

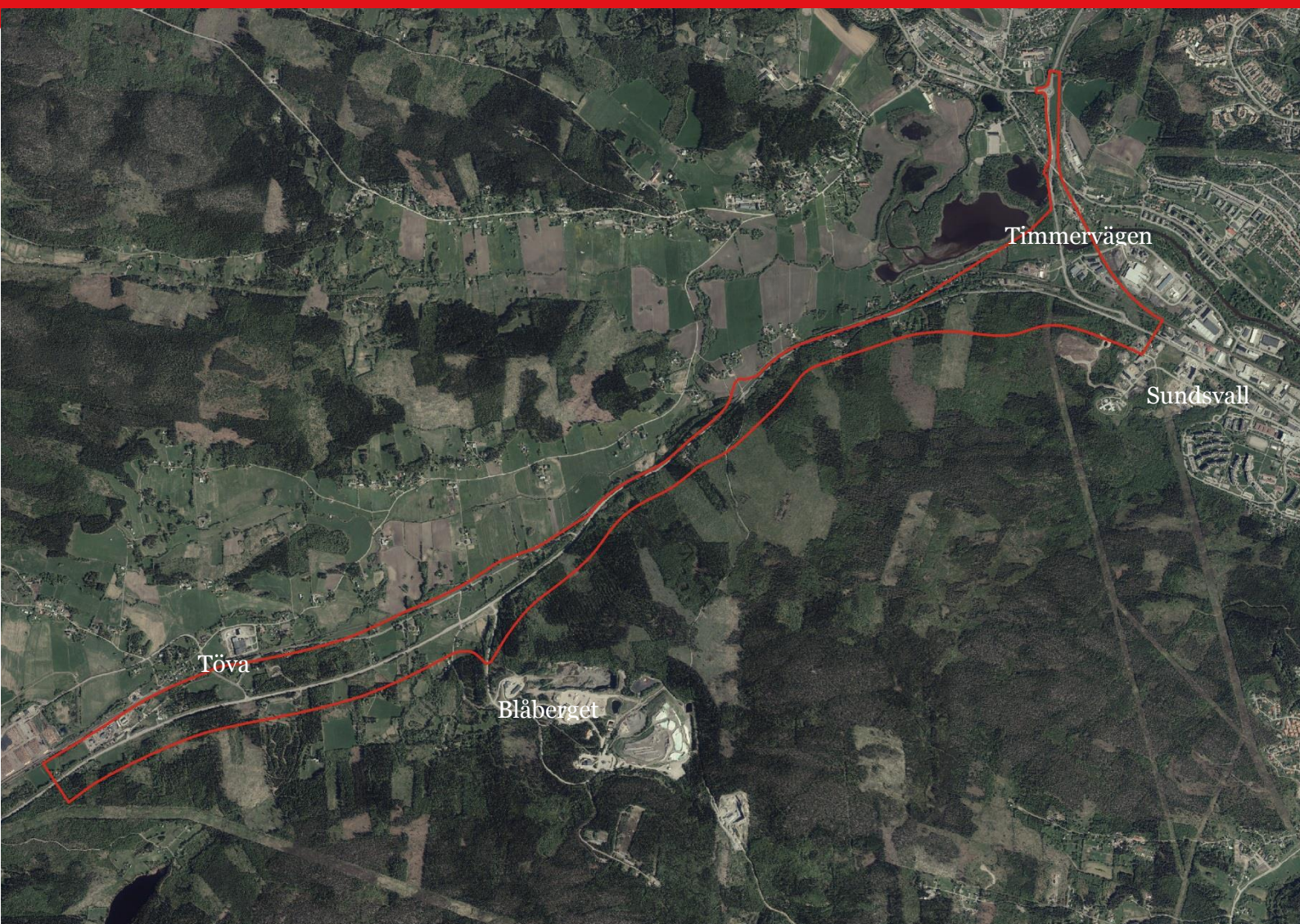
# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## E14, Timmervägen-Blåberget/Töva

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2016-01-13

Projektnummer: 145300



Dokumenttitel: E14, Timmervägen-Blåberget/Töva  
Skapat av: ÅF-Infrastructure AB  
Dokumentdatum: 2016-01-13  
Dokumenttyp: Rapport  
DokumentID:  
Ärendenummer: 2015/77249  
Projektnummer: 145300  
Version: 0.1

Publiceringsdatum:  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Anders Ågren  
Uppdragsansvarig: Ulrika Sundgren  
Tryck:  
Distributör: Trafikverket, Nattviksgatan, 871 45 Härnösand, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

Sammanfattning .....	4
Planlägningsbeskrivning.....	4
Samrådsrets .....	4
Samråd.....	5
Samråd med myndigheter och organisationer .....	5
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörd .....	22
Samråd med allmänheten .....	23
Övriga samråd .....	25

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## ***Sammanfattning***

Den 2015-08-11 hölls ett inledande samrådsmöte med länsstyrelsen i Västernorrlands län. Ytterligare ett samråd med länsstyrelsen hölls den 2015-10-14.

Med Sundsvalls kommun har Trafikverket regelbundna samordningsmöten.

Samrådsunderlaget har varit på remiss under perioden 2015-10-12 – 2015-11-16. Ett Öppet hus hölls för allmänheten den 2015-10-15.

## ***Planlägningsbeskrivning***

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

Planlägningsbeskrivningen för just det projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-06-16, 2015-10-09.

## ***Samrådsrets***

För remiss av samrådsunderlaget har allmänheten informerats via annons i dagspressen. Verksamheter, föreningar och myndigheter har dessutom informerats via utskick.

## Samråd

### Samråd med myndigheter och organisationer

Vägplaner Timmervägen – Stöde samrådsmöte Länsstyrelsen			
Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input checked="" type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-08-11	TRV 2015/77249
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		
<b>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</b>			
Första samrådsmötet i vägplaneskedet.			
Inledningsvis presenterades planprocessen för de fyra vägplanerna inklusive en övergripande tidplan.			
I övrigt diskuterades följande:			
Miljö:			
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kartering av miljöintressen som kan beröras pågår och kommer att redovisas i kommande samrådsunderlag</li><li>• Kulturarvsanalys har påbörjats för delsträcka 1 och 4 (rastplatsen).</li><li>• Yt- och grundvattenförekomster kommer att beröras av vägplanerna.</li><li>• Avseende bullerstörningar i bostäder kommer de beräkningar som görs att också beakta järnvägsbuller. Från Mittbanan och det planerade förbindelsespåret.</li><li>• Länsstyrelsen har i nuläget inga synpunkter avseende fokusområdena.</li></ul>			
Samrådskrets:			
<ul style="list-style-type: none"><li>• Länsstyrelsen påtalar att samråd behöver ske med innehavaren av täktverksamhet vid Blåberget. Utvidgning av verksamheten är under prövning.</li></ul>			
Nollalternativet:			
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nollalternativet innebär att befintlig väg fortsätter användas med normala drift- och underhållsåtgärder. Länsstyrelsen har inga synpunkter avseende detta.</li></ul>			

Arbetsmöte samrådsunderlag Bergsåkertriangeln, triangelspår Maland/upprustning Tunnadalsspåret samt E14 Timmervägen – Blåberget/Töva, Länsstyrelsen Härnösand, 2015-10-14

Samrådstyp

Möte

Skrivelse

Remiss

Annat: <Ange typ>

Samrådsinbjudan

Brev

Annons

Webb

Annat: <Ange typ>

Datum

2015-10-14

Diarienummer

TRV 2015/77249

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

Syftet med dagen är att presentera samrådsunderlagen för de tre olika pågående projekten, Maland- och Bergsåker triangelspår samt E14. Samtliga samrådsunderlag är tillgängliga för allmänheten.

#### E14:

- Projektet i helhet är indelat i tre delsträckor Timmervägen – Blåberget, Blåberget – Matfors, Matfors-Stöde. En tilläggsbeställning finns för utredning en attraktivare anslutning av Timmervägen, vilket utreds idag och framgår i samrådsunderlag.
- Naturinventering längs sträcka är gjord i sommar. Kommer en samlad anmälning för vattenverksamhet för de bäckar som berörs längs sträckan, eftersom de är små bäckar kommer det inte att krävas tillstånd.
- Samordning sker kontinuerligt mellan Bergsåker projektet och Timmerväg vilket består bland annat av underlagsmaterial, samordningsmöten, buller (väg/järnväg).
- Tider:
  - Delsträcka 1 Timmervägen-Blåberget:
  - Samråd inför BMP-beslut, 12 oktober-16 november 2015
  - Samråd om lokalisering, januari 2016
  - Beslut lokalisering, mars 2016
  - Samråd planförslaget, våren 2016
  - Granskning (utställning), vintern 2016/17
  - Fastställelsehandling våren 2017
  - Byggstart 2018
- För resterande delar; Delsträcka 2 Blåberget-Matfors, Delsträcka 3 Matfors-Stöde samt Rastplats Stöde planerassamråd inför BMP-beslut hållas december 2015/januari 2016

Samråd gällande ombyggnad av E14 delen väg 86/Timmervägen till Blåberget/Töva, Sundsvalls kommun, Västernorrlands Län

Försvarsmakten

**Samrådstyp**

- Möte  
 Skrivelse  
 Remiss  
 Annat: <Ange typ>

**Samrådsinbjudan**

- Brev  
 Annons  
 Webb  
 Annat: <Ange typ>

**Datum**

2015-11-02

**Diarienummer**

TRV 2015/77249

**Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende

**Trafikverkets kommentarer**

---

Yttrande avseende betydande miljöpåverkan samt synpunkter på samrådsunderlag gällande E14 sträckan Timmervägen – Blåberget

Sundsvalls kommun

**Samrådstyp**

- Möte  
 Skrivelse  
 Remiss  
 Annat: <Ange typ>

**Samrådsinbjudan**

- Brev  
 Annons  
 Webb  
 Annat: <Ange typ>

**Datum**

2015-11-04

**Diarienummer**

TRV 2015/77249

**Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna**

Miljökontoret anser att projektet E 14 sträckan Timmervägen-Blåberget/Töva kan medföra betydande miljöpåverkan:

Projektets karaktäristiska egenskaper:

- Projektets omfattning tilldelas större betydelse eftersom det kommer att ha effekter utmed en längre sträcka och nya markområden kommer att behöva tas i anspråk.
- Projektets förening med andra projekt har en större betydelse då projektet har koppling till angränsande infrastruktur i samma geografiska område (Bergsåkerstriangeln).

Projektets lokalisering:

- Tätbefolkade områden tilldelas större betydelse då området är en viktig länk mellan stad och odlingsbygd. Det är det enda stadsnära område som inte utgörs av berg.
- Historiskt, kulturellt eller arkeologiskt betydelsefulla markområden tilldelas mindre betydelse eftersom en fornlämning påverkas av förslaget.

De möjliga effekterna av karaktäristiska egenskaper:

- Effekternas betydelse med hänsyn till berörda områden och de allmänna intressena (t ex påverkan på rekreationsområden) tilldelas stor betydelse utifrån effekterna för friluftsliv, djurliv och lokala transporter till fots och med cykel.

Sammanvägd bedömning:

- Då ett flertal av kriterierna bedömts ha stor betydelse anses genomförandet av E14 sträckan Timmervägen-Blåberget/Töva medföra betydande miljöpåverkan. En beskrivning av miljökonsekvenserna bör därmed upprättas.

Miljökontorets synpunkter över samrådsunderlaget:

Buller - kumulativa aspekter:

- Vid passagen av Sundsvalls dalgång kommer vägen korsa ett område som redan idag är påverkat av buller. Hur den sammanlagda bullerbelastningen med den från befintlig och tillkommande infrastruktur kommer bli och hur den hanteras bör utredas och beskrivas.
- Även bullerstörning som inte regleras av normerna för ljudnivåer för bostäder bör undersökas. Delar av sträckan saknar bostäder men har ett rikt natur- och friluftsliv som påverkas negativt av långväga buller.

Landskapsanpassning:

- Där terrängen sluttar betydligt på den södra sidan av dagens E14 innebär nybyggnad att omfattande bergschakt krävs. Detta kan innebära påtagliga förändringar av det visuella intrycket av dalgångens södra sida och bör minimeras. Där det är lämpligt bör förläggning av körfälten i olika nivåer övervägas för en god landskapsanpassning.
- Nybyggnad i nytt läge innebär att tre infrastrukturstråk; järnväg, gamla E14 och nya E14, löper genom landskapet i ett brett stråk. Detta fragmenterar det upplevda landskapsrummet på den södra sidan av dalgången och riskerar att skapa långsträckta impedimentstråk. Där det är möjligt bör stråket för den nybyggda vägen utnyttja befintligt vägområde. Outnyttjade delar av befintlig E14 bör återställas till natur- eller odlingsmark.
- Dragningen av vägen bör, så långt det är möjligt, undvika intrång i kulturbygden som utbreder sig i huvudsak norr om dagens E14. Detta gäller särskilt de nya trafikplatser som ska anläggas.
- Vid Österkolsta bör väglinjen ha en låg profil när den böjer ut över dalen för att minimera den visuella inverkan över dalen. Passagen av dalbotten och Selångersån bör ske på en långsträckt landbro för att behålla och förbättra det öppna landskapsrummet där.

Samordningsaspekter med anläggandet av triangelspåret i Bergsåker:



## Utredning

- De två stråken kommer där korsas Sundsvalls dalgång i ett känsligt läge nära staden och flera riksintressen. Det är därför av stor vikt att projekten ges goda förutsättningar till linjedragning och utformning av respektive anläggning.
- Projekten ska anläggas på samma begränsande geografiska yta och bör där därför utredas integrerat för att möjliggöra samordning.
- En samordnad utredning och utformning tjänar bland annat följande syften;
  - Minimera den yta som tas i anspråk av anläggningarna.
  - Minimera tillskapandet av impedimentytor.
  - Minimera barriärverkan i landskapet genom särordning av passager och anläggningarnas utformning över Selångersån, men även västerut där vilt passerar inklusive runt bäckmiljöer.
  - Samordnad dagvattenhantering.
  - Minimera inverkan på landskapsbilden genom att samordna utformning och höjdlägen för broar, bankar och portar etc.
  - Utreda vilket av projekten (eller båda) som tillgodoser behovet av nordsydliga passager över Selångersån för gång- och cykeltrafik och viltrörelser.
  - Minimera bullerspridning genom att där det är möjligt samlokalisera väg och järnvägsbankarna och broarna så att de kan fungera som hinder för bullerspridning från det intilliggande infrastrukturstråket.
  - Förbättra möjligheten att studera respektive väg- och järnvägs linjeföring för att kunna åstadkomma god väg- respektive järnvägsteknisk standard.
  - Friare kunna studera naturligt höjdstöd där stråken ska korsas varandra.
    - En kritisk samordningspunkt rör den trafikplats som ska anordnas för E14:s anslutning mot Bergsgatan. Då trafikplatser med utformning enligt figur 5.3:6 i samrådsunderlaget för E14 kräver planskildhet innebär det faktum att E14 måste korsas Mittbanan planskilt att tre nivåer ska hanteras i landskapet. Vid samordnad linjeföring och höjdsättning är det möjligt att hantera planskildheterna med två nivåer vilket är att föredra för en god landskapsanpassning.

### E 14 och triangelspåretns funktionalitet:

- För att förbättra trafikeringsförutsättningarna för tåg via triangelspåret bör möjligheten att justera Mittbanans läge mellan Västerkolsta och triangeln utredas. Både väg E14 och järnvägen är betjänta av att ha en lägre linje när de böjer ut över Sundsvalls dalgång och korsar denna. Bl.a. för att få en god väg- respektive järnvägsteknisk standard och för att bankarna och intrånget över dalgången då kan göras mindre, men även västerut där vilt passerar inklusive runt bäckmiljöer.
- För att åstadkomma en lägre linje i landskapet över dalen bör möjligheten att sänka Mittbanans och väg E14:s läge från Västerkolsta och österut studeras.

### Anslutning mot Bergsgatan:

- Trafikverkets mål att tillskapa en attraktiv anslutning till Timmervägen är

viktigt. Då kan trafiksituationen på Bergsgatan förbättras och medföra förbättrad luftkvalitet och minskat buller längs vägen. Utformning av anslutningen enligt alternativen redovisade i figur 5.3:5 och 5.3:6 bedöms vara lämpligast för målet.

#### Passage av Selångersån:

- De öst-västliga stråken längs åns stränder och i ån är mycket viktiga för friluftsliv, djurliv och lokala transporter till fots och med cykel. Idag finns dock stora begränsningar i framkomligheten på grund av den korsande Ådalsbanan och Timmervägen som passerar på mycket smala stigar inrymda mellan vatten och brofundament. Ådalsbanan och Timmervägen sträcker sig över stora delar av dalgången och utgör svåra barriärer för öst-västliga rörelser. Den omlagda fyrfältsvägen blir ytterligare en barriär.
- Barriärverkan kommer förstärkas då det nya triangelspåret ska ledas över dalgången och nya Ådalsbanan förläggs i ett högre läge än idag för att få en bättre standard. Detta ställer mycket stora krav på att de få passager som blir kvar i dalgången ges en utformning som tillgodoser behoven av rörelser i öst-västlig riktning. Passagen bör ske på en väl tilltagen landbro som tillåter rörelser såväl norr som söder om ån och ger utrymme för naturfunktionerna i årummet och dess närmiljö.
- Om liknande hänsyn tas i de angränsande projekten triangelspåret och nya Ådalsbanan kan stråket längs ån framgent återfå en tillfredsställande utformning och förstärkas kraftigt jämfört med dagens läge. Detta skulle innebära att viktiga förbättringar säkras för framtiden för gång-/cykeltrafik, rekreations- och friluftsliv och förutsättningarna för djurlivet inom riksintresset. I den intilliggande Selångerfjärden skulle förutsättningarna för fågelliv förbättras betydligt om alla passager längs ån vidgas.
- Då Selångersån idag endast kan passerar utmed befintlig bro för Ådalsbanan av gång- och cykeltrafikanter är det viktigt att se över vilka behov av nord-sydliga passager som finns för dessa och om passage kan samlokaliseras med vägbron i detta projekt eller i angränsande projekt.
- Utredningen bör redovisa konsekvenserna av den kumulativa barriärverkan som befintlig och kommande infrastrukturutbyggnad tillsammans skapar och på vilka sätt denna kan motverkas genom utformningen såväl i detta som i de angränsande infrastrukturprojekten tillsammans.

#### Passage av vattendrag:

- Påverkan på bäckar i utredningsområdet behöver beskrivas för vägdagvatten och bäckarnas funktion som vandringsleder för vatten- och landlevande organismer. Där det är möjligt bör luftiga passager anordnas för djurliv utmed bäckarna där de passerar vägen. Risker med farligt gods ur miljö- och hälsosynpunkt måste belysas.

#### Korsande gång- och cykelvägar och vilt:

- Då utbyggnaden till fyrfältsväg med mittbarriär innebär en total barriär för korsande gång- och cykeltrafikanter bör planskilda passager anordnas för dessa.
- Identifiering av större vilts vandringar är viktigt för att utreda om passager i form av ekodukter måste anordnas utöver luftiga bäckpassager.

#### Gång- och cykelväg:

- Det är mycket positivt att projektet medverkar till förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter.
- Anordnande av gång- och cykelväg (gc-väg) föreslås ske antingen genom att en ny gc-väg anläggs eller att befintlig E 14 nyttjas vid nybyggnad i nytt läge. Då nya E 14 kommer vara vältrafikerad med trafik i hög hastighet bör lösningar för gc-vägen övervägas som är väl skilda från fyrfältsvägen, helst i ett helt eget läge. Detta för att minimera risken för att gc-trafikanterna störs av strålkastare, uppkastade regn- och snöstänk, våghållning och buller.

#### Mittbanan:

- Där linjen för Mittbanan går nära väg E14 bör möjligheterna till framtida linjerätning på Mittbanan beaktas när linjen för E14 studeras. Vid Österkolsta bör en omläggning av järnvägen i samband med föreliggande åtgärder studeras för att möjliggöra samordnad terrassering och nyttjande av höjdstöd i landskapet (se mer under samordning med triangelspår).

#### Kollektivtrafik

- Det är viktigt att belysa utveckling av kollektivtrafiken med den förestående utbyggnaden. Utredningen bör redovisa förslag på hur pendlarparkeringar längst sträckan kan anordnas för både bil och cykel.

#### Kulturmiljö:

- I Västerkolsta och Österkolsta ligger omfattande kulturbebyggelse som ingår i riksintresse för kulturmiljö samt i kommunens kulturmiljöinventering från 1999.

Bebyggelsen består av äldre jordbruksmiljöer och större bondgårdar med omgivande jordbrukslandskap. Denna rika bondebebyggelse har sina rötter i samma expansiva epok som Stenstaden tillblivelse under slutet av 1800-talet. I området kan tydliga bystrukturer läsas i form av äldre gravhögar och gårdar vilket förstärker förståelsen för landskapets ålder och har stor betydelse för landskapsupplevelsen.

Varsamhet och hänsyn bör tas till dessa värden vid val av ombyggnadsalternativ. Fornlämning finns registrerad i området vilken påverkas direkt av förslaget. Undersökning av dem bör utföras och bedömning göras av Murberget Läns museet Västernorrland

#### Friluftslivet:

- Delar av området som är inritat för vägdragning i Töva omfattar del av skidstadion som ligger i Töva. Anläggningen är föreningsdriven men får bidrag från kommunen och har stor betydelse för skidåkning och friluftslivet. Samverkan med föreningen är viktig.

I övrigt har dragningen liten påverkan på det rörliga friluftslivet.

## Trafikverkets kommentarer

### Buller:

- En bullerutredning kommer att göras enligt gällande riktlinjer där hänsyn kommer att tas till buller från både vägtrafiken i området liksom järnvägstrafiken. Vägbuller och järnvägsbuller har olika karaktär, där ekvivalentnivån är intressantast för det förstnämnda och maxnivåerna för det senare. Åtgärder på fastigheter där riktvärden överskrids kommer att utredas.
- I det fall nybyggnation är aktuell kommer bullerstörning att utredas för friluftsområden i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. I dessa definieras friluftsområden som områden i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där låg bullernivå utgör en särskild kvalitet. Bakgrundsnivån i området är låg och inga andra störande aktiviteter förekommer.

### Landskapsanpassning:

- Inpassningen av den framtida väglinjen i landskapet kommer att göras utifrån bland annat landskapsbild, men också exempelvis trafiksäkerhet, massbalans och bullerutbredning. Där kan vara möjligt att förlägga de två körbanorna i olika nivåer på delar av sträckan. Samtidigt innebär det större intrång på berörda fastigheter. Detta kommer att studeras i den fortsatta projekteringen.
- Vi studerar två alternativa lägen för framtida E14, ett i samma som befintlig E14 och ett strax söder om detsamma. Om den nya vägen byggs i samma läge som befintlig kommer det med största sannolikhet också behövas en ny parallellväg, dels för att hantera trafiken under byggtiden, dels som en framtida väg för målpunkter utmed sträckan, för gång- och cykeltrafik och som omledningsväg vid exempelvis olyckor eller större vägarbeten. Det gör att det blir stora intrång på berörda fastigheter oavsett val av alternativ. En framtida E14 i nytt läge kommer att placeras så nära befintlig väg som möjligt, för att minimera markintrång och impedimentmark mellan vägarna. Då kommer den befintliga vägen att nyttjas för gång- och cykeltrafik, omledning mm.
- Förutom vid anslutningen till Timmervägen, där tre principiellt olika alternativ studeras, kommer vägen, oavsett val av alternativ linje, att ligga på södra sidan om dagens järnväg och därför inte direkt påverka kulturbygden norr om dagens E14. Vid anslutningen till Timmervägen kan det bli aktuellt med en sträckning som passerar under E14, men i samtliga alternativ kommer vägen att vara tillbaka i befintligt läge senast vid korsningen med ett framtida triangelspår, vilket gör att det inte blir någon ytterligare påverkan norr om detta.
- Eftersom Timmervägen även i framtiden i samtliga alternativ som studeras kommer att passera Selångersån i befintligt läge och dagens bro är i gott skick planeras det inte att bygga någon ny bro.

### Samordning med triangelspåret i Bergsåker:

- Projekteringen av nytt triangelspår och ny E14 med sin anslutning mot Timmervägen sker i nära samordning, bland annat inom de områden som omnämns i kommunens yttrande. De geometriska förutsättningarna på platsen

är mycket begränsande för järnvägen, men också för vägen. Dock blir järnvägens geometri styrande vilket gör att väglösningen måste anpassas mot denna, samtidigt som anslutande vägar också måste anpassas efter den framtida väglösningen.

- Hur gång- och cykeltrafiken längs Timmervägen och över Selångersån i framtiden ska hanteras har ännu inte studerats. I den mån som vägplanen kommer att beröra Timmervägen kommer det att göras vid utformande av planförslaget.
- Om E14 förläggs i en sträckning under Mittbanan för att ansluta till Timmervägen vid triangelspåret kommer E14 att gå i stora skärningar söder om Mittbanan, vilket kommer att reducera bullerutbredningen från vägen.
- De geometriska begränsningarna på platsen medför också begränsningar i vägens standard. Exempelvis medför en ny anslutning mellan E14 och Timmervägen under Mittbanan ganska kraftiga lutningar för att ta upp höjdskillnaderna, likaså kan horisontalradierna bli så pass små att hastigheten måste begränsas till 60 km/tim.
- Avgränsningen av projektet Triangelspår Bergsåker innebär inga förändringar av Mittbanans läge i plan eller profil. I E14-projektet utgår vi därför från att Mittbanan även i framtiden kommer att ha samma linje som idag.
- I kommande skede utreds vilket av de olika alternativa anslutningarna mellan E14 och Timmervägen som samlat ger bäst måluppfyllelse, nollalternativet, befintlig cirkulationsplats, ny cirkulationsplats eller ny trafikplats. Nämnas bör dock att den finansiering som finns för projektet i avtalet mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun utgår från befintlig cirkulationsplats.

#### Passagen av Selångersån:

- Vid projekteringen av den framtida vägen kommer åtgärder för att minska barriäreffekterna att studeras. I dagsläget berör inte något av alternativen bron över Selångersån, varför det inte är aktuellt att bygga en ny bro över ån med bättre passage tvärs vägen invid ån.
- I den fortsatta projekteringen kommer gång-och cykeltrafikens behov att färdas längs Timmervägen i nord/sydlig riktning att studeras i den mån Timmervägen kommer att beröras av vägplanen.
- Då det framtida triangelspåret är en förutsättning i projekteringen av väglösningarna kommer vi att hantera den samlade barriäreffekten och åtgärder för att minska den kommer att samordnas mellan projekten.

#### Passage av vattendrag:

- Vilka åtgärder som är aktuella vid passage av de olika bäckarna kommer att studeras i varje enskilt fall. Farligt gods kommer också att beskrivas i vägplanens MKB/miljöbeskrivning.

#### Korsande gång- och cykeltrafik, vilt:

- I den mån det finns behov för gång- och cykeltrafik att korsa ny E14 kommer behovet av planskilda passager utredas. Behovet av viltpassager kommer att studeras och passager att anordnas där det är motiverat och ekonomiskt rimligt.

#### Gång- och cykelvägar:

- En framtida gång- och cykelväg planeras längs ny E14. Den kommer att vara avskild från E14-trafiken och ledas antingen längs dagens E14 eller längs en ny parallellväg.

#### Mittbanan:

- På sträckan Timmervägen-Blåberget är terrängen mycket sidlutande. En ny E14 kommer att ligga söder om Mittbanan och längre upp på sluttningen. Det finns därför ingen direkt koppling mellan schaktarbetena för vägen och en eventuell ombyggnad av Mittbanan utmed sträckan.

#### Kollektivtrafik:

- Ett av projektmålen är att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Detta görs främst genom att förbättra framkomligheten under rusningstid genom att en ny fyrfältsväg byggs. Även kollektivkörväg kan bli aktuella vid korsningen med Timmervägen. Utmed sträckan Timmervägen-Blåberget ser vi dock inga naturliga platser för pendlarparkeringar, men det kan mycket väl vara lämpligt längre västerut.

#### Kulturmiljö:

- En ny E14 mellan Timmervägen och Blåberget ligger i sin helhet söder om Mittbanan/framtida triangelspår i Bergsåker. Det gör att vägen inte kommer att innebära något direkt intrång på jordbrukslandskapet norr om järnvägen. Som underlag för bedömning av vilken påverkan som kan uppkomma och behov av anpassningar och skyddsåtgärder har en kulturarvsanalys upprättats.

#### Friluftslivet:

- Intrång på skidstadion i Töva kommer att i möjligaste mån undvikas. Trafikverket kommer att samråda med idrottsföreningen Strategen om de åtgärder som kommer att föreslås.

Yttrande E14 Timmervägen-Blåberget/Töva Medelpads Räddningstjänstförbund			
<b>Samrådstyp</b> <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<b>Samrådsinbjudan</b> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<b>Datum</b> 2015-11-07	<b>Diarienummer</b> TRV 2015/77249
<b>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</b> <p>En viktig aspekt i planeringen är anslutningen mot befintliga Timmervägen till följd av Sundsvalls kommuns förslag till att styra farligt gods flöden förbi centralorten – d.v.s. ett förbud mot genomfartstrafik med farligt gods genom centrala Sundsvall.</p> <p>Här kommer det krävas trafiksäkerhetshöjande åtgärder för Timmervägen, förslaget med fyrfilig väg E14 västerut mot Blåberget/Töva anser räddningstjänsten vara positivt för förbudsförslaget.</p>			
<b>Trafikverkets kommentarer</b> Framförda synpunkter att beaktas i den fortsatta projekteringen.			

Yttrande angående samrådsunderlag för ombyggnad av väg E14, delen väg 86/Timmervägen, Blåberget/Töva i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län. Lokalpolisområde Sundsvall			
<b>Samrådstyp</b> <input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<b>Samrådsinbjudan</b> <input checked="" type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<b>Datum</b> 2015-11-12	<b>Diarienummer</b> TRV 2015/77249
<b>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</b> Lokalpolisområde Sundsvall har ej någon erinran gällande ovan samrådsunderlag för ombyggnad av väg E14.			
<b>Trafikverkets kommentarer</b> ---			

Samrådsremiss för ombyggnad av E14 väg 86, Timmervägen – Blåberget, Töva, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Skogsstyrelsen

Samrådstyp

Möte

Skrivelse

Remiss

Annat: <Ange typ>

Samrådsinbjudan

Brev

Annons

Webb

Annat: <Ange typ>

Datum

2015-11-13

Diarienummer

TRV 2015/77249

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

Åtgärder som berör kulturlämningar bör om möjligt utföras så att skador undviks.

### Trafikverkets kommentarer

Framförda synpunkter att beaktas i den fortsatta projekteringen.

Yttrande över samrådsunderlag för E14 Timmervägen-Blåberget/Töva, Sundsvalls kommun

Länsstyrelsen Västernorrland

Samrådstyp

Möte

Skrivelse

Remiss

Annat: <Ange typ>

Samrådsinbjudan

Brev

Annons

Webb

Annat: <Ange typ>

Datum

2015-11-16

Diarienummer

TRV 2015/77249

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

- Länsstyrelsen bedömer att samtliga planerade alternativ för utbyggnad av E14 samt anslutning till Timmervägen/Bergsgatan är genomförbara
- Frågor av stor vikt i fortsatt planering av projektet är att hitta fungerande lösningar för kopplingar och anslutningar till befintliga verksamheter och bostäder i området samt utvecklingen av gång- och cykelstråk.
- Förutom anslutningsvägar kan också möjligheten till att skapa mervärden för befintliga målpunkter i området övervägas.
- Om något av alternativen innehåller åtgärder och förbättringar kopplat till Timmervägen bör detta framkomma av samrådsunderlaget, samt åtgärdernas



eventuella konsekvenser och effekter i området.

- De sammanlagda konsekvenserna under byggtiden är också en fråga som bör beaktas ytterligare inför valet av åtgärder.
- Beskrivningen av områdets fornlämningsbild är mycket kortfattad och bör ges tydligare redogörelse i samrådsunderlaget. På sidan 22 har det också skett en förskjutning i kartan, fornlämningarna är placerade ca 120 meter längre söderut än vad de borde enligt fornlämningsregistret. Detta får betydelse för vilka fornlämningar som berörs, eller inte berörs, av det angivna utredningsområdet. En jämförelse måste göras mellan ett korrekt fornlämningsskikt och listan över berörda fornlämningar.
- Utredningsområdet berör Selånger som är av riksintresse för kulturmiljö. Riksintressets värden, samt kommande åtgärders eventuella påverkan på dessa, bör beskrivas ytterligare i samrådsunderlaget.
- Av samrådsunderlaget framgår att vissa åtgärder kan komma att innebära en betydande förändring av landskapsbild. I kommande planering bör olika åtgärder studeras med särskild hänsyn till områdets landskapskaraktär samt människors möjligheter att använda och uppleva området. Detta gäller i synnerhet vid E14:s anslutning mot Timmervägen och Bergsgatan.
- I kommande planeringsskede behöver mer detaljerade underlag avseende hantering av dagvatten samt risker kopplade till översvämningar i Selångersån tas fram. Dessa bör också kopplas till förväntade effekter av klimatförändringar.
- För att beskriva den totala bullersituationen för de närboende behöver samtliga bullerkällor utredas.
- Tillkommande buller under byggtiden bör också beräknas.
- Enligt databasen för förorenade områden, EBH-stödet, finns sammanlagt sju områden som direkt eller indirekt kan beröras av utredningsområdet. En sammanställning av de områden som framkommit av sökningar i EBH-stödet biläggs detta yttrande.
- Utbyggnaden och omdragningen av E14 kommer att ske i direkt närhet till planerat triangelspår i Bergsåker, och det är viktigt att de sammanlagda effekterna av projektet avseende störningar och påverkan på exempelvis naturvärden, landskapsbild och boende i närområdet klargörs.
- Projektet bör också samordnas med projektet funktionella mittstråket, där man avser att utreda en ny järnvägssträckning av Mittbanan mellan Sundsvall och Stöde.

### **Trafikverkets kommentarer**

I den fortsatta projekteringen kommer konsekvenser och effekter av alternativa anslutningar mot Timmervägen och Bergsgatan att utredas. Parallellt med detta projekt studerar Trafikverket också vilka åtgärder som kan komma att krävas på Timmervägen till följd av planerad omläggning av E14 dit i stället för via Bergsgatan.

Beskrivning av berörda fornlämningar och påverkan på berört riksintresseområde kulturmiljö har kompletterats i samrådsunderlaget. Den felaktiga fornlämningskartan har rättats.

Som länsstyrelsen påtalar kan anslutningen E14/Timmervägen innebära stor påverkan

på landskapsbilden, beroende på val av alternativ. Detta är en av de faktorer som värderas in vid val av alternativ. I den fortsatta projekteringen kommer åtgärder för att minska barriäreffekterna att studeras och inarbetas.

Dagvattenhanteringen kommer att studeras i den fortsatta projekteringen. Inte minst är detta viktigt för de alternativ vid anslutningen E14/Timmervägen som medför stora skärningar för E14, men också utmed sträckan till Blåberget.

En bullerutredning kommer att upprättas enligt gällande riktlinjer. Både buller från statliga vägar och järnvägar kommer att beaktas. Det torde inte finnas några verksamheter med bullervillkor i tillstånd enligt 9 kap miljöbalken i anslutning till lokaliseringsområdet och det bedöms därmed inte bli aktuellt att utreda sådana bullerkällor.

Buller under byggskedet kommer att redovisas översiktligt i vägplanen. En mer detaljerad utredning av byggbuller kräver underlag avseende arbetsmetoder och tidsplanering som inte finns förrän anläggningen har detaljprojekterats och entreprenör har upphandlats.

För detta projekt är triangelspåret i Bergsåker en förutsättning. Det kommer därför att vara en del av de beskrivningar av effekter och konsekvenser som kommer att göras inom projektet. Projekteringen av de två projekten samordnas så att respektive projekts åtgärder inarbetas i varandra.

Möjligheten till eventuellt kommande justeringar av järnvägen i samband med utredning av Mittbanan mellan Sundsvall och Stöde (inom ramen för funktionella mittstråket) kommer att vägas in tillsammans med övriga aspekter i samband med optimering av väglinjen.

I övrigt kommer framförda synpunkter att beaktas i den fortsatta projekteringen.

#### Remissvar avseende Samrådsremiss

MittSverige Vatten AB

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input checked="" type="checkbox"/> Brev	2015-11-16	TRV 2015/77249
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		

#### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

Befintliga ledningar:

1. Inom utredningsområdet finns befintliga VA-ledningar. Detta måste beaktas vid framtida utformning av områdena i anslutning till vägområdet. Vi önskar att

komplettering av information gällande utformning och höjdsättning för att bättre kunna analysera hur planen påverkar våraledningar.

2. Vi vill godkänna de eventuella ledningsåtgärder som kommer att vidtas innan omläggning kan ske. Vid en ledningsflytt bekostas det av Trafikverket.

Dagvattenavledning:

3. Det är viktigt att man planerar markhöjder och ytor så att man kan ta hand om dagvatten på ett långsiktigt hållbart sätt. Det är viktigt att utforma hållbara lösningar för de vattendrag som passerar och i största utsträckning efterlikna naturliga system enligt Sundsvalls dagvattenstrategi.

### Trafikverkets kommentarer

Befintliga ledningar:

- Då projekteringen ännu är i ett tidigt skede kan påverkan på befintliga ledningar ännu inte bedömas. Vid den fortsatta projekteringen kommer ytterligare samråd att behövas angående eventuell påverkan och vilka åtgärder som kan behöva vidtas. Vem som bekostar eventuell ledningsflytt beror på om ledningen ligger inom befintligt vägområde eller inte.

Dagvattenavledning:

- I den fortsatta projekteringen kommer omhändertagande av dagvatten att studeras och åtgärder att inarbetas i vägplanen.

Fortsatt samråd kommer att ske i samband med den fortsatta projekteringen.

Remissvar ombyggnad av E14 deken väg 86

Lantbrukarnas Riksförbund

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input checked="" type="checkbox"/> Brev	2015-11-16	TRV 2015/77249
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

1. Anslutningsvägarna måste ta hänsyn till att jord- och skogsbruksmaskiner är långsamma och påfartsvägar bör av den anledningen vara tvåfiliga, alternativt att påkörningsfiler anläggs för att uppnå en för alla säker trafikmiljö.
2. Korsningen vid Blåbergets avfallsanläggning är hårt trafikerad. De flesta fordon med ärende till Blåberget kommer att göra en vänstersväng. Även om en avfartsfil anläggs bör möjligheten till en planfri korsning noga övervägas.

3. Trafiken till avfallsanläggningen är tidvis så intensiv att det bildas kö för vänstersvägande fordon. Vid en planfri korsning undanröjs säkerhetsrisken med trafikens farligaste manöver.
4. Jord- och skogsbruk är enligt 3 kap. 4 § MB av nationell betydelse. Brukningsbar jordbruksmark får tas i anspråk för annan användning endast om den behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att ta annan mark i anspråk.
5. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra rationellt skogsbruk.
6. Området kring Selångersfjärden och västerut är av länsstyrelsen utpekad som ett bevarandevärd odlingslandskap.

### Trafikverkets kommentarer

Framförda synpunkter att beaktas i den fortsatta projekteringen. För anslutningen mot Blåbergets avfallsanläggning utreds en trafikplats med planskildhet.

Yttrande till samrådsremiss för ombyggnaden av E14 delen väg 86/ Timmervägen – Blåberget/Töva i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län  
Sveriges Åkeriföretag Norr, Sundfrakt

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input checked="" type="checkbox"/> Brev	2015-11-13	TRV 2015/77249
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input type="checkbox"/> Annons		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

1. Vi förordar att det blir en korsning kombinerad både för Blåberget och Töva, placerad vid Blåberget. Den korsning som idag finns vid Töva är undermålig och svår att komma ut från, vilket skapar trafikfarliga situationer, i synnerhet för de trafikanter som kommer från "Matforshället" in mot Sundsvall. Helst skulle vi se en planfri korsning vid Blåberget med tydliga på- och avfarter, för att öka trafiksäkerheten ytterligare.
2. Vi ser positivt på att försöka särskilja gång- och cykeltrafik från den motoriserade trafiken för att öka samtliga trafikanters säkerhet och förbättra framkomligheten.
3. Vi anser att i samband med denna upprustning längst E14 måste man även vidta åtgärder längst Timmervägen och då främst vid Birsta för att få en fungerande trafikinfrastruktur.
4. År 2012 var lastbilar inblandade i 18% av dödolyckorna på väg. Därför är det viktigt att vägarna utformas så det finns utrymme för tung trafik att färdas på ett smidigt och trafiksäkert sätt utan onödiga stopp och/eller skarpa kurvor som ökar riskerna för olyckor samt ökar miljöbelastningen och skapar ett onödigt slitage på fordonen.
5. För att ha ett fungerande och levande näringsliv och handel förutsätts att nyttotrafik kan komma fram till avnämarna. Utifrån vårt perspektiv så förespråkar vi lösningen

enligt figur 5.3:2 eller 5.3:3 på sid 27 i samrådsunderlaget. Korsningen Timmervägen-Bergsgatan bör sammanlänkas enligt förslagna lösningen 5.3:5 eller 5.3:6 på sid 27 i samrådsunderlaget. Dock är det viktigt att tänka på och ta hänsyn till eventuella höjdskillnader och att man inte konstruerar för branta och för snäva på- och avfarter och cirkulationsplatser bör vara väl tilltagna och vara genomtänka för tung trafik. Idag behöver det ibland "genas" över mittdelen i rondellen, då de är för snålt tilltagna samt har en fel dosering som riskerar att ekipage välter.

#### **Trafikverkets kommentarer**

Synpunkterna kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen. Vid Blåberget utreds en trafikplats med planskildhet. En översyn av möjliga åtgärder längs Timmervägen fram till Birsta pågår parallellt med detta projekt. Vid utformningen av korsningar och cirkulationsplatser tas hänsyn också till den tunga trafikens förutsättningar. Analyser av korsningskurvor kommer att göras och i cirkulationsplatser kan "smitfiler" anläggas så att trafiken mellan angränsande ben inte behöver in i cirkulationen och tappa fart. Detta kan bli särskilt viktigt vid exempelvis anslutningen E14/Timmervägen där höjdskillnaden är stor och lutningarna kan bli kraftiga beroende på val av lösning.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörd

Synpunkter från Rotab			
<b>Samrådstyp</b> <input checked="" type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<b>Samrådsinbjudan</b> <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<b>Datum</b> 2015-10-15	<b>Diarienummer</b> TRV 2015/77249
<b>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</b> Byggföretaget Rotab med 8 anställda har förråd och kontor på fastigheterna Västerkolsta 4:30 och 4:31 Man önskar vara kvar.			
<b>Trafikverkets kommentarer</b> Möjligheterna till att ha fortsatt verksamhet på fastigheterna kommer att studeras i den fortsatta projekteringen.			

## Samråd med allmänheten

Samråd Synpunkter			
Boende			
Samrådstyp <input checked="" type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2015-10-15	Diarienummer TRV 2015/77249
<b>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</b>			
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Anslut gamla E14 med terminalvägen västerut. Det är den bästa förbindelsen med Töva By.</li><li>2. Om man promenerar finns endast E14 att tillgå</li><li>3. I dagsläget får vi köra ca: 2 km extra om vi ska till Sundsvall</li></ol>			
<b>Trafikverkets kommentarer</b>			
Anslutande vägars placering kommer att studeras i den fortsatta projekteringen.			

Samråd synpunkter			
Boende			
Samrådstyp <input checked="" type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Samrådsinbjudan <input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	Datum 2015-10-15	Diarienummer TRV 2015/77249
<b>Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna</b>			
Vid ombyggnad av E14 måste hänsyn tagas till tillgängligheten av vår skog söder om vägen. Anslutningsväg som kan användas för egna behov och virkestransporter med timmerbil, och virkesupplägg, bör byggas. Lämplig anslutning för väg över järnvägen från fastigheten till E14, busshållplats, bullervallar mm.			

### Trafikverkets kommentarer

Frågor rörande åtkomst till mark och väganslutningar kommer att studeras i den fortsatta projekteringen.

### Samråd synpunkter

Boende

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input checked="" type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input checked="" type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	2015-10-15	TRV 2015/77249

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

1. Flyttning av vägport c:a 50 m västerut från den ÅF ritade. Orsak till detta är bl.a. den att den genomborrar E14 på det djupaste stället – höjdskillnad befintlig vägbana – åkermark – som störst där.
2. Bredda vägen E14 någon meter söderut i samma längd som av och påfartsvägarnas längd på södra sidan. Detta bör inte vara något problem då plats finns.

### Trafikverkets kommentarer

Synpunkterna avseende anslutningen vid Töva kommer att beaktas studeras i den fortsatta projekteringen.

### Samråd Väg E14 Timmervägen- Blåberget/Töva, Diarienummer TRV 2015/77249

Boende

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte <input type="checkbox"/> Skrivelse <input checked="" type="checkbox"/> Remiss <input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Brev <input type="checkbox"/> Annons <input type="checkbox"/> Webb <input checked="" type="checkbox"/> Annat: e-post	2015-11-05	TRV 2015/77249

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

Har läst igenom handlingarna utan att se någon konsekvens analys ang. viltstängsel eller viltövergångar på planerad sträcka. Ska det vara så eller har jag missat något



### Trafikverkets kommentarer

Viltstängsel är tänkt att sättas upp längs sträckan. Behov och konsekvenser studeras närmare i samband med upprättandet av vägplan, tillsammans med behovet av eventuella viltpassager.

### Vägutredning E14 Töva

*Synpunkt med namninsamling (58 namn)*

Samrådstyp	Samrådsinbjudan	Datum	Diarienummer
<input type="checkbox"/> Möte	<input type="checkbox"/> Brev	2015-11-13	TRV 2015/77249
<input type="checkbox"/> Skrivelse	<input checked="" type="checkbox"/> Annons		
<input checked="" type="checkbox"/> Remiss	<input type="checkbox"/> Webb		
<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>	<input type="checkbox"/> Annat: <Ange typ>		

### Sammanfattning av yttrandet/synpunkterna

Alla förslag att även trafiken från Stena Metall och övriga industrin också ska ledas genom byn är svårt att föreställa sig som förslag då det är möjligt att leda all tung trafik närmaste väg ut på E14 via tpl Berg. Genom att planera fram till tpl Berg istället för tpl Töva kan vi förbättra miljön istället för att försämra, och även få en helhetslösning för både tung trafik och personbilstrafiken i Töva.

Alternativet att ta sig från byn till E14 är under viadukten där timmerbilarna idag kör, vilket är en väldigt riskabel väg att gå. Om timmerterminalen får en utfart via tpl Berg skulle viadukten kunna användas som passage till E14.

### Trafikverkets kommentarer

Synpunkterna kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen. Gräns för denna vägplan och nästa etapp (delsträcka 2) av E14 är ännu ej slutgiltigt beslutad, men korsningen i Berg kommer att ligga på delsträcka 2 och hanteras i den vägplanen.

### Övriga samråd

Information om projektet publiceras löpande på Trafikverkets webbsida. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt där under hela remisstiden.

Ulrika Sundgren

projektledare

Bilagor



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 871 45 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8, Härnösand  
Telefon: 0771-921 921

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)