

Samrådsredogörelse
E4 Trafikplats Torsboda 3
Timrå Kommun, Västernorrlands Län
Vägplan 2026-03-30



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-03-30

Ärendenummer: TRV 2023/107266

Uppdragsnummer: 182681

Version: 1.0

Kontaktperson: Anne Mannela, Projektledare Trafikverket, 010-123 04 92

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. SAMRÅDSKRETS	5
3. SAMRÅD	6
3.1. SAMRÅD INFÖR LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	6
3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen Västernorrlands län	6
3.1.2. Samråd med Timrå kommun	7
3.1.3. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	7
3.1.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och bolag	9
3.2. SAMRÅD VID UTFORMNING AV PLANFÖRSLAGET	14
3.2.1. Samråd med länsstyrelsen i Västernorrlands län	14
3.2.2. Samråd med Timrå kommun	17
3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer och bolag	20

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter och yttranden samt minnesanteckningar och sändlista med mera finns att ta del av via Trafikverkets diarium, ärendenummer TRV 2023/107266.

1. Sammanfattning

Vägplanens samrådsunderlag daterad 25 oktober 2023 har varit på samråd under perioden 30 oktober till 4 december 2023. Samrådet annonserades i Sundsvalls tidning 28 oktober 2023 samt på Trafikverkets hemsida. Underlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand samt på Timrå kommuns kommunkontor. Brev eller e-post med information om samråd skickades ut enligt sändlista till bland annat Länsstyrelsen Västernorrlands län, Timrå kommun, regional kollektivtrafikmyndighet, Sametinget, berörd sameby och de enskilda som särskilt berörs med flera.

Efter genomfört samråd har samrådsunderlaget reviderats med anledning av inkomna samrådssynpunkter inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Reviderad version av samrådsunderlaget är daterad 26 februari 2024. Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2 april 2024 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Vägplanens samrådshandling daterad 16 december 2024 har varit på samråd under perioden 16 december 2024 till 6 februari 2025. Samrådet annonserades i Tidningen Ångermanland och Sundsvalls tidning 14 december 2024, i Post- och Inrikes Tidningar 13 december 2024 samt på Trafikverkets hemsida. Underlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand samt på Timrå kommuns kommunkontor. Brev eller e-post med information om samråd skickades ut enligt sändlista till bland annat Länsstyrelsen Västernorrlands län, Timrå kommun, regional kollektivtrafikmyndighet, Sametinget, berörd sameby och de enskilda som särskilt berörs med flera. Ett samrådsmöte på orten hölls den 15 januari 2025 i Folkets hus, Söråker. På mötet presenterades Trafikverkets formella process, förutsättningar, vägförslaget och miljökonsekvenser.

2. Samrådsrets

Samrådsretsen inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, samt vid utformning av planförslaget, har avgränsats utifrån krav i lagstiftningen samt en bedömning av vilka som kan antas bli berörda av projektet. Samrådsretsen omfattar Länsstyrelsen Västernorrlands län, Timrå kommun, regional kollektivtrafikmyndighet, Sametinget, berörd sameby och de enskilda som särskilt berörs. Utöver ovanstående krets har samråd hållits med ytterligare samrådsparter, bland annat allmänheten och ett antal övriga statliga myndigheter, organisationer och bolag.

3. Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen Västernorrlands län

Samrådsmöte

Ett samrådsmöte har hållits med länsstyrelsen 11 december 2023. På mötet presenterade Trafikverket samrådsunderlagets innehåll i korthet, projektets förutsättningar och tänkbara miljöeffekter.

Skriftligt yttrande

Länsstyrelsen har lämnat ett yttrande på vägplanens samrådsunderlag daterat 25 oktober 2023. Länsstyrelsen bedömer att förslaget till samrådsunderlaget i stort är tillräckligt för att ge en bild av förutsättningar och effekter av projektet men att de har några synpunkter som bör arbetas in. Det gäller ett förtydligande gällande naturvårdsobjektet/sumpskogen norr om E4 i den västra delen av projektet som bedöms ha ett påtagligt naturvärde. Om naturvärdesobjektet riskerar att påverkas bör det tydliggöras i samrådsunderlaget. Trafikverket bör också tydliggöra delen kring miljö kvalitetsnormer för vatten. Det är viktigt att alla berörda vattenområden beskrivs i samrådsunderlaget. Det gäller också den ännu ej beslutade grundvattenförekomsten belägen i Indalsälvens delta. Samrådsunderlaget bör också beskriva hur verksamheten kan påverka och eller bidra till att berörda miljö kvalitetsmål uppnås.

I samma yttrande angav länsstyrelsen ett antal synpunkter som Trafikverket med fördel kan ta med sig i arbetet med vägplanens samrådshandling:

- Inom området mellan den planerade trafikplatsen och Bölesjön kan det beroende på utformningen av vägen behövas en arkeologisk utredning.
- Det bör redogöras för hur hänsyn kommer att tas till det naturvärdesobjekt som identifierades under naturvärdesinventeringen som genomfördes som del av kommunens detaljplanarbete och som ligger inom projektområdet.
- En inventering av invasiva arter bör genomföras, med ambitionen att inte bara förhindra spridning utan även ta bort de invasiva arter som finns inom projektområdet.
- Skulle naturvårdsobjektet/sumpskogen med bedömt påtagligt naturvärde hamna inom de ytor som ska exploateras för trafikplatsen så behöver Trafikverket även utföra en grodinventering under lämplig period på våren för att få en bild av bland annat vilka arter som finns.
- Det är av största vikt att Trafikverket utformar den framtida trafikplatsen så att risken för trafikproblem vid halka och snöfall minimeras.
- Trafikverket bör i god tid redovisa en masshanteringsplan av lämplig omfattning, som är enkel och rationell för byggledning, entreprenörer och berörda tillsynsmyndigheter att följa och planera utifrån. För förväntat överskott av framför allt bergmassor bör Trafikverket redovisa de alternativa omhändertaganden som kan komma i fråga. Om uppläggning i terrängen övervägs bör Trafikverket redovisa minst en tänkbar lokalisering för uppläggning samt bedömd prövning enligt miljöbalken.

- För planerad markmiljöprovtagning och analys bör Trafikverket redovisa en rutin för detta.
- Den inverkan på vattenmiljön som vägplanen kommer att kunna ge upphov till behöver beskrivas i kommande samrådshandling. Beskrivningen behöver vara särskilt tydlig för dagvattenhantering och påverkan därav. Metoder för dagvattenhantering behöver utformas med hänsyn till vattenförekomsternas miljökvalitetsnormer.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna. Samrådsunderlaget har uppdaterats med förtydliganden av projektets påverkan på naturvärdesobjektet som avses, miljökvalitetsnormer för vatten och miljökvalitetsmål, enligt önskemål, bland annat med den ännu ej beslutade grundvattenförekomsten i Indalsälvens delta.

Övriga synpunkter har tagits med i arbetet med vägplanens samrådshandling.

En riktad inventering av groddjur genomfördes i sumpskogen under 2024 inom ramen för detaljplan Torsboda Nord. Resultatet visade att det inte förekommer någon lek, det vill säga att området inte nyttjas för föryngring och uppväxt av groddjur.

En kompletterande arkeologisk utredning genomfördes under fältsäsongen 2025.

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkande

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2 april 2024 att vägplanens förslag till åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med Timrå kommun

Trafikverket har haft avstämningsmöten och samordningsmöten med Timrå kommun och det kommunägda bolaget Torsboda Industrial Park (TIPAB) löpande under projektiden.

I sitt formella yttrande på vägplanens samrådsunderlag skriver Timrå kommun att kommunen är drivande i att en ny trafikplats kommer på plats och är en aktiv part i processen. De skriver att trafikplatsen utgör en förutsättning för att etablering av verksamheter i Torsboda ska kunna ske på ett säkert och hållbart sätt.

Kommunen har inget att erinra mot framtaget underlag och delar Trafikverkets bedömning att projektet inte förväntas medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunen ser främst masshanteringen och möjlig påverkan på grundvatten som extra känsliga frågor och kommunen har gärna en aktiv dialog gällande dessa i den fortsatta processen.

Kommunen avser också inom kort att påbörja framtagandet av en fördjupad översiktsplan över Torsbodaområdet med omnejd. Kommunen ser Trafikverket som en viktig dialogpart i planeringen av området och önskar ha en fortsatt bra dialog i kommande arbete.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och kommer att ha en fortsatt dialog med Timrå kommun i frågor gällande trafikplatsen och kommunala planer.

3.1.3. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Samrådsmöten

Trafikverket har samrått med Kollektivtrafikmyndigheten (KTM, Din Tur) i Västernorrlands län. Möten har hållits i juni och september 2023 med syfte att presentera det pågående arbetet med den planerade trafikplatsen och ta del av KTM:s planer för kollektivtrafiken och deras önskemål gällande hållplatser med mera.

Skriftligt yttrande

KTM har även lämnat ett yttrande angående vägplanens samrådsunderlag. Där skriver de att de inte känner till busslinjen mellan Sundsvall-Kramfors och att det bör förtydligas i samrådsunderlaget att Ybuss är en kommersiell linje.

KTM skriver att de ställer sig mycket positivt till en anläggning av fyra hållplatslägen, ett på varje på- och avfart. KTM ställer sig emot förslaget att bygga två hållplatslägen, varav ett på av- och ett på påfarten mot sydväst. Ifall Trafikverket inte avser att bygga de fyra föreslagna hållplatslägena bör hållplatslägena placeras på påfarten närmast rondellerna för att skapa förutsättningar för vändande trafik från norr och söder.

Dessutom önskar KTM att samrådsunderlaget kompletteras med de krav angående hållplatsernas utformning som har kommunicerats till Trafikverket.

Om kollektivtrafikförsörjning ska möjliggöras även innan trafikplatsen är färdigställd måste det finnas såväl tillfälliga hållplatslägen under byggtiden som en trafiksäker övergång från respektive hållplatsläge.

KTM önskar fortsatt samarbete med Trafikverket och projekterings- och byggtreprenören angående hållplatserna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna. I samrådsunderlaget har det uppdaterats att Ybuss är en kommersiell busslinje.

I skedet samrådsunderlag inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan var det ej beslutat om trafikplatsen kommer att ha två eller fyra hållplatslägen. I granskningshandlingen daterad 20 februari 2026 planeras två hållplatser placerade på vardera avfartsrampen. Trafikverkets bedömning är att antalet busshållplatser är möjligt att komplettera om kapacitetsbehov skulle uppstå.

Trafikverket föreslår fortsatt samråd med KTM för att diskutera hållplatsernas utformning.

3.1.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Totalt inkom synpunkter från två enskilda under samrådsperioden.

En synpunkt handlade om infarten till en fastighet. Fordon med släp och lastbilar har svårigheter att komma in och ut från fastigheten. Avståndet mellan grindarna i viltstängslet och E4 skulle behöva vara längre för att inte släpet ska sticka ut på vägen medan man stannar för att öppna grindarna. Anslutningen används även ibland av trafikanter på E4 som rastplats eller parkering och fastighetsägaren önskar skyltning för att förhindra detta. Fastighetsägaren önskar att anslutningen åtgärdas i samband med projektet.

Den andra synpunkten handlade om risk för ras, skred och liknande i området i framtiden. Avsändaren anser att dessa risker inte har analyserats och presenterats tillräckligt och önskar att de utreds och analyseras vidare i det fortsatta arbetet. Med anledning av riskerna önskar avsändaren att avverkade områden återplanteras med blandskog för att binda berörd mark.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna.

Om åtgärderna för trafikplatsen sträcker sig till berörd fastighet och om åtgärderna kommer att inkludera justering av befintligt viltstängsel kommer Trafikverket att studera problemet och möjligheterna att åtgärda detta. I annat fall vidarebefordras synpunkten till Trafikverket Planering.

Vad gäller risk för framtida massrörelser är detta något som Trafikverket tar på allvar. Omfattande geotekniska undersökningar har genomförts och markstabiliteten så väl som eventuella risker för ras och skred har utretts noggrant. Resultaten från de geotekniska undersökningarna har visats att marken består av jordar som inte är känsliga för skred, ras eller sättningar.

Industriableringarna på båda sidor E4 följer separata processer med samråd och möjlighet till överklagan. För dessa processer är Trafikverket inte ansvarig myndighet.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och bolag

MittSverige Vatten & Avfall AB

Timrå Vatten AB informerar om att de har VA-ledningar i den västra delen av utredningsområdet som måste tas hänsyn till.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. Alla ledningsägare bjuds in till särskilda ledningssamordningsmöten. Närliggande verksamheter kan ha behov av vatten och avlopp vilket detta projekt kan behöva ta hänsyn till. Trafikverket föreslår fortsatt utredning och samråd.

Servanet

Servanet AB meddelar att det finns fiberoptiska ledningar inom området som omfattas av sekretess. Detta fiberoptiska stråk är det som kallas för Nordlink där Telia/Skanova är avtalspart mot Trafikverket. Servanet har dock intresse av att delta i samordningsmöten. Servanet har även en servis till en av Trafikverkets egna anslutningspunkter i höjd med bensinmacken Circle K. De önskar att bli kontaktade så snart som möjligt om någon ledning behöver flyttas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket kommer att bjuda in samtliga berörda ledningsägare till ledningssamordningsmöten gällande befintliga ledningar och eventuella framtida behov av ledningar.

Polisen

Polismyndigheten Polisregion Nord undrar om Trafikverket har tänkt på en eventuell kontrollplats för dem att arbeta på i det aktuella området. För dem skulle det vara en strategiskt bra plats.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket har inte planerat en kontrollplats för polisen i området. Projektet finansieras i sin helhet av det kommunala bolaget Torsboda Industrial Park, vilket sätter ramarna för omfattningen av åtgärderna. Trafikverket anser att det inte är lämpligt att stanna fordon inom området kopplat till befintlig problematik med trafikstörningar i Torsbodabacken.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på de investeringar som Trafikverket gör för att förbättra framkomligheten, höja trafiksäkerheten och skapa en funktionsenlig och smidig lösning för trafiken i och med planeringen av det nya industriområdet i Torsboda. E4:an utgör navet i godstrafiken både för regionen och för hela norra Sverige. Stopp på sträckan får konsekvenser för hela näringslivet. Även relativt korta stopp får stora konsekvenser. I dag

har många transporter sina start- och målpunkter i området genom SCA:s virkesterminal och Deltaterminalen i Söråker.

Sveriges Åkeriföretag vill se en utvidgning av utredningsområdet så att de omfattar hela sträckan från Indalsälvens delta så att hela Torsbodabacken kommer med.

De har inget att erinra om trafikplatsens utformning men de lyfter några medskick:

- Ta höjd för att på- och avfarter ska klara de krav som gäller för längre lastbilar upp till 34,5 meter.
- Behov av säkra uppställningsplatser i anslutning till etableringen.
- Ta höjd för framtida tankinfrastruktur som kommer ställa andra krav än dagens bränsle.
- Säkerställa att trafikplatsen inte påverkas av drivbildning av snö.
- Givet de geografiska utmaningarna är det viktigt att ta med sig frågan om möjlighet att kunna omleda trafiken i händelse av olycka eller blockering av E4:an.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna. Samrådsunderlaget uppdateras med att många transporter har sina start- och målpunkter i området.

Utredningsområdet är det område inom vilket länsstyrelsen fattar beslut om projektets betydande miljöpåverkan. Det är området inom vilket detaljerade förutsättningar, tänkbara utformningar och åtgärder studeras. Inom detta projekt studeras åtgärder för en ny trafikplats som ska ansluta till de planerade industriområdena i Torsboda. Syftet är inte att lösa befintliga problem i Torsbodabacken. Trafikverket är dock väl medvetna om problembilden. Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 kommer att beaktas så långt som det är möjligt inom ramarna för projektet. Bedömningen är att studerade lösningar inte förvärrar situationen med befintliga problem i Torsbodabacken. Anläggningen bedöms heller inte omöjliggöra åtgärder som kan förbättra trafiksituationen framöver.

Vad gäller de övriga medskicken har projekteringen inkluderat att trafikplatsen klarar av upp till 34,5 meter långa fordon. Det har inte planerats för uppställningsplatser på aktuell sträcka då behovet framför allt ligger väster om planerade åtgärder. Vid anläggandet av trafikplatsen avses tomma rör grävas ner i marken för att möjliggöra framtida kabeldragningar för exempelvis laddningsinfrastruktur. Den topografiska placeringen på en höjdrygg i landskapet gör att trafikplatsen inte bedöms vara särskilt utsatt för drivbildning. Det finns gott om plats för snömagasin och om problem ändå skulle uppstå finns ytterligare åtgärder som kan vidtas. Detta projekt innefattar inte tillskapandet av en omledningsväg. I och med att E4 rymmer tre körfält längs sträckan finns viss möjlighet för trafik att passera om behov skulle uppstå.

SMHI

SMHI har yttrat sig inom sina kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten), meteorologi och klimatanpassning. De skriver att arbeten nära sjöar, vattendrag och våtmarker och passager över vattendrag bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrauliska förhållandena inte påverkas. De hänvisar till sina fördjupade klimatscenariotjänster för information om framtidens klimat, och lyfter betydelsen av klimatanpassningsåtgärder och att Sveriges arbete med klimatanpassning behöver påskyndas. Hänsyn behöver tas till såväl

långsamma klimatförlopp som stigande havsnivå och förändringar i årstidernas längd som till ändringar i enskilda väderhändelser som värmeböljor och skyfall.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

I utredningen och projekteringen av trafikplatsens avvattningsanpassning varit en viktig del. Projekteringen följer Trafikverkets normer och krav för infrastrukturprojekt som bland annat innefattar hänsyn till prognostiserade klimatförändringar och stora nederbörds mängder. Trafikplatsens placering på en höjdpunkt i terrängen gör att det generella vattenflödet påverkas marginellt och diken har anpassats för att minimera störningar av de naturliga hydrauliska förhållandena.

Torsboda Industrial Park AB (TIPAB)

Torsboda Industrial Park AB har inget att erinra mot samrådsunderlaget och föreslagen bedömning. De ställer sig positiva till trafikplatsen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten har inga särskilda synpunkter i detta skede mer än att man delar uppfattningen att det vore bra med en trafikplats som är utformad enligt en så kallad ruterlösning som ger bra säkerhet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att lämna ett platsspecifikt yttrande och hänvisar till sina allmänna riktlinjer som bifogas yttrandet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI noterar att betydande marknivåhöjningar avses utföras intill vägområdet och förutsätter att detta beaktas, avseende stabiliteten, i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkten. Omfattande geotekniska undersökningar har utförts inom ramen för projektet. Resultaten visar att de geotekniska förhållandena generellt är goda. På platser där det förekommer torv föreslås utskiftning som förstärkningsåtgärd. Vid skärningsslänter ska erosionsskydd utformas.

Trafikplatsens utformning och lokalisering möjliggör goda anpassningsmöjligheter till de intilliggande detaljplanernas krav och kommande utformning.

Region Västernorrland

Region Västernorrland delar Trafikverkets bedömning att projektet *inte* kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Region Västernorrland ser positivt på att en planskild trafikplats tillskapas på E4 vid Torsboda i syfte att möta transportbehoven för de verksamheter som planeras i industriområdena på båda sidor om E4.

Region Västernorrland vill lyfta ett antal frågor inför den fortsatta planeringen, och deltar gärna i fördjupade diskussioner som bidrar till kunskapsuppbyggnad.

Ett prioriterat område i länets regionala utvecklingsstrategi är att ha ett sammanbundet logistiksystem som ger minskad klimatpåverkan från länets transportsektor. Då de planerade industrierna kan generera behov av tung fordonstrafik som drivs på olika typer av drivmedel, till exempel el och biogas, både under uppbyggnadsskedet och driftfasen ser Region Västernorrland att man redan nu vid planeringen av trafikplatsen tänker in tank- och laddningsinfrastruktur för dessa fordon.

Region Västernorrland välkomnar att frågor om utformning och gestaltning tas på allvar och skickar med att klimatanpassningsåtgärder är viktiga i sammanhanget. De vill flagga för att man bör fundera kring hur väl torra och magra ängsliknande miljöer klarar framtida skyfall och översvämningar som väntas bli både kraftigare och mer frekventa. De ser gärna att den dagvattenutredning som ska tas fram även belyser övriga markytors förmåga att ta emot stora mängder vatten.

Region Västernorrland ser positivt på samordning med övriga pågående projekt i området för att om möjligt kunna återanvända överblivna massor i närområdet.

Det är positivt att tillgänglighet och trafiksäkerhet för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter inom trafikplatsen ingår i projektmålen. Det är även viktigt hur själva hållplatserna utformas vad gäller exempelvis tillgänglighet, trygghet och bekvämlighet.

Region Västernorrland ser även att möjligheterna att förbättra trafiksäkerheten i den södra delen av utredningsområdet – där korsningen till Hässjövägen och Rigstavägens påfart ligger – bör tas med i den fortsatta planeringen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna.

Vid anläggandet av trafikplatsen avses tomma rör grävas ner i marken för att möjliggöra framtida kabeldragningar för exempelvis laddningsinfrastruktur.

Utredning av möjlig placering av laddningsinfrastruktur ligger inte inom ramen för Trafikverkets uppdrag.

Klimatanpassning har varit en integrerad del i utredningsarbetet exempelvis vid dimensioneringen av anläggningens avvattningssystem. Tack vare de gynnsamma topografiska förhållandena ansamlas inga stora vattenvolymer i händelse av skyfall utan leds bort genom naturlig avrinning. Väganläggningens sidoområden landskapsanpassas bland annat genom att återanvända befintliga avbaningsmassor. Dessa består av naturligt mager vegetation och magra och genomsläppliga jordar som bedöms stå emot både kraftiga skyfall och torka.

Samordning med närliggande projekt exempelvis gällande masshanteringen i området sker löpande. Optimeringar av anläggningen har gjorts bland annat i syfte att minska projektets masshantering.

Trafikverket har haft möten med KTM under vägplanens samrådshandlingsskede där busshållplatsernas utformning diskuterats.

Framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 finns med som ett av projektmålen i projektet och det är Trafikverkets avsikt att beakta dessa delar så långt som det är möjligt inom ramarna för projektet. Syftet med projektet är dock inte att lösa befintliga problem i Torsbodabacken utan att skapa en ny trafikplats som ansluter till de planerade industriområdena i Torsboda. Bedömningen är att studerade lösningar inte förvärrar

situationen med befintliga problem i Torsbodabacken. Anläggningen bedöms heller inte omöjliggöra åtgärder som kan förbättra trafiksituationen framöver.

Övriga myndigheter, organisationer och bolag

Följande myndigheter, organisationer och bolag har meddelat att de inte har något att erinra:

- Svenska kraftnät
- Skogsstyrelsen
- Jordbruksverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Tillväxtverket
- Sundsvalls kommun
- Elsäkerhetsverket
- Sametinget
- Försvarsmakten

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med länsstyrelsen i Västernorrlands län

Skriftligt yttrande

Nedan redovisas Länsstyrelsens synpunkter på vägplanens samrådshandling. Länsstyrelsen bevakar bland annat de allmänna intressena.

Länsstyrelsen delar samrådshandlingens slutsatser om vägplanens påverkan på vattenmiljön och möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster.

Grundvatten: Trafikverket beskriver i samrådshandlingen att en sänkning av marknivån kan påverka grundvattnet men att påverkan bedöms bli liten och att undantaget från anmälnings- eller tillståndsplikten i 11 kap. 12 § miljöbalken därmed kan tillämpas. Trafikverket har dock inte närmare redovisat vad de grundar sin bedömning på. Länsstyrelsen vill därför upplysa om att det är verksamhetsutövaren som har bevisbördan för att visa att undantaget i 11 kap. 12 § är tillämpligt. Beviskravet är mycket starkt.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver redovisa hur verksamheten kommer att påverka grundvattnet samt redogöra för varför de bedömer att det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen kommer att skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Kulturmiljö: Handlingen ger en bra bild av områdets kända kulturmiljöer samt utredningsbehov för att identifiera hittills okända fornlämningar. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att planen får måttliga konsekvenser för kulturmiljövärden.

Risk och säkerhet: Backen i Torsboda är ett känt problemområde vid kraftiga snöfall eller ishalka. På grund av den kraftiga stigningen i norrgående fält blir det ofta stopp i ett eller flera körfält. I underlaget nämns inte detta. Ett varmare klimat överlag behöver inte nödvändigtvis ge färre störningar utan snöfallen kan snarare bli kraftigare och nollgenomgångarna fler med större problem med ishalka.

I utformningen av trafikplatsen behöver Trafikverket ta hänsyn till detta och anpassa trafiklösningen så att det inte tillförs fler problem på den norrgående sträckan, varken under byggtid eller när trafiklösningen är färdigställd.

Masshantering: Projektet innebär en omfattande masshantering och ett överskott av jord- och bergmassor förväntas. I god tid innan byggstart bör det framgå hur stor andel av överskottsmassorna som planeras användas i projektet, exempelvis till ny vägunderbyggnad, hur stor andel som har säkerställd avsättning på annat sätt (utanför projektet) och hur stor andel av överskottsmassorna som blir över utan avsättning. Vid ett överskott som det inte finns någon avsättning för bör det finnas en konkret plan för hantering av dessa massor, genom exempelvis deponi.

För hantering av jord- och bergmassor och annat material är det viktigt att det finns tillräckligt med lämpliga ytor avsatta.

Sammanfattningsvis bör det finnas någon form av masshanteringsplan. De kommande sakprövningar som kan bli aktuella, exempelvis för hantering av överskottsmassor, bör anges.

Naturmiljö: Trafikverket har beaktat och tillmötesgått Länsstyrelsens synpunkter om inventering, spridningsbegränsning och eventuell utrotning av den invasiva arten blomsterlupin inom projektområdet.

Länsstyrelsen anser att de planerade åtgärderna torde vara tillräckliga för att begränsa spridning, såtillvida att de genomförs.

Vidare görs i samrådsunderlaget bedömningen att vägprojektet kommer att kunna undvika direkt påverkan på sumpskogen med påtagliga naturvärden som är belägen i västra delen av utredningsområdet. Eftersom sumpskogen och dess naturvärden är beroende av fungerande lokal hydrologi för kontinuerlig tillförsel av vatten, bör åtgärder vidtas för att säkerställa fri passage av vatten och därmed även undvika indirekt påverkan under arbetets gång.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att planen får måttligt negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden i området.

Artskydd: Naturvärdesinventeringen (SIS 199000:2023) är utförd under en lämplig tidpunkt på säsongen.

Ingen fågelinventering är utförd. En allmän fågelinventering är ett viktigt komplement vid kartläggningen av områdets biologiska mångfald. Resultatet ger också ett underlag till bedömningen om det behövs fördjupade artinventeringar för vissa fågelarter.

Länsstyrelsen har ingen mer information om arter i området än det som finns rapporterat i Artportalen och som också presenteras i samrådsunderlaget.

Det framgår inte av underlaget om Trafikverket i samband med NVI:n exempelvis eftersökt hålträd i de biotoper med påtagligt naturvärde och där förutsättningar kan finnas för hålhäckande arter. Som Länsstyrelsen lyft i tidigare skede så bedömer Länsstyrelsen dock att det nu framtagna underlaget räcker, under förutsättning att de identifierade naturvärdesbiotoperna, och främst då sumpskogen, inte riskerar att påverkas.

Trafikverket bör också, som Länsstyrelsen också påpekat tidigare, inte hänvisa till inventeringen av Mnemosynefjäril, då inventeringen inte är genomförd under rätt tidpunkt på året för både fjäril och värdväxt.

I naturvärdesinventeringen observerades revlumner, blåsippa och nattviol och det nämns att de är vanliga arter. Länsstyrelsen vill upplysa om att för att senare kunna härleda till hur Trafikverket har tänkt angående fridlysta arter bör Trafikverket komplettera med en egen bedömning om det krävs artskyddsdispens eller inte samt vad Trafikverket i så fall baserar sin bedömning på för kunskapsunderlag.

Denna ska finnas dokumenterad. Olika arter kräver olika slags utredningar och träffas olika av lagstiftningen beroende på vilken paragraf som arten är fridlyst enligt. Även hur lokal nivå/population avgränsats behöver uppges.

Invasiva främmande arter: Det är positivt att Trafikverket avser att inventera området på invasiva främmande arter innan byggstart för att kunna hantera massor på ett säkert sätt och minska risken för spridning av dessa. Länsstyrelsen informerar om att arterna vresros och blomsterlupin föreslås även omfattas av nationell lagstiftning för invasiva främmande arter och kan komma att omfattas av liknande förbud som EU-arterna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och information.

Trafikverket kontrollerar regelbundet grundvattennivåer i installerade grundvattenrör och utreder fortsatt grundvattenpåverkan i projektet. Tekniska detaljer redogörs inte för i detalj i plan- och miljöbeskrivningen men i underlagshandlingar finns mer detaljerad

information om den preliminära bedömningen att det är uppenbart att ingen skada sker på allmänna eller enskilda intressen på grund av påverkan på vattenförhållandena. De två huvudskälen är att område för grundvattenpåverkan bedöms bli liten och att inga allmänna eller enskilda intressen har identifierats inom ett område som sträcker sig långt utanför området för grundvattenpåverkan trots ett omfattande arbete med att eftersöka sådana intressen. Underlagshandlingar angående bedömningar av grundvattenpåverkan och intressen delges länsstyrelsen i samband med granskning av plan.

Eftersom föreslagen trafikplats, med hög kapacitet, ligger öster om den del av Torsbodabacken som huvuddelen av trafikproblematiken finns bedöms inte trafikplatsen tillföra fler trafikrelaterade problem. Valet av en så kallad ruterlösning för trafikplatsen med väl anpassade lutningar på ramper ger god möjlighet att justera hastigheten samt ger sträckor med buffertkapacitet om köbildning uppstår utan att påverka trafikflödet på primärvägen (E4). Detta har förtydligats ytterligare i plan- och miljöbeskrivningen i vägplanens granskningshandling, se avsnitt 6.1 "Trafik och användargrupper" som beskriver effekter och konsekvenser av projektet.

Trafikverket arbetar med att hitta ett vägförslag för att i möjligaste mån minska masshanteringen utifrån projektets givna förutsättningar. Beräkningar utifrån projekterat förslag och geotekniska undersökningar kan med relativt god precision förutsäga volymer för schakt och fyll samt materialets tekniska egenskaper. Det ger underlag för produktionsplaneringen och därmed behovet av ytor/tillfälliga nyttjanderätter. I det kommande bygghandlingsskedet kommer mer detaljerade beräkningar att tas fram. Entreprenören kan sedan ytterligare optimera masshanteringen utifrån de ramar som projektet ger. Mekanisk bearbetning, exempelvis krossverk och sortering av massor kan komma att kräva anmälan eller tillstånd vilket behöver hanteras i annan ordning än via vägplanen. Det samma kan exempelvis gälla för hantering och transport av förorenade asfaltmassor. Detta och övriga sakprövningar som kan antas bli aktuella för projektet redogörs för i granskningshandlingen.

Den sumpskog som identifierades vid naturvärdesinventeringen och som ligger på Timrå kommuns fastighet avverkades senhösten 2024 och har därmed förlorat många av de värden som biotopen hade. Stora delar av den nu avverkade sumpskogen och bäckens avrinningsområde ligger inom yta för detaljplan Nord (detaljplan för Torsboda 4:29 m.fl.). Trafikplatsprojektet planerar inte att förändra flödesvägar och principerna för den befintliga avvattningslösningen. Samordning kan oavsett behövas med planerade åtgärder på detaljplanerna som gränsar mot väganläggningen, bland annat med avseende på avvattningsfrågor.

I naturinventeringens inledande fas där befintligt underlag studeras gjordes bedömningen att en riktad fågelinventering inte var motiverad utifrån miljöns beskaffenhet och tidigare observationer i området. Denna bedömning kvarstår även efter den gjorda fältdelen i naturvärdesinventeringen. Vissa försiktighetsåtgärder planeras dock att vidtas. Exempelvis att avverkning planeras att ske utanför fåglarnas häckningstid.

De västra delarna av planerad trafikplats är till stor del avverkad. I de östra delarna finns brukad skog av olika ålder som kommer att behövas tas ner inom vägplanens markanspråk. Inom enstaka delar av markanspråket bedöms vissa ytor och träd kunna behållas. I enlighet med standarden för naturvärdesinventeringar noteras viktiga värdeelement, exempelvis hålträd i den mån det påträffas vid inventeringen, men det görs ingen riktad inventering. Inga sådana värdeelement har observerades under inventeringstillfället.

Angående mnemosynefjärilen ska Trafikverket i kommande handlingar förtydliga att den gjorda inventeringen har utförts för att bedöma förutsättningar och habitat generellt och inte explicit för förekomsten av fjärilen eller dess värdväxt.

Trafikverket tackar för informationen angående artskydd och det regelverk som gäller kring dessa frågor. Trafikverket har utrett frågan och bedömer att det inte är aktuellt att söka artskyddsdispens för arterna nattviol, blåsippa och revlumner. Detta grundar sig på att syftet med föreslagna åtgärder inte är att skada växterna, utan att påverkan på växterna blir en konsekvens av åtgärdsförslaget i vägplanen. Därmed bör inte förbudet i artskyddsförordningen 8 § eller 9 § nödvändigtvis aktualiseras om (1) arten är livskraftig (LC), (2) skadan inte påverkar artens bevarandestatus negativt och (3) om de skadande åtgärderna är en konsekvens av det faktiska syftet av exploateringen. Nattviol, blåsippa och revlumner har alla statusen "livskraftig" (LC) enligt den svenska rödlistan och är frekvent förekommande både lokalt och regionalt.

3.2.2. Samråd med Timrå kommun

Samrådsmöten

Trafikverket har löpande haft avstämningsmöten och samordningsmöten med Timrå kommun och det kommunägda bolaget Torsboda Industrial Park AB (TIPAB) under projektets gång.

Skriftligt yttrande på vägplanens samrådshandling

Vid samråd med samrådshandlingen som grund meddelar kommunen att de är drivande i att en ny trafikplats kommer på plats och är en aktiv part i processen. Trafikplatsen utgör en förutsättning för att etablering av verksamheter i Torsboda ska kunna ske på ett säkert och hållbart sätt. Kommunen har tillsammans med TIPAB en dialog med Trafikverket under projektets gång där eventuella synpunkter behandlas löpande.

Timrå kommun har inget att erinra gällande framtaget underlag och har inga synpunkter att framföra gällande samrådet.

I sammanhanget vill Timrå kommun understryka att det finns tydliga motiv till att ett genomförande av trafikplats Torsboda 3 bör vara av statligt intresse. Därav anser kommunen fortsatt att trafikplatsen ska finansieras genom statliga medel.

Skriftligt samråd beträffande vägplaneförslagets intrång på berörd detaljplan

Den 20 mars 2026 svarade Timrå kommun på Trafikverkets begäran om yttrande angående detaljplan Torsboda 1:2 m.fl Industriområde för energiintensiv verksamhet (2262-P2023/3). Underlaget omfattade brev daterat den 12 mars 2026 samt bilaga PM Berörd detaljplan.

Timrå kommun svarade att de delar Trafikverkets bedömning att vägplanen innebär en mindre avvikelse mot nu gällande detaljplan och att åtgärden inte motverkar detaljplanens syfte.

Gällande de tillfälliga nyttjanderätterna så delar Timrå kommun Trafikverkets bedömning att vägplanen inte motverkar detaljplanens syfte då mark tas tillfälligt i anspråk under byggtiden. Grund till bedömningen är att trafikplatsen som sådan är en förutsättning till ett genomförande av gällande detaljplan. Det kan således motiveras att tillfällig nyttjanderätt är erforderlig för byggande av trafikplatsen och att den inte strider mot detaljplanens syfte.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för information, synpunkter och yttrandet.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte på orten

Samrådsmöte på orten genomfördes 15 januari 2025 i Söråkers Folkets Hus. På mötet presenterades projektet och det gavs möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor. Information, frågor och synpunkter sammanfattas nedan:

- Information lämnades gällande att området vid Torsbodabacken utgörs till stor del av berg i marken.

Trafikverket tackar för informationen gällande bergförekomst i mark.

- En åhörare tipsade om att det finns en enskild mindre väg sydväst om den planerade trafikplatsen, norr om E4. Vägen korsar järnvägen via en plankorsning som är utrustad med bommar. Vägen skulle kunna vara en tänkbar väg för gång- och cykel till det norra detaljplaneområdet i framtiden.

Trafikverket noterade informationen. Föreslagen plats för gång-och cykelväg ligger utanför projektet.

- Kommer trafikplatsens anslutning mot norr att fortsätta genom skogen och ansluta till Hässjövägen? Den nuvarande infarten till Hässjövägen från E4 upplevs som farlig.

Trafikverket meddelade att det inom föreliggande projekt med trafikplatsen inte ingår att ansluta Hässjövägen till Trafikplatsen även om möjligheten finns i framtiden. Dagens anslutning mellan E4 och Hässjövägen är problematisk ur trafiksynpunkt men ingår inte heller inom ramen för arbetet med trafikplatsen. Trafikverket informerade att Timrå kommun och Trafikverket för övergripande samtal angående vägnätet i området bland annat kopplat till kommunens arbete med en fördjupad översiktsplan för området.

- Från en besökare ställdes frågan hur Trafikverket tänkt med omledningsvägarna under byggnationen av trafikplatsen.

Trafikverket informerade att vägplanen föreslår ytor med tillfällig nyttjanderätt. En temporär förbiledningsväg (förbifart) föreslås byggas strax söder om befintlig E4, vilket ingår som en del av vägplanen. Den är tänkt att användas för E4-trafiken under byggandet av trafikplatsen. Efter att ytorna med tillfällig nyttjanderätt nyttjats färdigt ska marken återgå till fastighetsägaren.

- En markägare ställde frågan hur Trafikverket tänkt att skogsbruket ska fungera när vägplanen föreslår att stänga anslutningar till skogen. Idag finns avlastningsplaner, två på vardera sida om den tilltänka trafikplatsen, som är breda nog för timmerbilar och som i vägplanen föreslås att stängas.

Trafikverket informerade att detta sedan tidigare är noterat och separata möten har hållits med berörda fastighetsägare för att diskutera lösningar för detta. Fortsatt dialog planeras för att hitta lämpliga lösningar.

- En besökare ställde frågan om Trafikverket har för avsikt att ta ett helhetsgrepp kring de två övriga närliggande trafikplatserna sydväst om projektet på E4. Dessa är idag problematiska utifrån att de bidrar till köbildning på E4.

Trafikverket är medveten om problematiken kring de två närliggande trafikplatserna sydväst om trafikplatsen på E4. Eventuella åtgärder för närliggande trafikplatser ligger inte inom ramen för detta projekt. I denna vägplan är det den nya trafikplatsen

för Torsboda som ses över med inriktning mot att detaljplanerna ska kunna trafikförsörjas.

- En fråga angående finansieringen ställdes och om det fortfarande är så att kommunen finansierar trafikplatsen?

Trafikverket svarade att det är Timrå kommun som finansierar projektet.

- Angående viltstängsel påtalade en besökare att området kring Torsboda är ett älgområde där många älgar blivit påkörda på E4 genom åren. Älgarna trycker ner viltstängslet, skadar detta och hoppar sedan över.

Trafikverket svarade att det inom projektet planeras för anläggande av viltstängsel kring trafikplatsen.

- Angående förbifarten så frågade en åhörare huruvida ledningen kommer att behöva flyttas på grund av denna. Samma besökare informerade att en transformatorstation planeras söder om E4 där kraftledningen är placerad.

Trafikverket svarade att förbifarten är anpassad för att kunna anläggas mellan ledningsstolparna. En representant från TIPAB meddelade att besökaren tidigare informerats angående detta och att fortsatt dialog med denne kommer att ske vid ett annat tillfälle.

- En besökare informerade om att det bullrar från E4 och att det hörs minst två kilometer bort.

Trafikverket svarade att trafiken på E4 genererar buller som hörs från långa avstånd. Vid eventuella överskridanden av riktvärden för buller åtgärdas i första hand boendemiljön.

Trafikplatsen genererar en viss ökning av ljudnivåer, men enligt genomförda beräkningar behöver närmaste fastighet ligga närmare än 250 meter från vägplanegräns för att bli bullerberörd av åtgärderna. Således är inga bulleråtgärder aktuella inom ramarna för projektet.

- En markägare efterfrågade information angående hur mycket areal mark som tas i anspråk på dennes mark.

Trafikverket svarade att inga exakta arealer per fastigheter fanns framtagna vid tillfället för svaret. Arealer kommer att redovisas i granskningshandlingens fastighetsförteckning.

- Information lämnades om att det finns förekomst av kolmilor inom skogsområdet som berörs.

Angående kulturmiljön och förekommande kolmilor informerade Trafikverket om att en kompletterande arkeologisk utredning planeras att ske under våren 2025.

Den kompletterande arkeologiska undersökningen genomfördes våren 2025. Undersökningen visade att det förekommer så kallade övriga kulturhistoriska lämningar i området. Dessa har tagits i beaktande när projektets tillfälliga markanspråk har utretts. Merparten har kunnat undvikas helt från påverkan och endast en lämning kommer att beröras av projektet. Lämningen och ett mindre skyddsområde runt lämningen planeras att märkas ut i terrängen under byggtiden för att undvika påverkan.

- En annan fråga från en åhörare gällde huruvida Trafikverket tror att bensinmacken kommer att påverkas av projektet.

Trafikverket svarade att bedömningen är att de åtgärder som genomförs inom vägplanen inte kommer att påverka macken negativt.

Enskilt samråd med berörd fastighetsägare

Trafikverket har haft ett enskilt samråd med en fastighetsägare 30 januari 2025. Vid samrådet informerade Trafikverket om projektets förutsättningar och frågor rörande skogsanslutningar och grindar diskuterades som underlag för den fortsatta planeringen. Fastighetsägaren informerar om att det är viktigt att grindarna utformas tillräckligt breda för att säkerställa åtkomst till skogen för skogsfordon. Det finns också ett behov av ytor för virkesavlägg.

Trafikverket tackar för informationen. Det är viktigt att skogsbrukets behov tillgodoses både vad gäller fordon och möjlighet till upplag. Det är dock inte lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att ha kvar samtliga anslutningar mot E4 när trafikplatsen är färdigbyggd. Möjlighet till fortsatt åtkomst behöver tillgodoses och i plan- och miljöbeskrivningen tillhörande vägplanens granskningshandling finns föreslagna lösningar i de fall anslutningar föreslås stängas. Trafikverket planerar att ha fortsatt dialog med fastighetsägare angående dessa frågor.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer och bolag

Region Västernorrland

I vårt yttrande i samrådet 2023 inför beslut om betydande miljöpåverkan lyfte vi bland annat vikten av goda förutsättningar för arbetspendling med kollektivtrafik till och från området, samt god trafiksäkerhet och funktionalitet för oskyddade trafikanter till och från samt inom trafikplatsen.

Trafikverket har i vägplanebeskrivningen antagit en målbild för andelen trafikanter som reser kollektivt på 10 procent och uppger att med två hållplatser i trafikplatsen så finns god kapacitet för den förväntade trafikstringen från detaljplaneområdena Torsboda Nord och Syd. Under processen har en utformning med fyra hållplatser i trafikplatsen studerats, men Trafikverket har valt bort ett sådant alternativ hänvisat till kostnadsskäl.

Efter samrådet 2023 har Timrå kommun inlett arbete med en fördjupad översiktsplan över Torsboda-Söråker Framtidens Söråker för att möjliggöra för ytterligare ca 400 ha mark för fortsatta industrietableringar i båda riktningarna från den nya trafikplatsen. Det innebär att Torsboda 3 i en framtid inte bara ska säkerställa tillgänglighet till de planerade industriområdena inom detaljplanerna Torsboda Nord respektive Syd, utan även kunna försörja de nya industriområdena enligt översiktsplanen med kollektivtrafik för arbetspendling.

Utifrån de nya förutsättningar som den fördjupade översiktsplanen innebär vill Region Västernorrland ånyo lyfta vikten av en utformning av trafikplatsen som svarar mot framtida behov av arbetspendling med kollektivtrafik samt god funktionalitet för oskyddade trafikanter till, från och inom trafikplatsen. Utifrån den koncentration av arbetsplatser som tillskapas i Torsboda området är Trafikverkets målbild för kollektivtrafikresandet väl lågt satt. Målbilden bör kunna uttrycka en högre ambition för kollektivtrafikresandet och bör vara minst dubbelt så hög.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket gör fortsatt bedömningen att två hållplatser med kapacitet för två bussar vardera kommer att täcka in det behov som detaljplanerna har. Trafikverket känner till att det finns ytterligare ambitioner att utveckla närområdet vilket bland annat framgår av den fördjupade översiktsplanen för området. Beroende på typ av etableringar i området och om behov uppstår kan antalet busshållplatser utökas.

Kollektivtrafikmyndigheten

Samrådsmöte

Ett samrådsmöte genomfördes 23 september 2024 med Kollektivtrafikmyndigheten Din Tur (KTM) där även Timrå kommun och Regionen deltog. På mötet presenterade Trafikverket ett förslag på utformningen av trafikplatsen genom att visa en skiss över trafikplatsen. En hållplats planeras på avfartsramp från Härnösand och en på avfartsramp från Sundsvall. Fickhållplatser kommer att anläggas och plattformarna är utformade för att två bussar får plats på hållplatsen samtidigt. Trafikverket anser inte att det är nödvändigt att anlägga räckesavskiljning vid hållplatserna då hastigheten är så pass låg, samt att det bedöms främst vara vuxna som reser till/från dessa hållplatser (inga skolbarn).

Det diskuterades om det är planerat för väderskydd och Trafikverket kommer att göra plats för väderskydd. Trafikverket undersöker vem det är som ansvarar för kostnaden för väderskydden.

Problematik kring snöröjning och snöhögar som blockerar hållplatser lyftes av Din Tur och då det kommer finnas GC-väg i anslutning kommer mindre maskiner att användas i området vilket underlättar snöröjningen vid hållplatserna. Dock behöver det säkerställas att det finns ställen för upplag av snön.

Regionen har tidigare efterfrågat en kostnadsjämförelse mellan att anlägga två eller fyra hållplatser. Trafikverket meddelar att en kostnadsjämförelse blir väldigt osäker, då det är stora oklarheter kring mängden berg, vilket påverkar osäkerheterna i kostnadsberäkningen avsevärt. För närvarande avser Trafikverket inte att ta fram någon kostnadsjämförelse mellan olika hållplatsalternativ och placeringar.

Under mötet kommunicerade deltagarna att det förslag som redovisades kan accepteras i nuläget. Det finns möjlighet att lämna synpunkter i samband med det formella samrådet som kommer att hållas kring samrådshandlingen i vinter.

Skriftliga synpunkter

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland (KTM) har lämnat följande yttrande över vägförslagets samrådshandling.

Kollektivtrafik: KTM saknar redogörelse över hur Hässjövägen ska trafikeras under byggtiden av den nya trafikplatsen. KTM vill poängtera att den alternativa vägen förbi trafikplatsen under byggtiden bör anpassas så att bussar i linjetrafik kan trafikera. En förutsättning är att det finns alternativa hållplatser i anslutning till den nya trafiklösningen. KTM önskar att de alternativa hållplatserna utrustas med nödvändiga skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter.

Hållplatser: Den utformning av trafiklösning som Trafikverket föreslår och som möjliggör för bussar att kunna vända då hållplatserna är placerade på avfartsramperna ställer sig KTM positiv till. KTM vill säkerställa att hållplatsstorleken är tillfredställande och kan anpassas till den uppskattade resandepotentialen i området. KTM kan i dagsläget inte säga vilka typer av fordon som ska trafikera trafikplats Torsboda 3 och hänvisar till tidigare önskemål om att

hållplatser utformas för att två fordon om total längd på ca 33 meter ska kunna angöra hållplatsen för att underlätta byten mellan linjer.

Vidare bör nivåskillnaden vid hållplatsen vara minsta möjliga med tanke på trafiksäkerheten vintertid. Hållplatsen skall vara utformad på ett sådant vis att påkörning bakifrån av fordon förhindras.

I underlaget nämns att trafiklösningen har utrymme för utbyggnad i framtiden och KTM undrar om utbyggnaden avser de två ytterligare hållplatslägen som KTM tidigare föreslagit. KTM saknar en ekonomisk redovisning för de två ytterligare hållplatslägen som tidigare diskuteras och önskar förtydliganden från Trafikverket varför detta har prioriterats bort. KTM gör bedömningen att resandepotentialen med kollektivtrafik är hög kopplat till de många arbetstillfällena i området varav fyra hållplatslägen är nödvändigt för att få till ett effektivt trafikupplägg. Risken är annars att bilberoendet till området ökar. KTM ser att motiveringen i underlaget i valet av endast två hållplatslägen bör styrkas av ett ekonomiskt underlag.

I Underlaget står att det inte förekommer nämnvärt med oskyddade trafikanter längs med E4. Detta kan komma att ändras i samband med att större arbetsplatser etableras. I dagsläget finns inga gång och cykelvägar från närliggande tätort till området som ska etableras. I dagsläget finns cykelväg via Rigstavägen till bensinstationen vid E4 där möjlighet finns att byta till bussar.

Samarbete mellan KTM, Trafikverket, projekterings- och byggentreprenören kring hållplatsen bör fortsatt ske.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för information och synpunkter.

Vänstersväng mellan E4 och Hässjövägen kommer att förbjudas under byggtiden av trafiksäkerhetsskäl. Trafikanter hänvisas till korsning vid Svarvarböle mot Hässjö kyrka E4/Väg 685. Det kommer under byggtiden fortsatt vara möjligt att köra höger in och höger ut till och från Hässjövägen.

I granskningshandlingens planförslag daterad 20 februari 2026 föreslås två hållplatser placerade på respektive avfartsramp. Varje hållplats föreslås få en total längd om cirka 35 meter vilket rymmer två bussar. Hållplatserna placeras nära trafikplatsens droppar och utformas som fickhållplatser med en bred och förhöjd plattform med plats för väderskydd.

Trafikverket har inte för avsikt att ta fram någon detaljerad ekonomisk redovisning för ytterligare två hållplatser.

Beroende på typ av etableringar i området och om behov uppstår kan antalet busshållplatser utökas. Utformningen av planområdena och typ av etableringar behöver klarläggas eftersom det kan få betydelse för kollektivtrafiklösningen och eventuella behov av fler busshållplatser. Enligt den fördjupade översiktsplanen som nyligen tagits fram för området finns tankar på att utveckla området ytterligare, liksom att utveckla det lokala vägnätet, vilket även det kan få betydelse för kollektivtrafiken.

Det råder osäkerheter om hur många arbetstillfällen som kommer att skapas med planerade verksamheter på de båda detaljplanerna. Ett bättre underlag och besked i olika frågor kan komma under den fortsatta projekteringen, vilket kan göra att behovet av busshållplatser kan komma att behöva utvärderas igen.

Bedömningen är att trafiken på Hässjövägen till viss del kommer att påverkas av föreslagna åtgärder inom ramen för vägplanen. Under byggnationen bedöms

vänstersvängar i Hässjövägens anslutning behöva undvikas framför allt av trafiksäkerhetsskäl.

Det pågår ett arbete i kommunens regi som omfattar hela trafiksituationen i området inkluderat lokalvägar och oskyddade trafikanter. Trafikverkets bedömning är att planerade åtgärder för trafikplatsen inte kommer att låsa eventuella kommande lösningar för oskyddade trafikanter.

Trafikverket kommer att ha fortsatt dialog med KTM och projekterings- och byggentreprenören kring hållplatser i kommande skeden.

2025-01-22, Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av föreliggande samrådsunderlag och har inga synpunkter i detta skede av tillståndsprocessen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende men önskar informeras om arbetet i god tid innan byggnationen påbörjas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Medelpads räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten har inga nya synpunkter att lämna i ärendet utöver det som tidigare nämnts om att det vore bra med en trafikplats som ger en så bra säkerhet som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. Säkerhetsaspekter för samtliga trafik- och användargrupper är en integrerad del av projekteringen och utredningen i projektet. Till exempel bidrar belysningen av gång- och cykelbanor, busshållplatser, samt busshållplatsernas placering och utformning, till att höja säkerheten för oskyddade trafikanter. Säkerheten under byggskedet och driftskedet är också viktiga delar och Trafikverket följer gällande arbetsmiljölagstiftning i samtliga skeden av projektet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för upplysningen.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI har tidigare lämnat synpunkter i samrådsskedet (2023.12.04; SGI:s diarienummer: 5.3.2-2310- 1312). SGI avstår från att lämna ytterligare synpunkter till ärendet. Våra tidigare inskickade synpunkter kvarstår.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU informerar generellt om det underlag som finns via SGU:s hemsida. Bland annat handledningar, checklistor, karttjänster med mera.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. I projekteringsarbetet har flera underlag från SGU använts.

Skogsstyrelsen (SKS)

Skogsstyrelsen har inte några synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Ur hydrologisk synvinkel har SMHI inga synpunkter i detta skede eftersom hydrologisk påverkan i form av t.ex. förändrade flöden, avrinningsområdesgränser (vattendelare), rinnvägar etc. inte redovisats. Myndigheten ser fram emot mer information om detta i kommande granskningshandling där myndigheten bl.a. skulle önska att påverkan på vattenbalanser i mottagande recipienter (vattendrag) visas. För anläggningens del så är det av yttersta vikt att korrekta dagvattenutredningar utförs för att minska översvämningens risk vid skyfall, detta bedöms vara av särskild vikt i och med: i) den ökande andelen hårdgjorda ytor i närområdet, ii) vägens konstruktion med lågliggande plan som förefaller utsatta för skyfall och iii) det föränderliga klimatet.

Transporter till och från verksamheten samt transporter internt på verksamhetsområdet genererar utsläpp som har klimatpåverkan. SMHI ser gärna en plan för hur verksamhetens påverkan på klimatet kan minska genom minskade utsläpp av växthusgaser. Detta skulle kunna ske genom till exempel elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner, användning av mer hållbara bränslen eller genom att effektiva transporters så att antal transporter kan minska.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkter och information.

Ett utredningsarbete har pågått för projekteringen av avvattning med mera. Generellt kan sägas att eftersom trafikplatsen anläggs nära en vattendelare hanterar den till största delen avrinning som uppstår inom trafikplatsen och dess omedelbara närhet. Det finns tankar på ytterligare etableringar i närområdet utöver de lagakraftvunna detaljplanerna, vilket beaktas i projektet. Utredningar som behandlar avvattning och hydrologi finns som underlag till projekteringsarbetet.

Projektering och förslag följer Trafikverkets normer och krav för infrastrukturprojekt vilket bland annat innefattar hänsyn till prognostiserade klimatförändringar samt vilka konsekvenser exempelvis stora nederbördsmängder kan ge på infrastrukturen och omgivningen.

Projektet arbetar med att ta fram en klimatkalkyl för att kunna göra en uppskattning av byggnationens klimatbelastning. Klimatkalkylen utgör även ett stöd i arbetet med ambitionen om att minska projektets klimatavtryck.

Trafikverket ställer miljökrav i upphandlingar av konsulter och entreprenörer vilket även omfattar krav för att minska klimatpåverkan. I projektets senare skede när entreprenadhandlingar tas fram kommer krav att formuleras och frågan om krav kan ställas på elektrifierade arbetsmaskiner kommer att utredas.

Svenska kraftnät (SvK)

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Däremot kan det finnas regionnätledningar i närheten och regionnätägaren bör i så fall höras i samrådet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket har löpande avstämningar med E.ON med flera som har ledningar i området.

Torsboda Industrial Park AB (TIPAB)

Torsboda Industrial Park AB har inga synpunkter på planen för trafikplatsen E4 Torsboda 3. TIPAB vill dock understryka att de anser att det är ett statligt ansvar att finansiera nationell infrastruktur och trafikplatsen i Torsboda är viktig för hela Sverige. Trafikverket bör därför finansiera trafikplatsen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Sametinget

Sametinget avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

Sundsvalls kommun

En investering på 300–350 miljoner kronor innebär ett avsevärt ekonomisk åtagande för Timra och Sundsvalls kommuner vid medfinansiering av trafikplatsen. Sundsvalls kommun anser att finansieringen ska vara Trafikverkets ansvar. Den omfattande industrisatsning som förväntas etableras i Torsboda, i direkt anslutning till E4 där Trafikverket är väghållare, bedöms vara av sådan betydelse att statlig finansiering är motiverad. Torsboda industrietablering förväntas att skapa arbetstillfällen i regionen och generera skatteintäkter för såväl kommunerna i Västernorrland som staten. Med tanke på den betydande samhällsnyttan och den långsiktiga utvecklingen som satsningen kan medföra anser Sundsvalls kommun att det ligger i Trafikverkets intresse att finansiera trafikplatsen som en del av den gemensamma utvecklingen i Västernorrland.

Sundsvalls kommun betonar vikten av att projektet genomförs så resurseffektivt som möjligt för att begränsa de ekonomiska åtagandena. Trafikverket uppmanas därför att utreda möjligheten till mindre avsteg från vägar och gators utformning (VGU) för att optimera kostnaderna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket försöker så långt det är möjligt att genomföra projektet så resurseffektivt som möjligt för att begränsa de ekonomiska åtagandena. Trafikverket har inte behövt göra några avsteg från VGU och det bedöms heller inte ha inneburit någon kostnadsdrivande faktor.



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

www.trafikverket.se