

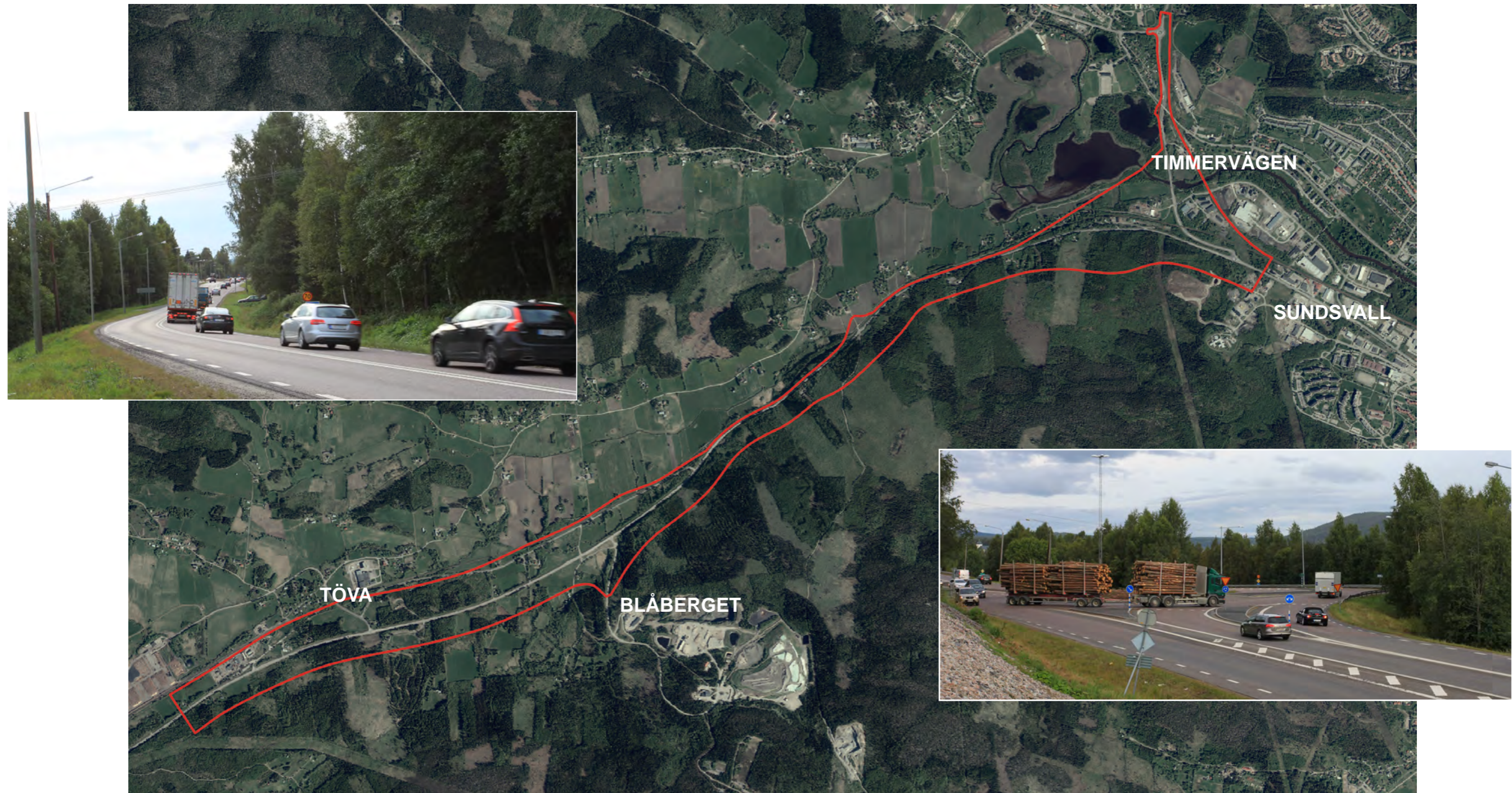
SAMRÅDSUNDERLAG

E14 Timmervägen-Blåberget/Töva

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Vägplan

2015-10-06



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

Dokumenttitel: E14 Timmervägen-Blåberget/Töva, Samrådsunderlag
Författare: ÅF
Dokumentdatum: 2015-10-06
Projektnummer: 145300
Version: 0.1
Kontaktperson: Anders Ågren

Foto: ÅF
Illustration: ÅF

Innehåll

1 Sammanfattning	4	4.2 Transportsystem och trafik	14	6.1.3 E14, nybyggnad.....	29	
2 Beskrivning av projektet	6	4.2.1 Vägstandard.....	14	6.1.4 Anslutning E14/Timmervägen, befintlig cirkulationsplats ..	29	
2.1 Planläggningsprocessen.....	6	4.2.2 Trafik.....	15	6.1.5 Anslutning E14/Timmervägen, ny cirkulationsplats.....	29	
2.1.1 Generellt.....	6	4.2.3 Kollektivtrafik.....	16	6.1.6 Anslutning E14/Timmervägen, genomgående E14 mot Tim-	mervägen med trafikplats.....	29
2.1.2 Fyrstegsprincipen	6	4.2.4 Gång- och cykeltrafik.....	16	6.1.7 Anslutning Blåberget/Töva.....	29	
2.1.3 Aktualitet.....	6	4.2.5 Trafiksäkerhet	17	6.2 Funktionsmål – Tillgänglighet	29	
2.2 Bakgrund	7	4.2.6 Övrig transportinfrastruktur	17	6.3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser (Hänsynsmål)	30	
2.2.1 Brister, problem och syfte	7	4.3 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen.....	19	6.3.1 Buller	30	
2.2.2 Tidigare utredningar	7	4.3.1 Boende och hälsa	19	6.3.2 Kulturmiljö	30	
2.3 Beskrivning av projektet.....	7	4.3.2 Landskapet.....	20	6.3.3 Natur- och vattenmiljö	30	
2.3.1 Upprustning E14 Timmervägen-Blåberget samt attraktiv anslut-	ning till Timmervägen	4.3.3 Kulturmiljö.....	22	6.3.4 Rekreation och friluftsliv	30	
2.3.2 Angränsande planering	7	4.3.4 Naturmiljö	22	6.3.5 Naturresurser	30	
2.4 Ändamål och projektmål	7	4.3.5 Rekreation och friluftsliv	23	6.3.6 Markföroreningar	30	
2.4.1 Projektändamål.....	7	4.3.6 Naturresurser	24	6.4 Säkerhet (Hänsynsmål)	30	
2.4.2 Projektmål	7	4.3.7 Markföroreningar	24	6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser ..	30	
2.4.3 Transportpolitiska mål	7	4.3.8 Markförhållanden	25	6.6 Påverkan under byggtiden	30	
2.4.4 Miljökvalitetsmål.....	7	4.3.9 Miljökvalitetsnormer.....	27	6.7 Påverkan på miljökvalitetsmål	30	
2.4.5 Regionala mål.....	8	4.4 Styrande avtal	27	6.8 Miljöbalkens hänsynsregler.....	30	
2.4.6 Lokala mål.....	8	4.5 Arbetsmiljö.....	27	6.9 Påverkan på hushållningsbestämmelser	30	
3 Avgränsningar.....	9	4.5.1 Hantering av arbetsmiljöfrågor under utredning och projektering	av E 14	6.10 Översiktlig kostnadsbedömning.....	30	
3.1 Geografisk avgränsning	9	4.5.2 Arbetsmiljöaspekter och riskanalys från projekteringen	27	7 Fortsatt arbete.....	31	
3.2 Tidsmässig avgränsning	9	5 Tankbara åtgärder	28	7.1 Planläggning	31	
3.3 Tematisk avgränsning.....	9	5.1 Kriterier	28	7.2 Viktiga frågeställningar	31	
4 Förutsättningar	10	5.2 Tekniska och funktionsmässiga standardkrav	28	7.3 Tillstånd, dispenser och anmälningar.....	31	
4.1 Markanvändning	10	5.3 Principer för åtgärder.....	28	7.4 Samråd.....	31	
4.1.1 Befolkning och bebyggelse.....	10	5.3.1 Nollalternativet.....	28	8 Källor.....	32	
4.1.2 Näringsliv och sysselsättning.....	10	5.3.2 E14	28			
4.1.3 Viktiga målpunkter/Samhällsfunktioner.....	11	5.3.3 Anslutning E14/Timmervägen.....	28			
4.1.4 Kommunala planer	12	5.3.4 Anslutning Blåberget/Töva.....	28			
4.1.5 Riksintressen	13	6 Effekter och deras tänkbara betydelse	29			
4.1.6 Tekniska anläggningar och ledningar.....	13	6.1 Uppfyllelse av projektmål.....	29			
		6.1.1 Nollalternativet.....	29			
		6.1.2 E14, ombyggnad av befintlig väg	29			

1 Sammanfattning

Brister, problem och syfte

Sträckan för denna vägplan, Timmervägen (Sundsvall)-Blåberget/Töva, har bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägens geometriska standard är mycket dålig i vissa partier. Vägbredden är 8 meter och hastigheten är idag 60-80 km/tim. Vägen trafikeras av ca 10 000 fordon/dygn.

Syftet med samrådsunderlaget är att inventera och redovisa viktiga värden, problem och brister inom lokaliseringsområdet, samt redovisa möjliga åtgärder som gynnar de transportpolitiska målen.

I den nya planprocessen är vägplanen en levande handling ända fram till dess att den kungörs för granskning. Samråd mellan myndigheter, berörda parter/intressenter och allmänhet kommer att ske kontinuerligt under planprocessen.

Beskrivning av projektet

Utgångspunkten för sträckan E14 Timmervägen-Blåberget är att tillskapa en trafiksäker väg för alla trafikanter bland annat genom att göra den mötesfri, se vidare projektmålen nedan. Genom att tillskapa en attraktiv anslutning till Timmervägen kan trafiksituationen på Bergsgatan förbättras.

Ändamål och projektmål

Projektändamål

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

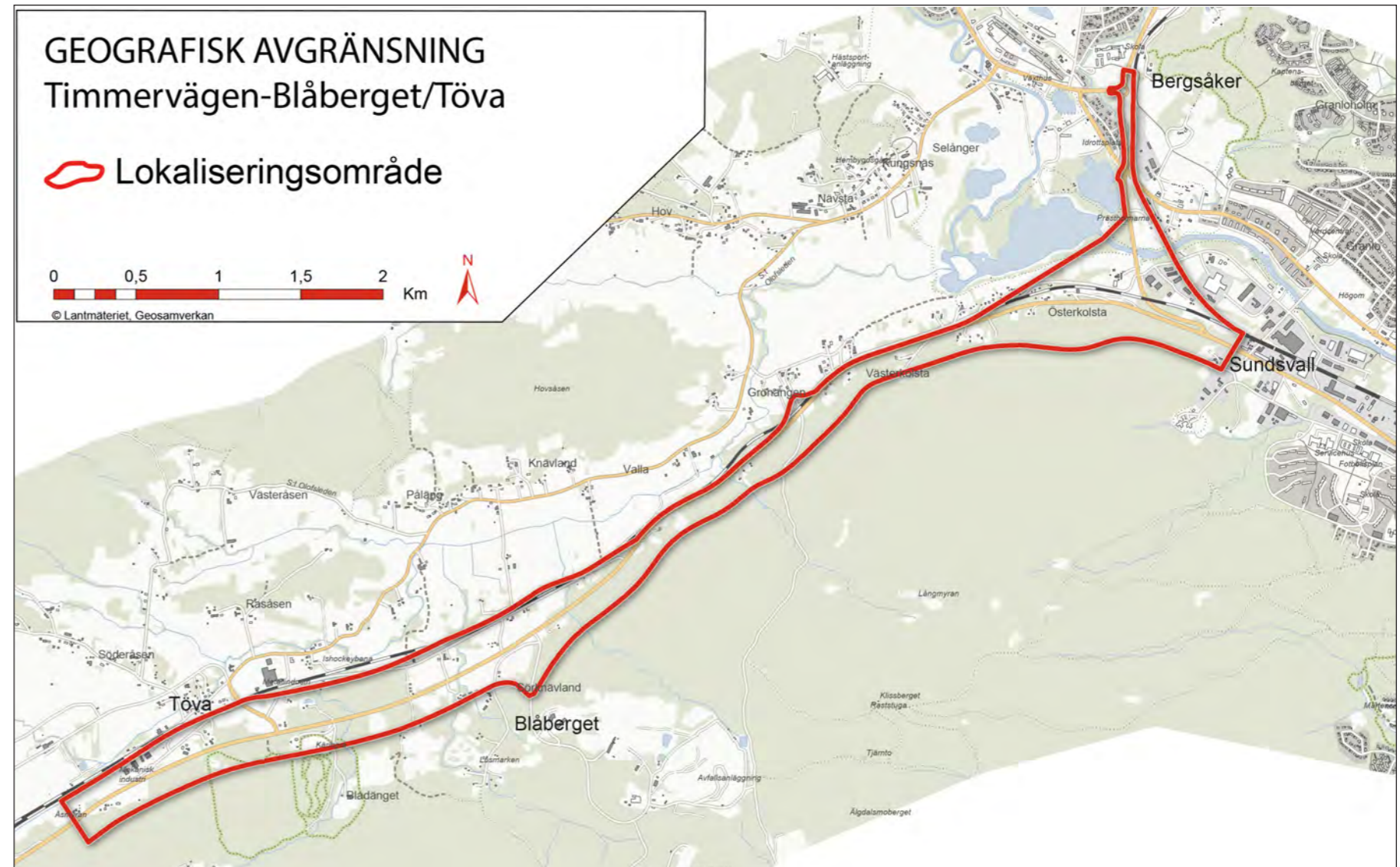
Projektmål

De övergripande målen för sträckan Timmervägen-Blåberget/Töva är:

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

För denna vägplan innebär det att följande projektmål har identifierats:

- Sträckan Timmervägen-Blåberget byggs om i delvis ny sträckning och mötesseparerad 2+2-väg
- Hastighetsstandard ska vara 100 km/tim
- Anslutningen E14-Timmervägen ska ges en funktionellt attraktiv utformning.
- Ökad framkomlighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter genom tydlig trafikseparering.
- Uppnä god miljö och landskapsanpassning
- Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- En trafiklösning som är kommunicerad och integrerad i övrig samhällsplanering
- Byggstart 2018



Principer för åtgärder

Nollalternativet

Befintlig E14 från cirkulationsplatsen vid Timmervägen till korsningen mot Blåbergets avfallsanläggning behålls med dagens utformning. Endast ordinarie underhållsåtgärder görs på sträckan. Ingen ny anslutning byggs mot vare sig Timmervägen eller Blåberget.

E14

Ombyggnad av befintlig väg

Befintlig E14 byggs om till fyra körfält mellan Timmervägen och Blåberget. För gång- och cykeltrafikanter och målpunkter utmed sträckan byggs en ny parallellväg. Vägen kan antingen ansluta till den befintliga cirkulationsplatsen vid Timmervägen eller i en genare anslutning mot Timmervägen, se vidare nedan.

Nybyggnad

Ny fyrfältsväg byggs söder om befintlig E14. Befintlig väg anpassas till sin nya funktion, särskilt med avseende på gång- och cykeltrafikanter. Vägen kan antingen ansluta till den befintliga cirkulationsplatsen vid Timmervägen eller i en genare anslutning mot Timmervägen, se vidare nedan.

Anslutning E14/Timmervägen

Befintlig cirkulationsplats

Befintlig cirkulationsplats anpassas till de anslutande vägnas utformning.

Ny cirkulationsplats

En ny cirkulationsplats anläggs söder eller norr om Mittbanan. Till cirkulationsplatsen ansluts såväl E14 väster, E14 öster/Bergsgatan, Timmervägen och om möjligt Tegelvägen.

Genomgående E14 mot Timmervägen med trafikplats

E14 från väster läggs om i ny linje så att den ansluter mot Timmervägen norrut. Bergsgatan ansluts i en trafikplats.

Anslutning Blåberget/Töva

En samordning med anslutningen mot Töva, ca 1,5 km västerut kommer att studeras i samband med att trafikplatsens lokalisering utreds.

Uppfyllelse av projektmål

Bedömning av måluppfyllelsen för respektive alternativ nedan är översiktlig. För vissa aspekter jämförs förändringen mot nuläget.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär inte någon förändring av vägens utformning mot idag. Det medför att projektmålen avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken inte uppnås. Inte heller avseende miljö och landskapsanpassning sker några förändringar.

E14, ombyggnad av befintlig väg

Alternativet innebär att befintlig E14 byggs om till fyra körfält mellan Timmervägen och Blåberget. För gång- och cykeltrafikanter och målpunkter utmed sträckan byggs en ny parallellväg.

Den ombyggda vägen kommer att ha god kapacitet och hastighetsstandard som gör att framkomligheten utmed sträckan blir bra även i rusningstrafik. Även kollektivtrafiken gynnas av den förbättrade framkomligheten, särskilt i rusningstrafik. Väganläggningen utformas också så att en god trafiksäkerhet uppnås genom mötesseparering och separerad gång- och cykeltrafik. Påverkan på miljö och landskapet blir begränsade då vägen i huvudsak ligger i befintlig sträckning.

Ombyggnaden av befintlig väg blir omfattande och kommer att påverka trafikens framkomlighet under byggskedet.

E14, nybyggnad

Nybyggnadsalternativet innebär att en ny fyrfältsväg byggs söder om befintlig E14. Befintlig väg anpassas till sin nya funktion, särskilt med avseende på gång- och cykeltrafikanter.

Den nya vägen kommer att ha god kapacitet och hastighetsstandard som gör att framkomligheten utmed sträckan blir bra även i rusningstrafik. Även kollektivtrafiken gynnas av den förbättrade framkomligheten, särskilt i rusningstrafik. Väganläggningen utformas också så att en god trafiksäkerhet uppnås genom mötesseparering och separerad gång- och cykeltrafik längs den gamla vägen. Den gamla vägen kan även fortsättningsvis nyttjas för att nå målpunkter längs sträckan.

En ny väg innebär att ny mark tas i anspråk vilket kan påverka miljön och landskapsbilden. Påverkan bör dock bli begränsad eftersom vägen i huvudsak ligger nära dagens sträckning.

Förankringen i övrig samhällsplanering är god eftersom alternativet uppfyller intensionerna i avtalet mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun.

Anslutning E14/Timmervägen, befintlig cirkulationsplats

Om befintlig cirkulationsplats behålls förbättras inte kopplingen mellan E14 och Timmervägen. Cirkulationsplatsen har dock god framkomlighet och säkerhet för både fordonstrafiken i helhet och för kollektivtrafiken, även om en cirkulationsplats också medför en lägre hastighetsstandard. Dagens cirkulationsplats har briser avseende säkerheten för gång- och cykeltrafikanter, vilket behöver hanteras.

Anslutning E14/Timmervägen, ny cirkulationsplats

Med en ny cirkulationsplats söder eller norr om Mittbanan ges möjlighet att tillskapa en attraktiv koppling mellan E14 från båda hållen och Timmervägen. Beroende på cirkulationsplatsens placering kan särskilda busskörfält bli nödvändiga för kollektivtrafikens framkomlighet. Generellt är trafiksäkerheten och framkomligheten god i cirkulationsplatser, även om de innebär lägre hastighetsstandard.

Vid placeringen av cirkulationsplatsen måste det planerade triangelspåret beaktas. Detta kan komma att begränsa utformningsmöjligheterna. Likaså kan riksintresset Selångersfjärden begränsa placering och utformning av cirkulationsplatsen.

Byggandet av en ny cirkulationsplats i kombination med ett nytt triangelspår medför stor påverkan på landskapsbilden

Anslutning E14/Timmervägen, genomgående E14 mot Timmervägen med trafikplats

Om E14 från väster läggs om i ny linje så att den ansluter mot Timmervägen norrut och Bergsgatan ansluts i en trafikplats, tillskapas en attraktiv koppling mellan E14 från båda hållen och Timmervägen. Beroende på utformning kan särskilda busskörfält bli nödvändiga för kollektivtrafikens framkomlighet. Trafiksäkerheten och framkomligheten bedöms bli god och hastighetsstandarden blir högre än med en cirkulationsplats, även om det knappast går att hålla 100 km/tim.

Vid placering och utformning av trafikplatsen måste det planerade triangelspåret beaktas. Detta kan komma att begränsa utformningsmöjligheterna. Likaså kan riksintresset Selångersfjärden begränsa placering och utformningen.

Byggandet av en ny trafikplats i kombination med ett nytt triangelspår medför mycket stor påverkan på landskapsbilden.

Anslutning Blåberget/Töva

Om anslutningen till Blåbergets avfallsanläggning utformas som en trafikplats tillskapas en säker anslutning med god framkomlighet där ändå hastighetsstandarden på E14 kan bibehållas. Trafikplatsen kan också utformas så att den blir en naturlig start på fyrfältsvägen. Om det visar sig möjligt att samordna trafikplatsen med anslutningen mot Töva måste konsekvenserna för exempelvis närboende särskilt beaktas.

2 Beskrivning av projektet

2.1 Planläggningsprocessen

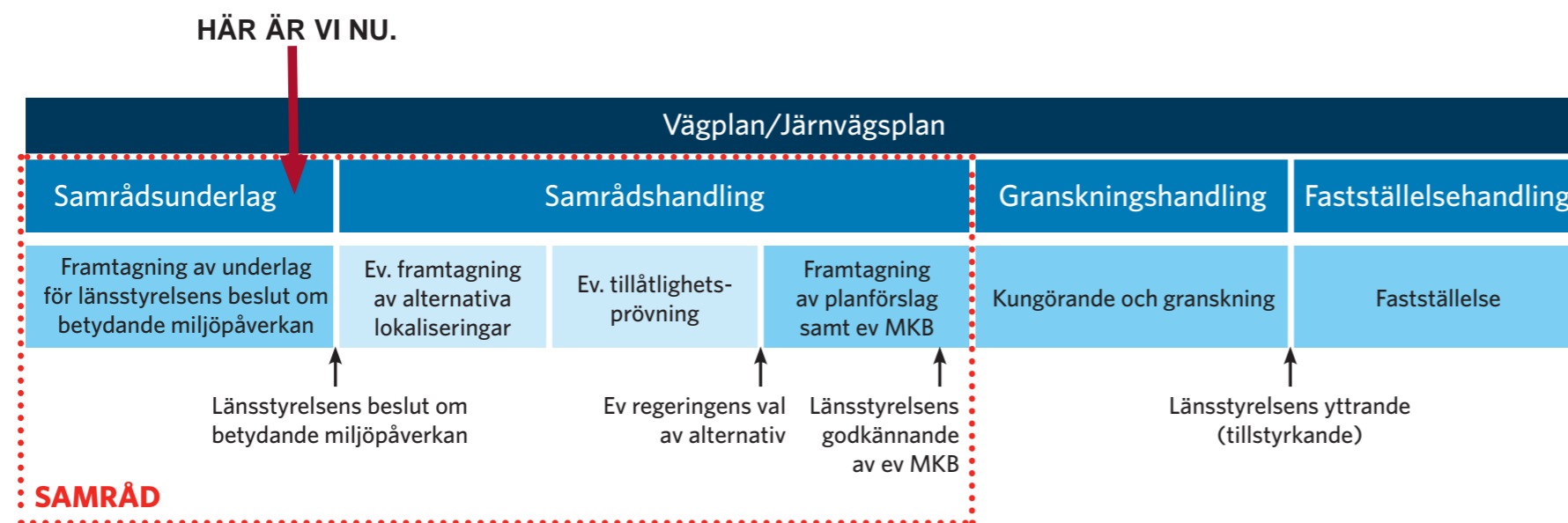
2.1.1 Generellt

Alla investerings- och underhållsåtgärder som innebär byggande av väg eller järnväg enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg ska följa den formella planläggningsprocessen. Med byggande av väg eller järnväg menas att anlägga en ny väg eller järnväg och att bygga om en väg eller järnväg. Ombyggnad för tillfälliga förändringar räknas inte som byggande av väg eller järnväg. Detsamma gäller för rena drift- och underhållsåtgärder som syftar till att vidmakthålla eller återskapa anläggningens standard och funktion. En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses heller inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden enbart medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och berörda fastighetsägare eller innehavare har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan alltså utföras utan formell planläggning.

Planläggningen av vägar och järnvägar är en process där förslaget till lokalisering och utformning ska läggas fast successivt. När planläggningsprocessen startar ska syftet vara att utreda och definiera var vägen eller järnvägen ska lokaliseras och hur den ska utformas.

Planläggningen ska inledningsvis inriktas på att ta fram, bearbeta och analysera underlag samt fördjupa och komplettera de översiktliga utgångspunkterna och förutsättningarna för planläggningen. Det kan handla om underlag om landskapets karaktär och värden, miljöförhållanden, geologi, tätortsstruktur, befolkningsutveckling, resande och transporter etc.

Fem planläggningstyper, se figur 2.1:2 nedan, finns beskrivna beroende på de krav som ställs i lagstiftningen för olika typer av infrastrukturprojekt och deras olika omgivningspåverkan. Grundläggande för val av planläggningstyp är graden av påverkan på omgivningen, det vill säga miljö och allmänna intressen.



Figur 2.1:1 Planeringsprocessen

Syftet med en väg- eller järnvägsplan är till slut att reglera lokalisering och utformning av väg- respektive järnvägsanläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens eller järnvägens omgivningspåverkan, samt att underlätta markåtkomst för väg- eller järnvägsändamålet.

Vid planläggning av väg och järnväg och prövning av ärenden om byggande av väg eller järnväg ska de allmänna hänsynsreglerna, hushållningsbestämmelserna och reglerna om miljö kvalitetsnormer i miljöbalken tillämpas. Vid planläggning, byggande och underhåll av väg och järnväg ska hänsyn tas till såväl enskilda intressen som till allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska också eftersträvas.

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 den kombination av olika åtgärder vara effektiv.

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.

2.1.3 Aktualitet

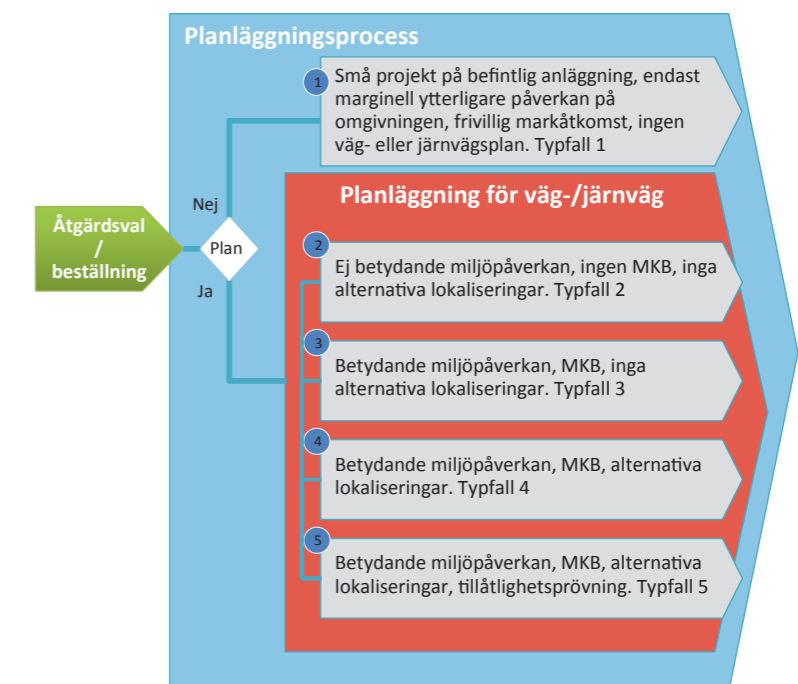
Den planläggningsprocess som nu startar syftar till att ta fram vägplaner och förfrågningsunderlag för byggande för upprustning av E14 sträckan Timmervägen-Stöde. Planmässigt är arbetet indelat i tre delsträckor samt en plan för en ny rastplats i Stöde:

- Timmervägen-Blåberget/Töva (Sträckan för detta samrådsunderlag)
- Blåberget/Töva-Matfors
- Matfors-Stöde
- Rastplats Stöde

Arbetet inleds med framtagande av samrådsunderlag, ett underlag som Länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Underlaget ska beskriva de behov och problem som ska beaktas samt de förutsättningar och intressen som finns. Tankbara alternativ/korridorer och konsekvenser skall också framgå. Samrådsprocessen påbörjas i och med detta arbete.

Samrådsunderlaget tas fram under sommaren 2015 och under detta arbete sker det första formella samrådet.

Länsstyrelsens beslut om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan styr enligt vilken planläggningstyp som projektet kommer att drivas.



Figur 2.1:2 Planläggningstyper

2.2 Bakgrund

2.2.1 Brister, problem och syfte

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

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

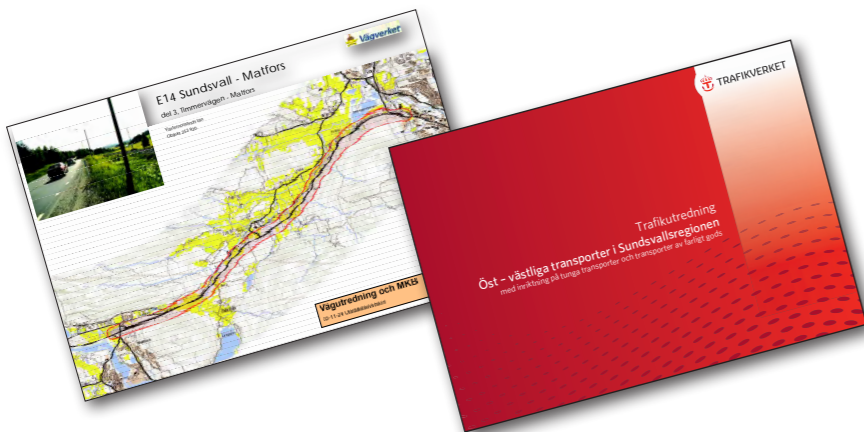
Sträckan för denna vägplan, Timmervägen (Sundsvall)-Blåberget, har bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägens geometriska standard är mycket dålig i vissa partier. Vägbredden är 8 meter och hastigheten är idag 60-80 km/tim. Vägen trafikeras av ca 10 000 fordon/dygn.

Syftet med samrådsunderlaget är att inventera och redovisa viktiga värden, problem och brister inom lokaliseringsområdet, samt redovisa möjliga åtgärder som gynnar de transportpolitiska målen.

I den nya planprocessen är vägplanen en levande handling ända fram till dess att den kungörs för granskning. Samråd mellan myndigheter, berörda parter/intressenter och allmänhet kommer att ske kontinuerligt under planprocessen.

2.2.2 Tidigare utredningar

- Förstudie Sundsvall-Matfors, beslutshandling 2001.
- Arbetsplan Matfors-Stöde, 2002-08-16.
- Vägutredning Sundsvall-Matfors, 2003.
- Åtgärdsvalsstudie Mittstråket – från kust till kust, 2014.
- Öst-västliga transporter i Sundsvallsregionen, år 2014.



2.3 Beskrivning av projektet

2.3.1 Upprustning E14 Timmervägen-Blåberget samt attraktiv anslutning till Timmervägen

Utgångspunkten för sträckan E14 Timmervägen-Blåberget är att tillskapa en trafiksäker väg för alla trafikanter bland annat genom att göra den mötesfri, se vidare projektmålen nedan. Genom att tillskapa en attraktiv anslutning till Timmervägen kan trafiksituationen på Bergsgatan förbättras.

2.3.2 Angränsande planering

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

Vid Bergsäker pågår planering och projektering av nytt triangelspår mellan Mittbanan och Ådalsbanan.

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Projektändamål

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

2.4.2 Projektmål

De övergripande målen för sträckan E14 Timmervägen-Stöde är:

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

För denna vägplan innebär det att följande projektmål har identifierats:

- Sträckan Timmervägen-Blåberget byggs om i delvis ny sträckning och mötesseparerad 2+2-väg
- Hastighetsstandarden ska vara 100 km/tim
- Anslutningen E14-Timmervägen ska ges en funktionellt attraktiv utformning.
- Ökad framkomlighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter genom tydlig trafikseparering.
- Uppnä god miljö och landskapsanpassning
- Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- En trafiklösning som är kommunicerad och integrerad i övrig samhällsplanering
- Byggstart 2018

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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planlägningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval.

2.4.4 Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål 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 miljökvalitetsmålen är (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. Gifrfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

2.4.5 Regionala mål

I juni 2010 fastställdes Regional transportplan för Västernorrlands län. Här lyfts samtliga transportslag fram som viktiga resurser att satsa på i framtiden för att nå en god regional utveckling, samt ökad framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter.

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

2.4.6 Lokala mål

Översiktsplan Sundsvall 2021

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

De riktlinjer som berör denna vägplan är:

- Satsa på förbättrad infrastruktur för ökad pendlingsmöjligheter. Fler rörliga invånare bidrar till större branschbredd, flexibla 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:
 - Bergsäkerstriangeln
 - E14 Sundsvall – Matfors
 - Mittbanan
 - Timmervägen
- Skydd av yt- och grundvattenförekomster ska ges stor prioritet vid avvägningar gällande markanvändning.

Agenda 21

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

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



3 Avgränsningar

3.1 Geografisk avgränsning

Med utredningsområde avses det område inom vilket lokalisering av ny järnväg övervägs, inklusive områden där effekter kan uppstå. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen till en utredningskorridor på cirka 200-400 meters bredd (se karta). Vägens exakta läge i denna korridor är inte fastlagd.

För några aspekter är influensområdet större. Det gäller för följande aspekter:

- Vägtrafikbuller påverkar områden upp till 300-400 meter från vägen beroende på terrängens och vegetationens beskaffenhet.
- Vattenmiljöer nedströms vägen kan påverkas av vägtrafikens föroreningar. Hur stort detta område blir är beroende av vattendragets morfologi och flöden.
- Djurlivets rörlighet påverkas av viltstängsel, mittbarriärer och ökad trafikmängd. Influensområdet motsvarar viltets hemområden samt spridningsvägarna mellan dessa. Storleken på dessa områden varierar med art.
- Friluftslivets rörlighet kan påverkas av viltstängsel, mittbarriär och ökad trafikmängd. Influensområdet motsvarar främst områden för närrekreation i anslutning till bebyggelse.

3.2 Tidsmässig avgränsning

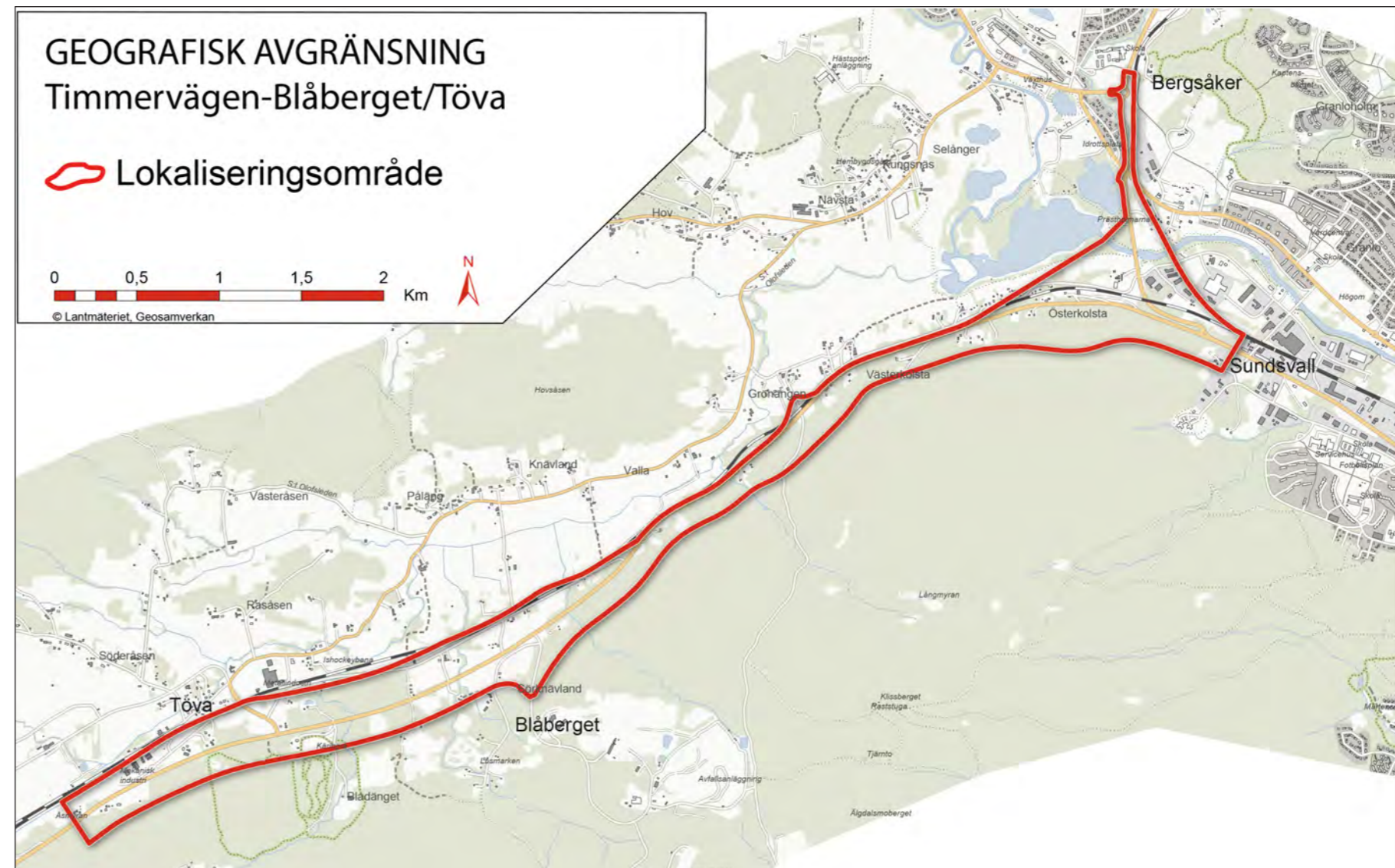
Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till 2040 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills projektet är färdigbyggt.

3.3 Tematisk avgränsning

Avgränsningen av miljöaspekter avser lokaliseringsområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosåret 2040. En exakt avgränsning är svår att göra då det är många intressen och verksamheter som påverkas av detta projekt. Längs vägen finns bebyggelse, skyddsvärd natur- och kulturmiljö, skogsmark och andra verksamheter.

De miljöaspekter som identifierats och bedömts påverkas av projektet är följande:

- Landskapsbild – projektet kan innebära en nysträckning av vägen, vilket i sin tur kommer innebära en påverkan på landskapsbild.
- Kulturmiljö – främst gällande eventuella i dag okända kulturmiljövärden där markanspråk görs samt kända värden i vägens närhet.
- Naturmiljö – förlust av värden där markanspråk görs samt påverkan på hotade arter och kända naturvärden i vägens närhet, samt barriäreffekter av vägen.
- Rekreation och friluftsliv – barriäreffekter av vägen samt vägtrafikbuller.



Figur 3.1:1 Lokaliseringsområdet för vägplanen, sträckan Timmervägen-Blåberget/Töva.

- Boendemiljö och hälsa – påverkan av vägtrafikbuller i boendemiljöer.
- Risk och säkerhet – främst trafiksäkerhet samt transporter med farligt gods.
- Mark och vatten – påverkan av vägtrafikens utsläpp på yt- och grundvatten.
- Byggskedets störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning under byggskedet.
- Klimatpåverkan – effekterna av ändrad hastighet samt framkomlighet på vägen.
- Hushållning med naturresurser – projektet innebär en nysträckning av vägen, vilket kommer att ta naturresurser i anspråk.
- Vibrationer till följd av vägtrafiken – På platser där vägen går på mark med lera finns risk för vibrationer som kan påverka byggnader. Vibrationer som kan uppstå till följd av markarbeten under byggskedet kommer att utredas inom ramen för byggskedets störningar.

Projektet bedöms inte påverka följande aspekter, som därmed inte kommer att utredas vidare:

- Luftmiljö – trafikmängden och det öppna vägrummet gör att föroreningshalterna kommer att underskrida gällande miljökvalitetsnormer för luft med god marginal.

4 Förutsättningar

4.1 Markanvändning

4.1.1 Befolkning och bebyggelse

I slutet av 2014 hade Sundsvalls kommun ca 97 000 invånare, varav 51 000 bor i Sundsvalls tätortsområde. I Matfors-Vattjom bor ca 3 700, i Stöde ca 600 och Nedansjö har ca 250 invånare. Timrå kommun har ca 18 000 invånare, varav ca 10500 i centralorten.

Inom lokaliseringsområdet finns endast ett fåtal bostäder och gårdar, med totalt omkring 60 boende, se figur 4.1:1.

4.1.2 Näringsliv och sysselsättning

Sundsvall bildar tillsammans med Timrå, Härnösand och Ånge en funktionell arbetsmarknadsregion. Andelen förvärvsarbetsande 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 förvärvsarbetsande inom arbetsintensiv och kunskapsintensiv industri är lägre än i riket.

Sundsvalls kommun 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. På landsbygden finns enstaka gårdar och verksamheter.

Inom lokaliseringsområdet och dess närhet finns ca 250 arbetsplatser.

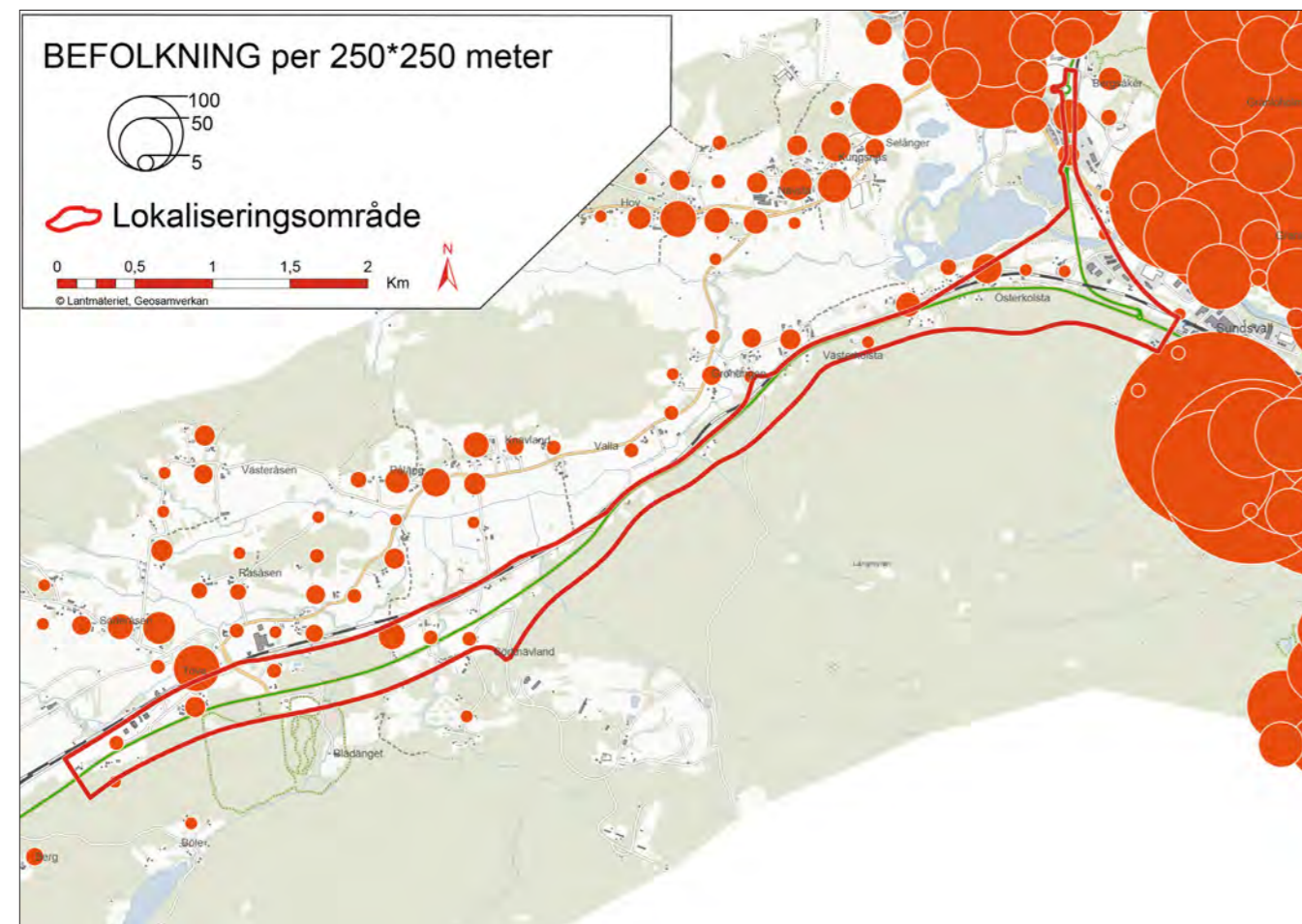
I **Nacksta Västra industriområde** finns ett blandat utbud av verksamheter, exempelvis XL-Bygg Fresks, MiVall bygggrossist, Smålandsvillan/Myresjöhus, Bilbolaget, Bilprovningen, m.fl. Inom lokaliseringsområdet är det 4-5 verksamheter som berörs, bl.a. MiVall bygggrossist.

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

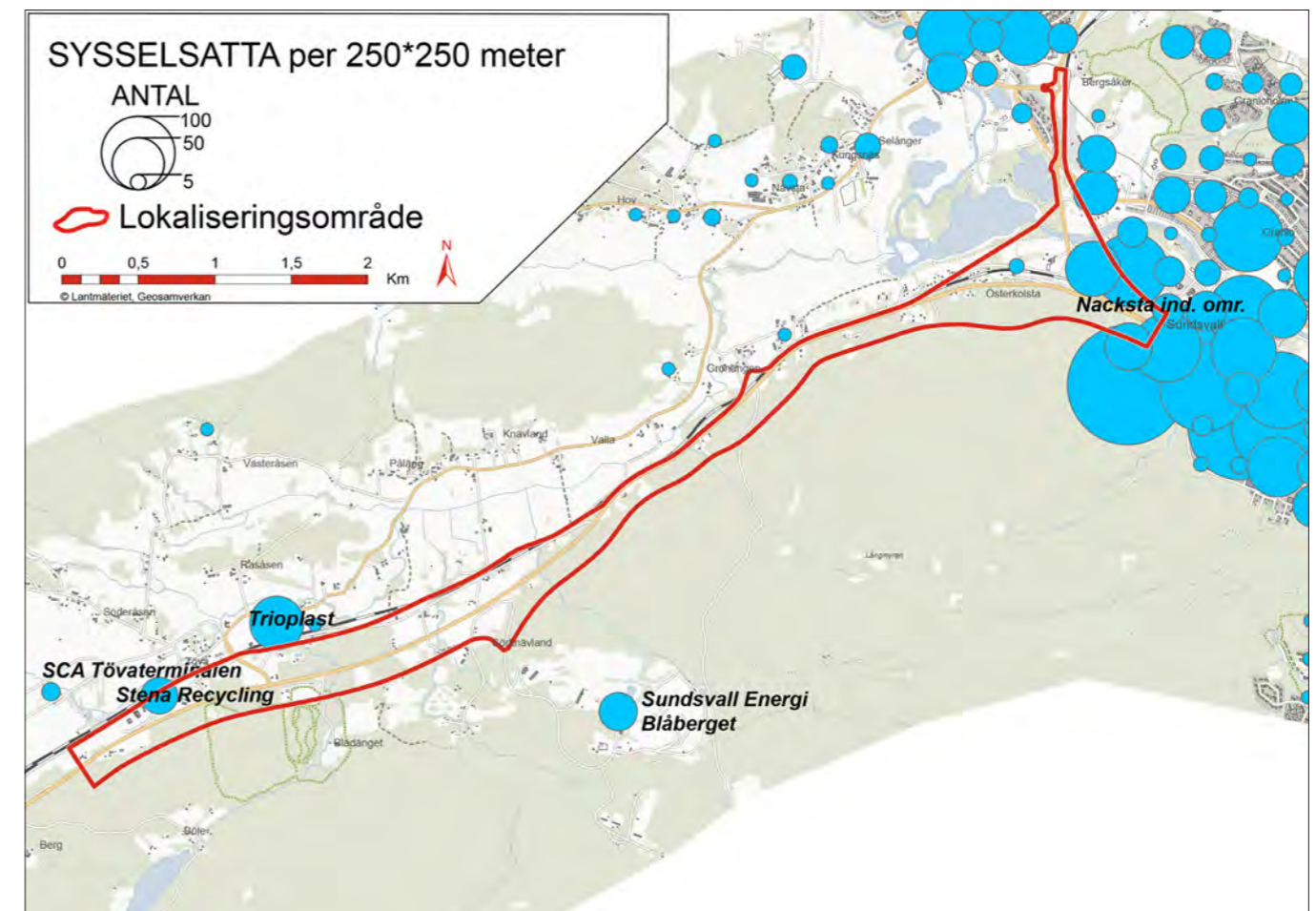
SCA timmerterminal i Töva. Försörjningen av skogsråvara till Tunadal och Ortvikens sker till stor del genom det så kallade "Tövasystemet". Tövasystemet innebär att skogsråvara från inlandet transporteras med järnväg till Töva. Från Töva transporteras virket vidare med bil till industrierna.

Stena Recycling i Töva. Återvinningsanläggning av metallskrot.

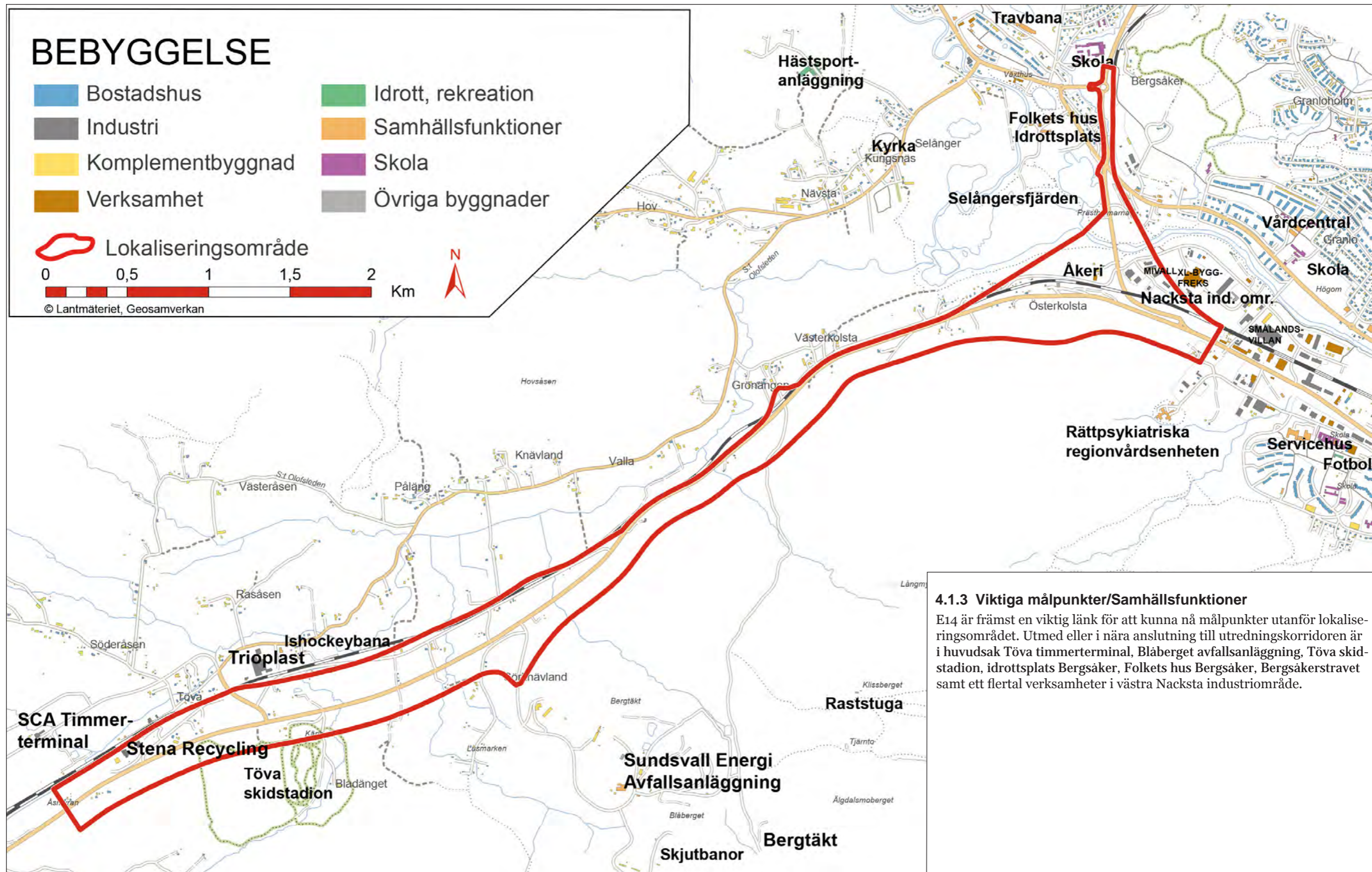
Trioplast i Töva. Trioplast utvecklar, tillverkar och distribuerar filmer och förpackningsmaterial för användning inom industri, jordbruk, odling, hygien och operationssjukvård, bygg, energi och avfallshantering för att nämna några områden.



Figur 4.1:1 Mantalskriven befolkning per 250*250-metersruta. Källa ÅF. baserat på SCB-statistik för år 2011.



Figur 4.1:2 Endast ett fåtal arbetsställen ligger inom lokaliseringsområdet, men i anslutning till området berörs betydligt fler.



Figur 4.1:3 I lokaliseringsområdet finns en gles bebyggelsestruktur med bostadshus och olika typer av småskalig industri och verksamheter.

4.1.4 Kommunala planer

Kommunala översiktsplanen

Sundsvall har en ny (från 2014) gällande översiktsplan. I planen finns områden utpekade för bl.a. standardhöjning av E14 till 2+2-väg, Bergsåkerstriangeln och nytt verksamhetsområde (Nacksta västra).

Utdrag ur Översiktsplanen:

”En utveckling av järnvägsspår och området kring Selångersån minskar tillgången på industrimark i denna västra del av staden. Behov finns av mark för nyetableringar och utveckling av befintliga företag i området. Platsen ligger vid en knutpunkt för kommunikationer eftersom Timmervägen ansluter till E14 direkt norr om området.

Idag består området av barrskog i en norrsluttning mot väg E14. Rättspsykiatriska regionvårdsenheten ligger intill området. Inga riksintressen eller andra utpekade allmänna intressen finns i området.

Utrymme ska lämnas för en framtida standardhöjning av väg E14 till fyrfältsväg i delvis ny sträckning parallellt med dagens väg norr om industriområdet.

Vatten och avlopp samt fjärrvärme finns utbyggt i den befintliga delen av industriområdet i öster. Kollektivtrafik finns längs väg E14, på nära avstånd från den östra delen men med sämre tillgänglighet till de ytor som idag är skogsbevuxna.

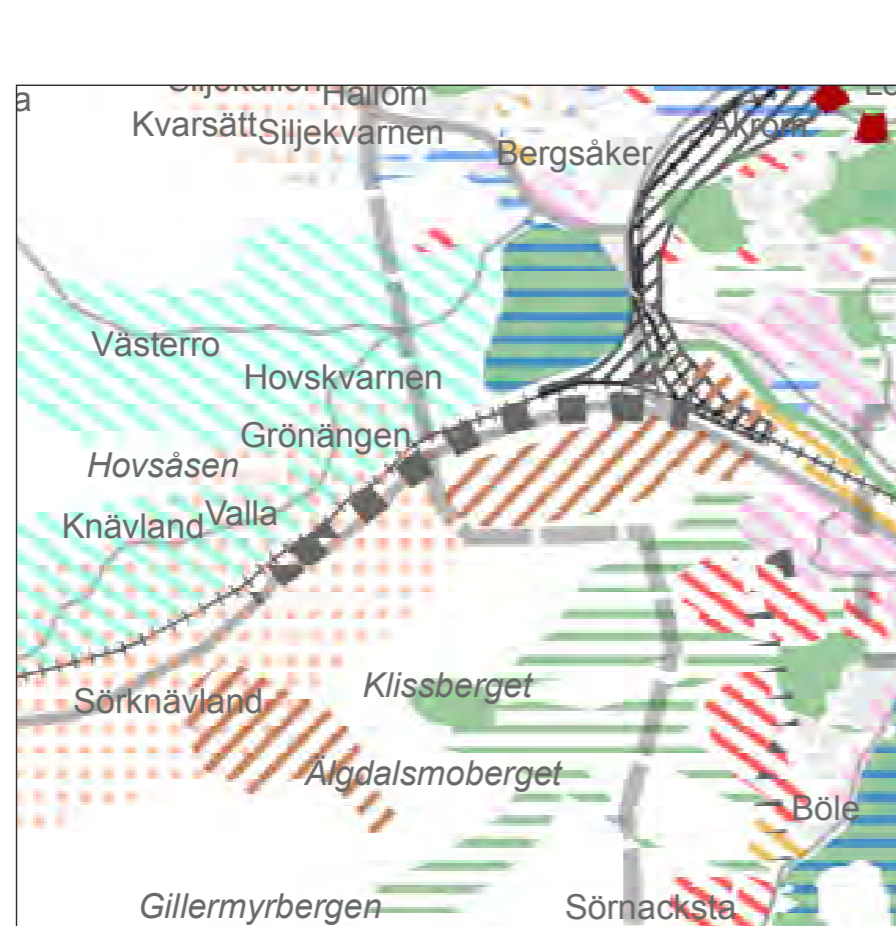
I den västra delen av Nackstaområdet finns förslag på täktverksamhet. Denna bör utformas på ett sådant sätt att den inte begränsar utbyggnaden av industriområdet i övrigt t.ex. genom buller eller damning. Möjligheter till samordning av vägnätet mellan täkt och övrig industri med en trafiksäker anslutning till E14 bör utredas.”

Detaljplaner

Hela Sundsvalls tätort är detaljplane- eller stadspanelagda. I närheten av E14 på sträckan mellan Timmervägen och Blåberget/Töva finns det dock bara ett fåtal gällande detaljplaner.

Detaljplaner som berörs av vägplanen är:

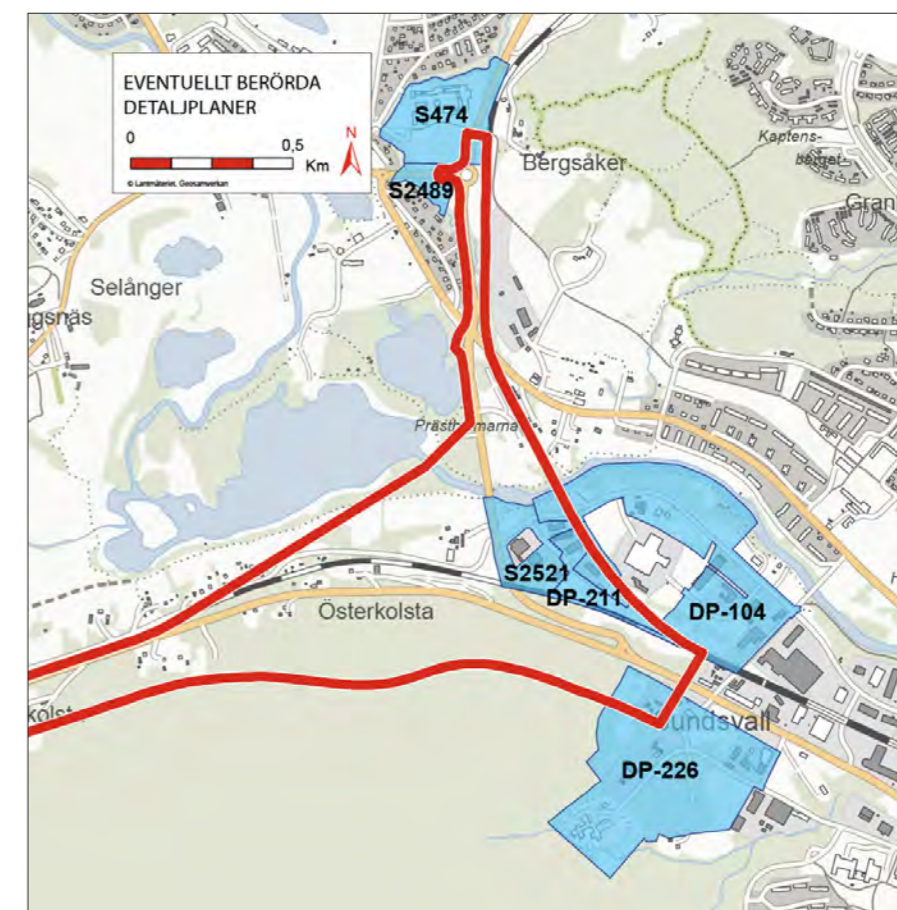
- S474
- S2489
- S2521
- DP 211
- DP 104
- DP 226



Figur 4.1:4 Utdrag ur Sundsvalls kommuns översiktsplan. Söder om E14 har kommunen pekat ut ett område för expansion av Nacksta industrimråde. Järnvägskorridor för triangelspåret i Bergsåker samt ny sträckning av E14 finns med i gällande översiktsplan.

Kartans beteckningar för mark- och vattenanvändning

<p>ÖP tätort, inland etc. Avgränsning av områden för kompletterande generella riktlinjer. Se vidare i planförslaget textdel.</p> <p>FÖP som ska gälla i ÖP2021 Här gäller särskilda riktlinjer som redovisas i en fördjupad översiktsplan.</p> <p>Utveckling vägförbindelser Skissad förbindelselänk Här finns utvecklingsidéer till en ny väglänk antingen i form av bilväg eller GK-väg som kan vara av strategisk betydelse. Läget är inte fastlagt.</p> <p>Ev. utveckling transporterad Då nya E4 och Logistikparken finns på plats kan ett förändrat transportflöde medföra behov av åtgärder på detta vägnät.</p> <p>Bebyggelseutveckling Bostäder Förslag till nytt bostadsområde. Områdets karaktär beskrivs i planförslaget textdel. Större bebyggelsegrupper bör också kunna innehålla förskolor, gruppboenden, service och andra mindre verksamheter som inte är störande för de boende.</p> <p>Kompl. bostäder/verksamheter mm Kompletterande bebyggelse eller omvandling är möjlig. Kan innebära bostäder men också handel, kontor, service och andra mindre verksamheter som inte är störande för de boende.</p> <p>Småskaliga bostäder Område för möjlig kompletteringsbebyggelse, huvudsakligen bostäder, anpassat till platsens förutsättningar.</p> <p>Kommundelsentrum Kommundelsentrum med möjlighet till komplettering/utveckling.</p> <p>Stadscentrum Stadscentrum med möjlighet till komplettering/utveckling m.h.t. riksintresse och Stadsvision Sundsvall.</p> <p>Stadsutveckling Centrala stadsdelar och stadsdelscentrum där utveckling och förnyelse bör ske med hänsyn till varje stadsdels speciella förutsättningar.</p> <p>Handelsområde utveckling Större handelsområde under utveckling.</p> <p>Komplettering i kulturlandskap Ny bebyggelse måste anpassas till kulturmiljöns bevarandevärden.</p> <p>Utbyggnad på längre sikt Område som är intressant för kommunens framtida tillväxt, men som bör bebyggas först när andra föreslagna utbyggnadsområden genomförs.</p> <p>Utveckling verksamhet Verksamhet ny/kompletterande Verksamhetsområde under utveckling. Kan avse industri, hamn, deponi m.m. men också mindre verksamheter enligt beskrivning i planförslaget textdel.</p> <p>Broreservat Planerad vägbro eller utrymme för framtida ombyggnad av befintlig bro.</p>	<p>Pendelstation Station/hallplats vid järnväg som planeras eller vidareutvecklas.</p> <p>Resecentrum, utvecklas Resecentrum under utveckling, knyter samman tåg, buss, gång, cykel, taxi och bil.</p> <p>Järnvägsreservat Yta av intresse för framtida järnväg.</p> <p>Nedsänkt järnväg En nedsänkning och överbyggnad av järnvägen planeras. Se vidare i fördjupad översiktsplan.</p> <p>Pendelstation på längre sikt Idé till framtida tågplatsläge. Lokalisering och andra förutsättningar är inte utredda.</p> <p>Bevara Natur/Kultur Bevara natur/kulturlandskapet Värdefullt landskap som ska skyddas från negativ påverkan på värden gällande natur/kulturlandskap, friluftsliv och biologisk mångfald.</p> <p>Större vildmarksområde Större område som innehåller delområden med tyst orörd natur. Utvecklingsplaner bör främja naturintressen. Se vidare i planförslaget textdel.</p> <p>Grönområden i tätort Grönstråk Sammanhängande natur- eller parkstråk i tätorten vars funktion är viktig att bevara eller utveckla.</p> <p>Kärnområde natur/friluftsliv Naturmark i tätorten vars höga värden för närorektion och natur ska bevaras. Tillgänglighet och friluftsvärden ska utvecklas.</p> <p>Natur/skydd Skog/natur med avskärmande verkan som ska bevaras.</p> <p>Utveckling friluftsliv Område som bör utvecklas för idrott/friluftsliv och anläggningar kopplat till detta.</p> <p>Utveckling i landsbygd Utveckling turism/rekreation Område på landsbygden med stort värde för turism/rekreation som bör utvecklas.</p> <p>Utvecklingsstråk inlandet Stråk i inlandet där kommunen särskilt bör värna om goda kommunikationer, service etc. och där det finns en potential för framtida tillväxt.</p> <p>Större vindkraftsanläggning Område där större vindkraftsanläggningar föreslås. Se vidare i vindkraftsplanen.</p> <p>Vatten, farled/hamn Farled Vattenområde med huvudsaklig funktion som farled.</p> <p>Hamn Vattenområde med huvudsaklig funktion som hamnområde.</p>
---	--



Figur 4.1:5 Detaljplaner som kan komma att beröras av projektet.

4.1.5 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.

Norr om E14 i anslutning till Sundsvall ligger Selånger, vilket är utpekade som ett riksintresse för kulturmiljövård enligt miljöbalkens 3 kap 6 §. Selånger var Medelpads administrativa och ekonomiska centrum före Sundsvalls grundläggning och utgör ett av de fornlämningsrikaste områdena i landskapet.

Selångersån är utpekade som ett riksintresse för naturvård enligt miljöbalkens 3 kap 6 §. Enligt värdebeskrivningen utgör Selångersån ett relativt stort och oreglerat vattendrag. I de övre delarna (Sulån) återfinns ett av Sveriges värdefullaste bestånd av flodpärlmussla. Den utgör ett mycket betydelsefullt reproduktionsområde för havsöring. Selångersån med Selångersfjärden hyser även ornitologiska och botaniska värden. Deltabildningen vid åns utlopp i Selångersfjärden visar på en pågående deltabildning.

E14 utgör ett riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalkens 3 kapitel 8 §. Längs med E14 går järnvägen Ånge-Sundsvall, vilken också är utpekade som ett riksintresse för kommunikationer. Framtida sträckning av järnvägen är även av riksintresse.

4.1.6 Tekniska anläggningar och ledningar

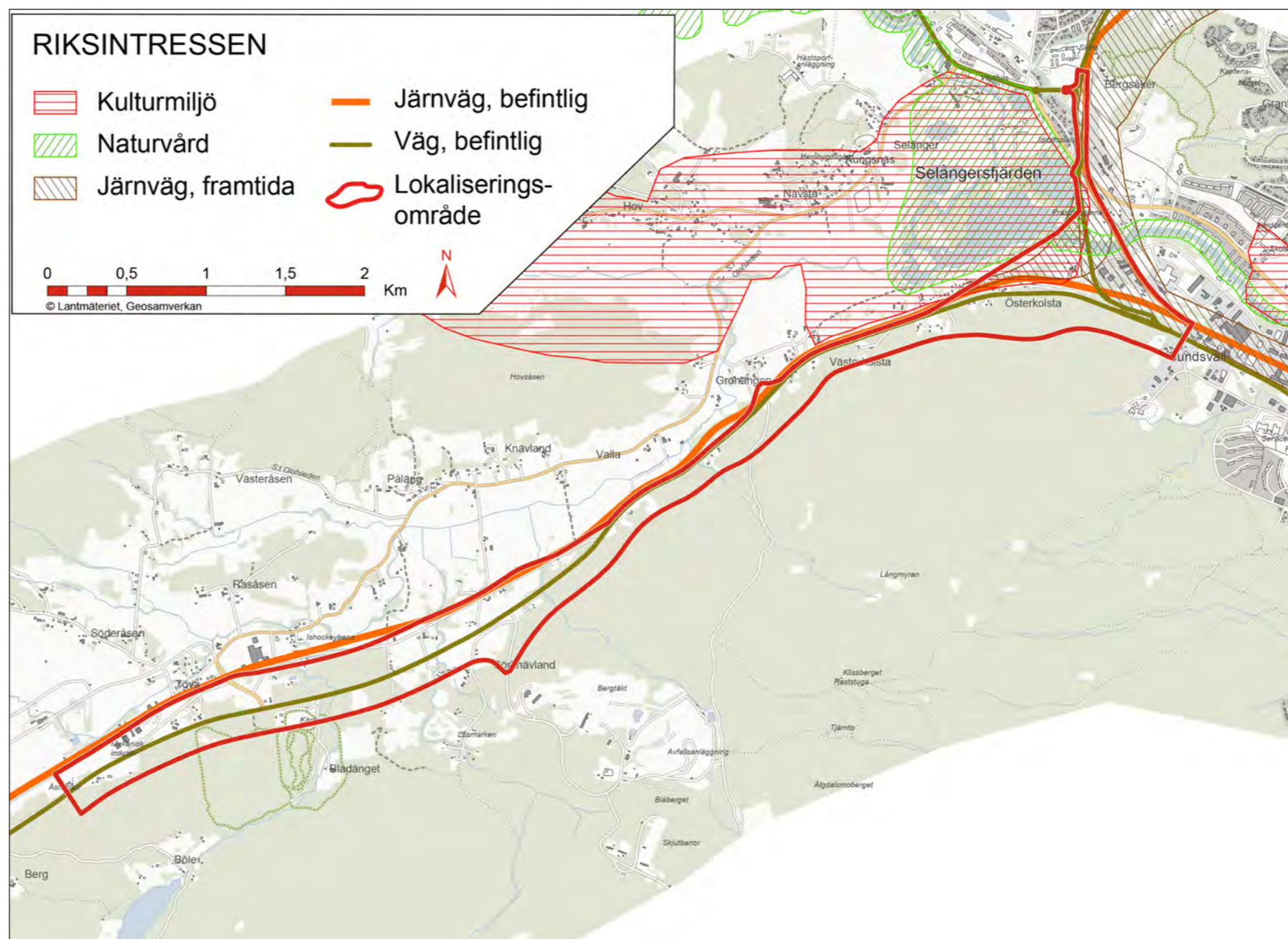
EL, VA, Tele, opto, etc.

Inom lokaliseringsområdet finns omfattande teknisk infrastruktur, vilket kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Ledningar och tekniska anläggningar ägs av följande bolag:

- Eon: El
- Sundsvalls Elnät: El
- Servanet: Fiber
- MittSverige Vatten: VA
- Skanova: Tele
- TDC: Tele
- Trafikverket: Belysning

Eventuella övriga ledningsägare och dess anläggningar som inte är registrerade i Ledningskollen utreds vidare.



Figur 4.1:6 Riksintressen enligt 3 kap Miljöbalken. Selångers dalgång är utpekade som riksintresse för kulturmiljövård och Selångersån är riksintresse för naturvård. E14 och järnvägarna i området är riksintressen för kommunikationer.

Konstbyggnader

Nedanstående konstruktioner är kända inom det berörda området eller i dess närhet:

Bronamn	Kommentar
Järnvägsbro 3500-1825-1 över allmän väg vid Nacksta i Sundsvall Kontinuerlig balkbro i spännarmerad betong. Byggt 1974.	Bron bedöms vara i gott skick och har en livslängd om minst 60 år.
Vägbro 22-996-1 över Selångersån vid Selångersstation i Sundsvall å väg 86 Balkrambro i armerad betong. Byggt 1975.	Bron bedöms vara i gott skick och har en livslängd om minst 60 år. Breddning av bron bedöms komplicerad och kostsam, därav bör lösningar som innefattar brobreddning undvikas.

4.2 Transportsystem och trafik

4.2.1 Vägstandard

E14 mellan Sundsvall och Stöde har varierande plan- och profilstandard.

Från Timmervägen och ca 4 km västerut, strax före Blåberget, är vägen smal med tvära kurvor och dålig sikt över krön. Tillåten hastighet är 80 km/tim. Trafiksäkerheten och framkomligheten är dålig på denna sträcka.

Därifrån och förbi korsningen mot Blåbergets avfallsanläggning till korsningen vid Töva är vägen 13 meter bred med breda vägrenar och bristande trafiksäkerhet. Tillåten hastighet är 90 km/tim, vissa tider är det 70 km/tim förbi Blåberget. Nämda korsningar är försedda med vänstersvängfält. Utmed hela sträckan finns mindre korsningar och anslutningar i plan. Vägen är inte mötesseparerad. Gång- och cykeltrafiken är inte separerad.

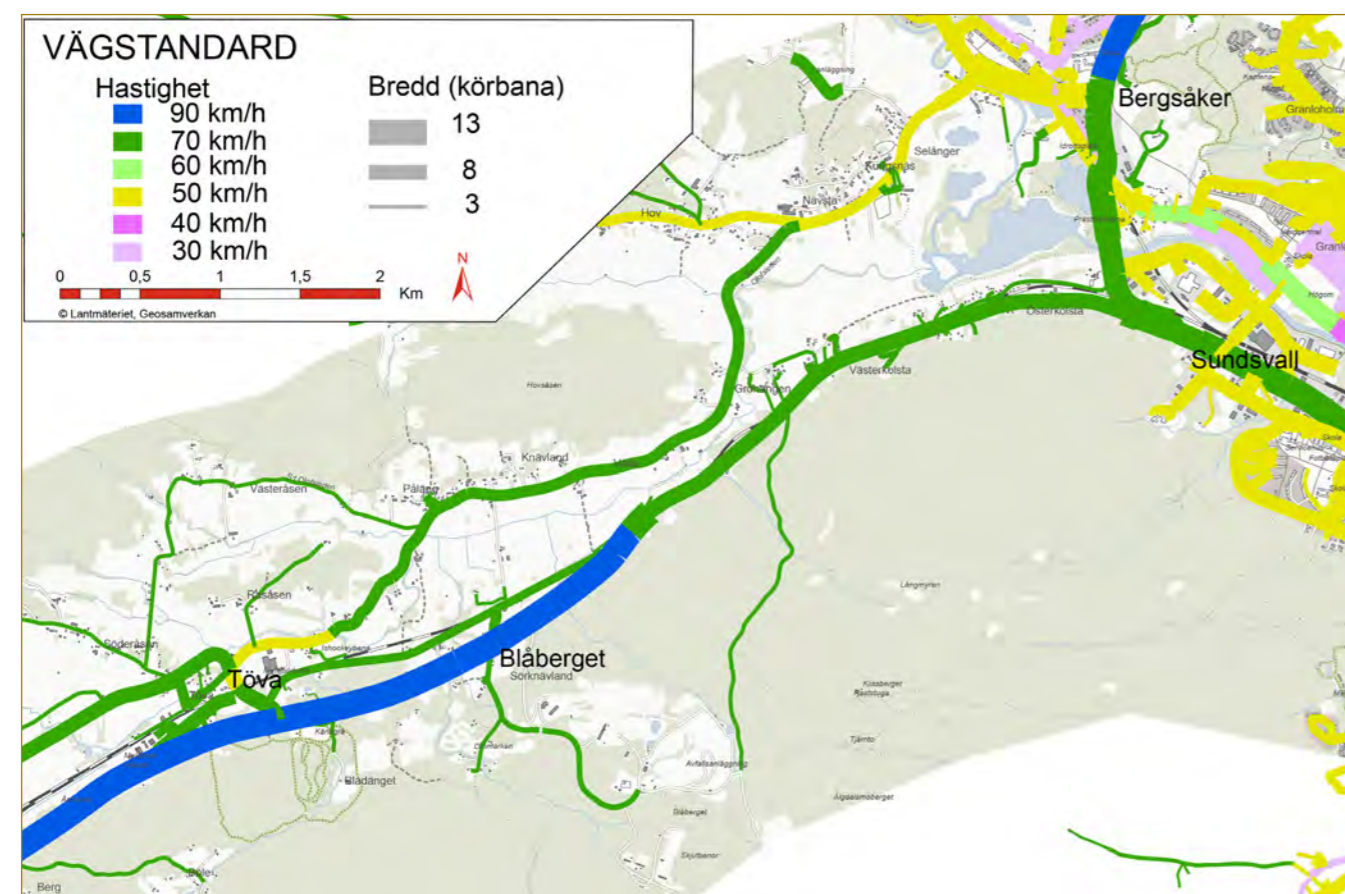
Timmervägen, sträckan anslutning E14-cirkulationsplats Bergsåker, är ca 13 m bred och har en skyltad hastighet på 70 km/tim.



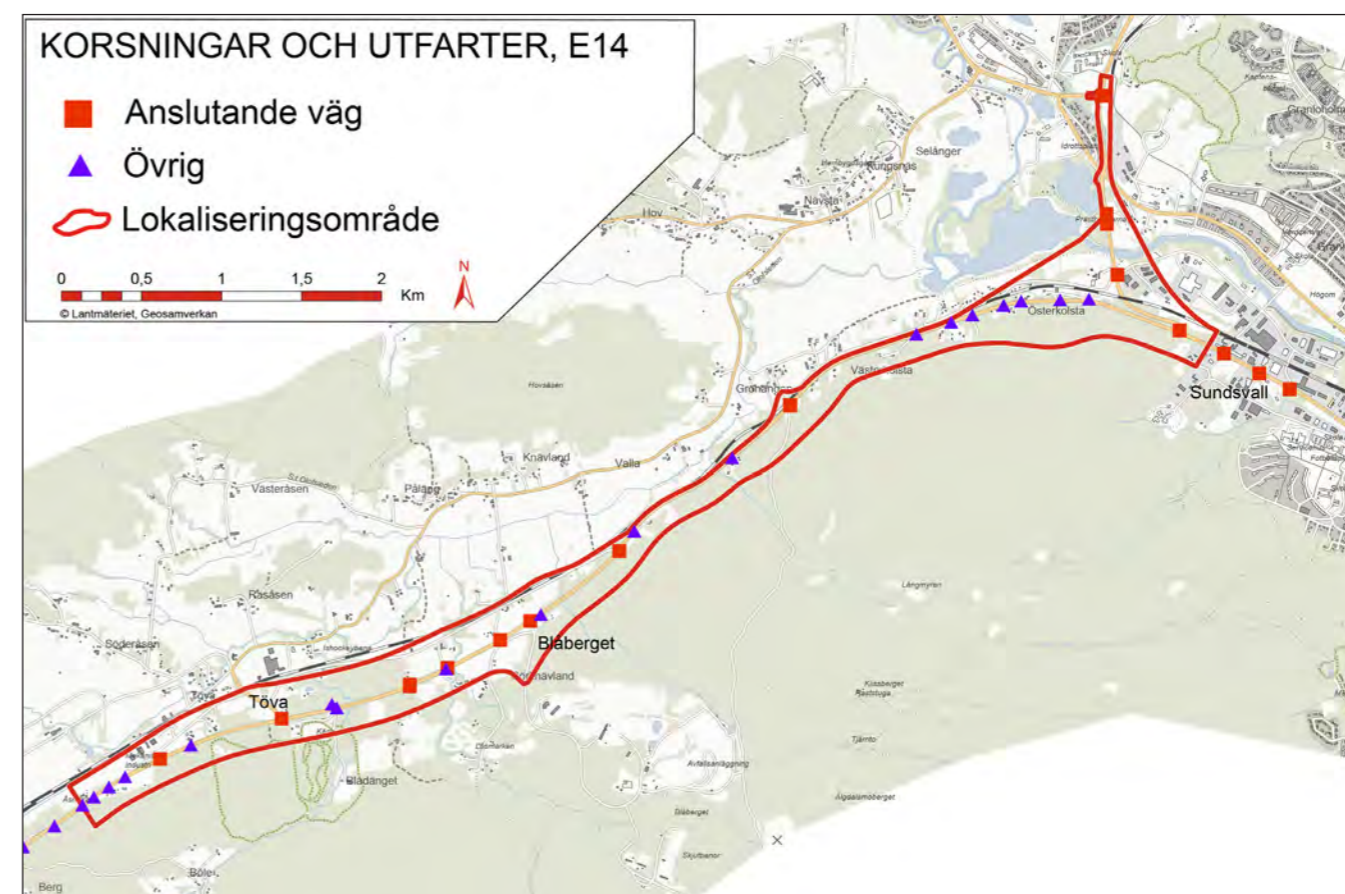
E14 är ca 13 meter bred på sträckan väster om Sörknävland. Vy mot väster.



E14 är förhållandevis smal och krokig mellan Sörknävland och anslutning till Timmervägen. Vy mot öster.



Figur 4.2:1 E14 mellan Sundsvall och Stöde har varierande plan- och profilstandard., Hastigheten är begränsad till 70 km/tim närmast Sundsvall.



Figur 4.2:2 Utmed hela sträckan finns ett flertal korsningar och anslutningar.

4.2.2 Trafik

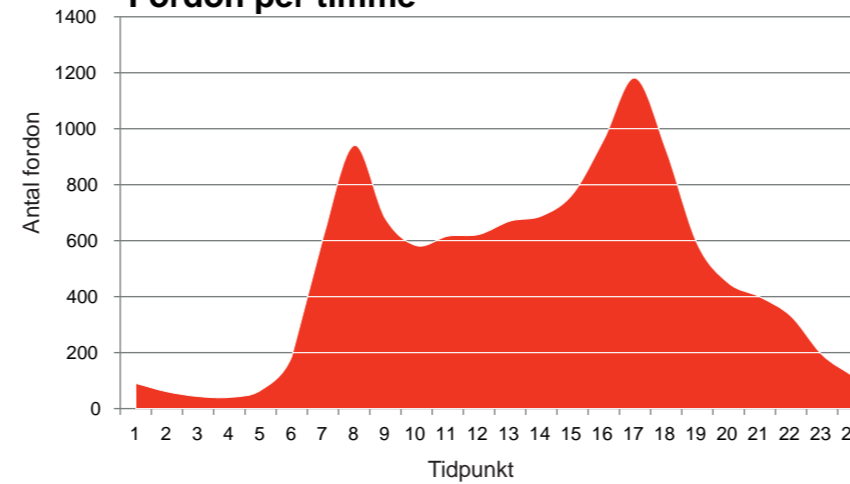
Dagens trafik

E14 är en viktig väg för näringslivets transporter och för arbetspendling. I figur 4.2:3 visas årsmedeldygnstrafik (ÅDT) från år 2014. Vid Kolsta är trafikflödet närmare ca 9630 fordon per årsmedeldygn varav ca 1210 är tunga fordon.

Under morgonens maxtimme, mellan 07.00 – 08.00, passerar 940 fordon per timme (cirka 8 % av dygnstrafiken). Under sena eftermiddagar (16.00-17.00) passerar ca 1 200 fordon (ca 10 % av dygnstrafiken), se figur 4.2:4. Den tunga trafiken är relativt jämt fördelad mellan 07.00 och 17.00 med ca 120 fordon per timme.

Från Töva timmerterminal körs ca 186 timmerbilar/dygn till SCA Ort-viken/Tunadal via E14 och Timmervägen. Blåbergets avfallsanläggning tar emot mellan 90 000-100 000 ton avfall per år. Mellan Blåberget och Korstaverket transporteras 25 000 ton aska per år.

Totaltrafik, båda riktningarna Fordon per timme



Figur 4.2:4 Under morgonens maxtimme, mellan 07.00 – 08.00, passerar 940 fordon per timme (cirka 8 % av dygnstrafiken). Under sena eftermiddagar (16.00-17.00) passerar ca 1 200 fordon (ca 10 % av dygnstrafiken).

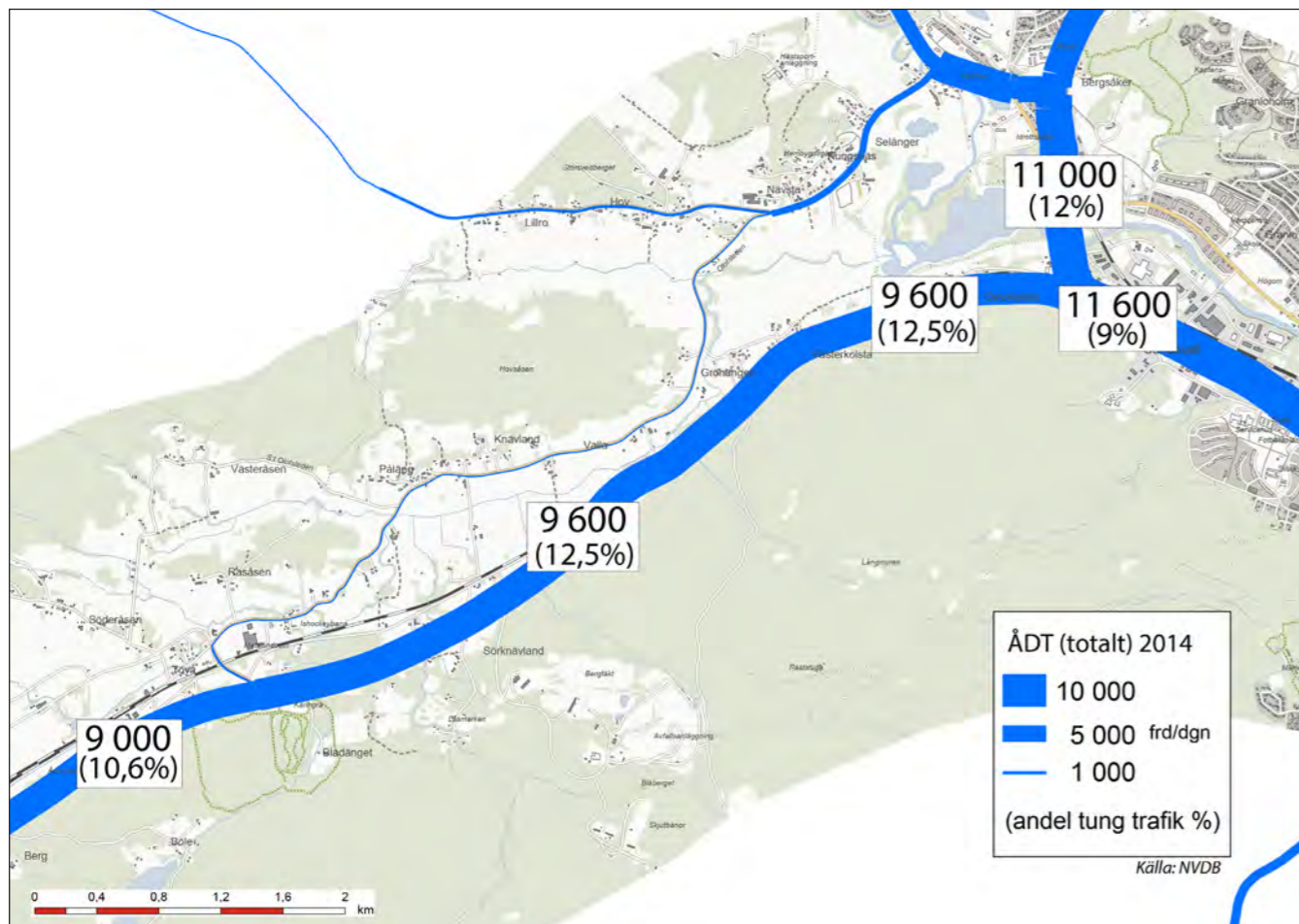
Cirkulationsplatsen E14-Timmervägen

Cirkulationsplatsen byggdes 2011. Trafiken fördelas enligt följande:

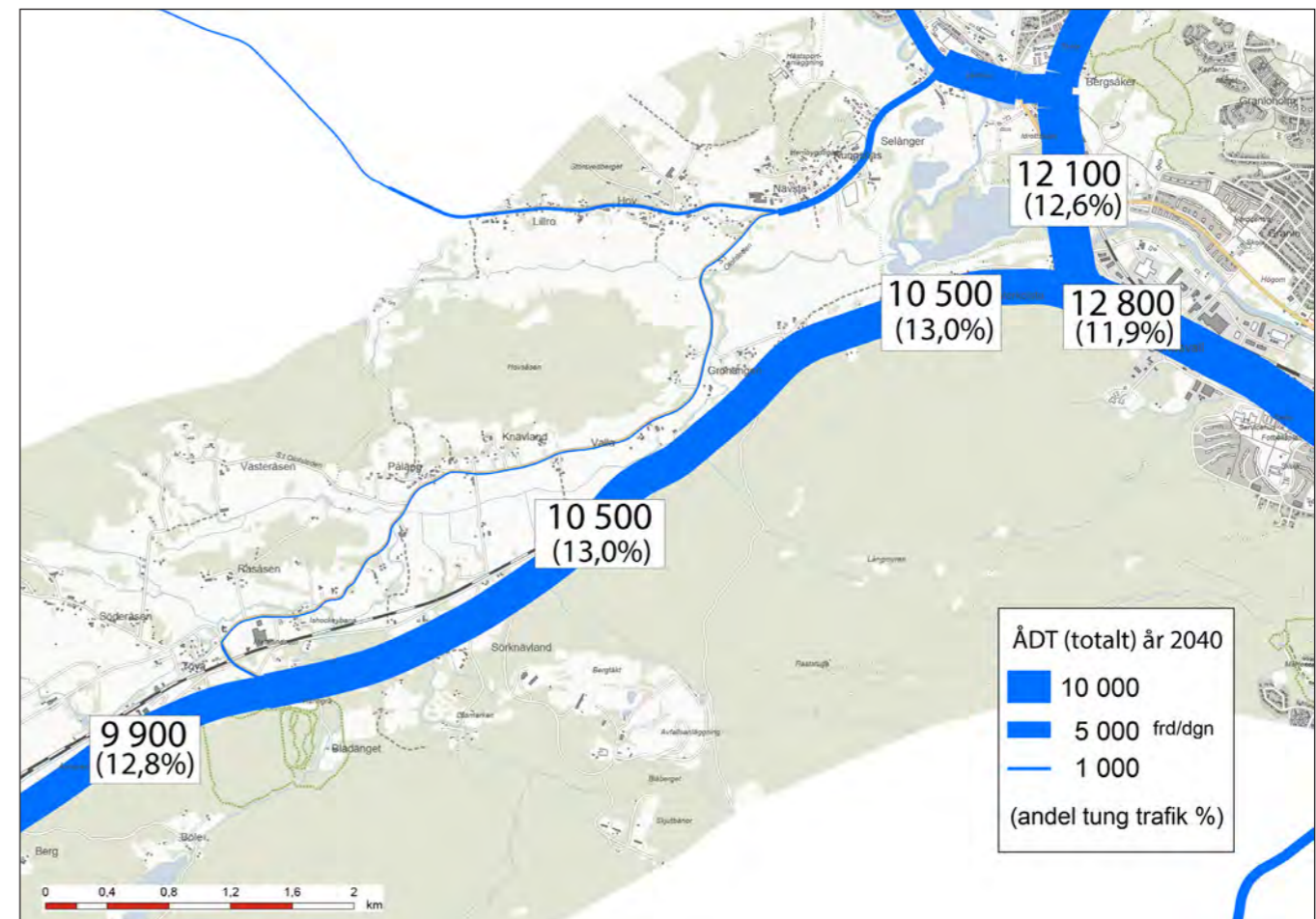
- 40 % Timmervägen-Bergsgatan
- 30 % E14-Timmervägen
- 30 % E14-Bergsgatan

Trafikprognos

I figur 4.2:5 visas flöden avseende årsmedeldygnstrafik för prognosåret 2040. Kring år 2040 beräknas trafikflödet totalt vara ca 10500 fordon/dygn varav ca 1230 tunga fordon.



Figur 4.2:3 Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) från år 2014. Vid Kolsta är trafikflödet närmare ca 9630 fordon per årsmedeldygn varav ca 1210 är tunga fordon.



Figur 4.2:5 Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för prognosåret 2040. Kring år 2040 beräknas trafikflödet totalt vara ca 10500 fordon/dygn varav 1230 tunga fordon.

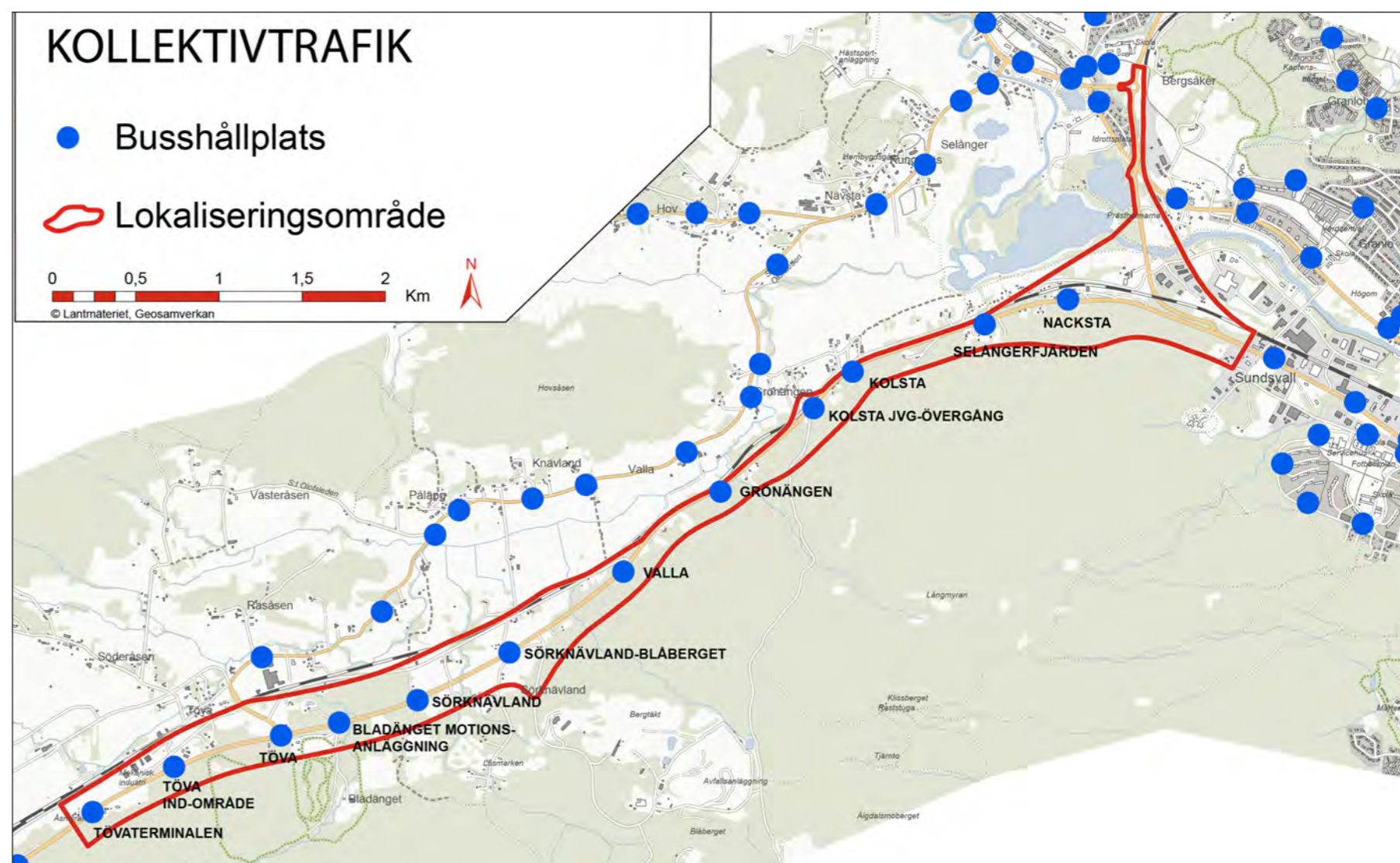
4.2.3 Kollektivtrafik

E14 är en prioriterad väg för kollektivtrafiken. Idag trafikeras sträckan Matfors-Sundsvall av Din Tur (busslinjerna 41 och 42) med totalt 26-27 avgångar per vardag i vardera riktning. Busslinje 191 trafikeras sträckan Ånge-Sundsvall med 5-6 avgångar per vardag. Befintliga busshållplatser längs aktuell sträcka visas i figur 4.2:6.

På Mittbanan trafikeras Norrtåg sträckan Sundsvall C- Östersund med stationsuppehåll i bl.a. Sundsvall V och Stöde. Inga stationsuppehåll görs inom lokaliseringsområdet.

	Matfors-Sundsvall	Sundsvall-Matfors
Buss 42		
Vardagar	20	21
Lördag	12	13
Söndag	8	8
extra fred	1	2
Buss 41		
Vardagar	7	5
Lördag	0	0
Söndag	0	0

	Stöde-Sundsvall	Sundsvall-Stöde
Buss 191		
Vardagar	5	6
Lördag	2	2
Söndag	1	1



Figur 4.2:6 Befintliga busshållplatser och dess lokaliseringar längs sträckan.

4.2.4 Gång- och cykeltrafik

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



Cyklister nyttjar E14 i brist på funktionella parallella gång- och cykelstråk.



Det parallella vägsystemet består i stor utsträckning av grusbelagda, mindre vägar med blandad trafik..

4.2.5 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 dödsolycka och sex allvarligt skadade i olyckor på den aktuella vägsträckan inom lokaliseringsområdet.

Den geografiska spridningen av olyckorna visas i figur 4.2:7. Korsningen E14-Timmervägen är relativt olycksdrabbad. Dödsolyckan skedde vid avfarten till Blåbergets avfallsanläggning.

Enligt den nationella vägdatan (NVDB) är årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) 9600 fordon på E14 mellan Timmervägen-Blåberget/Töva. Det innebär att sträckan är en stark barriär för hjortdjur och om djuren passerar vägen är risken väldigt hög att de kolliderar med fordonen.

Vid Selångersfjärden finns en befintlig vägbro som är anpassad för vilt. Båda sidorna av bron är försatta med sidoräcken. Cirka 1 kilometer efter infarten mot Blåberget finns en betongtrumma under E14. Vid denna trumma saknas det stängsel vilket leder till att mindre djur kan ta sig upp på vägbanan.



Cirkulationsplatsen E14/Timmervägen. Foto: AF

4.2.6 Övrig transportinfrastruktur

Större vägar

Det regionala huvudvägnätet består av Europavägarna E4 som går längs kusten i nord-sydlig riktning och E14. Väg 622 Timmervägen mellan Bergsåker och E4 (trafikplats Birsta) har ca 9000 fordon per dygn och en allt ökande trafikmängd.

Bergsgatan är delen av E14 som går genom Sundsvalls tätort och ansluter till E4 vid Sundsvallsbrons södra brofäste.

Hulivägen går mellan Timmervägen och E4 (Trafikplats Gärddalen). I Hulivägens förlängning öster om E4 nås Tunadalområdet med bl.a. Sundsvalls hamn.

Järnvägar

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

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.

Tunadalsspåret förbinder Tunadalshamnen med Ådalsbanan. Anslutning till Ådalsbanan sker i Skönvik ca 8,5 km norr om Tunadalshamnens industriområde.

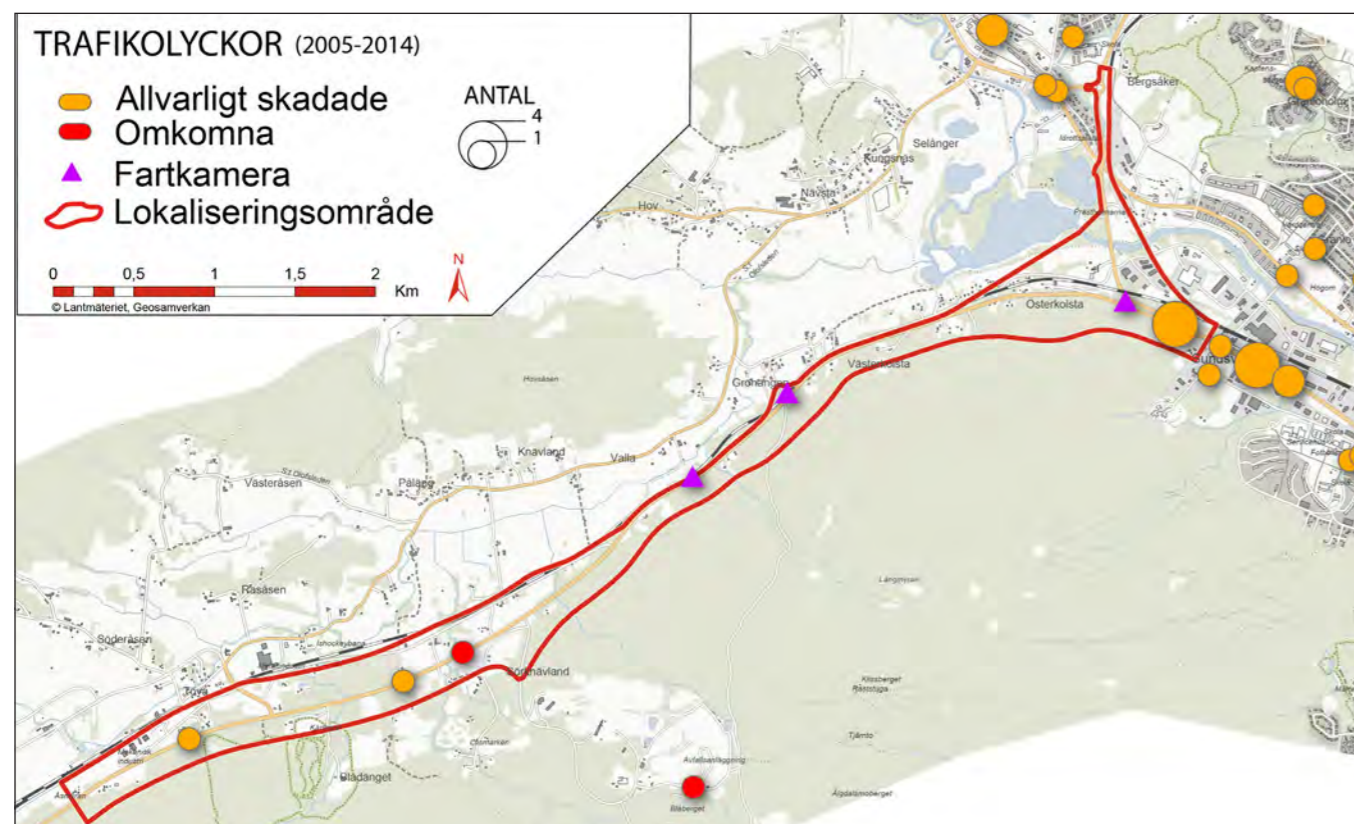
Hamnar

Sundsvalls hamn är en av Sveriges största skogsindustrihamnar. Hamnen är en TEN-hamn klass A, dvs. en hamn med internationell sjöfart, vars trafik överstiger 1,5 mton per år och som har intermodala förbindelser med övriga TEN-T-nätverket. Sundsvalls hamn är också en hamn av riksintresse. Antal anlöp per år är ca 500.

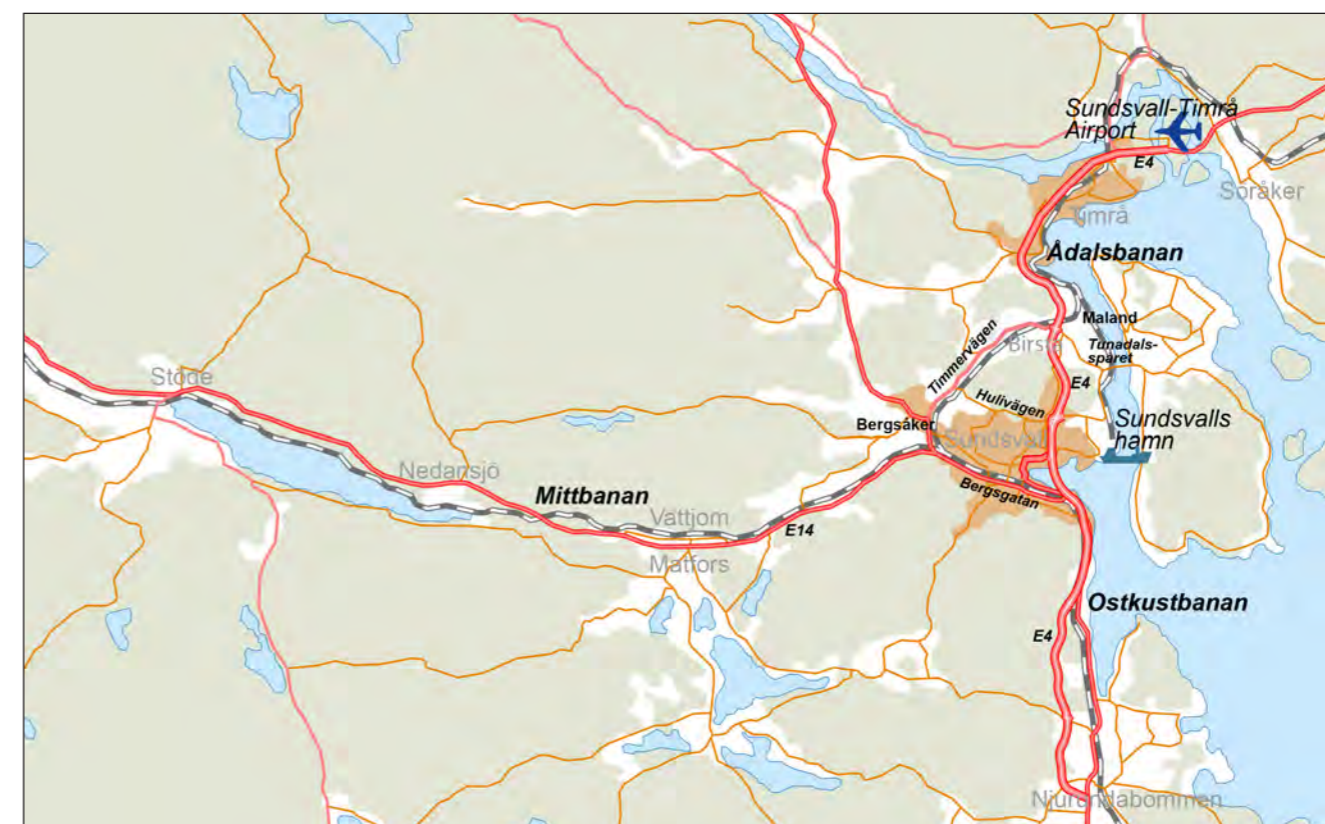
Söråkers hamn ligger vid Indalsälvens mynning i Timrå kommun. Hamnen är främst en bulkhamn. Det sker också containerhantering i hamnområdet. Antal anlöp per år är ca 30-50.

Skoterleder

Inom lokaliseringsområdet berörs inga skoterleder.



Figur 4.2:7 Antal trafikolyckor mellan 2005-2014. Under perioden har det rapporterats en dödsolycka och sex allvarligt skadade på den aktuella vägsträckan inom lokaliseringsområdet.



Figur 4.2:8 Sundsvalls hamn är en av Sveriges största skogsindustrihamnar. Effektiva anslutningar till/från hamn är viktigt för näringslivet.

Bergsåkerstriangeln

Trafikverket planerar att bygga en ny järnvägsanslutning (triangelspår) som kopplar ihop Ådalsbanan med Mittbanan. Förbindelsepåret innebär att tågtransporter från inlandet till Norrlandskustens industrier och till Sundsvalls hamn kan gå direkt från Mittbanan till Ådalsbanan. Godstågen från Mittbanan som ska norrut längs Ådalsbanan måste idag gå in mot Sundsvall för att vända. Tågvändningarna tar kapacitet på järnvägen och hindrar framkomligheten på såväl korsande bilvägar som gång- och cykelvägar. Tågtransporterna blir effektivare och miljöbelastningen i området minskar när förbindelsepåret är byggt.

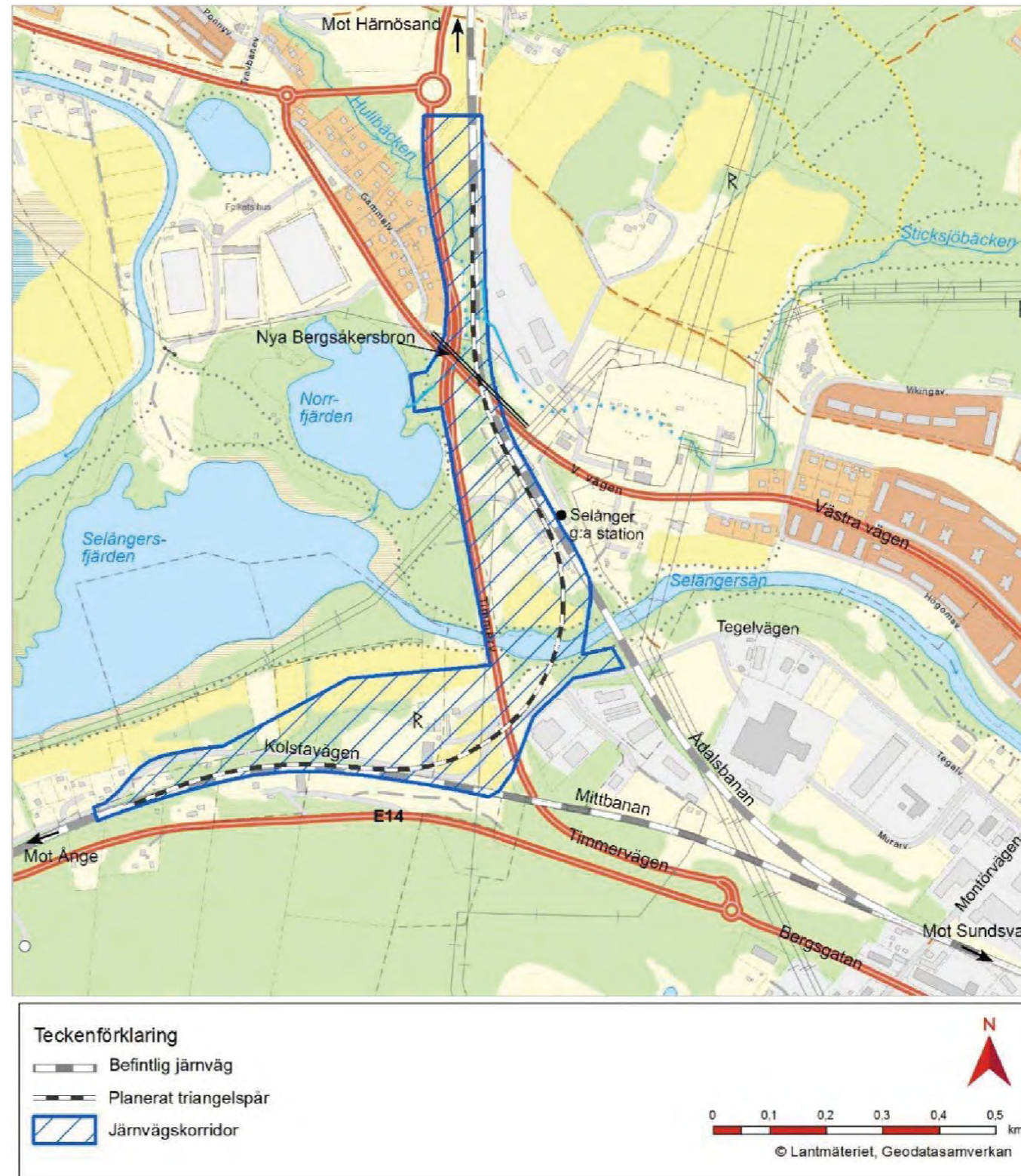
Den nya järnvägsanslutningen är en av flera viktiga satsningar i utvecklingen av ett effektivt transportnav, med kopplingar mellan väg, järnväg och sjöfart i regionen. Det nya spåret bidrar till tillväxt i Sundsvallsregionen och gör det möjligt att flytta över gods från väg till järnväg, vilket ger stora miljövinster.

Det nya spåret ska anläggas mellan Mittbanan och Ådalsbanan i Bergsåker där även Timmervägen ligger, se figur 4.2:9.

I dagsläget finns ingen fastställd linje för järnvägen och arbetet med järnvägsplan pågår.



Timmervägen, vy mot norr. Möjligt läge för Bergsåkerstriangeln. Foto: AF



Figur 4.2:9 Justerad järnvägskorridor för Bergsåker triangelspår som planerar att anläggas mellan Mittbanan och Ådalsbanan i Bergsåker där även timmervägen ligger. Källa: Trafikverket

4.3 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

4.3.1 Boende och hälsa

Längs E14 på aktuell sträcka finns ett trettital bostäder inom 150 meter från vägen, varav flertalet ligger på norra sidan järnvägen.

Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastighet och typ av farligt gods. Riskerna och störningen minskar med avståndet till vägen.

E14 utgör på aktuell sträcka primär väg för transport av farligt gods.

Buller

Bullerstörning är ett subjektivt begrepp. Störningen beror bland annat på den situation personen befinner sig i. Nivån på störning varierar med typ av aktivitet och på vilket sätt som aktiviteten störs. Störningen varierar dessutom mellan olika individer med olika känslighet. Även andra faktorer kan inverka, såsom individens inställning till bullerkällan. På gruppnivå finns dock ett samband mellan störning och ekvivalent dygnsmedelvärde.

Regeringen har angivit riktvärden för buller från vägar och järnvägar i infrastrukturproposition 1996/97:53. Dessa riktvärden ska enligt infrastrukturproposition 2012/13:25 fortsatt vara vägledande i planeringssammanhang.

De riktvärden för bulleråtgärder som Trafikverket följer är indelade utifrån tre olika planeringsfall:

Planeringsfall	Ekvivalent ljudnivå inomhus (dBA)	Ekvivalent ljudnivå utomhus (dBA)	Maximal ljudnivå inomhus (dBA)	Maximal ljudnivå utomhus (dBA)
Befintlig miljö, väg vid bebyggelse	40	65	55*	
Väsentlig ombyggnad av väg vid bebyggelse	30	55	45*	70
Nybyggnad av väg vid bebyggelse	30	55	45*	70

* Får överskridas maximalt fem gånger nattetid (22.00-06.00) i sovrum

Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusvärdena inte kan klaras, ska inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Längs befintlig väg finns ett antal bostäder som ligger så till att de redan i dagsläget, eller i samband med ombyggnationen blir påverkade av buller. Parallellt med E14 går Mittbanan (Sundsvall – Ånge), vilken även har en påverkan på bullersituationen för de boende.



Det finns riktvärden för bullernivåer från vägar och järnvägar som måste uppfyllas och dessa beaktas i planeringen.

4.3.2 Landskapet

Väg E14 sträcker sig från Sundsvall och västerut mot Östersund och Trondheim i Norge. Den aktuella vägsträckan går genom den naturgeografiska regionen "Sydligt boreala kuperade områden". Ett område med starkt kuperad kustregion och djup nedskurna älvdalar. I älvdalarna återfinns regionens bördigaste åkermark, belägen under högsta kustlinjen.

Landskapet präglas av traktens karakteristiska bergkulleterräng, där bergshöjderna bildar kraftiga skogsklädda branter mot dalgångarnas odlingslandskap. Lokaliseringsområdet ligger under Högsta kustlinjen och påverkas starkt av landhöjningen med uppgrundning av sjöar. Dalgångarna i området följer sydväst-nordostliga och väst-östliga riktningar. E14 följer i stort landskapets och dalgångarnas riktning och ligger på skrå längs bergets norrsluttning. Söder om E14 finns mestadels barrblandskog längs bergets sluttning. De skogsklädda branterna bildar en tydlig avgränsning av landskapet söderut.

Lokaliseringsområdets nordöstra del är beläget i randzonen mellan stad och landsbygd och är starkt påverkat av infrastruktur i form av korsande vägar järnväg och kraftledningar samt vattendraget Selångersån. Industrier och andra former av verksamheter ligger främst öster om Timmervägen samt i anslutning till järnvägen söder om E14. Väster om Timmervägen ligger Selångersån och Selångersfjärdens vackra och kulturhistoriskt rika dalgång med flera små sjöar omgärdade av ett öppet odlingslandskap. Området hyser höga värden för bl.a. fågellivet.

Selångerdalen i sin helhet består av två sammanlöpande dalsänkor: en med början i Vattjom, som sedan sträcker sig i nordöstlig riktning fram till Selångerssjön och en som utgörs av Selångersåns egentliga dalsänka.

Flera bäckstråk leder ner till dalgången från berget norr om E14 och bildar här raviner i landskapet.

Parallellt med E14, norr om denna, går järnvägen Mittbanan som på vissa delar går mycket nära vägen.

Bebyggelsen består av mindre byar och enstaka gårdar, till större delen trähus av traditionell utformning. Gårdar och bebyggelse är främst placerade längs bergets södra fot norr om dalgången. Enstaka gårdar ligger placerade mitt ute i dalgångens öppna odlingslandskap. Enstaka bebyggelse finns även längs nuvarande E14.

E14 mellan Timmervägen och avfarten till Blåberget ligger högt i terrängen och erbjuder vackra och natursköna utblickar över Selångersfjärden och den uppodlade Selångersdalen för trafikanter utmed sträckan. Utsikten begränsas bitvis av vegetation mellan järnvägen och vägen samt av växtlighet längre ner i dalen. Vegetationen bidrar till en varierad körupplevelse och förhindrar dessutom att vägen blir allt för iögonfallande från dalgången sett. De skogsklädda höjderna bildar tydliga avgränsningar och kulisser i bakgrunden.



Selångerdalen



Kraftledningsgatan vid Selångersfjärden/Timmervägen. Vy mot söder.



Mittbanan ligger delvis mycket nära E14.



Plankorsning för Mittbanan i nära anslutning till E14.



E14 vid infarten till Sundsvall ligger i en skogsbeklädd sluttning.

4.3.3 Kulturmiljö

Väster om Sundsvall ligger området Selånger, vilket är utpekats som ett riksintresse för kulturmiljövård. Enligt miljöbalkens 3 kapitel 6 § (se mer i avsnittet om riksintressen).

I utredningskorridoren finns ett antal fornlämningar, vilka främst är koncentrerade till Selångersområdet, se figur 4.3:2. Här finns bl.a. en hälsokälla, gravhögar samt boplatser.

Beskrivningarna nedan utgår från de beskrivningar som finns i Riksantikvarieämbetets databas fornsök.

RAÄ-nummer	Beskrivning
Selånger 61:1	Hälsokälla, nu bestående av en brunn av nedsatta cementrör, ca 1,4 m i diameter och 0,2-0,3 m ovan markytan mellan E14 och järnvägen. Medeltid till nyare tid.
Selånger 244:1	Gravhög 7 m i diameter och 0,6 meter hög. Bronsålder till järnålder.
Selånger 244:2	Gravhög 7*4 meter och 0,6 m hög. Bronsålder till järnålder.
Selånger 244:3	Gravhög 5,5 m i diameter och 0,4 m hög. Bronsålder till järnålder.
Selånger 142:2	Boplats samt fynd av järnkittel med ämnesjärn. Stenålder till järnålder.

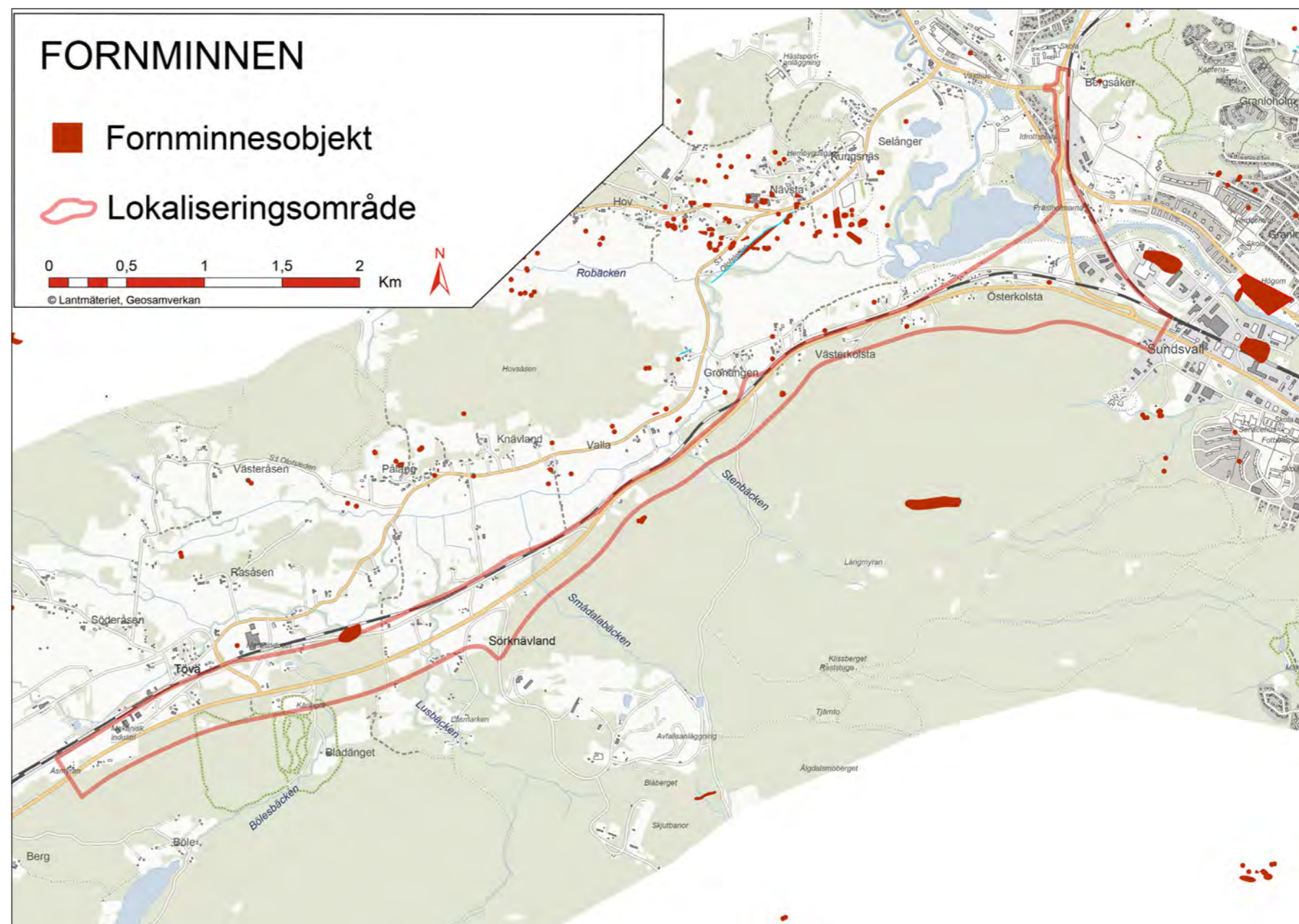
4.3.4 Naturmiljö

Kring utredningskorridoren finns ett omväxlande naturlandskap med stora barrskogsområden på höjderna mot söder och ett från väster och norr öppet odlingslandskap kring Selångersfjärden med tillrinnande vattendrag mot norr.

Ett arbete med inventering av naturvärden inom området har inletts. De identifierade naturvärdena längs sträckan är starkt kopplade till Selångersfjärden med tillrinnande vattendrag från väster. Selångersån med Selångersfjärden är avsatt som riksintresse för naturvärden. I kommunens översiktsplan (Sundsvalls kommun 2014) har området kring Selångersfjärden avsatts som kärnområde för natur och friluftsliv. Det grunda deltat i Selångersfjärden med omkringliggande odlingsmarker är en idealisk rastplats för migrerande fåglar och därmed finns ett rikt fågelliv. Strandskogen runt Selångersfjärden har bedömts ha högt naturvärde. Vattenmyndigheten har pekat ut den oreglerade Selångersån och dess biflöde Kolstabäcken, som mynnar i Selångersfjärden, som vattendrag av stor vikt för reproduktionen för havsvandrande fiskarter som öring. Strandskogen längs med Selångersån har bedömts ha högt naturvärde.

Ett mindre område med lövskog har identifierats mellan Selångersfjärden och nuvarande E14. Detta område har i förstudiestadiet bedömts ha påtagligt naturvärde.

Söder om nuvarande väg E14 dominerar granskogar med fläckvisa inslag av lövträd. Vid Blåberget sker en övergång till ett öppnare landskap med åker- och betesmarker. Parallellt med nuvarande E14 finns även ett par mindre vallodlingar som bryter av skogsridån mot syd. Vägen korsar Stenbäcken, Smådalsbäcken och Lusbäcken på vägsträckan mot Töva.



Figur 4.3:2 I lokaliseringsområdet finns ett antal fornlämningar, vilka främst är koncentrerade till Selångersområdet.

Stenbäcken har i dagsläget tre vandringshinder. Från Selångersån räknat är det en stenkista i järnvägsbanken, trumman under nuvarande E14 och en jorddamm som är privatägd strax söder om E14. Således så finns där ingen vandrande fisk. Däremot finns här mink och utter.

Smådalsbäcken saknar vandringshinder förutom trumman under befintlig E14. Även här finns mink och utter men ingen känd förekomst av fisk. Lusbäcken har inga kända vandringshinder och kan mycket väl innehålla fisk. Bäckens ingår i Blåbergets kontrollprogram och har god vattenkemi.

Stenbäcken och Smådalsbäcken flyter i bäckraviner som av vilt används som vandringsstråk ner till åkrar och fält i dalen och som bidrar till ett böljande landskap. Bäckövergångarna har bedömts ha påtagligt naturvärde och särskild hänsyn behöver tas till vattendragen och deras vidare lopp till Selångersfjärden.

Det finns inga naturreservat inom lokaliseringsområdet. I odlingslandskapet kan finnas biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 § miljöbalken, t ex småvatten, rösen och stenmurar. I utredningskorridoren finns delar som omfattas av strandskyddsbestämmelserna enligt 7 kap 15 § miljöbalken. Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och till att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

I de omgivande markerna finns ett rikt djurliv med såväl större vilt som älg och björn, som mindre djur som rådjur, utter, räv, grävling osv. I hela området förekommer också vanlig groda. E14 tillsammans med Mittbanan bedöms utgöra en kraftig barriär för hjortdjur och det inträffar också många viltolyckor.

4.3.5 Rekreation och friluftsliv

Friluftsliv

Söder om E14 ligger Klissberget, vilket utgör ett strövmråde för Sundsvallsborna. Ett flertal stigar varav några utgör markerade leder går till Klissbergets topp. Uppe på toppen erbjuds fin utsikt över landskapet, här finns även en toppstuga.

Stigarna och lederna återfinns främst på bergets södra och västra sida eftersom den norra delen av berget sluttar brant ner mot E14.

Kring Selångersfjärden finns stigar och strövmråde.

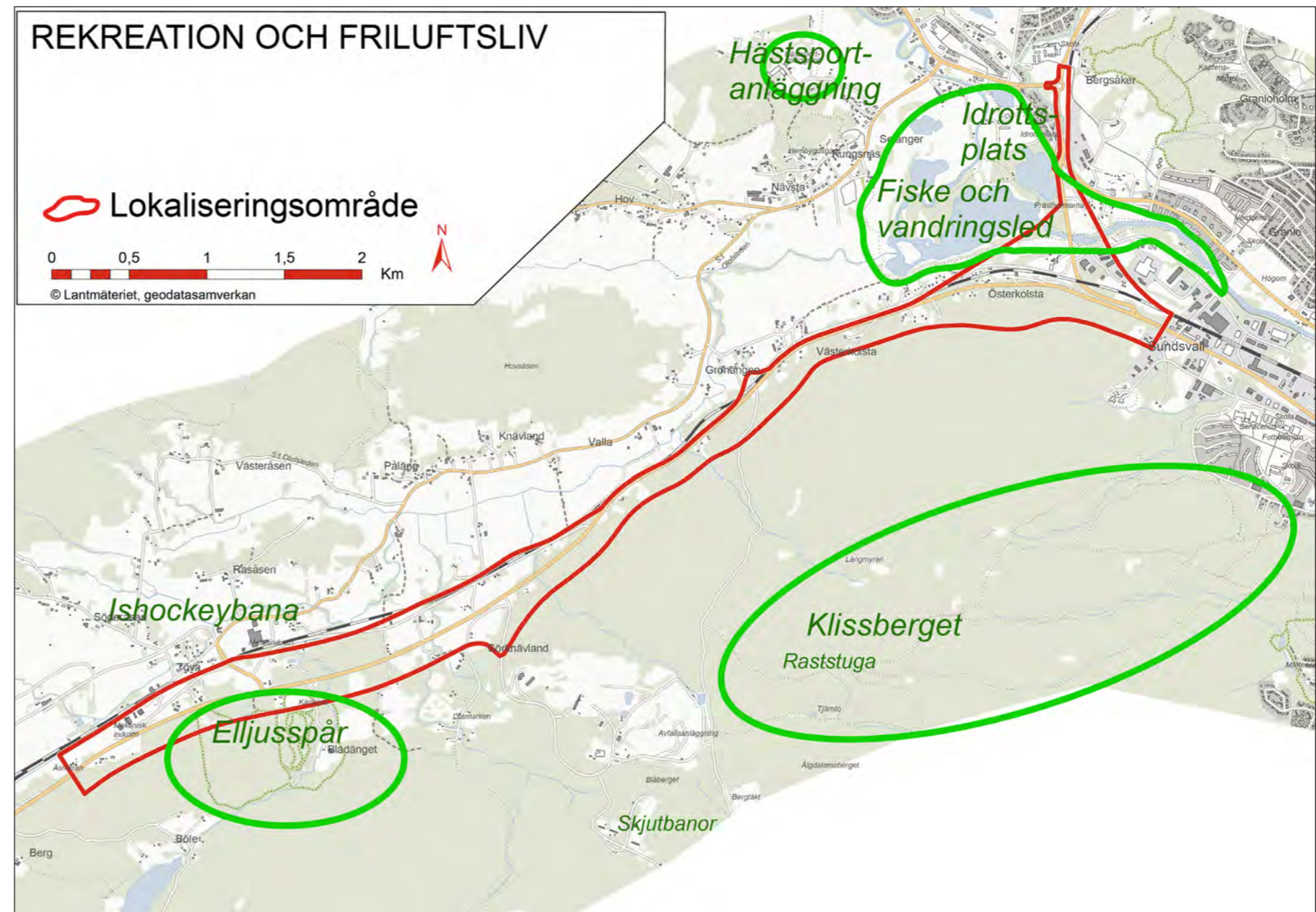
Rekreation

Töva Skidstadion ligger i anslutning till E14 och ligger delvis inom lokaliseringsområdet. Anläggningen har elljusspår och drivs av föreningen IF Strategen.

Selångers hästsportanläggning nyttjas av Sundsvalls ridklubb. Anläggningen består av två stallbyggnader, två ridhus och fem ridbanor.

Fiske

Fiskevattnen i anslutning till vägplanen ingår i Selångersåns fiskevårdsområde. Inom utredningskorridoren finns Selångersån där fiske efter harr och havsöring sker.



Figur 4.3:3 I anslutning till lokaliseringsområdet finns ett blandat utbud för rekreation och friluftsliv.

4.3.6 Naturresurser

Hushållning med mark och vatten regleras i miljöbalkens 3 kapitel. Mark och vattenområden ska användas för det eller de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företrädare ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. De naturresurser som kan påverkas av projektet:

Vatten

Inga kommunala vattentäkter finns i anslutning till lokaliseringsområdet. Utanför tätorten finns enskilda dricksvattentäkter vid bebyggelsen.

Miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, enligt 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 inte får försämrats, samt att alla vattenförekomster ska uppnå god status till 2015.

Lokaliseringsområdet ingår i Bottenhavets vattendistrikt och Nedre Ljungans åtgärdsområde.

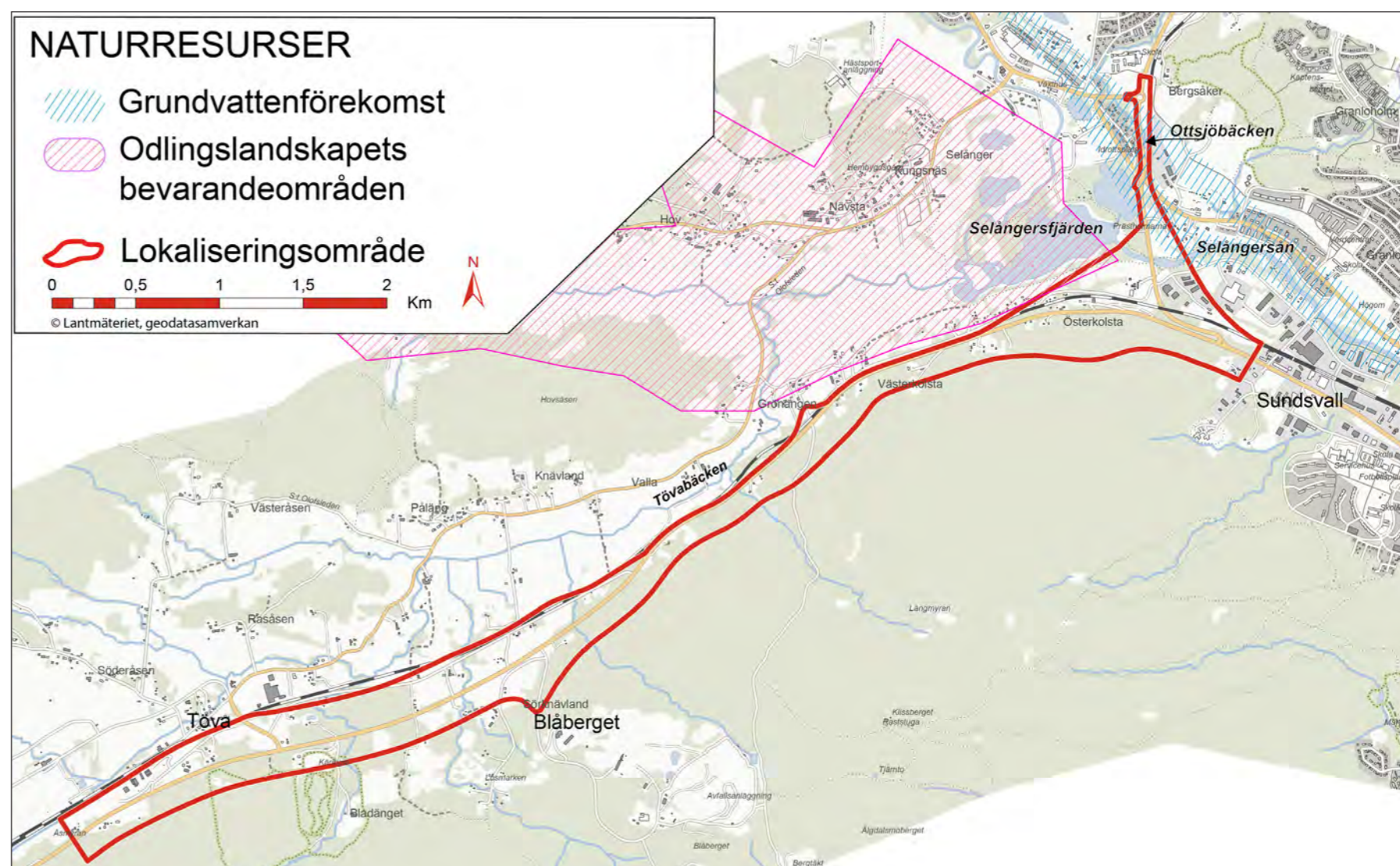
Sträckan mellan Sundsvall och Vattjomsvägen, strax innan Matfors ingår i Selångersåns huvudavrinningsområde. Inom detta område finns ett antal statusklassade vattenförekomster.

Selångersfjärden ligger norr om E14 och väst om Timmervägen. Dess ekologiska status har bedömts som måttlig, och den kemiska statusen uppnår god status, med undantag för kvicksilver. Vad gäller den ekologiska statusen är orsaken övergödning och morfologisk påverkan. Selångersfjärden har fått en tidsfrist till 2021 för att uppnå god ekologisk status.

Timmervägen korsar Selångersån och Ottsjöbäcken. Ottsjöbäcken uppnår måttlig ekologisk status, medan Selångersån har otillfredsställande ekologisk status. Båda vattendragen uppnår god kemisk status med undantag för kvicksilver. För Ottsjöbäcken härrör problemen främst till övergödning och den har fått en tidsfrist till 2021 för att uppnå god ekologisk status. Den ekologiska klassningen av Selångersån härrör främst till problem med övergödning och morfologiska förändringar. Även för Selångersån finns en tidsfrist till 2021 med att uppnå god ekologisk status.

Tövabäcken rinner norr/nordväst om befintlig sträckning av E14. Dess ekologiska status har bedömts som måttlig, och uppnår god kemisk status med undantag för kvicksilver. Vad gäller den ekologiska statusen är orsaken övergödning och morfologisk påverkan. Tidsfrist till 2021 finns för att uppnå god ekologisk status.

Timmervägen korsar en grundvattenförekomst för Sundsvalls tätort (Sundsvallsåsen). Denna grundvattenförekomst har bedömts ha god kvantitativ status, men uppnår inte god kemisk status. Problemen att uppnå god kemisk status härrör till föroreningar av bekämpningsmedel, tungmetaller och organiska föroreningar. Vattenförekomsten har tidsfrist till 2021 för att uppnå god kemisk status.



Figur 4.3.4 Yt- och grundvattenresurser är främst odlingslandskapets bevarandeområde vid Selångerdalens samt grundvattenförekomsten kring Selångersån

Areella näringar

Inom lokaliseringsområdet bedrivs ett aktivt produktionsskogsbruk. Inom lokaliseringsområdet finns även mindre områden med jordbruksmark. Jord- och skogsbruk är enligt 3 kapitel 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Området kring Selångersfjärden och västerut är av länsstyrelsen utpekad som ett bevarandevärd odlingslandskap. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

Berg- och grusförekomster

På Blåberget ligger en bergtäkt med krossverksamhet.

4.3.7 Markföroreningar

Markföroreningar kan finnas i anslutning till befintliga och nedlagda industrier och andra verksamheter, t ex bensinstationer. Information om dessa finns främst i länsstyrelsens databas och får beaktas i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Befintlig vägbeläggning kan innehålla tjärhaltig asfalt som kan vara hälso- och miljöfarlig. Vidare utredning och eventuell provtagning görs i kommande skeden.

4.3.8 Markförhållanden

Geologiska förhållanden

I figur 4.3:6 visas jordartskarta över delområdet samt ungefärliga lägen på befintliga geotekniska utredningar som har identifierats. Jordarterna inom delområdet domineras av morän med riklig blockförekomst i ytan, med lokala små områden av silt eller lera. Berg i dagen förekommer, bl.a. vid befintlig väg E14 i områdets östra del och i den högre terrängen söder om sträckan. Terrängen lutar nedåt mot dalgången för Selångersån och Kolsta-bäcken i nordväst. Dalgången hänger ihop med lågpartierna i delsträckans västra och östra delar där jordprofilen utgörs av finsediment av lera och silt. Området ligger under högsta kustlinjen vilket innebär att de ytliga jordarterna har påverkats av vattnets vågor under landhöjningen.

Grundvattnets strömriktning är mot dalgången nordväst om delsträckan. Strax nordost om området löper en större isälvsformation längs med Selångersån i nordvästlig-sydostlig riktning, vilken bedöms vara vatten-tillförande till dalgången. Förhöjda porvattentryck kan förekomma i eller under sedimenten i dalgången.

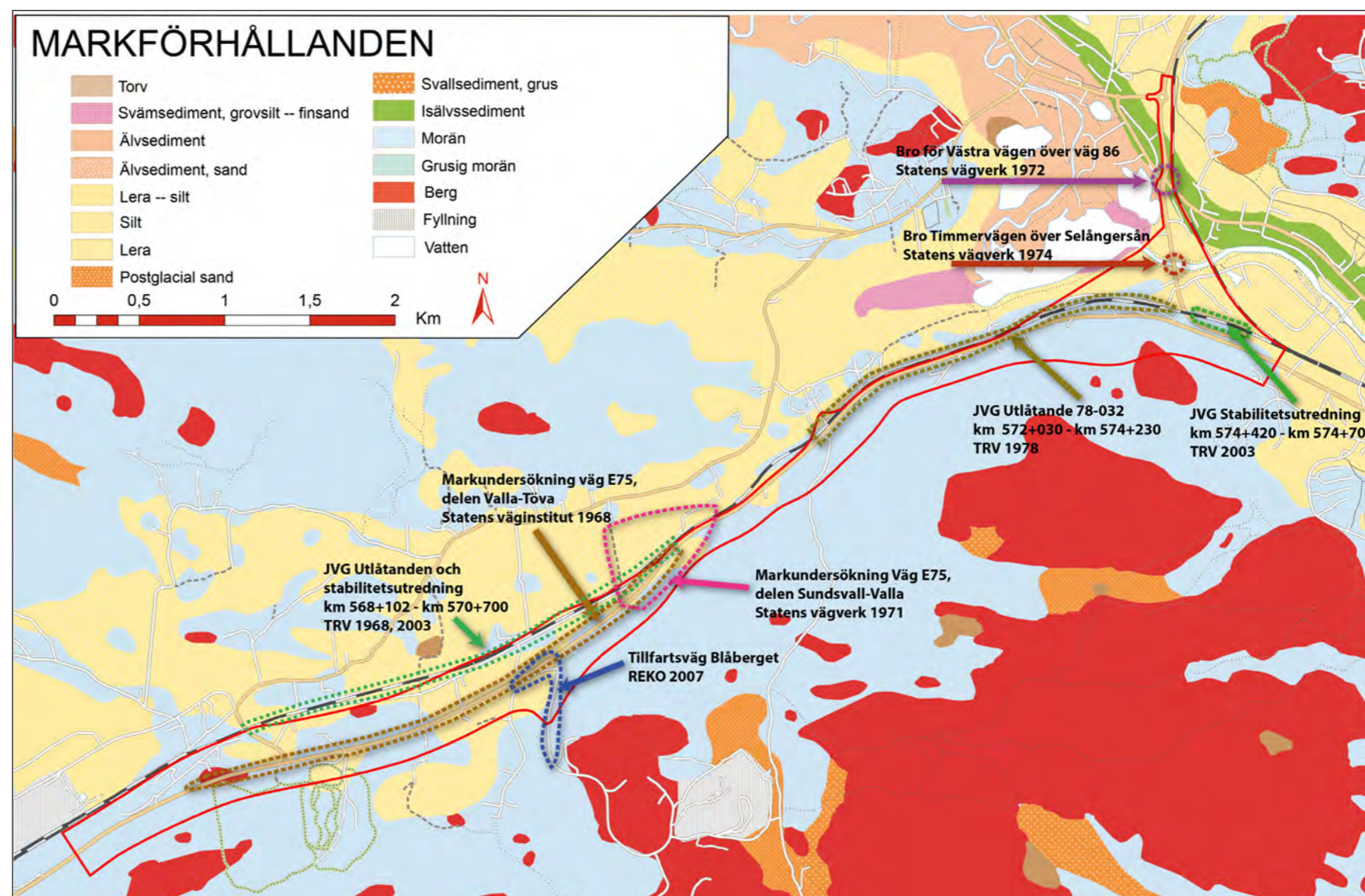
Berggrunden består enligt SGU:s bergrundskarta av en kvarts- och fältpatrik sedimentär bergart, som exempelvis sandsten eller gråvacka.

Byggnadstekniska förutsättningar

De geotekniska förhållandena bedöms som relativt goda för större delen av området som kan bli aktuellt för nysträckningen, med i huvudsak morän och berg och med små lokala inslag av silt eller lera. Undantag är anslutningen mot Timmervägen där terrängen lutar brant ner mot dalgången vid Selångersån och jordprofilen utgörs av finsediment av lera och silt. Även i delsträckans västra del vid anslutningen mot Blåberget finns lägre terräng med finsediment av lera och silt. För att säkerställa vägkroppens dränering kan en avsänkning av grundvattnet erfordras varför eventuell omgivningspåverkan behöver beaktas. Vaganläggningens utformning map bl.a. överbyggnadstjocklek, dikesdjup och släntlutningar i skärningsslänter beror av vilken jordmaterialtyp eller bergkvalitet som förekommer.

Behovet av geotekniska åtgärder bedöms vara störst i såväl västra som östra delen av sträckan. Dels i området vid tänkbar trafikplats vid Blåberget, dels i området mellan befintlig E14 och Timmervägen, vid anslutningen mot Timmervägen. Omfattningen av åtgärderna styrs av vägprofilens läge i plan och höjd samt lerans mäktighet. Vid ökad bankhöjd respektive lermäktighet ökar risken för sättningar och stabilitetsproblem. Vidare kan eventuella höga portryck i grundvattnet påverka förutsättningarna för sättningsförlopp, stabilitetssituation och i förlängningen val av geotekniska åtgärder.

Vid mindre lerdjup kan massutskiftning och återfyllning med sprängsten vara en tänkbar åtgärd, i sådant fall behöver eventuell förekomst av sulfid beaktas. Andra åtgärder kan vara t.ex. förbelastning, träpålning eller lättfyllning som är lämpliga om lerdjupen är större. För att uppnå tillräcklig stabilitet vid t.ex. hög bank eller sidolutande terräng kan tryckbank



Figur 4.3:6 Jordartskarta över delområdet samt ungefärliga lägen på befintliga geotekniska utredningar.

erfordras. De geotekniska åtgärderna kan användas enskilt eller i kombination med varandra med syftet att uppnå erforderlig jämnhet och stabilitet för väganläggningen. Vid skärning under befintlig grundvattennivå kan grundvattensänkning med permanent pumpstation komma att behövas. Konstbyggnader i områden med lera grundläggs med pålning, och för att det inte skall uppstå ojämnheter i övergången mellan bro och bank krävs ofta extra förstärkningsåtgärder som t.ex. bankpålning eller lättfyllning på dessa delar.

Beroende på bergets kvalitet, sprickighet etc. kan förstärkning av skärningsslänter vara aktuell.

4.3.9 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. De 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 luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. För Sundsvalls tätort finns åtgärdsprogram framtagna för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂). Problemen med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda delar av samhället, och påverkas inte av de vägplaner som finns i anslutning till Timmervägen i Sundsvall.

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 inte får försämrats, samt att alla vattenförekomster ska uppnå god status till 2015.

Mer om de vattenförekomster som finns inom lokaliseringområdet finns i avsnittet om vatten.

Fisk- och musselvatten

Förordning (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) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningarna.

För att en bullerkartläggning för väg ska behöva göras krävs en trafikmängd på över tre miljoner fordon per år, vilket innebär att E14 omfattas av dessa miljökvalitetsnormer mellan Sundsvall och Matfors.

4.4 Styrande avtal

Sundsvalls kommun och Trafikverket träffade år 2009 ett avtal avseende utbyggnad av ny E4. År 2014, i samband med färdigställandet av ny E4, uppdaterades avtalet och utökades till att omfatta följande:

- Projekt E4 Sundsvall
- Projekt Triangelspår Maland samt Tunadalsspåret
- Projekt Triangelspår Bergsåker
- Projekt Sundsvalls resecentrum
- Projekt E14 mötesseparering 2+2, Sundsvall-Blåberget, byggstart 2018
- Projekt Ostkustbanan Gävle-Sundsvall inkl Ådalsbanan, kapacitetsförstärkning

Avtalet i korthet

Vad gäller E14 Timmerleden-Blåberget ska Trafikverket tillse att förutsättningar finns för byggstart genom att möjliggöra för kommunen att även (förutom kommunal medfinansiering) förskotta projektet E14 mötesseparering 2+2, Sundsvall-Blåberget med det belopp av objektkostnaden som överskrider 125 miljoner kronor (2011 års prisnivå som prisnivåuppräknas med Trafikverkets index för väginvesteringar. Återbetalning av förskotteringen sker tidigast 2023 då medel finns tillgängliga i nationell plan 2014-2025.

4.5 Arbetsmiljö

Enligt arbetsmiljöverkets föreskrift Byggnads- och anläggningsarbete (AFS 1999:3 med ändringar i AFS 2008:16) anges det i 5-5b§§ anges att: Den som låter utföra ett byggnads- och anläggningsarbete ska under varje skede av planeringen och projekteringen se till att arbetsmiljön under byggskedet särskilt uppmärksammas när det bland annat gäller:

- Objektet eller anläggningens placering och utformning
- Val av byggprodukter
- Val av konstruktioner för grundläggning, stomsystem eller andra bärande element
- Val av installationer, deras placering och infästning

Den som låter utföra ett byggnads- och anläggningsarbete ska utöver detta se till att arbetsmiljön särskilt uppmärksammas ibland annat följande avseenden:

- Byggtiderna och tiderna för deletapperna ska vara så väl tilltagna att arbetena kan utföras i sidan takt att risk för ohälsa och olycksfall undviks
- Transporter av byggmaterial, rivningsmassor och utrustning ska kunna ske på ett ur arbetsmiljösynpunkt godtagbart sätt
- Etableringsområdet ska normalt vara så stort att de kontor, personalutrymmen mm som behövs för all verksamhet på byggarbetsplatsen får rum utan att det blir för trång

Enligt 10§ (AFS 2008:16) ska även de som medverkar vid planeringen och projekteringen, inom ramen för sina uppdrag, i tillämpliga delar följa det som i 5-5b §§ föreskrivs för den som låter utföra ett byggnads- eller anläggningsarbete.

4.5.1 Hantering av arbetsmiljöfrågor under utredning och projektering av E 14

Arbetsmiljöarbetet är ett kontinuerligt arbete som utvecklas och fördjupas i takt med att projektet utvecklas och formas.

Utsedd BAS-P deltar i planeringen och ledningen av projekteringen, samordnar planeringen av projekteringen med avseende på arbetsmiljön, ser till att hänsyn tas till varandras planer och lösningar, förebygger risker för ohälsa och olycksfall under utförandet av byggskedet.

Projektets BAS-P samordnar olika delar av projektet så att konstruktioner, installationer och liknande inte sammanfaller i tid och rum under byggskedet på ett sådant sätt så att risk för ohälsa eller olycksfall uppkommer.

Respektive teknikansvarig ansvarar för identifiering, analys av åtgärder för arbetsmiljöaspekter/risker inom sitt teknikområde.

Samordningen av projekteringen sker vid interna projekteringsmöten så att de som medverkar i projekteringen tar hänsyn till varandras planer och lösningar.

4.5.2 Arbetsmiljöaspekter och riskanalys från projekteringen

I projektet arbetar projektgruppen med en gemensam dokumentation avseende identifiering och hantering av arbetsmiljörisker. Arbetet samordnas av BAS-P och bedrivs i följande steg:

- Varje teknikområdesansvarig identifierar vilka arbetsmoment som kommer att krävas inom det aktuella teknikområdet.
- För varje arbetsmoment identifieras vilka arbetsmiljörisker momentet innebär och i vilket skede de kan tänkas uppkomma (i projekterings-, utförande-, drift-, underhålls- eller rivningsskede).
- De åtgärder som vidtas, för att minimera, alternativt, eliminera en identifierad arbetsmiljörisk i utrednings- och projekteringskedet beskrivs i en samlad matris. Här framgår även i vilken handling som den riskreducerande åtgärden återfinns.
- De riskreducerande åtgärder som ej har kunnat hanteras fullt ut i utrednings- och projekteringsarbetet kommer att sammanställas i ett underlag för arbetsmiljöplan som överlämnas till kommande entreprenör.

Kontinuerligt under arbetets gång kommer identifierade arbetsmiljöriskers status att kunna följas i den samlade dokumentationen.

5 Tänkbara åtgärder

5.1 Kriterier

Följande ligger till grund för framtagande av alternativa åtgärder/utformning:

- Ändamål och projektmål som anges under kapitel 2.4 ska tillgodoses.
- Tekniska standardkrav som anges under kapitel 5.2 ska tillgodoses.
- Kostnad - nytta
- Byggbarhet
- Att alternativet i övrigt inte ger orimliga konsekvenser

5.2 Tekniska och funktionsmässiga standardkrav

De funktionsmässiga kraven avspeglas i uppställda projektmål, se kapitel 2.4.2. Tekniska krav på anläggningen ställs i Trafikverkets olika föreskrifter.

5.3 Principer för åtgärder

5.3.1 Nollalternativet

Befintlig E14 från cirkulationsplatsen vid Timmervägen till korsningen mot Blåbergets avfallsanläggning behålls med dagens utformning. Endast ordinarie underhållsåtgärder görs på sträckan. Ingen ny anslutning byggs mot vare sig Timmervägen eller Blåberget.

5.3.2 E14

Ombyggnad av befintlig väg

Befintlig E14 byggs om till fyra körfält mellan Timmervägen och Blåberget. För gång- och cykeltrafikanter och målpunkter utmed sträckan byggs en ny parallellväg. Vägen kan antingen ansluta till den befintliga cirkulationsplatsen vid Timmervägen eller i en genare anslutning mot Timmervägen, se vidare nedan.

Nybyggnad

Ny fyrfältsväg byggs söder om befintlig E14. Befintlig väg anpassas till sin nya funktion, särskilt med avseende på gång- och cykeltrafikanter. Vägen kan antingen ansluta till den befintliga cirkulationsplatsen vid Timmervägen eller i en genare anslutning mot Timmervägen, se vidare nedan.

5.3.3 Anslutning E14/Timmervägen

Befintlig cirkulationsplats

Befintlig cirkulationsplats anpassas till de anslutande vägarnas utformning.

Ny cirkulationsplats

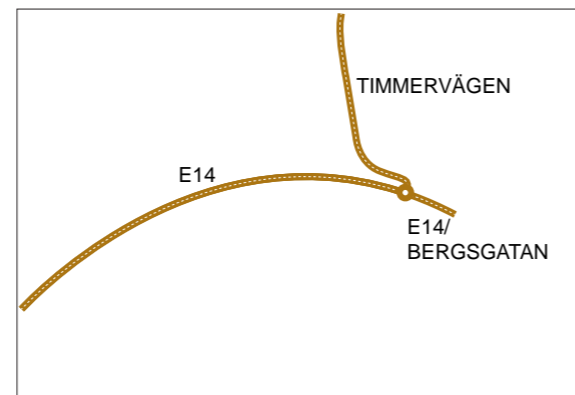
En ny cirkulationsplats anläggs söder eller norr om Mittbanan. Till cirkulationsplatsen ansluts såväl E14 väster, E14 öster/Bergsgatan, Timmervägen och om möjligt Tegelvägen.

Genomgående E14 mot Timmervägen med trafikplats

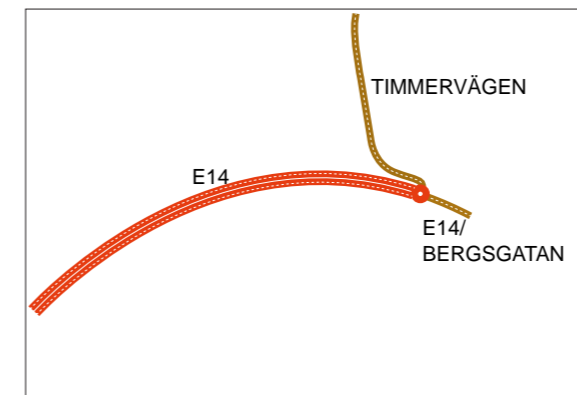
E14 från väster läggs om i ny linje så att den ansluter mot Timmervägen norrut. Bergsgatan ansluts i en trafikplats.

5.3.4 Anslutning Blåberget/Töva

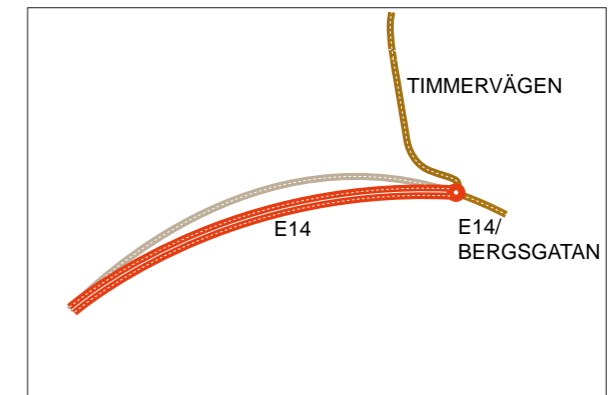
En samordning med anslutningen mot Töva, ca 1,5 km västerut kommer att studeras i samband med att trafikplatsens lokalisering utreds.



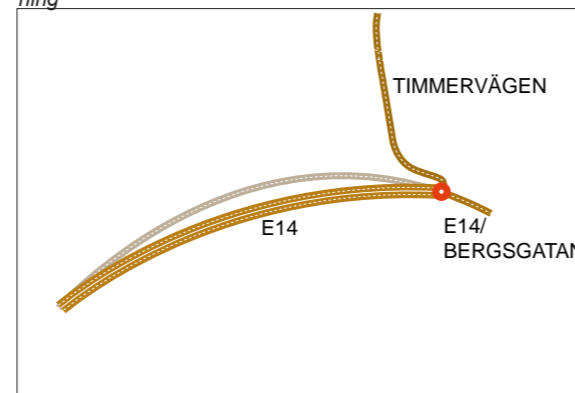
Figur 5.3:1 Bibehållen utformning. Befintlig E14 från cirkulationsplatsen vid Timmervägen till korsningen mot Blåbergets avfallsanläggning behålls med dagens utformning



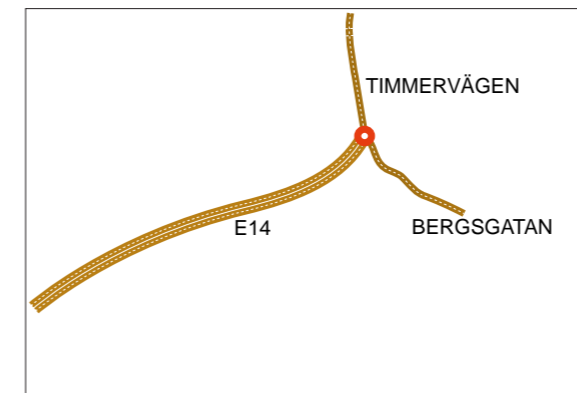
Figur 5.3:2 Ombyggnad av befintlig väg. Befintlig E14 byggs om till fyra körfält mellan Timmervägen och Blåberget.



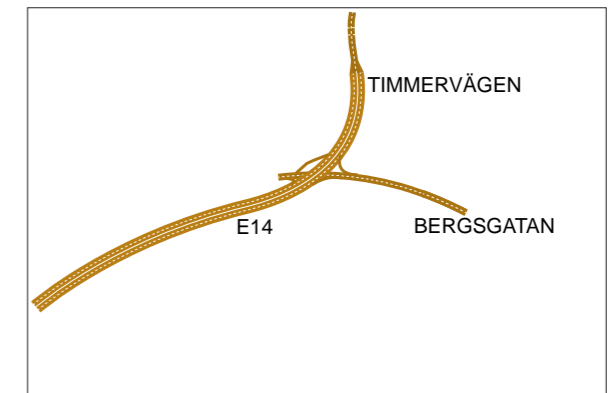
Figur 5.3:3 Nybyggnad. Ny fyrfältsväg byggs söder om befintlig E14.



Figur 5.3:4 Befintlig cirkulationsplats. Befintlig cirkulationsplats anpassas till de anslutande vägarnas utformning.



Figur 5.3:5 Ny cirkulationsplats. En ny cirkulationsplats anläggs söder eller norr om Mittbanan.



Figur 5.3:6 Genomgående E14 mot Timmervägen med trafikplats. E14 från väster läggs om i ny linje så att den ansluter mot Timmervägen norrut.

6 Effekter och deras tänkbara betydelse

6.1 Uppfyllelse av projektmål

Bedömning av måluppfyllelsen för respektive alternativ nedan är översiktlig. För vissa aspekter jämförs förändringen mot nuläget.

6.1.1 Nollalternativet

Nollalternativet innebär inte någon förändring av vägens utformning mot idag. Det medför att projektmålen avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken inte uppnås. Inte heller avseende miljö och landskapsanpassning sker några förändringar.

6.1.2 E14, ombyggnad av befintlig väg

Alternativet innebär att befintlig E14 byggs om till fyra körfält mellan Timmervägen och Blåberget. För gång- och cykeltrafikanter och målpunkter utmed sträckan byggs en ny parallellväg.

Den ombyggda vägen kommer att ha god kapacitet och hastighetsstandard som gör att framkomligheten utmed sträckan blir bra även i rusningstrafik. Även kollektivtrafiken gynnas av den förbättrade framkomligheten, särskilt i rusningstrafik. Väganläggningen utformas också så att en god trafiksäkerhet uppnås genom mötesseparering och separerad gång- och cykeltrafik. Påverkan på miljö och landskapet blir begränsade då vägen i huvudsak ligger i befintlig sträckning.

Ombyggnaden av befintlig väg blir omfattande och kommer att påverka trafikens framkomlighet under byggskedet.

6.1.3 E14, nybyggnad

Nybyggnadsalternativet innebär att en ny fyrfältsväg byggs söder om befintlig E14. Befintlig väg anpassas till sin nya funktion, särskilt med avseende på gång- och cykeltrafikanter.

Den nya vägen kommer att ha god kapacitet och hastighetsstandard som gör att framkomligheten utmed sträckan blir bra även i rusningstrafik. Även kollektivtrafiken gynnas av den förbättrade framkomligheten, särskilt i rusningstrafik. Väganläggningen utformas också så att en god trafiksäkerhet uppnås genom mötesseparering och separerad gång- och cykeltrafik längs den gamla vägen. Den gamla vägen kan även fortsättningsvis nyttjas för att nå målpunkter längs sträckan.

En ny väg innebär att ny mark tas i anspråk vilket kan påverka miljön och landskapsbilden. Påverkan bör dock bli begränsad eftersom vägen i huvudsak ligger nära dagens sträckning.

Förankringen i övrig samhällsplanering är god eftersom alternativet uppfyller intensionerna i avtalet mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun.

6.1.4 Anslutning E14/Timmervägen, befintlig cirkulationsplats

Om befintlig cirkulationsplats behålls förbättras inte kopplingen mellan E14 och Timmervägen. Cirkulationsplatsen har dock god framkomlighet och säkerhet för både fordonstrafiken i helhet och för kollektivtrafiken, även om en cirkulationsplats också medför en lägre hastighetsstandard. Dagens cirkulationsplats har briser avseende säkerheten för gång- och cykeltrafikanter, vilket behöver hanteras.

6.1.5 Anslutning E14/Timmervägen, ny cirkulationsplats

Med en ny cirkulationsplats söder eller norr om Mittbanan ges möjlighet att tillskapa en attraktiv koppling mellan E14 från båda hållen och Timmervägen. Beroende på cirkulationsplatsens placering kan särskilda busskörfält bli nödvändiga för kollektivtrafikens framkomlighet. Generellt är trafiksäkerheten och framkomligheten god i cirkulationsplatser, även om de innebär lägre hastighetsstandard.

Vid placeringen av cirkulationsplatsen måste det planerade triangelspåret beaktas. Detta kan komma att begränsa utformningsmöjligheterna. Likaså kan riksintresset Selångersfjärden begränsa placering och utformning av cirkulationsplatsen.

Byggandet av en ny cirkulationsplats i kombination med ett nytt triangelspår medför stor påverkan på landskapsbilden

6.1.6 Anslutning E14/Timmervägen, genomgående E14 mot Timmervägen med trafikplats

Om E14 från väster läggs om i ny linje så att den ansluter mot Timmervägen norrut och Bergsgatan ansluts i en trafikplats, tillskapas en attraktiv koppling mellan E14 från båda hållen och Timmervägen. Beroende på utformning kan särskilda busskörfält bli nödvändiga för kollektivtrafikens framkomlighet. Trafiksäkerheten och framkomligheten bedöms bli god och hastighetsstandarden blir högre än med en cirkulationsplats, även om det knappast går att hålla 100 km/tim.

Vid placering och utformning av trafikplatsen måste det planerade triangelspåret beaktas. Detta kan komma att begränsa utformningsmöjligheterna. Likaså kan riksintresset Selångersfjärden begränsa placering och utformningen.

Byggandet av en ny trafikplats i kombination med ett nytt triangelspår medför mycket stor påverkan på landskapsbilden.

6.1.7 Anslutning Blåberget/Töva

Om anslutningen till Blåbergets avfallsanläggning utformas som en trafikplats tillskapas en säker anslutning med god framkomlighet där ändå hastighetsstandarden på E14 kan bibehållas. Trafikplatsen kan också utformas så att den blir en naturlig start på fyrfältsvägen. Om det visar sig möjligt att samordna trafikplatsen med anslutningen mot Töva måste konsekvenserna för exempelvis närboende särskilt beaktas.

6.2 Funktionsmål – Tillgänglighet

En utbyggnad av E14 till fyra körfält med mötesseparering ger god tillgänglighet för resor och transporter, såväl för arbetspendling med bil eller kollektivt som för näringslivets transporter. Tillgängligheten för kollektivtrafiken kan vid behov ytterligare förbättras genom att särskilda busskörfält kan anläggas vid anslutningen E14/Timmervägen.

Genom att gång- och cykeltrafiken planeras att helt separeras från den nya vägen förbättras tillgängligheten också för dem. Idag är de hänvisade till smala vägrenar på E14.

Genom att planerade åtgärder syftar till att förbättra tillgängligheten för olika transportslag kan fler trafikantgruppers behov bättre tillgodoses. På det sättet tillskapas ett mer jämställt transportsystem.

6.3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser (Hänsynsmål)

Ett antal olika alternativa lösningar för E14 finns, men inget av dem är fastlagda. I det fortsatta utredningsarbetet kommer en lokaliseringsutredning att göras för att utvärdera vilket alternativ som bäst uppfyller satta projektmål. I denna kommer vidare utredning av de olika alternativens miljöpåverkan att göras och utgöra en del av underlaget inför val av lokalisering.

Val av väglösning och geografiskt läge har inte gjorts i detta skede och kommer att göras i kommande skeden, bl.a. i den lokaliseringsstudie som ska göras härnäst. Då det i detta skede inte går att säga något om var vägen kommer att gå eller hur den kommer att utformas, utan enbart lyfta fram de värden som finns går det inte att dra några långtgångna konsekvenser av de olika alternativen, utan enbart generella konsekvenser och rekommendationer kan beskrivas.

6.3.1 Buller

Den prognostiserade trafikökningen, samt tilltänkta hastighetsökningen innebär att ljudnivån ökar nära vägen. I anslutning till vägen finns ett trettiotal bostäder vilka redan i dagsläget är påverkade av buller från befintlig väg, samt från järnvägen. Störningen för de boende kommer troligen att öka, hur mycket och antalet berörda bostäder är beroende av vilket vägalternativ som väljs. Hur stor påverkan blir kommer att utredas vidare i kommande utredningssteg. De åtgärder som kan bli aktuella är skärmar/vallar eller fasadåtgärder. Vilka åtgärder som kommer att göras bestäms av vad som är tekniskt möjligt och samhällsekonomiskt motiverat. Vid bedömning av behov av bullerskyddsåtgärder beaktas även buller från närbelägna järnvägssträckor.

6.3.2 Kulturmiljö

Vägplanen kommer delvis att beröra utkanten av Selånger-Kungsnäs riksintresseområde. Då det är en mycket liten del av riksintresseområdet som berörs bedöms det inte vara troligt att påtaglig skada kan uppkomma. Konsekvenserna är också beroende av vilket alternativ som väljs. Generellt kan sägas att de alternativ som innebär mindre ianspråktagande av ny mark även innebär en mindre påverkan.

Det fortsatta utredningsarbetet får klargöra vilken påverkan vägplanen får på kulturmiljön. I detta arbete kommer en arkeologisk utredning att genomföras.

6.3.3 Natur- och vattenmiljö

Vägplanen kommer delvis att beröra Selångersån, vilket är ett riksintresseområde för naturmiljön. Genom hänsyn vid upprättandet av vägplanen bör någon påtaglig skada på naturmiljön inte behöva uppkomma. Val av utformning och lokalisering bör göras så att påverkan på riksintresset, samt övriga naturvärden minimeras.

6.3.4 Rekreation och friluftsliv

Ny sträckning av vägen fragmentiserar landskapet samt skapar en barriär mellan olika områden. Bullernivåerna från biltrafik som kommer närmare friluftsområden upplevs även som mer störande. Oavsett vilket alternativ som väljs kommer barriäreffekten att öka i och med att vägen byggs om till en fyrfältsväg med höjd hastighet. Genom välanpassade passager för oskyddade trafikanter kan dessa effekter motverkas.

6.3.5 Naturresurser

Utbyggnad och nydragning av vägen kommer att ta ny mark i anspråk. Den marktyp som främst kommer att beröras är skogsmark, där det idag bedrivs ett aktivt skogsbruk, samt jordbruksmark.

Påverkan på dricksvatten sker främst i byggskedet, då sprängningar och vibrationer kan skada enskilda brunnar.

Om ny sträckning av vägen kommer närmare de enskilda vattentäkterna ökar risken för att de ska förorenas i samband med exempelvis en olycka, eller påverkas av vägsaltet.

Beroende på hur vägen anläggs finns risk för en negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten. Risken för en negativ påverkan är främst i samband med anläggningsarbeten, samt vid en eventuell olycka. Genom att skyddsåtgärder som hindrar föroreningar från att nå vattenförekomsterna vidtas kan dessa konsekvenser minimeras.

6.3.6 Markföroreningar

I samband med byggandet av vägen finns risk för spridning av föroreningar. Dessa kan härröra dels från eventuell förekomst av tjärasfalt i befintlig beläggning, men även från förorenade massor som påträffas. I den fortsatta planeringen måste dessa risker beaktas för att förhindra att spridning av föroreningar sker till omgivande miljö.

6.4 Säkerhet (Hänsynsmål)

En utbyggnad av E14 till fyra körfält med mötesseparering ger god trafiksäkerhet. Gående och cyklister planeras att helt separeras från den nya vägen vilket också ger en klart förbättrad säkerhet även för dem.

Vid anslutningen E14/Timmervägen finns idag inga ordnade passager för gående och cyklister. Om befintlig cirkulationsplats behålls behöver den kompletteras med det för att uppnå en god säkerhet. Vid en ny korsningslösning (ny cirkulationsplats eller trafikplats) tas hänsyn till de gång- och cykeltrafikanterna vid utformningen vilket möjliggör en god säkerhet för dem.

6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

E14 och järnvägen löper på stora delar av sträckan parallellt med varandra. Detta gör att störningen i form av främst buller samverkar.

En ny väg med bättre standard resulterar i en ökad trafik och högre hastigheter, vilket innebär ökade utsläpp av klimatpåverkande ämnen och luftföroreningar.

Planen syftar till att styra om delar av trafiken på E14 som i dagsläget går genom södra delen av Sundsvall till att istället trafikera Timmervägen. Detta innebär positiva konsekvenser för boende i anslutning till E14 på denna sträcka.

6.6 Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kan olägenheter och miljöpåverkan förekomma. Dessa störningar gäller främst buller och vibrationer samt påverkan på yt- och grundvatten. I den fortsatta planeringen utreds och föreslås lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder.

6.7 Påverkan på miljökvalitetsmål

Genomförandet av vägplanen har en påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen. Exakt läge för ny väg är inte fastlagt. Beroende på hur denna läggs och vilka skydds- och kompensationsåtgärder som görs blir påverkan olika stor. Genom anpassning av väglinjen i den fortsatta planeringen och väl avvägda skyddsåtgärder kan den negativa påverkan på miljökvalitetsmålen minimeras, och eventuellt leda till förbättringar.

6.8 Miljöbalkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen ska öka.

De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång. Trafikverket har genom sin planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljöarbete samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

6.9 Påverkan på hushållningsbestämmelser

Enligt miljöbalkens 3 kap 1§ ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge. Företrädare ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Främst skogsmark, samt lite jordbruksmark är berörd av ny väg. Exakt läge för ny väg är inte bestämt, vilket gör att påverkan på hushållningsbestämmelserna inte går att bedöma fullt ut.

6.10 Översiktlig kostnadsbedömning

Aktuella alternativa åtgärder kommer att kostnadsbedömas i samband med den lokaliseringsutredning som görs i vägplanens samrådshandling, dvs i nästa skede.

7 Fortsatt arbete

7.1 Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer att användas som underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram som ska godkännas av länsstyrelsen. Om inte projektet antas medföra betydande miljöpåverkan kommer miljöaspekterna att beskrivas i en miljöbeskrivning i planhandlingen.

7.2 Viktiga frågeställningar

Störningar och risker som vägen skapar för närboende i form av främst buller behöver utredas ytterligare och lämpliga lösningar och skyddsåtgärder arbetas fram. Dessa utredningar tas fram i planförslaget, och skyddsåtgärderna tas med på plankartan i den fastställda planen.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att väga in de värden och miljöintressen som finns i området. Intrång i skyddade områden (fornlämningar, strandskyddsområden, biotopskydd, riksintressen m.m.) måste beaktas och utredas vidare.

I anslutning till Selångersån finns risk för översvämningar. Hur risker och skadeverkningar av detta kan undvikas och mildras måste utredas vidare i kommande skeden.

7.3 Tillstånd, dispenser och anmälningar

Genomförandet av planen kan komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. I detta skede har följande identifierats:

- Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kapitlet 9 § miljöbalken för anläggande av nya samt byte av befintliga trummor i de vattendrag som korsar vägen.
- Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken kan krävas om bron över Selångersån ersätts av en ny bro.
- Arkeologiska utredningar behöver utföras enligt 2 kap 11 § kulturmiljölagen (1988:950) där markintrång ska ske i oexploaterad naturmark eller åkermark.

Åtgärder enligt vägplanen kommer troligen att medföra intrång i strandområden och biotoper som är skyddade enligt 7 kap miljöbalken. Detta hanteras vid fastställandet av vägplanen. Eventuella intrång för sidoåtgärder (t.ex. omläggning av enskilda vägar) får hanteras genom föreskriven dispensprövning.

Vilka ytterligare tillstånd och dispenser som kan komma att krävas får utredas i den fortsatta planlägningsprocessen.

7.4 Samråd

Med detta samrådsunderlag kommer de första formella samråden att inledas.

Allmänheten kan vara med och påverka planprocessen genom att närvara vid samråd samt att inkomma med skriftliga synpunkter under tiden vägplanen finns tillgänglig för samråd och granskning. Trafikverket kommer att bjuda in till informationsmöten via annonser.

8 Källor

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

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

Sundsvalls kommun (1996), Vandringsleder, strövstigar, strandleder

Sundsvalls kommun (2015) Naturguide, 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

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

Sveriges geologiska undersökning, SGU (2015) kartvisare, <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-index-sv.html>

Trafikverket (2010) Miljöpolicy TDOK 2010:50

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



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

www.trafikverket.se