

RAPPORT

Samrådsredogörelse

E4, Bye och Krånge, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Timrå kommun, Västernorrlands län
2025-12-09



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2025-12-09

Ärendenummer: TRV 2025/135490

Uppdragsnummer: 184955

Version: 2.0

Kontaktperson: Mikael Backebjörk, Projektledare, 010-123 57 46,
mikael.backebjork@trafikverket.se

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	7
3 Samråd	8
3.1 Samråd om utformning och inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	8
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.1.2 Samråd med berörd kommun	10
3.1.3 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten.....	11
3.1.4 Samråd med försvarsmakten	12
3.1.5 Samråd med övriga organisationer	12
3.1.6 Samråd med enskilt berörda	13

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. Samtliga inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samråd finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/135490.

1 Sammanfattning

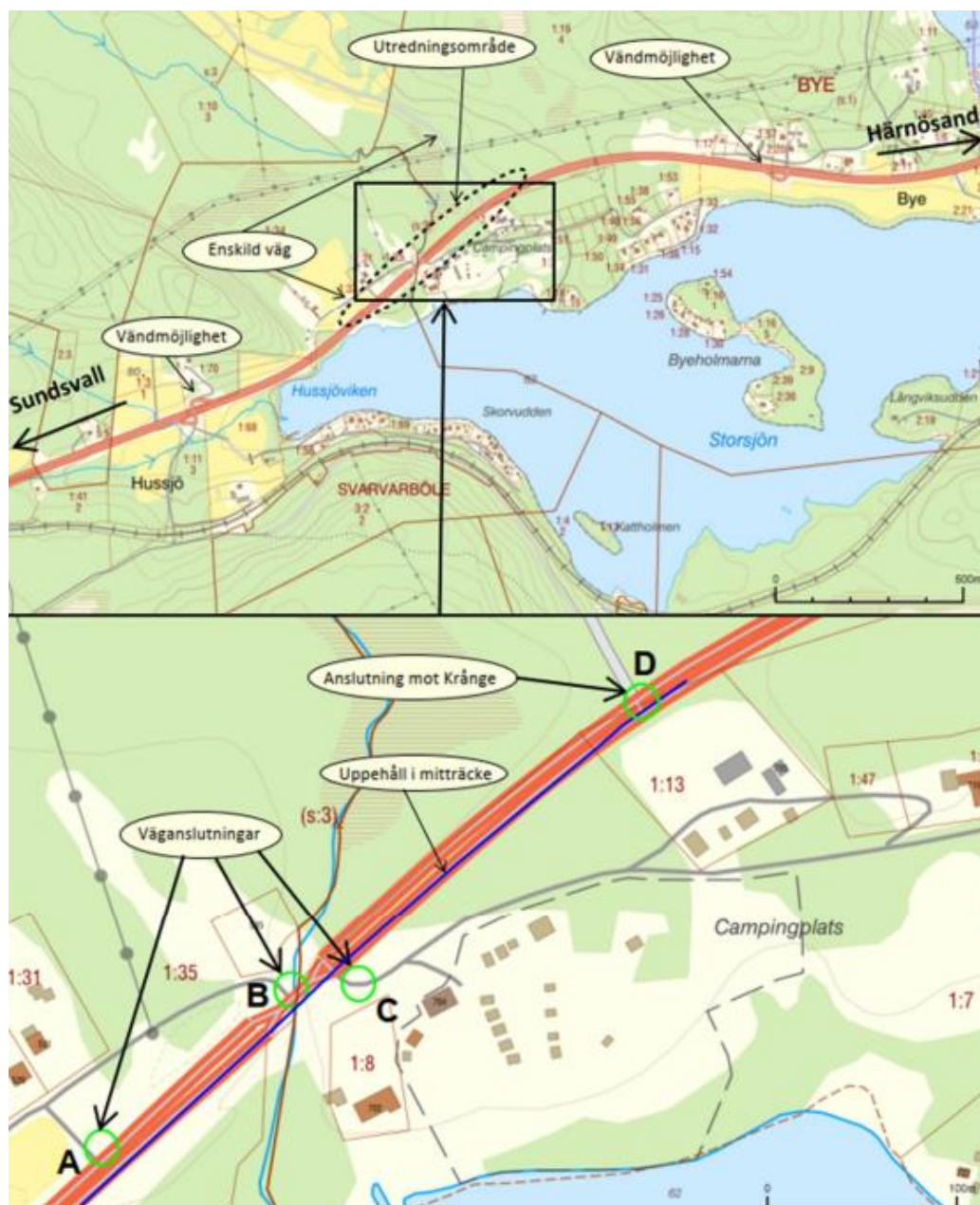
Trafikverket planerar för trafiksäkerhetshöjande åtgärder på E4 vid Bye och Krånge, Timrå kommun, Västernorrlands län. Projektet omfattar förslag på förlängning av mitträcke, sidoräcke och flytt av busshållplatser, i syfte att öka trafiksäkerheten för trafikanter och fotgängare.

Projektet har tagit fram en samrådshandling som allmänheten, de enskilda som särskilt berörs och myndigheter fått lämna synpunkter på under perioden 2 juni till 4 juli 2025. Totalt har 17 st yttranden inkommit.

Samrådshandlingen som är daterad 28 maj 2025 har under perioden 2 juni till 4 juli funnits tillgänglig på Biblioteket i Timrå, Skogsvägen 26, och hos Trafikverket i Härnösand, Nattviksgatan 8. Handlingen har också funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/e4-bye-krange under samma period. Synpunkter har kunnat skickats till Trafikverket via brev, e-post eller synpunktsformuläret på hemsidan.

Måndag 9 juni 2025 hölls ett samrådsmöte på orten, på Häggdångers bygdegård. Trafikverket presenterade föreslagna åtgärder och deltagarna fick möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Totalt närvarade ca 20 enskilt berörda.

Efter genomförda samråd föreslår Trafikverket att endast flytta busshållplatsen i norrgående riktning.



Figur 1 - Översiktskarta

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har avgränsats utifrån krav i lagstiftning samt en bedömning av vilka som kan antas bli berörda av projektet.

De som bedöms bli berörda av åtgärderna är boende och markägare längs med E4 kring projektets utredningsområde, samt de som är i behov av att använda anslutningen till den enskilda vägen mot Krånge.



Figur 2 – Avgränsning av samrådsrets

Övriga organisationer som inkluderats i samrådsretsen är Region Västernorrland, Din Tur, Försvarsmakten, ledningsägare (Eon, Skanova, Tele2, Zitius), Räddningstjänsten Medelpad, Timrå Snöskoterklubb, Ohredahke Sameby och Voernese Sameby.

3 Samråd

3.1 Samråd om utformning och inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har lämnat ett yttrande med följande synpunkter till Trafikverket:

1. Vattenmiljö

Redovisningen av påverkan på vattenmiljön/miljökvalitetsnormer för vatten är otydligt i samrådshandlingen. Under rubriken yt- och grundvatten på sidan 15 nämns Krångebäcken som en klassad vattenförekomst. På sidan 16 i samrådshandlingen står följande: för det aktuella området finns inte några gällande miljökvalitetsnormer. Krångebäcken är en vattenförekomst med statusklassning enligt VISS. Det behöver tydliggöras i samrådshandlingen.

2. Vattenförvaltningsperspektiv

All exploatering av mark och vatten i ett tillrinningsområde riskerar att ge negativa konsekvenser för de vattenområden som utredningsområdet berör eller avvattnas till. För att inte försämra kemisk, ekologisk eller kvantitativ status i vattenområden som berörs av aktuell verksamhet behöver konsekvenser utredas och redovisas varvid även skydds- och försiktighetsåtgärder för att minimera negativ påverkan redovisas. Målet ska vara att ingen otillåten försämring i vattenmiljöer får ske och att möjligheten att nå kvalitetskrav och miljökvalitetsnormer inte äventyras eller försvåras vid genomförande av den aktuella vägplanen.

3. Förutsättningar i berörda vattenområden

De vattenförekomster som berörs och kan komma att påverkas av vägplanen ska beskrivas med avseende på aktuellt miljötillstånd/aktuell vattenstatus samt gällande miljökvalitetsnorm. Beskrivningen behöver förhålla sig till befintligt kunskapsunderlag och till senast utförd klassning i VISS. Beskrivningen kan – om underlaget för bedömningar i VISS är bristande – även behöva grundas på nya och för området och den aktuella planen relevanta undersökningar. De berörda vattenförekomsterna samt övriga vattenområden som berörs behöver också beskrivas översiktligt med avseende på eventuella naturvärden.

4. Strandskydd

Samrådshandlingen kan med fördel kompletteras med en illustration över strandskyddsområdet kopplat till tillfällig nyttjanderätt och nytt vägområde.

5. Invasiva arter

Trafikverket behöver beskriva hanteringen av massor avseende risker med invasiva främmande arter om verksamheten innebär en spridningsrisk av dessa. Enligt EU-förordning nr 1143/2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter av unionsbetydelse har ett antal arter pekats ut på en förbudslista. De listade arterna ska hanteras på ett sådant sätt att de inte riskerar att spridas. Det innebär bland annat att jordmassor ska hanteras på ett säkert sätt och att arterna ska bekämpas.

6. Rennäring

Området ligger också inom samebyn Ohredahke vinterbetesmark.

7. Ras och skred

Utredningsområdet ligger inom förutsättningar för skred i finkorniga jordarter (SGU). Det finns träff på både "aktsamhetsområde – strandnära" och "aktsamhetsområde – efterarbetad lutningsanalys" vilket indikerar på förhöjd skredrisk i området. Länsstyrelsen anser att det behöver noteras och bedömas i samrådshandlingen, det vill säga om det finns någon ökad risk för ras och skred på grund av de nya åtgärderna.

8. Befintliga busshållplatser

Enligt illustrationskartan ska rivning av befintliga busshållplatser genomföras i projektet. Länsstyrelsen kan inte se att samrådshandlingen behandlar rivning av befintliga busshållplatser eller vad dessa områden kommer få för utformning i framtiden.

Trafikverket svarar:

1: Trafikverket noterar synpunkten och förtydligar detta i kommande skede.

2: Trafikverket noterar synpunkten. Åtgärden är begränsad och innebär endast att en slänt förflyttas, vilket inte ger någon påverkan på tillrinningsområdet för vattenområdet. Ingen försämring av vattenkvaliteten kommer att ske och möjligheten att nå miljökvalitetsnormer kommer inte försvåras. Trafikverket anser inte att ytterligare utredningar eller redovisningar kring detta behöver göras.

Uppdatering 2025-11-28:

Ingen ny mark exploateras då södergående busshållplats blir kvar i befintligt läge och norrgående busshållplats flyttas till befintlig parkeringsyta. Tillrinningsområdet förblir därför helt opåverkat.

3: Trafikverket noterar synpunkten. Några vattenförekomster eller vattenområden kommer inte att påverkas av projektet, därav bedömer Trafikverket att vi inte behöver någon ytterligare beskrivning.

4: Trafikverket noterar synpunkten och kompletterar illustrations- och plankartan med strandskydd.

5: Trafikverket noterar synpunkten. Inga vegetationsmassor kommer att hanteras inom projektet. Hantering av invasiva arter är därför inte aktuell.

Uppdatering 2025-11-19:

Eventuella vegetationsmassor hanteras inom arbetsområdet, hantering av invasiva arter är därmed fortsatt ej aktuell.

6: Trafikverket noterar synpunkten och kompletterar kommande skede med att området ligger inom vinterbetesland för Ohredahke sameby. Trafikverket har även skickat ut konsultationsförfrågan och inbjudan till samråd till Ohredahke sameby 2025-07-08 och erbjudit förlängd samrådstid till 2025-08-31.

7: Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket bedömer inte att det finns risk för ras eller skred då topografin är plan på den aktuella platsen för busshållplatsen.

Uppdatering 2025-11-19:

Ingen ny mark kommer att exploateras för anläggande av ny busshållplats, utan det genomförs på befintlig parkeringsyta intill E4.

Där befintlig busshållplats grävs av och ny slänt anläggs kommer risk för skred att tas i beaktande.

8: Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket kommer endast att gräva bort befintlig asfalt för busshållplats i norrgående riktning. Återställning av den aktuella ytan beskrivs tydligare i kommande skede.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Trafikverket har haft två samrådsmöten med Timrå Kommun, 16 juni 2025 och 26 augusti 2025.

Under mötet 2025-06-16 lyfte Timrå kommun att den nya placeringen av den norrgående busshållplatsen sannolikt kommer i konflikt med utfartsförbud på

detaljplan. Timrå kommun meddelar att de ska se över vägplanens illustrationskarta samt detaljplanen och återkomma i frågan.

Under möte 2025-08-26 informerar Timrå kommun om att detaljplanens utfartsförbud endast ligger i linje med busshållplatsens slänt. Timrå kommun har därför inget att erinra om busshållplatsens placering. Trafikverket informerar även om att det under samrådsmötet på orten inkommit synpunkter om att busshållplatserna används i mycket liten utsträckning. Till följd av det kommer Trafikverket boka in ett möte med Din Tur för att diskutera vilket behov som finns av att flytta busshållplatserna.

Timrå kommun har inga synpunkter på övriga delar av vägplanen och väljer att inte inkomma med något skriftligt yttrande under detta skede.

Uppdatering 2025-10-15:

Din Tur har lämnat ett yttrande om att de önskar ha kvar busshållplatserna, utifrån ett möjligt framtida resande på platsen. Trafikverket kommer därför i kommande skede föreslå att ha kvar busshållplatserna och se över möjligheten med ett nytt läge för busshållplatsen i norrgående riktning.

3.1.3 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten

Trafikverket har haft ett möte med Din Tur 5 september 2025.

Under mötet lyfter Trafikverket att det inkommit yttranden från enskilt berörda på att busshållplatserna används i mycket liten utsträckning. Det framgår även av statistiken från Din Tur som Trafikverket fått ta del av.

Till följd av detta ser Trafikverket inte längre något behov av att flytta busshållplatserna. Din Tur delar Trafikverkets uppfattning och ser över behovet av att ha kvar befintliga busshållplatser.

Uppdatering 2025-10-15:

Din Tur har lämnat ett yttrande om att de önskar ha kvar busshållplatserna, utifrån ett möjligt framtida resande på platsen.

Trafikverket svarar: Vi tackar för synpunkten. Trafikverket föreslår att flytta norrgående busshållplats enligt tidigare samrått förslag. Södergående busshållplats föreslås ligga kvar i befintligt läge.

Uppdatering 2025-11-28:

Norrgående busshållplats flyttas inte enligt tidigare samrått förslag. Istället flyttas busshållplatsen till befintlig parkeringsyta.

3.1.4 Samråd med försvarsmakten

Försvarsmakten lämnat följande yttrande till Trafikverket:

Försvarsmakten är i grunden positiv till ökad säkerhet och framkomlighet och har inget att erinra i detta ärende. Framkomligheten under byggtiden måste säkerhetsställas för Försvarsmaktens största och bredaste fordon. Norra militärregionen bör informeras om projektplanering i god tid före byggstart. Detta görs via mrn@mil.se.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkten och kommer informera Försvarsmakten inför byggstart.

3.1.5 Samråd med övriga organisationer

Eon:

Eon påtalar i sitt yttrande att det inom arbetsområdet finns markförlagda lågspänningsledningar både i mark och i luft. Inom område för vägmarkering har E.ON även en luftledning för mellanspänning med tillhörande stolptransformator (SU09218 HUSSJÖ Ö:a). Eon rekommenderar att Trafikverket beställer kabelvisning i fält för att säkerställa kablarnas lägen.

Eon informerar även om de föreskrifter och regelverk som finns vid arbeten i anslutning till elledningar.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och har tagit del av de föreskrifter och regelverk som finns. Trafikverket kommer beställa utdrag från ledningskollen och kabelvisning innan produktion.

Skanova:

Skanova framför i sitt yttrande att de har förlagda teleanläggningar inom planområdet. De önskar att så långt som möjligt behålla dessa i befintligt läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar att få medverka i planarbetet i ett tidigt skede när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för att kunna samordna nya och befintliga ledningar.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer fortsättningsvis inkludera Skanova i samrådsgruppen för vägplanen. Trafikverket kommer kontakta Skanova innan produktion för att undvika eventuell konflikt med ledningar.

3.1.6 Samråd med enskilt berörda

Följande synpunkter har framförts från enskilt berörda. För lokalisering av anslutning A-D, se *figur 1*:

Anslutning A

Trafikverket får in en synpunkt om att lämna en öppning i mitträcket vid anslutning A så att närboende kommer åt bryggan vid sjön på andra sidan av E4 med motorfordon.

Trafikverket svarar: Vi tackar för synpunkten. Trafikverket planerar för att öka trafiksäkerheten på platsen, en del i den föreslagna utformningen är en förlängning av mitträcket på den aktuella platsen. En öppning i mitträcket motverkar den positiva effekten som uppnås vid mitträckesseparering och ökar risken för att trafikolyckor med allvarlig konsekvens inträffar.

Anslutning B

Trafikverket får in en synpunkt där närboende undrar varför anslutning B ska stängas då den inte används längre, samtidigt som det bara är personer med lokalkännedom som vet om att den finns.

Trafikverket svarar: Så länge det finns en öppning finns en risk att den nyttjas av trafikanter. Denna anslutning har också en utformning där trafikanter kan uppleva otydligheter kring vilka trafikregler som gäller, vilket riskerar att leda till farliga vänstersvängar. Platsen kommer att anpassas så att biltrafik inte längre har möjlighet att använda anslutningen.

Trafikverket informerar även om att enskild väg mot anslutning B inte är en vägsamfällighet.

Anslutning C

Flera enskilt berörda på samrådsmötet ställer sig frågande till hur en smalare anslutning bidrar till ökad trafiksäkerhet. Huvudsakligen lyfter deltagarna att en bredare anslutningspunkt gör det lättare att svänga höger av E4 och släppa förbi bakomvarande trafik. Parkeringsytan vid anslutning C används även av räddningstjänst och polis som passningsplats och vid transporter, samt av tung trafik för rangering.

Vidare påpekas att högersvängsfältet vid anslutning C inte har plogats på över 15 år trots att det uppmärksammas för Trafikverket vid flera tillfällen. Återkopplingen som berörda upplever att de fått från Trafikverket är att nuvarande sidoräcke inte klarar av trycket från snön och vingen på plogbilen. Vintertid bidrar det till ytterligare problematik med att svänga av E4 på ett säkert sätt.

Trafikverket svarar: Trafikverket förklarar att en bred korsningspunkt skapar otydligheter för trafikanter i hur korsningen ska användas. Saknas en definierad korsningspunkt finns risken för kollisioner mellan trafikanter som svänger in respektive ut från anslutningen samt med passerande trafik.

Rörande plogningen av högersvängsfältet så är Trafikverket medveten om att nuvarande sidoräcke inte uppfyller dagens krav, därav föreslås en åtgärd i planen där sidoräcket byts ut till räcke med högre kapacitetsklass som tål den påfrestning som uppstår vid snöröjning.

En smalare infart till parkeringsytan hindrar inte räddningstjänst, tung trafik och polis från att även fortsättningsvis att kunna använda ytan.

Anslutning D

Generellt riktas kritik mot att mitträcket ska kopplas ihop vid anslutning D. Mycket synpunkter kommer in som ställer sig frågande till hur det kan vara säkrare att behöva köra längre bort och vända i en vändögla, eftersom det innebär att trafikanterna dels behöver korsa E4, men även vid två tillfällen behöver svänga höger av E4 för att nå anslutningen. Det påpekas även att vändöglan används som rastplats, särskilt av tung trafik, vilket kan blockera vändöglan och göra trafikanter ståendes ute på E4.

Högersvängen av E4 mot Krånge beskrivs som mycket obehaglig då hastigheten är hög på platsen och upphinnande trafik snabbt kommer ikapp då man bromsar in på E4 och förbereder sig för högersväng. Ibland uppstår situationer där trafikanter väljer att köra förbi anslutningen och vända vid Bye Camping, för att sedan köra in i Krånge söderifrån via vänstersvängsfältet. För att göra högersvängen säkrare in mot anslutningen får Trafikverket in många synpunkter om att ett högersvängsfält bör anläggas parallellt med E4.

Flera enskilt berörda framför också att den enskilda vägen mot Krånge är mer trafikerad än vad Trafikverket beräknat. Bland annat används vägen mycket under sommaren av sommarstugeägare, bär- och svampplockare, samtidigt som det finns historiskt intressanta platser längs vägen som lockar turister. Vägen är även trafikerad av timmerbilar och annan tung trafik. Om möjlighet till vänstersväng tas bort för tung trafik som kommer söderifrån så kommer dessa tvingas vända i vändöglan. Detta riskerar att orsaka trafikfarliga situationer då det endast finns plats för en lastbil i vändöglan. Ska ytterligare en lastbil vända riskerar den då att bli stående på E4.

Vidare inkommer synpunkter om att Trafikverket bör anlägga en parallellväg längs E4 mellan vändöglan vid Bye och anslutning D mot Krånge.

Trafikverket svarar: Det är viktigt att planera sin körning och minska hastigheten i tid vid högersväng av från E4, för att minska olycksrisken. Högersväng från

huvudväg är inte en företeelse som generellt orsakar särskilt många eller allvarliga olyckor, däremot kan det upplevas osäkert. Vidare förklarar Trafikverket att ett icke-separerat högersvängsfält är en trafiksäkerhetsmässigt farlig lösning eftersom fordon som befinner sig i högersvängsfältet riskerar att skymma sikten för utsvängande trafik på E4. Denna utformning riskerar att orsaka sidokollisioner, vars utfall är betydligt allvarigare än påkörningsolyckor bakifrån.

För anlägga ett högersvängsfält krävs en utformning som gör att högersvängande trafik inte skymmer sikten för utsvängande trafik. Det innebär att högersvängsfältet ska avgränsas med en triangelrefug som är tillräckligt stor för att inte skapa siktproblem.

Den nuvarande bedömningen är att den enskilda vägen mot Krånge inte är tillräckligt trafikerad för att genomföra en sådan åtgärd. Trafikverket har under vecka 40 gjort en trafikmätning på den enskilda vägen som visar på en ÅDT (årsdygnstrafik dvs, den genomsnittliga antal fordon under ett dygn med hänsyn taget till trafikens årstidsvariation) som är avsevärt lägre än vad som krävs för att anlägga ett högersvängsfält.

Då vändöglan tillhör huvudled råder parkeringsförbud. Trafikverket bedömer även att risken är mycket osannolik att flera tunga fordon samtidigt behöver använda vändöglan. Trafikmätningen visar på att endast ett fåtal tunga fordon trafikerar vägen till Krånge varje dag.

Uppsättning av mitträcke och sidoräcke

Flertalet synpunkter har inkommit från enskilt berörda på uppsättningen av mitträcke och sidoräcke. De förklarar att de inte förstår på vilket sätt uppsättning av räcke gör sträckan och anslutningarna säkrare. Med mitträcke försvinner möjligheten för upphinnande trafik att vika ut och väja för bromsande trafik som positionerar sig för högersväng, vilket gör anslutningen farligare för högersvängande trafik. Man menar även på att förlängningen av sidoräcket vid anslutning C försvårar för trafikanter att svänga höger av E4.

Trafikverket får även in en synpunkt om att mitträcket bör bytas ut till balkräcke.

Trafikverket svarar: Trafikverket förklarar att syftet med åtgärderna är att skapa en säkrare trafikmiljö för alla trafikanter på E4. Det gäller såväl förbipasserade trafik som närboende trafikanter som använder anslutningarna dagligen. Flera dödsolyckor har uppstått på sträckor med liknande utformning, olyckor som hade kunnat undvikas om mitträcke fanns. Målsättningen med projektet är att förlänga mitträcket och täppa till dom hål som funnits sedan tidigare. För att minska risken för upphinnandeolyckor är det viktigt att planera sin körning vid högersväng av från E4.

Trafikverket tar med sig synpunkten om att mitträcket bör bytas ut till balkräcke och har den i beaktning under kommande projektering.

Uppdatering 2025-11-28:

Beslut om mitträkestyp sker inte inom ramen för vägplanen, det utreds istället under kommande skede med projektering av bygghandling. Trafikverket tar med sig synpunkten.

Busshållplatser vid Bye Camping

I dagsläget finns statistik på att busshållplatserna har 145 påstigande/år. Trafikverket får frågan om varför man väljer att flytta busshållplatserna med tanke på att de används i så liten utsträckning. Enligt de enskilt berörda kommer nyttjandet av busshållplatserna att minska i fortsättningen, då de idag används uteslutande av ett skolbarn.

Det kom även in synpunkter om att det borde införas parkeringsförbud på den tidigare busshållplatsen som ligger belägen i norrgående riktning, strax söder om anslutning A. Idag står det ofta långtradare med tomgång på under nätterna i denna ficka.

Trafikverket svarar: Se svar om busshållplatser under avsnitt 3.1.3.

Eftersom E4 är huvudled och det inte finns någon trafikföreskrift för parkering så råder parkeringsförbud redan idag.

Hastighet

Flera förslag inkommer på att sänka hastigheten från nuvarande 100 km/h till 80 km/h på E4 längs den aktuella sträckan. Det upplevs att många trafikanter inte håller hastighetsbegränsningen på 100 km/h, vilket skapar otrygga situationer då upphinnande trafik kommer ikapp snabbt vid en inbromsning på E4 inför högersväng. Detta är framförallt ett problem under vintern då det kan krävas inbromsning till nästan stillastående för att kunna svänga av E4. Deltagarna på samrådsmötet refererar bland annat till korsningen i Antjärn några kilometer norrut där hastigheten är sänkt till 80 km/h.

Det uppkommer även synpunkter om att en fartkamera bör sättas upp för att sänka hastigheten.

Trafikverket svarar: E4 är en prioriterad väg och en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket ställer krav på framkomlighet och tillgänglighet. Korsningen i Antjärn är en fyrvägs-korsning med två allmänna vägar som är högre trafikerade än anslutningen mot Krånge, vilket är en starkare motivering till en hastighetssänkning. Till följd av en lägre trafikmängd och kraven på framkomlighet

är en hastighetsnedsättning inte aktuell vid Bye och Krånge, trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan uppnås genom andra åtgärder.

Trafikverket meddelar att de tar med sig synpunkten om att sätta upp en fartkamera och har det i beaktning under kommande projektering.

Uppdatering 20251119:

Förslaget i vägplanen innebär att sträckan mitträckessepareras och anslutningarnas utformning förbättras, vilket ökar trafiksäkerheten. Samtidigt är trafikmängden på de anslutande vägarna låg. Trafikverket ser därför inte att det finns ett behov av en fartkamera på denna plats.

Omledning

Trafikverket får frågan om hur trafiken kan ledas om vid en eventuell olycka om mitträcket kopplas ihop. Som det är idag går det att ta sig hela vägen till Härnösand genom anslutningen till Krånge om en olycka skulle uppstå på E4.

Trafikverket svarar: Trafikverket använder inte vägen mot Krånge som omledningsväg eftersom det är en enskild väg som Trafikverket inte kan garantera funktionen på.

Markåtkomst

På illustrationskartan visar Trafikverket nuvarande förslag, där grusytan vid anslutning C är utpekad som tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Trafikverket får in en synpunkt om varför man inte använder sin egna närliggande fastighet, Timrå Hussjö 1:35, som tillfällig nyttjanderätt.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkten och kommer i fortsatt projektering använda fastigheten Timrå Hussjö 1:35 som tillfällig nyttjanderätt.

Skoterled

Gällande skoterleden som korsar E4 i höjd med anslutning A inkommer synpunkter om att leden har en trafik på upp till 75 korsande skotrar per dag under högsäsong. De närboende lyfter att platsen där skoterleden korsar E4 har bra sikt åt båda håll, samt att siktförbättrande åtgärder genomförs ideellt. En stängning av överfarten kommer således leda till att fler skotrar rör sig längs E4 vilket minskar trafiksäkerheten.

Trafikverket svarar: Se svar angående öppning i mitträcke under avsnitt "Anslutning A". Trafikverket hänvisar till alternativa överfarter.

Vändögla vid Sunne

Likt flera andra platser längs sträckan lyfts problem om att hastigheten är hög och upphinnande trafik utgör en risk för påkörningsolyckor bakifrån, eftersom man behöver sakta ner kraftigt på E4 vid högersväng in mot öglan. Detta upplevs som ett problem i synnerhet i norrgående riktning då öglan ligger belägen i slutet av en utförsbacke, vilket ökar hastigheten ytterligare. Ibland uppstår situationer där trafikanter väljer att köra förbi anslutningen och vända vid Bye Camping. De berörda uttrycker en önskan om ett högersvängsfält, alternativt en breddning av E4 för att lättare komma av E4.

Trafikverket svarar: Se svar angående högersvängsfält under stycke om anslutning D.

Övriga synpunkter utanför projektets omfattning

- Omkörningssträckorna i höjd med Gåsnäs, ca 2km norr om aktuell sträcka, är korta. Det uppstår ofta trafikfarliga situationer till följd av att trafikanter i omkörningsfilen behöver skynda sig för att hinna förbi. En önskan som uttrycks av deltagarna är att skyltningen ska kompletteras med omkörningssträckans längd för att trafikanter ska kunna planera sin körning.
- Driftentreprenören plogar ofta igen infarten till en fastighet längs E4 vintertid och gör att fastighetsägaren behöver parkera på närliggande vändplats och promenera längs E4 för att komma åt sin fastighet. Fastighetsägaren ställer sig frågan om det går det att få infarten dragen till vändplatsen alternativt få infarten skottad.
- Dålig sikt, hög hastighet och förslag till ett avsvängningsfält södergående vid korsningen i Grimsnäs.

Trafikverket svarar: Detta är platser som ligger utanför projektets omfattning och kommer inte åtgärdas inom ramen för detta projekt. Trafikverket tackar för synpunkterna och hänvisar till Trafikverkets kontaktcenter för frågor som ligger utanför planens omfattning.

Trafikverket, 871 45 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan8

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se