

Samrådsredogörelse E14 Ånge-Bräcke

E14 Ånge-Bräcke

Ånge Kommun, Västernorrlands Län samt Bräcke Kommun,
Jämtlands Län

Vägplan, 2024-02-13

Uppdragsnummer: 182000



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse E14 Ånge-Bräcke

Författare: Annica Boström IVnr4

Dokumentdatum: 2024-02-13

Ärendenummer: 2023/98476

Uppdragsnummer: 182000

Version 1.0

Kontaktperson: Annica Boström

Innehåll

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Sammanfattning | 4 |
| 2 | Samrådsrets | 5 |
| 3 | Samråd | 5 |
| 3.1. | Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan | 5 |
| | • Samråd med berörd länsstyrelse | 5 |
| | Länsstyrelsen Västernorrland | 5 |
| | Länsstyrelsen Jämtland | 6 |
| | • Samråd med berörd kommun | 8 |
| | Ånge, Bräcke, Sundsvall och Östersunds kommuner | 8 |
| | • Samråd med myndigheter och organisationer | 9 |
| | Region Jämtland Härjedalen | 9 |
| | Region Västernorrland | 11 |
| | Försvarsmakten | 13 |
| | Räddningstjänsten Jämtland | 14 |
| | Medelpads Räddningstjänstförbund | 15 |
| | Polisregion Nord | 16 |
| | Statens Geotekniska Institut, SGI | 17 |
| | SMHI | 18 |
| | Såmediggi/ Sametinget | 18 |
| | Sveriges Åkeriföretag | 18 |
| | NTF Västernorrland/Jämtlands Yrkesförarrådet | 19 |
| | Ånge Snökoterklubb | 20 |
| | VCK; Vikens Crossklubb | 20 |
| | Ensilre jaktlag | 21 |
| | • Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda | 21 |
| | Yttrande från fastighetsägare | 22 |
| | Yttranden och frågor från allmänheten | 22 |

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.

Ärendenumret hos Trafikverket är 2023/98476.

1 Sammanfattning

Samrådsunderlag skickades ut till ett 100-tal fastighetsägare längs med sträckan samt till ca 40 myndigheter, kommuner och organisationer som kan bli berörda av vägplanen. Remisstiden för att lämna synpunkter var 30 dagar från 14 oktober till och med 14 november 2023. Information om samrådsunderlaget annonserades i Sundsvalls tidning, Östersundsposten samt Länstidningen i Jämtland. Trafikverket inbjöd även till Öppet Hus på Bräcke Folkets Hus den 25 oktober. Alla inkomna synpunkter redovisas i detta samrådsunderlag.

Trafikverket tackar samtliga för alla inkomna yttranden i detta utvecklingsprojekt.

Övrigt av vikt efter samrådstiden:

Samrådsmöte med Jämtlands Räddningstjänst hölls den 17 november. Fler samråd kommer att planeras in med samtliga blåljusmyndigheter i Jämtland respektive Medelpad.

Trafikverket har erbjudit Konsultation med samebyarna Njaarke, Jijnjevaerie, Jovnevaerie samt Raedtievaerie samt Svenska samernas Riksförbund och Sametinget.

Konsultationsmöte via skype hölls den 11 december med Jovnevaerie Sameby och representant från Svenska Samernas Riksförbund. Vid detta möte framkom det att samebyn önskar sänkt hastighet istället för mitträcke på hela sträckan. Om det inte är möjligt så önskar man att det går att göra delsträckor med sänkt hastighet istället för mitträcke. Samebyn kan skicka in förslag på var det bör vara öppningar i mitträcket så att Trafikverket kan se över eventuell flytt av vändslingor. Samebyn och SSR skickar synpunkter om projektet så snart som möjligt. Nytt konsultationsmöte kommer att ske i februari 2024.

Konsultationsmöte har hållits den 25 januari 2024 med Sametinget. De övriga tre samebyarna har inte begärt konsultation. Samtliga ovanstående sameorganisationer har fått samrådsunderlag på remiss.

Ett särskilt samrådsmöte hölls den 19 dec med Ånge, Bräcke, Östersund och Sundsvalls kommun liksom med Region Jämtland och Västernorrland.

Även ett första samrådsmöte med Blåljusorganisationerna i Jämtland och Västernorrlands län har hållits den 8 februari och fler möten är inplanerade i kommande skede.

Viktigt! Se även bilagt "PM E14 Ånge – Bräcke riskhantering vägutformning och trafik" för information, vilket besvarar många av nedan ställda frågor och inkomna synpunkter.

2 Samrådsrets

För att inhämta kunskap och nå de som kan tänkas bli berörda av projektet har samrådsretsen utgjorts av berörda myndigheter, lokala och regionala aktörer som verkar längs aktuell del av E14 samt intresseföreningar. I samrådsretsen har även enskilda som kan antas bli berörda ingått samt fastighetsägare 100 meter från var sida om vägen. Samrådsunderlaget har varit tillgängligt för allmänheten på trafikverkets hemsida.

Samråd har skett med utökad krets i detta utvecklingsprojekt.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

- **Samråd med berörd länsstyrelse**

Samrådsremiss sändes till Länsstyrelserna i Västernorrland respektive Jämtland per epost den 11 okt 2023. Samrådstid 14 okt -14 nov. Länsstyrelsen Jämtland inkom med två svar, Länsstyrelsen Västernorrland med ett svar. De båda länsstyrelserna är överens om att beslutet om betydande miljöpåverkan kommer att fattas av Länsstyrelsen Jämtland.

Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen Västernorrland påpekar att det finns två Natura 2000-områden (varav ett är naturreservat) samt ett antal naturvärdesobjekt i anslutning till vägen i länet. Området för projektet ligger i ett av länets artrikaste områden och hyser ovanligt många rödlistade och fridlysta arter. Området ligger också i projektområdet för Jämtkrogens fjärilslandskap och är unikt i länet med tanke på fjärilar som bl.a. violett guldvinge. I projektet är även Trafikverket en av samarbetsparterna. Ormrot och nektarväxter finns i området. Väg diket/området längs vägen är även kalkrikt och har en artrik flora med till exempel orkidéer och låsbräknar. Vid förekomst av fridlysta arter gäller artskyddsförordningen. Det är därför väldigt viktigt att veta var i väg diket fridlysta arter eller fjärilarnas värdväxter finns och att så lite som möjligt av väg diket påverkas. Det finns även många rödlistade arter varav flera har nationella åtgärdsprogram (ÅGP) som till exempel violett guldvinge (fridlyst) och trolldruvemätare (inte fridlyst). Området är unikt och det är viktigt att ta hänsyn till rödlistade arter i den mån det är möjligt även om dessa inte är fridlysta.

Länsstyrelsen rekommenderar att Trafikverket i ett tidigt skede genomför relevanta artinventeringar och utreder anpassningar. Vad det gäller violett guldvinge är det viktigt att inventera efter artens värdväxt (ormrot) för att kunna undvika påverkan på fjärilen. Relevanta artinventeringar bör utföras för alla ytor där nya mark tas i anspråk och alla ytor där befintlig väg diket/vägslänten påverkas. Även ytor där tillfälliga upplag, uppställningsplatser, kontor, parkeringar och så vidare planeras behöver utredas.

Begränsning av invasiva arter är också viktigt.

Svar: Trafikverket är medvetna om den artrikedom som finns längs sträckan och avser att under 2024 utföra en naturvärdesinventering längs sträckan för att därefter i samråd med länsstyrelsen ta fram en åtgärdsplan för bevarande av de höga naturvärden som finns längs sträckan. Minst växter, fåglar, groddjur och fjärilar kommer omfattas av inventeringen och även riktade artinventeringar kommer att genomföras.

Invasiva arter kommer inventeras. Försiktighetsåtgärder för att undvika införsel av samt spridning av invasiva arter kommer vidtas. Även bekämpning av invasiva arter kommer utföras där så är lämpligt.

Länsstyrelsen Jämtland

Länsstyrelsen Jämtland skriver att Den aktuella vägsträckan går genom en gräsmarksvärdetrakt med höga gräsmarksvärden i bland annat vägrenarna.

Länsstyrelsen Jämtland beskriver också en stor artrikedom längs sträckan, bl.a. Violettt guldvinge ingår i artskyddsförordningens bilaga 1 och det är förbjudet att skada eller förstöra fortplantningsområden eller viloplåtar. Inventering efter violett guldvinge behöver utföras under en tid på året då den violetta guldvingen flyger (normalt sett soliga dagar i början av sommaren) och större ansamlingar av fjärilens värdväxt ormot behöver lokaliseras. För att inte utlösa ett förbud enligt artskyddsförordningen behöver vägens utformning anpassas efter arten både i tid och rum, exempelvis kan platser behöva undvikas för grävningssarbeten och byggtiden kan behövas anpassas. I övrigt ska införsel och spridning av invasiva främmande arter i möjligaste mån förhindras.

Projektet innebär inga större förändringar som kan antas medföra stor påverkan på vattenförekomster i området. I kommande skede bör det beskrivas vilka vattenförekomster som finns i närområdet, vilken status de har och om det finns behov av försiktighetsåtgärder i till exempel byggskedet för att inte påverka statusen. Länsstyrelsen ser det som önskvärt att trumman i Djupdalsbäcken under E14 byts ut för att skapa fria vandringsvägar för akvatisk fauna.

Länsstyrelsen i Jämtland skriver vidare att området är ett riksintresse för rennäringen och att samråd med berörda samebyar är viktigt.

Länsstyrelsen Jämtland skriver också att Trafikverket ska beskriva om mittseparering eventuell medför barriärverkan för vilt och hur det påverkar trafiksäkerheten på sträckan. Vidare förespråkar de samråd med Försvarsmakten.

De forn- och kulturlämningar som ligger efter vägen ligger på behörigt avstånd och kommer inte att påverkas. Länsstyrelsen bedömer att inga ytterligare underlag behövs gällande fornämningar.

I Länsstyrelsens Jämtlands andra yttrande lyfter man vikten av en fungerande arbetspendling på trafiksäkra vägar med god framkomlighet och rimliga pendlingstider som en viktig faktor för utveckling och tillväxt i regionen. Likaså är besöksnäringen beroende av god infrastruktur, där en stor del av resandet sker med bil.

Länsstyrelsen ser brister med den lösning som föreslås med mitträcke längs hela sträckan och med en låg andel omkörningssträckor. Vi vill påtala risker och farhågor för:

- Påtagligt försämrad framkomlighet som ger långa pendlingstider och försämrar förutsättningarna för en gemensam arbetsmarknadsregion.
- Påtagligt försämrad framkomlighet för besökande och turister i den jämtländska fjällvärlden, vilket kan ge betydligt ökade trafikflöden på mindre trafiksäkra vägar under de intensiva veckorna under vintersäsong.
- Påtagligt försämrad framkomlighet för räddningstjänst och annan blåljusverksamhet, som försämrar de i många fall redan långa utryckningstider vi har i glesa strukturer. Detta leder till en sämre trygghet för våra medborgare.
- Ett kommande Nato-medlemskap ställer stora krav på framkomlighet och bärighet för tunga och breda transporter längs denna vägsträcka där denna lösning riskerar att utgöra ett hinder.

Länsstyrelsen ser positivt på ambitionen att öka trafiksäkerheten längs våra vägar, men det behöver ske med bibehållen framkomlighet. Jämtlands län behöver både säkra och snabba vägar.

De båda länsstyrelserna är överens om att beslutet om betydande miljöpåverkan kommer att fattas av Länsstyrelsen Jämtland.

Svar första yttrandet: Trafikverket är medvetna om den artrikedom som finns längs sträckan och avser att under 2024 utföra en naturvärdesinventering längs sträckan för att därefter i samråd med länsstyrelsen ta fram en åtgärdsplan för bevarande av de höga naturvärden som finns längs sträckan. Minst växter, fåglar, groddjur och fjärilar kommer omfattas av inventeringen och även riktade artinventeringar kommer att genomföras.

Om det inte är tekniskt möjligt att anpassa åtgärder efter de arter som finns längs sträckan och förbud enligt artskyddsförordningen utlöses kommer artskyddsdispens att sökas.

Försiktighetsåtgärder för att undvika införsel av samt spridning av invasiva arter kommer vidtas. Även bekämpning av invasiva arter kommer utföras där så är lämpligt.

Vattenförekomster kommer beskrivas i ett senare skede men Trafikverket ser i nuläget inte att några försiktighetsåtgärder kommer krävas med anledning av projektets karaktär.

Trumman i Djupdalsbäcken kommer åtgärdas inom projektet och ett samråd med länsstyrelsen kommer hållas gällande utformning av passagen under E14.

Projektet kommer även se över om det är andra miljötrummor som kräver miljöåtgärder i form av åtgärdande av t.ex. stälpl eller andra vandringshinder.

Samråd sker med försvarsmakten och rennäringen. Även konsultation har skett med rennäringen (berörda samebyar, SSR samt Sametinget) för de som önskat.

Eventuell barriäreffekt kommer beskrivas i senare skede när detta utretts ytterligare.

Svar på det andra yttrandet: Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforska nya metoder för att förbättra trafiksäkerheten på vägar med låg trafik, utan att det påverkar restiden alltför mycket. Som ett resultat av detta har Trafikverket beslutat att öka säkerheten längs sträckan mellan Ånge och Bräcke, en sträcka som för närvarande inte anses vara säker. På grund av dess raka och breda form, lockar vägen till höga hastigheter och riskfyllda omkörningar, vilket ofta leder till allvarliga olyckor, ibland med dödlig utgång. För att skapa en säkrare väg med bevarad framkomlighet, övervägs antingen mittseparering eller hastighetssänkning. En sänkning till 80 km/h skulle dock betydligt försämra framkomligheten.

Angående de oroande aspekterna som främst handlar om försämrade framkomlighet för långpendlare, fjällturismen och för blåljusorganisationerna, tas dessa i beaktande i den fortsatta planeringen av projektet. Se bifogat PM för mer information.

För närvarande pågår samråd mellan Trafikverket, blåljusorganisationerna, Trafikverkets Drift- och Underhåll samt Trafikverkets Trafikledningscentral (TLC).

Trafikverket kommer att noggrant övervaka effekterna av ombyggnationen och vidta nödvändiga justeringar vid behov.

Projektets utvärdering hanteras av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Denna utvärdering, som inleds under vintern/våren 2024, kommer att fortsätta efter projektets avslutning. Fokus ligger på trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevelse, underhåll och utryckningstider, och inkluderar trafikmätningar och fokusgruppsstudier.

Gällande Försvarsmakten, fortsätter Trafikverket att hålla samråd.

- **Samråd med berörd kommun**

Samrådsremiss sändes till Ånge och Bräcke kommuner per epost den 11 okt 2023. Tid för yttrande på samrådsremiss för samrådsunderlag var 14 okt -14 nov 2023. Ånge, Bräcke, Sundsvalls och Östersunds Kommun inkom med gemensamt yttrande 1 nov.

Ånge, Bräcke, Sundsvall och Östersunds kommuner

Ånge, Bräcke, Sundsvall och Östersunds kommuner lämnar följande synpunkter på Samrådsunderlag E 14 Ånge – Bräcke.

- Det finns en risk för att 1+1-sträckorna kommer att användas som 2+2-sträckor och detta behöver riskbedömas innan eventuell pilot startar. Detta riskerar annars att motverka projektets ändamål: " ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs sträckan".
- Piloten planeras på en sträcka med redan låg olycksrisk. Det är av yttersta vikt att dessa siffror inte försämras i och med piloten.
- 1+1-sträckorna är alltför långa och behöver inför en eventuell pilot, kompletteras med fler 2+1-sträckor
- Andelen tunga fordon är hög på sträckan – ca 1 av 5 fordon – vilket kommer innebära att den faktiska hastigheten på sträckan kommer att bli 80 km/h. Detta motverkar projektets mål om ökad framkomlighet.
- Kommunerna förutsätter att Trafikverket samråder med Försvarsmakten utifrån hur förslagen kan påverka den militära mobiliteten efter stråket.
- Innan eventuell pilot startar behöver det vara tydligt formulerat hur länge piloten ska pågå, hur den ska utvärderas och att den ska avslutas i förtid om testet inte faller väl ut och alla installationer tas bort.

Trafikverkets mål med piloten är ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs sträckan.

Kommunerna ställer sig frågande till om den föreslagna utformningen verkligen kommer att bidra till dessa två mål i den utsträckning som önskas, eller om piloten istället kommer att begränsa de båda, eller i värsta fall motverka dem. Anledningarna till kommunerna ställer sig frågande till detta är flera.

Kommunerna menar att det är viktigt att innan en eventuell pilot startar tydliggöra hur länge piloten ska pågå, hur den ska utvärderas och att den ska avslutas i förtid om testet inte faller väl ut och alla installationer tas bort.

Svar: Trafikverket har ett regeringsuppdrag att hitta nya sätt att öka trafiksäkerheten på lågtrafikerade vägar utan att påverkan på restiden blir allt för påtaglig. Därför väljer man nu att höja säkerheten på sträckan mellan Ånge – Bräcke eftersom den inte är en säker väg. I dagsläget är sträckan rak och bred vilket lockar till höga hastigheter och farliga omkörningar, och när olyckan är framme, blir konsekvenserna stora, troligt en dödsolycka eller allvarligt skadade. Den oro som beskrivs såsom att 1+1 sträckorna uppfattas som 2+2, att olyckorna skulle öka, att 1+1 sträckorna är för långa, att faktiska hastigheten sänks på sträckan att bli 80 km/h. Dessa farhågor känner Trafikverket till och har med sig i den fortsatta planeringen av detta utvecklingsprojekt.

Trafikverket har fokus på att minska skadeföljden av olyckor och mitträcken är en bra lösning för att uppnå det.

Trafikverket kommer noga övervaka effekterna av ombyggnationen och göra eventuella justeringar om så behövs.

Utvärdering av projektet utförs av Statens väg- och transportinstitut (VTI) och startar nu i vinter/vår 2024 och kommer fortsätta efter ombyggnationen är färdigställd. Vad utvärderas är trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevelse, underhåll, uttryckning. Man kommer utföra trafikmätningar och titta på fokusgrupper.

Vi har förstått att ordet "pilotprojekt" är något missvisande i detta sammanhang. För oss i Trafikverket är det en pilot på så sätt att vi gör undantag från vissa gällande råd och riktlinjer i Väg- och Gatans Utformning (VGU) för utformning av 2+1-vägar. Men utvecklingsprojekt är kanske ett bättre begrepp eftersom vi förväntar oss att den utformning som väljs för E14 Ånge-Bräcke är ändamålsenlig och ska kunna användas på fler platser i landet framöver. Vi vill alltså utveckla en ny sorts 2+1-vägar som fungerar på lågtrafikerade vägar, vägar som aldrig kommer att kunna byggas om med de krav på standard som finns i VGU i dagsläget.

Trafikverket arbetar enligt gällande krav och rutiner för samråd i väg- och järnvägsprojekt och Försvarsmakten ingår i samrådsgruppen som Trafikverket samråder med.

Se även bilagt PM för information.

- **Samråd med myndigheter och organisationer**

Samråd under perioden 14 okt-14 nov 2023. Följande myndigheter har svarat att de avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget:

- SGU, Sveriges Geologiska Undersökning
- MSB, Myndigheten för samhällsberedskap
- Tillväxtverket

Följande myndigheter har svarat att de inte har några synpunkter på samrådsunderlaget:

- Skogsstyrelsen
- Post- och telestyrelsen

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen lämnar följande synpunkter:

Ett av Region Jämtland Härjedalens långsiktiga mål är en ökad andel mittseparering längs våra Europavägar, detta för att uppnå en god trafiksäkerhet och framkomlighet med bibehållen hastighet (100 km/tim). Kostnadseffektiva åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet är därför välkomna, men:

- Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs sträckan. Samtidigt lyfter Trafikverket själva riskerna med att 1+1-sträckorna uppfattas som 2+2-sträckor vilket skulle kunna leda till incidenter och försämrade trafiksäkerhet. Vidare skulle få och korta omkörningssträckor kunna medföra ett större risktagande vid passage av tyngre/långsamtgående fordon alternativt leda till sänkta hastigheter (sämre framkomlighet) om fordonen ej kan passeras och köer bildas.
- Det är av största vikt att eventuella åtgärder inom ramen för pilotprojektet uppfyller projektets ändamål så att konsekvensen inte blir försämrade trafiksäkerhet och framkomlighet.

- Region Jämtland Härjedalen förordar att utbyggnation av mittseparering i länet i första hand sker enligt Trafikverkets inriktning att bygga i stråk med utgångspunkt från regioncentrum där trafikflödena är höga och inte byggnation av satellitåtgärder på lågtrafikerade sträckor, som den föreslagna. Utbyggnaden bör ske från regioncentrum i Sundsvall och Östersund, det talar emot en utbyggnad mellan Bräcke och Ånge.
- Innan eventuellt pilotprojekt inleds måste det vara klarlagt hur länge projektet ska pågå, hur det ska utvärderas och hur utvärderingsresultatet ska hanteras. Det är också viktigt att alla myndigheter och övriga berörda instanser ges möjlighet att komma med synpunkter under vägplaneprocessen.

Vidare skriver Region Jämtland Härjedalen att de i första hand förordar att all utbyggnation av E14 sker enligt VGU, en regelrätt utbyggnation av 2+1-väg där det inte görs avkall på vare sig trafiksäkerhet eller framkomlighet. I likhet med övriga Sverige vill även vi i vårt län ha vägar som har fullgod trafiksäkerhet och framkomlighet och inte bara "tillräcklig trafiksäkerhet och framkomlighet".

Region Jämtland Härjedalen är i grunden positiva till Trafikverkets ambitioner att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs E14 med kostnadseffektiva åtgärder men en oro finns avseende uppfyllelse av projektets ändamål. Särskilt vill Region Jämtland Härjedalen nämna den fråga som Trafikverket själva lyft i rapporten:

- Hur kommer vägen att tolkas, kommer den att uppfattas som en fyrfältsväg med konsekvensen att omkörningar kommer ske på 1+1-sträckorna?
- Vilka konsekvenser kan detta få?
- Kan det få negativ inverkan på både trafiksäkerheten och framkomligheten?

I den fortsatta planprocessen bör riskerna för "otillåtna" omkörningar samt omkörning av LGF fordon kalkyleras och bedömas, inte minst med fokus på vinterhalvåret.

Region Jämtland Härjedalen är frågande till om medelhastighet på ca 100 km/tim för personbilar utan släp (enligt Vägtrafikflödeskartan) kommer att kunna hållas eller om det innebär att medelhastigheten sänks, och därmed försämrar framkomligheten.

Regionen vill även att Trafikverket redogör för resonemanget kring att det är "för dyrt att bygga traditionell 2+1-väg" på lågtrafikerade vägar. Regionen frågar om Trafikverket ser generellt att det är en för dyr åtgärd som ej kommer att användas framgent eller är det bara längs aktuell sträcka man anser att det blir för dyrt med traditionell 2+1? Vilka faktorer styr när bedömningen görs att det är för dyrt?

Region Jämtland Härjedalen känner en oro för att det kan uppfattas som att Trafikverket, i och med föreslagen utformning och vald plats för pilotprojektet, framgent kommer använda sig av lösningar med sämre måluppfyllelse för att lösa trafiksäkerhetsproblem på landsbygden.

I Strategin för E14/E45 står även att läsa att nyttan av mittseparering är starkt korrelerad med antal fordon, något som också talar emot mittseparering längs aktuell sträcka. Kostnaden för ombyggnationen är förvisso låg men det kanske även nyttan blir.

Förutsättningar för pilotprojektet

I den fortsatta planeringsprocessen är det önskvärt att Trafikverket tydligare beskriver hur pilotprojektet kommer att utvärderas och vilka åtgärder som kommer att vidtas om projektet inte når upp till det som det är tänkt att medföra; en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Vad händer exempelvis om åtgärden medför fler incidenter/olyckor och om framkomligheten minskar? Kommer Trafikverket då återställa vägen eller låter Trafikverket vägen fortsatt vara mittseparerad enligt föreslagen lösning?

Det är också av största vikt att alla berörda instanser/myndigheter får möjlighet att yttra sig på förslagen som presenteras i Vägplanen, inte minst Försvarsmakten utifrån ett ökat fokus på väst-östliga kopplingen Trondheim – Östersund – Sundsvall.

Enligt en första kalkyl kommer åtgärderna längs sträckan att kosta 97 miljoner kronor. Hur hanteras projektet om kostnaden, vilket är vanligt förekommande, ökar allteftersom mer kunskap kring åtgärdsbehovet erhålls?

Svar Region Jämtland-Härjedalen: Trafikverket har ett regeringsuppdrag att hitta nya sätt att öka trafiksäkerheten på lågtrafikerade vägar utan att påverka på restiden blir allt för påtaglig vilket även Regionen känner till, strävan mot Nollvisionen. Därför väljer man nu att höja säkerheten på sträckan mellan Ånge – Bräcke eftersom den inte är en säker väg. I dagsläget är sträckan rak och bred vilket lockar till höga hastigheter och farliga omkörningar, och när olyckan är framme, blir konsekvenserna stora, troligt en dödsolycka eller allvarligt skadade. Den oro som beskrivs såsom att 1+1 sträckorna uppfattas som 2+2, att olyckorna skulle öka, att omkörningssträckorna är för få och för korta, sänkta hastigheter, köbildning, "otillåtna" omkörningar och större risktagande. Dessa farhågor känner Trafikverket till och har med sig i den fortsatta planeringen av detta utvecklingsprojekt.

Trafikverket jobbar för att uppnå nollvisionen och har ett delmål för 2030. Vi strävar efter att alltid välja de åtgärder som ger bäst trafiksäkerhetseffekter med de ekonomiska medel som vi har att tillgå.

Det finns alltid en risk att kostnaden ökar men Trafikverket jobbar aktivt med kostnaderna så de inte ska bli för höga och projektet inte går att genomföra.

Trafikverket kommer noga övervaka effekterna av ombyggnationen och göra eventuella justeringar om så behövs.

Utvärdering av projektet utförs av Statens väg- och transportinstitut (VTI) och startar i vinter/vår 2024 och kommer fortsätta efter ombyggnationen är färdigställd. Utvärderingen kommer att innefatta trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevelse, underhåll, uttryckning. Man kommer utföra trafikmätningar och titta på fokusgrupper.

Att omvandla sträckan mellan Ånge och Bräcke till en traditionell 2+1-väg, som används på högtrafikerade vägar, är inte ett genomförbart alternativ. En sådan ombyggnation skulle kräva omfattande arbeten, nya anslutningar, markförvärv och mer, vilket skulle innebära höga kostnader och därför inte vara kostnadseffektivt för en väg med lägre trafikmängd. Om vi inte genomför detta utvecklingsprojekt, kan vi inte låta sträckan behålla sin nuvarande låga trafiksäkerhetsklass, vilket skulle innebära att en hastighetssänkning blir nödvändig.

De 100 miljoner kronor som är budgeterade för projektet räcker inte till omfattande åtgärder på andra delar av E14, där större ombyggnationer krävs för att skapa en mötesfri väg. Genom detta projekt mellan Ånge och Bräcke kan vi hålla nere kostnaderna samtidigt som vi uppnår betydande förbättringar. Detta unika utvecklingsprojekt syftar inte bara till att öka säkerheten på denna specifika sträcka, utan även på många andra lågtrafikerade vägar i landet, inklusive sträckan mellan Östersund och Sundsvall.

Vad gäller Försvarmakten så har Trafikverket pågående samråd.

Region Västernorrland

Region Västernorrland ser positivt på att sträckan mellan Ånge och Bräcke byggs om till mötesfri väg med mitträcke, så att en hastighetsgräns på 100 km/timme kan bibehållas samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Det är mycket angeläget med god tillgänglighet och säkerhet längs hela E14, en europaväg som förbinder Västernorrland och Jämtlands län. Alternativet att sänka hastighetsgränsen till 80 km/timme skulle medföra förlängda transporttider och en negativ

påverkan på tillgängligheten i stråket. Region Västernorrland avstyrkte Trafikverkets förslag 2021 på sänkt hastighetsgräns på E14.

Region Västernorrland ställer sig till del frågande till om aktuell vägsträcka är den bäst lämpade för pilotprojektet.

Region Västernorrland vill lyfta följande synpunkter i den fortsatta planeringen:

1. risken finns att enfältiga partier används som tvåfältiga, vilket skulle motverka trafiksäkerheten. Underlaget kan kompletteras med en riskanalys avseende detta.
2. andelen tung trafik på E14 är relativt hög och trafikmängden växande. Ur framkomlighetssynpunkt uppstår därför sannolikt behov av att förlänga delsträckor med 2+1, vilket Trafikverket behöver ta höjd för i planeringen.
3. frågan om militär rörlighet och Försvarsmaktens behov av transport av material och utrustning behöver beaktas i den fortsatta planeringen.
4. farhågorna av de korta omkörningssträckorna och de risker för bland annat ambulansverksamheten och andra utryckningsfordons framkomlighet och insatstider detta kan medföra.
5. möjligheter att färdas trafiksäkert med cykel längs stråket bör beaktas i den fortsatta planeringen. En delsträcka av E14 är utpekad som cykelled för St Olavsleden.
6. frågan om utvärdering av det eventuella pilotprojektet med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och hastighet bör tydliggöras i samrådsunderlaget.

I övrigt välkomnar Region Västernorrland tillkommande infrastrukturinvesteringar av Trafikverket gällande E14 som helhet.

Svar Region Västernorrland: Trafikverket noterar att Regionen ställer sig positiv till att sträckan Ånge till Bräcke byggs om till mötesfri väg med mitträcke, så att en hastighetsgräns på 100 km/timmen kan bibehållas samtidigt som trafiksäkerheten förbättras men vill lyfta synpunkter i den fortsatta planeringen.

De synpunkter/farhågor som tas upp är enfältiga partier används som tvåfältiga, på grund av att andelen tung trafik är relativt hög och att trafikmängden är växande bör sannolikt delsträckor med 2+1 förlängas, farhågor för ambulansverksamhet och andra utryckningsfordons framkomlighet och insatstider, tydliggörande av utvärderingen med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och hastighet, möjligheter att färdas trafiksäkert med cykel.

Dessa synpunkter/farhågor känner Trafikverket till och har med sig i den fortsatta planeringen av detta utvecklingsprojekt. Trafikverket kommer noga övervaka effekterna av ombyggnationen och göra eventuella justeringar om så behövs.

Utvärdering av projektet utförs av Statens väg- och transportinstitut (VTI) och startar i vinter/vår 2024 och kommer fortsätta efter ombyggnationen är färdigställd. Utvärderingen kommer innefatta trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevelse, underhåll, uttryckning. Man kommer utföra trafikmätningar och titta på fokusgrupper.

Trafikverket har pågående samråd med "blåljusorganisationerna" tillsammans med Trafikverkets Drift- och Underhåll samt med Trafikverkets Trafikledningscentral (TLC).

Den delsträcka av E14 som är utpekad som cykelled för St Olavsleden kommer att få sträckindelningen 1+1 vilket innebär breda vägrenar som inte påverkar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister negativt.

Trafikverket har påbörjat upprättande av en riskanalys.

Se även bilagt PM för information.

Försvarmakten

Försvarmakten framför synpunkter avseende föreslagen vägplan i rubricerat ärende.

Totalförsvarets behov av väginfrastruktur

Försvarmakten och de övriga myndigheterna inom totalförsvarets militära del har ett kontinuerligt behov av att nyttja Sveriges vägnät för transport av militär personal, materiel och utrustning. Flera av de fordon som nyttjas för att lösa myndigheternas uppgifter är tyngre, högre eller bredare än många av de fordon som i övrigt trafikerar vägnätet. Det är därför av stor betydelse att prioriterade delar av vägnätet dimensioneras för att tillåta framkomlighet för transporter med sådana fordon.

Tillkomst till riksintresse för totalförsvarets militära del

Av 3 kap. 9 miljöbalken följer att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Vägar som nyttjas för transport till och från militära verksamhetsområden av riksintresse behöver därför dimensioneras så att de medger tillkomst till dessa områden med, för sammanhanget, relevanta fordonstyper.

Försvarmaktens ställningstagande

En viktig faktor för Försvarmaktens transporter är möjlighet att kunna göra omdirigeringar vid eventuella stopp och olyckor, samt att kunna samla upp/ihop delar av transportgrupper.

Försvarmakten noterar att det i planen finns planerat för nöduppställningsplatser samt svängöglor utefter aktuell sträcka. Många av vändöglorna verkar bra placerade men Försvarmakten ser gärna att planen kompletteras med strategiskt placerade vändöglor i nära anslutning till att körfält smalas av och övergår till 1+2 sträcka. Detta för att möjliggöra omdirigeringar av fordon och transportkolonner. Önskemålet från oss är att nöduppställningsytorna utformas så att de minst klara av uppställning av 2-3 st. full-längds transportfordon eller lastbilsekipage (bil + släp).

Försvarmakten förordar Trafikverkets lösning med betongräcke eller balkräcke på den aktuella 2-1 vägsträckan mellan Ånge och Bräcke. Huvudsakligen behöver mitträcket gå att lyfta bort enkelt samtidigt som eventuella hål i vägbanan behöver kunna återställas till en slät vägbanan utan hål. Trafikverket behöver redovisa en lösning eller metod för detta. -i dialog

Bärigheten på aktuell vägsträcka behöver vara minst 25 ACN.

Försvarmakten har i inkomna remisshandlingar inte kunnat utläsa hur vägbredderna blir vid de delsträckor som har 2 + 1 körfältlösning. Därigenom går det inte utläsa hur körfältsbredderna på ovanstående delsträckor möter upp mot Försvarmaktens behov av framkomlighet. För att aktuell vägsträcka ska svara mot behoven hos myndigheterna inom totalförsvarets militära del framför Försvarmakten följande synpunkter avseende vägens dimensionering och utformning:

- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).
- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Cirkulationsplatsernas innerdiameter ska vara minst 20 m och ytterdiametern minst 32 m där körfältet(-ens) minsta bredd är 6 m. Alternativt är cirkulationsplatsens mittdel överkörningsbar med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, ska även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Trafikmärkens placering vid och omkring cirkulationsplatser anläggs minst 1,5 m från vägens kant.
- Fri höjd ska minst vara 4,50 m.
- Under byggnationstiden ska ovanstående krav säkerställas på aktuell väg eller omledningsväg.

Svar: Trafikverket uppmärksammar önskemålet om en dialog för att diskutera möjligheter att demontera mitträcken på vissa delar av vägsträckan. Förslaget om användning av betong- eller balkräcken har noterats och kommer att vara en del av dialogen som är planerad att äga rum under 2024.

Vi har även noterat synpunkterna gällande placeringen av vändöglorna. Det framkommer att de nuvarande vändöglorna verkar vara välplacerade, men det finns ett önskemål om att komplettera med ytterligare vändöglor nära de punkter där körfält övergår från 2+1 till 1+1. Detta för att underlätta omdirigeringar av trafik och förbättra trafiksäkerheten.

Beträffande nöduppställningsplatserna, är deras nuvarande planerade längd 40 meter, med en total längd på 65 meter. När det gäller körfältsbredder, uppfyller de vid 2+1-körfält standarden på 5,1 meter för den enfältiga sidan, enligt VGU. För 1+1-sträckor planeras den fria bredden att vara cirka 6,0 meter. Dessa detaljer, liksom Försvarmaktens synpunkter på dimensionering och utformning, kommer att inkluderas och förtydligas i den kommande dialogen.

Trafikverket är engagerat i att säkerställa att alla aspekter av vägutformningen möter de funktionella och säkerhetsmässiga kraven för alla användare, inklusive de specifika behoven som framkommer från Försvarmakten.

Räddningstjänsten Jämtland

Räddningstjänsten Jämtland bedömer att det finns behov av en riskanalys med anledning av att det är en oprövad metod med mitträcke där det är glest mellan omkörningssträckorna.

Riskanalysen bör hantera

- Risk för otillåten omkörning, av framför allt långsamtgående fordon, som kan leda till ökad risk för olyckor.
- Risk för köbildning, bland annat med anledning av långsamtgående fordon, vilket kan försvåra för räddningstjänstfordon att ta sig fram. Köbildning riskerar även att leda till otillåten omkörning (se punkten ovan).
- Framkomlighet för räddningstjänstfordon (möjlighet att passera övriga fordon) på sträckorna mellan katastroföverfarterna/vändplatserna.
- Lämpligt avstånd mellan anordnade katastroföverfarter/vändmöjligheter för räddningstjänstfordon.
- Möjlighet till omledning av trafik vid olycka.

Avslutningsvis skriver räddningstjänsten att det kan finnas fler områden, än de som nämns ovan, som bör utredas i riskanalysen.

Svar: Trafikverket har ett regeringsuppdrag att hitta nya sätt att öka trafiksäkerheten på lågtrafikerade vägar utan att påverkan på restiden blir allt för påtaglig. Utvecklingen går för sakta mot Nollvisionen. Därför väljer man nu att höja säkerheten på sträckan mellan Ånge – Bräcke eftersom den inte är en säker väg. I dagsläget är sträckan rak och bred vilket lockar till höga hastigheter och farliga omkörningar, och när olyckan är framme, blir konsekvenserna stora. Mitträcken räddar liv. För de 90-100-vägarna som inte kommer mittsepareras de närmaste åren,

behövs en sänkning till 80 km/h. Dödsrisken minskar med cirka 40 procent vid 80 km/tim jämfört med 90.

Vi är medvetna om de uttryckta farhågorna, såsom att detta är en oprövad metod, risker för otillåtna omkörningar (särskilt av långsamtgående fordon) vilket kan öka olycksrisken, risk för köbildning som kan försvåra framkomligheten för räddningstjänsten, samt svårigheter att passera andra fordon på sträckor mellan nödöverfarter/vändmöjligheter, och frågor om omledning av trafik vid olyckor. Dessa farhågor beaktas i den fortsatta planeringen av vårt utvecklingsprojekt.

Trafikverket kommer kalla Blåljus(Räddningstjänsten, Polisen och Ambulansen) till samrådsmöten och då även samråda om placering av katastroföverfarter.

Trafikverket har påbörjat en Riskanalys.

Trafikverket kommer noga övervaka effekterna av ombyggnationen och göra eventuella justeringar om så behövs.

En utvärderingsplan är under upprättande tillsammans med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Se även bilagt PM för information.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten har tagit del av insända handlingar gällande vägplan för E14, Bräcke-Ånge, och vill lämna följande synpunkter över till de redovisade handlingarna i ärendet:

Ur räddningstjänstens synpunkt gällande bland annat framkomligheten för uttryckande fordon samt risken för olyckor så är det bättre desto fler och längre sträckor som blir omkörningssträckor. Räddningstjänsten anser att det finns ett behov av att ta fram en riskanalys för detta pilotprojekt, speciellt med hänsyn till att detta är en oprövad metod som innebär mitträcke med glesare mellan omkörningssträckorna än i normala 2+1 vägar.

Riskanalysen bör bland annat hantera frågor som rör:

- otillåten omkörning, framför allt av långsamtgående fordon, som kan leda till ökad risk för olyckor,
- risk för köbildning med dessa långsamtgående fordon, som skulle kunna försvåra för räddningstjänsten eller andra uttryckningsfordon att ta sig fram.
- framkomligheten för räddningstjänsten, som till exempel antalet katastroföverfarter/vändplatser,
- möjligheter till omledning vid en eventuell trafikolycka på sträckan.

I övrigt har räddningstjänsten inga särskilda synpunkter att lämna i detta skede, men vill gärna ta del av en framtida riskanalys.

Svar: Trafikverket noterar att Medelpads räddningstjänst har samma synpunkter som Räddningstjänsten i Jämtland, vilket innebär att Trafikverkets svar blir det samma enligt ovan.

Polisregion Nord

Polisregion Nord är positiv till ombyggnation av de större vägarna för att säkerställa en trafiksäker miljö och samtidigt bibehålla ett hållbart transportsystem utan att sänka hastigheteten på vägsträckan ur ett såväl trafiksäkerhetsperspektiv som samhällsekonomiskt perspektiv. Den aktuella sträckan har idag ett lågt utfall av allvarliga olyckor men en ombyggnation med mitträckesseparering bedöms ändå komma att öka trafiksäkerheten avsevärt. Polisregion Nord har några medskick till ombyggnadsplanen enligt nedan beskrivna delar.

- en stor andel av sträckan är tänkt att vara av typen 1+1. Enligt samrådsunderlaget kommer vägbredden på dessa 1+1 sträckor vara ca 3,5 m och vägrenen att vara 1,5 m breda. Alla typer av fordon kommer att Färdas längs sträckan, inklusive en andel tunga transporter med nyttofordon. Vi uppfattar också av handlingarna att långsamtgående fordon så som A-traktorer, mopedbilar, mopeder, hjullastare mm kommer att samsas på samma vägsträcka likt övriga fordonstyper såsom cyklister etc.
- Polisregion Nord ser vissa risker med detta, i synnerhet under den snötäckta och mörkare vinterhalvåret, då upphinnandelyckor och omkörningsolyckor skulle kunna uppstå.
- beaktande vid ombyggnationen av hur framkomligheten/passage för utryckningsfordon såsom ambulans, räddningstjänst och polis kan underlättas på sträckan, i synnerhet när det bildas kö och nödupställningsplatser inte räcker till för fordon för att ge förutsättningar för den enskilde att underlätta för utryckningsfordon som begär fri väg.
- beaktande av ifall det bör råda omkörningsförbud på 1+1 sträckorna.
- ifall en A-traktor färdas på del av vägrenen på 1+1 sträckan, är då tanken att ett fordon, tex. tung lastbil, ska kunna köra om den.
- vänstersvängsöglor och nödupställningsplatser planeras efter vägsträckan vilket är en förutsättning för bibehållen trafiksäkerhet men antalet planerade sådana i kombination med vägsträckans förmåga att kunna kompensera frånvaron av omkörningssträckor bör noggrant balanseras.
- även ifall omkörningsförbud kommer att råda finns risk att omkörning av fordon som håller en lägre hastighet än 100 km/h kommer att ske då den totala vägbredden, inklusive vägren, blir ca 5 m.
- i ombyggnadsplanen beakta att vägavsnitt etableras i tillräcklig omfattning med uppställningsplatser för alla typer av fordon samt att tunga, långa och breda ekipage kan stoppas och kontrolleras i båda köriktningar.
- givet att dylik vägetablering av 1+1 väg med mittfilsseparering är en oprövad modell behövs särskild hänsyn sannolikt beaktas i termer av vägunderhåll vinterhalvåret för att reducera eventuella trafikrisker med snöbeläggning/modd som ofta då uppstår.
- risk och konsekvensanalys innan genomförande samt utvärdering av piloten bör utföras.

Svar: Trafikverket noterar att Polis Region Nord ställer sig positiv till en ombyggnation med mitträckesseparering då det ökar trafiksäkerheten avsevärt men man har några medskick. De synpunkter/farhågor som tas upp är upphinnandelyckor och omkörningsolyckor och då särskilt under vinterhalvåret, beaktande av framkomlighet/passage för utryckningsfordon och då i synnerhet när det bildas kö och utryckningsfordon begär fri väg, beaktande om det bör råda omkörningsförbud på 1+1 sträckorna, balanserade av vänstersvängöglor och nödupställningsplatser, särskild hänsyn av vägunderhållet under vinterhalvåret.

Dessa farhågor har vi med i den fortsatta planeringen av detta utvecklingsprojekt. Trafikverket kommer kalla Blåljusorganisationen (Räddningstjänsten, Polisen och Ambulansen) till samrådsmöten.

Trafikverket har påbörjat en Riskanalys.

Trafikverket kommer noga övervaka effekterna av ombyggnationen och göra eventuella justeringar om så behövs.

En utvärderingsplan är under upprättande tillsammans med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Trafikverket vill framhålla att på 1+1-sträckorna kommer körfältets bredd att vara 3,5 meter, medan vägrenen blir 2,4 meter bred. Detta möjliggör för långsamtgående fordon att gå ut på vägrenen för att släppa förbi annan trafik, inklusive tunga lastbilar. Den totala belagda bredden på enfiliga delen av vägen blir därmed 6,2 meter (0,3 meter säkerhetsmarginal + 3,5 meter körfält + 2,4 meter vägren), vilket teoretiskt tillåter två lastbilar att passera bredvid varandra (0,3 meter säkerhetsmarginal + 2,6 meter lastbilsbredd + 0,3 meter mellanrum + 2,6 meter lastbilsbredd + 0,3 meter säkerhetsmarginal = 6,1 meter). Det är dock inte avsett att tunga lastbilar regelbundet ska behöva göra plats på detta sätt, men möjligheten finns i undantagssituationer, som vid ett fordonshaveri eller när det krävs för att möjliggöra fri passage. Nöduppställningsplatser kommer även att planeras längs 1+1-sträckorna och kan användas under sådana omständigheter.

Se även bilagt PM för information.

Statens Geotekniska Institut, SGI

SGI:s yttrande avser geoteknisk omgivningpåverkan, geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. SGI saknar information om det kan uppstå risker, såsom ras, skred och erosion, på grund av ett förändrat klimat. SGI föreslår att följande frågor beskrivs och beaktas i MKB:

1. Finns det risk för ras och skred inom respektive korridor? Behövs åtgärder?
2. Kan anläggningsarbeten i byggskedet (överlast, upplag m.m.) medföra miljöpåverkan avseende ras och skred?
3. Finns det risk för grundvattensänkning i permanentskedet och i byggskedet?
4. Finns det grundvattenberoende grundläggningar eller konstruktioner (t.ex broar) som kan påverkas inom respektive korridorer?
5. Kan risk för ras i en brant moränslänt eller ett skred i finkornig jord utanför vägområdet påverka vägområdet för eventuella behov av åtgärder?

Trafikverket svar:

1. Pilotprojektet undersöker förutsättningarna för att bygga om E14, sträckan Ånge – Bräcke, ca 30 km, från tvåfältsväg till mötesfri landsväg. I projektet tar vi hänsyn till och beaktar risker såsom ras, skred, erosion, sättningar och översvämningar och om det behövs så utför vi geotekniska åtgärder för att förhindra att det uppstår sådana företeelser. Väg E14 har legat i samma läge i ca 50 år och uppvisar inga tecken på ovannämnda geotekniska risker, förutom att vissa korsande vägtrummor är dåliga och måste ses över. Ett eroderat trumläge t.ex. håller som bäst på att repareras. Det som kommer att byggas, är nya vändslingor, -öglor och nöduppställningsplatser och geotekniker har bedömt att de geotekniska förhållandena är gynnsamma i läget för dessa anläggningar. TRV kommer dessutom att vid behov utföra geotekniska undersökningar för anläggningarna. Vändslingorna, -öglorna och nöduppställningsplatserna kommer sedan att projekteras i SK2 och GK2 och i enlighet med kraven i TRVINFRA-00230 Version 2.0.

2. Se svar under punkt 1. I dagsläget bedömer vi inte att det krävs några geotekniska åtgärder förutom grunda massutsiktningar av matjord/torv.

3. Ja, där vi p.g.a. vägutformningen utför skärnings-schaktar för vändslingor, -öglor eller nöduppställningsplatser kan det bli en lokal grundvattensänkning i undergrunden av t.ex. silt eller morän och detta kommer att behandlas ur miljösynpunkt. Med detta i åtanke kommer TRV även att undersöka platserna med bl.a. sonderingar, provtagningar och mätningar i GW-rör.

4. Det finns inga byggnadsverk på sträckan som kommer att påverkas av en grundvattensänkning.

5. Se svar under punkt 1. Nej, eftersom E14 i detta fallet är belägen i ett relativt flackt område, så finns det ingen risk för t.ex. slamströmmar såsom i fjällmiljö. Där vi gör utfyllnader kommer vi att ta hänsyn till och beakta eventuella brantare moränslänter nedanför vägområdet.

SMHI

SMHI skriver att arbeten nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Vidare skriver SMHI att åtgärder för att minska klimatpåverkan bör samordnas med klimatanpassningsåtgärder.

Svar: I nuläget är det inget som tyder på att arbeten nära sjöar, vattendrag och våtmarker kommer påverka dessa negativt men detta kommer utredas ytterligare i ett senare skede och eventuella skyddsåtgärder vidtas. Trafikverket tar med sig att åtgärder för att minska klimatpåverkan bör samordnas med klimatanpassningsåtgärder.

Såmediggi/ Sametinget

Sametinget anser att Trafikverket ska samråda direkt med berörda samebyar vilka är Jijnjevaerie, Njaarke, Raedtievaerie samt Jovnevaerie sameby. Vissa normer ska följas för att det ska anses som att samebyarna deltagit effektivt i samrådet. Samrådsförfarandet ska vara omfattande och gett ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade. Det innebär också att samebyarna fått möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande samt fått så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerat samtycke". Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. Slutligen att den samiska kulturen och de samiska rättigheterna/folkrättsliga principer ska respekteras och att de traditionella näringarna inte blir tillintetgjorda.

Svar: Trafikverket har skickat samrådsremiss till Sametinget, Svenska Samernas Riksförbund samt Jijnjevaerie, Njaarke, Raedtievaerie och Jovnevaerie sameby. Samtliga har även getts möjlighet till konsultation. Konsultation kommer att ske med de samebyar och de organisationer som så begärt. Under konsultation med Sametinget framkom att även Ohredahke sameby är berörd och de kommer att inkluderas i planprocessen inför samrådshandling.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på de investeringar som görs för förbättrad framkomlighet och höjd trafiksäkerhet. Åkeriföretagen menar att E14 mellan Sundsvall och Östersund utgör en av de viktigare noderna för regionens godstransporter på väg för att kunna försörja både näringsliv och övriga samhällsliv. De lyfter även fram behoven på E14 som finns både väster och öster om projektets sträcka.

Åkerinäringen vill att Trafikverket tar höjd för att sträckan ska klara de krav som gäller för längre lastbilar än 25,25 meter och hoppas att sträckan på sikt kan uppfylla kraven för transporter med lastbilar upp till 34,5 meter. Det är även viktigt att nöduppställningsplatser, parkeringsplatser och avfarter görs tillräckligt med utrymme både i bredd och längd så att bredare och längre fordon ryms och att dessa placeras så att de inte uppstår problem att kunna ta sig ut från dessa.

De skriver vidare att de befärar att det kan uppstå situationer med omkörningar på 1 + 1 sträcka men har inget förslag till åtgärd för att förhindra dessa situationer. Det är även viktigt att ta med sig frågan om möjlighet att kunna omleda trafiken i händelse av olycka eller blockering.

Svar: Trafikverket uppskattar att Sveriges Åkeriföretag ställer sig positiva till de investeringar som görs för att förbättra framkomligheten och höja trafiksäkerheten. Vi noterar även önskemålet om att vägsträckan i framtiden ska kunna hantera transporter på upp till 34,5 meter. Om en lastbil kör 80km/h och personbil kör 100km/h så krävs det ca 100 m längre sträcka jämfört med om lastbilen varit 25 meter lång för omkörningen (ca 3,5 sekunders extra omkörningstid).

Nöduppställningsplatser och avfarter kommer att utformas för att kunna hantera tung trafik, inklusive lastbilar med släp. För närvarande finns inga planer på att anlägga nya parkeringsplatser. Trafikverket är medvetna om de farhågor som uttryckts angående omkörningar på 1+1-sträckor och möjligheten att omleda trafik vid olyckor eller blockeringar. Dessa aspekter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med projektet.

Trafikverket kommer att noggrant övervaka ombyggnationens effekter och vidta lämpliga åtgärder om det visar sig nödvändigt. En plan för utvärdering av projektet håller på att tas fram i samarbete med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

För ytterligare information, se det bifogade PM:et.

NTF Västernorrland/Jämtlands Yrkesförarrådet

NTF Västernorrland/Jämtlands Yrkesförarrådet har tittat på samrådsunderlaget och har några funderingar.

- Vi befärar att vintertid kommer det att bli svårt om någon får stopp efter vägen då vägen inte är så bred som den är under sommarhalvåret. Hur tänker ni där?
- Polisen och räddningstjänsten, hur kommer de fram och om det är ett stopp.
- A-traktorer som får högst köra i hastighet av 30 km/tim.

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. Samtidigt vill vi att hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (till exempel arbetspendling). En positiv bieffekt vid sänkt hastighet är dessutom mindre buller och lägre utsläpp av växthusgaser, vilket går hand i hand med hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

E 14 mellan Ånge och Bräcke är en viktig sträcka för verksamheter och privatpersoner - För yrkestrafiken handlar det om en daglig arbetsplats. Lastbilsförare är det mest utsatta yrket i Sverige redan idag vad gäller olyckor och dödsfall. På E 14 sker allvarliga olyckor och det är mycket oroande. Vi anser att förslaget från Trafikverket således inte rätt väg att gå för att nå en långsiktigt hållbar, säker och funktionell infrastruktur.

Sammantaget när man ser på arbetspendlingen och den tunga trafiken synvinkeln så skulle en förbättring av vägsträckan med mitträcken var en bra lösningen. Om det skulle vara så att Trafikverket sätter upp mitträcken och höjer standarden på vägen är trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Sammantaget bör effekterna vid ett genomförande av dessa medföra betydande förbättringar av trafiksäkerheten men det måste vara genomtänkt att man ska kunna passera ett långsamgående fordon.

Svar: Trafikverket noterar att i NTF's utgångspunkt så är nollvisionen grundläggande. De synpunkter/farhågor som tas upp är vintertid hur blir det då vid ett stopp då vägen inte är lika bred som sommartid, hur kommer Polisen och Räddningstjänsten fram om det blir stopp, A-traktorer som får köra högst 30 km/tim hur blir det. Dessa synpunkter/farhågor har vi med i den fortsatta planeringen av detta utvecklingsprojekt.

Körbanan vid 1+1 sträckorna kommer körfält (3,5 m) och vägren (2,4 m) ha samma snöröjningsklass dvs på hela vägbanan ska vara lika bred både på vinter som sommar. Vägrenen är till för långsamgående typ A-traktorer ska kunna gå undan och släppa förbi övrig trafik.

Trafikverket har pågående samråd med "blåljusorganisationerna" tillsammans med Trafikverkets Drift- och Underhåll samt med Trafikverkets Trafikledningscentral (TLC).

Trafikverket kommer noga övervaka effekterna av ombyggnationen och göra eventuella justeringar om så behövs.

Utvärdering av projektet utförs av Statens väg- och transportinstitut (VTI) och startar i vinter/vår 2024 och kommer fortsätta efter ombyggnationen är färdigställd. Vad utvärderas är trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevelse, underhåll, uttryckning. Man kommer utföra trafikmätningar och titta på fokusgrupper.

Se även bilagt PM för information.

Ånge Snöskoterklubb

Ånge snöskoterklubb önskar öppningar för skotertrafik på åtminstone 3-4 ställen mest angeläget är det på de ställen där kraftledningar korsar E14.

Ånge snöskoterklubb har i dagsläget inte någon officiell snöskoterled som passerar aktuellt område men planer finns att anlägga en led som går mot Torringen och då måste passage av E14 ske.

Svar: Trafikverket anser att överfarter för snöskotrar bör planeras vid trafiksäkra platser, till exempel vid vändöglor. Det är dock viktigt att komma ihåg att varje öppning i mitträcket innebär en potentiell trafiksäkerhetsrisk, och därför måste nödvändigheten av dessa öppningar noggrant övervägas.

Under den fortsatta planläggningen av projektet kommer samråd att hållas med lokala skoterklubbar för att diskutera utformningen av nya skoterleder och eventuella ytterligare överfarter.

När det gäller St Olovsleden, som korsar E14 vid flera punkter längs sträckan, kommer Trafikverket att samråda med berörda parter om öppningar i mitträcket för att möjliggöra säkra korsningar.

För fotgängare kan det bli besvärligt att korsa vägen där det inte finns öppningar i mitträcket. Vi rekommenderar därför att man parkerar på den sida av vägen där man har sitt ärende, vare sig det gäller bärplockning eller annan aktivitet, och sedan följer vägen till sin destination.

VCK; Vikens Crossklubb

Förslag och synpunkter samrådsunderlag E14 Ånge-Bräcke

VCK Ånge, Lombäcksbanan

Förslag

1. Anlägga en c-korsning vid km 10/500 mot Lombäckens motocrossbana.
2. Flytta placering av vändslinga km 7/670 till km 10/500.

Argument 1.

Då VCK Ånge har ca 200 besökstillfällen/säsong och ca 200 medlemmar som utövar motocross bör det underlättas för klubbens verksamhet och besökare att ta sig till banan. I nuvarande plan blir det en stor försämring för besökare och framförallt ambulans. Ombyggnationen skulle drabba VCK Ånges säkerhet vid tävlingar och träning då vägen för ambulansfordon blir längre till banan och därmed även uttryckningstiden. Då motocross är en högenergiidrott och de olyckor som kan uppstå måste kunna tas om hand fort är det viktigt med kort uttryckningstid.

Argument 2.

Då banans nedfart ej kan utnyttjas för besökare österifrån i nuvarande plan utan måste åka

8 km extra för att kunna vända kommer med största sannolikhet besökare till banan ta enskild väg genom Lombäcken vid km 7/670 och trafiken genom byn bli minst 20-30 ggr större på denna väg beräknat på antal besökare per öppet dag och antal husägare i Lombäcken. Samtidigt blir sträckan för VCK Ånges ca 200 medlemmar och besökare kortare och slitaget på enskild väg genom Lombäcken betydligt mindre. Denna åtgärd gynnar samtliga berörda längs vägen samt tillgängligheten till banan för ambulansfordon.

Det vi i VCK Ånge är mycket oroliga för och ser som en stor försämring är att sträckan och därmed tiden för ambulanstransporter kommer ökas med nästan det dubbla med nuvarande plan.

Svar: Trafikverket noterar att VCK Ånge har cirka 200 besökstillfällen/säsong och ca 200 medlemmar. Att anlägga en C-korsning (med vänstervägfält) vid 10/500 mot Lombäckens motor crossbana är inte möjligt. C-korsningar på sträckan anläggs i korsningar mot allmänna vägar där trafikmängden är högre. Att flytta placeringen av vändslinga från km 7/670 till km 10/500 har vi undersökt men även detta är inte möjligt på grund att vändslingan hamnar i en växling från 2+1 till 1+1 körfält och medför även sämre avstånd mellan vändplatserna. Vid 7/670 korsar även ST Olovsleden vilket innebär också behov av öppning i mitträcken och där finns två anslutande vägar. Avstånd VCK till Östersunds sjukhus är 94 km och tar 1 timme och 20 min. Avstånd VCK till Sundsvalls sjukhus är 100 km och tar 1 timme och 16 min. Trafikverket noterar att det är lika långt och att anläggningen ligger i Västernorrlands län. Om Ambulansen kommer från Sundsvall så blir det ingen längre väg efter ombyggnad då man kan nyttja vändslingorna vid 7/670. Om Ambulansen kommer från Östersund blir det dock längre väg (5,7 km) när ambulansen ska åter från VCK mot Östersund Sjukhus. Vägsträckan från Sundsvall blir inte längre men det blir ca 2 km mer väg med sämre väglag dvs grusväg. Trafikverket kommer att se över detta till våren/sommaren när snön är borta om det finns annat alternativ och dess konsekvens.

Ensillre jaktlag

Hej,

Tack för möjligheten att få lämna information om viltövergångar.

Jag representerar Ensillre jaktlag, vi jagar från Länsgränsen och ner till Orråsen på norra sidan E14. Vi har återkommande påkörningar och tillbud. Främst älgolyckor men även hjort och rådjur. Vi ser ett viltstängsel vid en framtida ombyggnad av E-14 som viktig för att öka trafiksäkerheten samt för att minska lidandet för vilt.

Svar: Trafikverket har för närvarande inga planer på att uppföra viltstängsel längs sträckan Ånge – Bräcke. Enligt vår statistik är antalet viltolyckor på denna sträcka relativt lågt. Vägsträckan har ett relativt brett vägområde, och åtgärder som siktröjning eller avverkning i områdena vid sidan av vägen är aktuella för att förbättra sikten. Dessa åtgärder bedöms som tillräckliga för att hantera den nuvarande situationen gällande viltolyckor på sträckan. Konsekvenserna för viltet är en av de faktorer som kommer att följas upp och utvärderas efter färdigställandet.

- **Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Samråd med allmänheten har skett genom ett öppet remissförfarande. Samrådsremiss postades till 102 fastighetsägare i närområdet kring sträckan. Fastigheter inom 50 m radie från E14 samt fastighetsägare i några utpekade byar fick ett riktat brev. Samrådsunderlaget annonserades i lokaltidningarna Sundsvall Tidning, Östersundsposten och Länstidningen lördag 14 okt 2023. Samrådsunderlaget med planritningar hölls tillgängligt för allmänheten på Bräcke kommunkontor,

på Trafikverkets kontor i Östersund respektive Härnösand samt på Trafikverkets websida under remisstiden som varade under perioden 14 okt-14 nov 2023. Trafikverket inbjöd även till Öppet Hus på Bräcke Folkets Hus den 25 oktober. Ca 15 personer kom för att ställa frågor samt ett 10-tal från Bräckes Kommunledning. Ett skriftligt yttrande inkom under mötet och redovisas med övriga inkomna synpunkter från allmänheten.

Yttrande från fastighetsägare

En fastighetsägare vill ha tillgång till sin skogsfastighet och undrar om det blir några förändringar för hen. En annan fastighetsägare är rädd att deras små barn ska bli påkörda om de rymmer ut på vägen.

Svar: Trafikverket kommer att se över anslutningar till fastigheter i fortsatt projektering. Trafikverket ansvarar inte för staket på fastigheter. Fastighetsägaren får själv sätta upp staket, med beaktande av de regler som finns.

Yttranden och frågor från allmänheten

Det har inkommit 18 yttranden från allmänheten. De flesta som lämnat synpunkter ser negativt på en förändring med mitträcke på denna sträcka. Man anser att vägen är bred och fin och tror att framkomligheten kommer att minska då det blir långa sträckor med 1+1 väg. Trots att sträckan är lågtrafikerad tror man ändå att medelhastigheten kommer att sänkas till 80 km/h då man måste ligga bakom långtradare och andra fordon som bara får köra 80 km/h på de långa 1+1 sträckorna. Några anser att man bör lägga pengar på andra sträckor, som t.ex Pilgrimstad-Brunflo eller på E4 genom Nordanstigs kommun. En person tar upp frågan om fördelning av vägpenningar till de olika länen och menar att den är orimlig.

Frågor som inkommit är;

1. Om det blir färre omkörningssträckor än en vanlig 2+1 väg så kommer det väl bli köer eftersom det går så mycket tung trafik?
2. Kommer medelhastigheten för personbilar att minska?
3. Hur kommer det att bli när vägen är hårt trafikerad, t.ex. vid sportlov? Hur reagerar chaufförerna när provsträckan är slut? Blir det full gas då för att tjäna in tiden som gått förlorat.
4. Kommer fordonen att rymmas på de planerade "fickorna" som det är tänkt att den långsammare trafiken ska svänga in på och släppa förbi de andra?
5. Är vägsträckan drabbad av många olyckor? Hur är det med viltolyckor? Viltstängsel saknas och borde hellre prioriteras.
6. Hur kommer det att bli för utryckningsfordon som ska komma fram fort?
7. Hur ska bärgningsfordon och räddningstjänst andra blåljusfordon komma fram om det blir stopp pga en olycka? Det kan ju bli långa stopp eftersom det inte finns någon omledningsväg.
8. Vad händer med "Flygrakan"?
9. Hur har ni tänkt att man ska kunna passera LGF-fordon? Det kommer att bli trafikstockningar/köer pga av väghållningsfordon, klass 2- och klass 1 motorredskap samt LGF-fordon inte går att köra om.
10. E14:s totala bredd borde kunna nyttjas på ett bättre sätt! Att köra på vägrenen är på många ställen en "skumpig" och skakig upplevelse. En vägren helt i nivå och i klass med den övriga körbanan, borde på ett enkelt och påtagligt sätt öka vägens potential vad gäller utrymme och flexibilitet. Långsamtgående, breda och "udda" transporter skulle då få sitt rättmätiga berättigande på denna så strategiska väg.

11. Hastigheten på en vägsträcka måste vara rimlig annars kommer ingen att hålla den skyltade hastigheten, speciellt om det ofta inte är andra fordon på vägen, vilket är fallet på sträckan mellan Bräcke och Ånge.
12. Att bygga mitträcke på denna vägsträcka vore förödande dels för vår näringsverksamhet och övriga trafikanter. Vi åker denna sträcka med jordbrukstraktor med redskap och även boskap från tiden april till november, varav perioden september-november varannan dag. Alternativ väg fungerar ej och risken för olyckor då vi bromsar trafik är övervägande stor.
13. En del av sträckan är en del av pilgrimsleden, St Olovsleden, som utnyttjas av fler och fler för varje år. Hur påverkas de?
14. Sträckan mellan Bräcke och Ånge är en av de bästa på hela vägen till Sundsvall, och att lägga pengarna på detta verkar helt fel om det gäller att minska antalet olyckor mellan Östersund och Sundsvall.
15. Jag föreslår att först bygga om de 80 sträckor som finns, speciellt mellan Gällö och Brunflo då de framkallar flest omkörningar. Vad har ni för underlag vad det gäller olyckor på sträckan?
16. Har ni några referenser till studier för vägsträckan.
17. Om finansiering inte finns för 2+1 väg får verket avvakta tills medel finns tillgängliga.

Svar: Trafikverket genomför detta projekt enligt regeringens uppdrag att förbättra trafiksäkerheten på mindre trafikerade vägar, samtidigt som vi strävar efter att minimera påverkan på restiderna. Vårt val att förbättra säkerheten längs Ånge – Bräcke-sträckan grundar sig på behovet av att förebygga allvarliga olyckor på en sträcka som för närvarande inte uppfyller säkerhetskraven. För ytterligare detaljer, se det bifogade PM:et.

Det finns ingen sådan koppling mellan identifierade bristen E14 Pilgrimstad-Brunflo eller namngivna projektet på E4 i Nordanstig (Kongberget-Gnarp) och utvecklingsprojektet E14 Ånge-Bräcke lågtrafikerad 2+1.

Bristen E14 Pilgrimstad-Brunflo och namngivna projektet E4 Kongberget-Gnarp beslutar regeringen om. Utvecklingsprojekt E14 Ånge-Bräcke lågtrafikerad 2+1 är en trimningsåtgärd som Trafikverket råder över.

1. Köer kan uppstå tillfälligt, särskilt under högtrafik. Mitträcken minskar betydligt risken för de allvarligaste olyckstyperna på dessa vägar, speciellt mötesolyckor. Denna sträcka har en lägre trafikmängd jämfört med en typisk 2+1-väg, men vi är medvetna om andelen tung trafik och dess påverkan på trafikflödet.
2. Den längsta 1-fältsträckan är ca 13 km, hamnar man bakom en lastbil med släp precis i början av den tar det ca 1,5 min längre tid än om man inte hade haft någon lastbil framför. Hela sträckan Ånge - Bräcke tar 18,1 min för personbil och 21,7 min för lastbil med släp. Restiden kommer att variera även fortsättningsvis beroende på trafikmängd och trafikrytm. Detta kommer följas upp och utvärderas. Vad utvärderas är trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevelse, underhåll och uttryckning. Man kommer utföra trafikmätningar och titta på fokusgrupper. Vi kommer kontinuerligt att övervaka och utvärdera hur detta påverkar medelhastigheten för olika fordonstyper.
3. Trafikverket genom Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) starta utvärderingsarbete nu i vinter/vår 2024. Projektet kommer följas upp innan och efter ombyggnation. VTI:s utvärdering kommer att ge viktig information om hur trafikflödet och förar beteenden påverkas av projektet, både före och efter ombyggnationen. Detta är särskilt viktigt under perioder med hög trafikbelastning, såsom sportlovet.
4. Planerade nöduppställningsplatser är långa 40 m. Dessa är i första hand till för havererade fordon, släppa förbi utryckningsfordon eller för plogbilen. De är inte tänkta för en lastbil eller annan långsammare trafik ska stanna och släppa förbi personbilar.
5. Sträckan har haft få dödsolyckor, men varje olycka är en för mycket. De senaste 10 åren har det varit en dödsolycka på sträckan. Erfarenheter av mötesseparerad väg har mycket goda trafiksäkerhetseffekter – 70-80 minskning av antalet dödade. Med tanke på det låga antalet viltolyckor planeras inget viltstängsel för tillfället, men situationen övervakas kontinuerligt.

6. Samråd med räddningstjänsten och andra blåljusmyndigheter är en viktig del av planeringen. Vi diskuterar möjligheten för katastroföverfarer och ser över hur mitträcken påverkar utryckningsfordons framkomlighet.
Blåljusmyndigheter och även bärgare har ett arbetssätt att ta sig fram till olyckor med mittseparering. Trafikverket har pågående samråd med blåljusorganisationer och Trafikverkets drift- och underhåll samt Trafikverkets Trafikledningscentral (TLC). På 1+1 sträckorna måste framförvarande gå ut mot vägrenen då "blåljus" "begär fri väg" vilket är ett normalt beteende men än viktigare på denna typ av väg.
7. Se svar 6 angående hur utryckningsfordon hanteras.
8. När det gäller "Flygrakan" är samråd med Försvarmakten en viktig del av projektet, för att säkerställa att vägsträckan uppfyller både trafik- och försvarsbehov.
9. På 1+1 sträckorna finns det breda vägrenar (2,4 m) vilket innebär att långsamtgående (fordon konstruerade för en maxhastighet på 40 km/h) kan/ska gå undan och släppa förbi övrig trafik. Fria belagda delen på enfälts delen är (0,3+3,5+2,4) 6,2 m. Detsamma gäller att trafik måste gå undan mot vägrenen då "blåljus" organisationen "begär fri väg". Förutom vägrenen med dess bredd så planeras även nöduppställningsplatser på 1+1 sträckorna där exempelvis väghållningsfordon, för snöröjning kan gå undan eller ett fordon med haveri kan stanna.
10. Vägrenen på 1+1-sträckorna är utformad för att ge utrymme åt långsamtgående trafik (fordon konstruerade för en max hastighet på 40 km/h) och kommer att hållas i samma skick som huvudkörbanan. Se även svar nr. 9.
11. Skyltade hastighetsbegränsningar kommer att fortsätta gälla. Det är viktigt att hastighetsbegränsningarna följs för att bibehålla säkerheten på vägen.
12. Trafikverket kommer inte att förbjuda jordbruksmaskiner med redskap på aktuell sträcka men det finns risk för köbildning tidvis som vi är medveten om. Planerade nöduppställningsplatser på 1+1 sträckorna är ytor som kan nyttjas av jordbruksmaskiner med redskap för att släppa fram övrig trafik om inte vägrens bredd räcker till. Trafikverket via VTI kommer starta ett utvärderingsarbete i vinter/vår 2024 och där ingår även olika fokusgrupper.
13. Samråd pågår angående St Olovsledens korsning av E14, för att säkerställa säker passage för vandrare och cyklister. Vår bedömning är att det blir säkrare för de som nyttjar St Olovsleden.
14. Trafikverket arbetar förebyggande och metodiskt. Vi väntar inte in och gör åtgärder endast där det sker olyckor utan vi förbättrar vägnätet succesivt och metodiskt för färre dödade och allvarligt skadade i trafiken i linje med nollvisionen. Vi vet att mötteseparering är det mest effektiva vi kan ta till när vi jobbar med att höja säkerheten. Projektet mellan Ånge och Bräcke är unikt, ett utvecklingsprojekt och vi tror inte bara att säkerheten just här blir högre, utan på många andra lågtrafikerade vägar i landet, och då även sträckan mellan Östersund och Sundsvall. Det har inte varit många dödsolyckor på denna sträcka men det har varit en dödsolycka senaste 10 åren. Dödsolyckan var en mötesolycka.
15. Information om olyckor och trafikmönster på sträckan finns på projektets hemsida. De 100 miljoner kronor som är budgeterade räcker inte till åtgärder på andra sträckor på E14 ex mellan Gällö och Brunflo där vägens utformning skulle kräva mer ombyggnation för att kunna bli mötesfri.
16. Referenser till studier och ytterligare information finns på projektets hemsida och kommer att uppdateras under projektets gång.
17. Detta är ett utvecklingsprojekt som syftar till att förbättra säkerheten och minska risken för allvarliga olyckor. Vi fortsätter att anpassa hastighetsbegränsningarna efter vägens säkerhetsnivå.

// Härnösand 2024-02-13



Trafikverket, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8, Härnösand.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se