

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E4 Kongberget - Gnarp

Nordanstigs kommun, Gävleborgs län

Vägplan, 2021-06-21

Projektnummer: V83155191



Trafikverket

Postadress: Trafikverket Region Mitt, Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, E4 Kongberget - Gnarp

Författare: Ramböll AB

Dokumentdatum: 2021-06-21

Ärendenummer: TRV2014/7022

Version: 1.0

Kontaktperson: Kerstin Holmgren, Trafikverket Region Mitt

Innehåll

BAKGRUND	1
Omfattning och syfte	1
SAMMANFATTNING	2
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	3
SAMRÅDSKRETS	3
SAMRÅD – FÖRSTUDIE - INFÖR BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	4
SAMRÅD – VÄGUTREDNING – INFÖR BESLUT OM FRAMTIDA STRÄCKNING	5
SAMRÅD – VÄGPLAN, VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV (2016 – 2017)	6
Samråd med berörd Länsstyrelse	6
Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2016	6
Skriftliga samråd	6
Samråd och inkomna yttranden under 2017	7
Yttranden inkomna under samrådstiden 20170425 – 20170602	7
Samråd med berörd kommun	9
Samråd med Nordanstigs kommun under 2016	9
Skriftliga samråd	9
Samråd med Nordanstigs kommun under 2017	9
Yttranden inkomna under samrådstiden 20170425 – 20170602	10
Övriga inkomna yttranden	14
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
Samråd och inkomna yttranden under 2016	15
Samråd och inkomna yttranden under 2017	16
Yttranden inkomna under samrådstiden 20170425 – 20170602	16
Samråd med berörda och ej berörda	20
Samråd/yttranden inkomna under 2016	20
Samråd/yttranden inkomna under 2017	21
Möte på orten	21
Yttranden inkomna under samrådstiden 2017	23

SAMRÅD – VÄGPLAN, UTFORMNING AV PLANFÖRSLAGET (2018 - 2021)	25
Samråd med berörd Länsstyrelse	25
Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2018	25
Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2019	26
Yttranden inkomna under samrådstiden 20190617 – 20190819	26
Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2020	30
Samråd med berörd kommun	31
Samråd med Nordanstigs kommun under 2018	31
Samråd med Nordanstigs kommun under 2019	31
Yttranden inkomna under samrådstiden 20190617 – 20190819	32
Samråd med Nordanstigs kommun under 2020	35
Samråd med Nordanstigs kommun under 2021	35
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	36
Samråd och inkomna yttranden under 2018	36
Samråd och inkomna yttranden under 2019	38
Samråd och inkomna yttranden under 2020	50
Samråd och inkomna yttranden under 2021	51
Samråd med berörda och ej berörda	53
Samråd/yttranden inkomna under 2018	53
Samråd/yttranden inkomna under 2019	55
Samråd/yttranden inkomna under 2020	61

Bakgrund

Väg E4 är en mycket viktig väg för person- och godstransporter både på nationell och regional nivå. Avsaknaden av ett sammanhängande parallellt vägnät mellan tätorterna innebär att E4:an utgör en viktig förbindelse även för lokaltrafiken.

Från Stockholm till Sundsvall är det idag bara den aktuella sträckan Kongberget-Gnarp som inte är ombyggd till mötesseparerad väg. Längs sträckan förekommer ett antal branta backar, kurvor med dålig sikt samt flera plankorsningar och utfarter och vägsträckan är relativt olycksdrabbad. Vägen är på vissa sträckor mindre än 12 meter bred och gällande hastighet är 80 km/tim förutom vid passage av ett antal plankorsningar där den sänks till 60 km/h. Sträckan trafikeras idag av mellan 8 100 – 8 500 fordon (år 2015) per dygn och trafikmängden kommer enligt prognoser att öka.

Den aktuella sträckan är i stort behov av åtgärder och Trafikverket har inom projektet beslutat om ett antal funktionskrav som ska säkerställa en god framkomlighet på E4:an som nationell stamväg. E4:an ska utforma som en mötesseparerad landsväg med dimensionerad hastigheten 110 km/h och planskilda korsningar, den valda vägtypen ska uppfylla kapacitetskrav till år 2050. När ny E4 står klar kommer befintlig E4 få ny funktion som statligt omledningsvägnät, samt tillåta långsamtgående fordon, gående och cyklister.

Omfattning och syfte

Detta dokument är en sammanfattning av de samråd som hållits och de synpunkter som tagits emot under planarbetet. Skriftliga synpunkter i helhet finns i Trafikverkets diarium (TRV 2014/7022 & Trafikverkets e-arkiv med referens/id KH 00-1847/91).

Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen för att få synpunkter och kunskap. I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Arbete med vägplanen påbörjades redan år 2000 då en förstudie togs fram av Trafikverket (dåvarande Vägverket Region Mitt) för delen Hudiksvall-Njurunda. Inkomna synpunkter på förstudien finns i Trafikverkets e-arkiv med referens/id KH 00-1847/91.

Efter beslut om att projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan startade arbetet med en vägutredning. Ställningstagande till val av lokalisering togs år 2009. Projektet låg vilande i några år och arbetet togs sedan upp på nytt år 2013.

År 2016 valde Trafikverket att på nytt utreda alternativa lokaliseringar för val av korridor på grund av ändrade förutsättningar som påverkade det tidigare ställningstagandet. Inför ny utredning om lokalisering genomfördes ett samråd med Nordanstigs kommun och Länsstyrelsen Gävleborg. Samrådet gällde omfattningen av samrådskretsen samt kommande utredning och vilka korridoralternativ som skulle studeras. Samtidigt förnyades också Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan genom att Länsstyrelsen i sitt yttrande 2016-04-04 meddelade att tidigare beslut om betydande miljöpåverkan daterat 2001-03-09 fortfarande gäller för projektet. Det vill säga att byggande av ny väg E4, sträckan mellan Kongberget och Gnarp kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I februari 2018-02-15 tog Trafikverket ställning till val av lokalisering.

Under arbetet med vägplanen har samråd och löpande avstämningar genomförts kontinuerligt med framför allt Länsstyrelsen Gävleborg, Nordanstigs kommun, Region Gävleborg samt med enskilda berörda.

Inför framtagandet av ny samrådshandling för val av lokalisering hölls ett samrådsmöte på Godtemplargården i Jättendal 2016-05-26 med cirka 130 berörda och ej berörda deltagare. Under 2017 genomfördes två samråd med berörda och ej berörda på Godtemplargården i Jättendal. Mötena hölls 8:e maj (fokus Harmånger) och 9:e maj (fokus Gnarp) och besöktes av totalt cirka 130 personer. Efter samråd på orten om val av lokalisering fanns möjlighet att inkomma med yttranden under samrådstiden 2017-04-25 – 2017-06-02.

Inför utformning av planförslaget hölls ett informationsmöte på Godtemplargården i Jättendal 2018-05-15 med cirka 100 deltagare från berörda och ej berörda. Under 2019 genomfördes ett samråd med berörda och ej berörda på Godtemplargården i Jättendal. Mötet hölls 18:e juni 2019 och besöktes av cirka 150 personer. Efter samråd på orten fanns möjlighet att inkomma med yttranden under samrådstiden 2019-06-18 – 2019-08-19.

Minnesanteckningar och yttranden som inkommit under arbetet med vägplanen från och med framtagandet av ny samrådshandling för val av lokalisering finns under ärende TRV 2014/7022 i Trafikverkets diarium.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-10-01, 2016-06-01, 2018-08-29, 2019-05-07, 2020-03-30, 2020-10-29.

Samrådskrets

Projektet har bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan varför samråd ska ske med en utökad krets enligt miljöbalken.

Trafikverket har gjort en bedömning av vilka myndigheter, organisationer och föreningar som kan antas bli berörda av projektet. Den föreslagna samrådskretsen har kommunicerats med Länsstyrelsen Gävleborg.

Kallelse till samråd på orten har skett via annonsering i lokalpress, på projektets hemsida, samt med direkta postutskick. Under projekttiden har informationsblad skickats ut kontinuerligt (ca 3–4 ggr/år) till hushåll och företag inom det geografiska område som har berörts av projektet. Det har också varit möjligt att via projektets hemsida anmäla sig till digitala utskick av informationsbladen.

Samråd – Förstudie - inför beslut om betydande miljöpåverkan

År 2000 presenterade Trafikverket (Vägverket) en förstudie för väg *E4 Stockholm – Sundsvall, delen Hudiksvall N – Njurunda*. Förstudien låg till grund för Länsstyrelsen Gävleborgs beslut om betydande miljöpåverkan.

Förstudien skickades till berörda organisationer och myndigheter enligt sändlista. Under samrådstiden 23 maj till 4 augusti 2000 kunde dokumentet även rekvireras från Trafikverket (dåvarande Vägverket).

Underrättelse om samråd har skett via annonsering i Dagbladet nya samhället, Sundsvalls tidning och Hudiksvalls tidning den 23 maj 2000. Skriftlig information skickades till Länsstyrelsen Gävleborg, berörda kommuner samt ett flertal övriga myndigheter och organisationer. Sammanlagt inkom 22 yttranden. Inkomna synpunkter på förstudien finns i Trafikverkets e-arkiv med referens/id KH 00-1847/91.

Inkomna yttranden berör främst vikten av att studera miljökonsekvenserna till följd av en ny väg närmare, bland annat nämns befintliga vattentäkter längs sträckan, natur- och kulturmiljö. Det pekas även på vikten av att studera ett parallellvägnät och att lösa lokaltrafikens behov inklusive kollektivtrafiken och situationen för oskyddade trafikanter. Även samordningen med och hänsynstagande till befintliga planer nämns som viktiga i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen Gävleborg fattade 2001-03-09 beslut att en byggnation av ny E4 för sträckan Kongberget – Gnarp kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd – Vägutredning – inför beslut om framtida sträckning

Efter beslut om betydande miljöpåverkan tog dåvarande Vägverket fram en vägutredning för sträckan Kongberget – Gnarp. Vägutredningen studerade tre alternativ: nysträckning, nollplus (åtgärder i befintlig sträckning) samt ett kombinationsalternativ som innebar dels åtgärder i befintlig sträckning och dels nysträckning. I april 2009 beslutade Trafikverket att gå vidare med vägutredningens kombinationsalternativ i vägplanen. I ett yttrande om vägutredningen förordade Länsstyrelsen Gävleborg kombinationsalternativet, med hänsyn till natur- och kulturmiljö, friluftsliv och trafiksäkerhet.

Kombinationsalternativet innebar att väg E4 delvis skulle dras i ny sträckning inom korridoren och delvis skulle komma att ligga kvar i befintligt läge men upprustas. Vägen skulle projekteras som en mötesfri väg med omväxlande ett och två körfält, en så kallad 2+1-väg.

Samråd – Vägplan, val av lokaliseringsalternativ (2016 – 2017)

Samråd med berörd Länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2016

Samrådsmöte	Närvarande	Plats	Datum	Dokumentation
Samråd nr 1 E4 Kongberget- Gnarp sträckan genom Harmånger	Länsstyrelsen Gävleborg Nordanstigs kommun MittSverige Vatten Trafikverket Ramböll Sverige AB	Länsstyrelsen, Gävle	2016-02-17	Minnesanteckning ar diarienummer: 2014/7022
Samråd Vattentäkt Harmånger	Länsstyrelsen Norrhälsningland miljökontor MittSverige Vatten Trafikverket Ramböll Sverige AB	Godtemplar- gården, Jättendal	2016-09-28	Minnesanteckning ar diarienummer: 2014/7022
Samråd Vattentäkt Harmånger	Norrhälsingland miljökontor MittSverige Vatten Trafikverket Ramböll Sverige AB Länsstyrelsen kunde inte delta men lämnade skriftliga synpunkter inför samrådet	Kommunhuset, Hudiksvall	2016-12-07	Minnesanteckning ar diarienummer: 2014/7022

Skriftliga samråd

Inför start av utredning för val av lokalisering genomfördes ett samråd genom ett utskick 2016-03-10 med Länsstyrelsen Gävleborg, Nordanstigs kommun samt Norrhälsinge miljökontor. Syftet med samrådet var att förankra processen för fortsatta planeringen för den aktuella sträckan, omfattningen av samrådskretsen och samrådshandlingen samt för att få ett besked huruvida det tidigare beslutet, från 2001, om betydande miljöpåverkan för den aktuella sträckan kan antas gälla för den fortsatta processen. Länsstyrelsen meddelade att tidigare beslut gällande betydande miljöpåverkan för projektet fortfarande gäller. Beslutet finns verifierat i ett samrådsyttrande (2016-04-04, DNR 343-1847-2016) från Länsstyrelsen Gävleborg.

Samråd och inkomna yttranden under 2017

Yttranden inkomna under samrådstiden 20170425 – 20170602

Länsstyrelsen Gävleborg (2017-05-31)

Det är viktigt att lyfta samordningen med en ny sträckning av Ostkustbanan. Det behövs mer än att bara ta hänsyn till varandras placering. Det finns många fördelar med att samlokalisera som till exempel minskade barriäreffekter, effektivare markanvändning men också en minskad påverkan på landskapsbilden med mera.

Nedan sammanfattas Länsstyrelsen Gävleborgs övriga synpunkter som bör hanteras i den fortsatta planeringen.

- **Naturmiljö:** Länsstyrelsen anser att det viktigaste ur naturvårdssynpunkt är att den nya vägsträckningen dras på ett sådant sätt att det inte splittrar upp orörd naturmark och jordbruksmark på ett alltför omfattande sätt. Avsnittet över Harmångersån måste utredas för minsta möjliga påverkan på vattenmiljön och strandzonen. I övrigt är vattentäkten en avgörande faktor för hur vägen ska passera Harmånger.

Länsstyrelsen anser att genomförd naturvärdesinventering och passageplan väl redovisar förutsättningarna i området. Länsstyrelsen ser positivt på att passageplanen tas med i den fortsatta planeringen.

- **Artskydd:** Fridlysta arter som förekommer i Artportalen bör utredas vidare i kommande handlingar/MKB. Rovfåglar syns inte i Artportalen på grund av sekretess, det är därför av vikt att Trafikverket kontaktar Länsstyrelsen i frågor kring rovfåglar.
- De olika korridorerna för E4 kommer att passera flera vattenförekomster som inte uppnår miljö kvalitetsnormen (MKN) "God status" vilka ska uppnå "God status" år 2021. Situationen för dessa får inte förvärras och det måste redovisas hur man avser att minimera risken att påverka vattenförekomsterna negativt. Flera av de berörda vattenförekomsterna till exempel Vatträngsån, Harmångersån, Gnarpån och Storsjön för sträckan hyser mycket känsliga vattenlevande arter till exempel flodkräfta, flodpärlmussla, öring m.fl. För dessa vattenförekomster måste man även redovisa hur man avser att minimera risken för att påverka dessa arter negativt till exempel hur man avser att minska läckage, oönskade ämnen och minska grumlande effekt samt att inga nya vandringshinder får uppstå.

Dagvatten från verksamhetsområdet måste passera fördröjningsytter som fångar upp oönskade ämnen för att inte få negativ påverkan på närliggande vattenförekomster.

- **Grundvatten och vattentäkter:** Sträckningen av ny E4 Kongberget – Gnarp berör två grundvattenförekomster som idag utnyttjas för dricksvattenförsörjning dels Harmånger-Stocka och dels Gnarp. Båda har i vattenförsörjningsplanen för Gävleborgs län pekats ut som mycket högt prioriterade (högsta klass) utifrån uttagbar mängd grundvatten, risk för negativ påverkan, vattenkvalitet och användning som vattentäkt. Vid Jättendal finns också en vattentäkt med ett vattenskyddsområde (strax öster om dagens E4) som kan komma att påverkas av planerade dragning av ny E4.

Av särskilt intresse är påverkan på vattenförekomsten och vattentäkten i Harmånger. Länsstyrelsen har tidigare lämnat synpunkter på en tidigare version av framtagna riskanalys. Denna har nu kompletterats med en riskvärdering för byggskedet för respektive alternativ. Det är positivt och gör nu att riskanalysen utgör ett bra underlag för att väga olika alternativ mot varandra. Ur grundvatten- och vattentäktssynpunkt så är givetvis de alternativ som ger lägst risk för negativ påverkan på vattenförekomsterna och vattentäkterna att föredra.

I samrådshandlingen under avsnitt *övriga tillstånd* saknas de tillstånd och dispenser som kan krävas för åtgärder inom berörda vattenskyddsområden. Exempelvis rörande markarbeten och hantering av petroleumprodukter under byggskedet.

- **Kulturmiljö:** Upprättad kulturvärdesanalys tar i relativt hög upplösning upp de olika korridoralternativens risker och negativa konsekvenser. Ytterligare utredningar kommer sannolikt att krävas beroende på valt lokaliseringsalternativ, utredningar som kan påverka de olika alternativens lämplighet.
- **Jordbruksmark:** Jordbruksmarken har ett stort allmänintresse. Det är naturresursen i sig som är skyddad, inte näringen som är kopplad till resursen i fråga. Den jordbruksmark som tas i anspråk är en ändlig resurs och kan inte ersättas. All jordbruksmark omfattas av bestämmelserna enligt miljöbalken 3 kap 4§ miljöbalken och syftar till att nationella intressen tillvaratas.

Såsom planhandlingarna beskriver kan jordbruksmark tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen samt att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Alternativens effekter och konsekvenser på jordbruksmarken behöver tydliggöras.

- **Friluftsliv:** Hänsyn bör tas till det rörliga friluftslivet genom att anordna planskilda person- och viltpassager, utformade på ett sådant sätt så att både människor och fauna tryggt kan använda dessa. Förslagsvis anordnas flera passager på strategiska platser för att minska barriäreffekten.
- **Risk och säkerhet:** Väg E4 utgör transportled för farligt gods. Risken för olyckor behöver därför beaktas vid val av korridor. En förhöjd risk finns alltid i de alternativ som går i närhet av bebyggelse.

Trafikverkets kommentar:

I kommande planskede kommer en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för den valda linjen. I samband med upprättandet kommer Trafikverket beakta och säkerställa att hänsyn tas till de synpunkter som inkommit från Länsstyrelsen Gävleborg.

Samråd med berörd kommun

Samråd med Nordanstigs kommun under 2016

Kontinuerliga samråd har skett med Nordanstigs kommun. Under 2016 genomfördes fyra samråd som har handlat om:

- Sträckan genom Harmånger
- Trafikplats/-er i Gnarp
- Vattentäkten i Harmånger

Ett samråd skedde på Rambolls kontor i Sundsvall, kommunhuset i Bergsjö, Länsstyrelsen i Gävle och Godtemplargården i Jättendal. På samråden deltog projektledare, delprojektledare, samhällsplanerare, hydrogeolog och miljö från Trafikverket samt uppdragsledare, projektör och hydrolog på Ramboll. Stadsarkitekt deltog från Nordanstigs kommun. Miljö- och hälsoskyddsinspektörer deltog från Norrhälsinge miljökontor vid två möten och en process- och utvecklingsansvarig samt funktionsansvarig på MittSverige Vatten AB deltog vid tre möten.

Skriftliga samråd

Inför start av utredning för val av lokalisering genomfördes ett samråd med ett utskick 2016-03-10 med Länsstyrelsen Gävleborg, Nordanstigs kommun samt Norrhälsinge miljökontor. Syftet med samrådet var att förankra processen för fortsatta planeringen för den aktuella sträckan samt för att få ett besked huruvida det tidigare beslutet, från 2001, om betydande miljöpåverkan för den aktuella sträckan kan antas gälla för den fortsatta processen. Samrådet avsåg även att få in synpunkter på vilka vägkorridorer som skulle studeras.

Samråd med Nordanstigs kommun under 2017

Under 2017 genomfördes ett samråd med Nordanstigs kommun. Samrådet behandlade principutformningen. Samrådet skedde på kommunhuset i Bergsjö. På samrådet deltog Trafikverket samt representanter från Nordanstigs, Sundsvalls, Bollnäs och Hudiksvalls kommuner. Även Region Gävleborg deltog i mötet.

Yttranden inkomna under samrådstiden 20170425 – 20170602

Gävle kommun (2017-05-29)

Gävle kommun välkomnar ett genomförande av projektet, som innebär att E4 blir mötesfri genom hela länet.

Gävle kommun är också tillfreds med att projektet i sin planering tar hänsyn till den planering som sker för ny sträckning av dubbelspår på Ostkustbanan.

Gävle kommun väljer att avstå från förordande eller synpunkter kring val av alternativ sträckning för den nya mötesfria E4 Kongberget – Gnarp.

Sundsvalls kommun (2017-05-03)

Sundsvalls kommun anser att byggandet av sträckan Kongberget – Gnarp är en avgörande pusselbit för Sundsvallsregionens och hela norra Sveriges utveckling. Sundsvalls kommun stödjer därför projektet oavsett vilket av föreslagna alternativ som väljs.

Sundsvalls kommun anser även att arbetet, så långt det är möjligt, skall samordnas med en dubbelspårsutbyggnad längs Nya Ostkustbanan.

Sundsvalls kommun vill även rekommendera Trafikverket att se över förutsättningarna för att bygga sträckan med 2+2 körfält. Trafikprognoserna tyder alltså på ett ökat framtida bilresande samtidigt som en 2+2 fältsväg i större utsträckning än 2+1-väg skulle minska restiderna och bidra till regionförstoring.

Trafikverkets kommentar:

Planeringen för ny E4 och OKB sker i nära samverkan. Det är däremot oklart om de båda byggnationerna kommer att kunna samordnas, detta är beroende av när i tiden byggnationsstart kommer att ske.

Projekteringsförutsättningen för aktuell sträcka är byggnation av 2+1-väg, se även bemötandet av Nordanstig kommuns yttrande, sid 12.

Hudiksvalls kommun (2017-05-03 Yttrande, 2017-06-07 Protokoll kommunstyrelsen)

Hudiksvalls kommun är angelägen om en skyndsam utbyggnad av berörd vägsträcka. Kommunen upplever att tidigare planerad ombyggnad har blivit försenad vilket är mycket olyckligt. Motiven till att åtgärden brådskar är behovet av regional och lokal utveckling i kombination med att säkerheten på vägsträckan behöver förbättras. Därutöver fungerar E4 som en mycket viktig transportled för den nationella trafiken.

Hudiksvalls kommun saknar en redovisning av hur Trafikverket vägt av möjligheten att bygga 2+2-väg på sträckan för att framtidssäkra vägstandarden.

Av de fem lokaliseringalternativen som visas i rapporten gör kommunen bedömningen att alternativen A4A, A4B och A5 är mest intressant ur ett utvecklingsperspektiv där

restid/reslängd på den nya sträckningen samt närhet till anslutning i Harmånger särskilt räknas in. Kommunen väljer dock att inte förorda något av alternativen.

Kommunen vill betona att ett eventuellt val av E4-korridor öster om Harmånger måste förutsätta att det inte kommer att försvåra för en framtida utbyggnad av järnvägen till dubbelspår öster om Harmånger.

Trafikverkets kommentar:

Projekteringsförutsättningen för aktuell sträcka är byggnation av 2+1-väg, se även bemötandet av Nordanstig kommuns yttrande.

En av planeringsförutsättningarna för ny E4 är att dess läge ej ska försvåra byggnationen av en framtida OKB.

Norrhälsinge miljökontor

Miljökontorets bedömning är att samrådshandlingen är mycket välgjord och belyser samtliga frågeställningar på ett bra sätt.

Miljökontoret anser att naturvärdesinventeringen borde ha utförts under en tid på året då samtliga organismgrupper hade kunnat inventeras. Nu utfördes fältbesöken i oktober vilket medför att kunskap om kärlväxter och fåglar blir bristfällig. Av naturvärdesinventeringen framgår inte om konsulten haft kontakt med exempelvis lokal naturskyddsförening.

Gällande riskanalysen för vattentäkten anser miljökontoret att det inte verkar rimligt att alternativen A1, A2, A3, A4A och A4B har fått samma riskklass efter föreslagna skyddsåtgärder på A4A och A4B. Resonemanget om behovet av tillsyn och underhåll samt skyddsåtgärdernas begränsade livslängd bör på något sätt vägas in i riskklassningen så att det tydligare framgår att vissa alternativ innebär större robusthet och därmed mindre risk.

De omfartsvägar/parallellvägnät samt trafikplatser som är aktuella i respektive alternativ bör också värderas utifrån ett grundvattenskyddsperspektiv. En värdering av de olika korridoralternativen för delsträcka A:s totala grundvattenrisker bör göras.

För delsträckorna B, C och D har miljökontoret inga konkreta synpunkter. För delsträcka A har miljökontoret lämnat ett antal synpunkter som sammanfattas nedan:

A1: Sträckan är lång och berör ett flertal naturvärden. Enda tydliga fördelen är färre boenden som blir bullerstörda. Risk finns däremot att buller från vägen sprids över Storsjön och ger störning för boende kring sjön även om inte riktvärden överskrids.

A2: Alternativet innebär huvudsakligen negativa konsekvenser för landskapsbilden och kulturmiljön, frågor som inte miljökontoret ansvarar över. Vissa naturvärden kan beröras.

A3: Påverkan på landskapsbild och kulturmiljö. En sänkning av Forsavägen innebär att en förorening snabbare kan nå grundvattnet och vattentäkten eftersom jordlagret minskar.

A4A och A4B: Sträckan berör Harmångers vattentäkt mest påtagligt av samtliga alternativ. Det krävs även ett omfattande parallellvägnät som "äter upp" de miljövinster som görs

genom att dra E4 i befintlig sträckning. Alternativen innebär också att skolans utemiljö kommer att vara fortsatt påverkad av bullerstörningar.

A5: Bästa alternativet för vattentäkten, nedströms uttagspunkten. Bullermässigt blir färre störda än för alternativ A4, fastigheterna är dock ej tidigare bullerstörda och kan även komma att påverkas av Ostkustbanans nya dragning.

Passagen över områden med sämre jordar skulle kunna innebära uppläggningar av jordmassor, det är därför önskvärt att vägen byggs så att man inte behöver gräva ut jordmassorna.

Sammanfattning: Ett bättre skydd för vattentäkten i Harmånger behövs för de alternativ där befintlig E4 ska användas som parallellväg. Vattentäkten i Harmånger har idag ett bristfälligt skydd mot föroreningar som kan uppstå från trafik och olyckor längs nuvarande E4. Det är angeläget att skyddet förstärks för att förebygga allvarliga konsekvenser om den ska användas som parallellväg.

Från de sakområden som vi har att bevaka så anser vi att alternativ A1 och A4A/A4B inte bör väljas (på grund av höga naturvärden respektive dricksvatten/grundvatten)

Färre boende kommer att bli störda av buller i alternativ A3 än för alternativ A2 och A5. För alternativ A5 behöver masshanteringen och bullerstörningen för relativt många boende noggrant övervägas. A5 ger, med hänsyn till sitt läge, bäst skydd för grundvattentäkten. Skyddet för vattentäkten bör väga tungt vid valet av vägalternativ eftersom det inte finns någon alternativ vattenförsörjning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket anser att den samrådshandling för val av lokalisering som arbetats fram är tillräckligt underlag för att fatta beslut om vilken korridor som är mest fördelaktig i delområde A. I kommande skede ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för den valda korridoren. Inför detta arbete kommer fördjupade studier göras, bland annat kommer en kompletterande naturvärdesinventering genomföras och beroende på val av korridor kommer det även att kunna bli aktuellt med fördjupade studier avseende skydd av vattentäkten.

Vid upprättandet av miljökonsekvensbeskrivningen kommer Trafikverket säkerställa att hänsyn tas till inkomna synpunkter från kommunen.

Nordanstig kommun (2017-09-25)

Nedan följer en sammanfattning av Nordanstig kommuns yttrande på samrådshandlingen för val av lokalisering:

Trafikverket presenterar i sin samrådshandling de övergripande projekt / effektmålen.

” De övergripande effektmålen som har identifierats berör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och regional utveckling.” (sid. 7)

I frågan om regional utveckling så anser inte Nordanstigs kommun att Trafikverket uppfyller de mål de själva satt upp.

”Projektets mål ska uppnås med en lösning som är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar.” (sid. 10)

Nordanstig har tidigare yttrat sig ifråga om Trafikverkets kapacitetsutredning, se tidigare yttrande, daterat 2017-05-11.

Utöver tidigare yttrande så har ny information tillkommit som bör tas med i en förnyad kapacitetsberäkning. Nordanstigs kommun har även meddelat Trafikverket om risken med att det byggs in ”flaskhalsar” i tätorterna om det inte byggs 2+2 där, även om man kommer fram till att 2+1 är den rätta lösningen för E4 just nu.

Ostkustbanans utbyggnad som skulle blivit en avlastning för framförallt tung trafik på E4 har blivit skjuten på framtiden. Oklart hur länge, men med stor sannolikhet byggs inget färdigt i Nordanstig innan 2045.

Nordanstig har utöver detta tittat på de olika korridorvalen för Harmånger och förordar alternativ A4B genom Harmånger i befintligt men upphöjt läge.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har, både i tidigare yttrande och i ett brev till Nordanstigs kommun (2017-09-06) samt vid det möte som hölls 2017-09-13 redogjort för hur trafiksiffrorna som använts vid beräkning av framtida trafikflöden tagits fram. Trafikverkets beräkningar för trafikutveckling görs centralt. Trafikverket kan vid särskilda skäl justera dessa i projekten, men då krävs ett tydligt underlag där det går att räkna fram ytterligare trafikallsträng, till exempel från ett nytt handelscentrum eller någon annan stor trafikallstrande verksamhet. I detta projekt har vi inte identifierat några sådana nya verksamheter som kan ha stor påverkan på hela sträckan. Förändringar som skulle kunna komma ifråga p.g.a. till exempel en ökning av befolkningsutvecklingen med mera sker på systemnivå, vilket ska tas omhand i de allmänna uppräkningsstalen. En framtida ny Ostkustbana har funnits med som något projekt ska ta hänsyn till, byggnationen av ny E4 får ej försvåra byggnationen av en ny OKB. Detta är dock inget som tagits med i, eller påverkat, kapacitetsutredningen. Med utgångspunkt från detta kommer Trafikverket ej att göra någon ytterligare kapacitetsutredning för den aktuella sträckan.

Trafikverket har flera mål att uppnå i transportpolitiken, varav trafiksäkerhet är det högst prioriterade i vägsystemet. Överstandard byggs inte för framtida behov bortom avskrivningstider för investeringar, eftersom medlen då skulle räcka till betydligt färre projekt, med lägre takt på trafiksäkerhetsarbetet som följd. Trafikverket håller fast vid att byggnation av 2+1-väg ger en god standard för prognosåret. Trafikverkets bedömning är att målen för regionalutveckling, framkomlighet och en långsiktigt hållbar lösning uppnås med föreslagen lösning.

Övriga inkomna yttranden

Nordanstigs kommun (2017-05-11)

Nordanstigs kommun anser att det viktigaste bör vara att det byggs rätt och på rätt grundval – oavsett om det handlar om en 2+1-väg eller 2+2-väg.

Kommunen anser inte att kostnaderna för samhället kortsiktigt kan hållas ner genom att välja det billigaste alternativet. Skulle det visa sig vara fel och kapacitetsgränsen nås innan år 2045 blir livscykelkostnaden betydligt högre än om bygget anpassats för rätt kapacitet från början. Kommunen ställer sig därför frågande till delar av ”PM trafik och kapacitet” som Trafikverket upprättat.

Kommunen anser att den trafikutveckling som rapporten grundar sig på är felaktig. Kommunen anser att trafikeringen kommer att öka mer än rapporten visar och att den önskvärda servicenivån för en 2+1-väg därför kommer att överskridas redan 2045. Kommunen anser även att man i rapporten ej tagit hänsyn till den befolkningsökning som kan väntas fram till 2045 samt det faktum att Nordanstigs kommun ligger mellan två kraftigt expanderande städer, Sundsvall och Hudiksvall.

Nordanstigs kommun vill även ha ett klargörande kring hur uppräkningsstal och procentuell utveckling för personbilar hanterats i rapportens olika tabeller.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har skriftligen besvarat Nordanstigs kommuns yttrande i ett brev daterat 2017-09-06. Brevet i sin helhet återfinns under diarienummer 2014/7022. Nedan följer en sammanfattning av brevet.

Trafikverket instämmer med synpunkten att det är viktigt att rätt beslut fattas vid val av typsektion för sträckan. Med de kostnader som vi räknar med idag oavsett val av korridor så uppnås inte en samhällsekonomisk lönsamhet. Trafikverket bedömning är att projektet trots detta kommer att kunna stå sig bra i prioriteringen med övriga projektet i landet när man tar hänsyn till andra icke beräkningsbara aspekter som också ska vägas in. En uppgraderad standard från 2+1 till 2+2, som i nuläget inte är nödvändig kommer att öka kostnaderna ytterligare, vilket inte bedöms vara till fördel för prioriteringen.

Diskussionen om typsektion för vald sträcka kommer ej att drivas vidare inom ramen för detta projekt. Den frågan hanteras här efter separat. Projekteringsförutsättningen för sträckan är 2+1-väg.

Trafikverket håller med kommunen om att en linjer utveckling av trafikökningen skulle kunna medföra att målet för kapacitet och god servicenivå ej uppfylls år 2045. Trafikverket gör dock bedömningen att det kommer att ske ett brott på kurvan för trafikökning varför ökningen ej blir lika stor fram till 2045.

Förändringar av utvecklingen på lokal nivå ingår inte i de grundläggande beräkningarna för uppräknings av trafik men kan arbetas in i en prognos för ett specifikt projekt om tillräckligt med underlag och goda motiv för att skriva om prognosen finns. Detta har inte gjorts i E4 Kongberget – Gnarp då vi saknar sådant underlag.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd och inkomna yttranden under 2016

- Yttrande från *Harmångers framtid* efter informationsmötet i Jättendal 2016-05-27.

Yttrandets innehåll i korthet:

- Företagarna känner stor oro inför framtiden då deras tankar om expansion utgått från det läge för E4 som tidigare presenterats, alltså längs befintlig E4 genom Harmånger.
- Frågor som framkom var avseende skyddet av vattentäkten; finns det tekniska lösningar som minimerar risken för föroreningar i händelse av olycka, finns det alternativa lösningar i nuvarande E4-läge (till exempel ramp).
- Ett östligt alternativ bedöms bli kostsamt till följd av de ofördelaktiga markförhållandena och förutsättningarna för avvattning.
- Föreningen anser att det är av stor vikt att Trafikverket inte låser sig vid ett specifikt korridorval utan att grundliga undersökningar görs för samtliga alternativ.
- Föreningen önskar fortsatt dialog med ansvariga under kommande studier av alternativen för E4 genom Harmånger.

- Samråd med *Orsa besparingsskog*, Toppsnäcken, Harmånger samt platsbesök dammar, 2016-06-23

Samrådets syfte och innehåll:

- Information om projektet och att kanalen vid Forsa Övre kan bli berörd av planerad väg
- Information om och önskemål om lösningar för berörda anläggningar i Harmångersån

- Samråd med *Voernese fjällsameby*, telefonmöte 2016-12-05.

- I samband med upprättande av Passageplan för E4 Kongberget-Gnarp genomfördes en telefonintervju med berörd sameby, Voernese fjällsameby.
- Voernese fjällsameby har inte haft sina djur i området på över 60 år. Med anledning av framtida klimatförändringar ser samebyn möjligheter att flytta sitt vinterbete så långt åt sydost som möjligt det vill säga till berörd ny sträcka för E4 Kongberget-Gnarp.

Samråd och inkomna yttranden under 2017

- Samråd med representant för OKQ8 angående korridor genom Gnarp samt placering av trafikplatser, Jättendal 2017-05-09

Samrådets syfte och innehåll:

- Information om det pågående vägprojektet och dess påverkan på fastigheten.
- Fastighetsägaren önskar en trafikplats i norra delen av Gnarp för att få en bra koppling till sin fastighet
- Trafikverket informerar att endast en trafikplats planeras i Gnarp, med största sannolikhet i södra delen. I norr föreslås en planskildhet.

Yttranden inkomna under samrådstiden 20170425 – 20170602

Följande myndigheter har svarat att de avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen:

- Jordbruksverket (2017-04-28)
- Statens fastighetsverk (2017-04-26)
- MSB – Myndigheten för samhällsbeskydd (2017-05-02)
- Havs- och vattenmyndigheten (2017-05-02)
- Naturvårdsverket (2017-05-05)
- Tillväxtverket (2017-05-15)
- Försvarsmakten (2017-05-17)

Transportstyrelsen (2017-04-26)

Transportstyrelsen informerar att vägen ingår i TEN-T-vägnätet och omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen, där det finns krav på att en trafiksäkerhetsanalys och en trafiksäkerhetsgranskning ska utgöras innan en vägplan kungörs. I övrigt avstår Transportstyrelsen att lämna synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

En trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning kommer att genomföras i den fortsatta vägplaneprocessen.

SMHI (2017-05-30)

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Det är dock felaktigt att stormar kan antas bli vanligare vilket står redovisat i handlingen.

I den fortsatta planeringen bör hänsyn tas till förändrade risker för översvämning.

Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvänningsrisker.

En emissionsinventering bör göras. SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister så utsläppen kan minska. Busshållplatser bör anläggas på platser där det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja istället för bil.

Det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar mm klaras för boende i området.

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för den valda korridoren. Inför detta arbete kommer fördjupade studier genomföras inom ett flertal områden.

Skogsstyrelsen (2017-05-30)

Om det blir nödvändigt att utföra åtgärder i nyckelbiotoper och objekt med naturvärden, bör utföraren minimera påverkan så mycket som möjligt. Arbetsområdets bredd bör i dessa områden minskas till ett absolut minimum. Alla träd som kapas eller fälls, undantaget om det är barrvirke och mängden överstiger 5 m³sk/ha, lämnas i biotoperna.

Skogsstyrelsen vill göra Trafikverket uppmärksam om att biotopskydd, naturvårdsavtal, nyckelbiotoper och höga naturvärden berörs av olika lagstiftning och måste prövas var och en för sig. Generella utlåtanden är därför omöjliga för Skogsstyrelsen att lämna.

Trafikverkets kommentar:

Påverkan på och eventuella åtgärder i anslutning till områden med naturvärden kommer att redovisas i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning. Särskild hänsyn kommer att tas i områden med höga naturvärden.

Energimyndigheten (2017-05-29)

Längs Norrlandskusten finns många goda vindlägen och ett flertal av dessa är angivna som riksintressen för vindbruk. Ett av dessa områden för vindbruk, som finns inom samrådshandlingens utredningsområde, är Ulvberget och anslutningsväg till området sker från E4. I samrådshandlingen konstateras att Ulvberget inte berörs av de föreslagna vägkorridorerna för ny E4.

Energimyndigheten har därför inget att erinra mot de förslag som redovisas i samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Vid upprättande av samrådshandling för Vägplan kommer det att säkerställas att det är möjligt att nå området (Ulvberget) även efter ombyggnation av ny E4.

Sveriges Åkeriföretag (2017-06-02)

Sveriges åkeriföretag är sammantaget positiva till förslaget, vilket kommer att medföra ett bättre flöde i trafiken för medlemsföretagen och övriga trafikanter.

De föreslagna alternativa vägkorridorerna har Sveriges åkeriföretag inga speciella synpunkter på.

Svenska kraftnät (2017-06-02)

Svenska kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag. Däremot kan det finnas regionnät inom aktuellt planområde varför regionnätsägare bör höras.

Med hänsyn till att Svenska Kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser de att ärendet är avslutat från deras sida och önskar därför inte medverka i det fortsatta remissförfarandet.

Trafikverkets kommentar:

I den fortsatta projekteringen kommer ledningsägare för den valda sträckan kontaktas.

SGI– Sveriges geologiska institut (2017-06-02)

Flera förorenade områden är identifierade längs den planerade sträckningen. När järnvägens sträckning är fastställd förutsätter SGI att fördjupade miljötekniska undersökningar och riskbedömning utförs inom de förorenade områdena för att avgränsa och karakterisera föroreningarna innan byggnationen påbörjas.

SGI förutsätter även att åtgärdsförslag och en masshanteringsplan tas fram. De vill även påminna om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas (10 kap. 11 § miljöbalken).

Befintlig asfalt kan innehålla stenkolsstära och kan därmed utgöra en föroreningsrisk. SGI menar att detta bör undersökas närmare och förutsätter att förorenat material omhändertas för att undvika eventuell föroreningsspridning.

SGI rekommenderar att grumlighetsbegränsande åtgärder vidtas när arbete ska utföras i och i närheten av vatten samt att kontrollprogram upprättas även för detta arbete.

En samlad bedömning av alternativen redovisas med hjälp av en matris med konsekvensklassning av miljö- och övriga aspekter. Utifrån våra utgångspunkter ser vi risk för grundvattenförorening, förorenad mark och ytvatten som viktiga aspekter. Vi förutsätter att miljö- och övriga aspekter framöver värderas på ett ansvarsfullt sätt.

I matrisen anges risken för grundvattenförorening i driftskede som "Små" för samtliga alternativ utom alternativ A1. Dock ser det ut som om förhållandena för skydd mot grundvattenförorening är ganska olika för de olika alternativen. Till exempel anges för korridor A4A att en stor schakt ned mot grundvattenytan i åsen i Harmånger behöver genomföras vilket kan jämföras med att för korridor A2 anges att Harmångers vattentäkt passeras i ett område där grusåsen täcks av finsediment.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för den valda korridoren. Inför detta arbete kommer fördjupade studier genomföras.

Vid upprättandet av miljökonsekvensbeskrivningen kommer Trafikverket säkerställa att hänsyn tas till inkomna synpunkter från SGI.

Region Gävleborg (2017-06-02)

Region Gävleborg förordar främst något av alternativen A4A och A4B. Samordning med Ostkustbanan, såväl lokalisering som genomförande, ses som viktigt. Detta inte minst för att underlätta kopplingen mellan A4 och möjliga kommande stationslägen samt samordning och möjlighet till byte mellan trafikslag. Vid utformning av hållplatser vid trafikplatser är det av största vikt att de får en utformning som innebär korta stopptider för bussarna. Bussar som trafikerar aktuell E4-sträcka bör endast gå upp på ramp, göra stopp och sedan köra vidare (inte svänga av E4 på något ytterligare sätt).

Föreliggande utredning handlar om utformning av en mötesfri 2+1-väg. Region Gävleborg ser det som intressant att klargöra frågan om 2+2-väg utifrån förstudien och att förutsättningar kan ha ändrats efter ställningstaganden i vägutredningen – utifrån dess funktion som nationell stamväg.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede ska vald korridor och därefter vald väglinje studeras närmare utifrån ett flertal aspekter. Ett av projektets särskilda hänsynsmål är att lösningar för ny E4 ska möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik varför den valda linjen måste fungera väl tillsammans med bra och effektiva lösningar för kollektivtrafiken.

Projekteringsförutsättningen för aktuell sträcka är byggnation av 2+1-väg, se även bemötandet av Nordanstig kommuns yttrande inkommit 2017-05-11.

Samråd med berörda och ej berörda

Samråd/yttranden inkomna under 2016

- 2016-06-01. Enskilt samråd med fastighetsägare längs sträckan som informerar om den enskilda vattentäkt som ligger några hundra meter från bostadshuset. Trafikverket erhåller en karta över ungefärligt läge.
- 2016-06-01. Enskilt samråd med fem fastighetsägare i Harmånger. Fastighetsägarna önskar att E4 byggs i befintligt läge genom Harmånger. Trafikverket erhåller en skiss över önskad sträckning.
- Samråd/informationsmöte E4 Kongberget-Gnarp, Godtemplargården i Jättendal 2016-05-26.

Under åren från starten med vägplanearbetet förändrades planeringsförutsättningarna för uppdraget. De nya förutsättningarna är: ett statligt omledningsvägnät, 110 km/h och planskilda korsningar på hela sträckan, anpassning till framtida Ostkustbana samt att det är svårt att hitta alternativ uttagspunkt för vattentäkten i Harmånger. De nya förutsättningarna gjorde att Trafikverket behövde backa och utreda alternativa korridorer på nytt, så att konsekvenser och effekter av de nya förutsättningarna beskrivs och värderas.

Cirka 130 deltagare från berörda och ej berörda samt representanter från TRV och Ramböll.

Innehåll samrådet:

- Inledning, en kort presentation om vad som händer i projektet
- Historik kring projektet
- E4 genom Harmånger/Vattentäkt
- Omfattningen av de nya studierna
- Fältarbeten
- Tidplan
- Information om Ostkustbanan
- Frågor/Synpunkter

I samband med frågestunden diskuterades bland annat följande:

En deltagare undrade huruvida det är möjligt att hitta en annan uttagspunkt för vattentäkten och om det är den som är huvudskälet till varför man nu måste göra ett omtag i projektet. Trafikverket informerade att undersökningar genomförts av MittSverige Vatten men att de inte hittat någon punkt som uppfyller kraven på kapacitet och kvalitet. I tidigare utredning togs inte hänsyn till vattentäkten vid val av alternativ varför utredningen måste göras om då ingen alternativ uttagspunkt har hittats.

Några deltagare kritiserade tillvägagångssättet vid tidigare geotekniska undersökningar och undrade om det var möjligt att få tillgång till resultatet på den egna fastigheten. Trafikverket har kännedom om att tidigare undersökningar kunde skötas på ett bättre sätt. Nya rutiner ska förbättra kommunikationen med markägarna som på begäran kan få resultatet från den egna fastigheten.

Frågan om varför Trafikverket inte bygger en 2+2-väg kom upp. Trafikverket svarar att de måste hushålla med resurserna (skattemedel) och att de inte får bygga större anläggningar än vad som krävs utifrån rådande (och framtida) trafikflöden.

Deltagarna undrade även om det finns pengar avsatta till byggnationen och hur lång tid bygget kommer att ta. Trafikverket berättar att det finns avsatta medel för att bygga om vägen och att byggtiden beräknats till cirka 3 år.

- 2016-09-08. Enskilt samråd med fastighetsägare och företagare. Trafikverket erhåller skiss över önskad sträckning genom Harmånger (längs befintlig E4).

Samråd/yttranden inkomna under 2017

Under 2016/2017 tog Trafikverket fram en samrådshandling för val av lokalisering av E4 längs sträckan Kongberget – Gnarp.

Möte på orten

Inför val av lokalisering hölls två samråd för berörda och ej berörda på Godtemplargården i Jättendal. Mötena hölls 8:e maj (fokus Harmånger) och 9:e maj (fokus Gnarp) och besöktes av totalt cirka 130 personer. Vid mötet närvarade även representanter från Trafikverket och Ramböll.

Innehåll samrådet:

- Inledning, en kort presentation om vad som händer i projektet
- Historik kring projektet
- Projektmål
- Tidplan och samrådsprocessen
- Studerade korridorer
- Samrådstid
- Frågor/Synpunkter

I samband med frågestunden diskuterades bland annat följande:

Varför planerar Trafikverket bygga en 2+1-väg istället för en 2+2-väg? En 2+1-väg kommer inte att vara tillräcklig i framtiden. Varför inte bredda befintlig E4 till en 2+2-väg? Enligt de

trafikmängder som passerar på E4 idag och de beräkningar som gjorts fram till 2068 ska 2+1-väg räcka till. Då har Trafikverket inte räknat med ett nytt dubbelspår längs Ostkustbanan (Gävle – Sundsvall) och den eventuella överflyttningen av gods som kan ske där, vilket kan komma att göra trafikmängden mindre och den framtida trafikprognosen ännu bättre. Kurvkrav och lutningar på utfarter med mera gör att ombyggnad av befintlig E4 längs hela sträckan inte är lämplig. Däremot kan ny E4 komma att följa läget för befintlig E4 en kortare sträcka genom Harmånger om alternativ A4A eller A4B väljs.

Vem har gjort bedömningarna för de olika aspekterna och vad väger tyngst i bedömningarna, exempelvis samhällets åsikter eller kulturvärdena? Tas allmänhetens synpunkter på allvar? Trafikverket poängterar att allas åsikter tas på allvar! Trafikverket kan däremot inte tillmötesgå allas åsikter, men alla åsikter vägs in i det beslut som kommer att tas avseende lokaliseringen för ny E4.

En annan deltagare undrade om Trafikverket vet hur många fastigheter som kommer att bli inlösta i de olika korridorförslagen. Trafikverket förklarar att de har en ungefärlig uppfattning om detta men att det kommer att bli tydligare i nästa skede då väglinjen kommer att beslutas. I de fall en fastighet kommer att bli aktuell för inlösen kommer fastighetsägaren, i ett tidigt skede, kontaktas av Trafikverket.

Berörda och ej berörda var även intresserad av hur Trafikverket tänker avseende gång- och cykelvägar och rastplatser längs den aktuella sträckan. Trafikverket berättade att gående och cyklister kommer att vara hänvisade till det parallellvägnät som kommer att finnas längs hela den aktuella sträckan. Rastplatser ska finnas på bestämda avstånd längs en Europaväg och kommer redovisas på illustrations- och plankartor i nästa skede av planprocessen.

Fler allmänna frågor/synpunkter och svar återfinns på Trafikverkets hemsida för projektet.

Underlaget för samrådet har hållits tillgängligt från den 25 april på;

- Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se/e4gnarp
- Trafikverket Nattviksgatan 8, Härnösand
- Trafikverket Norra Kungsgatan 1, Gävle
- Nordanstigs kommun, Södra vägen 14, Bergsjö
- ICA Harmånger, Strömsbruksvägen 6, Harmånger
- ICA Gnarp, Stationsvägen 29, Gnarp

Yttranden inkomna under samrådstiden 2017

Samrådshandlingen fanns tillgänglig för berörda och ej berörda under samrådstiden 2017-04-25 – 2017-06-02. Handlingen fanns att läsa på projektets hemsida och även i tryckt version på ett antal offentliga lokaler i området samt på Trafikverkets kontor i Gävle och Härnösand.

Efter möten på orten inkom sex (6) yttranden från berörda och ej berörda. Dessa sammanfattas ämnesvis nedan.

Inlösen

I ett yttrande tydliggör fastighetsägarna att de ej motsäger sig en eventuell inlösen av den aktuella fastigheten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer kontakta berörda fastighetsägarna under kommande planskede för diskussion om det valda alternativets påverkan på aktuell fastighet.

Korridorval/linjeval

I fyra yttranden berörs valet av korridor och linjens placering inom vald korridor. En fastighetsägare önskar att linjen läggs så långt som möjligt västerut längs den del av sträckan där den egna fastigheten passerar. En annan fastighetsägare förordar dragningen längs befintlig E4 för att inte påverka den verksamhet som dom idag bedriver på den egna fastigheten, en verksamhet som de anser är beroende av ett ostört läge. Andra fördelar som de ser med A4A och A4B är att fastighetsägare längs befintlig E4 redan är vana vid dragningen samt att närheten till Harmånger är viktig för bland annat matvarubutiken.

En avsändare förordar alternativ A4A framför övriga alternativ då den har många fördelar såsom att det är god sikt vid av- och påfarter, inga bullerskydd som hindrar sikten och begränsad visuell påverkan i landskapet.

En grupp med fastighetsägare förordar alternativ A4B, men de anser att det vid mötet redovisade läget för omledningsvägen inte är acceptabelt. Fastighetsägarna uttrycker stor oro för att föreslagen placering av omledningsvägen förstör befintlig radbebyggelse, gör åkermark svårbrukad och gör för stora intrång på flera fastigheter.

I ett yttrande påpekas att påverkan för jordbruket i alternativ A3 är större än vad som redovisas i Vägplanen. Avsändaren anser att påverkan är stor och ej måttlig. Detta baseras på att korridoren passerar en mjölkgård som är KRAV-certifierad. För att bibehålla certifieringen krävs en viss yta betesmark inom ett visst avstånd från gården. Detta kan hotas vid en byggnation som påverkar gården och dess marker. Det skulle då bland annat få följden att bygden förlorar ett antal arbetstillfällen.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede ska den tänkta väglinjen presenteras. Vid projektering av väglinjen studeras ett flertal parametrar, bland annat vägens sträckning i plan och profil samt påverkan på natur- och kulturvärden och närboende. Målsättningen är att den valda väglinjen ska innebära så små negativa konsekvenser som möjligt samtidigt som

sträckningen måste uppfylla den standard som ställs på vägens sträckning i plan och profil.

I Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ har Trafikverket kunnat se både för- och nackdelar med de olika alternativen. Inför val av lokaliseringsalternativ kommer dessa för- och nackdelar studeras närmare och ställas mot varandra samtidigt som Trafikverket kommer att titta på yttranden från kommun, Länsstyrelsen, berörda och ej berörda samt övriga myndigheter och organisationer.

Vattentäkten i Harmånger

I ett yttrande förordas byggnationen av en sjöledning från Bergsjö vattenledningsnät, genom Storsjön vidare till Harmångers kommunala ledningsnät. På så sätt behövs ingen alternativ uttagpunkt. Längs vissa sträckor kan ledningen dras i Harmångersån. Med fördel görs detta i uppstarten av E4-bygget. Skulle det bli några problem med någons privata brunn under E4-bygget bör de erbjudas fri inkoppling på det kommunala nätet.

Trafikverket kommentar:

Frågan avseende en eventuell sjöledning från Bergsjö till Harmånger ägs av MittSverige Vatten och Trafikverket kan därför ej kommentera yttrandet. I detta skede är det ej aktuellt med någon sådan lösning varför det ej går att ta med som en förutsättning i planen. Vägkorridor ska väljas med förutsättning att ingen alternativ lösning finns för vattenförsörjningen i området. Likaså ska åtgärder föreslås utifrån detta.

Jordskalv

Avsändaren i ett yttrande vill uppmärksamma Trafikverket om att det förekommer jordskalv i det aktuella området och att det kan vara lämpligt att studera de geofysiska rörelserna närmare i kommande planskeden. Avsändaren vill även informera om den vattenkällådra från Forssaberget som ger vatten till tillförande vattendrag av dricksvatten. Forsabyområdet är skyddszonområde mot läckage och spill av olja och kemikalier.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för den valda korridoren. Inför detta arbete kommer ett antal fördjupade studier genomföras. Trafikverket kommer då titta på geofysiska rörelser i området för att säkerställa att de ej kan komma att påverka ny E4. Även grundvattenförutsättningarna kommer studeras närmare i kommande skede.

Samråd – Vägplan, utformning av planförslaget (2018 - 2021)

Samråd med berörd Länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2018

Samrådsmöte	Närvarande	Plats	Datum	Dokumentation
Samråd Dispensansökan vattenskyddsområde i Harmånger	MittSverige Vatten AB, Norrhälsinge miljökontor, Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket. Ramböll Sverige AB Länsstyrelsen var kallad, men fick förhinder. De har fått ta del av minnesanteckningarna.	Ramböll, Sundsvall	2018-11-13	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd Naturmiljö, kulturmiljö och vatten	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Länsstyrelsen, Gävle	2018-11-22	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd Kulturmiljö, fornminnen och övriga kulturhistoriska lämningar.	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Gemensamt fältbesök längs aktuell sträcka, (Sandsvedsbäck en)	2018-12-11	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022

Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2019

Samrådsmöte	Närvarande	Plats	Datum	Dokumentation
Samråd om artskydd	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Video/Skypemöte	2019-01-28	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Fortsatt samråd om artskydd	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Video/Skypemöte	2019-03-12	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd biotopskydd, strandskydd, samt 12:6 samråd	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Länsstyrelsen, Gävle	2019-04-09	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd Dispensansökan vattenskyddsområde i Harmånger	MittSverige Vatten AB, Norrhälsinge miljökontor, Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket. Ramböll Sverige AB	Ramböll, Sundsvall	2019-05-28	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd om fiskförekomst/ fiske	Länsstyrelsen Gävleborg, Ramböll Sverige AB	Skriftligt samråd	2019-04-09	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd om fågel och fladdermöss	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB.	Video/Skype	2019-06-25	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022

Yttranden inkomna under samrådstiden 20190617 – 20190819

Länsstyrelsen Gävleborg (2019-09-04)

Allmänt

Länsstyrelsen har under processen med planeringen av ny E4 och ny planerad dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan mellan Gävle – Sundsvall, lyft fram att dessa projekt borde ligga i fas med varandra och det behövs mer än att bara ta hänsyn till varandras planering. Det finns många fördelar med att samlokalisera projekten som till exempel minskade barriäreffekter av storskaliga nybyggnadsprojekt, effektivare markanvändning men också en minskad påverkan på landskapsbilden med mera.

Trafikverkets kommentar:

Ett av projektets hänsynsmål är att ny E4-anläggning inte ska vara i konflikt med nytt framtida dubbelspår på Ostkustbanan. Trafikverket har under projektets gång haft avstämningar med projektansvariga för Ostkustbanan för att hitta de mest optimala lösningar så båda anläggningarna i framtiden ska fungera utan konflikt med varandra. Frågan om gemensam projektering ligger utanför projektets beslutsmandat. I dagsläget

finansieras genomförandet av E4 Kongberget- Gnarp i nationell plan för transportsystemet 2018–2029, medan det inte finns motsvarande prioritering för ostkustbanan på aktuell sträcka.

Nedan sammanfattas Länsstyrelsens övriga synpunkter som bör hanteras i den fortsatta planeringen.

Kulturmiljö

Arkeologiska utredningar steg 1 och 2 har utförts för huvuddelen av korridoren och en förberedelse för arkeologisk utredning steg 1 för senare tillkomna områden är igångsatt och kommer att utföras inom kort (hösten 2019). Eventuellt tillkommande utredning steg 2, beroende på omfattning, kan möjligen även den utföras under 2019. Arkeologiska förundersökningar och slutundersökningar kan sannolikt utföras under 2020, också det beroende på omfattning, under förutsättning att ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning inkommer i tid.

Trafikverkets kommentar:

Inom ramen för val av lokaliseringalternativ och framtagande av planförslag har en steg 1-utredning av hela vägkorridoren genomförts under augusti-september 2018. Under maj-juni 2019 utfördes en steg 2-utredning av 14 lägen identifierade hösten 2018 och under maj-juli 2019 utfördes en steg 2-utredning av elva lägen identifierade hösten 2018. I oktober 2019 utfördes en steg 1-utredning av 28 tillkommande lägen till följd av vägjustering och i april 2020 utfördes en steg 2-utredning av fem lägen identifierade hösten 2019.

Vatten

Nya E4:an kommer att gå uppströms uttagspunkten i vattentäkten och vid en eventuell olycka finns en mycket hög risk att vattentäkten i Harmånger förorenas om inte tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Det är därför av största vikt att följa alla säkerhetsåtgärder så långt som möjligt för att inte riskera kontaminering av vattentäkten under såväl byggfas, men också senare under driftfasen, vilket också poängteras i Trafikverkets samrådshandling. Det bör också tas fram kontrollprogram gemensamt med MittSverigeVatten för att användas under byggfasen.

Trafikverkets kommentar:

Vid passagen över Harmångersdalen generellt och över vattentäkten i synnerhet kommer Trafikverket ta största möjliga hänsyn till närliggande skydds- och riskobjekt. Under hela planprocessen har denna kritiska passage i projektet fått hög prioritet för att hitta de bästa lösningarna för en säker och hållbar bro- och vägutformning med tillhörande skyddsåtgärder. Dessa risk- och skyddsåtgärder har presenterats och inarbetats i miljökonsekvensbeskrivningen, planbeskrivningen, samt vid behov redovisats på plan- och illustrationsritningar.

Ett kontrollprogram kommer att tas fram gemensamt med MittSverige Vatten. I vägprojektet finns också två snöupplag söder respektive norr om Harmångers dalgång för hantering av snö inom vattenskyddsområdet.

En annan viktig aspekt kring vattenskyddsområdet är att ny E4 i jämförelse med befintlig E4 kommer vara betydligt bättre rustad för att förhindra allvarliga incidenter i anslutning till vattenskyddsområdet, då befintlig E4 idag har många brister och saknar grundvattenskydd.

Artskydd

Länsstyrelsen instämmer generellt med de slutsatser som Trafikverket redovisar i samrådshandlingarna angående påverkan av skyddade växter, grod- och kräldjur samt rovdjur. Detta gäller även hanteringen av invasiva arter. Viltfrågan har hanterats på ett bra sätt som till exempel förslaget med finmaskigt faunastängsel för skydd av uter vid Vattringån. Vad gäller fågel och fladdermöss inväntas de slutliga rapporterna efter genomförda inventeringar/utredningar. Länsstyrelsen ser gärna att en sammanfattande artskyddsutredning bifogas om det är möjligt. Länsstyrelsen saknar emellertid tillgång till de dokument som har legat till grund för bedömningarna med mera i MKB:n. Det är önskvärt att inventeringsrapporter och liknande som har använts som underlag till MKB:n finns tillgängliga för att Länsstyrelsen ska kunna göra en fullständig bedömning.

Trafikverkets kommentar:

En fördjupad fågelinventering för området Harmånger-Vattring omfattande inventering av rastande fågel och flygrörelser samt häckfågelinventering/revirkartering har utförts. En skrivbordsutredning kring fladdermöss har utförts.

Arbete enligt skadelindringshierarkin har resulterat i skyddsåtgärder, som medför att dispens inte bedöms behöva sökas för någon art för att genomföra planförslaget. Konsekvenserna bedöms bli inga/försumbara. Slutsatserna är inarbetade i den MKB som ska godkännas av Länsstyrelsen innan vägplanen kan ställas ut på granskning. Ett samlat artskyddsutlåtande samt rapporter från inventeringar tillställs länsstyrelsens artskyddshandläggare i samband med godkännande av MKB.

Buller

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att den korridor som har valts minimerar antalet bostäder som påverkas negativt. I nuvarande planförslag har väglinjen finjusterats inom vald korridor för att minimera påverkan. Detta beräknas medföra att antalet bostadshus som får över 55 dBA ekvivalent ljudnivå från ny E4 kommer att minska med cirka 60 procent jämfört med i nollalternativet.

Trafikverket skriver att även om buller från all övrig statlig infrastruktur i området (alla statliga vägar samt Ostkustbanan) tas med i beräkningen minskar antalet bostäder med ljudnivåer över 55 dBA med cirka 15 procent jämfört med i nollalternativet. Planförslaget sägs därmed totalt sett innebära att bullersituationen i området förbättras, vilket Länsstyrelsen anser vara positivt. Vidare framgår av MKB: n att boendemiljön kommer att påverkas av ökat buller under byggtiden. Buller kommer att uppstå både från arbetsfordon och från själva byggnationen. Buller under byggtiden kommer att bli mest påtagligt i anslutning till bebyggelse, främst längs Forsavägen och Nordanåvägen samt i Gnarp där bullrande arbeten kommer att behöva utföras nära bostäder. Buller kommer att regleras via Naturvårdsverkets allmänna råd om buller under byggtiden. Vid risk för överskridande ska åtgärder vidtas, till exempel skärm/plank, uppehåll i vissa arbetsmoment samt byte av utrustning till tystare maskiner.

Länsstyrelsens bedömning är att Trafikverket har utrett bullerfrågan och påverkan på närboende på ett tillräckligt bra sätt i det här skedet av projektet. Samma bedömning gäller övriga hälsoaspekter i den aktuella planen: vibrationer och ljus.

Trafikverkets kommentar:

I jämförelse med nollalternativet blir betydligt färre fastigheter berörda av buller när ny E4-anläggning står klar. Den nya vägsträckningen är i huvudsak placerad utanför de tätorter som finns i området och som dagens E4 till stor del passerar genom. I planförslaget utan bullerskyddsåtgärder (år 2050) mer än halveras antalet bostäder som får över 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad från ny E4.

För de bostäder som är bullerberörda i vägplanen har bullerskyddsåtgärder studerats. I de fall där byggnader ligger samlat i grupp har åtgärdsbedömningen gjorts gemensamt för gruppen av hus. Annars har bedömningen gjorts enskilt för varje hus. I vägplanen kan vägnära bullerskyddsåtgärder endast föreslås längs vägar som omfattas av vägplanen. Där vägnära åtgärder inte är möjligt eller ekonomiskt rimligt har alternativa fastighetsnära åtgärder övervägts (åtgärd av fönster, ventiler och uteplatser). I de fall högsta acceptabla nivå inomhus inte kan nås med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder erbjuds förvärv. Förslag till bullerskyddsåtgärder redovisas i MKB. Åtgärderna redovisas i planbeskrivning, på plankartor och i fastighetsförteckningen i granskningshandlingen.

Åtgärder i projektet för att minimera buller berör både människor och djur. Här har projektet hittat en lämplig nivå där åtgärdsförslagets omfattning inte bara vägs mot vad som är skäligen samhällsekonomiskt, utan också hanterbart utifrån till exempel driftaspekter, trafiksäkerhet, tillgänglighet och markanspråk.

Samråd med Länsstyrelsen Gävleborg under 2020

Samrådsmöte	Närvarande	Plats	Datum	Dokumentation
Samråd inför godkännande av MKB	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Video/Skypemöte	2020-01-20	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd om vattenskyddsområdet (samt principer för hantering av sulfidhaltig jord/berg, torv, tjärhaltig beläggning)	MittSverige Vatten AB, Norrhälsinge miljökontor, Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Video/Skypemöte	2020-02-10	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Slutsamråd artskydd	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Video/Skypemöte	2020-02-10	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Samråd om fågel och fladdermöss	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Video/Skypemöte	2020-06-25	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Vattenverksamhet	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Mailkonversation	2020-11-02	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022
Vattenverksamhet	Länsstyrelsen Gävleborg, Trafikverket, Ramböll Sverige AB	Mailkonversation	2020-12-18	Minnesanteckningar diarienummer: 2014/7022

Samråd med berörd kommun

Samråd med Nordanstigs kommun under 2018

Kontinuerliga samråd har skett med Nordanstigs kommun. Under 2018 genomfördes sju samråd som har handlat om:

- Trafikplatser i Gnarp, Harmånger och Jättendal
- Kollektivtrafiksfrågor och rastplatser
- Utformning och lokalisering av rastplatser, busshållplatser samt pendlarparkering
- Arbeten inom vattenskyddsområde

Ett samråd skedde på Rambolls kontor i Sundsvall och resterande skedde på kommunhuset i Bergsjö. På samråden deltog projektledare, delprojektledare och samhällsplanerare från Trafikverket samt uppdragsledare och vägprojektör på Ramboll. Stadsarkitekt, tillväxtchef samt arkitekter deltog från Nordanstigs kommun. Två miljö- och hälsoskyddsinspektörer deltog från Norrhälsinge miljökontor. En process- och utvecklingsansvarig på MittSverige Vatten AB deltog vid ett möte. En kollektivtrafikstrateg från Regionala kollektivtrafikmyndigheten Gävleborg deltog vid tre möten.

Samråd med Nordanstigs kommun under 2019

Kontinuerliga samråd har skett med Nordanstigs kommun. Under 2019 genomfördes fyra samråd som har handlat om:

- Hantering av buller och vibrationer i vägplanen
- Rastplatser
- Kollektivtrafik
- Detaljplaner

Tre samråd skedde på Rambolls kontor i Sundsvall och ett möte skedde på kommunhuset i Bergsjö. På samråden deltog projektledare, delprojektledare, samhällsplanerare och bullerexpert från Trafikverket samt uppdragsledare, vägprojektör och trafikplanerare på Ramboll. Stadsarkitekt, tillväxtchef samt arkitekter deltog från Nordanstigs kommun. Två miljö- och hälsoskyddsinspektörer deltog från Norrhälsinge miljökontor.

Yttranden inkomna under samrådstiden 20190617 – 20190819

Gävle kommun (2019-06-24)

Gävle kommun hänvisar till tidigare yttrande (2017-05-29) kring lokalisering av nämnda vägsträckning.

Gävle kommun anser att en utbyggnad av sträckningen Kongberget-Gnarp är viktig för att skapa en sammanhängande god standard på E4 genom länet. Tillsammans med utvecklingen av Ostkustbanan är detta viktiga frågor både för lokal, regional och nationell utveckling av person- och godstransporter.

Gävle kommun ser därför fram emot den planerade byggstarten 2022 och möjligheten till snabbare och effektivare transporter vid trafikstart 2024.

Norrhälsinge miljö- och räddningsnämnd (2019-08-19)

Miljökontorets bedömning är att samrådshandlingen är mycket välgjord och belyser samtliga frågeställningar på ett bra sätt.

Synpunkter på de ämnesfördjupningar som utförts

Miljökontoret anser att samrådshandlingen, efter beslut om vilken korridor som valts, är ett bättre material i aktuellt geografiskt område. Ytterligare naturvårdsinventeringar har utförts, studier kring eventuell påverkan vid vattenskyddsområden har tydliggjorts, inventering av enskilda vattentäkter pågår och fördjupningar kring buller- och vibrationsstörningar vid närliggande bostäder redovisas. Förslag på åtgärder för att minimera miljö- och hälsoeffekter av ny E4 beskrivs på ett bra sätt. Under arbetet med samrådshandlingarna har också miljökontoret blivit inbjuden till mötet om vattenskyddsområdena och bullerpåverkan för närboende.

Harmångers vattenskyddsområde

Utifrån tidigare yttrande saknar Miljökontoret fortfarande en viljeyttring för hur vattentäkten i Harmånger ska skyddas på ett bättre sätt för nuvarande E4. Det är angeläget att skyddet förstärks för att förebygga allvarliga konsekvenser eftersom den ska användas som parallellväg för nya E4 framöver. I handlingarna framgår att inget grundvattenskydd planeras utföras vid befintlig E4. Vattentäkten i Harmånger har idag ett bristfälligt skydd mot föroreningar som kan uppstå från trafik och olyckor längs nuvarande E4.

Inför dispensansökan för arbeten inom Harmångers vattenskyddsområde kan det vara bra att miljö- och räddningsnämndens ledamöter får en muntlig information om hela E4-bygget (allmän information) och med särskild information om vilka arbeten som ska utföras inom vattenskyddsområdet. Detta bör ske innan ansökan om dispens lämnas in för att underlätta handläggningen av ansökan och beslutfattandet. Ansökan bör innehålla en icke-teknisk sammanfattning. Viktigt i ansökan är att beskriva hur riskerna för vattentäkten avses minimeras. Även en sammanfattande beskrivning över lösningarna som inte valts kan vara bra att presentera.

Masshantering

I samband med arbetet med vägplanen är det önskvärt att frågan om masshanteringen utreds ordentligt. Även om målet kommer att vara att till största del skapa en massbalans i projektet så kommer det att finnas behov av ytor för uppläggning av oanvändbara massor. Det vore bra att undersöka var sådana områden för uppläggning finns och även att utreda om den hanteringen ska ske genom samråd med länsstyrelsen (MB 12:6), som anmälan om anläggningsändamål till kommunen eller ansökan om deponiverksamhet.

Räddningstjänstens bedömning är att tidigare synpunkt om att det behöver finnas vändplatser med jämna mellanrum har beaktats. Efter genomläsning av handlingarna har räddningstjänsten inga nya synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Angående vattenskyddsområdet i Harmånger har samråd med tillsynsmyndighet och övriga berörda hållits. En av projektets viktigaste prioriteringar och som även är utpekad som ett särskilt hänsynsmål är att projektet inte allvarligt ska försvåra för framtida vattenförsörjning i Harmånger. Med flytt av vägen bort från uttagspunkten bedöms att positiva konsekvenser uppstår för vattentäkten jämfört med nollalternativet. För att undvika negativa effekter av att föroreningar från E4 sprids till grundvattnet har åtgärder inarbetats i vägförslaget så att orenat vägdragvatten samlas och leds till fördröjning och rening i dagvattendammar innan det släpps till recipienten Harmångersån via befintliga diken. Huvuddelen av den snö som faller på E4 mellan planerade stänk- och bullerskärmar samlas upp och flyttas utanför vattenskyddsområdet för avsmältning. Föreslagna åtgärder bedöms medföra en trafik- och driftsäker lösning där föroreningar tas om hand, så att de inte riskerar att medföra negativa effekter för grundvattenresursen. En dispens för arbeten inom vattenskyddsområdet kommer upprättas i projektet och skickas till berörd tillsynsmyndighet.

Vägplanen omfattar ny E4 och hanterar därmed inte åtgärder på befintlig väg. Behov av åtgärder på befintlig väg kommer att studeras i en separat process. Trafikverket noterar önskemålet om skyddsåtgärder i samband med detta.

Trafikverket delar Miljökontorets uppfattning om att masshantering i projektet ska utredas noga. I vägplaneprocessen har stort fokus legat på att beskriva hanteringen av massor i projektet. Vägförslaget har utretts vidare kring massbalans och hantering av sulfidhaltiga massor. Profil för ny E4 har optimerats vid Hanberget och Lintjärnsberget för att säkerställa en god massbalans samt för att undvika större lutningar, vilket ger minskad bränsleförbrukning och därmed minskade utsläpp av klimatgaser. Inför byggnation behövs geotekniska undersökningar för att bedöma hur stor mängd användbara jord- och bergmassor som finns att tillgå.

Övriga inkomna yttranden

Nordanstigs kommun (2019-05-28)

I samband med det senaste projekteringsmötet i projektet, informerades Nordanstigs Kommun om att förutsättningarna förändrats avseende Trafikverkets ståndpunkt kring avstånd mellan naturrastplatser. Informationen innebar att ingen naturrastplats sannolikt kommer att genomföras i projektet som nästan innefattar hela sträckan genom kommunen. Anledningen till detta besked har sin grund i att Trafikverket ser över sitt regelverk kring avstånden mellan naturliga stoppunkter för trafikanterna.

I hela projektets inledande fas har en placering av en naturrastplats varit en förutsättning som kommunen sett mycket positivt på och varit delaktiga i. I hela skedet har Trafikverket sett de utvecklingsplaner som kommunen planerat för beroende på var naturrastplatsen får sin placering.

Nordanstigs kommun väljer med detta brev tydliggöra att det är av vikt för kommunens fortsatta utveckling, att Trafikverket genomför projekteringen i den linje som varit en förutsättning fram tills nu, alltså att en naturrastplats placeras inom vägsträckan.

Grunden till detta ställningstagande är ur ett utvecklingsperspektiv där fler naturliga stopp behövs för att synliggöra vad kommunen har att erbjuda. Kommunen har varit delaktiga i planeringen där den, för besökarna och utvecklingen, bästa placeringen beslutats vara i Jättendalsområdet. I detta område ser kommunen att det finns möjligheter att planlägga ett verksamhetsområde med en bensinstation och annan verksamhet som gör att samhället kan utvecklas. I dagsläget finns en av få bemannade turistinformationer längs Norrlandskusten i Jättendal, vilken har informationsmaterial för stora delar av Norrland. I samband med den planerade naturrastplatsen har den inledande planeringen börjat av en ny turistinformation.

Nordanstigs kommun vill med detta brev, vänligt men bestämt, att Trafikverket omvärderar sina tankar om att inte utföra en naturrastplats inom den nybyggda vägsträckan Kongberget-Gnarp.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår Nordanstigs kommuns argumentation. Enligt Trafikverkets regler för vägar och gators utformning (VGU) 2021 ska målsättningen på det nationella stamvägnätet samt längs utpekade gods- och/eller turiststråk vara att det ska finnas möjlighet till rast vid en Trafikverksrastplats var 60-120:e minut. Detta innebär att avståndet mellan två rastplatser inte bör överstiga 75-150 kilometer. På befintlig E4 finns rastplatser vid Ångersjön söder om Enånger samt Armsjön norr om Årskogen. Avståndet mellan rastplatserna med nuvarande E4 är cirka 80 kilometer vilket innebär att det inte är tillräckligt långt mellan de befintliga rastplatserna för att motivera en ytterligare rastplats på sträckan Kongberget-Gnarp.

Samråd med Nordanstigs kommun under 2020

Kontinuerliga samråd har skett med Nordanstigs kommun. Under 2020 genomfördes sex samråd som har handlat om:

- Tidplan
- Vägutformning
- Påverkan på detaljplaner

Ett samråd skedde på Rambolls kontor i Sundsvall och resterande möten på videolänk. På samråden deltog projektledare, delprojektledare, samhällsplanerare, och projektadministratör från Trafikverket samt uppdragsledare och vägprojektör från Ramboll. Stadsarkitekt och tillväxtchef deltog från Nordanstigs kommun.

Samråd med Nordanstigs kommun under 2021

Kontinuerliga samråd har skett med Nordanstigs kommun. Under 2021 genomfördes fyra samråd som har handlat om:

- Detaljplaner
- Bullerskyddsåtgärder vid Gingsta

Samtliga samråd skedde på videolänk. På samråden deltog projektledare, delprojektledare, samhällsplanerare, och bullerexpert från Trafikverket samt uppdragsledare och vägprojektör från Ramboll. Stadsarkitekt och tillväxtchef deltog från Nordanstigs kommun.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd och inkomna yttranden under 2018

- Yttrande från Circle K (fastighet Röde 4:1) via telefon och mail till Trafikverket, diariefört 2018-09-14, angående principutformning av hel trafikplats i Gnarp.

Yttrandets innehåll:

- Viktigt att påfart anpassas så att tung trafik enkelt kan köra upp på E4 i norrgående riktning.
- Anpassa trafikplatsens cirkulationer till en svängradie som ökar framkomligheten för främst tunga fordon med släp.
- Önskemål att projektet tar hänsyn till planerad infart till Circle K och anpassas efter verksamhetens och kundernas behov av en funktionell och tillgänglig station.

Trafikverket kommer återkoppla om större förändringar sker. Det finns också möjlighet att yttra sig efter samrådsmötet på orten, planerad i juni 2019.

- Samråd med OKQ8 (fastighet Ängeby 1:27), 2018-11-12.

Samrådets syfte och innehåll:

- Konsekvenser och påverkan på befintlig OKQ8-station till följd av nuvarande förslag till utformning av halv trafikplats i norra Gnarp samt parallellvägnät (Ängebyvägen).
- Förutsättningar till etablering av nya anläggningar vid någon av de nya trafikplatserna i Gnarp eller som planeras längs aktuell vägsträcka.

Under samrådet diskuterades bland annat;

- Förslag till utformning för ny E4 och parallellvägnät.
- Förslag till trafikplatsutformning i Gnarp.
- Utredning av möjlig lokalisering för trafikplatslägen i Harmånger, Jättendal och Gnarp.

- Samråd med MittSverige Vatten AB och Norrhälsinge miljökontor, 2018-11-13.

Samrådets syfte och innehåll:

- Tidigt samråd angående kommande dispensansökan och arbete inom vattenskyddsområdet i Harmånger.

Under samrådet diskuterades bland annat;

- Olika lösningar kring principer för broval över Harmångeråns dalgång.
- Förslag till upplägg av dispensansökan.
- Skyddsåtgärder kopplat till dagvattenhantering, diken, stänkskydd, olyckor/avåkningskydd, byggskede.
- Undersökningar inför och under byggskede, driftskede samt underlag angående åsen och vattenskyddsområdet.
- Återkoppling kring riskanalysen för korridor A3 Harmångers vattentäkt.

Länsstyrelsen Gävleborg fick en kallelse till mötet men deltog inte under samrådet.

Minnesanteckningar från samrådsmötet har skickats till Länsstyrelsen som inte yttrat sig i frågan.

- Samråd med Bringstaskolan (Harmånger), Gnarps skola och Hosiannaskolan (båda lokaliserade i Gnarp), 2018-11-20

Samrådets syfte och innehåll:

- Presentera vägplanens förslag till utformning av ny E4 med anslutande trafikplatser och lösningar för oskyddade trafikanter och dess koppling till berörda skolor.
- Att i ett tidigt skede samråda med berörda skolor inom aktuell vägplan för att utreda barn och ungdomars resvanor (hur de tar sig till och från skolan) och målpunkter.
- Få en större förståelse för elevernas framtida behov av en framkomlig, tillgänglig och trafiksäker miljö till följd av föreslagna åtgärder i vägplanen.

Under samrådet diskuterades bland annat;

- Synpunkter på föreslagna trafiklösningar framförallt planerade nya trafikplatser och funktion för oskyddade trafikanter.
- Elevernas skolvägar och färdvägar till och från skolan samt närliggande målpunkter för rekreation och friluftsliv.

Resultatet från samrådet med skolorna kommer bland annat redovisas i ett PM (Barnkonsekvensanalys). Trafikverket kommer även att beakta inkomna synpunkter från samrådet i den fortsatta vägplaneprocessen för att tillgodose elevernas behov av en tillgänglig och trygg trafikmiljö.

Samråd och inkomna yttranden under 2019

- Samråd med Harmånger Skoterklubb, Harmånger VVO, Jättendals VVO 2019-04-01. Samrådet genomfördes i en lokal på Forsavägen 5 (Harmångers plåt & Entreprenad AB).

Samrådets syfte och innehåll:

- Presentera nuvarande väglinje med tillhörande trafikplatser och viltpassager för att få in synpunkter på konfliktpunkter, möjliga lösningar och kompromisser mellan ny E4 och befintliga skoterleder.
- Inhämta information från Harmångers och Jättendals VVO angående viltdata, till exempel viktiga viltstråk längs sträckan.

Under samrådet diskuterades bland annat;

- Möjliga lösningar för ett fortsatt säkert och tillgängligt framförande av skotertrafik på befintliga skoterleder.
- Förslag på nya skoterleder till följd av ny E4 påverkan och barriäreffekt.
- Önskemål från deltagarna om vägavsnitts, samt konstbyggnaders utformning och funktion, för att underlätta skotertrafik och viltpassager.
- Viktiga målpunkter för skotertrafiken.
- Områden längs sträckan som av Harmångers och Jättendals VVO utpekats som viltrik terräng, med behov av viltpassager och säkerhetsaspekter kring framförande av terrängfordon och motortrafik.

Yttranden inkomna under samrådstiden 2019-06-17 - 2019-08-19

Naturskyddsföreningen (2019-06-25)

Yttrande angående inventering av fladdermöss. Naturskyddsföreningen efterfrågar en inventering i enlighet med EU:s habitatdirektiv EUROBATS och påminner om att ett vägbygge kan inkräkta på boplatser och jaktområden.

Trafikverkets kommentar

En skribordsutredning är utförd med slutsatsen att projektet bedöms medföra positiva effekter för fladdermöss. Resultatet från skribordsinventeringen har inarbetats i MKB och vägplanen.

Harmångers VVO (2019-06-25)

Yttrande från Harmångers viltvårdsområde angående önskvärd viltövergång/passage (markerad på bifogad karta). Upplysning om att den planerade vägsträckningen går över ett känt viltstråk. Den planerade koövergången anses inte vara lämplig för vilda djur.

Trafikverkets kommentar

Samråd har skett kontinuerligt med viltextperter för att hitta de bästa lösningarna kring viltpassager i projektet. Väganläggningen uppfyller idag ställda krav på behovet av viltpassager längs sträckan. Motiv till föreslagna viltpassagers lokalisering och utformning längs aktuell väganläggning redovisas i MKB inför Länsstyrelsens godkännande samt i vägplanen (granskningshandlingen).

Vad gäller koporten som redovisades under samrådsmötet har denna lösning tagits bort. Motivet till detta var att den inte behövdes i och med att korna nu kan passera under planerad landbro över Harmångersdalen, parallellt med Forsavägen som behålls i befintlig sträckning.

Region Gävleborg (2019-09-06)

Region Gävleborg är positiva till såväl funktionsmål som de särskilda hänsynsmålen och välkomnar de hänsynstagande som sker med utformning av 2+2-väg på särskilt utvalda partier. Vi ser i kommande underlag gärna ett klargörande om det som i dagens planering blir 1+1-väg utifrån de förutsättningar som dagens Ostkustbanan ger kan komma att få en annan utformning framöver. Utifrån kommande sträckning av Ostkustbanan och med det förutsättningar för att framöver eventuellt bygga fler körfält.

Region Gävleborg välkomnar inriktningen om att skapa goda förutsättningar för en samordning med en nybyggd Ostkustbana även om det i dagsläget sett till val av lokalisering kring exempelvis Harmånger kan bli vissa inlåsnings effekter utifrån barriärer och utmaningar kring att få till anläggningar som effektivt gynnar såväl väg som järnväg. Med detta exempelvis önskemålet om en kommande tågstation i Harmånger utöver i tågstationen i Gnarp. Det är viktigt att förutsättningar för alla dessa planer beaktas på ett så bra sätt som möjligt i kommande arbete i enlighet med de angivna särskilda hänsynsmålen.

I arbetet med kollektivtrafikfrågor har Region Gävleborg varit med i planeringsarbetet och ser positivt på det arbete som skett. Genom möjligheten att löpande delta i arbetet har frågor om både den regionala kollektivtrafiken och de intressen som finns för långfärdsbussar lyfts in. Det är synpunkter som kommit med på ett bra sätt i underlaget. Sett till frågan om pendlarparkeringar skulle ett fördjupningsarbete kunna ske i kommande underlag. Vid någon eller några av trafikplatserna kan det exempelvis vara aktuellt med pendlarparkeringar bil-bil. Sett till kopplingen buss-bil är Jättendal den viktigaste pendlarparkeringen ur Region Gävleborgs synvinkel vilken även är omhändertagen i underlaget. Vid hållplatser som byggs är det viktigt att beakta parkeringsmöjligheter för både cykel och bil och att även skapa förutsättningar för kommande utbyggnationer av dessa parkeringar. Precis som att se över hur hämtning och lämning i anslutning till hållplatser kan ske med bil på ett trafiksäkert sätt. Det är inte säkert att de senare endast använder planerade bilparkeringar för hämtning och lämning.

Gång- och cykelfrågor behandlas i underlaget och Region Gävleborg ser lämpligen en särskild dialog om tillgänglighet för en säker cykling i en större geografi och att det inte endast handlar om trafikledning kring trafikplatser. Att det även finns ett trafiksäkert sammanhängande cykelnät längs hela sträckan då oskyddade trafikanter inte kommer att kunna nyttja en nybyggd mötesfri E4.

I kommande planering är det angeläget att se till trafiksäkerhets- och framkomlighetsfrågor på det som kommer att bli omledningsvägnät. Region Gävleborg anser att det är viktigt dessa frågor kommer med tidigt i planeringen och särskilt beaktas inför och vid genomförandet av åtgärden. Att olika delar inte skjuts fram i tid efter invigningen av den nya vägen etcetera. Vid användningen av omledningsvägnät aktualiseras såväl trafiksäkerhets- som framkomlighetsfrågor för både oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken. Det borde finnas erfarenheter kring hur detta sker på bästa sett utifrån omklassning av tidigare väg E4 i Gävleborg med mera. I detta kommer även frågan om hur trafikala frågor - för alla trafikantgrupper - löses på bästa sätt under byggtiden. Sett till dagens regelverk kan Trafikverket inte genomföra alla typer av åtgärder som kan vara lämpliga bland annat inom mobility management i byggskedet. Likväl behöver Trafikverket vara en aktiv samtals- och samarbetspart i ett sådant arbete som i många fall kan initiera frågor även om det inte är Trafikverket som genomför alla delar.

Trafikverkets kommentar

Föreslagen väganläggning har anpassats till Ostkustbanans framtida dragning i den mån det varit möjligt, med tanke på att projekten ligger i olika planeringsfaser och där medel för ett genomförande saknas för OKB medan projektet på E4 är prioriterad i den nationella transportplanen. Dialog med projektgruppen för Ostkustbanan och nytt dubbelspår mellan Gävle- Sundsvall har skett kontinuerligt i projektet.

I E4-projektet har samråd kring kollektivtrafikfrågor och arbets- och studiependling vägts in och beaktats. För pendlarparkeringen vid trafikplats Jättendal finns olika förslag på att utforma en trygg och säker trafikmiljö bland annat genom en ny gång- och cykelväg genom trafikplatsen, belyst pendlarparkering samt anslutande fjärrbusshållplatser på av- och påfartsramperna.

För oskyddade trafikanter har projektet genomfört omfattande utredningar för lokalisering och utformning på nya gång- och cykelvägar. Dessa lösningar har samråtts med berörda parter, främst Nordanstigs kommun och dess koppling till kommunens befintliga gång- och cykelstråk. Även den barnkonsekvensanalys som genomfördes under hösten 2018 ligger till grund för att hitta trygga och säkra lösningar för oskyddade trafikanter till exempel passagemöjligheter via trafikplatser.

För lösningar på befintlig E4 som omledningsväg, kommer fortsatt dialog att hållas med relevanta samrådspartners. Precis som Region Gävleborg påpekar finns åtgärder som Trafikverket i detta skede inte kan ta ställning till nu, utan kommer behandlas som separata ärenden i framtiden och eventuellt vid en framtida ny vägplan för åtgärder på det parallella omledningsvägnätet.

Naturvårdsverket (2019-07-01)

Naturvårdsverket avstår från möjligheten att lämna synpunkter.

SMHI (2019-07-03)

SMHI avstår från möjligheten att lämna synpunkter.

Sametinget (2019-08-14)

Yttrandets innehåll i korthet: Sametinget upplyser om att berörd sameby ska ges information samt faktiskt deltagande vid planerade exploateringar. Placering av stängsel och viltpassage bör ske i samråd med berörd sameby. Dialog med samebyn bör även finnas under arbetets gång för att minimera risk för negativ påverkan på rennäringen.

Trafikverkets kommentar

Berörd sameby har inför samrådet blivit kontaktade per brev och mejl, samt inbjudna att delta på samrådet i Gnarp 2019-06-18. Inför samrådet uppfördes PM konsekvenser för rennäring vilken skickades till samebyn med önskan om yttrande. Samebyn har dock inte yttrat sig.

PM konsekvenser för rennäring har upprättats och innehåller beskrivning av åtgärder för vilt och ren, läge och utformning av passager och bedömning av konsekvenser.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägförslaget med de föreslagna åtgärderna i form av broar/portar för vilt, ren och friluftsliv möjliggör att området används av rennäringen för vinterbete om framtida behov finns.

Efter samrådet har ytterligare möjlighet till passage tillkommit vid trafikplats Harmånger N.

Circle K (2019-08-16)

Yttrandet i korthet:

- Circle K Sverige AB ser positivt på att Trafikverket vill förbättra E4:ans sträckning i området.
- Möjligheten att köra runt fastigheten får inte försämrats, framförallt för tunga och långa fordon.
- Befintliga parkeringsplatser är viktiga för verksamheten för framtida laddning av el-bilar.
- Befintlig storlek på ut/infarten behövs och ska kunna användas oavsett fordonsslag. Detsamma gäller koppling till trafikplatsen norr om anläggningen.
- Cisterner, rördragningar och för verksamheten viktig skyltning finns på den mark som eventuellt skulle kunna påverkas på fastighetens östra sida.
- Skyddsavstånd till påfyllnadsplats etcetera ska beaktas.

- Utredning efterfrågas för trafikplatsen samt in/utfartsvägar till fastighetens norra del.
- Den nya trafikplatsen har eventuellt för snäva svängar för de längre ekipagen. Simulering efterfrågas.
- Avfart för angöring norrifrån behöver skyltas tydligt samt i god tid.
- Nuvarande tillgänglighet till anläggningen får inte försämras.
- Nya gång- och cykelvägar ifrågasätts med hänsyn till fotgängares och cyklister säkerhet och föreslås istället förläggas till Ängebyvägen.
- Eventuella nya/tillfälliga in- och utfarter ska utformas så att tankbilen får det - utrymme som krävs. Angöring oavsett fordonstyp får inte försvåras.
- Hänsynstagande krävs avseende känslig utrustning över och under mark.

Trafikverkets kommentar

Efter att ny väganläggning står klar kommer möjligheterna för tunga och långa fordon fortsatt vara den samma d.v.s. ny E4 kommer inte försämra tillgängligheten och framkomligheten in till Circle K.

Befintliga parkeringsplatser, samt storleken på in- och utfarter har beaktats i den fortsatta projekteringen med utgångspunkt att inte försämra dagens behov.

Skyddsavstånd till påfyllnadsplats med mera kommer att beaktas vid projekteringen av ny E4. Trafikplatserna följer de krav och riktlinjer som Trafikverket anger i regelverket Vägar och gators utformning (VGU), där körspårssimuleringar genomförs för att säkerställa en trafiksäker lösning och att tillgängligheten för tunga fordon efterlevs. Underlag kan skickas till Circle K för vidare diskussion kring till exempel svängradier.

Angående vägskyltning finns krav och riktlinjer för detta. Det viktiga i vägplaneskedet är att skyltningen kan ske trafiksäkert och att det finns tillräckligt markanspråk för uppsättning av skyltar/portaler.

Synpunkterna för gång- och cykelvägar har beaktats och några förändringar har gjorts i jämförelse med det förslag som presenterades i samrådsförslaget. Den gång- och cykelväg som i samrådsförslaget var projekterad direkt öster om Circle K från ny trafikplats Gnarp Södra och parallellt med befintlig E4 ner till korsningen med Kyrkvägen är borttagen. Anslutning av ny gång- och cykelväg längs Kyrkvägen leder till att oskyddade trafikanter får en betydligt säkrare trafikmiljö, samtidigt som tillgängligheten till målpunkter som Circle K bibehålls.

Ytterligare eventuella förändrade lösningar i väganläggningen förbi Circle K underrättas i kommande samråd/dialog med fastighetsägaren eller genom dialog med till exempel Nordanstigs kommun.

Harmångers byalag / Föreningen Harmångers framtid (2019-08-19)

Yttrandet avser önskemål om en gång- och cykelväg från nuvarande E4-korsning fram till den nya trafikplatsen i den södra delen av Harmånger. Gång- och cykelvägen föreslås gå rakt igenom trafikplatsen för att allmänheten ska kunna ta sig till det populära strövområdet söder om nya E4. Planerna på ett handelsområde vid trafikplatsen anses vara ytterligare en viktig anledning till en ny gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i den fortsatta projekteringen sett över lösningar kopplade till oskyddade trafikanter, för att på bästa sätt tillgodose tillgänglighet och trafiksäkerhet till exempelvis viktiga målpunkter längs sträckan.

I projekterad väganläggning i anslutning till trafikplats Harmånger Södra finns en möjlig passage för friluftsliv.

Nordanstig Vatten (2019-08-19)

Yttrandet i korthet:

- Nordanstig Vatten ska hållas informerad om planen för flytt- ny- eller omläggning av ledningar.
- Vid ledningsarbeten ska entreprenören följa MittSverige Vattens kvalitetsmanual "Kvalitet in i minsta detalj" (KIMD).
- Ny väg som ska anläggas till Gnarps reningsverk ska anläggas i vägklass för att hålla för tung lastbil med släp.

Nordanstig vatten föreslår diverse justeringar, tillägg eller kompletteringar, däribland följande:

- Sörfjärden vattentäkt och Forsa reservvattentäkt behöver lyftas i diverse sammanhang avseende konsekvenser och förutsättningar i relation till dessa.
- Planerna på att riva dammarna i Harmångersån och Gnarpsån bör nämnas eftersom det påverkar grundvattennivåerna.
- Ytvattnets betydelse för grundvattenförekomsterna behöver belysas, dvs att inducering sker av ytvatten (Harmångersån, Gnarpsån) till grundvattenmagasinen.
- Förslag om att projektet utreder planerad borttagning av dammarna i Gnarpsån vilket också kan påverka grundvattenytan i området för planerad trafikplats.
- Tillägg om att det finns två kommunala vattentäkter i grundvattenförekomsten Harmånger, huvudvattentäkten (Harmångers Prästgård 1:40) och reservvattentäkten (Forsa 2:41).

Trafikverkets kommentar

Sammanfattningsvis har de synpunkter som är relevanta för projektets innehåll och ramar hanterats och justerats i vägplanen.

Den nya vägen som planeras anläggas till Gnarps reningsverk genomförs genom en lantmåteriförrättning och fastställs inte i aktuell vägplan. Synpunkter kring till exempel

bärighetsklass beaktas i den kommande projekteringen och hanteringen vid lantmäteriförrättningen.

Angående Nordanstig Vattens synpunkter på diverse textjusteringar, har dessa inarbetats i möjligaste mån i MKB samt i planbeskrivningen.

SGU (2019-08-19)

SGU har tidigare yttrat sig angående den nya sträckningen av E4 förbi Harmånger och Gnarp (SGU dnr 33-914/2017). I svaret förordade SGU en samlokalisering med Ostkustbanan, vilket skulle ge en placering nedströms vattentäkten i Harmånger. SGU anser fortfarande att alternativet med en samlokalisering med ostkustbanan nedströms vattentäkten är det bästa ur grundvattensynpunkt.

Utifrån det förslag som presenteras i MKB för vägplan, utformning av planförslag anser SGU att den största risken på påverkan på grundvattnet är på grundvattenförekomsterna vid Harmånger och Gnarp. Det är bra att det finns ett särskilt hänsynsmål som är satt att inte allvarligt försvåra framtida vattenförsörjning i Harmånger. SGU skulle dock tydligare vilja se hur grundvattenförekomsterna skyddas på bästa sätt för att inte äventyra nuvarande och framtida dricksvattenförsörjning.

Den föreslagna nya dragningen av E4 kommer att påverka två grundvattenförekomster som används för dricksvattenförsörjning, Harmånger-Stocka (WA39904061) och Gnarp (WA21796670). Båda grundvattenförekomsterna har god kemisk status men har bedömts att det finns en risk att den kvalitativa statusen inte uppnås 2021, genom en påverkan från infrastruktur, miljögifter och jordbruk.

Grundvattenförekomsten Harmånger-Stocka

SGU anser att den bästa lokaliseringen av E4 hade varit nedströms vattentäkten. I dagsläget finns det inte någon alternativ lokalisering av vattentäkten, vilket gör vattenförsörjningen för Harmånger extra sårbar.

Utifrån föreslagen sträckning ser SGU positivt på att E4 flyttas längre bort den befintliga vattentäkten i Harmånger, samt att de åtgärder som planeras för att minska risken för påverkan på grundvattenförekomsten Harmånger är relevanta och kommer att bidra till att minska riskerna för en påverkan efter avslutad byggnation. Däremot ökar riskerna under byggskedet dels för att trafiken fortfarande passerar vattentäkten men även genom den byggnation som kommer att ske inom vattenskyddsområdet och grundvattenförekomsten. En eventuell förorening av vattentäkten kan vara mer eller mindre irreversibel, vilket kan leda till att vattentäkten slås ut och måste ersättas.

SGU anser att de ökade riskerna under byggskedet är något som måste belysas närmare och tas i beaktande i val av vägsträckning.

Grundvattenförekomsten Gnarp

Även passagen över grundvattenförekomsten vid Gnarp behöver anpassas så att byggnationen inte riskerar att påverka grundvattenförekomsten kvalitativt eller kvantitativt, varken i byggskedet eller efter färdigställd byggnation.

För att säkerställa påverkan på grundvattenförekomsten är det viktigt att utreda hur den eventuella grundvattenbortledningen vid trafikplats Gnarp kommer att påverka främst den kvantitativa statusen.

Övrigt

Enligt SGUs jordartskarta går isälvsavlagringen i dagen hela förekomsten förutom på en kortare sträcka väster om nuvarande E4, och omgärdas av lera. Eftersom isälvsavlagringen går i dagen kan den omgivande leran vara av varierande mäktighet. SGU anser att det är viktigt att beakta lerlagrens tjocklek och utbredning vid bedömning om dessa kan anses vara ett skyddande lager mot förorening av djupare liggande grundvatten, se SGU-rapport 2015:32 (<http://resource.sgu.se/produkter/sgurapp/s1532-rapport.pdf>). SGU anser att tunnare skikt av mulljord inte kan anses vara skyddande mot förorening likaså mindre mäktiga lerlager.

Angående de höga metallhalterna och det låga pH som har uppmätts i grundvattnet vid de gamla järnvägsbankarna kring Vattrångsås så kan ursprunget vara kisaska, då detta är något som historiskt har använts som fyllnad i järnvägsbankar.

Trafikverkets kommentar

Motiv till val av lokalisering vid Harmånger är en sammanvägning av många olika intressen där Trafikverket bedömt den valda lokaliseringen som den sammantaget bästa. Trafikverkets bedömning är också att det finns tillräckliga åtgärder för att minimera konsekvenserna för de intressen som blir berörda. Att säkerställa lämpliga risk- och skyddsåtgärder för berörda vattenskyddsområden är högt prioriterat i projektet. Ett flertal utredningar har tagits fram för att hitta en optimal lösning för till exempel passagen över vattentäkten i Harmånger, samt grundvattenförekomsten i Gnarp. Det gäller både val av utformning för ny väganläggning samt optimering av väglinjen inom vald vägkorridor. Kompletterande geotekniska och hydrogeologiska undersökningar har genomförts i samverkan med resurser inom vägutformning, avvattning, bro, drift- och underhåll, samt miljö.

Efter samrådsmötet har ett antal utredningar genomförts för passagen över vattentäkten i Harmånger. Dessa utredningar har resulterat i att väg- och broutformningen, väglinjen avvattningslösningar, geotekniska lösningar och skyddsåtgärder arbetats om i MKB och vägplan. Nedan följer kortfattat vad som reviderats i jämförelse med de lösningar som presenterades i planbeskrivningen som stod ute på samrådet 2019.

Forsavägen som passerar under ny E4 söder om Harmångersån behålls i befintligt läge och behöver inte dras om i nytt läge. Det innebär en betydligt mindre risk för påverkan på vattentäkten under framförallt byggtiden. Geotekniskt skyddsnät/grundvattenskydd anläggs under befintlig Forsaväg vid passagen av ny E4.

Väglinjen genom Harmångersdalen har förskjutits cirka 50 meter längre öster ut, men ligger kvar inom beslutad vägkorridor. Motivet till ny väglinje togs efter att nya geotekniska utredningar påvisade mycket dåliga markförhållanden på norra sidan Harmångersån i höjd med Nordanåvågen. Genom att justera väglinjen öster ut visade geotekniska undersökningar på betydligt bättre markförhållanden till följd av en utskjutande moränrygg. Det medförde samtidigt att en bättre brolösning kunde väljas genom att den tidigare brolängden nu kunde kortas ned något. Dock krävs en ny bro/portal över Nordanåvågen, men som kan anläggas på ett område med bra markförhållanden.

Föreslagen koport behövs inte längre då en passage för korna kan anläggas under landbron mellan de närmaste brostöden söder om Forsavågen.

Vägdagvatten samlas upp via grundavlopp till en vägdagvattendamm som planeras anläggas väster om landbrons sydliga brostöd. Skyddsåtgärder inarbetas i MKB och vägplan för hur vägdagvattendammen ska anläggas och skyddas i vattentäkten, samt hur rening mot närmaste recipient ska ske.

Två snöupplag finns projekterade söder och norr om passagen över Harmångersdalen. Motivet till snöupplagen är dels en effektiv snöhantering vid drift- och underhåll av väg- och broanläggningen och att det kan ske på ett så trafiksäkert sätt som möjligt samtidigt som framkomligheten inte avsevärt försämras.

Analyser och provtagning för järnvägsbankarna vid Vattringsån har utretts. Tidigare indikationer om föroreningar bedöms bero på felaktig provhantering. Fortsatt utredning visade att det inte finns några föroreningar i mark eller grundvatten på platsen.

SGI (2019-08-19)

SGI har granskat underlaget avseende miljögeotekniska frågor och geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Förutom hänvisning till tidigare yttrande 2017-06-02, i samrådsskede lämnar SGI följande synpunkter: SGI förutsätter att miljötekniska markundersökningar utförs i anslutning till de förorenade områdena för att avgränsa och karakterisera eventuella föroreningar innan anläggningsarbetet påbörjas. Vi förutsätter även att vägdikesmassorna och befintlig vägbeläggning utreds med avseende på föroreningar samt att eventuella förorenade massor hanteras i samråd med tillsynsmyndigheten. Eftersom området innehåller sulfidhaltig jord vill SGI även rekommendera vidare läsning i "Miljöteknisk bedömning och hantering av sulfidmassor" K Pousette, LTU 2010" samt "Råd och rekommendationer för hantering av sulfidjordsmassor" 2007:13 K Pousette, LTU". SGI rekommenderar att grumlighetsbegränsande åtgärder vidtas när arbete ska utföras i och i närheten av vatten.

Trafikverkets kommentar

Kompletterande provtagningar kring bland annat sulfidjordar och förorenad mark har genomförts. Resultaten har analyserats och lämpliga risk- och skyddsåtgärder har arbetats in i MKB och planbeskrivning.

EON (2019-08-21)

E.ON Energidistribution AB har studerat samrådshandlingarna och har följande synpunkter.

En ombyggnad av E4 kommer att innebära att E.ON:s lokal- och regionnätet påverkas och att ombyggnader av befintligt elnät behöver göras. Särskild vikt bör läggas vid ställen som kan påverka regionnätet. I Lindsta samt i Vattring korsar vägkorridorren befintliga 40 kV-ledningar.

I Lindsta föreslås dessutom en av- och påfartsramp i höjd med regionledningen.

Om den nya vägen medför att regionledningarna behöver flyttas i sidled jämfört med den upplåtta ledningsgatan eller innebär en större förändring av konstruktion eller höjd på stolpar så att en ny koncession krävs innebär detta en betydande tidsåtgång. Ett sådant scenario kan ta upp till 5 år innan koncession och ledningsrätt beviljats. I första hand bör därför lösningar som innebär små förändringar av luftledningarnas läge eftersträvas vid de ställen där ledningen korsar eller berör det nya vägområdet. Förändringar av lokalnätets placering till följd av den nya vägen är i regel enklare då E.ON redan har områdeskoncession vid en eventuell flytt, men innebär även det tid och kostnader för tillståndprocess och genomförande. Alla kostnader till följd av ledningsflyttar och ändringar av elnätet till följd av den nya vägen ska betalas av väghållaren.

För att avgöra vilka förändringar som kan bli aktuella emotser E.ON en löpande dialog vid kommande projektering av de nya vägarna där E.ON:s ledningar kommer att beröras. E.ON vill slutligen understryka om vikten av att nyttja ledningsanvisning och att tillse att säkerhetsavstånd upprätthålls och att nödvändiga skyddsåtgärder vidtas vid arbete intill våra elektriska starkströmsledningar. Vid frågor kan E.ON kontaktas för kostnadsfri rådgivning.

Trafikverkets kommentar

Fortsatta samråd med berörda ledningsägare kring valda lösningar och utformning av ny väganläggning kommer ske kontinuerligt i projektet.

Ny väganläggning passerar Ostkustbanan två gånger. I vägprojektet förs en dialog om vilka åtgärder som krävs för att kontaktledningsstolpar och kontaktledning på befintlig järnväg inte påverkas av ny väganläggning. Konstruktionshöjden och utformningen på föreslagna byggnadsverk över järnvägen uppfyller ställda krav och föranleder ingen konflikt mellan de båda infrastrukturobjekten.

Polisen (2019-09-26)

Polismyndigheten har i huvudsak inget att erinra rörande anläggningen av ny E4, delen Kongberget – Gnarp. Polismyndigheten är av uppfattningen att den projekterade vägplanen som redovisas på Trafikverkets dokument i all väsentlighet är väl genomarbetad och kommer att uppfylla de trafiksäkerhetsmässiga krav som kan ställas på anläggningen av den nya E4-sträckningen mellan Kongberget-Gnarp.

Polismyndigheten vill dock lämna följande synpunkter till beaktande:

- Planerad mötesseparerad 2+1 väg är trafiksäkerhetsmässigt betydligt bättre än trafiklösningen på den aktuella vägsträckan idag. Det är dock Polismyndighetens uppfattning att en mötesseparerad 2+2 väg är att föredra. Denna skulle ytterligare öka trafiksäkerheten för blåljuspersonal då denna verkar på sträckan vid eventuella olyckor eller andra störningar. En 2+2 väg medför även att antalet farliga omkörningar reduceras samt att framkomligheten för blåljuspersonal vid utryckning kraftigt förbättras. Ett av de största problemen för blåljuspersonal vid 2+1 idag är de köbildningar som uppstår och som hindrar blåljuspersonalen att nå olycksplatsen.
- Polismyndigheten önskar att två (2) kontrollplatser bereds på lämplig plats för polisiära kontroller av tunga fordon efter den nya sträckningen, en i norrgående riktning samt en i södergående riktning. Kontrollplatserna måste minst vara 30 meter samt fem meter djupa och får ej placeras i motlut då detta skapar problem då fordonen skall lämna kontrollplatsen vid halt väglag. Kontrollplatserna bör märkas ut med skyltningen "Poliskontrollplats" och bör vara belysta. Om möjligt önskas även en fast våg på Poliskontrollplatsen i södergående riktning då den närmaste i södergående riktning är placerad i Gävle.
- Polismyndigheten önskar att det skapas möjlighet att snabbt få bort stoppade eller skadade fordon från E4 även där sträckningen är utrustad med vägräcken/vajerräcken. Detta skulle kunna göras genom att öppningar till mindre grusfickor med viss regelbundenhet finns i sidoräcket/vajerräcket, dessa fickor skulle även kunna användas för att ställa upp polisfordon/portabla trafiksäkerhetskameran för trafikövervakning. Dessa behöver vara tillräckligt stora för att en personbil med släpvagn skall rymmas men ej så stora så de utgör en rastplats. Platsen bör även märkas upp med stoppförbud. Dessa kan nyttjas av blåljuspersonal vid trafikövervakningar samt då ett fordon måste ställas åt sidan, till exempel vid misstänkt Rattfylleri, olovlig körning eller olycka där aktuellt fordon eventuellt kan bärgas från platsen.
- Polismyndigheten önskar vidare en kraftig belyningspunkt där tvåfilig vägbana går ihop och blir en enfilig vägbana. Detta skulle öka trafiksäkerheten och fungera som en ytterligare upplysning till

vägtrafikanterna om att möjligheten att köra om tar slut och vägen återigen är enfilig. Belysningspunkten bör vara i form av en belysningsstolpe och positionerad på ett sådant sätt att den kraftigt lyser upp platsen där vägen återigen blir enfilig. Polismyndigheten vill att samtliga platser på sträckan Kongberget-Gnarp, där tvåfilig väg bana blir enfilig väg bana, utrustas med fast belysningspunkt och att positioneringen av denna ser ut på samma sätt på samtliga platser.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets beställning är en 2+1 mötesfri landsväg, vilket innebär att finansiering för en 2+2 väg inte finns i projektet. Projektet har däremot försökt att förlänga partier med 2+2-väg vid kritiska passager bland annat vid passagen över vattentäkten i Harmånger.

I Trafikverkets grunduppdrag finns inte heller kontrollplatser beställda. Văganläggningen kommer utformas med ett driftvändplatser på var sida om samtliga trafikplatser. Dessa kan nyttjas av Polisen gällande trafikövervakning, dock inte för uppställning av stoppade fordon. Polisuppställningsplats, mindre omärkt parkeringsplats, anläggs vid trafikplatserna; Harmånger Södra, Harmånger Norra och Gnarp Norra. Vid Trafikplats Vattring, Jättendal och Gnarp södra finns befintliga ytor för tillfällig uppställning av stoppade fordon.

Vad gäller belysning kommer aktuell väganläggning att projekteras efter Trafikverkets gällande krav och riktlinjer.

Övriga inkomna yttranden

Jättendals sockenförening, Jättendals hembygdsförening samt "Jättendals Macken" (2019-03-25).

- Skrivelsen är en sammanställning av två äldre yttranden:
- 2018-06-13: Jättendals sockenförening "Jättendals Macken" önskar omlokalisering samt därmed planbesked för flytt av macken till korsningen E4 – väg 307.
- 2013-05-15: Jättendals Hembygdsförening och Jättendals Sockenförening förordar ett stationsläge väster om E4 i Häggviken i samband med ny dragning av OKB. Syftet är att möjliggöra för nya kollektivtrafiktransporter till och från Nordanstigs kommun för kommuninvånare och turister.

Trafikverkets kommentar

Lokalisering av verksamheter till nya platser hanteras av kommunen. Synpunkter som berör Ostkustbanan hanteras inte inom projektet.

Samråd och inkomna yttranden under 2020

Fem samråd har hållits med berörda el-, tele- och fiberledningsägare:

- Samråd med E.ON, 2020-01-16.
- E.ON distribution, Fiberstaden Nordanstig, Telia, Ellevio, Eltelenetworks, Rejlers TRV, 2020-04-22.
- Eltelenetworks, 2020-05-13.
- E.ON distribution, Fiberstaden Nordanstig, Telia, Ellevio, Eltelenetworks, Rejlers TRV, 2020-11-04.
- Vattenfall/E.ON, 2020-11-20.

Under samråden diskuterades bland annat;

- befintliga och framtida ledningar i förhållande till projekterad väganläggning

Samrådets syfte och innehåll:

- Korsande ledningar
 - Behov av att höja luftledningarna eller gräva ner ledningar
 - Eventuella risker och kritiska moment i projektet
-
- Samråd med MittSverige Vatten AB, Norrhälsinge miljökontor samt Länsstyrelsen Gävleborg, 2020-02-05.

Samrådets syfte och innehåll:

- Uppföljande samråd angående arbete inom vattenskyddsområde i Harmånger.

Under samrådet diskuterades bland annat:

- Principer för dagvattenhantering.
- Principer för snöupplag.
- Avåkningskydd/räcken, avstängningsmöjligheter vid olycka.
- Stänkskydd, drift/snöröjning.
- Åtgärder under byggtid.

Övriga frågor som avhandlades under samrådet var bland annat undersökning och kontroll av grundvattenmätningar, brunnsinventeringar och resultat av geotekniska undersökningar, sekretess och säkerhetsklass, principer för hantering av miljöfarliga material samt diskussion kring masshantering.

Samråd och inkomna yttranden under 2021

- Samråd om konfliktpunkter med Trafikverkets ledningar 2021-01-20.

Samrådets syfte och innehåll:

- Det finns tre konfliktpunkter mellan ny E4-anläggning och ledningar där Trafikverket är ledningsägare, där behov finns att se över om koncessionsansökan behövs.

Under samrådet diskuterades bland annat;

- Berörda konfliktpunkter och hur det fortsatta arbetet ska genomföras.

Slutsatser från samrådet:

- Trafikverket tar med sig frågan internt och ansvarar för eventuell upphandling av konsult för det fortsatta arbetet. Ramboll skickar underlag vid begäran.

- Samråd koncession E.ON 2021-02-17.

Samrådets syfte och innehåll:

- Ny bedömning om eventuellt behov av koncessionsansökan vid längdmätning 13/140 för befintlig 40kv luftledning.

Under samrådet diskuterades bland annat;

- Behov av en förstudie och upphandling av konsult för att på nytt utreda eventuella behov av koncessionsansökan för befintlig 40 kV luftledning strax norr om planerad trafikplats Jättendal för nu E4.

Slutsatser från samrådet:

- En utredande projektering utförs av E.ON under April 2021 och kommer att påvisa om korsningarna kräver ny koncession. Ytterligare samråd kommer ske i Maj 2021 för att diskutera resultatet av utredningen.

- Samråd koncession E.ON 2021-05-19.

Uppföljningsmöte för att gå igenom rapport angående eventuell koncessionen för E.ON. Utförd utredning visar att ingen ny koncession behöver sökas för korsningarna. Befintlig koncession medger den ledningshöjning som kommer att krävas.

- Samråd med Circle K 2021-04-07.

Under våren och inför att vägplanen ska kungöras på granskning har Trafikverket visat tänkbara lösningar kring väganläggningens och trafikplats Gnarp Södra funktion. Circle K har tagit del av förslag på plankartor och det markanspråk som Trafikverket behöver ta i anspråk inför byggandet av väg.

- Samråd med MittSverige Vatten 2021-05-21.

Mötets syfte var att beskriva befintliga ledningar, ledningsrätter och fortsatt arbete under och efter byggtid. Även anslutningen till reningsverket i Gnarp diskuterades. Det är viktigt att den nya vägen anläggs i tidigt skede då den genomförs som en lantmäteriförrättning.

Samråd med berörda och ej berörda

Samråd/yttranden inkomna under 2018

- Samråd/informationsmöte E4 Kongberget-Gnarp, Godtemplargården i Jättendal 2018-05-15

Omkring 100 berörda och ej berörda deltagare samt representanter från Trafikverket och Ramböll.

Innehåll samrådet:

- Inledning, en kort presentation om det aktuella läget i projektet.
- Vald korridor
- Tidplan och kommande samråd
- Linjestudier
- Buller
- Allmänna frågor
- Enskilda frågor, diskussioner vid ritningar och illustrationer.

I samband med frågestunden diskuterades bland annat följande:

En deltagare undrar om Trafikverket tar hänsyn till buller under byggtiden. Trafikverket svarar att under byggtiden kommer Trafikverket ta hänsyn till buller. Det är en separat process vilken färdigställs innan byggstart.

Mötesdeltagare undrar om tillvägagångssättet för enskilda fastighetsägare som inte blir nöjda med de bullerskyddsåtgärder som utförs när vägen öppnar för trafik. Trafikverket svarar att det då finns skäl till att genomföra nya mätningar av buller och beroende på resultat utföra kompletterande bulleråtgärder.

Berörda och ej berörda undrar om Trafikverket kommer dra ner på drift- och underhåll för nuvarande E4 efter färdigställande av ny E4? Trafikverket bemöter frågan och förklarar att nuvarande E4 kommer att finnas kvar som omledningsvägnät när ny E4 har färdigställts. Det kommer förmodligen medföra andra kriterier för bland annat plogning och allmänt vägunderhåll.

Deltagarna frågar varför inte Trafikverket bygger två hela trafikplatser i Harmånger? Under mötet presenterades en lösning som för Harmånger innefattar en hel trafikplats samt en halv trafikplats något norr om centrala Harmånger. Trafikverkets motiv till detta är att en ort av Harmångers storlek (befolkningsmängd) inte genererar den mängd trafikolymer som styrker ett behov av två hela trafikplatser. Nordanstigs kommun medger också att det

planerade verksamhets- och industriområdet Knoget inte heller bedöms som en trafikintensiv art.

Mötesdeltagarna frågar Trafikverket om nya E4 kommer bli belyst? Trafikverket svarar att generellt sätter inte Trafikverket upp belysning längs sträckan.

En allmän fråga berör beslut om ny E4 kommer byggas som mötesseparerad 2+1 väg eller 2+2 väg? Trafikverket för en dialog med Nordanstigs kommun om samfinansiering och förhoppningen finns ett svar/beslut innan hösten 2018. Trafikverket utreder parallellt vilka åtgärder som kan utföras för att inte bygga fast en lösning och som kan resultera i att det i framtiden inte går att bredda till 2+2.

Mötesdeltagarna undrar om vägen kommer att byggas nu eller om fler omtag riskeras? Trafikverket svarar att som läget är nu och med anledning av de omtag som redan gjorts, bedöms processen med vägplanen fortsätta enligt tidplan med bedömd byggstart år 2022.

- Enskilda samråd, 2018-10-03 och 2018-10-29

Två fastighetsägare föreslår att Trafikverket öppnar upp en planpassage över ostkustbanan istället för att bygga en ny ersättningsväg i sydlig riktning. Trafikverket ber fastighetsägarna att fundera vidare över situationen och återkomma med förslag på nytt samråd för att diskutera. Ett samråd har genomförts med fastighetsägare angående Stiftelsen Gropgården och dess funktion. Fastigheten nyttjas som byagård och lokalt museum i privat regi. Idag finns inget boende i byggnaderna.

Samråd/yttranden inkomna under 2019

- Samrådsmöte med berörda och ej berörda genomfördes på Godtemplargården i Jättendal 2019-06-18. Mötet startade 15:00 med öppet hus. Därefter presenterade Trafikverket vägprojektet (Vägplan Samrådshandling – utformning av planförslaget) mellan cirka 18:00-19:30. Efter presentationen fanns möjlighet för deltagarna att ställa frågor till Trafikverket. På mötet deltog cirka 150 personer.

Under samrådsmötet var Trafikverket tydliga med att synpunkter som varje individ ville få diarieförd skickades in skriftligen. Det fanns fortsatt möjlighet att ställa frågor under samrådsmötet, men för att få dessa formellt hanterade i diariet och i samrådsredogörelsen (detta dokument), uppmanades deltagarna på plats att skriftligen lämna synpunkter.

Agendan för samrådsmötet var följande:

- + Inledning/presentation/syfte med mötet
- + Tidplan och framtida skeden
- + Planförslaget
- + MKB
- + Buller
- + Allmänna frågor
- + Enskilda frågor

Nedan följer en sammanställning av de synpunkter som kom in från berörda och ej berörda under samrådstiden 2019-06-18 – 2019-08-19.

Inlösen och värdeminskning

Flera personer har frågor och önskemål om inlösen. En person undrar om ny vägdragning kan leda till värdeminskning på fastighet och en annan fastighetsägare är orolig för att villor ska bli svårsålda med minskade priser som följd under tiden Ångebyvägen används som omledningsväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer ta kontakt med fastighetsägare som berörs av eventuellt inlösen. Ersättningsfrågor kommer hanteras i markförhandlingar i samband med byggstart. Trafikverket vidtar möjliga åtgärder för att minimera påverkan på befintlig bebyggelse.

Kulturmiljö

Två synpunkter handlar om att arkeologiska undersökningar inte har skett på vissa sträckor vid planerad vägdragning.

Trafikverkets kommentar

Arkeologiska undersökningar har utförts på platser bedömda som intressanta av Länsstyrelsen och upphandlade arkeologer. Undersökningsområdet har avgränsats genom att vissa områden har bedömts som icke intressanta exempelvis på grund av fel höjdläge, redan exploaterad mark osv.

Järnväg

En person anser att planerad framtida placering av Nordanstigs järnvägsstation i Gnarp inte är optimal på grund av ortens läge i utkanten av kommunen. En person påpekar att tågtrafiken signalerar alla dagar, morgon till kväll vilket medför svårigheter att vistas på husets baksida.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ska ta särskild hänsyn till framtida planering av Ostkustbanan. Detta innebär att ny E4 och Ostkustbanan inte ska försämma för framtida planering. Järnvägens exakta placering och dess påverkan ingår inte i detta projekt men Trafikverket tar med dem till framtida planering.

Knutpunkt

En fastighetsägare menar att OKQ8 är en viktig knutpunkt i Gnarp som inte bör försvinna.

Trafikverkets kommentar

Eventuell omlokalisering av OKQ8 är i nuläget inte planerad men kan komma att etableras på ny plats i senare skede. Circle K kommer finnas kvar.

Djur

En fastighetsägare i Harmånger menar att planerad vall vid bro möjliggör för tamdjur att klättra upp på vägen och tycker att vägen bör fortsätta på pelare in i skogen istället. En fastighetsägare vid Ängebyvägen menar att det finns en risk att husdjur påverkas av skadliga ämnen från vägen.

Trafikverkets kommentar

Ny E4 planeras med viltstängsel på hela sträckan och bitvis faunastängsel vilket även kommer förhindra att tamdjur kan klättra upp på vägen. Vid övergång från bro till bank i Harmånger kommer viltstängsel ta vid. Planerad väglinje har justerats sedan samrådet och berörd fastighet kommer bli inlöst.

Risken för att husdjur påverkas av skadliga ämnen kommer alltid finnas i nära anslutning till väganläggningar. Ängebyvägen kommer att rustas upp och få ny beläggning vilket bland annat kommer bidra till en tystare och mer trafiksäker vägmiljö. Dessutom anläggs

en ny separerad gång- och cykelväg parallellt med Ängebyvägen vilket också bidrar till en säkrare trafikmiljö för både djur och människor.

Miljö- och hälsopåverkan

Flera fastighetsägare är oroliga för ökade bullernivåer och en fastighetsägare vill ha bullerplank mot sitt hus. Två fastighetsägare är även oroliga för att ljus ska påverka deras boendesituation. En av fastighetsägarna menar att störningar från buller och ljus förhindrar möjligheten att bygga en uteplats. En person är också orolig att buller och damm kommer öka under byggtiden från byggvägarna. Ägarna till Nygårdens Bed & Breakfast i Harmånger är oroliga för att tappa kunder på grund av ökade bullernivåer och att den lantliga utsikten försvinner. Fastighetsägarna påpekar också att deras trädgård kommer vara vänd mot ny E4 och inte är möjlig att flytta till mer skyddad plats på baksidan av huset på grund av en dyngstadplatta. De menar också att ett framtida ekologiskt jordbruk förhindras av salt och avgaser. En fastighetsägare menar att fastigheten blir förorenad av sand, damm och saltavlagringar från vägen vilket riskerar påverka tomtens två vattentäkter samt möjligheten att plantera fruktträd.

Vid Ängebyvägen är en fastighetsägare orolig att buller ska påverka arrangemang i dennes verksamhetslokaler under tiden vägen fungerar som omledningsväg. Två boende vid Ängebyvägen är oroliga för ökade avgasmängder och dess påverkan på hälsan. En boende i Gnarp tycker att trafiken bör ledas på östra sidan av E4, vid väg för byggtrafiken, för att minimera bullret istället för att gå via Ängebyvägen.

Trafikverkets kommentar

Bullerutredning med mätningar har utförts för att säkerställa att planen följer gällande riktvärden för byggande av ny väg. Målet är att undvika skadliga effekter på människors hälsa. Planen medför att färre fastigheter kommer ha bullernivåer över riktvärdena än vid dagsläget. De fastigheter som får bullernivåer över rådande riktvärden kommer erbjudas bullerskyddsåtgärder. Massor i väganläggningen kommer nyttjas för att anpassa vägutformningen till landskapet. Massorna kommer också användas för att skapa besådda vallar för att minska bullerpåverkan. Bullerskärmar kommer uppföras på utvalda sträckor. Under byggtiden regleras bullernivåerna enligt Naturvårdsverkets allmänna råd. Vid risk för överskridande kommer åtgärder som till exempel skärm/plank eller utbyte av utrustning ske. Till följd av dåliga markförhållanden har planerad vägdragning i Harmånger justerats i östlig riktning vilket minskar påverkan på fastighet med trädgård mot vägen. Ovan nämnda skyddsåtgärder är planerade för att förbättra boendesituationen.

Ny E4 planeras i landskap med god luftomsättning och beräknas inte motverka att rådande miljö kvalitetsnormer för luft kan uppnås. Befintlig E4 bedöms inte ha utsläppshalter över miljö kvalitetsnormerna. I och med att trafikmängderna på befintlig E4 beräknas minska beräknas även utsläppen minska. I Vattring och Harmånger avlastas bostäder från trafik. I Gnarp blir situationen densamma för ny E4 som befintlig E4.

Vägdagvatten med föroreningar från asfaltspartiklar, vägsalter, avgaser och smörjmedel samt slitage av bromsbelägg och däck ska hanteras för att inte påverka kringliggande natur. Projektet tar hänsyn till de miljö kvalitetsnormer som berör grund- och ytvatten.

Skyddsåtgärder kommer vidtas under byggtiden för att inte påverka och försämra vattenförekomster. Planen innebär att risken för påverkan av farligt gods minskar samt att åtgärder vidtas för fördröjning och rening av dagvatten vilket bedöms leda till att status för ytvattenförekomsterna inte försämras och förhindrar att beslutade miljö kvalitetsnormer kan nås och innehållas. Fastighet med risk för föroreningar i trädgård och vattentäkter har sedan samrådet blivit inlöst.

Ljustörningar bedöms minska med planerad E4 i och med vägens placering i huvudsakligen går genom skog. En fastighet i Harmånger bedöms påverkas av ljusstörningar. Skyddsåtgärd i form av bank med buskar i norr och äng i söder kommer uppföras. Planerad väglinje har också justerats sedan samrådet vilket medför att ljusstörningarna inte bedöms bli lika påtagliga.

Tillgänglighet och säkerhet

Tre fastighetsägare vid Ängebyvägen menar att tillgängligheten kommer försämrats under tiden vägen fungerar som omledningsväg. En av fastighetsägarna menar också att befintlig verksamhet kommer begränsas på grund av försämrade tillgänglighet. En fastighetsägare vill att bussar ska gå via Ängebyvägen istället för E4. Två fastighetsägare i Gnarp är också oroliga att trafiksäkerheten försämrats i samband med att Ängebyvägen fungerar som omledningsväg vilket kan leda till risker för barn och djur. En fastighetsägare med utfart mot Ängebyvägen menar att mer trafik skapar en farligare situation samt att det råder dålig sikt.

En person är orolig att trafik genom Harmånger ska vara farlig för barn och vill att trafiken minimeras. En fastighetsägare menar att verksamheter och näringsidkare i Harmånger nära befintlig E4 får sämre synlighet. En annan fastighetsägare undrar hur nära vägen fastigheter får vara utan risker. En fastighetsägare meddelar att dennes åkermark är utarrenderad.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer anpassa Ängebyvägen för att förbättra trafiksituationen. Ängebyvägen breddas för förbättrad framkomlighet samt att en separerad och belyst gång- och cykelväg uppförs vilket förbättrar sikt förhållandena. Sänkt hastighetsgräns minskar också risken för kollisioner. Busshållplatser finns i dagsläget i anslutning till Ängebyvägen och Kyrkvägen. Samråd med kollektivtrafiken har inte föranlett hållplatsåtgärder på Ängebyvägen.

Utförd barnkonsekvensanalys visar att befintlig E4 idag fungerar som en barriär och många barn behöver skolskjuts för att kunna passera vägen. I Harmånger beräknas ny E4 leda till en säkrare trafiksituation för barn eftersom det innebär minskade trafikflöden och säkrare passage över befintlig E4.

Lägsta avstånd mellan fastigheter till väggkant varierar beroende på trafikflöde och hastighetsgräns. Trafikverket har genomfört en riskanalys för att identifiera vilka fastigheter som behöver skyddsåtgärder alternativt behöver lösas in. Planerad väg passerar fastighet med utarrenderad åkermark men gör bara intrång på skogsmark. Verksamheter i Harmånger kommer fortsatt ha synlighet mot befintlig E4.

Alternativ vägdragning

Två fastighetsägare i Gnarp vill inte att Östra Stationsvägen ska användas som byggväg med tillfällig nyttjanderätt. Ytterligare tre personer i Gnarp motsätter sig förslaget att göra Ängebyvägen till omledningsväg. En person menar att trafiken kommer för nära huset och vill därför att omledningen löses på annat sätt. En annan person menar att trafikmängderna kommer bli för stora i samband med att korsningen på E4 mot Norrfjärden och Stationsvägen försvinner vilket innebär att dagens gång, cykling, och ridning ändras till stora mängder tung trafik. Den boende anser också att underhållskostnaderna för Ängesbyvägen kommer bli små och till största del handla om snöröjning och inte kompensera för försämrad miljö. Den tredje personen menar att Ängebyvägen är en bygata som varken klarar mer eller bör ha mer trafik på grund av rastplatser för lastbilschaufförer och busshållplatser vid vägen. Personen föreslår istället att en ny väg byggs parallellt med E4 samt att Ängebyvägen blir en huvudled med avfarter till Pira, Röde och Gingsta. Den nya vägen kan användas som omledningsväg istället för Ängebyvägen och i framtiden fungera som räddningsväg till järnvägen.

En fastighetsägare i Jättendal vill att ytan för tillfällignyttjanderätt ska minska. Nyligen avverkat område närmast vägen kan användas medan område med 20-årig skog inte ska omfattas.

Två fastighetsägare i Nordanå föreslår att vägen dras mellan Nordanå 14 och Nordanå 6 för att påverka fastigheterna mindre, alternativt att vägen dras över Nordanå 6. Fastighetsägarens vattenbrunn ligger på åker vid tänkt dragning och en ny kan inte borrar på fastigheten på grund av en urinbrunn, förorenade fyllnadsmassor samt en avloppsbrunn. Två fastighetsägare tappar sin utfart och menar att de inte kan bo kvar om inte ny utfart byggs eller att en järnvägsövergång öppnas. En fastighetsägare undrar också varför bara uteplats anges som fastighetsnära åtgärd och menar att vägen bör byggas längre bort från huset för att inte leda till försämrad livsmiljö. Två fastighetsägare vid Nordanåvägen undrar också över hur breddning och dikning av Nordanåvägen kommer ske.

En fastighetsägare vid Forsavägen vill att bron över Harmångersdalen förlängs för att boskap ska kunna passera under den istället för att en kotunnel byggs eftersom den inritade tunneln är för låg. Fastighetsägaren vill också att tillfälliga markarbeten förläggs på annan plats än produktiv jordbruksmark. En annan fastighetsägare vid Forsavägen vill att Forsavägen stängs av vid nya E4-passagen och att trafiken istället leds via den nya trafikplatsen. Enligt fastighetsägaren innebär det att bete kan nyttjas på båda sidor om nuvarande Forsavägen, förbättrad trafiksäkerhet samt att det blir möjligt att nå olika skogsskiften. En fastighetsägare har ett pumphus som påverkas och vill därför att vägen dras annorlunda för att inte påverka vattenförsörjningen till fastigheten. Fastighetsägaren vill också att Forsavägen flyttas söder om befintlig väg istället för att gå över åkermark. Fastighetsägaren vill också att omdragningen av Forsavägen inte ska påverka fastighetens utfart.

Trafikverkets kommentar

Byggvägar kan påverka genom buller, vibrationer och damm. Trafikverket kommer arbeta aktivt med att minimera påverkan och vid risk för överskridande av gällande riktvärden för byggande av ny väg kommer åtgärder vidtas. Detta innebär exempelvis skärm/plank, uppehåll i vissa arbetsmoment, byte av utrustning till tystare maskiner osv. Trafikverket har efter samrådet tagit fram ett nytt förslag där delen av Östra Stationsvägen närmast berörda fastigheter inte behöver användas som byggväg. En

tillfällig nyttjanderätt för byggväg föreslås anläggas längre öster ut parallellt med den ramp som anläggs i anslutning till ny trafikplats Gnarp Norra och sedan norr om berörda fastigheter ansluta mot befintlig Östra Stationsvägen med fortsatt tillfällig nyttjanderätt för åtkomst till etableringsytan närmast befintlig Ostkustbana. Berörda fastighetsägare kommer få möjlighet att lämna synpunkter på denna lösning när vägplanen ställs ut på granskning.

Ängebyvägen kommer få större trafikmängder under byggtiden. Trafikverket har planerat åtgärder. Vägen kommer breddas och få sänkt hastighetsgräns. En separerad gång- och cykelväg byggs vilket möjliggör att gång, cykling, och ridning även i framtiden kommer vara säkert. Rastplatserna vid Ängebyvägen kommer försvinna. Det finns i dagsläget inga busslinjer som trafikerar Ängebyvägen. Busshållplatser på anslutande Kyrkvägen kommer finnas kvar. Åtgärder planeras för den utfart som finns mot Ängebyvägen. Utfarten kommer påverkas under byggtiden men kommer bli säkrare efter ny E4 har byggts jämfört med nuläget. En ny vägdragnings öster om befintlig E4 är inte möjlig att genomföra eftersom ytan behövs för byggtrafik samt att en ny väg skulle medföra svårigheter för framtida planering av Ostkustbanan. När ny E4 är i bruk bedöms behovet av omledning vara litet. Projektet bedöms på sikt skapa en bättre trafiksituation med mindre störningsmoment. Störningar kan dock förekomma under byggskedet. I de fall störning överskrider gällande riktvärden för byggande av ny väg kommer åtgärder vidtas.

Projektet har anpassats efter kända miljöförutsättningar och ska om möjligt placeras på nyligen avverkad mark och på så sätt att marktillgänglighet tillgodoses. Ytan för tillfällig nyttjanderätt har justerats och område med 20-årig skog är undantaget.

I Harmånger skapas en fri zon mellan brons landfäste och Forsavägen istället för planerad kotunnel så att boskap kan passera. Detta innebär att Forsavägens dragnings inte förändras och att jordbruksmarken samt vattenbrunnen inte påverkas. En ny anslutning till Forsavägen via trafikplatsen i Harmånger kommer inte byggas utan befintlig väg kvarstår. En enskild väg i anslutning till Forsavägen kommer stängas vilket innebär förbättrad markåtkomst för lantbruket. Planerad vägsträckning vid Nordanåvägen har justerats på grund av markförhållanden vilket innebär att ny E4 byggs längre bort från fastighet med vattenbrunn. Fastighetsnära åtgärder kan vara åtgärder på fönster, ventiler och uteplatser. Beroende på platsens förutsättningar erbjuds olika åtgärder för att fastigheten ska klara riktvärden för både inomhus- och utomhusklimat. Berörd fastighet har sedan samrådet blivit inlöst, även fastigheter med behov av ny infart samt fastighet med väg nära huset har sedan samrådet blivit inlösta.

Efter samrådet där Nordanåvägen föreslogs tas i anspråk med tillfällig nyttjande rätt från befintlig E4 har ett nytt förslag arbetats fram. Nordanåvägen kommer till stor del vara kvar i befintligt skick. Byggtrafik kommer istället ledas ner från norr och längs ny planerad väglinje mot partiet med ny landbro och bank över Harmångersdalen. Avvattningslösningar längs med Nordanåvägen presenteras i MKB och planbeskrivningen.

Samråd/yttranden inkomna under 2020

- 2020-05-12 & 2020-05-18, Enskilt samråd (telefonsamtal) med två lantbrukare vid trafikplats Gnarp södra. En permanent grundvattensänkning förväntas på platsen. Båda lantbrukarna är positiva till en grundvattensänkning och menar att det vore markförbättrande då området idag är vattensjukt.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se