



Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för E4 Kongberget-Gnarp

Ställningstagande

Trafikverket har utarbetat lokaliseringsalternativ för E4 Kongberget-Gnarp.

Projektet ska drivas vidare och samrådshandlingens alternativ A3 tillsammans med B, C, D på resterande sträcka ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Ställningstagandet vilar på Trafikverket Region Mitts samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål.

Övriga redovisade alternativ avfärdas från fortsatt planering.

Projektets ändamål och projektmål

De specifika projektmålen tar sin utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ändamålet med projektet har formulerats *”E4 med förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet, som är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar.”*

För Kongberget - Gnarp har de övergripande målen brutits ner till följande punkter:

Funktionsmål

- Mötesseparerad E4
- Vald vägtyp ska uppfylla kapacitetskrav 20 år efter öppningsår
- Referenshastighet 110 km/h
- Planskilda korsningar
- Möjlighet för långsamtgående fordon och gående/cyklister att färdas på ett separat vägnät

Särskilda hänsynsmål

- Projektet ska inte allvarligt försvåra framtida vattenförsörjning i Harmånger
- Karaktären för radbyn i Harmånger ska bevaras
- Möjliggöra fortsatt brukande av jordbruks- och skogsmark
- Anpassa anläggningen till befintliga boendemiljöer
- Projektet får inte allvarligt försvåra en framtida lokalisering av Ostkustbanan
- Lösningar för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik

Motiv

I delområde A har sex alternativ studerats och samtliga alternativ kan huvudsakligen bedömas uppnå projektmålen. Alternativen har för övrigt olika fördelar och nackdelar och ställningstagandet är därför en avvägning mellan intressen, effekter, risker, funktion, mål och lönsamhet. A3 är det alternativ som bedöms tillgodose ändamål och projektmål på bästa sammanvägda sätt. Det som särskilt har talat för A3 är:

- God koppling mot Harmånger med trafikplatser i både norr och söder vilket även skapar möjligheter för en attraktiv kollektivtrafik via centrala Harmånger.
- Södra och norra trafikplatsen anläggs utanför både inre och yttre gräns för grundvattentäkten. E4 passerar vattenskyddsområdet på landskapsbro eller bank, vilket medför möjligheter till effektiva skyddsåtgärder.
- Vägdragningen väster om samhället medför att den barriäreffekt som E4 innebär för Harmånger idag minskas och samhället blir mer sammanhängande. Vägen placeras väster om radbyn, vars karaktär och funktion därmed kan behållas.
- Störningen från E4, i form av buller, minskar för de centrala delarna av Harmånger.
- Korridoren är med sin sträckning anpassad och planerad utifrån befintliga boendemiljöer för att minimera den negativa påverkan.
- Bra byggnadstekniska förutsättningar med relativt små geotekniska risker
- Befintlig E4 kan vara i drift under stora delar av byggtiden. Det gör att den nya sträckningen till stor del kan byggas utan allmän trafik. Det är en fördel ur både arbetsmiljö- och framkomlighetssynpunkt.
- Bra funktion vid omledning på parallellvägnätet i driftskedet.
- Jordbruksmark kommer att tas i anspråk, men en utformning med landskapsbro istället för bank minskar intrånget och barriäreffekterna. De alternativa korridorer som medför mindre intrång i jordbruksmark har inte samma fördelar som A3 vad gäller funktionell koppling till Harmånger, goda byggnadstekniska förutsättningar och samhällsekonomi, vilket sammantaget motiverar intrånget.



På resterande delar finns endast ett alternativ utöver noll-alternativet. E4 i ny sträckning på del B, C och D är en förutsättning för att nå projektmålen.

Samråd

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Region Gävleborg, Sundsvalls, Hudiksvalls, Nordanstigs och Gävle kommuner, andra berörda myndigheter och organisationer, privata verksamhetsutövare, vissa berörda fastighetsägare, samt allmänheten.

Riktlinjer för frågor som är viktig att hantera i det fortsatta arbetet

- Närmare studier av påverkan på jordbruksmarken och hur vägen kan planeras i detalj för att minimera den negativa påverkan. Viktigt att se över och skapa en god tillgänglighet till jordbruksmarkerna – studera behov av planskilda passager närmare, samt hur den nya vägkroppen förändrar avvattningen/avrinningen från jordbruksmarkerna.
- Komplettering av hydrogeologiskt underlag inför projektering, utredning av skydds- och försiktighetsåtgärder vid byggnation i anslutning till vattentäkten. Placering och utformning av dagvattendamm inkl. ledningsnät för omhändertagande av vatten från vägområdet (landskapsbron).
- Bullerskydd för tidigare tysta miljöer.
- Utformning och anpassning av den nya anläggningen till jordbruks- och skogslandskapet – minimera den visuella störningen i dalgången. Minimera påverkan på skogsbryn/komplettera skogsbryn för viltstråk.
- Planering av kollektivtrafiken, busshållplatslägen etc. Placering av rastplats.
- Samverkan med lokala näringslivet. Identifiera nya exploateringsområden och hur de ansluts mot befintligt/framtida vägnät.
- Kulturmiljö - arkeologisk utredning. Fortsatta arkeologiska undersökningar beroende av utredningsresultat och om anpassningar av vägen kan göras
- Naturmiljö - Kompletterande naturvärdesinventering och ev utredning och hantering av skyddsvärda miljöer, arter och liknande

Ärendenummer
TRV 2014/7022
Ert ärendenummer

Sidor
4(4)

Beslutat av
Stefan Engdahl
Dokumentdatum
2018-02-15



Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

Stefan Engdahl

Verksamhetsområdeschef

Trafikverket VO Planering

Bilagor:

- Underlag för ställningstagande, 2018-02-02
- Samrådshandling val av lokalisering, 2017-04-13
- Samrådsredogörelse, 2017-09-22
- Karta korridor A3-B-C-D