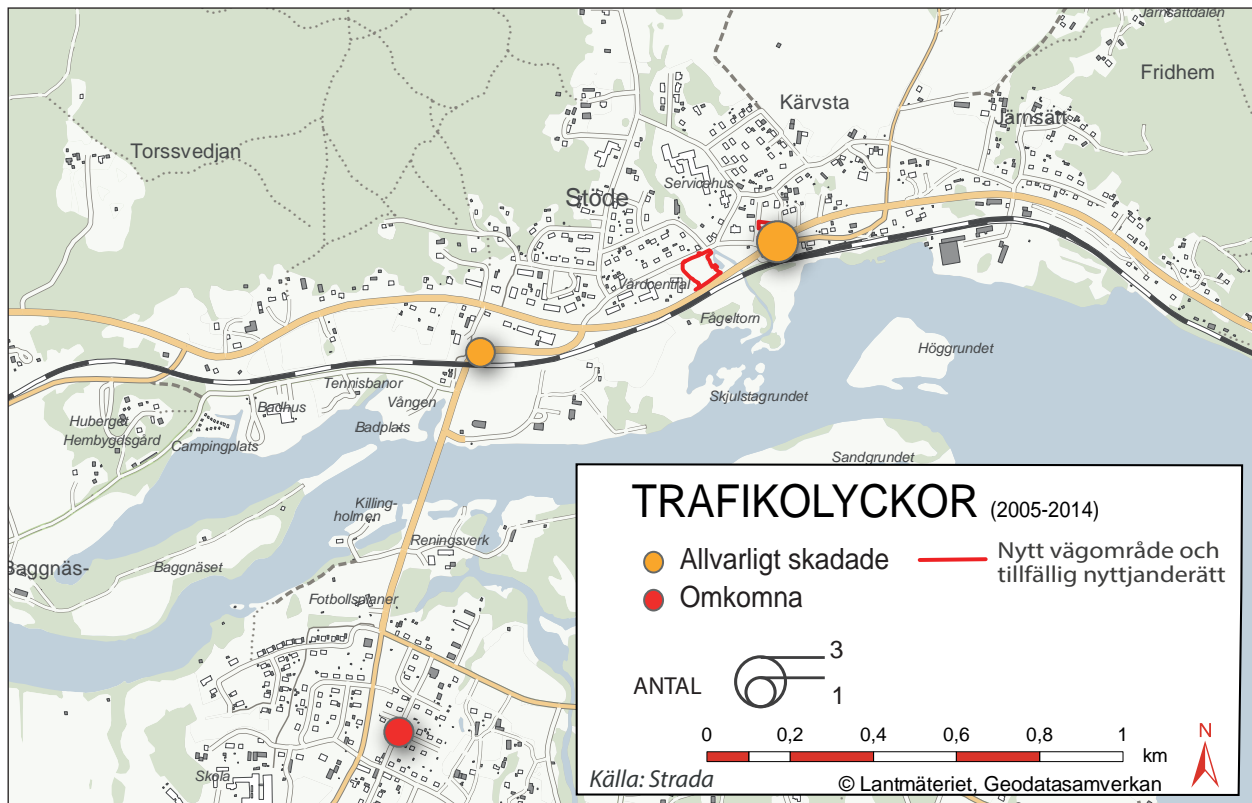
Pendlarparkeringar finns vid järnvägsstationen och vid Stöde Grillen. Målsättningen från Sundsvalls kommun är att förflytta all pendlingsparkering från Stöde Grillen till den nybyggda parkeringen vid järnvägsstationen. För att genomföra detta krävs en fungerande busshållplatslösning vid järnvägsstationen.

#### 4.2.3 Gång- och cykeltrafik

Utmed E14 genom Stöde finns en nyanlagd gång- och cykelbana separerad från biltrafiken med kantsten. Vid Svedjan är gång- och cykeltrafiken hänvisad till den smala vägrenen. I samband med en framtida mötesseparering förbi Svedjan kommer åtgärder för gång- och cykeltrafiken att studeras.



Figur 4.2:3 Befintliga busshållplatser och dess lokaliseringar längs E14 i Stödeområdet.



Figur 4.2:4 Antal trafikolyckor mellan 2005-2014. Under perioden har det skett tre trafikolyckor längs E14 i Stödeområdet, varav en olycka inom utredningsområdet, med allvarliga skadade som följd.

#### 4.2.4 Trafiksäkerhet

Olycksdata för perioden 2005-2014 har hämtats ur registret STRADA, som är ett samlingsregister över trafikolyckor med personskador i Sverige. Registret bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

Under perioden har det rapporterats en olycka, med flera allvarligt skadade, inom utredningsområdet. Se figuren 4.2:4. Ytterligare 4 olyckor längs E14 har skett inom området under perioden. Dessa olyckor har resulterat i lindrigt skadade.

Trafikmiljön är bitvis relativt komplex med smal väg, smala vägrenar i kombination med många direktutfarer från fastigheter.

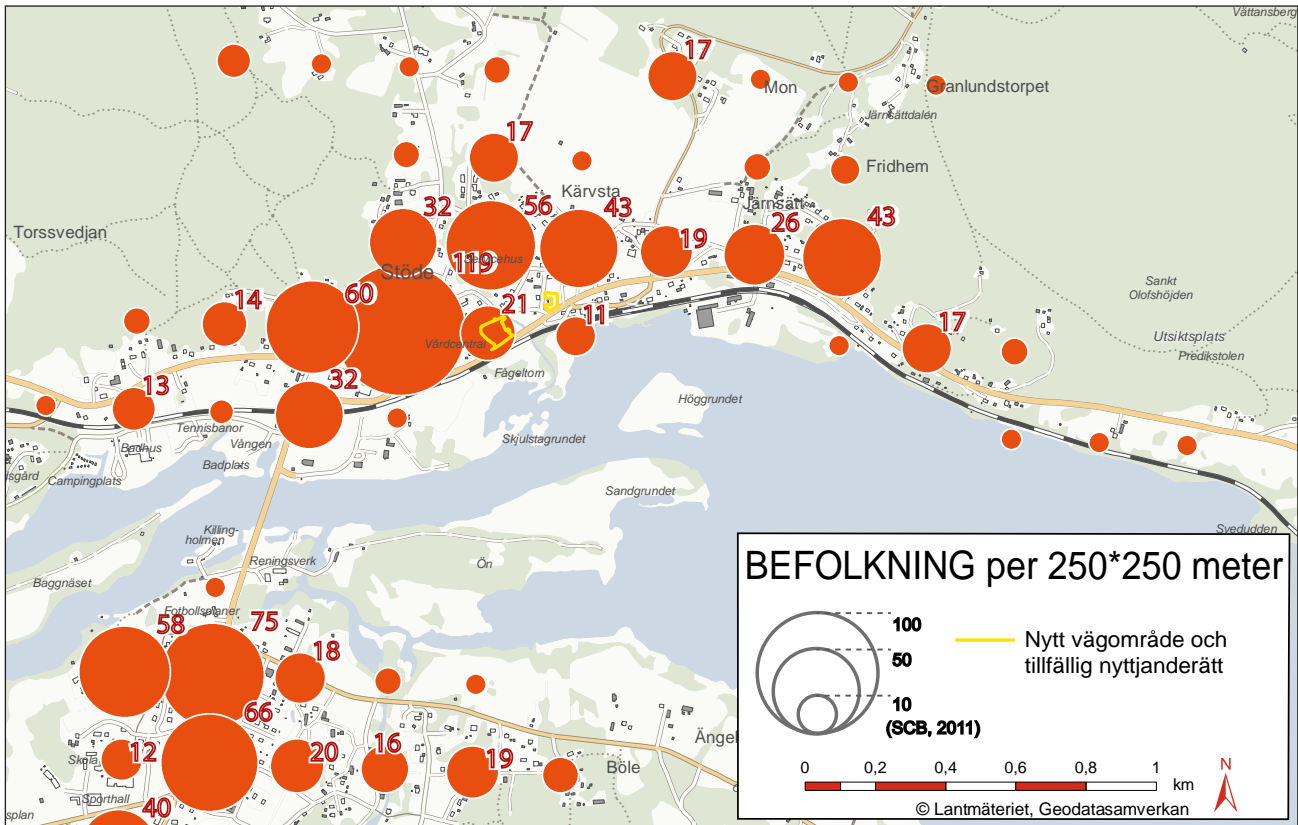
### 4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 4.3.1 Befolkning och bebyggelse

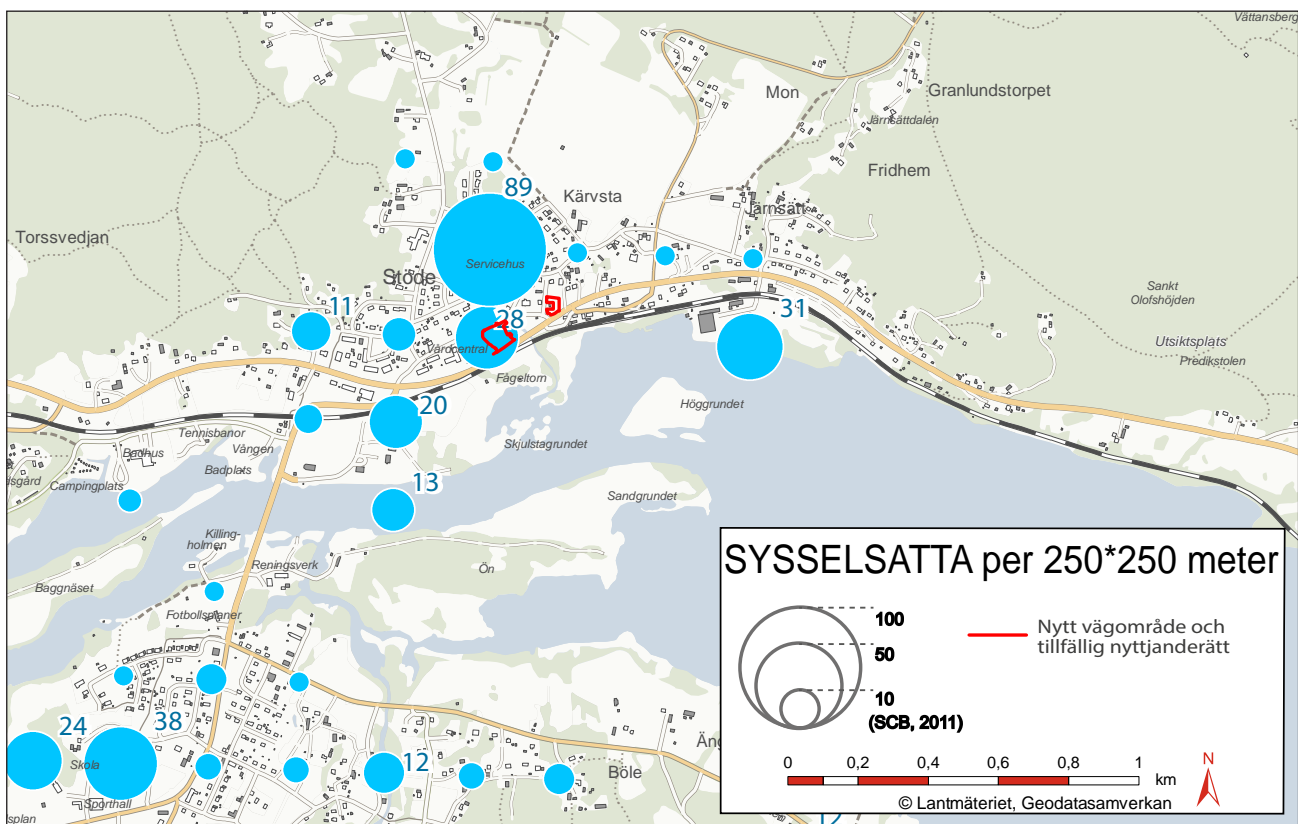
I Stöde bor ca 600 personer. Söder om älven, i Fanbyn, bor det ca 500 personer och i Svedjan, i den östra delen av utredningsområdet, bor det ett 20-tal personer.

Inom och i direkt anslutning till utredningsområdet bor det omkring 300 personer, se figur 4.3:1.

Bebyggelsen i området består mestadels av bostadshus, komplementbyggnader och mindre industriområden.



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



Figur 4.3:2 Antal sysselsatta per 250\*250-metersruta. Källa ÅF baserat på SCB-statistik för år 2011.



### 4.3.2 Näringsliv och sysselsättning

Sundsvall bildar tillsammans med Timrå, Härnösand och Ånge en funktionell arbetsmarknadsregion. Andelen förvärvsarbetande inom kapitalintensiv industri är 42 % i regionen, vilket kan jämföras med 19 % i riket. Det beror i huvudsak på Sundsvalls specialisering inom massa-, pappers- och pappersvaruindustrin. Andelen förvärvsarbetande inom arbetsintensiv och kunskapsintensiv industri är lägre än i riket.

Sundsvalls kommun har ca 50 000 sysselsättningstillfällen (2013). Dominerande arbetsgivare är Sundsvalls kommun, landstinget samt ett antal större bolag inom tillverkningsindustri och detaljhandeln bl.a. SCA, Valmet, Kubal, IKEA, m.fl. Arbetsplatserna har en stark koncentration till centrala Sundsvall och Birsta.

I Stöde finns ett brett företagande, där merparten är småföretag med mellan 0 och 10 anställda. Verksamheterna varierar med allt från detaljhandel och café till skog och träteknikföretag.

Inom utredningsområdet och dess närhet finns ca 150 arbetsplatser, se figur 4.3:2.

### 4.3.3 Viktiga målpunkter/samhällsfunktioner

I närheten till vägområdet finns ett antal målpunkter/samhällsfunktioner, däribland Knutsvägens förskola, Stöde hälsocentral, järnvägsstation och parkområde, se figur 4.3:3.

### 4.3.4 Kommunala planer

#### *Kommunala översiktsplanen*

Sundsvalls gällande översiktsplan antogs 2014. I planen finns inte utrett någon förändring av markanvändningen i Stöde. Däremot presenteras i planen önskemål från Stödeborna om en rastplats i centrala Stöde.

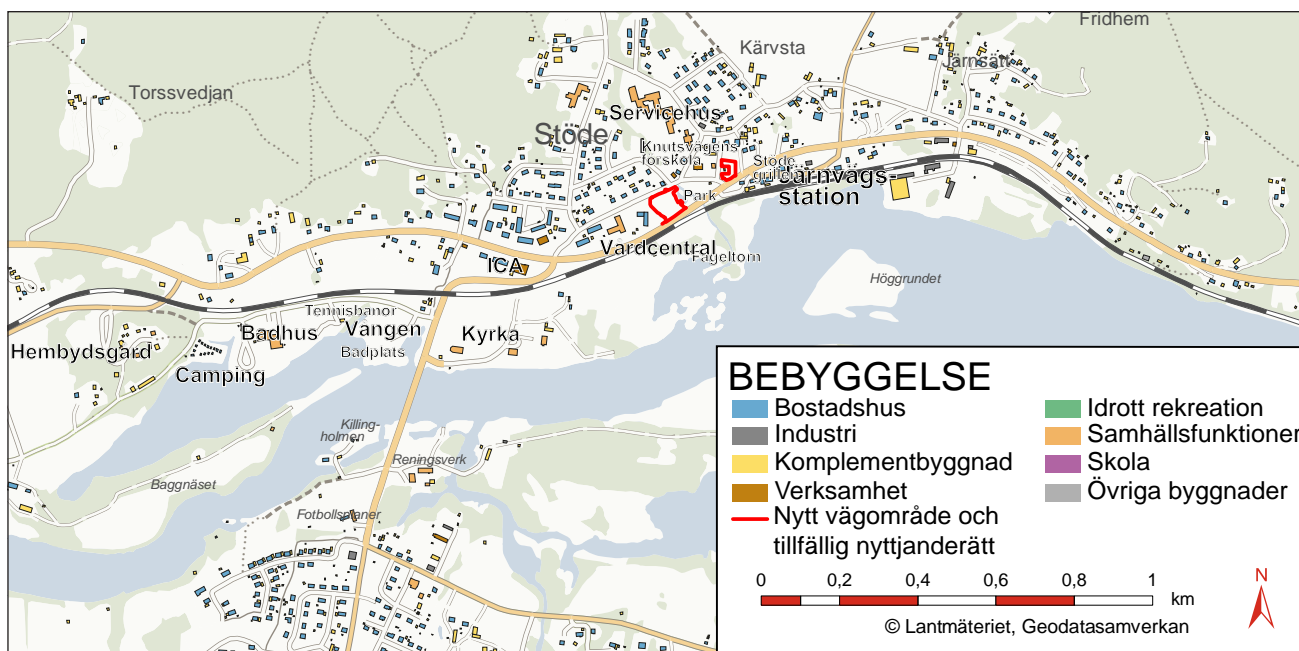
#### *Detaljplaner*

Centrala Stöde omfattas delvis av detaljplaner. Bland annat området som utgörs av grusplan med pendelparkering och Stöde Grillen. Området är detaljplanelagd (DP-123) som mark som ej får bebyggas, med undantag av det hus som redan står där. Väster om Gyllenvägen är området delvis detaljplanelagt som parkmark och lekplats, delvis ej detaljplanelagt.

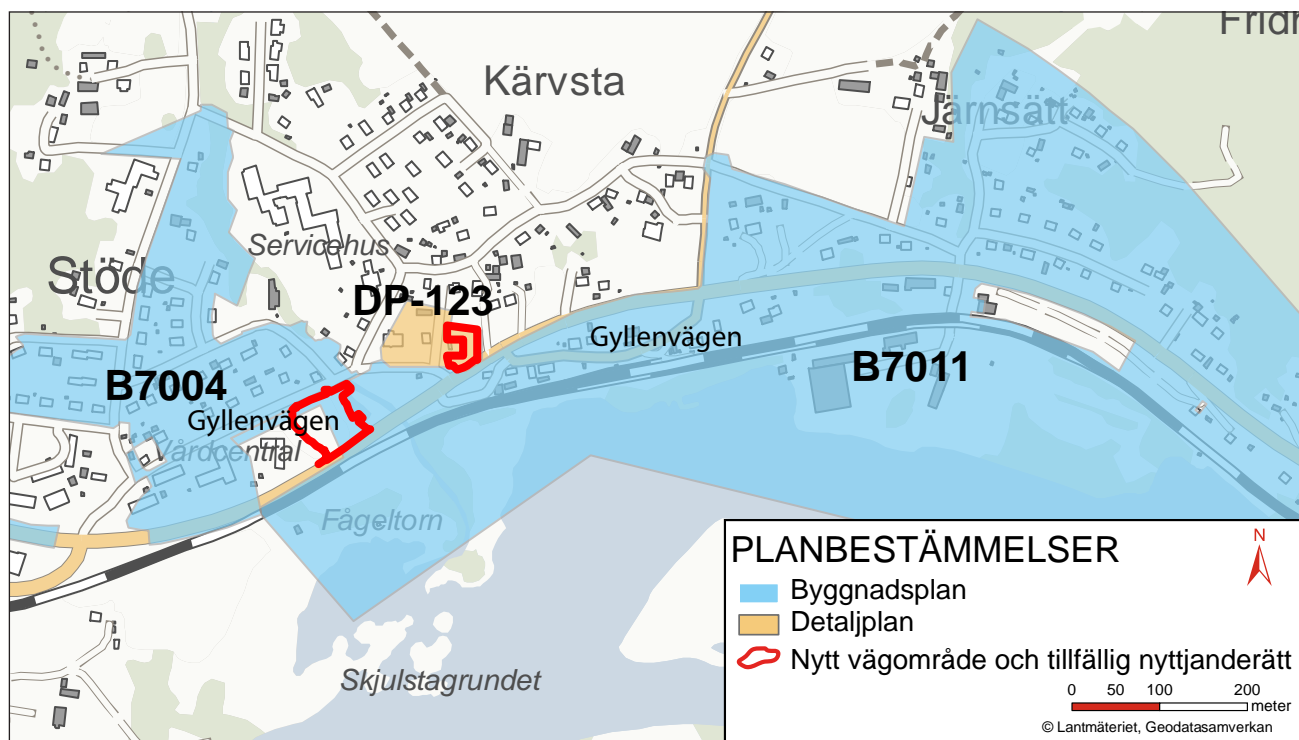
En stor del av centrala Stöde inklusive vägplaneområdet berörs av byggnadsplanen B7011, se figur 4.3:4. Området är avsatt för park eller plantering.

Detaljplaner och byggnadsplaner som berörs:

- 2281K-STÖ-11 (B7011)
- 2281K-DP-123 (DP-123)
- 2281K-STÖ-4 (B7004)



Figur 4.3:3 I planområdet finns en gles bebyggelsestruktur med bostadshus och olika typer av småskalig industri och verksamheter.



Figur 4.3:4 Berörda detaljplaner.

#### 4.3.5 Tekniska anläggningar och ledningar

*EL, VA, Tele, opto, etc.*

I området finns omfattande teknisk infrastruktur, vilket kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Ledningar och tekniska anläggningar ägs av följande bolag:

- Eon: El (ledningsrätt)
- MittSverige Vatten: VA
- Trafikverket: Belysning

#### 4.3.6 Övrig transportinfrastruktur

*Större vägar*

Det regionala huvudvägnet består av Europavägarna E4 som går längs kusten i nord-sydlig riktning och E14, som går i öst-västlig riktning.

*Järnvägar*

Mittbanan går i öst-västlig riktning mellan Sundsvall C och Storlien via Ånge, Östersund och Åre. I Storlien ansluter Meråkersbanan vidare mot Trondheim. I Stöde finns en station för tågresenärer.

Ådalsbanan går mellan Sundsvall och Långsele via Timrå, Härnösand, Kramfors och Sollefteå. Botniabanan an knyter till Ådalsbanan i Västeråsby väster om Kramfors, och går upp till Umeå via Örnsköldsvik. Ostkustbanan går från Sundsvall söderut längs kusten via Gävle och Uppsala till Stockholm.

*Skoterleder*

Det finns inga skoterleder i anslutning till vägplaneområdet. Stöde skoterförening har ingen verksamhet som nyttjar området.



4.3.5. Infrastruktur i regionen

## 4.4 Landskapet och staden

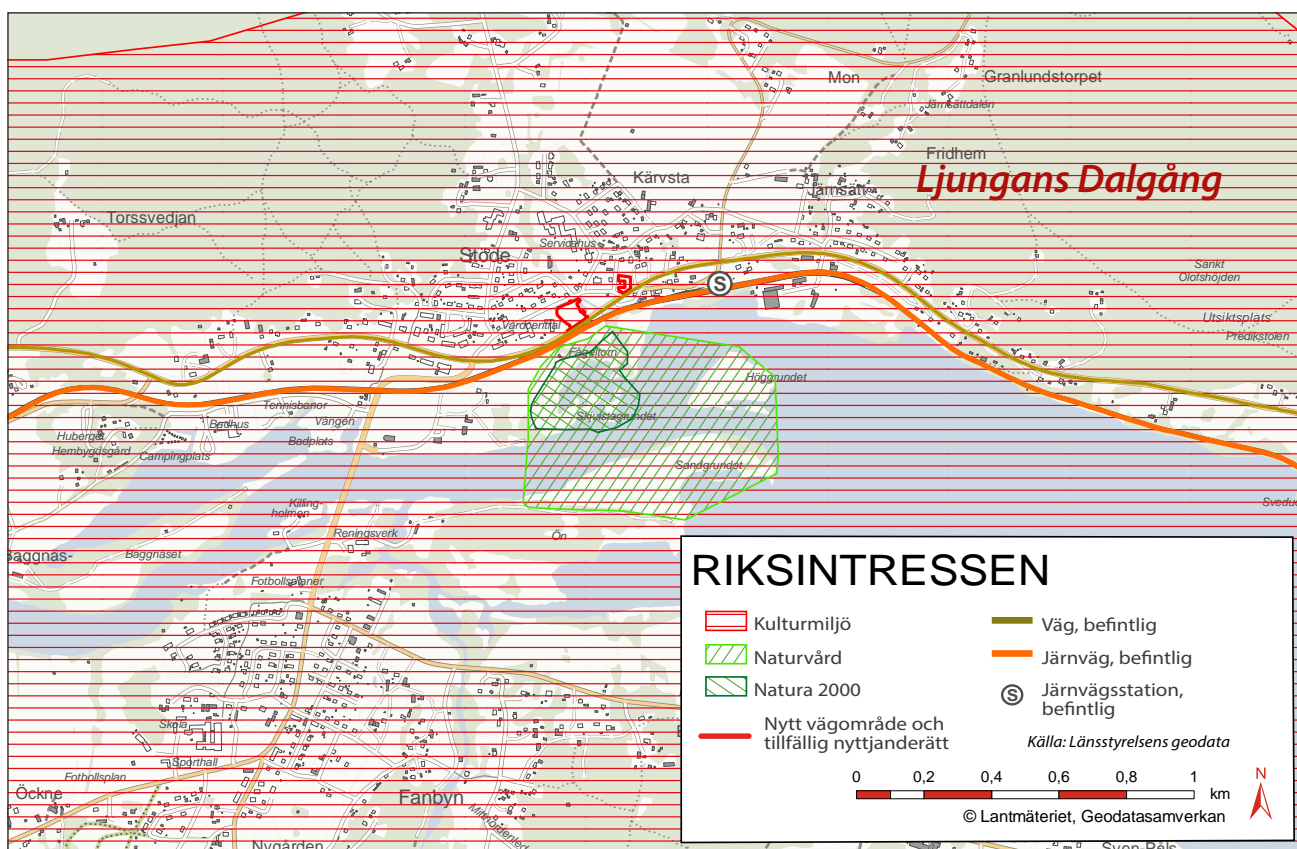
### 4.4.1 Riksintressen

Enligt 3 kapitel 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som pekats ut som riksintressen och har betydelse för allmänheten på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem.

Det föreslagna läget för rastplats ligger inom Ljungans dalgång, vilken omfattas av riksintresse för kulturmiljövård enligt miljöbalkens 3 kapitel 6 §.

Ljungans dalgång är en älvdalsbygd som i älvens nedre lopp tillhör den äldsta i Norrland med kontinuerlig bosättning från tidig järnålder. Ljungan har utgjort en viktig kommunikationslänk för människor och gods mot Tröndelag. Längs älven finns ett storslaget jordbrukslandskap med en tidig vattenanknuten industrialisering med bland annat vattensågar, järnbruk och kraftverk.

Vid Stöde ligger Skjulsta strandäng/Stödesjöns delta, vilket är utpekat som riksintresse för naturvård enligt miljöbalkens 3 kap 6 §. Enligt värdebeskrivningen utgörs området av ett deltalandskap vid Ljungans utflöde i Stödesjön med representativa strandängar. Strandängen på norra sidan älven är beteshävdad och här finns kortskottsvegetation med bl.a. ävjebrodd.



Figur 4.4.1 Riksintressen enligt 3 kap Miljöbalken.

Strandängarna är en värdefull lokal för rastande och häckande vadare och änder. Deltabildningen är fortfarande aktiv.

E14 är ett riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kapitel 8 §. Längs med E14 går Mittbanan vilken också är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer.

#### *Natura 2000*

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU. Målet med nätverket är att hejda utrotningen av arter och livsmiljöer som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Majoriteten av Natura 2000-områdena är skyddade som nationalpark eller naturreservat. Enligt miljöbalkens 7 kap 28a § krävs tillstånd för att vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka ett Natura 2000-område.

Vid Stöde ligger Natura 2000-området Skjulsta strandäng (SEO710213). Detta område är skyddat enligt habitatdirektivet. De betade strandängarna med förekomsten av ävjepilört (*Persicaria foliosa*) tillsammans med det rika fågellivet utgör grund för skyddet. Natura 2000-området ingår som en del i Skjulsta strandäng/Stödesjöns deltas riksintresseområde.

#### **4.4.2 Landskapet**

Landskapet präglas av traktens karakteristiska bergkulleterräng, där bergshöjderna bildar kraftiga skogsklädda branter mot dalgångarnas odlingslandskap. I älvdalarna finns regionens bördigaste åkermark, belägen under högsta kustlinjen.

E14 följer i stort samma riktning som Ljungans dalgång och följer den flacka sluttningen i landskapet längs Stödesjöns norra strand. Norr om vägen bildar barrskogsklädda berg en tydlig avgränsning av landskapet. Närmast strandkanten, söder om E14 går järnvägen Mittbanan som inne i Stöde är belägen mycket nära vägen.

#### *Landskapskaraktär*

Det aktuella området i Stöde utgörs av en väl avgränsad åkermark norr om E14 och väster om Edstabäcken. Åkermarken lutar svagt ner mot Stödesjön, avgränsas i norr av en lokalgata och i väster av intilliggande gård.

Intill och öster om Edstabäcken finns en liten parkyta med spridda björkar, solitära buskar och några bänkar. Bäckens fortsätter under E14 och därefter järnvägen för att så småningom mynna i Stödesjön. En mindre damm har skapats väster om bäcken och avskiljs med en smal landrensa. Åkermarken ligger ett par meter högre än parken och avgränsas i dag av en tydlig slänt ner mot sänkan kring bäcken.

Området omges i norr av bostadsbebyggelse av varierande utseende. Strax väster om åkermarken finns en äldre lada som numera också är en bostad. Viss möjlighet till utsikt över Stödesjön finns i luckor mellan vegetationen söder om järnvägen. Sikten bryts dock av såväl E14, järnvägen som ledningar i anslutning till dessa.



Figur 4.4:2 Landskapstypen präglas av en kombination av kuperad skogsklädd terräng och bördiga älvdalar. På bilden syns den aktuella åkermarken med intilliggande lada/bostad och park. I bakgrunden syns Vättansberget.



Figur 4.4:3 Landskapsanalys

## 4.5 Miljö och hälsa

### 4.5.1 Boende och hälsa

Riksdag och regering har i proposition 1996/97:53 angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid bostäder vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. I Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" redovisas en konkretisering och komplettering av riksdagens fastställda riktvärden, se tabell 4.5:1. I riktlinjen anger Trafikverket att bullerstörningen påverkas om man utsätts för flera bullerkällor samtidigt, vilket ska beaktas. Trafikverket har även fastställt riktvärde för komfortvibrationer.

Riktvärdena enligt tabellen ska normalt redovisas när ett projekt klassats som nybyggnad. Hänsyn bör tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Denna vägplan har klassats som nybyggnad av infrastruktur enligt Trafikverkets riktlinjer. Området för vägplanen berörs idag av buller från både väg- och järnvägstrafik. I denna vägplan har all statlig infrastruktur sammanvägts, vilket innebär att buller från planerad rastplats, E14 och Mittbanan beaktats vid genomförda beräkningar. Vid övervägande av bullerskyddsåtgärder har den totala bullersituationen beaktats.

Tabell 4.5:1 Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h, utomhus	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h utomhus på uteplats/ skolgård	Maximal ljudnivå, Lmax utomhus på uteplats/ skolgård	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h inomhus	Maximal ljudnivå, Lmax inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder <sup>1 2</sup>	55 dBA <sup>3</sup>	55 dBA	70 dBA <sup>5</sup>	30 dBA	45 dBA <sup>6</sup>	0,4 mm/s <sup>7</sup>
Vårdlokaler <sup>8</sup>				30 dBA	45 dBA <sup>6</sup>	0,4 mm/s <sup>7</sup>
Skolor och undervisningslokaler <sup>9</sup>	55 dBA <sup>3</sup> 60 dBA <sup>4</sup>	55 dBA	70 dBA <sup>10</sup>	30 dBA	45 dBA <sup>11</sup>	
Bostadsområden med låg bakgrunds-nivå <sup>12</sup>	45 dBA					
Parker och andra rekreationsytor i tätorter	45-55 dBA					
Friluftsområden	40 dBA					
Betydelsefulla fågelområden med låg bakgrunds-nivå	50 dBA					
Hotell <sup>12 13</sup>				30 dBA	45 dBA	
Kontor <sup>12 14</sup>				35 dBA	50 dBA	

1) Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad

2) Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53

3) Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

4) Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/h

5) Om ljudnivån överskrids bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22)

6) Avser ljudnivåer nattetid (22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

7) Avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt. Vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS

8) Avser utrymme för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad

9) Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila

10) Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

11) Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

12) Riktvärden för dessa områdestyper beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

13) Avser gästrum för sömn och vila

14) Avser rum för enskilt arbete

Inga bostadshus har identifierats som bullerberörda i vägplanen. Detta eftersom det är trafiken på E14 som är den dominerande källan. Inga skolor, vårdlokaler eller hotell klassas som bullerberörda i vägplanen. Läs mer i PM Buller, bilaga 1.

#### 4.5.2 Kulturmiljö

Aktuellt område ingår i Riksintresseområdet Ljungans dalgång (se avsnitt 4.4.1).

Landskapet norr om Stödesjön karakteriseras av ett odlingslandskap med spridd bebyggelse som tätar närmare centralorten. De öppna jordbruksmarkerna representerar ett odlingslandskap som har en lång kontinuitet av brukande. Enstaka ekonomibygnader finns bevarade i centrala Stöde, men framför allt domineras tätorten av villabebyggelse. Järnvägen följer stranden av Stödesjön och omedelbart norr därom går E14. Stöde centrum har vuxit fram kring järnvägen, invid stationshus och äldre handelshus.

Vandringsleden S:t Olovsleden inleds i Selånger och fortsätter, efter att ha passerat Stöde, vidare till Trondheim. Enligt den medeltida sägnen landsteg Olov Haraldsson vid Selångers hamn år 1030 och vandrade därefter vidare mot Norge. Efter Olovs helgonförklaring vandrade pilgrimer under medeltiden sträckan. Vandringsleden är belägen på den södra sidan av Stödesjön för att sedan korsa över Ljungan och fortsätta vidare väster ut och berörs således inte direkt av rastplatsen.

Sockennamnet Stöde antas ha betydelsen "landningsplats, båtstad" och syfta på en landstigningsplats nära kyrkan. Byarna Kärvsta, Edsta samt Skjulsta ligger inom tätorten och har alla efterledet "-sta", viket är kännetecknande för tidiga järnåldersbygder.



Figur 4.5:1 Enstaka ekonomibygnader och en äldre vågmiljö finns intill det aktuella läget för rastplatsen.



### *Rastplatsen*

Rastplatsen ligger i en mindre dalgång inom byarna Kärvsta och Skjulstas marker. En studie av de äldsta kartorna i Kärvsta och Edsta har utförts och byarnas bebyggelselägen 1744 (Edsta) respektive 1800 (Kärvsta) redovisas på karta figur 4.5:3. Gårdarna i Kärvsta var uppdelade på två bytomter, den västra invid Kärvastavägen och den andra bytomten något längre mot öster. Del av Kärvastavägen är även idag bevarad i sin äldsta sträckning. Gårdarna i Edsta låg 1744 samlade omedelbart norr om nuvarande E14. Skjulstas historiska bebyggelseläge är höljt i dunkel då äldre historiska kartor saknas, byns historiska bebyggelseläge har därför inte kunnat identifieras. Bynamnet anknyter dock till en av fornlämningarna i området, se vidare nedan. Byarna Kärvsta och Edsta är upptagna i skattelaggingen för Medelpad 1543 (Enqvist), men det är inte byn Skjulsta, vilket antyder att enheten ödelagts före 1543.

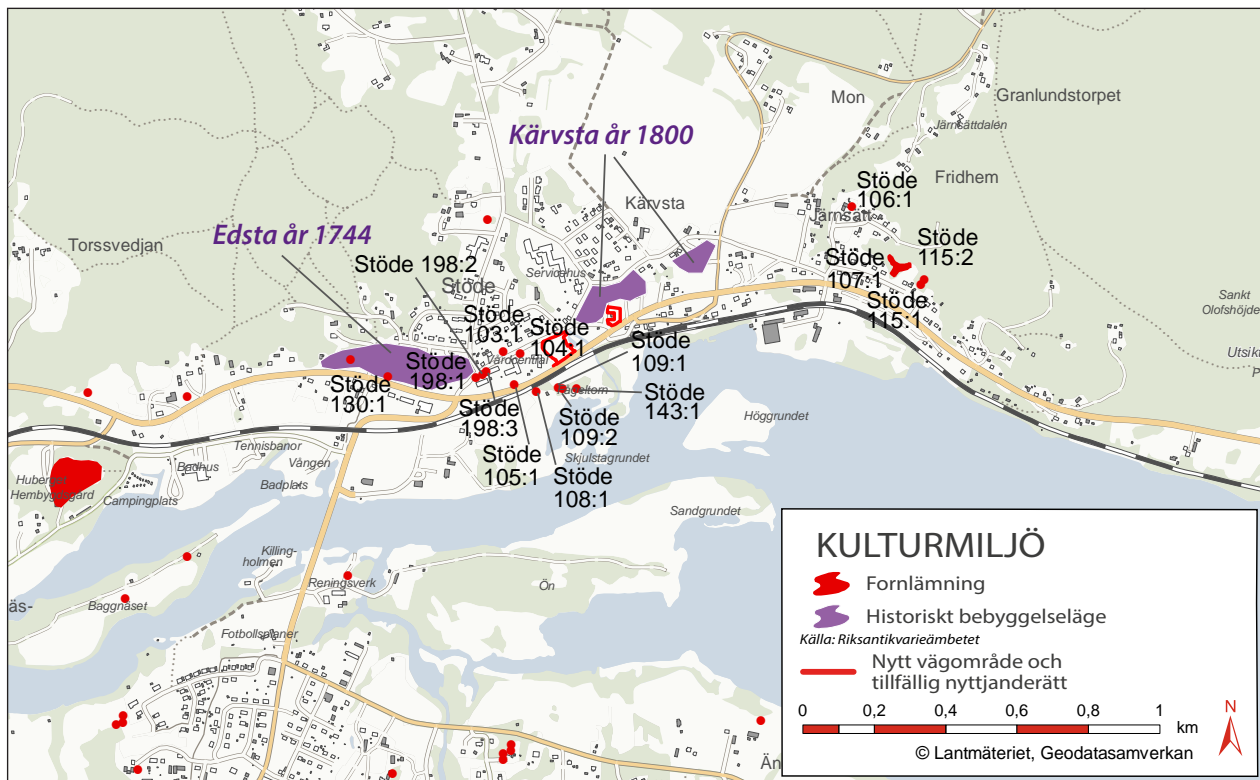
I en sägen som nedtecknades 1769 berättas om bonden Sjul i Kärvsta och att han ska vara begravd i en gravhög ”östan för Esta grind” och att platsen fortfarande på 1700-talet kallades ”Sjulshögen”. Sjulshögen motsvaras idag av fornlämning Stöde 103:1. Enligt sägnen skulle Sjuls hustru Signil vara begravd i ”Signils hög”, ett stycke nedanför Sjulshögen. I slutet av 1950-talet utfördes en arkeologisk undersökning i centrala Stöde av tre fornlämningar (Stöde 198:1-3). En av dessa (Stöde 198:1) antogs vara ”Signils hög”. Vid krönläget norr om E14 samt slutningen söder om E14 och järnvägen bildar de idag borttagna gravarna tillsammans med kvarvarande fornlämningar en rumslig enhet. Se figur 4.5:2 för bild på ”Skjulshögen”.



4.5:2 ”Skjulshögen” (RAÄ Stöde 103:1) är belägen i närområdet.

Som regel har järnålderns gravar anlagts i närhet till den samtida boplatsen. Väster och söder om rastplatsen finns ett flertal registrerade gravar, men inga förhistoriska boplatser. Öster om de äldsta kända bytomterna för Kärvsta by (enligt karta år 1800) finns ett grav- och boplatsoområde (Stöde 107:1), vilket kan antyda att bebyggelsekontinuiteten på denna plats brutits efter järnålderns slut.

Rastplatsen lokaliseras i markområdet omedelbart väster om Kärvsta bys historiska bebyggelseläge. Fornlämningarna söder och väster om rastplatsen uppvisar en tydlig koncentration och kan härröra från en bebyggelseenhet som ödelagts tidigt eftersom den varken finns upptagen i skattelängd eller i de historiska kartorna utan endast har bevarats i bynamnet Skjulsta. Inga förhistoriska boplatser finns registrerade inom området, men potentiella boplatsoområden kan finnas i gravarnas närhet.



Figur 4.5:3 Kulturhistoriska lämningar och historiska bebyggelseområden i närområdet.

Gyllenvägen bedöms utifrån platsbesök och historiska kartor vara en del av den gamla landsvägen. Vägtrumman vid Edstabäcken är en äldre stentrumma och bäckens kanter är stensatta nere i parken. Vägkräcket över bäcken har granitstolpar mot parken, men några är ersatta med stolpar i betong. Samtliga stolpar är av betong på motsatt sida av vägen. Den samlade vägmiljön intill bäcken bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde.

#### 4.5.3 Naturmiljö

Det berörda området domineras av Ljungan med Stödesjön och dess dalgång. I dalgången finns ett insprängt odlingslandskap omgivet av stora barrskogsområden på höjderna. Mindre biflöden rinner ner mot Ljungan och Stödesjön varav Mycksjöbäcken genom centrala Stöde är ett av de större i trakten. Vid Ljungans utlopp i Stödesjön finns ett värdefullt deltalandskap med bland annat ett rikt fågelliv. Delar av området är av riksintresse för naturvärden varav ett mindre område är avsatt som Natura 2000-område. Se vidare om Natura 2000 i avsnitt 4.4.1.

Omgivande mark kring platsen består av parkmark med björkar samt hårdgjorda ytor med vägar eller parkeringar. Vid den naturvärdesinventering av berört område som genomfördes sommaren 2015 påträffades inga särskilda naturvärden och inga skyddade eller hotade arter.

#### 4.5.4 Friluftsliv

I anslutning till vägområdet ligger en befintlig park. Edstabäcken rinner igenom den befintliga parken strax öster om området för den planerade rastplatsen. Bäckens rinner sedan under E14 och järnvägen och ut i Natura 2000-området, Skjulsta strandäng. Strandängen är en värdefull växtlokal, men utgör också en viktig plats för rastande fåglar. Området är av intresse för friluftslivet och det finns ett fågeltorn.

Tabell 4.5:2 Registrerade kulturhistoriska lämningar inom en radie på 600 meter ifrån aktuell rastplats inklusive fornlämningsområde intill Kärvsta by för att skapa en ökad förståelse för kulturmiljön i sin helhet.

RAA-nr	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Beskrivning
Stöde 103:1	Hög	Fornlämning	Rund, 15 m diameter och 1,8 m h. Benämnd som "Skjulshögen".
Stöde 104:1	Fornlämningsliknande lämning	Övrig kulturhistorisk lämning	Stensättningsliknande lämning, närmast rund, ca 3 m diameter och 0,2-0,5 m hög.
Stöde 105:1	Hög	Fornlämning	Hög, 7 m diameter ; och 1 m hög.
Stöde 106:1	Fornlämningsliknande lämning	Övrig kulturhistorisk lämning	Närmast rund, ca 10 m diameter och 0,4 m hög, Sannolikt odlingssten.
Stöde 107:1	Grav- och boplatsoområde	Fornlämning	Grav- och boplatsoområde, 80x15-45 m (Ö-V), bestående av 4 högar, 1 rund stensättning och 1 husgrundsterrass.
Stöde 108:1	Hög	Fornlämning	15 m diameter och 1-1,5 m hög.
Stöde 109:1	Hög (?) rest av	Fornlämning	8 m diameter och 0,5-0,8 m hög.
Stöde 109:2	Hög (?) rest av	Fornlämning	5 m diameter och 0,3 m hög.
Stöde 110:1	Fornlämningsliknande lämning	Övrig kulturhistorisk lämning	Närmast rund, omkrets. 12 m diameter och 0,4 m hög.
Stöde 115:1	Hög	Fornlämning	Cirka 8 m diameter och 0,5-0,7 m hög
Stöde 115:2	Hög	Fornlämning	6 m diameter och 0,4-0,5 m hög.
Stöde 130:1	Vägmärke	Förstörd	Milstolpe, borttagen. Enligt 1965 års inventering av gjutjärn, 0,3 m bred nedtill, 0,46 m hög och 1 cm tjock, med inskriften: ¼ Milstolpen stod direkt i marken. Vid inventeringstillfället 1988 erhöles uppgift om att milstolpen försvunnit i samband med vägbygge.
Stöde 143:1	Fossil åker	Bevakningsobjekt	Stensättningsliknande lämning, oval, ca 6,5x3,5 m (NÖ-SV) och 0,5 m hög. Röjningsröse.
Stöde 162:1	Plats med tradition	Övrig kulturhistorisk lämning	Ett flyttblock, cirka 8 x 6 m i storlek och ca 6 m hög. Av ett flertal av varandra oberoendeuppgiftslämnare, tillika olika generationer, har erhållits uppgifter om "jättekastet". Uppgifterna går något isär om var "jätten" kastat blocket ifrån. Samtliga har dock sagt från södra sidan av Ljungan. Några att den kastats från Fanbyklacken.
Stöde 198:1	Hög	Undersökt och borttagen	Cirka 15 m diameter och 1,5-3,5 m hög Undersökt 1958. Rikligt med fynd.
Stöde 198:2	Stensättning	Undersökt och borttagen	Rund, 6 m diameter och 0,4 m hög. Undersökt 1958. Inga fynd.
Stöde 198:3	Stensättning	Undersökt och borttagen	Uppgifter saknas om den undersökta fornlämningen och rapport saknas enligt FMIS.

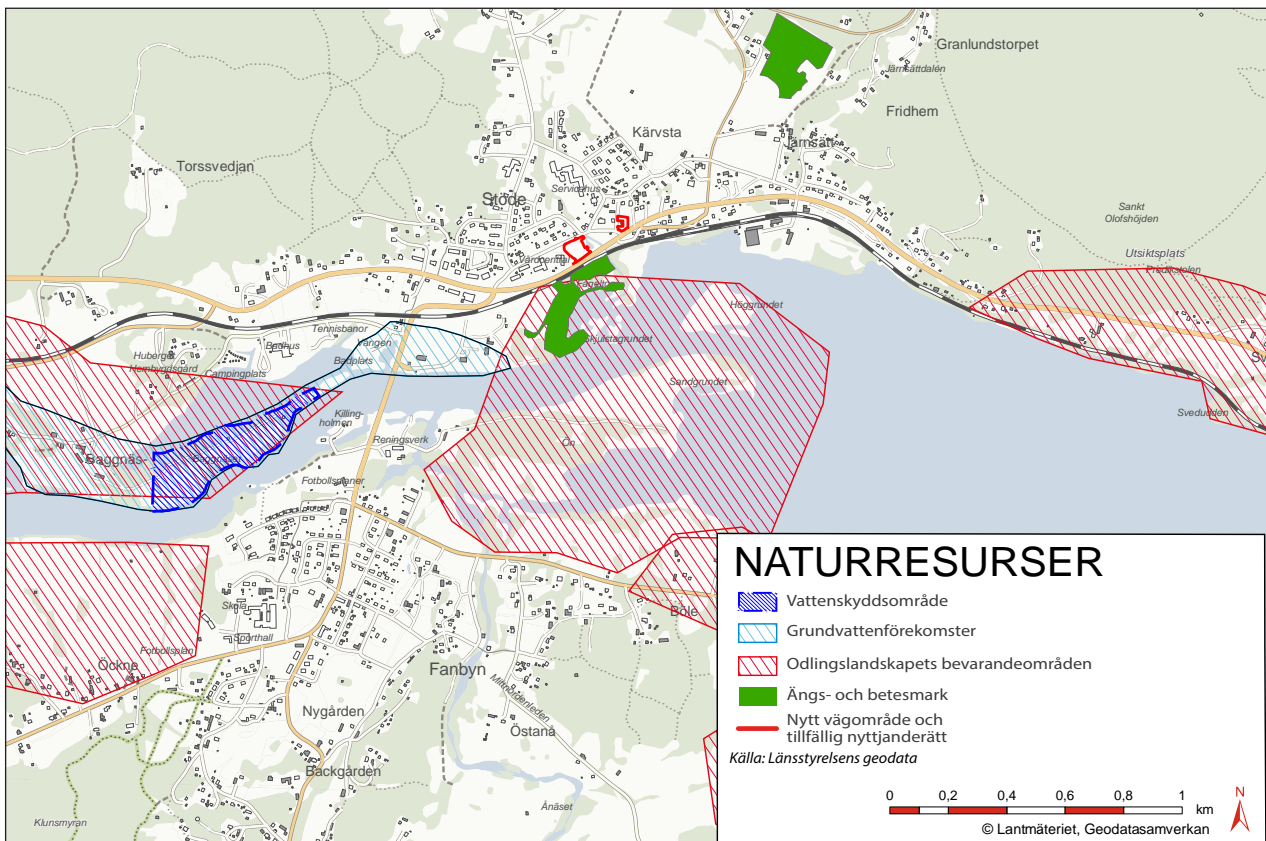
#### 4.5.5 Mark och vatten (hushållning med naturresurser)

Den största delen av marken som planeras att nyttjas är idag jordbruksmark där slätter för ensilage förekommer.

##### Vatten

Öster om, i direkt anslutning till, vägplaneområdet rinner Edstabäcken (vattenmyndighetens beteckning SE692654-153972). Edstabäcken är klassad som en vattenförekomst. Bäckens har en måttlig ekologisk status och god kemisk status (exklusive kvicksilver vilket gäller alla sjöar och vattendrag i Sverige). Det morfologiska tillståndet i vattendraget har bedömts till måttligt med avseende på vattendragets närområden och svämplanets strukturer och funktion. Kring bäcken råder strandskydd enligt 7 kap 13 § miljöbalken.

Området berörs ej av några grundvattenförekomster och det finns inga kommunala eller kända enskilda vattentäkter kring platsen.



Figur 4.5:4 I vägplaneområdet finns flertalet utpekade områden med viktiga värden för naturmiljön

## 4.5.6 Markföroreningar

Historiska kartor och flygfoton visar inte på att några förorenande verksamheter har funnits inom planområdet.

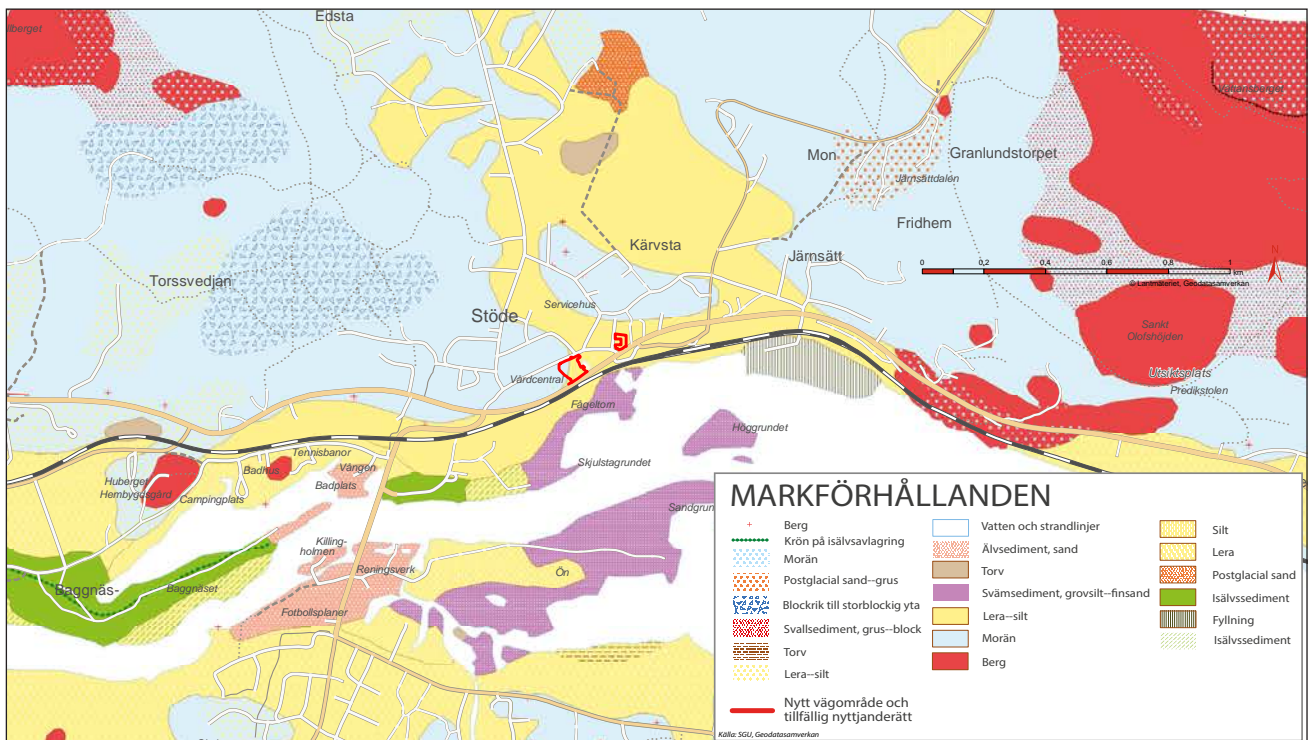
## 4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.6.1 Markförhållanden

Marken i området för rastplatsen utgörs av en ängs-/gräsyta. Terrängen lutar svagt uppåt från väg E14 och marken ligger något högre än befintlig väg bana. Ytan som planeras för rastplatsen avgränsas mot Gyllenvägen i norr och fortsatt ängsmark västerut. Östra kanten avgränsas av en slänt ner mot en damm och Kärvstabäcken.

Jordprofilen i läget för rastplatsen utgörs överst av mulljord på torrskorpelera underlagrat av 3-4 meter varvade lager med halvfast siltig lera och lerig silt med förekommande tunna sandskikt. Silt och lerlagren har störst mäktighet i östra delen av området och överytan på den underliggande fasta sandmoränen lutar ner österut mot dammen.

I figur 4.6:1 visas en jordartskarta över området för rastplatsen läge i centrala Stöde.



Figur 4.6:1 Jordartskarta över delområdet samt ungefärliga lägen på befintliga geotekniska utredningar.

#### **4.6.2 Miljökvalitetsnormer**

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Det används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljö kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara normen.

I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

##### *Luftkvalitet*

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroeningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Problemen med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda delar av samhället, och påverkas inte av denna vägplan.

##### *Yt- och grundvatten*

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status eller enstaka parametrar ej får försämrats. Alla vattenförekomster har kvalitetskrav som är kopplat till ett datum när kravet ska uppnås, där dessa idag ej uppnås.

Mer om de vattenförekomster som finns inom och i närheten av planområdet finns i avsnitten om naturresurser 4.5.5 och 6.3.6.

##### *Fisk- och musselvatten*

Förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Inga fisk- eller musselvatten enligt förordningen berörs av denna vägplan.

##### *Omgivningsbuller*

Enligt förordning (2004:675) med avseende på omgivningsbuller skall kommuner (med över 100 000 innevånare) samt Trafikverket (på vägar med mer än tre miljoner fordon eller spår med mer än 30 000 tåg per år) var femte år genomföra en bullerkartläggning och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar.

Vägarna inom denna vägplan omfattas ej av detta.

#### **4.6.3 Belysning**

Idag är E14 belyst på sträckan förbi den planerade rastplatsen. Även den kommunala gatan Gyllenvägen har belysning.

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1 Val av lokalisering

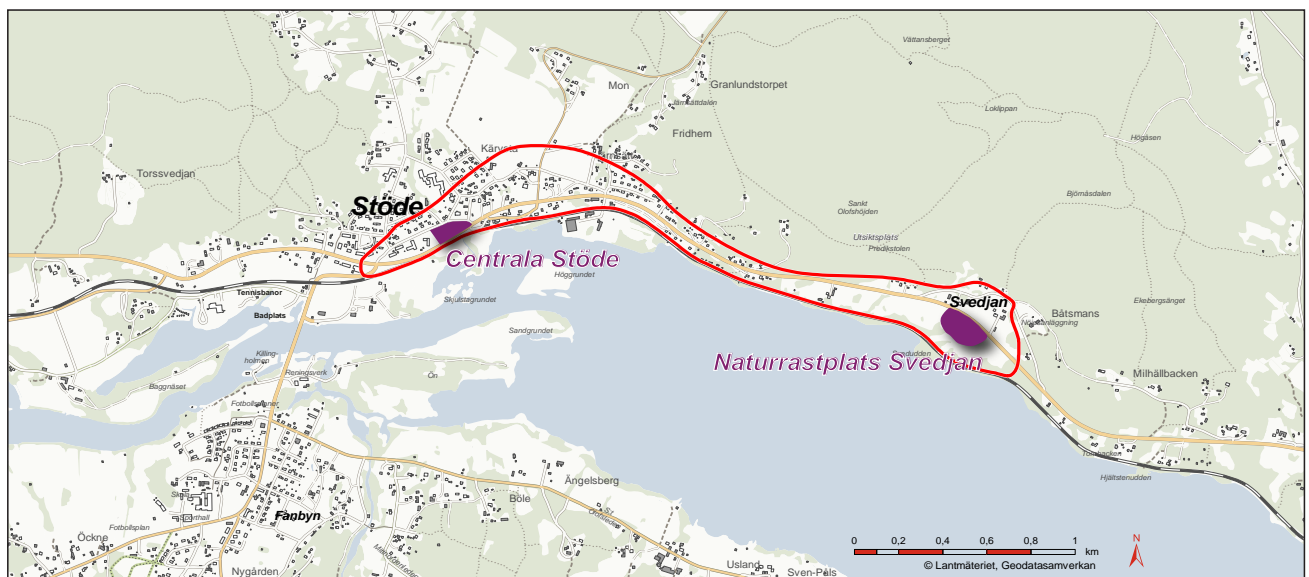
Inom ramen för arbetet med samrådsunderlaget har rastplatsens placering studerats. Utifrån att skapa lämpliga avstånd mellan rastplatser bör en ny rastplats placeras i Stöde eller strax öster därom. Därför har lokaliseringar vid exempelvis Nedansjö eller Viskan valts bort. Två möjliga placeringar har identifierats utifrån bland annat tillgängligt utrymme, trafiksäker placering (siktförhållanden) och gestaltningsmässiga förutsättningar:

- Centrala Stöde
- Naturrastplats Svedjan

Den studerade platsen i centrala Stöde har goda siktförhållanden i båda riktningar, relativt låg hastighet på huvudvägen samt att det tillför något till samhället (handel m.m). Däremot kan uppställda lastbilar eventuellt skymma utsikten för boende norr om rastplatsen. Även andra störningar för närboende kan uppkomma.

Den studerade platsen i Svedjan ger en god utsikt över Stödesjön. Däremot krävs omfattande åtgärder för att klara siktkraven för trafiken. Rastplatsen uppskattas även till ca 3,5 miljoner kronor dyrare exkl. nödvändig kanalisering, bl.a. på grund av krav på ny infiltrationsanläggning. Slutligen tas även bevarandevärd odlingsmark i anspråk.

Vid en sammanvägning av måluppfyllelsen, konsekvenserna, anläggningskostnaden och osäkerheter om vilka åtgärder som behövs eller är möjliga på E14 framstår alternativet i centrala Stöde som mer fördelaktigt. Detta förstärks ytterligare av att en rastplats i centrala Stöde på ett positivt sätt kan bidra till utvecklingen av området runt rastplatsen avseende handel och service, till fördel för såväl trafikanter som de som bor i Stöde. Med utgångspunkt i detta beslutades att rastplatsen anläggs i centrala Stöde.



Figur 5.1:1 Utredningsområde i samrådsunderlagsskede

## 5.2 Val av utformning

### 5.2.1 Rastplatsutformning

Rastplatsen har utformats med parkeringsplatser för 10 antal bilar plus en handikapparkering, minst 2 antal bilar med släp eller husvagnar samt 2 stycken lastbilar med släp eller bussar. Utformningen är i enlighet med VGU 2015 Vägars och gators utformning, publikation 1999:143 "Naturrastplatser – en idéskrift" Vägverket, Trafikverkets rastplatser, riktlinjer för standard (2010) samt En plats som berikar resan – Gestaltning av rastplatser, Trafikverket (2015). Rastplatsen utrustas med sittytor, lekplats samt en servicebyggnad med toaletter. En koppling för gående till parken, där också Edstabäcken rinner, planeras. En mer detaljerad beskrivning av de olika funktionernas utformning finns under kapitel 5.2.8. Gestaltning. Utformningen redovisas på plankarta 100Co201 samt illustrationskarta 100To201.

På fastigheten Skjulsta 4:31 föreslås en tillfällig yta för etablering och tillfälligt upplag under byggtiden. Ytan nyttjas idag som parkering.

### 5.2.2 Korsningar och anslutningar

Rastplatsen nås från E14 via en plankorsning med refug på anslutningen. På E14 är det av utrymmesskäl inte möjligt att anlägga ett vänstersvängfält, bland annat beroende på närheten till Mittbanan.

### 5.2.3 Kollektivtrafik

I rastplatsens närhet finns såväl busshållplatser som järnvägsstation. Ingen förändring av dessa föreslås i detta projekt.

### 5.2.4 Gång- och cykeltrafik

Längs norra sidan av E14 finns en gång- och cykelväg. Den kommer att korsa anslutningen till rastplatsen i plan. Den föreslagna refugen möjliggör att endast en körbana behöver korsas i taget. Gång- och cykelvägen ansluter också till rastplatsen och dess servicefunktioner.

### 5.2.5 Geologi och geoteknik

Stora delar av rastplatsen kommer att anläggas i skärning vilket innebär att inga sättningarna bedöms ske i området för anläggningen, även om jorden i undergrunden är något sättningbenägen. I delen närmast väg E14, där anläggningen anläggs på fyllning närmast dammen, kan det föreligga behov av att ta ut sättningar i förväg. Detta genom att fyllningen läggs ut tidigt i byggskedet och slutjusteras innan färdigställande. Fyllnader utformas med flacka slänter för att säkerställa stabiliteten i riktning ner mot dammen. Jordar i undergrunden är tjälskjutande vilket innebär behov av utskiftning och ersättning med icke tjälfarlig jord och därmed ett visst överskott av jord. En alternativ åtgärd är att istället tjälskydda hårdgjorda ytor med t.ex. cellplast.

### 5.2.6 Avvattning och ledningar

Dagvatten som uppkommer inom rastplatsen leds till dagvattenbrunnar vidare genom dagvattenledningar för att i slutändan släppas ut i Edstabäcken. På grund av utspädningseffekten som uppstår då dagvattnet från rastplatsen släpps till Edstabäcken innan det når det känsliga natura 2000-området nedströms, blir föroreningshalterna mycket låga (tabell 5.2:1).

Tabell 5.2:1 . Föroreningshalter ( $\mu\text{g/l}$ ) utan rening (utspätt). Riktvärdena är satta av StormTac.

	P	N	Pb	Cu	Zn	Cd	Cr	Ni	Hg	SS	Olja	BaP
Halter	0.11	1.5	0.034	0.046	0.16	0.00052	0.017	0.017	0.000057	160	0.92	0.000069
Riktvärde	160	2000	8.0	18	75	0.40	10	15	0.030	40000	400	0.030



Innan vattnet släpps till Edstabäcken bör vattnet passera en oljeavskiljare som installeras som en försiktighetsåtgärd i händelse av spill av olja, bränsle eller annat farligt flytande gods inom området för rastplatsen. Då det finns möjlighet att översila dagvattnet innan det når Edstabäcken föreslås att även detta görs och översilningen blir därigenom en ytterligare försiktighetsåtgärd och en backup om oljeavskiljaren av någon anledning sätts ur funktion.

Ett täckdike anläggs i släntfot i utkanten i norr och öster om rastplatsen för att uppsamla vattenflöden från kringliggande mark. Diket dräneras via en dräneringsledning som ansluts till det planerade dagvattensystemet.

Genom området går en spillvattenledning som vid anläggning av rastplats kommer att vara belägen under hårdgjord yta. Placeringen av spillvattenledningen kommer att förbli densamma, men åtgärder i form av t.ex. infodring eller byte av ledning kan vara aktuellt för att förlänga livslängden på ledningen. Om infodring av ledningen är möjligt fastställs i ett senare projekteringsstadium. Befintliga brunnar inom området kan komma att behöva höjjusteras eller bytas ut beroende på skick.

Den servicebyggnad som skall finnas på rastplatsen är i behov av tillförsel av vatten och bortförsl av spillvatten och ansluts till kommunens VA-nät.

### **5.2.7 Hydrogeologi**

Grundvattennivån i området ligger på mellan 3-4 m djup och varierar efter årstiderna och kommer inte påverka vägplanen.

### **5.2.8 Gestaltning**

Ett gestaltungsprogram har tagits fram inom ramen för projektet med detaljerade råd för hur rastplatsen ska utformas. Nedan följer en sammanställning av programmets viktigaste gestaltungsfrågor.

#### *Grönytor, köryta och parkering*

Körytan sänks ner i den norra delen och parkeringsplatser för personbilar placeras i den östra delen. Mellan Gyllenvägen och körytan planteras buskar för att avskärma bostadshuset ifrån fordonens lampor. En skiljeremsa med vegetation åtskiljer köryta från parkeringen för personbilar. Husvagnar och bilar med släp/husvagn kan stanna längs med planteringsytan. Lastbilar parkerar i den västra delen av rastplatsen och buskar planteras inuti vändslinga. Öppna icke hårdgjorda ytor vid rastplatsen bekläs med gräs och/eller buskvegetation.

#### *Lekplats*

Lekplatsen avgränsas ifrån Gyllenvägen och parkeringsytan med hjälp av vegetation, toalettbyggnad och staket. Träd och buskar planteras för att skapa en naturlig möjlighet till lek för barnen.

Utrustningen ska ha naturfärger och får gärna utgöras av trä eller andra naturmaterial. Starka färger och plastmaterial ska undvikas. Ett staket, gärna i naturmaterial, sätts upp för att förhindra att barnen letar sig ut till trafikerade ytor eller nerför slänten.

#### *Sittyta*

Intill parkeringen anläggs en hårdgjord sittyta, exempelvis betongplattor, med bänkbord. En trappa anläggs ner till parken. Buskar planteras omkring sittytor för att avgränsa dem ifrån parkering, slänt och lekplats.

### **5.2.9 Belysning**

Rastplatsen ska belysas. Belysningen ska vara koncentrerad till rastplatsens grundfunktioner, exempelvis uppställningsplatser, bänkar/bord, toaletter och andra byggnader. Publika byggnader t.ex. toaletter ska ha ljus vid entré. Belysningen ska vara väl avskärmd från vägen och utföras med låga stolpar.

### **5.2.10 Motiv till vald utformning, alternativa utformningar som valts bort**

Utformningen utgår i första hand från projektmålen och de behov som rastande trafikanter kan ha, det vill säga behov av vila, rastmöjlighet med bord och toalett samt viss rekreation i form av lekpark och närhet till parkområde till vilket rastplatsen ansluter med en gångväg. Rastplatsen har utformats för att kunna ta emot såväl personbilar, personbilar med släp/husvagnar, husbilar, bussar samt lastbilar med släp.

Eftersom rastplatsen ligger centralt i Stöde finns även närhet till service och handel. För att underlätta för trafikanter att nå även dessa funktioner ansluter rastplatsen dels till befintlig gång- och cykelväg längs E14 samt till lokalgatan Gyllenvägen. Dessa anslutande gång- och cykelstråk gör det också möjligt för lokalbefolkningen att nyttja exempelvis rastplatsens lekpark.

En utformning av rastplatsen som utgår från en placering på grusytan vid f.d. Stödegrillen (Isaks torg) har valts bort eftersom ytan är för liten för detta ändamål. Denna lösning skulle dessutom kunnat medföra oönskad trafik på lokalgatan Gyllenvägen, nära bland annat bostäder och med en olämplig utformning ur trafiksäkerhetssynpunkt.

## **5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs**

### *SK1 Översilningsyta*

Som skyddsåtgärd för ytvatten anläggs oljeavskiljare med efterföljande översilningsyta för rening av dagvatten från rastplatsen innan vattnet leds till recipienten.

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1 Trafik och användargrupper

#### 6.1.1 Trafikkonsekvenser

I samband med att tunga fordon kör in eller ut från rastplatsen kan framkomligheten på E14 påverkas, om än i begränsad omfattning. I övrigt bedöms inte rastplatsen medföra några konsekvenser för trafiken på E14.

#### 6.1.2 Tillgänglighet

Rastplatsens utformning och placering ger god tillgänglighet för såväl bilister och yrkestrafikanter som för gående, cyklister och lokalbefolkningen. Inte minst lekplatsen kan nyttjas av närboende. Toaletten blir tillgänglighetsanpassad för funktionshindrade.

#### 6.1.3 Transportkvalitet och trafikantupplevelse

Rastplatsen ger ytterligare en möjlighet till rast och vila för trafikanter på E14 och bidrar därför till en förbättrad kvalitet och upplevelse. Rastplatsen ligger i anslutning till en vacker parkmiljö och i närheten finns också en servering och annan service, vilka också bidrar till trafikantupplevelsen.

#### 6.1.4 Trafiksäkerhet

Rastplatsen innebär ytterligare en möjlighet för trafikanter till rast och vila vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Av utrymmesskäl är det inte möjligt att anlägga ett vänstersvängfält på E14. Detta medför att fordon från väster som ska angöra rastplatsen kan behöva invänta mötande trafik med risk för påkörning bakifrån. Dock är hastighetsbegränsningen på platsen 50 km/h och sikten uppfyller gällande krav varför olycksrisken bedöms som liten.

Gång- och cykelvägen längs E14:s norra sida behöver korsa anslutningen till rastplatsen. Detta medför en ökad olycksrisk för de oskyddade trafikanterna jämfört med idag. För att begränsa denna risk förses anslutningen till rastplatsen med en refug som möjliggör passage av ett körfält i taget. För att ytterligare minska risken är passagen indragen från E14. Det gör att cyklister måste sänka hastigheten markant på grund av gång- och cykelvägens linjeföring.

### 6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Rastplatsen i Stöde och det lekområde som planeras kommer att nyttjas av närboende. Rastplatsen kan antas leda till att antalet resenärer som stannar i Stöde ökar. Målpunkter nära området för rastplatsen är exempelvis Stöde Grillen. Söder om E14 finns galleri, café och butiker. Det är heller inte osannolikt att några av rastplatsens besökare skulle ta sig över E14 för att besöka affärsverksamheterna söder om E14.

### 6.3 Miljö och hälsa

#### 6.3.1 Boende och hälsa

Det är trafiken på E14 och Mittbanan som genererar de högsta ekvivalenta ljudnivåerna för bostäderna i anslutning till rastplatsen. Med tanke på att trafiken inom rastplatsen är liten i förhållande till hur mycket trafik som går på E14, kommer alltså buller från E14 att vara dimensionerande för bullerskyddsåtgärder. Inga bullerskyddsåtgärder kommer att projekteras.

Ljudbilden för de bostäder som ligger i anslutning till rastplatsen kommer dock att förändras. Idag är de påverkade av ljud från väg- och järnvägstrafik. I en framtid där rastplatsen är byggd kommer de boende i området även att vara påverkade av det ljud som genereras av trafiken och rörelsen på rastplatsen. Det kommer att handla om slag i dörrar, ljudnivåer från människor, lekande barn mm.

En fördjupad redovisning av bullerberäkningarna redovisas i ”PM Buller”.

Uppförandet av rastplatsen medför en marginell förändring av ljudnivåerna för bostadshusen i anslutning till rastplatsen. Även om tillskottet i ljudnivå från rastplatsen anses som marginell kommer ljudbilden i området att bli förändrad. Från att de boende enbart hör E14 och Mittbanan till att även få ljud som genereras av en rastplats.

### **6.3.2 Kulturmiljö**

I ett område av riksintresse är det viktigt att förändringarna görs med hänsyn till och i samspel med riksintressets värden. Nya värden kan tillföras så länge inte de historiska sambanden går förlorade. Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset under förutsättning att anpassningar till kulturmiljön sker. Projektet kan förstärka kulturmiljön genom att exempelvis anknyta temat på lekutrustningen till platsens historia eller använda traditionella växter.

Rastplatsen ligger inom ett markområde som gränsar till fornlämningar samt till Kärvsta historiska bytomt. I närmiljön finns ännu enstaka äldre ekonomibyggnader vilket ger en antydning om landskapets tidigare markanvändning före tätortens etablering. I äldre uppteckningar finns anknytning till enstaka fornlämningar vilket stärker den angränsande fornlämningsmiljöns kulturhistoriska värden. Inga fornlämningar berörs direkt av förslaget men registrerade fornlämningar i omedelbar närhet, indikerar att det kan finnas ännu inte registrerade fornlämningar som kan komma att påverkas.

Den gamla vägmiljön vid Edstabäcken bedöms inte bli negativt påverkad av projektet. Fler människor kommer att få möjlighet att se den historiska vägmiljön ifrån den nya rastplatsen.

### **6.3.3 Naturmiljö**

Den förändrade miljön från jordbruksmark med slätter av ensilage till rastplatsen bedöms varken vara negativ eller positiv för naturen på platsen. Hårdgjorda ytor för parkering är negativt för marklevande flora och fauna medan buskage och träd som kommer planteras ökar platsens betydelse för fåglar och kan komma att gynna mindre djur och insekter. Ingen schakt i vatten kommer uppstå till följd av vägplanen. Beräkningarna från vägdragvattnet efter skyddsåtgärd visar inte på någon ytterligare belastning på vattendraget Edstabäcken varpå vattenlevande organismer ej bedöms påverkas. Där till följd bedöms heller ingen negativ påverkan på nedströmsliggande Natura 2000-område Skjulsta strandäng. Genomförda bullerberäkningar från vägplanen visar på att ingen ytterligare sådan störning kommer påverka de mer känsliga fågelområdena inom Natura 2000-området söder om vägplanen.

### **6.3.4 Friluftsliv**

Rastplatsen kommer troligen leda till ett ökat nyttjande av den på östra sidan intilliggande parkytan. I övrigt förväntas ingen påverkan på friluftslivet utifrån vägplanen.

### **6.3.5 Mark och vatten (hushållning av naturresurser)**

Jordbruksmark inom tätortsområde kommer att tas i anspråk för anläggandet av rastplatsen. Vägplanen berör smärre arealer av jordbruksmark som har skydd enligt 3 kap 4 § miljöbalken. Det bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse att det finns möjlighet till vila för trafikanter med ett avstånd som inte överstiger 100 km.

Belastning på vattenförekomsten Edstabäcken från tillkommande avvattning av rastplatsen får ej försämra den kemiska statusen av vattendraget samt utformningen av rastplatsen får ej försämra det morfologiska tillståndet. Det morfologiska tillståndet beräknas utifrån en buffert av 30 m från vattendraget och vilken procentdel som av denna area utgörs av brukad eller anlagd mark. Denna procentdel kommer ej påverkas av rastplatsen då ytorna idag redan är brukade eller anlagda samt att den planerade rastplatsens vägområde slutar ca 30 m ifrån ytvattendraget. De beräkningar som genomförts för framtida halter i vägdagvattnet före rening från rastplatsen visar på utsläppshalter som är klart under riktvärden för utsläpp till ytvatten (tabell 5.2:1). Ändock planeras oljeavskiljare och översilningsyta som ytterligare rening. Detta får till följd att vattendraget ej bedöms påverkas.

### **6.3.6 Risk och säkerhet**

Uppställning av tunga fordon med farligt gods inne i samhället kan innebära en ökad risk för närboende men den bedöms som liten. Rastplatsen bedöms samtidigt medföra en minskad risk för trafikolyckor då möjlighet för rast och vila erbjuds.

### **6.3.7 Landskapsbild**

Projektet i sin helhet förändrar den nuvarande odlingsmarken till en mer aktiv rastplats vilken ger mer liv och rörelse i området. Trafikanterna kan välja mellan att fika omgiven av grönska med utblickar över den befintliga parken, låta barnen leka vid lekplatsen eller helt enkelt besöka toaletten. Det går också att gå en kort sväng i den intilliggande parken och lyssna till bäckens porlande ljud.

De långa siktlinjerna över markerna kan till stor del bevaras genom att körytan sänks ner i den norra delen. När rastplatsen sänks ner får boende strax norr om rastplatsen bättre sikt över parkerade last- och personbilar så att de fortfarande bedöms kunna se Stödesjön ifrån övervåningen. Eftersom marken lutar ner mot Stödesjön i söder kan terrängmodelleringen anpassas väl till landskapet.

Den intilliggande gården berättar om Stödes långa agrarhistoria och blir ett landmärke vid rastplatsen. Bostadshuset har redan idag en slänt som avskiljer dem ifrån körytan vilken kvarstår och förstärks. Bostadshuset längs med Gyllenvägen avskärmas ifrån fordonens lampor med hjälp av en slänt och vegetation. Den nya lekplatsen bedöms förutom att bli viktig för trafikanter med barn kunna bli en ny mötesplats för barnfamiljer i området.

Den befintliga parken bidrar till vackra utblickar ifrån sittytter och lekplats. En trappa leder ner i parken vilket gör det möjligt för människor att röra sig ner till damm och bäck. Projektet påverkar inte parken negativt utan den kan fortsätta att nyttjas av de närboende på samma sätt som tidigare. Användningen kan dock komma att öka då trafikanterna kan leta sig ner i parken.

Sittytor, lekplats och den intilliggande parken bedöms sammantaget skapa en attraktiv plats för trafikanter att stanna, vila och aktivera sig vid längs med E14. Odlingsmarken omvandlas till en mer aktiv plats där inte minst den nya lekplatsen har potential att skapa en ny mötesplats för de boende. Siktlinjer kan till stor del bevaras för de boende när körytan sänks ner. Planförslaget bedöms i sin helhet harmonisera med det omgivande landskapet och underordna sig dess skala och struktur vilket resulterar i liten påverkan på landskapsbilden.

#### **6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser**

I samband med upprättandet av denna vägplan har Trafikverket fört samtal med Sundsvalls kommun om åtgärder som binder ihop rastplatsen med angränsande parkmark, bland annat gångbroar över Edstabäcken. Parkmiljön runt bäcken är ett värdefullt område som berikar upplevelsen för de trafikanter som stannar på rastplatsen. Likaså kan rastplatsens lekpark och toalett vara värdefull för de som nyttjar parken. Eventuella åtgärder att bättre binda samman dessa områden omfattas ej av denna vägplan.

#### **6.5 Påverkan under byggnadstiden**

##### *Påverkan på trafiken*

Entreprenaden utförs vid sidan av befintliga vägar varför riksintresset E14 ej kommer påverkas mer än kortare tid vid anläggande av anslutning. Etableringsyta är förlagd till en grusyta längs med Gyllenvägen strax öster om rastplatsområdet. Detta kan ge upphov till viss störning lokalt på Gyllenvägen och E14 under byggnadstiden.

##### *Arbete med maskiner, hantering av massor och sprängning*

Anläggningsarbete och schakt kommer ge upphov till visst buller och damning vilket begränsas till normal arbetstid. Ingen hantering av förorenade massor eller sprängning kommer krävas i denna entreprenad varpå ingen störning som kan komma till följd av dessa förväntas. Risk för ras och skred bedöms som ringa då schaktdjupen är ringa. Den risk som har identifierats är schakt för avvattning- och avloppsledning där vatten kan tränga in i schakten och orsaka lägre stabilitet i jord.

##### *Natur- och kulturmiljövården*

Planområdet innehåller låga naturvärden och närområdet består av vägmark, parkmark eller tätbebyggt område varpå låg påverkan bedöms uppstå. Inga fornlämningar finns inrapporterade inom planområdet. Vid anläggningsarbeten kan okända värden av som till exempel okända fornlämningar påträffas. Alla fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen.

##### *Grundvattenpåverkan*

Varken temporär eller permanent grundvattensänkning kommer ske varpå ingen eller låg påverkan på grundvatten förväntas ske.

##### *Energi och resurshållning*

Massbalans ska så långt som möjligt eftersträvas i vägprojekt för att minimera behovet av transport av jordmassor och därmed bringa god hushållning av naturresurser. Energiförbrukningen är i vägprojekt starkt kopplat till transporter av massor varpå detta är den största påverkan på klimatpåverkan.

### *Generella miljökrav på entreprenörer*

För byggskedet gäller, förutom projektspecifika skyddsåtgärderna enligt efterföljande avsnitt, Trafikverkets kravdokument "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" (TDOK 2012:93). Dokumentet innehåller krav på fordon, bränslen och kemikalier och representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppgifter som utförs för Trafikverkets räkning.

#### **6.5.1 Anpassningar och skadeförebyggande åtgärder under byggskedet**

- Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93) ska följas.
- Information ska ges till närboende och övriga berörda om pågående arbeten och inför särskilt störande moment.
- Anpassningar och skyddsåtgärder vidtas vad gäller störande buller med beaktande av Naturvårdsverkets allmänna råd 2004:15. Om det uppstår problem med damning från arbetsområdet till omgivningen, till exempel i samband med transporter, så ska lämpliga skyddsåtgärder vidtas.
- En riskanalys avseende risk för skador på närliggande brunnar och markförlagda bränslecisterner och ledningar samt byggnader genomförs inför byggskedet. Arbetsmetoder under byggskede anpassas så risk för skada undviks.
- Inför byggskedet utreds hur vägdikesmassor kan användas och omhändertas.
- Om markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.
- Ytor för upplag och etablering ska inte placeras inom 50 m från dricksvattenbrunn eller 25 m från vattendrag och anordnas på sådant sätt att risken för störningar, skador och olägenheter minimeras.
- Arbete i och nära vatten ska ske med metoder som minimerar grumling. Befintligt vegetationsskikt nära vattendrag ska hållas så intakt som möjligt. Under anläggningstiden ska länsvatten ledas via översilningsyta eller motsvarande rening och får ej ledas direkt till recipienten.
- Förvaring av bränslen och kemikalier ska ske på ett säkert sätt.
- Beredskap för hantering av läckage och utsläpp finnas.
- Om kulturlämningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Projektet bedöms bidra positivt till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

#### 7.1.1 Funktionsmålet

Med en rastplats i Stöde kommer avstånden mellan Trafikverkets rastplatser utmed E14 och vidare på E4 att uppfylla uppsatta krav. En rastplats i Stöde ger alltså en god tillgänglighet till rastmöjlighet för såväl yrkestrafiken som för personbilar.

Rastplatsen kan antas leda till att antalet resenärer som stannar i Stöde ökar. Målpunkter nära området för rastplatsen är exempelvis Stöde Grillen. Söder om E14 finns galleri, café och butiker. Det är heller inte osannolikt att några av rastplatsens besökare skulle ta sig över E14 för att besöka affärsverksamheterna söder om E14.

#### 7.1.2 Hänsynsmålet

Ett nät med rastplatser var 50-100 km bidrar till ökad trafiksäkerhet då den kan nyttjas av såväl yrkestrafik som personbilar.

### 7.2 Måluppfyllelse ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att förtäta rastplatsnätet så att det är mindre än 100 km mellan två på varandra följande rastplatser. Projektet bidrar positivt till ändamålet.

#### *Måluppfyllelse av projektmål för vägplanen E14 Rastplats Stöde*

Sammantaget bedöms vägplanen ge god måluppfyllelse av projektmålet att skapa en plats som erbjuder resenärer och yrkestrafikanter en möjlighet till rast och vila. Det uppfyller även målet om att rastplatsen ska vara nära vägen men erbjuda avskildhet från trafiken. Rastplatsen har utformats med möjlighet att sitta och äta samt vila. Den har också utformats för att vara tillgänglig för trafik i både västlig och östlig riktning samt erbjuder parkeringsmöjlighet för personbilar med eller utan släp, lastbilar och långtradare.

Rastplatsen bedöms öka trafiksäkerheten genom att möjlighet till rast ges inom 100 km.

### 7.3 Måluppfyllelse regionala och lokala mål

Rastplatsen i Stöde bedöms ligga i linje med regionala och lokala mål.



## 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

### 8.1 Miljö kvalitetsmål

De för vägplanen relevanta miljömålen (tabell 2.4:1) har bedömts utifrån påverkan från planförslaget. Hur målen påverkas redovisas i tabell 8.1:1 nedan.

Tabell 8.1:1 Sammanfattning av hur vägplanen svarar mot nationella miljömålen.

Miljömål	Vägplan	Kommentar gällande planförslaget
Begränsad klimatpåverkan	-	Anläggandet av rastplatsen kommer ge upphov till ett visst utsläpp av klimatpåverkande gaser. En klimatkalkyl har upprättats och ligger till grund för minimera klimatpåverkan
Frisk luft	-	En rastplats i ett samhälle kan ge upphov till ökade mängder avgaser lokalt.
Giftfri miljö	+/-	Inga kända föroreningar finns i området varpå påverkan varken blir positiv eller negativ.
Levande sjöar och vattendrag	+/-	Halter som beräknats visar inte på någon påverkan på kemisk status och i övrigt sker ingen påverkan på den ekologiska statusen i ytvattnet.
Grundvatten av god kvalitet	+/-	Ingen påverkan kan konstateras med avseende på grundvattens kvalitet eller kvantitet.
Myllrande våtmarker	+/-	Våtmark och fågelområdet Skjulsta söder om vägplanen bedöms ej påverkas.
Ett rikt odlingslandskap	-	En viss negativ påverkan då odlingsmark tas i anspråk.
God bebyggd miljö	+/-	Rastplatsens lokalisering och utformning är anpassad till resenärernas behov av vila och avkoppling längs med E14. Hänsyn har tagits till natur- och kulturmiljön, estetik, hälsa och säkerhet samt boendemiljön i området.
Ett rikt växt- och djurliv	+	En liten positiv effekt då artfattig jordbruksmark ersätts med en mer diversifierad parkmark med träd och buskage.

### 8.2 Miljöbalkens hushållningsbestämmelser

Genom de anpassningar och skyddsåtgärder som vidtas enligt planen bedöms ingen negativ påverkan av betydelse uppkomma för de riksintresseområden för kulturmiljövården som finns inom vägplaneområdet. Rastplatsen är en väganläggning tillhörande E14 och därmed en del av riksintresset för kommunikation.

Jordbruksmark kommer att tas i anspråk men det bedöms som skäligt att göra detta med hänvisning till att det är ett viktigt samhällsintresse att det finns möjlighet till vila för trafikanter med ett avstånd som inte överstiger 100 km.

### 8.3 Miljö kvalitetsnormer

#### Luftkvalitet

Problemen med luftkvaliteten härrör till mer tätbebyggda delar av samhället och påverkas inte av denna vägplan.

#### Yt- och grundvatten

Statusen på yt- och grundvatten bedöms ej påverkas av vägplanen med de inarbetade skyddsåtgärderna.

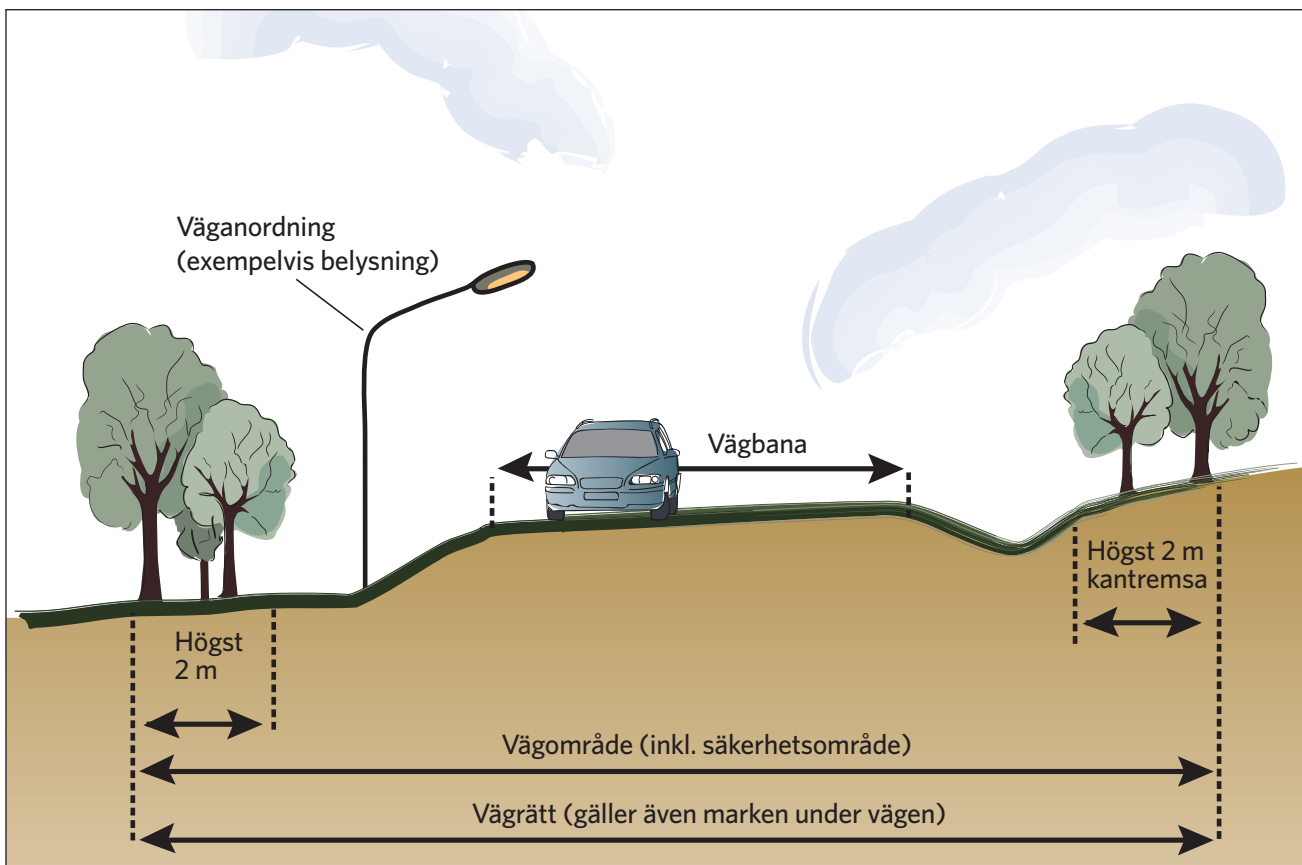
#### Omgivningsbuller

De genomförda bullerberäkningarna visar inte någon större påverkan för närboende.

## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång eller annan skada. Värdebidpunkten för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta enligt 5§ Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Ersättningen för den mark som tas i anspråk med vägrätt ska motsvara minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdebidpunkten.



Figur 9.1:1 Vägområde och vägrätt.

## 9.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

För projektets genomförande kommer ny mark att behöva tas i anspråk.

För den nya rastplatsen kommer cirka 4 270 m<sup>2</sup> att tas i anspråk med vägrätt, uppdelad på 250 m<sup>2</sup> skogsmark, 3 910 m<sup>2</sup> åkermark, 100 m<sup>2</sup> impediment, varav inskränkt vägrätt ca 70 m<sup>2</sup> skogsmark.

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren har samma rättighet som vägrätten ger för att kunna säkerställa och bibehålla konstruktionen men brukandet och nyttjandet av marken kan kvarstå på fastighetsägaren. Detta innebär att fastighetsägaren inte får göra arbeten som kan skada konstruktionen eller förändra funktionen. Vägområde med inskränkt vägrätt redovisas på plankartor och behövs för följande ändamål:

- Vi VA-ledningar

Byggandet av rastplatsen berör dessutom en vattenledning som bör åtgärdas i samband med byggets genomförande.

## 9.2 Vägområde inom detaljplan

Följande kommunala planer berörs av vägplanen:

- 2281K-STÖ-11 Vägplanen anses vara förenlig med detaljplanens syfte. Efter samråd med Sundsvalls kommun bedöms vägplanen överensstämma med detaljplanen. De ytor i vägplanen som föreslås nyttjas för lekplats, personbilsparkeringar, toaletter och rastmöblering ligger inom detaljplanen med avsedd markanvändning park. Dessa funktioner ingår i ändamålet park.
- 2281K-DP-123 Vägplanen påverkar inte detaljplanens markanvändning. Vägplanen överensstämmer med detaljplanen. Den mark som tas med tillfällig nyttjanderätt har i detaljplanen markanvändning som parkering.
- 2281K-STÖ-4 Vägplanen överensstämmer med detaljplanen.

## 9.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden och dess användning redovisas på plankarta och behövs för följande ändamål:

- T1 Område för etableringsområde och tillfälligt upplag, dock längst 12 månader från byggstart
- T2 Område för byggtrafik, från byggstart till slutbesiktning, dock längst 12 månader från byggstart

Behovet av tillfällig nyttjanderätt uppgår till ca 1 580 m<sup>2</sup>, varav 380 m<sup>2</sup> impediment och 1 200 m<sup>2</sup> tomtmark.

## 10 Fortsatt arbete

### 10.1 Fortsatt process

Denna vägplan kungörs för granskning. Den hålls då tillgänglig för berörda och allmänhet och synpunkter kan lämnas. Trafikverket sammanställer och bearbetar inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande och gör därefter ett slutligt förslag till vägplan som kan gå vidare till fastställelse. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandlingar tas fram.

### 10.2 Anmälningar och prövningar

Länsstyrelsen kan komma att fatta beslut om en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § kulturmiljölagen (1988:950) för att fastställa eventuell påverkan på ännu inte registrerade fornlämningar.

### 10.3 Miljösäkring

Ett separat dokumentet, Miljösäkring Plan och Bygg har upprättats. I detta sammanställs identifierade miljövärden, åtgärder och försiktighetsmått. Dokumentet utgör ett underlag och arbetsdokument i kommande skeden. Inför driftskedet upprättas Överlämnanderapport miljö med en översiktlig sammanställning av aktuella miljöfrågor för förvaltningsskedet. Sammanställningen ska ge en överblick över de miljöåtaganden som Trafikverket tagit på sig och utgör ett underlag för planeringen av den fortsatta verksamheten.

# 11 Genomförande och finansiering

## 11.1 Formell hantering

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

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

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt **bindande**. Detta innebär bland annat att **vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.**

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

För kommunala planer som berörs av vägplanen se avsnitt 9.2.

#### *Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken*

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap. miljöbalken för dispenspliktiga åtgärder inom strandskyddsområde eller inom generellt biotopskyddsområde inte krävs för de åtgärder som ingår i planen. Trafikverket har att visa vilka särskilda skäl som finns för sådana intrång och hur påverkan på berörda naturvärdena minimeras.

Strandskyddet omfattar område inom 100 meter från strandlinje. Edstabäcken omfattas av strandskyddet. Denna vägplan innebär inte ett intrång inom områden som omfattas av strandskyddsbestämmelserna kring Stödesjön, och uppskattas inte påverka förutsättningarna för den allemansrättsliga tillgången till strandområden längs Stödesjön.

### **11.2 Genomförande**

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.

Objektet finns inte med i nationell transportplan för perioden 2018-2029.

### **11.3 Finansiering**

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till ca 10 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Denna kostnad inkluderar även kostnader för detaljprojektering och mark- och fastighetsinlösen.

## 12 Underlagsmaterial och källor

Länsstyrelsen i Västernorrlands län (2015) Länsstyrelsens Webb-GIS, <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vasternorrland/Planeringsunderlag/>

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Sören Uppsäll och Magnus Holmqvist (1993) Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården, , 1993:1

Medelpads ornitologiska förening (2015) [www.mofnet.se/fagellokalер/stodesjon/](http://www.mofnet.se/fagellokalер/stodesjon/)

Riksantikvarieämbetet (beslutat 1996-08-27, uppdaterat 2013-09-11)  
Riksintressen för kulturmiljövården – Västernorrlands län

Riksantikvarieämbetet (2015) <http://www.raa.se/>

Skogsstyrelsen (2015), <http://www.skogsstyrelsen.se/>

Sundsvalls kommun (2015) [www.sundsvall.se](http://www.sundsvall.se)

Sundsvalls kommun, Vandringsleder, strövstigar, strandleder

Sundsvalls kommun (2015) Naturguide, [www.sundsvall.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-friluftsliv/Utflyktstips-Naturguiden/](http://www.sundsvall.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-friluftsliv/Utflyktstips-Naturguiden/)

Sundsvalls kommun (2015) Sundsvalls fiskeguide, [www.fiskeisundsvall.se/Default.aspx?SektionsId=3&HuvudrubriksId=39&SidId=53](http://www.fiskeisundsvall.se/Default.aspx?SektionsId=3&HuvudrubriksId=39&SidId=53)

Sundsvalls kommun (1995) Sundsvalls Agenda 21 för en god livsmiljö

Sundsvalls kommun (2014) Översiktsplan Sundsvall 2021

St Olavsleden (Interreg projekt) (2015) [www.stolavsleden.com/se](http://www.stolavsleden.com/se)

Sveriges geologiska undersökning, SGU (2015) kartvisare, <http://www.sgu.se/produkter/kartor/kartvisaren/>

Trafikverket (2010) Miljöpolicy TDOK 2010:50

Trafikverket (2010) Trafikverkets rastplatser. Riktlinjer för standard.

Trafikverket (2015) En plats som berikar resan – Gestaltning av rastplatser

VISS – Vatteninformationssystem Sverige (2015), <http://www.viss.lansstyrelsen.se/>

Vägverket (1999), Naturrastplatser – en idéskrift



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

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