

Samrådsredogörelse

Väg 86 delen Silje - Kovland

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2020-11-30

Uppdragsnummer: 165419



Trafikverket

Postadress: Nattviksgatan 8, 871 45 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 86 delen Silje Kovland

Författare: Cristine Waessman och Niklas Dahlström

Dokumentdatum: 2020-11-30

Ärendenummer: TRV2018/94509

Uppdragsnummer: 165419

Version: 1.0

Kontaktperson: Annica Boström, projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	9
3.1.3.	Samråd med berörd Kollektivtrafikmyndighet	10
3.1.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	19
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	19
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	21
3.2.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	27
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	29
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	34

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

Inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll under förstudien finns diariet förda på Trafikverket under diarienummer TRV 2012/67554.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll under samrådshandlingen finns diariet förda på Trafikverket under diarienummer TRV 2018/94509.

1 Sammanfattning

Förstudie 2012

En förstudie genomfördes 2012 och behandlade förslag på ombyggnad av väg 86 mellan Bergsåker och Kovland i Sundsvalls kommun. Projektets syfte var att förbättra trafiksäkerheten, åstadkomma en tryggare och säkrare boendemiljö samt förbättra framkomligheten så att väg 631 via Laggarberg avlastas. Samråd har hållits och förstudien ställdes ut mellan 2012-10-22 till 2012-11-22. Annonsering skedde i Sundsvalls Tidning och Dagbladet 2012-10 20. Förstudien har under samrådstiden funnits tillgänglig på Coop Konsum i Bergsåker, Ica i Kovland, Trafikverket i Härnösand samt på Trafikverkets hemsida. Under samrådet inkom synpunkter som i stort handlade om utformning, hastighet, trafiksäkerhet, buller, busshållplatser, säkra passager och att särskild hänsyn ska tas till bland annat riksintresset för Selångersån/Sättnaån.

En samrådsredogörelse upprättades 28 november 2012 över de samråd som genomförts under den förstudie som genomförts under förstudien.

Med förstudien och med tillhörande samrådsredogörelse som underlag beslutade Länsstyrelsen i Västernorrlands län 2012-12-04 att projektet inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade på nytt 2018-09-26 att projektet inte kan anses medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådshandling

Ett informationsmöte genomfördes 2019-05-07 i Ånäsparken. Projektets- samt Trafikverkets planprocess presenterades och möjlighet fanns att ställa frågor.

Ett samrådsmöte på orten genomfördes 2020-02-25 på Vallens skola i Kovland och samråd över vägplanens samrådshandling genomfördes 2020-02-15 till 2020-03-19. Annonsering med information om samråd skedde i Sundsvalls Tidning 2020-02-14 och Post- och Inrikes Tidningar 2020-02 15. Under samrådet hölls samrådshandlingen tillgänglig på Sundsvalls kommun, Ica i Kovland, Trafikverket i Härnösand samt på Trafikverkets hemsida.

Under samrådet inkom synpunkter som handlade om belysning, lokalisering busshållplatser, anslutningsvägar, intrång, buller mm.

2 Samrådsrets

Förstudie

I samband med planläggningsprocessen ska samråd ske med berörda länsstyrelser, berörd kommun och de enskilda som särskilt berörs. Eftersom vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken har samråd även skett med berörd kollektivtrafikmyndighet.

Länsstyrelsen har beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråd har också skett med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samråd och information om samrådet har genomförts genom brevutskick samt annonsering.

Samrådshandling

I vägplanens planläggningsprocess ska samråd ske med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Eftersom vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken har samråd även skett med berörd kollektivtrafikmyndighet.

Länsstyrelsen har beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråd med utökad samrådsrets har valts för att samtidigt samråda gällande vattenverksamhet om det blir aktuellt. I samråd med utökad krets ingår övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Enskilda som särskilt berörs har informerats om samråd utifrån den befintliga vägens närområde. Samtliga fastigheter inom ca 200 meter på vardera sidan av vägen har underrättats om samråden via brev.

Allmänheten har underrättats om samråd via annonsering i lokala tidningar.

Övriga intressenter har identifierats utifrån vilka samrådsparter som deltog i förstudien samt de myndigheter, organisationer och föreningar som Trafikverket normalt brukar samråda med vid vägombyggnader.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

En förstudie genomfördes 2012 och behandlade förslag på ombyggnad av väg 86 mellan Bergsåker och Kovland i Sundsvalls kommun. Projektets syfte var att förbättra trafiksäkerheten, åstadkomma en tryggare och säkrare boendemiljö samt förbättra framkomligheten så att väg 631 via Laggarberg avlastas.

Samråd har hållits i förstudieskedet efter att en samrådshandling upprättats. Samrådstiden pågick mellan 2012-10-22 till 2012-11-22. Annonsering skedde i Sundsvalls Tidning och Dagbladet 2012-10 20. Myndigheter, organisationer och allmänhet har kunnat tagit del av förstudien under samrådstiden på Coop Konsum i Bergsåker, Ica i Kovland, Trafikverket i Härnösand samt på Trafikverkets hemsida.

En samrådsredogörelse upprättades 28 november 2012 över de samråd som genomförts under arbetet med förstudien.

Under samrådstiden inkom 18 skrivelser från myndigheter och organisationer till Trafikverket samt 2 skrivelser från allmänheten. Dessa synpunkter sammanfattas nedan samt i bemötande från Trafikverket.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll under förstudien finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2012/67554.

Under samrådet gällande förstudien 2012 nämns miljökonsekvensbeskrivning vilket tillhör Trafikverkets gamla planprocess. Trafikverket arbetar nu vidare med att ta fram samrådshandling planutformning, granskningshandling och fastställelsehandling enligt den nya planprocessen som kom 2014. I den nya planprocessen tas en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning fram beroende på om projektet bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har beslutat att det här projektet inte kan anses medföra en betydande miljöpåverkan och därmed tas en miljöbeskrivning fram och inte en miljökonsekvensbeskrivning.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

121127, Skriftligt yttrande

Trafiksäkerhet och gång- och cykeltrafik

Behovet av en säker trafikmiljö längs sträckan är stort, både för oskyddade trafikanter och bilister. I förslag till regional transportplan för Västernorrland 2010–2021 finns cykelåtgärder längs väg 86 prioriterade. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att underlätta för kollektivt resande och gång- och cykeltrafik i ett område med många boende och i närheten av Sundsvalls tätort. Fortsatt arbete bör utgå från att länka samman gång- och cykelstråk och koppla dessa till säkra busshållplatser.

Kollektivtrafik

Hanteringen av den prognostiserade ökning av trafik i Sundsvallsregionen bör så långt som möjligt baseras på kollektivtrafiklösningar, både med anledning av möjligheterna till en hållbar regional utveckling och av miljöskäl. Tillgänglighet och turtäthet är viktigt för kollektivtrafikresenärer, men även utformning och säkerhet vid busshållplatser är en viktig faktor. Vidare utredning kring läge och utformning är därför viktigt.

Gestaltungsprinciperna för busshållplatser ger också bra riktlinjer inför fortsatt planering och projektering.

Naturmiljö

Selångersån är ett relativt stort och oreglerat vattendrag som i sina övre delar hyser ett av Sveriges värdefullaste bestånd av flodpärlmussla. Selångersån är också ett mycket betydelsefullt reproduktionsområde för havsöring och hyser ornitologiska och botaniska värden. Trots att förstudien endast föreslår mindre åtgärder i befintlig sträckning kan avvattning, byte av trummor, förstärkningsåtgärder och anläggande av gång- och cykelväg innebära så omfattande markarbeten att risk finns för påverkan på riksintresset. Särskild hänsyn måste därför tas där vägen går intill eller korsar ån och där vägen korsar bäckar som rinner mot Selångersån.

Transport av jord, organiskt material och förorenat dagvatten ned till ån, under och efter ombyggnad, bör minimeras. Av fastighetskartan framgår att bäckar finns i Bergsåker (Robäcken), i Östanå och Silje men antagligen finns fler som är så små att de inte märkts ut på kartan. Samma gäller för diken som leder vatten ned mot ån.

En inventering av bäckar och diken bör göras under planeringsstadiet för att bedöma vilka insatser som krävs. Särskilt anpassade diken (gräsbeklädda diken) och sedimentationsdammar är åtgärder som kan göras för att minska risken för påverkan på den nationellt värdefulla ån. I samband med ombyggnaden bör även ev. vägtrummor och andra passager som kan utgöra vandringshinder ses över och åtgärdas.

Där vägen går nära Selångersån bör inte breddning ske på sidan som vetter mot ån och skyddszonen med träd och buskar sparas. Det bör utredas om det går att utöka skyddszonen på vissa ställen.

För att utföra arbeten inom vattenområde kan det krävas anmälan eller tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken. Vattenpassager och anpassningsåtgärder för att undvika vandringshinder bör vid behov beskrivas.

I samrådshandlingen sägs att sumpskogspartierna i Sättna delvis skyddas av riksintresset för naturvård. Det bör förtydligas att riksintresse inte är en skyddsform, utan ett anspråk på mark som avvägs mot andra intressen i det enskilda fallet.

Länsstyrelsen vill också med anledning av skrivelsen på sid 41 påpeka att Skogsstyrelsen inte redovisar eller inventerar Natura 2000-områden eller naturreservat. Dessa områden finns sammanställda i länsstyrelsens GIS-material.

Miljökvalitetsnormer för vatten och framtida vattenförsörjning

Statusen på berörda vattenförekomster får inte försämrats. Kommande miljökonsekvensbeskrivning bör därför redogöra för vilken påverkan planerade åtgärder kan få på vattenkvaliteten.

Påverkan på vattenförekomsten Nyland-Storbränna SE693782-155819 bör bedömas särskilt utifrån ett vattenförsörjningsperspektiv. Länsstyrelsen har i inventeringen av grundvattenförande geotoper bedömt vattenförekomsten som så värdefull att potentialen för dricks-vattenförsörjningen bör undersökas närmare inför en eventuell exploatering som kan innebära irreversibel skada på objektet. Objektet har partier med högt geologiskt värde. Bifogat dokument ger en fullständig beskrivning av objektet, som i inventeringen benämns Västerhögsjö-Kovland.

I området finns inga befintliga vattenskyddsområden.

Kulturmiljö

Kulturmiljöfrågorna är väl belysta vad gäller riksintresset, kända fornlämningar och kommunalt kulturmiljöprogram. Inför planerad byggnation där ny mark tas i anspråk, exempelvis vid om-/nybyggnad av utfarter, korsningar och cykelbanor, ska Trafikverket i god tid samråda med länsstyrelsens kulturmiljöfunktion.

Trafikbuller

Vägsträckan går till stor del genom områden med bebyggelse. Den kapacitetsförbättring som planeras kan medföra ökade hastigheter och därmed ökade störningar från trafiken för närboende och andra som vistas utmed vägen. Kommande miljökonsekvensbeskrivning måste innehålla bullerberäkningar med tydlig redovisning av vilka bostäder och fastigheter som är i behov av bullerskyddsåtgärder. Där bör det även framgå vilka åtgärder som krävs för att klara riktvärdena.

I tabell 2.2 på sidan 43 används riktvärdena 80 dBA maximal ljudnivå och 65 dBA ekvivalent ljudnivå för att utreda var behov av bullerdämpande åtgärder kan vara nödvändiga. Det behöver förtydligas varför dessa nivåer är begränsande när riktvärdena är 70 respektive 55 dBA.

Trafikverkets bemötande

Förstudien kommer att förtydligas gällande att diken och vägens sidoområde ska anpassas så att påverkan på riksintresset Sättnaån/Selångersån minskar. I det fortsatta arbetet kommer hänsyn att tas till Selångersån, påverkan kommer att utredas och beskrivas ytterligare i kommande miljökonsekvensbeskrivning. En inventering av bäckar och diken kommer att göras samt eventuella vandringshinder ses över.

Breddning kommer inte att ske mot Sättnaån/Selångersån på grund av geotekniska skäl, däremot kan eventuell breddning bli aktuell på den motsatta sidan.

Förstudien kommer att förtydligas gällande att riksintresset inte innebär ett direkt skydd för sumpskogen.

Förstudien kommer även korrigeras gällande att Natura 2000-områden eller naturreservat redovisas i länsstyrelsens GIS-material och inte av Skogsstyrelsen.

Förstudien kommer att förtydligas gällande att vattenförekomsten Nyland-Storbränna SE693782-155819 är av intresse för framtida vattenförsörjning. Eventuell påverkan på vattenförekomsten från planerade åtgärder kommer att utredas tidigt i arbetsplaneskedet.

Trafikverket kommer i kommande skede samrådshandling att göra bullerberäkningar för närliggande bostadsfastigheter. Beroende på om projektet klassas som väsentlig ombyggnad eller ej arbetar Trafikverket med olika riktvärden, förstudien kommer att förtydligas gällande detta.

2012-12-04, Beslut om betydande miljöpåverkan

Med förstudien och med tillhörande samrådsredogörelse som underlag beslutade 2012-12-04 Länsstyrelsen i Västernorrlands län att projektet inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

2018-09-26, Beslut om betydande miljöpåverkan

Då projektet delades upp i olika etapper skickades en ny begäran om BMP-beslut för delen Silje - Kovland. Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2018-09-26 att rubricerad sträcka inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

121126, skriftligt yttrande

Gatuavdelningen anser att förstudien på ett bra sätt redovisar dagens förhållanden och problem. Projektmålen är relevanta. Förslagen till åtgärder är väl genomtänkta.

Avlastning av väg 631 blir enligt sid 61 i förstudien endast marginell, projektmålet uppnås således inte. Beskrivningen på sid 66 bör därför formuleras om. I övrigt har Sundsvalls kommun endast mindre synpunkter, se bilaga.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att värna våtmarker, vattendrag och sjöar, inklusive småtjärnar, korvsjöar o dyl. och deras närmiljöer, både från fysisk påverkan och påverkan från dagvatten och eventuella olyckor. För att skydda vattenmiljöer bör dagvatten från vägen ledas i öppna diken och översilning, infiltration och andra metoder för rening bör användas.

Vid passage av mindre vattendrag bör halvbågar användas istället för trummor, minst lika breda som bäckarna och helst så breda så landlevande djur kan passera utmed vattendragen.

Vid vissa passager av mindre vattendrag kan det finnas risk för skred.

De åtgärder som föreslås kan enligt Gatuavdelningens uppfattning inte anses medföra betydande miljöpåverkan.

Ett antal detaljsynpunkter redovisas i bilaga:

1. Bra om förstudien kan redovisa tänkt tidpunkt för genomförande.
2. Arbeta med ny översiktsplan pågår. I de avseenden som berör denna förstudie blir det dock knappast några förändringar.
3. Olycksdata omfattar perioden 2003–2012, detta borde framgå i bildtexten i figur 2.8 och 2.9. Antalet olyckor ger dessutom föga vägledning för att bedöma trafiksäkerhetsnivån. För att kunna göra en sådan bedömning borde olyckskvoten för sträckan anges, samt den förväntade olyckskvoten för denna typ av väg.
4. Linje 1 har numera 10-minuterstrafik.
5. Det är viktigt att en gång- och cykelväg inte ges en sämre plan- eller profilgeometri än bilvägens (sid 34).
6. För en stor del av de "vida skogsmarkerna" finns orienteringskartor och orienteringsaktiviteter förekommer ofta inom området.
7. Redovisning av bullernormer för flyg och järnväg är inte relevant. Bullerutbredning borde redovisas för 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus.
8. En bedömning av risken för vibrationsstörningar borde redovisas. Under översiktliga geotekniska förhållanden bör eventuell förekomst av lera och silt redovisas.
10. Anser inte att tillgängligheten för bilburna resenärer är särskilt dålig. Redovisningen av förhållandena för oskyddade trafikanter är utmärkt. Överflyttning av gods (timmer) till

järnväg torde inte vara aktuell ens på lång sikt, eftersom det inte finns någon järnväg inom området.

11. Om man anser att tillgängligheten bör biltrafik är otillräcklig skulle man kunna överväga möjligheten att åstadkomma omkörningsfält på några ställen.

12. En stor positiv hälsokonsekvens av den föreslagna gång- och cykelbanan blir att fler trafikanter som cyklar medför förbättrad hälsa för dem som cyklar.

13. Delar inte uppfattningen att föreslagna åtgärder ensamma uppfyller målet om avlastning av väg 631. Problem längs väg 631 får därför lösas med åtgärder på denna väg, exempelvis hastighetsdämpande åtgärder, som i sig kan medföra en överflyttning av trafik till väg 86, en överflyttning som väg 86 med de föreslagna åtgärderna kan tåla.

Trafikverkets bemötande

Förstudien kommer att omformuleras gällande måluppfyllelsen att avlasta väg 631.

Förstudien kommer att förtydligas gällande att diken och vägens sidoområde ska anpassas så att påverkan på riksintresset Sättnaån/Selångersån minskar. I det fortsatta arbetet kommer hänsyn att tas till Selångersån, påverkan kommer att utredas och beskrivas ytterligare i kommande miljöbeskrivning. En inventering av bäckar och diken kommer att göras samt eventuella vandringshinder ses över.

En geoteknisk utredning kommer att utföras i kommande skede samrådshandling där identifierade risker kommer att utredas ytterligare. Där kommer geotekniska risker såsom skredrisk att studeras.

Detaljsynpunkter:

- Tidpunkt för genomförande kan ej redovisas förrän prioritetsutredning för sträckan är gjord. Prioritetsutredningen kommer att biläggas beslutshandlingen.
- På grund av att det finns erosionsrisk vid flera platser och med rådande topografiska förutsättningar är det inte möjligt att åstadkomma samma plan- och profilgeometri på gång- och cykelvägen som på vägen. Gestaltungs-mässigt anses detta bara vara en fördel.
- Ett förtydligande kring redovisningen av bullernormer kommer att göras.
- Risker för vibrationsstörningar utreds i arbetsplaneskedet, förstudien kommer att förtydligas gällande detta.
- Förstudien kommer att kompletteras med aktuell jordartskarta.
- Omkörningsfält är inte aktuellt på några sträckor på grund av geotekniska svårigheter.
- Avlastning av väg 631 kan endast ske marginellt i nuläget, se kap 7 i förstudien. En möjlighet är att utreda åtgärder på väg 631 i ett annat projekt när väg 86 är färdigbyggd, förutsatt att detta blir prioriterat av Trafikverket.
- Förstudien kommer att kompletteras i enlighet med synpunkterna 2, 3, 4, 6 och 12.

3.1.3. Samråd med berörd Kollektivtrafikmyndighet

Inbjudan till samråd om förstudie har skickats till berörd Kollektivtrafikmyndighet. Inget yttrande från kollektivtrafikmyndigheten inkom under förstudieskedet.

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

Synpunkter från allmänheten som framkom under samrådsmötet den 15 november 2012:

- Hastigheten i Silje är ett problem, framför allt södergående trafik kör mycket fort då man upplever att vägen blir rakare och bredare vid Silje. Det kan vara en förklaring till att många olyckor skett vid kurvan i Hällom.
- Hur kommer passagen för hästar vid Hällom utformas, med tunnel eller bro?
- Hur ska en sidoväg genom Östanå få plats?
- Varför bygger man inte en ny väg från Östanå över Tösta med rondell vid väg 631? Kan man inte hänga en gång- och cykelväg utanför bron vid Kovland? Måste ta hänsyn även till mer långväga cyklister.
- Hastigheten bör sänkas från korsningen väg 86 och 320/631 till bron vid Kovland.
- Mitträckesseparering kommer att leda till en flaskhals förbi Kovland.
- Om det sker en olycka på den planerade 1+1 sträckan vid Kovland, hur ska omledningen av trafiken ske?
- Korsningen väg 86 och 320/631 upplevs komma hastigt inpå när man kommer på väg 320 från Kovland.
- Timmerbilar som kommer norrifrån och ska svänga vänster i korsningen väg 86 och 320/631 blockerar korsningen då det tar lång tid för dem att svänga av vägen.
- Kovlands två delar bör sammankopplas bättre så att inte oskyddade trafikanter blir hänvisade ut på väg 86, mer lämpligt att röra sig inne i Kovland. Sundsvalls kommun bör uppmärksammas på detta.
- Hänsyn behöver tas till att det finns många utfarter från åkrar utmed sträckan.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Bergsåker/Lidens skolområde

Bergsåker/Lidens skolområde välkomnar förstudien. Elever som går i skolorna Bergsåker, Vallen och Österro skall kunna färdas med buss, gå, korsa, eller på annat vis färdas längs väg 86 på ett så säkert sätt som möjligt.

Påpekar att väg 86 är en hårt trafikerad väg där hastigheten kan vara hög. Aktuell hastighetsbegränsning på 70 km/h överträds alltför ofta. En tydligare skyltning av hastighetsgränsen kan eventuellt lösa problemet. Är inte det en framkomlig väg bör en ytterligare hastighetssänkning till 50 km/h övervägas.

Efter väg 86 finns det idag mellan Bergsåker - Kovland 7 busshållplatser i västlig riktning och mellan Kovland – Bergsåker 4 hållplatser i östlig riktning. En utökning av antalet hållplatser främst i västlig riktning bör ske då bebyggelsen efter sträckan ligger på den sydvästra sidan om vägen. I anslutning till dessa hållplatser bör det anläggas säkra övergångar. Ställen att prioritera kan vara korsningen väg 86/Silje, väg 86/Oxsta, vid Östanå och korsningen väg 86/Sättna (629).

Förutom de ordinarie busshållplatserna så finns på sträckan mellan Kovland och Bergsåker en så kallad "stålbur" utplacerad innan raksträckan vid Östanå. Barn och elever kan gå in i denna stålbur och känna sig relativt säkra och skyddade från trafiken. Dessa stålburar borde

utgöra någon sorts mobil möjlig lösning, för att anlägga nya tillfälliga hållplatser längs vägsträckan.

Trafikverkets bemötande

I och med den översyn av hastigheter som pågår nationellt föreslås ny hastighetsbegränsning bli 80 km/h på sträckan. Inga lokala hastighetssänkningar planeras på sträckan Silje Kovland. Säkra övergångar kan inte ske i alla korsningar på landsbygden eftersom det i så fall krävs lägre hastighet vilket sker på bekostnad av framkomligheten. Korsningar kommer att ses över vad gäller utformning och trafiksäkerhet.

En översyn av antalet busshållplatser kommer att göras i samarbete med kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket noterar att behovet anses störst väster om vägen.

Tillfälliga busshållplatser är inte aktuella vid Trafikverkets ombyggnader eftersom dessa medför att bussen inte kommer av vägen helt och hållet, vilket är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Boverket

Boverket har tillsammans med länsstyrelserna ett allmänt uppföljningsansvar för plan- och bygglagen (2010:900) och har dessutom ett uppsiktsansvar enligt förordningen (1998:896) om hushållningen med mark- och vattenområden i riket. Boverket bevakar således främst frågor av principiellt intresse från nationellt perspektiv, bl.a. att lagsystemen i praktiken tillämpas som det är tänkt. Boverket avstår från att lämna synpunkter i detta ärende. Länsstyrelsen har ett direkt ansvar för att samordna och ta tillvara statens intressen i denna typ av ärenden och kan bäst bedöma och dra slutsatser av det redovisade materialet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna.

E.ON Elnät Sverige AB

Inom förstudieområdet är E.ON Elnät Sverige AB nätägare. Efter vägsträckan från koncessionsgränsen finns en 40 kV ledning samt 0,4 och 10 kVs ledningar. 40 kVs ledningen är en så kallad regionledning och har egen koncession. E.ON Elnät har en stor mängd regionledningar inom Sundsvalls Energis koncessionsområde. Karta med information om ledningar och koncessionsgräns finns bifogad yttrandet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att komplettera förstudien med aktuell nätägare. Informationen om E:ON:s ledningar tas med i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna yttrande i rubricerat ärende.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna.

Lantbrukarnas Riksförbund

LRFs kommungrupp i Sundsvall anser att i det fortsatta arbetet måste en tydlig planering tas fram med beskrivning hur omgivande åkermark påverkas av åtgärden. Vid planeringen måste följande beaktas:

- Vid planering av vägens sträckning skall hänsyn tas för att minimera negativa effekter på skiftesstrukturen.
- Vid planering av cykelbanans sträckning skall hänsyn tas för att minimera negativa effekter på åkermarken.
- Utfarter/infarter från samtliga åkrar behöver beaktas och ska vara tillräckligt breda för nutidens lantbruksmaskiner. Lämplig bredd är 6 meter.
- Genomtänkt dränering och avrinning från väg och cykelbana, för att säkerställa att vatten inte rinner ut på åkrarna.

Trafikverkets bemötande

Trafikverkets utgångspunkt är att skapa en väg med hög standard, det kan därför bli aktuellt att skifta mark vid marklösenförhandlingarna. Ersättning kommer att utgå för förlorad mark.

Cykelvägens sträckning kommer att utredas i arbetsplaneskedet, de byggnadstekniska förutsättningarna i området innebär begränsningar i hur cykelvägen kan dras i vissa områden. Trafikverket har dock inte för avsikt att ta mer mark i anspråk än nödvändigt.

Trafikverket kommer att se till att in/utfarter till åkrar kan brukas som avsett.

Skogstyrelsens riktlinjer kommer att följas, se Anvisningar för projektering och byggande av skogsbilvägar klass 3 och 4.

Vatten från vägområdet kommer att tas om hand genom diken. Befintliga trummor kommer att ses över och vid behov bytas ut vilket ger ett mer kontrollerat omhändertagande av dagvatten.

MittSverige Vatten AB

MittSverige Vatten AB har i detta skede inga direkta synpunkter men vill påpeka att hänsyn ska tas till befintligt VA-ledningsnät vid kommande vägarbeten och att MittSverige Vatten kontaktas om och när ledningarna berörs av dessa arbeten.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna. MittSverige Vatten kommer att kontaktas för fortsatt ledningssamordning gällande deras ledningar.

Naturskyddsföreningen Sundsvall-Ånge

Stråket Bergsåker-Kovland är ett ur trafiksäkerhetssynpunkt mycket eftersatt stråk. Skolbarnen i Indal, liksom skolbarnen i Österro går vanligen i Bergåkers skola under sin högstadietid men resan från Indal och Österro till skolan är otrygg varför de ofta blir skjutsade med bil till skolan. Likaså ligger två stora målpunkter för unga i Bergsåker, fotbollsplanerna vid Selångerfjärden och ridhuset i Kungsnäs. I Kovland finns en ishall som också är en målpunkt för unga, ofta hockeyspelare. Det är med andra ord mycket angeläget att trafiksäkerheten förbättras i denna kommunikationsled.

Naturskyddsföreningen Sundsvall - Ånge finner utredningen och förslaget väl genomarbetat. Ser i förslaget mycket goda möjligheter att stärka det miljö- och klimatanpassade resandet som är starkt beroende av god och trygg kollektivtrafik, trygg gång- och cykeltrafik och gena trygga vägar för dessa kategorier. Uppskattar särskilt att en barnkonsekvensanalys har gjorts, något som kan förbättra möjligheterna för barnen att själva tryggt ta sig till sina målpunkter – skola, fotbollsplaner, ridhus mm.

Anser att föreslagen utformning av busshållplatser kommer att bidra till att fler såväl barn som äldre kan känna sig tryggare som bussresenärer och därmed välja bussen framför bilen. Föreslår att belysning ordnas på så många hållplatser som möjligt.

Naturskyddsföreningen Sundsvall - Ånge förordar alternativ 2, som innebär att gång- och cykelvägen får en delvis ny stäckning genom Bergsåkers centrum.

Utredningen lyfter också väl fram de stora natur- och kulturminnesvärden som finns längs stråket. Många områden måste hanteras varsamt och skyddas i exploateringssammanhang. Miljö- och klimatanpassning av trafik och byggande är därför av stor vikt.

Förstudien tar de stora natur- och kulturminnesvärdena på stort allvar. Det är mycket värdefulla områden som måste skyddas vid genomförandet. Naturskyddsföreningen Sundsvall-Ånge vill trycka hårt på vikten av att ha hög ambition vid genomförandet av vägbygget. Naturskyddsföreningen har goda kunskaper om naturvärdena längs sträckan och kan om så önskas bidra med kunskaper i arbetet.

Trafikverkets bemötande

Belysning kommer att anordnas på busshållplatser som ligger i anslutning till korsningar. Trafikverket kommer att tillse att kraven i utförda utredningar överförs till entreprenören.

NTF Västernorrland

NTF Västernorrland har som syfte att öka trafiksäkerheten i länet och våra synpunkter berör därför i första hand de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna av förstudien. Vår utgångspunkt är nollvisionens grundläggande tankegång att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska behöva dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor samt att transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Analysdelen och problembeskrivningen av trafiksituationen av den aktuella delen av väg 86 överensstämmer väl med vår uppfattning. Väg 86 är starkt olycksbelastad och åtgärder för att öka trafiksäkerheten borde vara högt prioriterade. Med nuvarande standard uppfyller inte vägen minimikraven för en hastighetsgräns på 90 km/h, som vi också pekade på i vårt remissvar på tidigare Hastighetsöversyn.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet anser att förstudien som helhet ger goda förutsättningar att arbeta vidare med en vägsträcka anpassad till landskapet och kulturmiljön. För att det ska vara möjligt att närmare bedöma påverkan på kulturmiljö och landskap, bör det fortsatta arbetet även utgå från en diskussion om vad som ska präglade landskapet när anläggningen tagits i bruk. Målsättningarna bör ge tydligt uttryck för de kvaliteter som kulturmiljön och landskapet ska präglas av när den nya vägen är byggd och tagen i drift.

I samråd med länsstyrelsen bör det fortsatta arbetet också inriktas på att diskutera sådana lösningar som minimerar ingrepp i förekommande fornlämnings- och kulturmiljöer.

Trafikverkets bemötande

Inom arbetsplaneskedet kommer påverkan på natur- och kulturmiljö att belysas ytterligare i Miljökonsekvensbeskrivningen.

SGI, Statens geotekniska institut

SGI:s yttrande avser geotekniska och miljögeotekniska frågeställningar vilket bland annat omfattar naturolyckor (främst skred, ras, erosion och slamströmmar) samt markmiljö.

SGI kan inte utifrån förstudien bedöma om stabiliteten längs Selångersån/Sättnaån kommer att uppgå till erforderliga nivåer enligt TK Geo. Kan inte heller utläsa hur risken för erosion och slamströmmar i raviner och slänter i anslutning till vägen är tänkt att behandlas. Förutsätter vidare att stabiliteten verifieras före etablering av erosionsskydd på släntytter och i vattendragen.

Påpekar att krav och råd om erosionsskydd i slänter över och under vatten finns i TK Geo 2011 och SGI förutsätter att detta beaktas.

För information så finns nedanstående material på SGI:s hemsida som underlag vid översiktlig geoteknisk planering:

- Kartering av erosionsförutsättningar och erosionsförhållanden (Stöd till myndigheter/stranderosion): <http://www.swedgeo.se/upload/Publikationer/Varia/pdf/SGI-V543-2.pdf>.

SGI hänvisar i övrigt till tidigare yttranden där följande punkter är viktiga att uppmärksamma:

- Från geoteknisk synpunkt är det angeläget att säkerheten för vägen, med hänsyn till erosion och risk för ras eller skred mot förekommande vattendrag, klarläggs i kommande utredningsskeden. Detta gäller särskilt där vägen ligger/kommer att ligga nära den meandrande Selångersån/Sättnaån. I Bergsåker går vägen idag bitvis så nära ån att stabiliteten kan vara bristfällig. Vid Kovland har stabilitetshöjande åtgärder vidtagits på flera ställen för att säkra vägens bestånd. Vid Silje bildades i samband med kraftig nederbörd hösten 2006 en flera hundra meter lång och 3–4 meter djup ravin i Långmyrbergets sluttning ner mot väg 86. Erosionsmassorna från ravinen avlagrades ända ner till diket för väg 86. Förutsättningar för likartade händelser kan föreligga för hela sluttningen mot Långmyrberget. SGI rekommenderar att ovan nämnda frågeställningar ges stor tyngd i den fortsatta planeringen.
- Det är angeläget, från miljögeoteknisk synpunkt, att förekommande grundvattenresurser skyddas.
- Väg 86 ligger på eller intill Sundsvallsåsen, en isälvsavlagring med en kärna av sten- och grus. I utkanterna av åsen och intill Selångersån täcks åsmaterialet av silt och lera och där kan man anta att förstärkningsåtgärder krävs för att klara stabiliteten.
- Vägen kommer delvis i direkt kontakt med Sundsvallsåsens genomsläppliga och vattenförande lager vilket gör att grundvattenmagasinet är känsligt för infiltration av vägdragvatten. Även om grundvattenmagasinet inte utnyttjas som vattentäkt måste

grundvattenfrågan ägnas särskild uppmärksamhet och vid behov åtgärder vidtas så att grundvattenkvaliteten inte försämras.

Trafikverkets bemötande

En geoteknisk utredning kommer att utföras i kommande skede samrådshandling där identifierade risker kommer att utredas ytterligare. Där kommer de geotekniska risker som SGI framhåller att studeras.

Förstudien kommer att förtydligas gällande att vattenförekomsten Nyland-Storbränna SE693782-155819 är av intresse för framtida vattenförsörjning. Eventuell påverkan på vattenförekomsten från planerade åtgärder kommer att utredas tidigt i samrådshandlingsskedet.

SGU, Sveriges geologiska undersökning

Det är tillfredsställande att Trafikverket belyser skyddet av grundvattnet längs vägsträckan och dessutom redovisar en i huvudsak riktig beskrivning av jordartsgeologin. Vissa partier av vägen löper dock över siltiga finsediment men även av partier där isälvsavlagringen överlagras av siltiga sediment. Detta medför att skyddet för grundvattnet naturligtvis är bättre än på de sträckor där åsen är blottlagd. Närmare detaljer om de olika partierna kan ses i SGU:s databaser där det även finns information om lagerföljder i dalgången. Dessa kommer från kommunens arkiv och Trafikverkets arkiv och är av varierande åldrar.

I vägens närhet finns ett antal brunnar varav ett några är avsedda för enskild vattenförsörjning och övriga är energibrunnar. SGU rekommenderar att Trafikverket inventerar de brunnar som finns i utredningsområdet för att säkerställa att skyddet för dessa har en tillfredsställande nivå. Även om vägens sträckning inte kommer att förändras kan förändringar ändå medföra en påverkan på grundvattnet och vi förutsätter att Trafikverket planerar för en förbättring av detta vid behov.

Vissa partier av vägen löper i Selångersåns-Sättnaåns omedelbara närhet. Påtalar risken för ras och skred och den ravinbildning som är en fortlöpande aktivitet som förändrar landskapet. SGU inventerar dessa med hjälp av den Nya Nationella Höjddatabasen. Det aktuella området är ännu inte färdiglevererat från Lantmäteriet men när dessa data finns kommer detta tämligen omgående att kartläggas i detta syfte och kan ses i SGU:s kartvisare.

Har i övrigt inget att erinra mot projektet men om mer information önskas, kan Trafikverket vända sig till undertecknad handläggare men även hämta information på SGU:s hemsida, www.sgu.se.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket kommer att använda SGU:s databaser i kommande skede för att fördjupa beskrivningen av de geotekniska förhållandena. Förstudien kommer att kompletteras med jordartskarta.

Skogsstyrelsen

Kontroll har genomförts i Skogsstyrelsens geografiska databas (Kotten) och jämförts med den information som redovisas i förstudierapporten. Skogsstyrelsen har ingen data att tillföra i detta skede.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna.

SMHI

Framtida klimatet

Vid planering bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka, havsvattenståndet öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. Mer information finns att hämta på SMHIs hemsida www.smhi.se och klimatanpassningsportalen www.smhi.se/klimatanpassningsportalen.

Buller

SMHI noterar med tillfredsställelse att åtgärder för att dämpa bullret utmed vägen kommer att genomföras. Ur bullersynpunkt är det en fördel att den gamla sträckningen utnyttjas så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande riktlinjer för buller klaras för närboende.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

En emissionsinventering bör redovisas. Hur stora är utsläppen av växthusgaser (koldioxid m.m.) och av luftföroreningar (kväveoxider, partiklar m.m.) idag längs den aktuella vägsträckan och hur stora de kommer de att vara i framtiden när den nya vägen är klar. Ger den nya vägen någon miljövinst?

Halter av luftföroreningar

Även vid relativt liten trafik som vid den aktuella vägen bör det redovisas beräknade/uppskattade föroreningshalter för närboende. Dessa halter bör också jämföras med gällande miljö kvalitetsnormer.

Hydrologi

Större delen av vägsträckningen går nära Selångersån/Sättnaån. Det är viktigt vid planeringen att ta hänsyn till att åns naturliga hydrologiska förhållanden inte störs. Vidare är det viktigt att beakta den översvämningssrisk som finns längs Selångersån/Sättnaån.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna gällande framtida klimat och kommer att komplettera förstudien med klimatrisker som förväntas beröra förstudieområdet.

Aktuellt vägförslag förväntas inte ge någon större påverkan på luftkvaliteten. En redovisning av emissioner kommer att göras i kommande miljöbeskrivning.

Översvämningssrisker vid Selångers/Sättnaån kommer att beaktas i kommande skede inom projektet.

Sundsvalls Ridklubb

Sundsvalls Ridklubb bedriver ridskole-, tränings- och tävlingsverksamhet i Kungsnäs och anser inte att detta uppmärksammas. Ca 500 personer per vecka besöker anläggningen varav många är barn som går/cyklar till och från anläggningen. Andelen som åker bil är ca 70–100 per dag.

Många rider till anläggningen och det är önskvärt att det är godkänt att rida på gång och cykelvägarna i området.

Trafikverkets bemötande

Förstudien kommer att förtydligas gällande att Sundsvall Ridklubb är en viktig målpunkt i området.

Åtgärderna som planeras i korsningen väg 86/663 kommer göra det säkrare att korsa väg 86 samt att anslutningarna till busshållplatser får en mer trafiksäker utformning. De planerade åtgärderna kommer att göra det säkrare att ta sig till Sundsvalls Ridklubb via kollektivtrafik eller som cyklist eller gående.

Ridning på gång- och cykelvägar tillåts ej på grund av de säkerhetsrisker som finns med att blanda gående, cyklister och ryttare. En hästpassage är planerad vid Hällom för att möjliggöra att ryttare rider till Sundsvalls Ridklubb. Förstudien avser endast väg 86 samt intilliggande gång- och cykelväg, övrigt GC-nät ansvarar kommunen för. Sundsvalls kommun meddelar att de delar Trafikverkets uppfattning om att generellt ej tillåta ridning på gång- och cykelvägar.

Däremot kan ni kontakta kommunen direkt så kan de se över behovet av att anlägga separata ridvägar runt Bergsåker.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar synpunkterna.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har utförts med Länsstyrelsen Västernorrland gällande samrådshandling daterad, 2020-02-25 och de har yttrat sig skriftligen nedan.

200422, skriftligt yttrande från Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Generellt biotopskydd

Trafikverket har angett att inventeringar och studier av kartmaterial visar att planerade åtgärder uppskattningsvis berör 17 biotoper som skyddas genom det generella biotopskyddet. En planerad vägs påverkan på ett biotopskyddsområde ska enligt bestämmelsen i 7 kap 11a § miljöbalken inte tas upp i en dispensprövning, utan ska istället hanteras under det samråd som krävs under planeringsprocessen enligt väglagen. Frågan om eventuell skada på ett biotopskyddsområde ska således tas upp tidigt i processen när en vägplan utarbetas. Frågan om vägplanen är förenlig med biotopskyddsbestämmelsernas syfte ska behandlas inom ramen för samrådet mellan Trafikverket och länsstyrelsen. Enligt 14 § väglagen ska en väg byggas så att syften med gällande naturvårdsföreskrifter för ett område inte motverkas. Trafikverket behöver i samrådet redovisa de uppgifter som behövs för att länsstyrelsen ska kunna bedöma om åtgärderna vid byggande av den planerade vägen kan genomföras trots det generella biotopskyddet.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket behöver komplettera med redovisning av:

- Beskrivningar av varje biotop och omkringliggande områden (till exempel trädslag i alléer etc.).
- Bedömning av hur åtgärden kommer att påverka den skyddade biotopen.
- Vilka naturvärden som kommer att skadas i varje skyddad biotop.
- Vilka åtgärder som avses vidtas för att minimera påverkan på natur- och kulturmiljön och/eller för att kompensera för den påverkan som uppstår.

Kulturmiljö

Trafikverket nämner i planbeskrivningen att en arkeologisk utredning ska genomföras år 2020, detta var den ursprungliga planen. Trafikverket har dock meddelat att arbetsområdet justerats sedan länsstyrelsen beställde utredningen i höstas. Länsstyrelsen har efterfrågat underlag som visar exakt vilka justeringar som gjorts och utredningen kan inte genomföras innan länsstyrelsen fått in denna komplettering.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att på sidan 76 under rutan anmärkningar i samrådshandlingen står det att en arkeologisk undersökning ska genomföras 2020. Rätt benämning är arkeologisk utredning.

Markföroreningar

Länsstyrelsen bedömer att föroreningsproblematiken är belyst i underlaget till vägplanen. Två potentiellt förorenade områden finns i närheten till det nya föreslagna vägområdet. Enligt Länsstyrelsens databas för potentiellt förorenade områden (EBH-stödet) finns det inga ytterligare potentiellt förorenade områden som ligger inom eller i anslutning till området. Det bör dock beaktas att databasen inte är komplett och att det i anslutning till planområdet kan finnas objekt som inte har identifierats som potentiellt förorenade områden. Om man vid grävarbetet misstänker föroreningar i marken genom exempelvis syn

eller luktintryck, ska arbetet omedelbart avbrytas inom det berörda området och kontakt tas med tillsynsmyndigheten.

Risk för ras och skred

Länsstyrelsen vill framhålla att det är viktigt att Trafikverket under byggtiden säkerställer att inga massor eller annat tungt mellanlagras på platser där det finns rasrisk.

Vattenverksamhet

Trafikverket behöver utreda om det behövs anmälan om vattenverksamhet eller tillstånd till vattenverksamhet och markavvattning. Länsstyrelsen vill upplysa om att vid handläggning av en anmälan om vattenverksamhet har länsstyrelsen möjlighet att förelägga att ansöka om tillstånd enligt 11 kap 9 § miljöbalken, om det behövs med hänsyn till verksamhetens påverkan på miljön. En anmälan om vattenverksamhet bör därför lämnas in till länsstyrelsen i god tid innan åtgärderna ska påbörjas.

Beträffande olika fiskarters lekperioder bör Trafikverket ta hänsyn till att harren leker på våren/försommaren medan öringen leker på hösten. Trafikverket har uppgett att byte av vägtrummor i fiskförande vattendrag ska genomföras utanför fiskarnas lekperioder. Harrens yngel kläcks efter cirka en månad och ynglen stannar under första sommaren kvar på lekplatsen. Trafikverket behöver således ta hänsyn till om bytet av vägtrummorna kan påverka ett område där harr eller öring leker/växer upp för att minimera påverkan från trumbytena. Här skulle Trafikverket säkert kunna prata med fiskevårdsområdet och se om det har mer detaljerade kunskaper beträffande utpekade lekområden för harr respektive öring. Länsstyrelsen anser att man bör undvika att lagd rom förstörs av trumbytena eller påverkas i form av grumling/sedimentation.

Beträffande justering och förlängning av trummor (tabell 2, sidan 34 i samrådshandlingen) anger Trafikverket som förslag till skyddsåtgärd att de ej ska utgöra vandringshinder. Länsstyrelsen anser att samtliga trummor som berörs inte ska utgöra ett vandringshinder. Det finns fler vattenlevande organismer än fisk som ska kunna nyttja dessa passager. Endast i undantagsfall, vid vissa speciella situationer, kan det vara förståeligt att en trumma utgör ett vandringshinder. Då flertalet trummor även ska förlängas riskerar det att vandringen försvåras i många fall om Trafikverket inte kompenserar detta med att gå upp i dimension av trumman.

Trafikverket bör redan nu undersöka möjligheterna till kompensationsåtgärder för den skada som uppkommer av planerat projekt samt även ta fram ett förslag på lämplig storlek av en fiskeavgift för den skada som uppkommer och inte kan kompenseras via fysiska kompensationsåtgärder.

Trafikverkets bemötande

En inventering av biotoper och de generella biotopskydden har genomförts. Under maj 2020 kompletterades inventeringen för att få bättre kännedom om naturvårdets kvalitéer. Flertalet biotopskydd bedöms ha låga naturvärden medan ett antal har vissa naturvärdeskvalitéer. Det fortsatta utredningsarbetet av vägförslagets utformning gör att mer precisa bedömningar av påverkan av enskilda generella biotopskydd nu kan göras. Det har inarbetats i granskningshandlingen samt liksom beskrivning av inarbetade skyddsåtgärder.

Nytt underlag angående yta för arkeologisk utredning har översänts till Länsstyrelsen. Justeringar vad gäller benämning av arkeologisk utredning är gjord i plan- och miljöbeskrivning.

Med anledning av att dagvatten från vägtrafik kan medföra föroreningar i vägens närhet har kompletterande undersökningar genomförts. Under våren 2020 har provtagning av vågdikesmassor med avseende på eventuella föroreningar utförts. Provtagningarna visar generellt på låga halter av föroreningar. Trafikverket noterar upplysning om man vid grävarbetet misstänker föroreningar i marken ska kontakt tas med tillsynsmyndigheten.

Trafikverket är medveten om de svåra topografiska och geotekniska förhållandena i området. I projektet har därför omfattande geotekniska undersökningar samt beräkningar på exempelvis stabilitet genomförts. Stora laster ska inte påföras mark där risk för ras och skred föreligger. Ytterligare utredningsarbete behövs i projektets senare skeden för att säkerställa en hög säkerhet.

Trafikverket tackar för information angående anmälan och tillstånd om vattenverksamhet. Bedömningen är att en handfull vattendrag kan behöva anmälas för vattenverksamhet och att tillstånd kan behövas för ny gång- och cykelbro och möjligen även för passagen över Brödlösbäcken. Anmälan/tillstånd görs i kommande skede, bygghandling. Ytterligare samråd med Länsstyrelsen om vilka vatten som är lämpliga för anmälan/tillstånd kommer att genomföras.

För att minska negativ miljöpåverkan är det angeläget att i entreprenaden styra upp arbete i vatten för att minska påverkan på förekommande naturvärden. Trafikverkets bedömning är att det i första hand är Sättnaån, Brödlösbäcken och bäck i södra Östanå som det är viktigt att inarbeta skyddsåtgärder bland annat beträffande tider för arbete, grumling och att tillse en god ekologisk funktion.

I projektet planeras ett 20-tal trummor för genomledning av vatten under vägen. Merparten av dessa avvattnar mycket små avrinningsområden, och har inte permanent vattenflöde över året. Den minsta dimension för trumman som tillåts för denna typ av väg är 800 mm vilket avbördningsmässigt är en stor överdimensionering. Flera av dessa små vatten ligger i brant terräng, ofta med lutningar mellan 5–15%. Trummorna, i de små vattendragen (800 mm) läggs med 15 cm så kallat överdjup vilket innebär att de läggs under vattendragets vattengång.

Trafikverket ambition är att vattenpassager ej ska utgöra vandringshinder så långt det är möjligt i samtliga vattendrag.

Trafikverket undersöker möjligheterna till kompensationsåtgärder för den skada som uppkommer av planerat projekt.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samråd har utförts med Sundsvalls kommun gällande vägplanens eventuella påverkan på detaljplaner och samrådshandling daterad, 2020-02-25 och de har yttrat sig skriftligen nedan.

200220 och 201023, skriftligt yttrande detaljplaner, Stadsbyggnadskontoret/Planavdelning, Sundsvalls kommun har tagit del av en övergripande beskrivning av vägförslagets eventuella påverkan på två befintliga detaljplaner längs aktuell sträcka. Planavdelningen anser att den nya gång- och cykelvägens dragning delen Silje-Kovland är förenlig med gällande detaljplaner. Ett kompletterande samråd gällande utökning av vägområde för tryckbank i norr genomfördes 201023. Planavdelningen anser att utökningen av vägområdet för tryckbanken är förenligt med detaljplanen.

200319 Skriftligt yttrande samrådshandling Stadsbyggnad

Kommunen anser att det är viktigt att markåtkomst säkerställs till kommunens fastighet vid Flata.

Kollektivtrafik

Dokumentet bör uppdateras så att man har samma namn på hållplatser i text som på karta. Förslagsvis kan man använda sig av de hållplatsnamn som kan återfinnas på webbaserade kartor via Google eller Eniro m.fl. Det kommer att underlätta fortsatt arbete och dialog.

För samtliga hållplatser gäller att barn som åker skolskjuts inte finns med i statistik över påstigande men kanske kan övergå till allmän kollektivtrafik när hållplatserna förbättras. Viktig är därför att passage över väg 86 kan ske på ett säkert sätt på dessa platser.

Väg 86 infart Kvarsätt

Det föreslagna alternativa läget för placering öster om korsning mot Kvarsätt bör användas. Annars kan buss som kör till just Kvarsätt inte angöra hållplatsen i riktning från Sundsvall

Silje och Väg 86 Hällomsberget

Det finns betydligt mer bebyggelse vid Silje än vid Hällomsberget. Vad är motivet till att Hällomsberget behålls?

Östanå Tösta

Åtgärden ger ett förlängt gångavstånd på ca 250 för de som ska till Häggströms handelsträdgård. Den är ett av få besöksmål/arbetsplatser längs sträckan. Denna hållplats används troligtvis endast under kortare period de månader då handelsträdgården är öppen och får därför på årsbasis ett lågt resande. Men avståndet mellan hållplatserna är drygt 200 meter så det kan möjligtvis vara ett rimligt gångavstånd även när den tas bort på grund av tillkomsten av gång- och cykelvägen. Det vore önskvärt om Trafikverket inhämtade uppgifter om antal påstigande maj – juni 2018 och 2019 för denna hållplats från Din Tur.

Väg 86 infart Tösta

Den föreslagna utformningen kan resultera i att förare inte ser om där finns påstigande eller inte på hållplatsen utan alltid måste sakta in och svänga av från väg 86 och angöra oavsett om där finns resenärer eller inte. Det resulterar i högre trafikeringskostnader och förlängd restid för resenärer ombord. Sådana effekter bör undvikas. Alternativ utformning bör tas fram. Föreslagen utformning torde också innebära ökade driftkostnader för trafikverket.

200408, Skriftligt yttrande samrådshandling, Miljökontoret

Skyddsåtgärder bäckar

Miljökontoret anser att alla bäckar och bäckmiljöer är värdefulla även om det saknas höga naturvärden. Bäckar utgör grunden i våra grönbå stråk. Ett grönbå stråk kan liknas med ett nät av grönska som breder ut sig över stad och land. Även bäckar som delvis är torrlagda under delar av året är värdefulla exempelvis för insekter och grodor. Bäckmiljöerna runt vattendragen utgör naturliga passager för både mindre och större vilt samt fåglar. Småvilt som uttrar sig över stora områden och hemområdet motsvarar ca 3–4,5 mil strandlängd. Längs Selångersån förekommer uttrar sedan tidigare. Uttrar är rödlistad som nära hotad och ett av de stora hoten utgörs just av trafiken.

Dessutom är vegetationen särskilt utvecklad i bäckmiljöerna där övergången mellan land och vatten möts. Strandzonen fungerar även som ett filter för att rena vatten från partiklar genom bland annat näringsupptag i växter. På så sätt förhindras att näringsämnen och andra partiklar transporteras ut i våra sjöar och hav. Vilket kan bidra till algblooming,

syrebrist och bottendöd. I ett fragmenterat och exploaterat landskap har bäckmiljöerna en viktig funktion som spridningskorridor och tillflyktsort för många djur- och växtarter.

Sättnaån/Selångersån

Längs med berörd vägsträcka av väg 86 rinner Sättnaån som längre ner blir till Selångersån. I Sättnaån har elfisken genomförts. I Sättnaån finns bäcknejonöga, elritsa, gädda, harr, lake, stensimpa, öring och havsöring. Ån har även förutsättningar att hysa flodnejonöga som kraftigt minskat längs med Västernorrlands kust. De mindre vattendragen som passerar väg 86 längs sträckan har tidigare inte elfiskats.

Selångersån är utpekad som riksintresse för naturvården. Selångersån är ett relativt stort och oreglerat vattendrag som i sina övre delar (Sulån) hyser ett av Sveriges värdefullaste bestånd av flodpärlmussla. Den är också ett mycket betydelsefullt reproduktionsområde för havsöring. Selångersån har därmed ett mycket högt naturvärde.

Brödlösbäcken och bäckravin

Miljökontoret anser att den befintliga trumman ska bytas ut och att den nya trumman/valvbågen inte ska utgöra ett vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer. Naturliga bäckbottenmiljöer ska alltid eftersträvas. Trummor, kulvertar och konstgjorda bottnar kan utgöra vandringshinder för bland annat kräftdjur, snäckor och iglar eftersom det inte finns något bottensubstrat som bromsar upp vattenflödet, dvs strömmen blir för jämn och stark.

Vattenpassagen ska ha samma lutning, bredd och vattenhastighet som bäcken har naturligt. Miljökontoret anser vidare att en småviltspassage skapas. Småviltspassagen ska fungera även vid höga vattenflöden, dvs året runt och inte enbart vid lågvatten under enstaka sommar eller vintermånader. För utter är det viktigt att även markeringsplatser anläggs i anslutning till småviltspassagen för att den ska fungera.

Slänterna ner mot bäcken och ravinen behöver konstrueras så att inte finpartikulärt material kan hamna direkt i bäcken under tiden det tar för den naturliga vegetationen att återhämta sig. Grumling får inte förekomma.

Det vore önskvärt om plantering av naturligt förekommande träd/buskar sker för att påskynda återhämtningen av bäckmiljön runt bäcken och för att förebygga materialtransport. Alternativt att död ved kan läggas ut i närheten av bäcken för att förebygga skred och materialtransport, samt gynna insekter och vedsvampar.

Bäck och bäckravin vid södra Östanå

Miljökontoret anser att den befintliga trumman ska bytas ut och att den nya trumman inte ska utgöra ett vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer. Om en heltrumma anläggs så anser miljökontoret att trumman ska grävas ned minst 30 cm under den naturliga bäckbottennivån så att sten, grus och annat bottensubstrat ska ha möjlighet att lägga sig fast på botten. Trumman ska vara minst lika bred som det naturliga vattendraget.

Vid bäcken hade det också varit önskvärt om en småviltspassage kunde skapas även om den saknar källsjö. Om en torrtrumma anläggs så anser miljökontoret att trumman ska vara minst 800 mm bred för att småvilt ska vilja passera och för att det ska vara möjligt att se igenom trumman.

Gång- och cykelbro över Sättnaån

Eftersom marken vid sidan om Sättnaån är erosionskänslig så är det bra om arbetet kan påbörjas så tidigt som möjligt och genomföras innan försommaren. Så att återetableringen

av vegetationen i strandzonen kan ske under kommande växtsäsong för att förebygga erosion och grumling till Sättnaån.

Våtmarker och småvatten i jordbrukslandskapet

Miljökontoret anser att det är viktigt att de hydrologiska förutsättningarna inte förändras för tjärnen och våtmarken i projektets norra del (plankarta sektion 4/800–4/940).

Våtmarksområdet utgör en viktig livsmiljö för groddjur så som mindre vattensalamander.

Alla groddjur är fridlysta. Även livsmiljöer för vanligt förekommande arter är viktiga att bevara då det finns lokala skillnader i utbredning och förekomst. Inga korvsjöar påverkas av projektet.

Miljökontoret anser vidare att det är viktigt att hydrologin inte förändras även för de småvatten som berörs av projektet när trummor ska justeras, bytas ut eller förlängas.

Vägdagvatten

Nuvarande ÅDT har uppmätts till minst 3680 fordon, varav 330 tunga fordon. Prognos för 2040 beräknat till 5850 fordon varav 432 tunga fordon.

Öppna diken föreslås i huvudsak för att avleda vägdagvatten och beräknas ge en tillfredställande dränering av vägens överbyggnad. Det anges att anpassade diken och översilningsområden kan behövas för att minska påverkan på riksintresset Selångersån.

Det saknas en beskrivning och bedömning kring vilket föroreningsinnehåll vägdagvattnet förväntas ha. Inte heller framgår det vilka vattenflöden som har beaktats vid val av åtgärder för att omhänderta vägdagvatten. Dessa aspekter behöver beaktas för att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas för att undvika att förorenat vatten leds till känsliga recipienter. Vilken reningsgrad som förväntas i de olika lösningarna bör också utredas.

Dagvattenavrinning som ansluts till vattendragen ska utformas med lämplig fördröjning utifrån vattensystemets karaktär. Högre hänsyn bör tas till Sättnaån och dess biflöden eftersom de bedöms vara känsliga recipienter. Miljökontoret anser att Trafikverket särskilt bör titta på vägdagvatten i anslutning till broar och trummor intill vattendragen och utreda behov av reningsåtgärder för hantering av salter, suspenderade ämnen och övriga föroreningar som orsakas av vägtrafiken. Samt risker med transporter av farlig gods.

Grundprinciper bör vara att försöka utjämna flöden, avskilja ämnen som inte kan brytas ned eller ger giftverkan såsom metaller, oljor mm samt även partiklar (som ju ofta är kontaminerade av metaller) så långt möjligt för att skydda vattensystemen från förorenat vatten. Dagvattenlösningar bör utföras enligt en flerstegsprincip, där oönskade ämnen avskiljs innan de når öppna dammar som är i direkt kontakt med naturmiljöer. Lösningar för dagvattenhanteringen kan med fördel kombineras med miljöer som gynnar groddjur. Punktutsläpp direkt till känsliga recipienter, som våtmarker med låg vattenomsättning får inte göras.

Då vatten samlas upp för att infiltrera i befintliga diken finns risk för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten. Det är därför av stor vikt att föroreningssituationen i marken i aktuellt område utreds och att riskbedömningar görs för att förhindra föroreningsspridning.

Dagvattenfrågan är mycket viktig, även under byggfas, där punktutsläpp inte får ske.

Biotopskydd och övriga naturvärden

Intrång i biotopskydd ska minimeras i största möjligaste mån. För de fall där det inte går att undvika borttagning av alléer och enstaka träd ska förlust av träd ersättas/kompenseras i anslutning till området.

Blomsterrika miljöer med ängsflora är önskvärt att bevara. Om möjligt kan man ta tillvara avbaningsmassor med fröbank för dessa arter. Massorna kan sedan placeras på lämplig mark i anslutning till nya vägen. På så vis kan man rädda dessa arter.

Förorenad mark

Miljökontoret anser att det är viktigt att föroreningssituationen utmed vägen utreds systematiskt i ett tidigt skede för att vid behov kunna genomföra eventuella saneringsåtgärder samt förbereda hantering av förorenade massor på ett bra sätt.

Föroreningar och förorenade områden för aktuell vägsträcka beskrivs övergripande i kapitel 4.5.12. Inga stora problem med föroreningar uppges vara förväntade utifrån länsstyrelsens inventering av förorenade områden.

Om projektet direkt berör fastigheter där MIFO-objekt identifierats så behöver dock marken undersökas i berörda delar.

I samrådshandlingen framgår att förhöjd halt av bly har påträffats vid undersökningar av befintlig väg. Som verksamhetsutövare eller fastighetsägare finns en skyldighet att genast upplysa miljökontoret vid påträffande av förorening. Miljökontoret önskar därmed omgående ta del av de undersökningar som hittills har genomförts. Så snart fortsatta undersökningar är klara förväntas även de skickas in till miljökontoret. Vi emotser även kommande resultat från provtagning av vägdikesmassor och fortsatt inventering av förekomst av PAH-haltig asfalt.

Skyddsåtgärder för miljö och människors hälsa under och efter byggfas

En viktig aspekt är själva byggfasen, när arbeten sker, hur och var upplag planeras, hur grumlingar i vattendrag skall undvikas, o s v, så att inte värden som ska skyddas påverkas negativt under själva byggtiden.

Materialbalans och kretsloppstänkande är eftersträfvansvärt, liksom att hänsynsreglerna enligt miljöbalken i övrigt följs.

Även här är samråd med miljökontoret viktigt.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar kommunens bedömning att vägförslaget är förenlig med gällande detaljplaner.

Tillgänglighet till kommunens fastighet vid Flata förbättras för det rörliga friluftslivet genom ny gång- och cykelväg. Åtkomst för fordonstrafik förändras ej. Inga anslutningar stängs mot fastigheten.

Namn på hållplatser har vi fått från statistik från Kollektivtrafikmyndigheten och dessa har använts i vägplanens plan- och miljöbeskrivning. I och med justeringen av hållplatsernas lägen kan namngivningen vara en öppen fråga. Vägplanen i sig namnsätter ej busshållplatser och justeras ej i plan- och miljöbeskrivningen.

Av trafiksäkerhetsskäl är busshållplatsen placerad norr om korsningen. Det medger säkra passager för resenärer med målpunkt Kvarsätt. Den förlängda belysningen vid korsningen ökar även den trafiksäkerheten. Busshållplatsen för trafik i riktning mot Bergsåker/Sundsvall som ligger söder/öster om korsningen mot Kvarsätt, utanför projekterade åtgärder blir kvar.

Trafikverket har tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten, KTM tagit fram lämplig lokalisering av busshållplatser utifrån statistik över antal påstigande, upptagningsområde, trafiksäkerhet samt uppskattat gångavstånd. En ny gång- och cykelväg medför att

gångavståndet kan accepteras vara något längre eftersom trafiksäkerheten ökar. KTM vill ha jämna hållplatspar i den utsträckning det är möjligt samt placerade med någorlunda jämna intervall. Vägförslaget har anpassats för att nå dessa önskemål. Sammanfattningsvis är det motiven till lokalisering av busshållplatserna samt busshållplatsen vid Hällomsberget.

Ett nytt förslag har tagits fram över busshållplats Östanå/Tösta samt anslutande väg mot Tösta.

Vid samtliga planerade busshållplatser har det säkerställts att passage över väg 86 kan ske på ett säkert sätt.

Trafikverket delar kommunens syn på vattendrag och gröna stråk och dess betydelse för många naturvärden och funktioner. Vägförslaget innebär i allt väsentligt att passagemöjligheter för växter och djur förbättras i och med att trummornas dimension blir större och att de läggs med överdjup. Dock blir väganläggningen betydligt bredare vilket medför att längden för de flesta trummor ökar. Det ökade markanspråket berör även dessa gröna stråk. Skydds- och försiktighetsåtgärder har inarbetats i vägförslaget för att minska negativ påverkan på den gröna infrastrukturen. Ny gång- och cykelbro över Sättnaån medger passage längs ån anpassad för människor och större vilt. Trummor i Brödlösbäcken, bäck i södra Östanå och vid Siljegården, de tre största bäckarna som vägen berör överdimensioneras rejält flödeskapacitetsmässigt för att minska barriäreffekten och för att förbättra passagemöjligheter för exempelvis utter.

Trafikverket har i sitt utredningsarbete noterat de höga naturvärdena i Sättnaån/Selångersån och dess artrika fiskfauna. Trummor läggs i första hand i vattendragens naturliga lutning. Ett flertal skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras, varav några planeras att fastställas, se projektets plan- och miljöbeskrivning.

Befintlig trumma i Brödlösbäcken planeras att bytas till en rörbro som läggs med överdjup och en naturlig botten som inte ska utgöra vandringshinder för vattenlevande organismer. Skyddsåtgärden föreslås att fastställas på plankartan. Eftersom vägbanken är hög är befintlig trumma 76 m lång.

I vattendrag som bedöms kunna nyttjas av utter, Sättnaån/Selångersån, Brödlösbäcken och bäck i södra Östanå gör brokonstruktionen respektive överdimensionerand trummorna att passagemöjligheter för utter bedöms som god. För bäck i södra Östanå kan komplettering med vilt/torrtrumma övervägas.

Jordarterna i området består till stora delar av siltigt material vilket innebär risker för erosion och materialtransport i synnerlighet när växttäcket avlägsnas. Bedömningen är att på flera platser behövs erosionsskydd av grövre material. Utöver detta är en snabb återetablering av växtligheten angelägen för att minska risker för omfattande grumlig av vattendragen. Avbaningsmassor som återförs på nya diken och slänter kommer att påskynda återetableringen av vegetation. Plantering av träd har diskuterats som en åtgärd för landskapsanpassning och för att ersätta alléer som berörs av vägförslaget. Dessa kan även ha effekt för att minska erosionen. Dock måste trafiksäkerhetsaspekter beaktas eftersom träd med tiden blir oeftergivliga föremål. Plantering av träd kan möjligen vara aktuellt längs sträckor med räcken. I vissa fall kan det vara lämpligt att ersätta markägaren genom att återplantera berörda alléer utanför vägområdet. Ytterligare åtgärder för att minska erosion i slänter exempelvis, krav på tider och väderförhållanden i känsliga miljöer kan komma att behövas vilket utreds i senare skede, bygghandling.

Inga diken eller andra förändringar av de hydrologiska förutsättningarna för våtmarken i norr planeras i projektet. En liten del av den östra, skogsbeklädda grunda delen av

våtmarken tas i anspråk av vägförslaget. En tryckbank anläggs som alternativ till utskiftning av torven vilket bedöms ge en mindre påverkan på våtmarksområdet och miljön.

Befintliga trummor ersätts i projektet men med något justerade lägen. Vattengångarna kommer i allt väsentligt att vara densamma som idag. Påverkan på vattenområden sker i huvudsak genom det areella intrånget.

Vägens nuvarande och prognostiserande trafikmängder vid prognosår 2040 är långt under de nivåer där ytterligare reningsåtgärder än vegetationsbeklädda slänter bedöms som nödvändiga. Undantag kan vara känsliga recipienter eller där vägdagvatten riskerar att nå recipienten utan att eventuella föroreningar kan fastläggas i marken. Exempelvis vid broar där vägdagvatten rinner direkt över kanten eller dräneringslösningar som mynnar direkt i recipient. Data från markmiljöprovtagning har översänts och kommuniceras med kommunen. Miljöprovtagning av vägdikesmassor har utförts under våren 2020. Resultaten visar på låga nivåer av skadliga ämnen och indikerar att mängden föroreningar från vägen är förhållandevis liten. Att döma från genomförda provtagningar är halter av föroreningar generellt låga. Sulfidhaltiga jordarter finns enligt de geotekniska undersökningarna på stora djup längs sträckan. Vid djupare schakter kan dessa komma att hanteras. Ytterligare provtagningar och utredning om detta kan därför vara aktuella.

Punktutsläpp till känsliga recipienter föreslås inte i projektet.

Under byggtiden bedöms risken för grumling och läckage av bränslen, hydraulolja etc. vara förhöjd. Trafikverket ställer generella och specifika krav vid upphandling av entreprenören. Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder planeras för att förhindra detta planeras i bygghandlingen.

Vägförslaget grundar sig på utgångspunkten i väglagen om minsta möjliga intrång vilket även gäller miljöer som omfattas av det generella biotopskyddet. Trafikverket ser en viss möjlighet att kunna ersätta alléer som tas bort med nya. Beslut om detta tas i nästa skede.

Avbaningsmassor som innehåller en fröbank planeras att återföras på slänter vilket gynnar återetableringen av den naturligt förekommande floran. I vägens driftskede planeras årlig slåtter av vägområdet vilket förbättra förutsättningarna för den hävdgynnade kärlväxtfloran. Det i jämförelse med idag större vägområdet bedöms även det ge en positiv effekt.

Trafikverket kommer att ställa krav på entreprenören i bygghandlingen vad gäller arbetstider, buller i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (Naturvårdsverket 2004), framkomlighet för skyddade och oskyddade trafikanter, dammbindning etc. Andra försiktighetsåtgärder gäller uppställning och tvätt av fordon.

3.2.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Samråd har utförts med berörd kollektivtrafikmyndighet gällande lokalisering av busshållplatser och dess utformning samt samrådshandling daterad, 2020-02-25 och de har yttrat sig skriftligen nedan.

191106, samrådsmöte, lokalisering och utformning

Samråd har genomförts med Kollektivtrafikmyndigheten, KTM, gällande förslag på lokalisering och utformning av busshållplatser. Trafikverket ser över förslag till lokalisering och har skickats över till KTM för eventuella synpunkter.

200303, skriftligt yttrande samrådshandling

Träpatronen/Kollektivtrafikmyndigheten anser att det är bra med färre hållplatser då säkerheten för de gående tryggas genom gångväg. De vill att placering av HPL Tösta infart väg 86 riktning Kovland utreds mer, särskilt avseende siktförhållanden. De ser gärna att minst ett väderskydd anläggs – då vid HPL Silje Norra vägskaal (Oxsta) riktning Sundsvall relativt många påstigande. Många går relativt långt från anslutningsvägen Oxsta. De anser att det är viktigt med bra upplysta hållplatser och att belysningsaspekten behöver beaktas redan i detta skede.

De saknar information i underlaget om hur hållplatser utformas, gåendes passering av körbana etc., senare fråga kanske.

200403, skriftligt yttrande samrådshandling

KTM har tittat över förslaget och det ser bra ut. KTM vill framföra en synpunkt, det gäller kartbild 101T0207 där de ett önskemål, det är att hållplatslägena i möjligaste mån byggs efter ordinarie vägsträckning enligt VGU. KTM hittar inget stöd i VGU:n för att förlägga hållplatser, i bandyklubbor eller vändslingor. Det kanske finns ett bra skäl till varför det föreslås just här.

KTM utgår ifrån att sträckan kommer att vara belyst. Om så är fallet så hoppas de att en belysningspunkt placeras i omedelbar närhet till hållplats. Det har hänt i andra projekt att hållplatser placerats mitt i mellan två belysningspunkter och hållplatsen har därmed blivit mörk och otrygg.

KTM ser framemot en bra gång- och cykelväg som också kommer att bidra till att hållplatsen och vägen till dessa blir säkrare och tryggare för bussresenärerna.

Trafikverkets bemötande

Placering av hållplatsen i Tösta infart väg 86 i riktning mot Kovland har utretts vidare särskilt gällande siktförhållanden och ett nytt vägförslag finns framtaget och presenteras i granskningshandlingen.

Hela sträckan kommer inte att belysas. I vägplanens början vid korsning mot Kvarsätt förlängs och ändras befintlig belysningsanläggning för att belysa flyttad busshållplats i västgående riktning och gångtor i hållplatsens utbredning. Korsning mot Oxsta och Tösta belyses som en helhet med anslutande busshållplatser samt gångtor i båda busshållplatsernas utbredning. Behov av belysning på övriga busshållplatser på sträckan tas i skede detaljprojektering efter vald plattformstyp.

För att uppfylla projekt målet med god säkerhet för oskyddade trafikanter utformas busshållplatserna som fickhållplatser med plattform.

I riktning med flest påstigande (riktning mot Sundsvall, vägens västra sida) utformas hållplatsen med plats för väderskydd. I den andra riktningen kan hållplatsen utformas med eller utan plats för väderskydd, när det är ont om utrymme. Busshållplatser ges en till stora delar en enhetlig utformning längs med hela sträckan. Det innebär att vid HPL Silje norra vägskaal (Oxsta) i riktning Sundsvall utformas hållplatsen med plats för väderskydd.

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

2019-05-07, Informationsmöte

Ett informationsmöte hölls med enskilda som särskilt berörs och allmänheten med flera på Ånäsparken i Kovland den 7 maj 2019 med syfte att presentera projektet, samla in information och synpunkter samt svara på frågor.

Vykort med inbjudan till informationsmötet har skickats till närboende via post. Riktad information om informationsmötet har också skett via Facebook.

Information om projektet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/silje-kovland.

2020-02-25, Samrådsmöte på orten och samråd över vägplanens samrådshandling

Samrådsmöte på orten hölls den 25 februari 2020 vid Vallens skola i Kovland. Annonsering med information om samråden skedde i Sundsvalls Tidning 2020-02-14 och Post- och inrikes Tidningar 2020-02 15.

Samrådet över vägplanens samrådshandling, daterad 2020-02-25, hölls mellan 2020-02-15 till 2020-03-19.

Brev med samrådsinbjudan har skickats till enskilda fastighetsägare, myndigheter, organisation, företag och föreningar som är berörda av projektets genomförande.

Samrådsmaterialet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/projekt, se Västernorrlands län, under tiden 2020-02-15 – 2020-03-19 samt på följande platser:

- Trafikverket Nattviksgatan 8 i Härnösand
- Sundsvalls kommun Norrmalmsgatan 4 i Sundsvall
- ICA Kovland, Viljansvägen 20 i Kovland.

Under samrådstiden inkom 18 skrivelser från myndigheter och organisationer till Trafikverket samt 18 skrivelser från enskilda som särskilt berörs och allmänheten. Dessa synpunkter sammanfattas nedan samt i bemötande från Trafikverket.

Enskilda samråd har också genomförts med enskilda som särskilt berörs kontinuerligt genom hela processen angående exempelvis förändring av anslutningar till fastigheter, ersättningsväg, markintrång och inlösen av komplementbyggnad mm.

Inkomna synpunkter informationsmöte

Informationsmötet handlade frågor och synpunkter om vägbredd, placering av Gång- och cykelväg, ledningar längs vägen, trånga sektioner, äldre träd vid väg, maxbudget för projektet, etappindelning av projektet. Flera personer anser att bullerfrågan är viktig.

Kurvan vid Oxta upplevs som otäck. Omkörningsincidenter förekommer på raksträckorna exempelvis i Östanå. Information om att flera incidenter har skett i Silje lämnas.

Hästsport är vanligt förekommande längs sträckan. Det är viktigt att ridande och andra former av hästsport kan färdas säkert på sträckan.

På mötet lämnades information på kartor gällande bland annat anslutningar, ledningar, utlopp, dålig bärighet, olyckor, buller och vibrationer, önskemål om gång- och cykelväg längs samma sida hela sträckan, ridstigar, nytt bostadsområde, kompensationsåtgärder.

Trafikverkets bemötande

Vägbredden är 7,5 m vägbredd och 2,5 m bred gång och cykelbana. Gång- och cykelvägen förläggs på vägens västra sida.

Det finns kännedom om att det finns ledningsinfrastruktur längs vägen.

Ledningssamordning med ledningsägare kommer att genomföras inom projektet.

Sträckan Silje Kovland utreds och lämpliga lösningar för de många besvärliga passager som finns längs sträckan presenteras i vägplanens granskningshandling.

Sträckan utreds om vad som behöver göras och kostnaden för projektet naturligtvis är intressant. En samhällsekonomisk bedömning kan avgöra vilka åtgärder som är motiverade. Om pengar inte finns är det exempelvis möjligt att byggstarten kan flyttas fram några år.

Projektet är redan etappindelad och denna sträcka utgör den del som nu står på tur.

Trafikverket tar med sig information och noteringar på kartor i det fortsatta projekteringsarbetet.

Samråd med enskilda fastighetsägare före samråd på orten (SPO)

Samråd har genomförts 200124 med fastighetsägarens representant i Silje om att det finns risk att fastigheten kan bli inlöst i samband med projektet. Fastighetsägaren ställer sig positiv till eventuell inlösen av fastigheten.

Samråd har genomförts 200128 med fastighetsägarna vid Silje gård för att beskriva de intrång som blir aktuella i projektet

Samråd har genomförts 200128 med fastighetsägaren till de första fastigheterna i Silje på vänstersida om anslutningar. En av anslutningarna kommer att behöva flyttas och två kommer att behöva byggas om och eventuellt flyttas vilket fastighetsägaren är positiv till.

Samråd har genomförts 200201-28 med fastighetsägaren vid planerad förbifart i Östanå. Fastighetsägaren är den som bli mest berörd av nydragningen av vägen, där en lada kommer att behöva rivas. Fastighetsägaren är införstådd att ladan kommer att behöva rivas. Fastighetsägaren är även införstådd att en del av den nyköpta marken som ska göras om till åker kommer att bli väg.

Samråd har genomförts 200204 med fastighetsägaren norr om Siljegård om att garaget nere vid vägen kommer att behöva rivas och att anslutning kommer att behöva flyttas, införstått att det behöver göras. En ny lösning med anslutning norr om fastigheten har tagits fram vilket fastighetsägaren ställer sig positiv till.

Samråd har genomförts 200218 med fastighetsägarna för båda fastigheterna vid Siljeåsen om att anslutningen måste byggas om. De är positiva till förändringen.

Samråd har genomförts 200218 med fastighetsägarna söder om Östanå om att deras anslutning måste flyttas på grund av att vägräcket vid ravinen måste förlängas. De vill ha en bra lösning på flytten.

Samråd har skett 200219 med fastighetsägare i Sättna-Östanå om att fastigheten måste lösas in. Fastighetsägaren är positiv till det.

Samråd har genomförts 200219 med fastighetsägaren norr om bro över Sättnaån/Selångersån om att anslutningen mot väg 86 måste flyttas. Fastighetsägaren är positiv till det.

Inkomna synpunkter under samrådsmöte på orten och på samrådshandling

Närboende upplever att väg 86 ständigt ett orosmoment då det gäller att hålla barn och djur från vägen.

En fastighetsägare anser att det är mest kostnadseffektivt att vägbanan är på samma plats som tidigare och att den nya gång- och cykelvägen dras på den sida där det är mest effektivt att bygga. Den norra sidan vore bäst lämpad att dra gång- och cykelvägen på då färre fastigheter påverkas negativt.

Önskemål lämnas att gång- och cykelvägen ska gå i kloss med väg 86, trottoarkant där det är tajt med plats mellan väg och bostadshus. Förslag lämnas att förlägga gång- och cykelvägen på vägens högra sida.

Markering av överfarter av vägar där gång- och cykelvägen ska korsa för att varna bilister efterfrågas.

Önskemål och förslag till justeringar av Trafikverkets förslag till nya väganslutningar har lämnats och att en anslutning anpassas för lastbil och släp.

En fastighetsägare vill behålla busshållplatser vid Silje Norra då de har barn som är i skolålder och kommer att åka buss till skolan i många år framöver.

Fastighetsägare anser att föreslagna lokaliseringar av busshållplatser vid Tösta medför stort intrång och att lägen justeras.

En fastighetsägare har tidigare blivit av med mark från gårdsplanen och vill inte släppa till mer mark. Fastighetens värde påverkas negativt om mer mark tas.

Det finns en oro att Trafikverket tar så mycket åkermark att fastighetsägare mister sitt jordbruksstöd.

Några fastighetsägare upplever buller från vägtrafiken och önskar bullerplank vid fastighet. Det finns en oro för att träd och buskage mot vägen ska tas bort med anledning av ny gång- och cykelväg. Träd och buskage upplevs motverka ljudet från vägen.

En bostadsfastighet skyddas till viss del av en annan bostadsfastighet med tillhörande förrådsbyggnad som planeras lösas in och rivas. En oro finns för att det kommer att öka bullernivån för deras bostad och utemiljö. I förslaget framgår inte ännu hur fastighetsägarna ska skyddas från buller.

Infart Tösta anses som trafikfarlig då det är dålig sikt och fordon som kör i höga hastigheter förbi. Eget körfält för avfart/påfart bör anläggas. Området kring infarten till Tösta trafikeras av många oskyddade trafikanter samt hästekipage. Riktiga busshållplatser behövs på båda sidor om väg 86.

Önskemål lämnas om att hästar ska få gå på gång- och cykelvägen. Om hästar fick gå på gång- och cykelvägen skulle det vara ett jättelyft för hela Kovland då väg 86 upplevs som en barriär.

Information om fornlämning på en fastighet i Östanå har lämnats.

En fastighetsägare upplever att trafiksäkerheten kommer att minskas då busshållplatsen med tung trafik kommer mycket nära deras bostadshus och utfart delas med fastighetsägarna. Föreslagen dragning av enskild väg till Tösta innebär att trafik tillkommer direkt i anslutning till bostadshus. Det kan också tänkas att trafiken till den enskilda vägen kan komma att öka med en förbättrad enskild väg, vilket får fler att ta "smitväg" över denna för att komma snabbare till Timrå.

En fastighetsägare upplever att deras uteplats på södra sidan om bostadshuset blir mer utsatt då ny busshållplats föreslås förläggas bara ett tiotal meter från deras paviljong. Odlingsytan närmast det nya läget på busshållplatsen kommer samtidigt att bli helt oanvändbar.

Önskemål lämnades om att gång- och cykelvägen belyses.

Placering av fartkamerorna bör ses över. De är inte optimalt placerade i dagsläget för att sänka hastigheten. Förslag lämnas om att sätta kameror mitt på Östanåslätten där det bor flest människor istället för före och efter.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket planerar gång- och cykelvägen på samma sida längs hela sträckan mellan Silje och Kovland. Om cykelvägen ska placeras på motsatt sida för sträckan utanför enskilda fastigheter så krävs det också att cyklister byter sida flera gånger vilket inte är en trafiksäker lösning. Att ha en gång- och cykelväg på båda sidor om väg 86 innebär också att betydligt mer mark behöver tas i anspråk.

Detaljutförande av skyltning och målning exempelvis vid överfarter tas fram i senare skede, bygghandling och styrs av gällande regelverk.

De förslag som har lämnats gällande justeringar och sammanslagningar av väganslutningar ses över och kommer att presenteras i vägplanens kommande granskningshandling.

Bullerberäkningar för närliggande bostadsfastigheter har genomförts.

Trafikverket försöker alltid att minimera markintrång. Den mark som planeras tas i anspråk vid fastigheter behövs för att möjliggöra en trafiksäker lösning. Värde på den mark som tas i anspråk kommer att ersättas. Dessutom ersätts de träd, buskar och staket som tas ner i samband med markintrånget. Dessa tomtanläggningar värderas sedan efter hur pass stor betydelse de har för tomtens marknadsvärde. Trafikverket kommer att kontakta alla som berörs av intrång för att diskutera ersättning efter att planen vunnit laga kraft.

Om fastighetsägare förlorar jordbruksstöd på grund av att mark tas i anspråk kommer Trafikverket att på något sätt ersätta exempelvis med pengar eller med mark.

Ridning på gång- och cykelvägar tillåts ej på grund av de säkerhetsrisker som finns med att blanda gående, cyklister och ryttare.

Lägen för nya busshållplatser med ficka så att bussen ska kunna köra åt sidan planeras på båda sidor om väg 86 vid Tösta har justerats.

Infarten till Tösta är flyttad till ett säkrare läge. Ett eget körfält för avfart/påfart anläggs ej.

Information om fornlämning har noterats.

Befintlig belysning ska rivas och delar av väg 86 föreslås att belysas. Vid korsning mot Kvarsätt förlängs befintlig belysningsanläggning för att belysa flyttad busshållplats i västgående riktning och gångytor i hållplatsens utbredning. Alternativt kan busshållplatsen förläggas ca 50 m öster om korsningen mot Kvarsätt. Korsning mot Oxsta belyses som en

helhet med anslutande busshållplatser samt gång- och cykelväg mellan busshållplatser. gång- och cykelväg över Selångersån/Sättnaåns ravin belyses. Korsning mot Tösta och busshållplats belyses.

Den befintlig belysning längs väg 86 rivs och ersätts inte. Delar av väg 86 föreslås att belysas:

- vid korsning mot Kvarsätt förlängs den befintliga och ändras för att även belysa den busshållplats som justerats norr om korsningen.
- Belysning av C-korsning vid korsningen mot Oxsta, och där liggande busshållplatser.
- Belysning vid ny korsning mot Tösta och där liggande busshållplatser
- vid ny gång- och cykelbro över Selångersån/Sättnaån.

Trafikverket ska äga ny belysning längs väg 86 och gång- och cykelväg.

Samråd med enskilda fastighetsägare efter SPO

Samråd har genomförts vid flertalet tillfällen mellan 200702-201005 med berörda fastighetsägare till Silje gård. Under samrådet har vägförslaget justerats för att minska intrång, anslutning justerats enligt fastighetsägarens önskemål och en ersättningsväg för åtkomst till åkermark har lagts till. Trafikverket har även utrett vår påverkan av kulturmiljön samt eventuellt bullerplank resultat av detta har meddelats fastighetsägaren.

Samråd har genomförts 200611 med enskild fastighetsägare i Silje gällande förslag om ny anslutningsväg norr om dess bostad samt intrång. Fastighetsägaren tycker att förslaget ser bra ut.

Samråd har genomförts med enskild fastighetsägare vid Siljeåsen vad gäller anslutning till bostadshus på vägens vänstra sida. Nytt förslag har presenterats 200707 vilket fastighetsägaren tycker är bra.

Samråd har genomförts 200615 med fastighetsägare till den lada vid sektion 2/780 i Östanå som planerar att rivas. Fastighetsägaren accepterar att den rivs.

Samråd har genomförts vid ett par tillfällen mellan 200610-201023 med enskild fastighetsägare i Östanå. Räcket som ska skydda trafiken från att köra ner i ravinen kommer att stänga deras nuvarande infart, de vill ha kvar nuvarande infarts placering. De har lämnat önskemål om att dra enskild väg över ravin och därefter ansluta till väg 86. Trafikverket har tittat på den lösningen och den lösningen skulle innebära dyra byggkostnader men framförallt dyra underhållskostnader. Eftersom fastighetsägaren i så fall skulle äga överfarten skulle det medföra stora kostnader för fastighetsägaren för underhåll av väg. Detta medföra att Trafikverket inte kommer att bygga en väg över ravinen. Trafikverket har tittat på att vinklat ut räcket längst ravinen så mycket som regelverk tillåter för att kunna behålla infarten men på grund av planerade byggnader på tomten är det inte en möjlig lösning. Trafikverket kommer därför att placera räcket längst väg 86 och lösa infarten till fastigheten på annat sätt.

Samråd har genomförts 200608 med enskild fastighetsägare i Östanå/Tösta gällande markintrång för planerad bussficka på vägens vänstra sida. Bussfickan har flyttats till ett läge söder om ravin för bland annat att undvika markintrång på fastigheten.

Samråd har genomförts vid ett par tillfällen mellan 200305-200610 med enskilda berörda fastighetsägare på högra sidan om väg 86 vid Tösta. Vägförslaget har justerats vad gäller

intrång, busshållplatser, förslag dragning av ersättningsväg för Töstavägen och ny väganslutning till väg 86 mm. De är nöjda med den nya dragningen av ersättningsvägen samt placeringen av busshållplatsen. Det finns fortfarande en oro för en av fastighetsägaren gällande buller. Trafikverket kommer att se över buller under projektets gång.

Samråd har genomförts 201008 och 201014 med fastighetsägare för de tre fastigheter där bullerskyddsskärmar är aktuellt. De är alla positiva till bullerskyddsskärm.

Samråd har genomförts 201015 med fastighetsägare i Silje gällande förbiledningsväg vid fastighet samt att deras anslutning kan flyttas.

Samråd har genomfört mellan 201015 och 201110 med fastighetsägare i Silje som är införstådd att en förbiledningsväg kommer att anläggas vid fastigheten samt att eventuell anslutningen kommer att flyttas. Fastighetsägaren vill inte att utfaren flyttas orolig för framtida kosntader, skador på byggnader och trafiksäkerhet. Fastighetsägaren är även negativ till att vi ska ta mer mark samt bygga en anslutning vid dennes fastighet.

Samråd har genomförts 201015 med fastighetsägare i Sättna Östanå norr om Östanå angående tillfällig förbiledningsväg tycker att det är bra för de kommer ju få en bättre väg.

Samråd har genomförts 201118 med fastighetsägare i Sättna Östanå om att erbjuda förvärv på grund av buller. Fastighetsägaren var positiv till en sådan lösning.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ledningsägare

2019-09-04, Ledningssamordningsmöte 1

Ett inledande samordningsmöte med berörda ledningsägare har genomförts. Vägförslaget presenterades och eventuell påverkan på ledningar. Trafikverket efterfrågat ytterligare information om ledningar samt eventuella planerade åtgärder i området både på kort och medellång sikt. Fråga gällande samförläggning av ledningar har lyfts.

2020-06-26, Ledningssamordningsmöte 2

Ett samordningsmöte med berörda ledningsägare har genomförts. Vägförslaget presenterades och påverkan på ledningar. Underlag som presenterades samt dwg-filer har skickats ut till berörda ledningsägare. Uppföljningsmöte ska ske under hösten 2020.

2020-10-02 Ledningssamordningsmöte 3

Ett uppföljningsmöte med berörda ledningsägare har genomförts. Till mötet har WSP skickat underlag till respektive ledningsägare och ledningsägarna har kollat igenom behov/identifierade sträckor med behov av ledningsomläggningar. Avstämning med respektive ledningsägare har skett.

MSVA och Trafikverket startar samordning redan nu. Eon, Servanet, Skanova samordnar gemensam flytt så fort vägplanen vunnit laga kraft ca 2021, flytt ca 2022 om byggstart blir 2023. Annars skjuts det fram.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat att Försvarsmakten inte har något att erinra.

Havs- och vattenmyndigheten

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat att Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.

Jordbruksverket

Jordbruksverket har blivit inbjudna till samrådsmöte för ombyggnad av väg 86 delen Silje - Kovland i Sundsvalls kommun. De kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat att Jordbruksverket avstår från att yttra sig.

Medelpads Räddningstjänst

Räddningstjänsten ställer sig positiva till att man gör åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för både fordon och gång-/cykeltrafikanter på den aktuella sträckan.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat att Räddningstjänsten ställer sig positiva till en förbättring av trafiksäkerheten.

Mitt Sverige Vatten, MSVA

Uppfattningen är att MSVA:s ledningar kan bli berörda i ganska stor utsträckning. Om åtgärder behöver göras på ledningsnät så måste MSVA i god tid få vetskap om detta för att få in det i budget samt se över resurser.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har samordningsmöten med ledningsägare under hela projektets gång. Syftet med mötena är att ha en dialog i vilken omfattning ledningarna påverkas och flytt av ledningar. MSVA har deltagit i dessa möten.

MSB

MSB (Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap) avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat att MSB avstår från att yttra sig.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår yttrande i samband med samrådsmöte för ombyggnad av väg 86 delen Silje – Kovland.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat att Naturvårdsverket avstår från att yttra sig.

Region Västernorrland

Åtgärderna på väg 86 är prioriterade i den regionala transportplanen 2018–2029 som fastställdes av Region Västernorrland hösten 2018. Kostnaden i transportplanen grundade

sig på en kalkyl framtagna i ett tidigt planeringsskede. När vägplanen nu tas fram står det klart att vägen är i betydligt sämre skick och i behov av mycket mer omfattande åtgärder. Sträckan går i brant terräng med besvärliga geotekniska förhållanden. Den nya kalkylen visar därför på väsentliga kostnadsökningar jämfört med kostnaden i den fastställda regionala transportplanen, vilket innebär att omprioriteringar behöver göras. Vi arbetar för närvarande med att bereda ett förslag till ändring av den regionala transportplanen och kommer skicka ett förslag till ändring på remiss under maj. Beslut om en ändrad regional transportplan planeras att fattas under oktober.

Väg 86 tillhör det prioriterade vägnätet i Västernorrland och är viktig för både personresor och godstransporter. Vägen förbinder tätorter i Jämtland och Västernorrlands inland, såsom Bispgården, Liden och Holm, med Sundsvall med dess utbud av arbetsplatser, utbildning, sjukhus och annan service. Även mellan Silje och Kovland finns en hel del boende. Området är attraktivt för människor som vill bo på landsbygden nära naturen, men ändå nära en stad. De relativt korta avstånden till Sundsvall innebär att det finns en potential även för cykling längs stråket, inte minst tack vare den positiva utvecklingen av marknaden för elcyklar. Region Västernorrland avser under året ta fram ett kunskapsunderlag avseende regionala stråk för cykling, vilket förhoppningsvis kan vara till stöd i planering och prioritering av cykelvägar framöver. Väg 86 följer Indalsälvens dalgång och vägen har därför även betydelse för tillgänglighet till olika besöksmål för turismen samt till naturområden med stor betydelse för friluftslivet.

I den nyligen beslutade regionala utvecklingsstrategin är ett av målområdena att Västernorrland 2030 ska vara den plats som människor väljer för att leva och besöka. En av prioriteringarna inom området är växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder. Attraktiva livsmiljöer i både landsbygd och städer förutsätter tillgänglighet till kommersiell och offentlig service, ett rikt kulturliv och möjligheter till ett aktivt friluftsliv. Den sammantagna tillgängligheten omfattar både digital och fysisk tillgänglighet. Planerade åtgärder på väg 86 – förbättrade busshållplatser, gång- och cykelväg, ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet mellan landsbygd och stad, ligger väl i linje med dessa prioriteringar.

Region Västernorrland är positiv till Trafikverkets förslag till breddning och justering av plan och profil av vägen för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. De ser positivt på att busshållplatserna förbättras och utformas med ficka och plattform, samt att en cykelväg byggs. De har inga invändningar mot en nydragning vid Östanå som föreslår i syfte att minska intrånget i boendemiljön. Övriga föreslagna justeringar för att öka anpassningen till omgivningen, exempelvis bredd på cykelvägen, känns motiverade.

Länets godstransporter domineras av basnäringarna. Skogsindustrin i länet har mycket stora transportbehov framförallt i väst-östlig riktning till följd av mycket stora avverkningsvolymerna i inlandet som ska till kusten där många av industrierna är lokaliserade. Skogen innebär att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion, vilket genererar stora ekonomiska värden och exportinkomster för landet. Vägnätets bärighet är av väsentlig betydelse för skogsnäringen. Just nu sker en utveckling mot längre och tyngre fordon (74-ton) för att effektivisera lastbilstransporterna. Regionen ser därför mycket positivt på att Trafikverket avser förstärka och öka bärigheten på väg 86 Silje-Kovland så att vägen uppnår bärighetsklass 4 (BK4). Det är av avgörande betydelse.

Den samlade effektbedömningen är ännu inte uppdaterad, men ska göras i kommande skede, enligt vad som framgår av samrådshandlingen. Det kan mycket väl vara så att den samhällsekonomiska kalkylen för projektet inte blir positiv, utan visar på olönsamhet på grund av kostnaderna för projektet. De geologiska förhållandena i Västernorrland med

skredkänsliga jordarter som lera och silt, tillsammans med den mycket kuperade terrängen, innebär utmaningar såväl byggnadstekniskt som kostnadsmässigt, jämfört med andra delar av landet. Det förändrade klimatet med mer nederbörd försämrar läget ytterligare, vilket också behöver vägas in. Åtgärderna som planeras för väg 86 Silje-Kovland, ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet, samt ökad bärighet till BK4, är därför motiverade.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat Region Västernorrlands synpunkter.

Sametinget

Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke". Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna. Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras. De traditionella näringarna får inte bli tillintetgjorda.

Trafikverkets bemötande

Berörda samebyar har erbjudits möjlighet ta del av och lämna synpunkter på vägförslaget.

SGU

Till stöd för ansökningar angående olika typer av infrastrukturprojekt har SGU sammanställt vad lagen säger, och vilka SGU:s generella ställningstagande är, sammanfattade i checklistor för infrastrukturprojekt:

<https://www.sgu.se/samhallsplanering/planering-och-markanvandning/infrastrukturprojekt/>

Denna information ersätter generellt SGU:s yttrande i samrådsfasen och de lämnar därför endast i undantagsfall platsspecifika synpunkter.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat SGU:s synpunkter.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av samrådshandlingarna och noterar att sträckningen inte förefaller påverka något vatten eller vattendrag för sjötrafik och har därför inga synpunkter på den aktuella ombyggnationen.

Om den nämnda sträckningens broar korsar vattendrag som har betydelse för fritidsbåttrafik och det rörliga friluftslivet förutsätter Sjöfartsverket att den segelfria höjden sätts med beaktande av dessa så att rörligheten inte begränsas mer än nödvändigt.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat Sjöfartsverkets synpunkter. Projektet berör inte något vatten för sjötrafik. Ny gång- och cykelbro hamnar i nivå med befintlig vägbro och bedöms inte påverka det rörliga friluftslivet.

SMHI

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas temperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit.

I samrådshandlingen 2020-02-25 hänvisas till SMHI (2012), men den referensen finns inte med i förteckningen över underlagsmaterial och källor. SMHI antar att det rör sig om en äldre klimatanalys som bygger på äldre scenarier. De hänvisar istället till den regionala klimatanalysen för Västernorrlands län från 2015:

https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.95724!/Meny/general/extGroup/attachmentColHold/mainCo11/file/Framtidsklimat_i_V%C3%A4sternorrlands_L%C3%A4n_Klimatologi_nr_35.pdf

För historiska och framtida skyfall hänvisas till denna länk:

<https://www.smhi.se/publikationer/publikationer/extremregn-i-nuvarande-och-framtida-klimat-analyser-av-observationer-och-framtidsscenarier-1.129407>

Ytterligare information om framtida klimat finns på SMHIs hemsida:

<https://www.smhi.se/klimat>

Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning samlar in, utvecklar och tillgängliggör kunskap som tas fram regionalt, nationellt och internationellt om klimatanpassning. Centrumet finns vid SMHI och bedrivs i bred samverkan med aktörer inom klimatanpassningsområdet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat SMHI:s synpunkter.



Annica Boström, projektledare



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se