

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E14 Framtida läge i Sundsvall

Sundsvalls kommun, Västernorrlands Län

Vägplan 2019-05-24

Projektnummer: 152637



Trafikverket

Postadress: 871 45 Härnösand

E-post: ulrika.sundgren@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2019-05-24

Ärendenummer: TRV 2016/107713

Version: 0.1

Kontaktperson: Ulrika Sundgren, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	4
SAMRÅD	4
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	9
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
Samråd med allmänheten	24

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

Sammanfattning

Samrådsredogörelsen redovisar de samråd som hållits i vägplanen för E14 Framtida läge i Sundsvall. Ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Västernorrlands län har genomförts. Synpunkter som framfördes berörde bl.a. lokaliseringsutredningen, biotopskydd samt underlag som är viktiga att ta med sig i projektet. Vägplanens samrådsunderlag har varit utställt under perioden 2019-02-25--2019-04-05 och gjordes tillgängligt på Trafikverkets webbplats och på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand. Remissbrev skickades ut till en utökad samrådskrets enligt sändlista. Många synpunkter har kommit in via e-post och brev till Trafikverket under denna period.

Projektets planlägningsbeskrivning, där projektets gång kan följas, har från och med den 15 december 2018 funnits på projektets hemsida.

Planlägningsbeskrivning

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

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-12-15, 2019-02-21.

Samrådskrets

Samrådskretsen har bestämts utifrån Trafikverkets rutiner och ledningsdokument. De som bland annat berörs, eller kan komma att beröras, av projektet är:

- fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk,
- samfällda mark- och vattenområden där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk,
- nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet eller utrymme som kan komma att tas i anspråk,
- fastigheter med bostadsbyggnader som utsätts för buller över riktvärden för vägtrafikbuller/trafikbuller,
- fastigheter vars utfart till allmän väg planeras ändras.

- fastigheter som kan beröras av indragning av väg,
- gemensamhetsanläggningar och därmed jämställda vägsamfälligheter och vägföreningar.

Ovanstående berörda har i skedet för samrådsunderlaget informerats om samrådet via annonsering i dagspress och på Trafikverkets hemsida.

I samrådskretsen ingår förutom länsstyrelse, kommun och kollektivtrafikmyndigheten även övriga intressenter och myndigheter, lokala organ, föreningar med flera.

Trafikverket har utgått från att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan när man tagit fram samrådskretsen för samrådsunderlaget, och därför är samråd med utökad krets aktuell enligt miljöbalken.

Samråd

Samråd med Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Sundsvalls kommun och berörda ledningsägare sker kontinuerligt under projektets gång.

Nedan finns en sammanfattning av de samråd som hållits och de synpunkter som kommit in under vägplanarbetet. Synpunkter och minnesanteckningar som kommit in från samråd finns diarieförda hos Trafikverket på diarienummer TRV 2016/107713.

Samrådsunderlag

Ett samrådsunderlag har tagits fram för Vägplan E14 Framtida läge i Sundsvall, daterad 2019-01-04. Ett samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har utförts med utökad samrådskrets. Samrådsunderlaget gjordes tillgängligt på Trafikverkets hemsida och på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand den 2019-02-25. Samrådet har annonserats i dagspress, Sundsvalls tidning den 2019-02-23.

I annons och i remissbrev framgick att samrådsunderlaget även fanns tillgänglig i receptionen på Sundsvalls kommun. Handlingen fanns dock aldrig som fysiskt dokument i kommunens reception men de som efterfrågat samrådsunderlaget hos kommunen har i stället erbjudits att få handlingen skickad per post.

Samråd med allmänheten gällande samrådsunderlaget har gjorts genom annonsering i dagspress enligt ovan.

Under samrådsperioden, som pågick under 6 veckor, fr.o.m. 2019-02-25 t.om. 2019-04-05 kom flertalet synpunkter in. Synpunkter som kommit in efter samrådsperiodens slut finns också medtagna i samrådsredogörelsen. Nedan finns en sammanfattning av synpunkterna samt Trafikverkets bemötande och hantering av dem.

Samrådshandling

En samrådshandling - val av lokalisering kommer att tas fram under hösten 2019. Handlingen planeras att ställas ut under perioden hösten år 2019/vintern år 2020.

Samråd med berörd länsstyrelse

2018-11-06, Informationsmöte, länsstyrelsen Härnösand.

Samrådet hölls hos Länsstyrelsen i Västernorrlands län. På samrådet presenterade Trafikverket bakgrunden till projektet, projektmål, vilka åtgärder som planeras, tidplanen och identifierade miljöintressen inom utredningsområdet. Presentationen gjordes utifrån en Powerpoint, som efter mötet sändes till länsstyrelsen tillsammans med minnesanteckningar från mötet.

Synpunkter som framfördes berörde bl.a. lokaliseringsutredningen och det viktiga i att trycka på de miljöintressen som blir alternativavskiljande samt att motiven till bortval blir tydliga i planläggningsprocessen. Länsstyrelsens synpunkter berörde också att det generella biotopskyddet ska beaktas samt att Sundsvalls kommun har genomfört en skyfallsanalys som är viktig att ta med sig i projektet.

Trafikverket kommenterar:

Orsakerna till bortval och de parametrarna som skiljer alternativen åt kommer att förklaras i de handlingar som tas fram. Det generella biotopskyddet kommer att hanteras i kommande skede. Skyfallsanalysen kommer att hämtas från kommunen och tas med när vägplanen tas fram.

2019-04-15, Skriftligt yttrande samrådsunderlag

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på områden som bör utvecklas eller revideras inför samråd och beslut om betydande miljöpåverkan:

Miljökvalitetsnormer för vatten

- Kommande vägplan behöver på ett fördjupat sätt redovisa status för vattenmiljöer som berörs för de olika utredningsstråken samt redovisa skyddsåtgärder med mera för berörda vattenområden samt möjligheter att uppnå miljökvalitetsnormer för de vattenförekomster som berörs.

Klimatanpassning

- Det är viktigt att i tidigt skede i vägplanen beskriva hur utredningsstråken påverkas av ett förändrat klimat. Som underlag finns: *"Framtidsklimat i Västernorrlands län"*, *"Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys"* samt *"Vägledning, ras, skred och erosion"*.
- Det saknas beskrivning för den ökade mängd dagvatten vid höga flöden och dess negativa påverkan på flödesutjämnare, som utgörs av till exempel våtmarker och naturliga vattendrag. Länsstyrelsen ser fram emot ett resonemang utifrån ett ekosystemtjänstperspektiv.
- Länsstyrelsen saknar även en koppling till Trafikverkets egna klimatanpassningsstrategi från 2014. Där framgår att negativa följder av klimatet ska förebyggas genom att skapa robusta anläggningar.

Kulturmiljö

- Länsstyrelsen anser att stråk S3 är olämpligt utifrån 3 kap miljöbalken och 2 kap kulturmiljölagen. För övriga alternativ, utom O/O+, kommer det bli nödvändigt med en arkeologisk utredning för att göra hela fornlämningsbilden känd.

Naturmiljö

- Artskyddet behöver tas hänsyn till tidigt i framtagandet av vägplanen. Artdataportalen är ett värdefullt underlag, men nämns inte i samrådsunderlaget. I kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver påverkan på skyddade arter anges för alla lokaliseringar. Negativ påverkan på skyddade arter bör undvikas genom anpassningar och skyddsåtgärder. Dispens från artskyddsförordningen bör sökas tidigt innan alternativ är bortvalda.
- Trafikverket behöver ta reda på vilka tillstånd och anmälningar enligt miljöbalken (1998:808) som behövs. Vid passage av naturreservat kan det krävas dispens från reservatsföreskrifter. Vid passage av sjöar och vattendrag och vid sänkning av grundvattennivåer kan det krävas tillstånd för vattenverksamhet.
- Tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken krävs för att vidta åtgärder som på ett betydande sätt påverkar miljön i ett Natura 2000-område. Trafikverket behöver i ett tidigt skede bedöma hur alternativen kan påverka Natura 2000-områden. Innan val av korridor ska det utredas om sådant tillstånd krävs. En vägplan med betydande påverkan på Natura 2000-område kan inte fastställas innan tillståndsfrågan har prövats. Det är en fördel om samrådsunderlaget utformas så att det även uppfyller kraven på tidigt samråd i Natura 2000-ärendet. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla de uppgifter som behövs för prövningen enligt 7 kap 28 a och 29 §§ miljöbalken.
- En planerad vägs påverkan på ett biotopskyddsområde enligt bestämmelsen i 7 kap 11 a § miljöbalken hanteras under det samråd som krävs i planeringsprocessen enligt väglagen. Frågan om eventuell skada på ett biotopskyddsområde ska tas upp tidigt i processen. Enligt 14 § väglagen ska en väg byggas så att syften med gällande naturvårdsföreskrifter för ett område inte motverkas. Trafikverket behöver i samrådet redovisa de uppgifter som behövs för att länsstyrelsen ska kunna bedöma om åtgärderna vid byggande av den planerade vägen kan genomföras trots det generella biotopskyddet. Länsstyrelsen anger flertalet punkter som Trafikverket ska redovisa gällande biotopskydd.
- De branta delarna längs nedre Ljungan är riksintresse och är viktiga landskapsformer. Bland huvudkriterierna finns ”Områden med sällsynta naturtyper, hotade eller sårbara biotoper och arter” och ”Område med mycket rik flora och fauna.” Detta bör kompletteras i texten i avsnitt 4.5.1 riksintressen.

Förorenade områden

- Föroreningar ska hanteras i den fortsatta planeringen. I kommande skede bör avsnitt 4.5.8 kompletteras med hur avgränsningarna gällande identifierade förorenade objekt från EBH-stödet genomförts för projektet. Länsstyrelsen anger identifierade förorenade områden som gäller för utredningsstråk S1 och S3 och som ska kompletteras till kommande skede.

Grön infrastruktur

- Länsstyrelsen färdigställer under våren 2019 handlingsplanen för grön infrastruktur. Den limniska värdetrakten (utpekad av Naturvårdsverket och länsstyrelsen) nedre Ljungan berörs av vägplanen.
- Länsstyrelserna tog 2016 fram en bullerutredning ”Ostörda områden” som kan vara ett stöd i arbetet med bullerpåverkan.

Friluftsliv

- Länsstyrelsen saknar beskrivning av de nationella målen för friluftslivet. Tätortsnära natur är en stor tillgång för de boende i Sundsvall. Därför är det särskilt relevant att beskriva målsättningarna för friluftsliv. Flera av de olika utredningsstråken påverkar rekreations- och friluftslivet negativt.
- Det globala målet för hälsa och välbefinnande bör inkluderas i figur 5. De olika utredningsstråken innebär minskade möjligheter för rekreation och friluftsliv och därmed minskade möjligheter till god folkhälsa och välbefinnande.
- Länsstyrelsen saknar beskrivning av de områden som är utpekade som grönstråk och/eller kärnområden för natur och friluftsliv i Sundsvalls översiktsplan.
- En ny vägsträckning enligt utredningsstråk S och S3 riskerar att medföra märkbar skada på riksintresset för friluftsliv både för Sundsvalls södra bergsområden samt Nedre Ljungan. Det är viktigt att Trafikverket redogör för hur de olika alternativen kommer att påverka värdena i riksintresset.

Jordbruksmark

- Länsstyrelsen saknar redovisning av och resonemang kring påverkan på det aktiva jordbruket utifrån att det är ett allmänt intresse och vad de olika utredningsstråken kan få för konsekvenser.

Trafikverket kommenterar:

Miljökvalitetsnormer för vatten, Klimatanpassning

En fördjupad beskrivning av miljökvalitetsnormer för vatten kommer att redovisas i kommande skede, i det ingår att beskriva möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för nämnda vattenförekomster.

Klimatsanpassning vid förändrat klimat samt risker med ökade flöden kommer att redovisas i kommande skede. Ett resonemang kring ekosystemtjänster rörande ökande mängd dagvatten kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen. Kopplingen till klimatanpassningsstrategin hanteras genom att det kommer att finnas ett kapitel kopplat till klimatanpassning i kommande handling.

En ekosystemtjänstanalys kommer inte att tas fram, då detta inte ingår i en traditionell vägplan med miljökonsekvensbeskrivning. Analysen skulle inte vara avgörande för val av lokalisering.

Kulturmiljö, naturmiljö

Synpunkterna beträffande kulturmiljö kommer att beaktas i kommande skede.

Synpunkterna beträffande artskyddet beaktas i kommande skede. Berörda skyddade arter enligt artdataportalen samt dess påverkan kommer att beskrivas i samrådshandlingen för val av lokalisering samt diskuteras i samråd med länsstyrelsen.

Information angående de branta slänterna och dess naturvärden för riksintresset nedre Ljungan kompletteras i samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, BMP.

Vilka tillstånd och anmälningar som kan komma att behövas för utredningsstråken och dess påverkan på Natura 2000-områden kommer att redovisas i nästa skede och diskuteras i samråd med länsstyrelsen.

Synpunkterna beträffande biotopskydd hanteras i kommande skede och diskuteras i samråd med länsstyrelsen. I vägplaneskedet ska en fältinventering göras för att identifiera områden som omfattas av det generella biotopskyddet.

Förorenade områden, grön infrastruktur, friluftsliv, jordbruksmark

Synpunkterna gällande förorenade område hanteras i kommande skede. Potentiellt förorenat område med ID: 178582 bedöms ej beröras av projektet men framgår ändå i kartan i samrådsunderlaget. Övriga objekt som länsstyrelsen noterar finns beskrivet översiktligt i samrådsunderlaget. I kommande skede kommer metod för avgränsningar samt de potentiellt förorenade områden som berörs beskrivas mer utförligt.

Hänvisade handlingar som berör grön infrastruktur och bullerutredning tas hänsyn till i kommande skede. De nationella målen för friluftsliv samt alternativens påverkan på riksintresset för friluftsliv kommer att hanteras i nästa skede. Det globala målet för hälsa och välbefinnande inkluderas i figur 5 i samrådsunderlaget, målet är redan beskrivet i text.

För utpekade grönstråk och områden för natur- och friluftsliv kopplat till Sundsvalls översiktsplan, så kommer komplettering av detta göras i samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, BMP.

Jordbruksmark

Samrådsunderlaget kommer att kompletteras med en redovisning av och resonemang kring påverkan på det aktiva jordbruket.

Samråd med berörd kommun

Under projektets gång, med start i september 2018, hålls kontinuerliga möten mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun där aktuella frågor diskuteras. Mötena behandlar frågor som rör projektets framdrift och vilka aktiviteter som behöver samordnas.

2018-10-09, e-post stadsbyggnadskontoret

Samrådet skedde via mailkorrespondens med stadsbyggnadskontoret angående nederbördshävning. Syftet var att klargöra hur denna effekt påverkar utredningsområdet, som berör E14:s nuvarande sträckning via Bergsgatan. Det framkom bland annat att nederbördshävningen förstärker nederbördsintensiteten med 20-40 % över centrala Sundsvall.

Trafikverket kommenterar:

Informationen tas med till det fortsatta arbetet i samrådshandlingen. Underlaget är betydelsefullt utifrån avvattningsspektivet.

2018-10-10, möte med gatukontoret och stadsbyggnadskontoret

Mötets syfte var att säkerställa vilka styrande dokument som gäller för dagvattenhantering och även inhämta information om pågående arbete med kommande dagvattenstrategi. Mötet handlade även om ansvarsgränsen mellan kommunen och vattenbolaget, nederbördshävning, klimatfaktor, samsyn gällande projektets omfattning, driftserfarenheter för E14:s nuvarande

sträckning via Bergsgatan samt behov av rening av dagvatten. Synpunkter som kom fram presenteras här nedan:

- Kommande dagvattenstrategi är under framtagande och kommer vara en del av den framtida dagvattenplanen (Preliminärt klar hösten 2019) vilket faller under VA-planen. Dess påverkan på projektet är inte identifierat i dagsläget.
- Flera områden i staden har problem med instängda områden och vattennivåer i samband med stora regn. Bl.a. Sandbergsbäcken är en problempunkt, med ansamling av naturmaterial vid inloppet.

Trafikverket kommenterar:

Informationen och synpunkterna tas med till det fortsatta arbetet i samrådshandlingen. Underlaget är betydelsefullt utifrån avvattnings- och det hydrologiska perspektivet.

2018-11-16, möte med representanter från Sundsvalls kommun, stadsbyggnadskontoret och MittSverige Vatten & Avfall

Mötets syfte var att ta del av underlag gällande befintliga avvattningsanläggningar i anslutning till utredningsstråken som ägs av MittSverige Vatten & Avfall samt generella driftserfarenheter och förutsättningar kopplat till avvattning. Projektets bakgrund, syfte och tidplan presenterades. Synpunkter som framkom redovisas här nedan:

Södra utredningsstråken:

- Stråket Timmervägen- Stockvik (S1+S) samt stråket med nysträckning Blåberget-Stockvik (S2+S): Sandbergsbäcken har problem nedströms stråket. Exploateringsplaner finns i anslutning till Svartjärnsbäcken vid anslutning till trafikplatsen i Stockvik.
- Stråket Matfors Nolby (Tunavägen)(S3+S): Vattentäkterna Köpmanudden, Grönsta och Nolby måste skyddas. Inom stråket finns skred- och urspolningsrisker. En utbyggnad av vägen skulle kunna innebära möjligheter att bygga ut ledningsnäten från vattentäkterna. I och omkring Matfors finns flera avloppspumpstationer som kan påverkas av en byggnation. Befintlig väg avvattnas via vägdiken och trummor. Inga anläggningsdelar är direkt kopplade mot MittSverige Vatten & Avfall eller kommunens ledningsnät.

Norra utredningsstråken:

- Stråket Timmervägen (Nacksta-Birsta)(N3+N): Befintlig väg avvattnas via vägdiken och trummor. Inga anläggningsdelar är direkt kopplade mot MittSverige Vatten & Avfall eller kommunens ledningsnät. Birstaområdet har hög belastning på befintligt nät och nedströms området så finns erosionsproblem längs med Ljustabäcken.
- Stråket Hulivägen (N1+N): Få anläggningsdelar är direkt kopplade mot MittSverige Vatten & Avfall eller kommunens ledningsnät. Dessa delar är förlagda intill trafikplats Gärdedalen.
- Nysträckning (Huli alt. Gudmunnsbyn- Övre Bosvedjan) (N2+N): Ljudsalsbäcken får inte påverkas negativt av en byggnation. Det finns förslag på byggnation av bostadsområde i närheten av Kullsåsen.

Trafikverket kommenterar:

Informationen tas med i det fortsatta arbetet.

2019-04-25 Skriftligt yttrande på samrådsunderlag

Trafikverket gav Sundsvalls kommun tillåtelse att inkomma med yttrande på samrådsunderlaget den 25 april istället för 5 april pga. bl.a. olika nämndsmöten.

En översyn av översiktsplanen har påbörjats och en anpassning av utvecklingsförslag och valet av framtida E14 bör göras möjligt.

Sundsvalls kommun har inkommit med följande synpunkter på samrådsunderlaget:

Övergripande

- Det är viktigt att Trafikverket hittar finansiering för att dra E14 genom Sundsvall i ett nytt läge.
- En ny framtida E14-dragning bör ta hänsyn till de stora infrastruktursatsningar som nu genomförs i och omkring staden. Däribland väl fungerande kopplingar för vägtransporter ut mot Sundsvalls hamn och logistikpark.
- En hel del viktig information saknas inför kommande jämförelse av lokaliseringalternativ. Det är viktigt att man i kommande skede även fokuserar på strukturella samband.
- Alternativ som antingen inte uppfyller projektmålen eller medför orimliga miljökonsekvenser bör uteslutas i ett tidigt skede.

Sundsvalls kommun hänvisar till dokument som bör användas i kommande skede, såsom Översiktsplan Sundsvall 2021, Kommunens gällande parkeringspolicy, Åtgärdsprogram för friskare luft, Resvaneundersökning 2016, Kommunens planer på utbyggnad av GC-nätet, skyfallskartering och dagvattenplaner, Stadsvision Sundsvall och Natur- och friluftspan.

Sundsvalls kommun önskar även kompletteringar av angränsande projekt såsom Lokaliseringsutredningen för ny E14, Passager av järnvägen genom centrala Sundsvall, Järnvägsplan Njurunda – Sundsvall och Vägplan väg 562.

Trafik- och stadsbyggnadsperspektiv

Tydligare betoning av bristen och avsaknad av genomgående gång- och cykelvägar utmed Bergsgatan samt att det även är en viktig länk för Sundsvallsborna. Det går inte att hänvisa till andra transportslag om infrastrukturen inte finns.

Utredningsalternativen

Alternativ O+: O+ alternativet kan innebära 2+1 körfält, referenshastighet på 80 km/h samt mitträckesseparering på delar av sträckan, vilket inte är genomförbart i centrala Sundsvalls stadsmiljö. De åtgärder som ingår i O+ alternativet går emot minst tre av de fem projektmål som tagits fram för projektet. Alternativet bör strykas.

Alternativ N1: planer pågår för lokalisering av ny räddningstjänst i höjd med sjukhuset. Vid Baldershovs idrottsplats pågår också planering för att utveckla området med ett racketcenter samt en ny kommunal friidrottshall.

Trafikprognos och trafikeffekter av de olika förslagen

Kommunen skulle vilja få reda på effekterna gällande utformning av ny E14 utan antagandet om en allmän trafikökning på 17 %.

Trafikanalyser som visar effekterna av de olika utredningsalternativen bör tas fram, trafikanalyser som klargör hur mycket trafik som förväntas utmed utredningsstråken och dess påverkan på trafikbelastningen längs Bergsgatan.

- Samrådsunderlaget bör kompletteras med uppgifter om pendlingssamband inom och i anslutning till utredningsområdet.
- Både pendlingssamband och godsflöden bör redovisas i översiktliga kartor för att underlätta förståelsen för hur olika lokaliseringalternativ kan medverka eller motverka dessa trafikrörelser, och hur hållbara transportval kan prioriteras. Även övriga samband bör klarläggas, så som målpunkter för timmertransporterna.
- En omfattande analys av trafikeffekterna av respektive alternativ bör finnas med som underlag inför samråd kring lokaliseringen.

Natur- och miljöaspekter

Kommunen anser att med tanke på miljöpåverkan framgår det tydligt ur samrådsunderlaget att det endast är några av alternativen som kan vara aktuella för en nydragning.

Utöver de utpekade globala målen är både mål 6 och mål 13 i Agenda 2030 relevanta för projektet E14. Mål 6 Rent vatten så länge utredningsalternativ S3 kvarstår, eftersom utredningsstråk S3 kan påverka tre kommunala vattentäkter som tillsammans är riksintresse för dricksvatten. Hela Ljungan är en regionalt prioriterad vattenresurs.

Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna bör vara med eftersom det målet även innebär klimatanpassning. Rent allmänt behöver man bygga en klimatsäker väg med avseende på nederbörd men höga flöden i Ljungan berörs också (S3). Dessutom är både stråket N i Bergsåker och o/o+ längs Bergsgatan drabbat av problem vid kraftiga regn.

- Genomför gärna en ekosystemstjänstanalys för de alternativ som förs vidare i utredningen.
- Utifrån samrådsunderlaget samt med stöd i 3 kap 6§ Miljöbalken är Sundsvalls kommuns miljökontors bedömning att inte någon av de föreslagna dragningarna söder om Sundsvall (S, S1-S3) är acceptabla och därmed omgående borde strykas. Kommunen hänvisar till flertalet motiv till varför dessa alternativ borde strykas.
- Även stråken N1 och N2 kan medföra stora negativa miljökonsekvenser. Längst utredningsstråk N1 är det olämpligt att dra in trafik genom Granloholm om det medför ökad bullerpåverkan och påverkar bostadsnära rekreation och naturmiljöer. Ett sätt att undvika konflikterna är att dra vägen delvis genom tunnel. Kommunen hänvisar till flertalet negativa effekter som de båda utredningsstråken medför.
- Gällande utredningsstråk N2 finns andra exploateringsplaner både på kort och på lång sikt i närområdet. E.ON planerar att dra om ett av sina större kraftledningsstråk i östvästlig riktning strax söder om Birsta. Närmare Bosvedjan finns långsiktiga planer på ny bostadsbebyggelse.

Rekreation och friluftsliv

Kommunen hänvisar till flertalet negativa effekter som de norra och södra utredningsstråken bidrar till.

- För de södra alternativen skulle riksintresset för friluftsliv Sundsvalls södra bergsområden skadas allvarligt om vägen förläggs i utredningsstråk S. I utredningsstråk S3 skulle riksintressena för friluftsliv norr om Ljungan skadas.
- För de norra alternativen kan planfria passager och ekodukter avhjälpa de fysiska barriäreffekterna.

Kulturmiljö

- En utredning bör göras på broarnas eventuella kulturvärden. Detta gäller samtliga broar inom genomförbara alternativ.
- Kommunen beskriver för utredningsstråkens påverkan på landskapet och riksintressen för kulturmiljö, där bland annat det södra utredningsstråket påverkar den samiska kulturmiljön. Utredning om samiska kulturplatser pågår.

Landskapsbild och upplevelsevärden

Kommunen vill tillägga följande:

- Utredningsstråk O/O+ får negativ påverkan på upplevelsen av bebyggelsestrukturen och läsbarheten av stadslandskapets och dess årsringar utmed Bergsgatan. Alternativet påverkar befintlig 1910- och 20-tals bebyggelse, samt flerbostadshus från 1940-tal.
- S3 medför att upplevelsen av det gamla bruksområdet invid Bruksgatan i Matfors kan påverkas negativt vid exploatering av väg genom området.

Redaktionella synpunkter

Kommunen redovisar synpunkter som de anser ska ändras text- och innehållsmässigt i underlaget:

- Utbyggnaden av Östrands massafabrik och bioraffinaderi i Timrå bör beskrivas eftersom den ger konsekvenser på godstransporter i regionen och påverkar/påverkas av lokaliseringen av E14.
- Beskriv även kollektivtrafikens planerade linjenätsomläggnings påverkan på O och O+ alternativen.
- Det saknas beskrivning av flera befintliga planskilda passager.
- Det bör framgå att gång- och cykelvägarna längs Bergsgatan har brister eftersom det saknas säkra passager och att gång- och cykelvägar saknas helt utmed vissa sträckor.
- För samordning med den kommunala planeringen bör noteras att samordning även ska ske med kommunens pågående översiktsplanering.

Trafikverket kommenterar:

Övergripande Trafik- och stadsbyggnadsperspektiv

En övergripande analys av trafikeffekterna kommer presenteras i nästa skede och de konsekvenser som detta medför för de olika utredningsstråken.

Genom att en bortvalsanalys genomförs kommer de utredningsstråk som anses vara alltför orimliga att genomföra att tas bort från vidare utredning. Däremot kommer inte ett tidigt

bortval att kunna ske enbart utifrån bristande måluppfyllnad. En sammanvägd bedömning av dess olämplighet kommer att tas fram.

De handlingar som kommunen hänvisar till hanteras i kommande skede. Samrådshandlingen kompletteras med information kring de angränsande projekten i den mån information finns till hands. Även bristerna gällande genomgående gång- och cykelvägar kommer att presenteras tydligare i kommande skede.

Utredningsalternativen

I samrådshandlingen kommer mer anpassade åtgärder att föreslås för de korridorer som blir aktuella, så även för 0+- alternativet. Korridorerna och deras åtgärder anpassas ytterligare utifrån dess påverkan på omgivningen samt utifrån de synpunkter som kommit in.

Planerade byggsatsningar som behöver hanteras gällande åtgärderna i vägplanen, kommer att kunna lyftas via planerade samråd med parter som ingår i samrådskretsen.

Trafikprognos, Trafikeffekter av de olika förslagen

En alternativ vägutformning anpassad för en 0%- trafiktillväxt kommer inte att redovisas, då en skillnad på årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 0% eller 17% inte medför någon större förändring för den utformningsstandard som väljs.

En övergripande analys av trafikeffekterna i de aktuella stråken kommer att presenteras med text och kartor i samrådshandlingen. Godsflöden och pendlingssamband ingår i trafikanalysen, där resor fördelade på genus kan lyftas specifikt. Resvaneundersökningen har redovisats i samrådsunderlaget.

Natur- och miljöaspekter, Rekreation och friluftsliv, Kulturmiljö, Landskapsbild och upplevelsevärden

De utredningsstråk som inte kommer att bli aktuella att ta med i den kommande lokaliseringstudien, utifrån dess alldeles för stora påverkan på miljöintressen, kommer att väljas bort med hjälp av en inledande bortvalsanalys. Kommunens synpunkter på utredningsstråkens påverkan på samtliga miljöaspekter kommer att hanteras i samrådshandlingen. Genom fortsatt arbete med vägplanen samt fortsatta samråd kommer effekterna av de aktuella korridorerna och deras påverkan på nämnda värden att hanteras vidare.

Synpunkten angående FN:s globala miljömål tas hänsyn till. Hantering och beskrivning av målen kommer att göras mer detaljerat i nästa skede. De flesta av de globala miljömålen kommer att hanteras inom miljö kvalitetsmålen.

Gällande Sundsvalls kommuns nya dagvattenplan som håller på att tas fram så kommer Trafikverket att följa den och tar även gärna del av dagvattenstrategin.

Ett resonemang kring ekosystemtjänster kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen vilket bedöms vara tillräckligt för val av lokalisering.

Att delvis lägga stråket N1 i tunnel skulle innebära alltför stora kostnader. Bullerpåverkan och eventuella åtgärder kommer att utredas och hanteras i senare skede.

För utpekade grönstråk och områden för natur- och friluftsliv kopplat till Sundsvalls översiktsplan, så kommer komplettering av detta göras i samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om BMP.

Redaktionella synpunkter

Information om utbyggnad av Östrandsfabriken tas med i kommande handling när trafikanalysen tagits fram. Däremot kan det vara svårt att beskriva bioraffinaderiet i Timrå, då projektet inte är beslutat ännu. Det kan även vara svårt att till nästkommande skede beskriva följderna av linjenätsomläggningen, då det i nuläget är ett pågående arbete.

De planfria passagerna finns beskrivna i text och figur i samrådsunderlaget och visar de planskilda passagerna i utredningsområdet som är på eller i närheten av lokaliseringalternativen.

Samrådsunderlaget beskriver de övergripande bristerna av avsaknaden av genomgående gång- och cykelvägnät. Bristen tydliggörs ytterligare i kommande samrådshandling.

Samordning med den kommunala planeringen kommer att ske via kommande samrådsmöten och dialog kring hur vägplanarbetet ska samordnas med kommunens arbete med översiktsplanen.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I skedet samrådsunderlag har enskilda som kan bli särskilt berörda informerats om samråd via annonsering. Synpunkter som kommit in på samrådsunderlaget från enskilda privatpersoner redovisas under "Samråd med allmänheten".

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Löpande samråd har skett med ledningsägare, byggtreprenörer och kommunen. Dessa samråd redovisas här nedan.

Kollektivtrafikmyndigheten

2019-05-17, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Kollektivtrafikmyndigheten framför följande:

- Om trafiken leds om från E14 genom Sundsvall minskar trafikflödet och underlättar för kollektivtrafiken på Bergsgatan och kringliggande gator.
- För att främja kollektivtrafiken bör inte hållplatser placeras för långt från vägbanan så att det går snabbt att stanna och komma ut i trafiken igen.
- Överväg bussfil och signalprioritering för att kollektivtrafiken ska få en effektiv körning.
- Myndigheten vill fortsatt vara delaktig i samrådsprocessen för att kunna komma med värdefull information kring tex hållplatsers utformning.

Trafikverket kommenterar:

Informationen från kollektivtrafikmyndigheten om placering av hållplatser, signalprioritering och bussfiler tas med till det fortsatta arbetet. Den mer detaljerade planeringen kommer att ske i ett senare skede av vägplanen. Myndigheten kommer även fortsättningsvis vara en del av samrådskretsen och ha möjlighet delta vid samråd.

Försvarsmakten

2019-02-20, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Försvarsmakten framför att följande aspekter beaktas:

- 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 bör vara minst 20 m och ytterdiametern bör vara minst 32 m eller så bör det vara en överkörningsbar mitt. Fri höjd ska minst vara 4,50 m.

Trafikverket kommenterar:

Informationen tas med till det fortsatta arbetet med samrådshandlingen. Samrådshandlingen är mer omfattande och har en högre detaljeringsgrad än det nu utskickade samrådsunderlaget.

Statens geotekniska institut (SGI)

2019-02-20, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Institutet framför följande synpunkter:

Geotekniska frågor

- Underlaget bör kompletteras med ytterligare information om hur topografin påverkar ras- och skredrisker samt de geotekniska- och stabilitetsförhållandena som råder. Speciellt inom utredningsstråk S3 finns flera områden med ras- och skredrisk. Institutet hänvisar till länkar till befintliga utredningar, karteringar och kontroller som genomförts, bland annat utförda av MSB, SGU och Skogsstyrelsen.

Förorenad mark

- En sträckning som berör ett förorenat område kräver särskild hänsyn. Bland annat skyldigheten att anmäla till tillståndsmyndighet samt skyldighet att vidta åtgärder om spridning av föroreningar sker. När lokalisering valts bör miljötekniska undersökningar och riskbedömning göras vid förorenade områden innan anläggningsarbetet påbörjas.

Trafikverket kommenterar:

Geotekniska frågor

I nästa skede kommer underlaget kompletteras och presentera mer detaljerad information om topografins påverkan på ras- och skredrisker samt de geotekniska- och stabilitetsförhållandena.

Hänvisat underlagsmaterial hanteras i kommande skeden.

Förorenad mark

Frågor som berör tillstånds- och anmälningsärenden kommer att hanteras i kommande skeden. Miljötekniska undersökningar och riskbedömning kommer att genomföras vid förorenade områden innan anläggningsarbetet påbörjas.

Sveriges åkeriföretag samt Sundfrakt AB

2019-03-04, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Sveriges Åkeriföretag Norr och Sundfrakt AB har inkommit med en gemensam skrivelse. De ser positivt på lokaliseringalternativ som går i den södra delen av utredningsområdet och framför följande synpunkter:

- Enligt prognos kommer trafikarbetet öka med närmre 40 procent fram till år 2045. Ca 85 % transporteras på sträckor under 15 mil och har inget alternativt transportsätt. 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 som inte ökar riskerna för olyckor och miljöbelastningen och skapar ett onödigt slitage på fordonen och infrastrukturen.
- I underlaget saknas information om effekter på industrins och näringslivets transporter i framtiden.
- Timmervägen är idag hårt belastad och om all tung trafik ska gå över Birsta skulle det få stora ekonomiska- och miljömässiga konsekvenser samt negativa konsekvenser för arbetstidsplaneringen i näringen.
- Om inte ett alternativ i söder väljs, riskerar de norra alternativen att medföra att förarna kommer att försöka hitta "smitvägar" för att slippa köra omvägar. Detta medför försämrad trafikmiljö och boendemiljö för närboende. Södra alternativen löser omledningsproblematiken som kan uppstå vid avstängning av Sundsvallsbron.
- Utredningsstråk N1 är inte ett hållbart alternativ. Bränslemätningar som genomförts visar att det inte är någon miljövinst att köra via Timmervägen via Birsta än via Hulivägen.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkten om den tunga trafikens behoven tas med i nästa skede. En övergripande analys av trafikeffekterna, inkl. godsflöden, i de aktuella stråken kommer i nästa skede att presenteras med text och kartor. Synpunkter om de konsekvenser som stråken medför tas med till utredningsarbetet för samrådshandlingen.

Jordbruksverket

2019-03-18, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Verket avstår att lämna synpunkter på underlaget.

Statens fastighetsverk (SFV)

2019-03-07, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Verket avstår att lämna synpunkter då de inte anser sig vara huvudsakligen berörda.

Havs- och vattenmyndigheten

2019-03-11, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Myndigheten avstår att lämna synpunkter på underlaget.

Skogsstyrelsen

2019-03-13, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Skogsstyrelsen upplyser om att vissa nyckelbiotoper inte finns med i samrådsunderlaget, men kan komma att påverkas av projektet. Dessa är:

- Biotopskydd SK158-2015, ligger på Målsåberget i anslutning till utredningsstråk N3.
- Biotopskydd SK588-2008, ligger norr om Hultjärnen och SK569-2008, ligger vid Gärde. Dessa finns utanför utredningsstråket.

I södra delen saknas dessa biotopskydd:

- SK1168-2003 och SK1169-2003, ligger väster om Vintertjärnen.
- SK31-2005, ligger söder om Ljungan mellan Vibodarna och Rönnebergbodarna.

Skogsstyrelsen påpekar att åtgärder som kan påverka naturmiljön i biotopskydd kräver dispens från Skogsstyrelsen. Myndigheten anser att utredningsstråk S3 är olämpligt, då det berör Ljungans dalgång med höga kultur- och naturvärden, formella skydd, riksintressen och Natura 2000- område.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna om beskrivningen av biotopskydd inkluderat nyckelbiotoper tas med i kommande samrådshandling. Biotopskydd för objekt SK1168-2003, SK1169-2003 och SK31-2005 kompletteras i kommande skede. Objekten utgör även nyckelbiotoper, som redan är beskrivet. En inventering av värden som är skyddade av det generella biotopskyddet kommer att utföras i senare skede (för den valda korridoren).

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

2019-03-18, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Myndigheten avstår att lämna synpunkter på underlaget.

Fortifikationsverket

2019-03-21, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Verket har inget att erinra angående projektet, men framhåller att fortsatta samråd bör hållas med Försvarmakten i syfte att säkerställa eventuella riksintressen.

Trafikverket kommenterar:

Försvarmakten finns med i samrådskretsen och samråd kommer även fortsättningsvis att hållas med dem.

Energimyndigheten

2019-03-25, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Myndigheten har inget att erinra angående projektet.

Sjöfartsverket

2019-03-25, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Verket har inget att erinra angående projektet.

Polismyndigheten, lokalpolisområde Medelpad

2019-03-27, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Myndigheten ser positivt på en omlokalisering av E14, då det innebär en minskad trafikmängd genom centrala Sundsvall. E14 bör anläggas i obruten mark, så långt från bebyggelse som möjligt. Tre önskade lokaliseringar av E14 framförs:

- Utredningsstråk N3,
- Utredningsstråk S3 med anslutning mot Timmervägens cirkulationsplats.
- En ringled med båda alternativen.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkter gällande de konsekvenser som utredningsstråken medför samt förslag på önskade lokaliseringar tas i med i kommande skede.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

2019-04-02, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Föreningen framför följande synpunkter:

- Väg 568 ska utredas för att bli trafiksäker för samtliga trafikanter.
- Passager för oskyddade trafikanter kan inte hastighetssäkras med 30 km/h. Planskilda passager måste anläggas.
- Åtgärder (mittseparering, stängsel, räcken) för att styra de oskyddade trafikanterna till säkra korsningspunkter bör övervägas.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

2019-04-01, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

SGU avstår från att lämna synpunkter på underlaget. De hänvisar till länk till checklista för planering av infrastrukturprojekt, som är till hjälp för att hitta information på SGU:s hemsida.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket kommer i nästa skede att hantera checklistan för planering av infrastrukturprojekt.

Region Västernorrland

2019-04-02, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Myndigheten beskriver flertalet brister utmed E14:s befintliga sträckning. Gällande samrådsunderlaget framförs även följande synpunkter, som behöver läggas till:

- Underlaget bör kompletteras med information om logistikparken som viktig målpunkt samt Mittstråkets betydelse för militär mobilitet (på grund av NATO-basen i Trondheim).
- Stadstrafiken har potential för kollektivt resande. Detta framgår av regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 "Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län" samt "Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029". En tillgänglighetsanalys samt en handlingsplan för att klara tillgänglighetsmålen till 2030 håller på att tas fram, som bör vara ett stöd i den fortsatta processen. Texterna gällande kollektivtrafiken i samrådsunderlaget bör kompletteras utifrån dessa dokument.

Region Västernorrland lyfter följande, som bör beaktas i den kommande processen:

- Birsta handelsområdes påverkan av utredningsstråk N2.
- Hur utredningsstråken påverkar målpunkter som innefattas av godstransporterna till och från Sundsvalls Hamn, industrierna i området, samt den planerade logistikparken samt tillgängligheten till Sundsvalls sjukhus och Sundsvall- Timrå flygplats.
- Region Västernorrland har även intressen som fastighetsägare i projektet och vill att in- och utfarter till sina anläggningar i Nackstaområdet beaktas. Kontaktuppgift uppges på kontaktperson gällande detta ansvarsområde.
- I kommande planeringsprocess behöver effekter, kostnader och finansiering klargöras i relation till den regionala transportplanen som beslutas av Region Västernorrland. Samhällsekonomiska effektbeskrivningar behöver tas fram i god tid inför kommande åtgärdsplaneringen 2022–2029.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkter gällande de konsekvenser som utredningsstråken medför hanteras i kommande samrådshandling bland annat genom en övergripande analys av trafikeffekterna i de aktuella stråken. Analysen kommer att presenteras med text och kartor i samrådshandlingen. I analysen av trafikeffekterna ingår även godsflöden.

Komplettering av information gällande logistikparken och Mittstråkets betydelse för den militära mobiliteten görs i samrådshandlingen.

Det anvisade utredningsmaterialet kompletteras till informationen gällande kollektivtrafiken i kommande samrådshandlingsskede.

Synpunkten om tillgång till Nackstaområdet tas med till nästa skede. Föreslagen samrådspart om frågor som rör fastigheter tas med i den fortsatta samrådskretsen.

Trafikverket tar med sig synpunkten i den kommande planeringsprocessen och tydliggör då också relationen till den regionala transportplanen och kommande åtgärdsplanering.

E.ON Energidistribution AB

2019-04-03, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

E.ON har inga synpunkter på underlaget, men påpekar att de har regionledningar inom utredningsområdet och vill vara med i diskussionen om ledningarna påverkas av projektet.

Trafikverket kommenterar:

E.ON kommer även fortsättningsvis att ingå i samrådskretsen, där fortsatta diskussioner kommer kunna föras kring påverkan på ledningar.

SMHI

2019-04-04, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

SMHI beskriver det framtida klimatet med bland annat stigande temperaturer och ökad risk för skyfall. Institutet hänvisar till flertalet länkar för ytterligare information. De framför även följande synpunkter:

Extrem nederbörd

- Det är bra att hänsyn tagits till ökade nederbördsmängder, speciellt om det blir aktuellt med tunnel då denna måste konstrueras för att förebygga översvänningsrisker.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

- För att ta reda på om ny sträckning av E14 innebär en miljövinst bör en emissionsinventering göras.
- Det bör underlättas för kollektivtrafikresenärer och cyklister för att minska utsläppen, samt att utöka både infrastrukturen för kollektivtrafiken och för cyklister.

Halter av föroreningar, buller och hydrologi

- Det måste säkras att miljö kvalitetsnormer klaras för boende i området.
- Ur bullersynpunkt är det bra om ny sträckning går utmed en befintlig väg. Det måste säkerställas att normer för buller inte överskrids.
- Sträckningar utmed och över vattendrag, sjöar med mera får inte påverka de hydrologiska förhållandena. Det är viktigt att ta hänsyn till översvänningsrisker.

Trafikverket kommenterar:

Informationen till hänvisade länkar tas i beaktande i kommande skede.

Extrem nederbörd, utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

I Trafikverkets styrande dokument och regelverk är kravnivåer satta som tar hänsyn till klimatförändringar. I utredningsområdet finns även lokalnederbördshävning som beaktas.

En luftutredning, SIMAIR-beräkning, med fokus på Bergsgatan kommer att genomföras i kommande samrådshandling.

Trafikverket, Sundsvalls kommun och Kollektivtrafikmyndigheten arbetar tillsammans för att förbättra för kollektivtrafiken, både gällande utbud, turtäthet och fysisk utformning.

Upprustning och förbättring av cykelstråk görs tillsammans i dialog med kommunen.

Halter av föroreningar, buller och hydrologi

En bullerutredning kommer att genomföras i kommande skede.

Synpunkten beträffande hydrologiska förhållanden hanteras i kommande samrådshandling.

Medelpads ornitologiska förening

2019-04-10, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Föreningen framför att de södra utredningsstråken bör uteslutas på grund av följande skäl:

- Områdets höga kultur-, fritids-, miljö- och naturvärden samt påverkan på riksintressen.
- Alternativen skulle innebära endast minimal trafikavlastning på befintlig sträckning då merparten av målpunkterna finns i det norra området och i de centrala delarna, vilket kommer att förstärkas när containerterminalen i Tunadal står klart.
- Ombyggnaden av E14 Bergsgatan kommer att medföra att fler kommer att välja den vägen, vilket eventuellt gör att trafiken minskar på väg 568 (utredningsstråk S1) på sikt.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkter gällande de konsekvenser som utredningsstråken medför tas med i kommande skede. I samrådshandlingen kommer mer detaljerad information om konsekvenserna att presenteras.

Socialdemokraterna i Granloholm

2019-04-14, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Föreningen framför följande synpunkter:

- Tung trafik bör fortsättningsvis gå via Timmervägen och inte via centrala Sundsvall eller Hulivägen/väg 603.
- Hulivägen är ett viktigt uttryckningsstråk för ambulanser och att det ska vara lätt att ta sig till sjukhuset understryks. Hänvisningsskyltar mot sjukhuset bör sättas upp vid fler korsningspunkter och en eventuell lokalisering utmed Hulivägen kommer att påverka de boende utmed sträckan.
- Redan idag uppstår långa köer vid korsningen Hulivägen/Timmervägen för både biltrafik och för busslinje 4. Korsningen behöver åtgärdas för att minska problemet. Hulivägen har även sämre vertikalgeometri än till exempel Timmervägen.
- Vi kräver att en ny trafikmängdsundersökning görs på Hulivägen.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkter gällande de konsekvenser som utredningsstråken medför samt förslag på önskade lokaliseringar och åtgärder inom dessa tas med i kommande skede.

Trafikverket har god överblick och kunskap om dagens trafikflöden, med kontinuerliga mätpunkter som registrerar det dagliga trafikflödet, däribland på Hulivägen. En övergripande analys av trafikeffekterna kommer att presenteras i nästa skede och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk.

Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge

2019-04-07, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Föreningen framför följande synpunkter:

Trafikmängder och behovet av åtgärder för den övergripande trafiken

- Trafikutredningarna som använts är inaktuella och information om nuvarande trafikmönster saknas. Antagande kan göras att en stor del av trafiken som färdas söder till väster använder Tunavägen mellan Nolby och Matfors.
- Målpunkterna inom utredningsområdet finns i den norra delen samt i centrum, vilket går att utläsa från trafiksiffrorna.
- Trafikproblemen beror på trafik som ska till eller kommer från Sundsvall, vilket medför att en omlokalisering får en liten effekt. Därmed får även åtgärder för genomfartstrafiken liten effekt.

Skyddsvärden

- Samrådsunderlaget redovisar godtagbart de värden som finns för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv i det södra utredningsområdet. Föreningen motsätter sig kraftigt alla åtgärder som innebär ny sträckning söder om Sundsvall. Skadorna på de värden som finns uppvägs inte av de förbättringar som lokaliseringen medför.

Vad som bör göras

- Utmed befintlig E14 behövs förbättringsåtgärder som minskar den lokala trafikmängden, medför lägre hastighet och förbättrar för gång- och cykeltrafiken. Åtgärderna innefattar gång- och cykelbana på båda sidor mellan Parkgatan och Timmervägen, cirkulationsplatser vid till exempel Nybrogatan och Sidsjövägen, infartsparkeringar i utkanten av centrum samt införande av trängselskatt i centrala Sundsvall.
- Åtgärder på Tunavägen: Måttliga förbättringsåtgärder kan göras utmed Tunavägen samt hänvisning av trafiken dit skulle eventuellt kunna minska trafikbelastningen på befintlig E14 med ca 500-1000 fordon/dygn.
- Åtgärder på Hulivägen: Åtgärder för att förbättra framkomligheten på Hulivägen skulle kunna minska trafiken på befintlig E14 med ytterligare 500 - 1000 fordon/dygn. Exempel på åtgärder är en cirkulationsplats i korsningen Timmervägen/Hulivägen samt att förbättra kopplingen från E4 till Hulivägen.

Trafikverket kommenterar:

Trafikmängder och behovet av åtgärder för den övergripande trafiken

Samrådsunderlaget syftar till att beskriva nuläge och är därför aktuell. En övergripande analys av trafikeffekterna kommer presenteras i nästa skede och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk. I analysen för trafikeffekter ingår även den tunga trafiken. Den information som kommande samrådshandling redovisar kommer att ha en högre detaljeringsgrad än det nu utskickade samrådsunderlaget.

Skyddsvärden, Vad som bör göras

Synpunkter gällande de konsekvenser som utredningsstråken medför samt förslag på önskade lokaliseringar och åtgärder inom dessa tas i beaktande i kommande skede.

MittSverige Vatten & Avfall

2019-04-30, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

MittSverige Vatten & Avfall meddelar att de vill vara med i framtida dragning av E14 och lämnar synpunkt om att södra utredningsstråken kan komma i konflikt med vattentäkterna Köpmanudden, Grönsta och Nalbys skyddsområden.

Trafikverket kommenterar:

MittSverige Vatten & Avfall kommer även fortsättningsvis att ingå i samrådsgruppen. Synpunkten angående utredningsstråkets konflikt med vattentäkterna tas i beaktande i kommande skede.

Samråd med allmänheten

Samrådsunderlag

Vid samråd med allmänheten totalt 67 yttranden kommit in. Några av synpunkterna som framförts är att samrådsunderlaget har kommunicerats ut till allmänheten på ett otydligt sätt. Representant för Sörnacksta vägförening ber att få inkomma med synpunkter senare, då de nyligen upptäckt att samrådsunderlaget varit utställt.

Synpunkter som berör samrådsunderlaget sammanfattas här nedan.

Synpunkter på de norra utredningsstråken

Huvuddelen, ett femtiotal, av de synpunkter som inkommit är negativa till det norra utredningsstråket N1. Synpunkter presenteras här nedan.

Utredningsstråk N1

Boendemiljö:

- Alternativet kommer att påverka många boende negativt med ökad trafik, ökat buller och sämre luft samt att E14 riskerar medföra vibrationsstörningar vid fastigheter närmast vägen.
- Hulivägen är redan idag högt trafikerad samt bullerstört och att det är svårt att anlägga bullerskydd utmed vissa ställen på grund av att bebyggelsen finns på höjden.
- För vissa boende, som inte har kommunalt vatten, kommer förslaget att ge negativ påverkan på dricksvattnet.
- Det finns en oro över att en vackert kuperad vägsträcka kommer att förstöras och att sträckan topografiskt och geografiskt inte är lämpad för en E14.

Målpunkter/barriäreffekter:

- Många uppger att man har valt att bo i området för att det är lugnt och naturskönt med gång- och cykelavstånd till arbete och till Sundsvalls centrum.
- En stor del av synpunkterna hanterar oron över att alternativet medför försämrad tillgänglighet, minskad trafiksäkerhet och svårigheter att ta sig till målpunkterna i området.
- De målpunkter som presenteras som viktiga är bland annat skolor och förskolor, sjukhus och idrottsanläggningar. Hulivägen knyter ihop målpunkter inom

Granloholm, Haga, Bydalen och Sundsvalls centrum med ett rörelsestråk. En E14-dragning riskerar att avgränsa Huliområdet från dessa.

- Det anses viktigt att beakta nybyggda gruppboendena (Lövåsvägen) utmed Hulivägen samt att alternativet försämrar möjligheterna att använda området i Hulistugan där skid- och orienteringsföreningen Selånger SOK har verksamheter. Förslaget riskerar även att påverka begravningsplatsen i Bydalen.

Trafikmässig attraktivitet:

- En nysträckning av E14 längs med befintliga Hulivägen inte kommer att användas av trafik, varken norr- eller söderifrån, som ska västerut. Trafik söderifrån kommer att köra via Bergsgatan och trafik norrifrån kommer att köra via Birsta och Timmervägen.

Trafikbelastning/trafiksäkerhet:

- Boende har i dagsläget problem att köra ut på Hulivägen på grund av dagens trafikmängd. Under rusningstrafik (morgon och kväll) väljer södergående trafik på E4 att svänga av i Bydalen och åka Hulivägen in till stan för att undvika långa köer som uppstår närmare Sundsvalls centrum.
- Problem med utfarter gör att trafikanter genar i hög hastighet genom barntäta villaområden. Detta är en säkerhetsrisk som även påverkar ambulanstransporterna negativt.
- Det finns en lång nedförsbacke från Hulivägen mot korsningen Timmervägen, vilket är en säkerhetsrisk vintertid. Detta bland annat med tanke på den tunga trafiken som kan ha svårt att få stopp. Vägförslaget bör innehålla av- och påfarter så boende i närområdet kan ta sig ut på E14.

Måluppfyllnad och framtida utveckling:

- Förslaget lever inte upp till FN:s globala mål, bland annat ur hälsoaspekten. Alternativet bromsar exploateringen i Granloholm och hämmar stadens utveckling och att intressanta byggprojekt inte blivit av på grund av detta projekt.

Positiva effekter:

Det finns redan en befintlig väg- och vägnät, de boende utmed N1 borde redan vara vana vid hög trafikmängd samt ger förslaget minimal påverkan på friluftsliv och naturvärden eftersom området har få naturvärden, riksintressen och fornlämningar.

Utredningsstråk N2

- Förslaget förstör områden som används av många invånare, så som skogsrekreations- och bärområden samt skidspår som binder ihop Bosvedjan med Huli/Granloholm.
- Utredningsstråket är positivt avseende intrång och olägenhet för boende.

Utredningsstråk N3

- De positiva aspekter som framförs är förslagets minimala påverkan på boendemiljön (då det är långt avstånd till bostadsområden), att det genererar minst miljöpåverkan (då terrängen är lite kuperad och har få naturvärden) och att förslaget anses ge mer för investeringen. Alternativet medför en bättre trafiksituation i Birsta samt att området redan nu byggs ut för konsumtion och tillverkning (industri).

- Förslaget kommer inte att uppfylla projektmålet, då trafiken fortsatt kommer att ledas genom Sundsvall. Förslaget får även negativ påverkan på Lasarettsvägen och Granloholmsvägen.

Utredningsstråk 0/0+

- Förslaget kommer att resultera i att trafiken fortsatt kommer att ledas genom Sundsvall och uppfyller inte projektmålet.
- En synpunktslämnare anser att Bergsgatan i stället bör rustas upp, med bland annat fler cirkulationsplatser och åtgärder för oskyddade trafikanter. De som bor längst med Bergsgatan har gjort sitt val utifrån hur den ser ut idag.

Synpunkter på de södra utredningsstråken

Utredningsstråk S3

- Utredningsstråket är riksintresse för Svensk klättring och om det fortsatt kommer att vara ett aktuellt alternativ, önskas att dialog sker med Sundsvalls klätterklubb.
- Stråket är olämpligt som E14, för det är en naturskön sträcka som i stället borde rustas med gång- och cykelvägar. Förslaget genererar en lång sträckning nybyggnation och klarar inte projektmålet 100 km/h. Den nya E14, som byggs mellan Timmervägen och Blåbergstippen kommer då inte att nyttjas om avfart för ny dragning av E14 föreslås redan i Matfors (S3).
- De positiva effekterna som framförs är att vägen är befintlig i dag och att en förbättring av denna gagnar alla, även turismen genom att erbjuda fina vyer. Trafikmässigt sett erbjuder alternativet den snabbaste vägen, som redan idag väljs av trafik från söder och som ska västerut.

Utredningsstråk S2 och S1:

- E14 via utredningsstråken S1 och S2 får negativ påverkan på ett attraktivt område som håller på att bebyggas med bostäder (i Sörnacksta finns ett femtiotal hus och det byggs nya hela tiden) samt områden med stora naturvärden och friluftsliv.
- En E14 genom utredningsstråk S2 riskerar i högre grad att störa tidigare ostörda boende och inga näringsidkare gynnas. Alternativet blir även kostsamt. En synpunktslämnare anser att utredningsstråk S2 istället är positivt, för att det påverkar färre boende.

Här nedan redovisas förslag och frågor från allmänheten:

Utredningsalternativen:

- Är det uteblivna broavgifter som styr alternativen till de norra utredningsstråken?
- Är även mindre olyckor som inte är polisanmälda medräknade i olycksstatistiken? Olycksstatistiken är antagligen högre vid Lasarettsvägen/Hulivägen än som redovisats.
- I "Åtgärdsvalsstudie öst-västliga resor och transporter i Sundsvall 2014-12-05" framkom en risk att lägga E14 utmed Huli på grund av närhet till Länssjukhuset och risken med farligt gods. Hur ser Trafikverket på detta?
- Sänk nuvarande hastigheten utmed Hulivägen i stället för att höja den.
- Finns det redan nu förslag på att lösa in fastigheter utmed Hulivägen?

- Blir det tunnel för de som ska till centrum, då man inte kommer kunna köra över E14 gällande utredningsstråk N1?
- För utredningsstråk O/O+, anlägg E14 ovanpå befintlig väg mellan Nacksta (Volvo) och Parkgatan, med få av- och påfartsramper. Detta gynnar genomfartstrafiken och inga trafikljus kommer att behövas. För klimathänsyn, så är vi ändå på väg mot fossilfritt, så avgaser behöver man inte tas hänsyn till.
- Påverkas Sörnacksta av utredningsstråk S2, eller planeras E14 dras längre söderut?
- Genomfartsleder är inte en bra lösning för att reducera avgaser och buller. Det är bättre att utöka kollektivtrafiken och möjligheten att gå och cykla.
- Finns det uppgifter på hur mycket trafiken skulle minska längst med befintlig E14 (Bergsgatan) om möjligheten att åka kollektivt förbättras?

Redovisning av information i underlaget:

- I samrådsunderlaget står att lerjordar inte finns gällande utredningsstråk N3, men det gör det, exempelvis mellan Bondevägen och Norra vägen.
- I samrådsunderlaget saknas information om att Sticksjön är en fågelsjö med utpekade arter i artskyddsförordningen.
- I samrådsunderlaget saknas risk/konsekvensbedömning för transporter med farligt gods för utredningsstråken.
- Mätning av buller, avgaser och trafikflödesberäkningar bör genomföras. Trafikmätningar bör göras som även inkluderar framtida ökad trafikmängd samt tillkommande fordon/tunga fordon till och från Kombiterminalen/logistikparken i Korsta/Tunadal samt expansionen på Alnön.
- Avståndet mellan väggkant och tomtgräns är en uppgift som bör redovisas.
- Hur barnen ska ta sig till och från skolan på ett tryggt sätt bör redovisas.

Dialog/ansvar:

- Hur sker dialogen med Sundsvalls kommun, som är väghållare för aktuella vägar?
- Vem ansvarar för följd effekterna som en ny E14 orsakar för de boende?

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. I kommande samrådsprocess kommer Trafikverket använda sig av fler kanaler för att sprida information om projektet samt hur berörda kan lämna synpunkter.

Utredningsalternativen

- Bullerutredningar och luftberäkningar kommer att göra i nästa skede på aktuella korridorer. Bulleråtgärder kommer att göras på de fastigheter som hamnar över gränsvärdet och då även på närliggande kommunala gator. Utmed övrigt vägnät ansvarar kommunen för bulleråtgärderna. I nästa skede kommer trafikberäkningar att redovisas och där kommer det framgå hur de aktuella vägarna samt anslutande vägar påverkas av en flytt av E14.
- Påverkan på kommunalt och icke kommunalt vatten kommer att hanteras när Trafikverket mer i detalj vet lokalisering, utformning och fastighetspåverkan.

- En ny lokalisering av E14 innebär också att tillgodose tillgängligheten till viktiga målpunkter, tex idrottsanläggningar, skogs-/rekreationsområden, skolor och förskolor.
- En övergripande analys av trafikeffekterna, inklusive resmönster och trafikfördelning, kommer presenteras i nästa skede och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk. I analysen för trafikeffekter ingår även analys av den tunga trafiken.
- Trafikverket har god kunskap om dagens trafikflöden och fördelning, med kontinuerliga mätpunkter som registrerar det dagliga trafikflödet, däribland på Hulivägen. En övergripande analys av trafikeffekterna kommer att presenteras i nästa skede och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk.
- I nästa skede, samrådshandlingen, kommer detaljeringsgraden att öka, dvs mer anpassade åtgärder kommer att föreslås för de korridorer som blir aktuella. Korridorerna och deras åtgärder anpassas ytterligare utifrån dess omgivningpåverkan samt med hänsyn utifrån inkomna synpunkter. I detta skede ses även vägnars lutning över och förslag till lösningar för passager, in- och utfarter för alla trafikanter.
- I planeringen av ny lokalisering av E14 tas hänsyn till utryckningsfordon så att de inte ska påverkas negativt av lokalisering eller utformning.
- Planerade byggsatsningar som behöver tas hänsyn till när det gäller åtgärderna i vägplanen, kommer att kunna lyftas via planerade samråd med parter som ingår i samrådsgruppen, däribland Sundsvalls kommun.
- Åtgärder för utredningsstråk 0+ kommer i nästa skede att presenteras, dvs vilka åtgärder som krävs för att behålla E14 i befintligt läge.
- Sundsvalls klätterklubb tas med i den fortsatta samrådsgruppen utifrån önskemål om dialog kring utredningsstråk S3.
- Trafikverket kommer i nästa skede av processen välja bort utredningsstråk bland annat utifrån genomförbarhet, miljöpåverkan, trafikeffekter och kostnad. Då kommer även hänsyn tas till nyinvesteringar i infrastrukturen, tex Blåberget-Nacksta.
- Faktorer som styr identifiering av alternativa lokaliseringar kommer att redovisas i kommande samrådshandling.
- Underlagen för trafikolyckor utgår från befintlig statistik som baseras på anmälda och dokumenterade olyckor.
- En riskbedömning kommer att göras i nästa skede som hanterar säkerhetsavstånd för farligt gods.
- Hastigheter hör till de åtgärder som föreslås för korridorerna och som ska leda till så hög måluppfyllnad som möjligt. Åtgärderna redovisas i nästa handling.
- I kommande skeden kommer påverkan på fastighetsmark att preciseras och ägare till fastigheter där mark kan komma tas i anspråk kommer att informeras om detta.
- Specifika trafiklösningar, trafikplatser, korsningar mm kommer att hanteras i nästa skede då projektet kommit längre i sina utredningar.
- Sörnacksta kommer inte att påverkas av stråket S2 däremot kan Sörnackstavägen och Klissvägen komma att påverkas av stråket S1. Specifika lösningar och

utformningsförslag kommer att hanteras i nästa skede då projektet kommit längre i sina utredningar.

- Kommunen arbetar med sin vision kring hållbart resande som bland annat innebär att två tredjedelar av alla resor ska vara hållbara till år 2030. Denna vägplan tar hänsyn till kommunens vision och hållbarhetsarbete.
- Sundsvalls kommuns arbete kring hållbart resande innebär bland annat att öka andelen resenärer som reser kollektivt samt har kommunen som mål att sänka bilresandet med 30 procent.

Redovisning av information i underlaget

- Artskydd i tex Sticksjön kommer att hanteras i nästa skede.
- Inget inmätt område kommer att redovisas mellan vägkant och fastighetsgränser. Ett vägområde kommer att tas fram i vägplaneskedet, som tydliggör väganläggningens intrång på fastighetsmark och som följer planprocessens redovisningskrav.
- Gång- och cykelvägnät som föreslås kommer att redovisas och beskrivas i nästa skede.

Dialog/ansvar:

- Samråd hålls med Kommunen enligt vägplaneprocessen.
- Trafikverket har ansvaret för de effekter som den statliga infrastrukturen får inom en viss gräns. I kommande skedes kommer följeffekterna att belysas tydligare.

