

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E14 Framtida läge i Sundsvall

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Samrådshandling, val av lokalisering 2023-04-24

Projektnummer: 152637



Trafikverket

Postadress: 871 45 Härnösand

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-04-24

Ärendenummer: TRV 2016/107713

Version: 0.1

Kontaktperson: Sara Gidlund, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Planlägningsbeskrivning	5
3	Samrådsrets	5
4	Samråd samrådsunderlag	7
4.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	7
4.2.	Samråd med berörd kommun	11
4.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
4.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18
4.5.	Samråd med allmänheten	27
5	Samråd samrådshandling hösten 2020	42
5.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	42
5.2.	Samråd med berörd kommun	54
5.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	58
5.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	58
5.5.	Samråd med allmänheten	72
6	Samråd samrådshandling hösten 2022	97
6.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	97
6.2.	Samråd med berörd kommun	101
6.3.	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	107
6.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	107
6.5.	Samråd med allmänheten	125

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.

1 Sammanfattning

I samrådsredogörelsen redovisas de samråd som hållits i vägplanen för *E14 Framtida läge i Sundsvall*.

Ett tidigt samråd med Länsstyrelsen Västernorrland genomfördes under år 2018 innan vägplanens samrådsunderlag var framtaget. Trafikverket presenterade projektet och mottog synpunkter att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.

Ett samrådsunderlag var utställt samt ute på remiss under perioden 2019-02-25 till 2019-04-05. Samrådet annonserades i ortstidning och samrådsunderlaget var tillgängligt på Trafikverkets webbplats och på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand. De personer som efterfrågat samrådsunderlaget i receptionen på Sundsvalls kommun har fått handlingen skickad per post. Remissbrev skickades ut till en utökad samrådsrets enligt sändlista. Många synpunkter kom in via e-post och brev till Trafikverket under perioden.

Kontinuerliga samråd har hållits med Länsstyrelsen Västernorrland, Sundsvalls kommun och övriga berörda myndigheter och organisationer. Två informationskvällar i form av öppet hus hölls den 1 och 2 oktober 2019, i Sidsjön respektive Skönsberg. Totalt deltog ett hundratal personer från allmänheten. Frågor togs emot på plats men det var också möjligt att lämna skriftliga synpunkter eller skicka in frågor via Trafikverkets webbformulär. Även efter öppet hus har synpunkter inkommit till diariet.

Samrådshandlingen - val av lokaliseringsalternativ, var utställd för samråd samt på remiss under perioden 2020-08-24 till 2020-10-19. Samrådet annonserades i ortstidning och samrådshandlingen var tillgänglig på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand och hos Sundsvalls kommun. Remissbrev skickades ut till en utökad samrådsrets enligt sändlista. Samrådet hölls helt digitalt, på grund av den vid tillfället rådande pandemin. En interaktiv samrådsapplikation fanns på Trafikverkets hemsida, där det gick att ta del av samrådshandlingarna och att lämna synpunkter. Från det att samrådet om samrådsunderlaget var avslutat till och med att samrådet om samrådshandlingen var avslutat inkom nästan 200 yttranden från allmänheten.

Den påbörjade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är inarbetad i samrådshandlingen. Synpunkterna på MKB:n redovisas i denna samrådsredogörelse.

Samrådsretsen har varit utökad i samråden om samrådsunderlag och samrådshandling eftersom utgångspunkten från projektets inledning är att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Efter samrådet hösten 2020 beslutade Trafikverket att komplettera samrådshandlingarna med fördjupade utredningar och beakta några nya förutsättningar, till exempel ytterligare underlag vad gäller trafikprognoser, utreda hastighetskraven ytterligare, komplettera samrådshandlingen med en barnkonsekvensanalys.

Under perioden 2022-11-28 till 2023-02-17 var Samrådshandlingen - val av lokaliseringsalternativ, utställd för samråd samt på remiss. Samrådet annonserades i

ortstidning och samrådshandlingen var tillgänglig på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand, hos Sundsvalls kommun och på Sundsvalls stadsbibliotek. Remissbrev skickades ut till en utökad samrådsrets enligt sändlista. Samrådet hölls helt digitalt, men vid tre tillfällen fanns Trafikverket att träffa på Sundsvalls stadsbibliotek. Vid dessa tillfällen fanns möjlighet att ställa frågor kring projektet eller handlingarna samt möjlighet att lämna digitala synpunkter eller via pappersformulär. En interaktiv samrådsapplikation fanns på Trafikverkets hemsida, där det gick att ta del av samrådshandlingarna och att lämna synpunkter. På Sundsvalls stadsbibliotek fanns även en digital skärm där den interaktiva samrådsapplikationen fanns tillgänglig.

Synpunkter och minnesanteckningar som kommit in från samråden finns diarieförda hos Trafikverket på diarienummer TRV 2016/107713.

2 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen beskrivs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådsretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen 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 planläggningsprocessen förklara vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är planerade.

Planläggningsbeskrivningen har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-12-15, 2019-02-21, 2020-03-05 och 2021-06-30.

3 Samrådsrets

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

Samrådsretsen har utgjorts av Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Sundsvalls kommun, kollektivtrafikmyndigheten, övriga statliga myndigheter samt den allmänhet, enskilda som särskilt berörs och de organisationer som kan antas bli berörda.

Trafikverket har bjudit in enskilda som särskilt berörs och allmänheten att delta i samrådsprocessen genom att annonsera i ortstidning med information om öppet hus och var handlingar varit tillgängliga på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand samt i receptionen på Sundsvalls kommun. Utöver det har e-post gått ut till Sundsvalls kommun, kollektivtrafikmyndigheten och länsstyrelsen.

Samrådsretsen har i skedet för samrådshandling (vid båda tillfällena) utgjorts av allmänheten, Sundsvalls kommun, kollektivtrafikmyndigheten och länsstyrelsen samt enskilda som särskilt berörs. Samråd har skett med övrigt berörda myndigheter och organisationer. Trafikverket har bjudit in enskilda som särskilt berörs och allmänheten att delta i samrådsprocessen genom att annonsera i ortstidning. En interaktiv samrådsapplikation fanns på Trafikverkets hemsida, där det gick att ta del av samrådshandlingarna och lämna synpunkter. Inget öppet hus genomfördes under 2020 på grund av den vid tillfället rådande pandemin. Handlingarna har funnits tillgängliga på

Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand samt i receptionen på Sundsvalls kommun.

Vid andra samrådet (2022) av samrådshandlingen – val av lokalisering fanns en interaktiv samrådsapplikation på Trafikverkets hemsida, där det gick att ta del av samrådshandlingarna och lämna synpunkter. Samrådet hölls helt digitalt, men vid tre tillfällen fanns Trafikverket att träffa på Sundsvalls stadsbibliotek. Vid dessa tillfällen fanns möjlighet att ställa frågor kring projektet eller handlingarna samt möjlighet att lämna digitala synpunkter eller via pappersformulär. Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand, hos Sundsvalls kommun och på Sundsvalls stadsbibliotek.

4 Samråd samrådsunderlag

Nedan finns en sammanfattning av de samråd som hållits och de synpunkter som kommit in under skede samrådsunderlag samt Trafikverkets bemötande och hantering av dem. Det följande skedet, samrådshandlingen, behandlas i avsnitt 5. Samråd med Länsstyrelsen Västernorrland, Sundsvalls kommun och berörda ledningsägare sker kontinuerligt under projektets gång.

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 samrådsrets. Samrådsunderlaget gjordes tillgängligt på Trafikverkets hemsida och på Trafikverkets lokalkontor i Härnösand den 2019-02-25. Samrådet har annonserats i ortstidning, 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. De som efterfrågat samrådsunderlaget hos kommunen har i stället erbjudits att få handlingen skickad per post.

Samråd med allmänheten och enskilda som särskilt berörs gällande samrådsunderlaget har gjorts genom annonsering i ortstidning enligt ovan.

Synpunkter och minnesanteckningar som kommit in från samråd finns diarieförda hos Trafikverket på diarienummer TRV 2016/107713.

Samrådsperioden pågick under 6 veckor under perioden 2019-02-25 till och med 2019-04-05. Ett flertal synpunkter kom in. Även synpunkter som kommit in efter samrådsperiodens slut är medtagna i samrådsredogörelsen.

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

4.1.1. 2018-11-06, Informationsmöte, länsstyrelsen Härnösand

Samrådet hölls hos Länsstyrelsen Västernorrland. 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 bland annat lokaliseringsutredningen och det viktiga i att särskilt betona 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 under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser. Skyfallsanalysen kommer att hämtas från kommunen och tas med när vägplanen tas fram.

4.1.2. 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 flödesutjämning, 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. Artdatabasportalen 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 under avsnitt *Miljöeffekter och miljökonsekvenser*, i det ingår att beskriva möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för nämnda vattenförekomster.

Klimatanpassning vid förändrat klimat samt risker med ökade flöden kommer att redovisas i kommande skede under avsnitt *Miljöeffekter och miljökonsekvenser*. 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 under avsnitt *Miljöeffekter och miljökonsekvenser*.

Synpunkterna beträffande artskyddet beaktas i kommande skede under avsnitt *Miljöeffekter och miljökonsekvenser*. 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, däribland tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken kring påverkan på miljön i ett Natura 2000-område, som kan komma att behövas kommer att beskrivas i nästa skede under avsnitt *Fortsatt arbete* och diskuteras i samråd med länsstyrelsen.

Synpunkterna beträffande biotopskydd hanteras i kommande skede under avsnitt *Miljöeffekter och miljökonsekvenser* 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 områden hanteras i kommande skede under avsnitt *Potentiellt förorenade områden*. 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 under avsnitt *Miljöeffekter och miljökonsekvenser*. 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.

4.1.3. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, utifrån samrådsunderlaget, planeras tas under juni 2019. En samlad bedömning har genomförts inom projektet och inriktningen är att projektet medför betydande miljöpåverkan vilket ger en utökad samrådskrets enligt miljöbalken. Därför har projektet redan vid start haft en utökad samrådskrets.

Länsstyrelsen beslutade 2019-06-20 att de åtgärder som ingår i projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet grundar sig på projektets flera olika alternativa sträckningar, både i befintlig sträckning och inom opåverkade områden. Inom utredningsområdet finns höga värden för kultur-, natur- och friluftslivet som kan komma att påverkas negativt och projektet kan medföra stora störningar genom barriäreffekter, fragmentering och buller.

4.1.4. 2019-09-05, Informationsmöte, länsstyrelsen Härnösand

Samrådet hölls hos Länsstyrelsen Västernorrland. På samrådet presenterade Trafikverket kort bakgrunden till projektet och projektmålen. Projektets utmaningar kring buller, luftföroreningar, trafiken och bevarandevärden inom utredningsområdet presenterades.

Presentationen gjordes utifrån en Powerpoint, som efter mötet sändes till länsstyrelsen tillsammans med minnesanteckningar från mötet.

4.2. 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.

4.2.1. 2018-10-09, e-post stadsbyggnadskontoret

Samrådet skedde via e-post 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 avvattningsperspektivet.

4.2.2. 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, klimatkfaktor, 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.

4.2.3. 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 Svarttjärnsbäcken 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. Gudmundsbyn- Övre Bosvedjan) (N2+N): Ljusdalsbäcken 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.

4.2.4. 2019-04-25 skriftligt yttrande på samrådsunderlag

Sundsvalls kommun har begärt och fått förlängd remisstid till och med den 25 april istället för 5 april på grund av 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 lokaliseringsalternativ. 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 friluftsplan.
- 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/tim 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 N+N1 och N+N2 kan medföra stora negativa miljökonsekvenser. Längst utredningsstråk N+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 N+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 öst-västlig riktning strax söder om Birsta. Närmare Bosvedjan finns långsiktiga planer på ny bostadsbebyggelse.

Rekreation och friluftsliv

Kommunen hänvisar till ett flertal 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 samt Trafik- och stadsbyggnadsperspektiv

En övergripande analys av trafikeffekterna kommer presenteras i nästa skede, i samband med samrådshandlingen under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper, och de konsekvenser som detta medför för de olika utredningsstråken.

De utredningsstråk som anses vara alltför orimliga att genomföra kommer 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 i kommande skede.

Utredningsalternativen

I samrådshandlingen kommer mer anpassade åtgärder att föreslås för de korridorer som blir aktuella, så även för O+- 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 under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper. Godsflöden och pendlingssamband ingår i trafikanalysen. Resvaneundersökningen har redovisats i samrådsunderlaget.

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

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 med högre detaljeringsgrad i samrådshandlingen. De flesta av de globala miljömålen kommer att hanteras inom miljökvalitetsmålen. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Eftersom en bedömning mot miljökvalitetsmålen görs fångas även samtliga globala miljömål in.

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, i samband med samrådshandlingen under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

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 i avsnitt Trafik och användargrupper.

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

4.3. 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”.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Dialog och samråd har skett med övriga berörda myndigheter, organisationer samt ledningsägare och byggtreprenörer. Samråd med dessa redovisas nedan.

4.4.1. 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 samrådsunderlaget.

4.4.2. Statens geotekniska institut (SGI)

2019-04-05, 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.

4.4.3. 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 behov tas med i nästa skede. En övergripande analys av trafikeffekterna, inkl. godsflöden, i de aktuella stråken kommer i nästa skede, i samband med samrådshandlingen, att presenteras med text och kartor under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper. Synpunkter om de konsekvenser som stråken medför tas med till utredningsarbetet för samrådshandlingen.

4.4.4. 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 Hulitjärnen 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 Rönnbergsbodarna.

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).

4.4.5. Fortifikationsverket

2019-03-21, skriftligt yttrande på samrådsunderlag

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

Trafikverket kommenterar:

Försvarsmakten finns med i samrådsprocessen och samråd kommer även fortsättningsvis att hållas.

4.4.6. Energimyndigheten

2019-03-25, skriftligt yttrande på samrådsunderlag

Myndigheten har inget att erinra angående projektet.

4.4.7. Sjöfartsverket

2019-03-25, skriftligt yttrande på samrådsunderlag

Verket har inget att erinra angående projektet.

4.4.8. 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 N+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 med i kommande skede.

4.4.9. 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/tim. 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.

4.4.10. 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 samrådshandlingen att hantera checklistan för planering av infrastrukturprojekt.

4.4.11. 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 N+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 under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper. I analysen av trafikeffekterna ingår även godsflöden.

Logistikparkens målpunkt kommer att hanteras i samrådshandlingen under avsnitt Angränsande planering. En ny lokalisering av E14 eller en bibehållen lokalisering håller standard för europaväg, vilket inte anses påverka den militära mobiliteten.

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 samrådsprocessen.

Trafikverket tar med sig synpunkten att tydliggöra relationen till den regionala transportplanen och kommande åtgärdsplanering. I detta skede finns inga beslut om finansiering för projekt ny lokalisering av E14.

4.4.12. 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 samrådsprocessen, där fortsatta diskussioner kommer kunna föras kring påverkan på ledningar.

4.4.13. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut 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 under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

Synpunkten beträffande hydrologiska förhållanden hanteras i kommande samrådshandling under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

4.4.14. 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:

I samrådshandlingen kommer mer detaljerad information om konsekvenserna att presenteras för respektive utredningsstråk.

4.4.15. 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, i samband med samrådshandlingen, och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper.

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, i samband med samrådshandlingen, och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper. 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 hanteras i samrådshandlingen.

4.4.17. 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 Nolbys skyddsområden.

Trafikverket kommenterar:

MittSverige Vatten & Avfall kommer även fortsättningsvis att ingå i samrådskretsen. Synpunkten angående utredningsstråkets konflikt med vattentäkterna tas i beaktande i kommande skede under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

4.4.18. 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 och inte inom ramen för detta projekt. Myndigheten kommer även fortsättningsvis vara en del av samrådskretsen och ha möjlighet delta vid samråd.

4.4.19. Medelpads räddningstjänstförbund

2019-10-02, Skriftligt yttrande på Samrådsunderlag

Medelpads Räddningstjänstförbund ser positivt på en omlokalisering av E14 då det innebär en minskad risk för olycka med farligt gods och liknande i centrala Sundsvall.

Räddningstjänsten framför följande synpunkter:

- Utredningsstråk S3 innebär en stor risk för skada på miljön på grund av närheten till vattenskyddsområde samt grundvattenförekomster. Det skulle också försvåra

räddningsinsatser, då exempelvis släckning med skum och vatten kan förorena miljön.

- Utredningsstråk S1 och S2 är att föredra då de inte går genom vattenskyddsområde samt längre ifrån bebyggelse där människor kan drabbas av eventuella utsläpp från farligt gods.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tar med sig Räddningstjänstens synpunkter i det pågående utredningsarbetet.

4.4.20. Övriga berörda myndigheter och organisationer utan synpunkter

Följande myndigheter och organisationer har genom skriftligt yttrande svarat med att de avstår från att lämna synpunkter på underlaget:

- Jordbruksverket
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Havs- och vattenmyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

4.5. Samråd med allmänheten

4.5.1. Synpunkter på samrådsunderlag

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2019-02-25. Förutom att få information angående projektet på hemsidan har allmänheten kunnat lämna synpunkter på projektet. Under perioden 2019-02-25 till och med 2019-04-05 fanns möjlighet för intresserade att lämna synpunkter på vägförslagen.

Vid samråd med allmänheten kom 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 nedan.

4.5.1.1. Synpunkter på de norra utredningsstråken

Huvuddelen, ett femtiotal, av de synpunkter som inkommit är negativa till det norra utredningsstråket N+N1. Synpunkterna presenteras nedan.

Utredningsstråk N+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 gruppboenden (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 N+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 N+N2

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

Utredningsstråk N+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 O/O+

- 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.

4.5.1.2. 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/tim. 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-västra 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 vägkant 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, på aktuella korridorer, kommer att göras i samband med att samrådshandlingen tas fram under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser. Bulleråtgärder kommer att göras på de fastigheter som hamnar över riktvärden och då även på närliggande kommunala gator. Utmed övrigt vägnät ansvarar kommunen för bulleråtgärderna. I nästa skede, när samrådshandlingen presenteras, 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 att presenteras i samrådshandlingen och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper. 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, i samband med samrådshandlingen, och vilka konsekvenser de får på respektive utredningsstråk under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper.

I nästa skede, i 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 omgivningspåverkan samt med hänsyn utifrån inkomna synpunkter. I detta skede ses även vägarnas 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 samrådskretsen, 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 under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper.

Sundsvalls klätterklubb tas med i den fortsatta samrådsprocessen utifrån önskemål om dialog kring utredningsstråk S3.

Trafikverket kommer i samrådshandlingen att 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 under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

Hastigheter hör till de åtgärder som föreslås för korridorerna och som ska leda till så hög måluppfyllnad som möjligt. Åtgärderna redovisas i nästa handling under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper.

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 inte att hanteras i detta projekt utan i nästa skede då projektet blir mer fokuserat på detaljplanering.

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 kommande skeden när lokalisering har valts.

Inget inmätt område kommer att redovisas mellan vägkant och fastighetsgränser. Ett vägområde kommer att tas fram i vägplanesketet, som tydliggör väganläggningens intrång på fastighetsmark och som följer planprocessens redovisningskrav.

Gång- och cykelvägnät kommer att översiktligt beskrivas i samrådshandlingen under avsnitt Trafik och användargrupper. I nästa del av projektet (vilket ännu inte är beslutat om när) kommer en mer detaljerad utformning att göras.

Dialog/ansvar:

Samråd hålls med kommunen enligt vägplaneprocessen.

Trafikverket har ansvaret för de effekter som den statliga infrastrukturen får inom ett visst område/en viss gräns. I samrådshandlingen blir planeringen mer detaljerad och följeffekterna kommer att belysas tydligare.

4.5.2. Informationskväll för allmänheten i oktober 2019

Två informationskvällar i form av öppet hus hölls den 1 och 2 oktober 2019 i Sidsjön respektive Skönsberg. Totalt deltog ett hundratal personer från allmänheten. Trafikverket och Sweco (upphandlad konsult) höll en presentation om projektet och därefter var det allmän frågestund.

Det var också möjligt att lämna skriftliga synpunkter på plats eller skicka in frågor via Trafikverkets webbformulär. Totalt inkom ett 80-tal synpunkter via webbformuläret till diariet i samband med öppet hus.

Det framkommer i flera synpunkter att webbformuläret inte har fungerat tillfredställande, då det visat sig att synpunkter som lämnats tidigare via formuläret inte har inkommit till diariet. Synpunktslämnarna betonar att detta problem riskerar att skada förtroendet för processen. Trafikverket har bitt synpunktslämnare att skicka in synpunkter igen. Trafikverket mottar synpunkter, och som hanteras i samrådsredogörelsen, under hela projektets gång och inte enbart vid öppet hus eller samråd.

Även efter öppet hus har synpunkter kommit in till diariet och även dessa är sammanfattade nedan.

4.5.2.1. Synpunkter på utredningsstråken

Korridor o/o+

- Flera synpunkter handlar om att redovisning av trafikflöden på Bergsgatan visar att en relativt liten andel utgörs av genomfartstrafik. Kommer en nysträckning av E14 lösa problemen på Bergsgatan? Det behöver tydliggöras i samrådshandlingen hur stor genomfartstrafiken på Bergsgatan är. Vad är vitsen med en ny dragning och för vem byggs en ny E14?
- En synpunkt betonar att turisttrafiken till fjällen inte utgör ett problem för Bergsgatan. Trafiken skapas av alla som ska till och från sina arbeten och därför blir det problem i ca 45 min på morgonen samt efter kontorstid. Det är anmärkningsvärt att hävda att det är turisttrafiken till och från fjäll som orsakar detta. Hur har utredarna kunnat göra sådana slutsatser?

Korridor N+N1

Majoriteten av de synpunkter som berör korridor N+N1 är negativa till en dragning av E14 längs denna korridor. För korridor N+N1 har synpunkterna grupperats utifrån *Boendemiljö och livskvalitet*, *Barnens perspektiv*, *Barriäreffekter och målpunkter*, *Trafik och funktion*, *Målkonflikter och planering*, *Farligt gods*, *Projektmål och måluppfyllelse* samt *Övriga frågor*.

Boendemiljö och livskvalitet:

- En betydande andel av synpunkterna påpekar att stora trafikleder bör dras utanför tätbebyggda områden.
- En majoritet av synpunkterna handlar om oro för försämrad boendemiljö kopplat till ökat buller och sämre luftkvalitet. Blir inte bullret utmed korridor N+N1 högre än utmed Bergsgatan? Åtgärder såsom bullerskydd kommer inte lindra problemen då bebyggelsen ligger över marknivån i förhållande till vägen.

- Hulivägens topografiska förhållanden, med branta backar i båda ändar, kommer bidra till ökad bränsleåtgång och därmed ökade nivåer av hälsoskadliga utsläpp, framförallt från tunga fordon.
- Många beskriver att man valt att bo i området då det upplevs som lugnt och tryggt med gång- och cykelavstånd till såväl centrum som natur- och rekreationsområden. Synpunkterna uttrycker uppfattningen att en dragning av E14 enligt korridor N+N1 kommer att förändra områdenas karaktär och förstöra den natursköna upplevelsen.
- I anslutning till vägen finns bland annat kyrkogård, sjukhus, idrottsplats, skola och förskola. En ökad trafik kring dessa viktiga knutpunkter i samhället kommer ha negativa effekter på utbildning, återhämtning och hälsa med ökade föroreningar och bullernivå.
- Värdet på fastigheterna kommer att reduceras när områdenas attraktivitet minskar. Idag anses området exempelvis vara attraktivt för barnfamiljer, men det finns en oro att denna målgrupp kommer att missgynnas av en stor väg genom området.
- Behöver hus rivas för att bredda vägen, till exempel på Ankarvägen?
- En stor väg kommer att påverka upplevelsen av friluftsområdena på ett negativt sätt, exempelvis friluftsområdet i Huli.
- En synpunktslämnare betonar att om alternativ tas bort med "hårdvaran" som grund, exempelvis utredningsstråk S2, så bör sträckningar kunna tas bort med mjukvaran som grund, det vill säga människor.

Barnens perspektiv:

- En stor andel av synpunkterna handlar om att miljön påtagligt kommer att försämras ur barnens perspektiv, i ett område där det idag bor en stor andel barnfamiljer, exempelvis genom ökat buller, sämre luftkvalitet och ökade säkerhetsrisker i trafiken.
- En synpunktslämnare hänvisar till en undersökning som Trafikverket hänvisar till på sin hemsida som visar att barn som bor inom ett avstånd av 500 meter från en motorväg får en försämrad lungkapacitet för livet.
- Många skolor och förskolor skulle hamna i närheten av vägen. Den skola som kommer närmast N+N1 är Bergsåkersskola.
- Det är olämpligt med en E14 i ett område med många knutpunkter där barnen befinner sig hela dagarna. Barnen kommer att bo vid E14, gå i skola vid E14 och idrotta vid E14.

Barriäreffekter och målpunkter:

- En stor del av synpunkterna handlar om att E14 längs Hulivägen kommer att skapa många påtagliga fysiska och visuella barriäreffekter.
- Kopplingen mellan olika målpunkter kommer att försämras, exempelvis områdena Haga, Bydalen, Granloholm och Sundsvalls centrum samt Baldershovs idrottsplats, skolor och förskolor, sjukhus, begravningsplats och rekreationsområden.
- Om en dragning av E14 enligt korridor N1 blir verklighet görs samma misstag igen – de centrala delarna av Sundsvall skärs och styckas av.

Trafik och funktion:

- Flera synpunktslämnare påpekar att Hulivägen inte är ett alternativ som kommer att vara attraktivt för trafiken, då det kommer uppfattas som en omväg.
- Det uttrycks en oro att restider från bostad till jobb och skola kommer att öka avsevärt på grund av omvägar då exempelvis utfarter stängs.
- Vägen är underdimensionerad och redan överbelastad med köbildningsproblem vissa tider på dygnet. Skulle Hemmansvägen klara trafikökningen?
- Redan idag råder framkomlighetsproblem till och från sjukhuset. Om E14 förläggs längs Hulivägen – hur blir det då för utryckningsfordon?
- Måste målet vara 100 km/tim? Behöver inte Hulivägen stora åtgärder för att nå 100 km/tim?
- I vilken riktning går trafikrörelserna, morgon och kväll, det vill säga in- och utpassager på till exempel Hulivägen?
- Hur fungerar/påverkas flytten av kombiterminalen? Detta borde minska den tunga trafiken och finnas presenterad i kalkylen.

Farligt gods:

- Ett stort antal synpunkter uttrycker en oro för transporter av farligt gods på den tänkta leden och de konsekvenser en eventuell olycka i direkt närhet till bostadsområdena skulle innebära. Det finns bostadshus som ligger väldigt nära inpå Hulivägen.
- Några påtalar närheten till sjukhuset som en risk om en olycka med farligt gods sker, då hela sjukhuset kan komma att behöva evakueras.
- Flera synpunktslämnare undrar om vägen kommer att vara godkänd för transport av farligt gods, eller om dessa ska ledas en annan väg, och hänvisar till länsstyrelsens gällande riktlinjer.

Måluppfyllnad, målkonflikter och framtida utveckling:

- En nydragning längs Hulivägen löser inte problemen på Bergsgatan men skapar problem inom ännu ett tätbebyggt område. Området kommer drabbas hårdare av buller och hälsofarliga utsläpp på grund av topografin med exempelvis motlut samt högre hastighetsbegränsningar.
- E14 längs Hulivägen kommer att begränsa stadens utveckling av bostadsområden och rekreationsområden. Dessa konsekvenser bör beskrivas i samrådshandlingen.
- Vissa synpunkter betonar att kommunen kommunicerat att stadsdelen ska satsas på, varför en dragning enligt korridor N+N1 upplevs som ett svek.
- Det uppfattas som att kommunen ser till näringslivets och den eventuella logistikparkens intressen och inte kommuninvånarnas. ”För vem byggs den tänkta leden?”

Övriga frågor:

- Vad händer med begravningsplatsen?
- Vad kommer alternativen att kosta?

- Förespråkar kommunen korridor N+N1 på grund av detaljplan för räddningstjänsten?

Korridor N+N2

- Korridor N+N2 uppfattas som ett bättre alternativ än korridor N+N1 då färre människor kommer att påverkas negativt i sin boendemiljö och färre skulle skadas/påverkas vid en olycka med farligt gods.
- Korridor N+N2 skulle ge bra utrymme för ny trafikplats.
- Även om färre människor berörs innebär korridor N+N2 ett onödigt ingrepp i naturen och landskapet. Det finns dessutom fina vandringsområden och skidspår som skulle bli påverkade.
- Det är tveksamt och korridor N+N2 (och N+N1) kommer att avlasta Bergsgatan.
- Ny E14 med korridor N+N2 och korridor S1 skulle tillsammans effektivt ta hand om trafiken, N+N2 för södergående trafik och S2 för norrgående.
- Korridor N+N2 inte har givits en rättvis bild i underlaget eller utretts på rätt sätt. Korridor N+N2 ger möjligheter för framtida förändringar av fordonsflöden i fler delar av Sundsvall. Det finns stora positiva synergieffekter som måste klargöras och utredas.
- Korridor N+N2 har väldigt många fördelar och få nackdelar ur många synvinklar. Exempelvis kortare väg, nästan inga störningar av det rörliga friluftslivet eller för boende, minimal negativ påverkan på jordbruksmark och få estetiskt negativa ingrepp i dalgången. Korridor N+N2 erbjuder också möjligheter att avlasta Birsta från genomfartstrafik från E4 norr. Ekonomin är troligtvis också fördelaktig för korridor N+N2.

Korridor N+N3

Synpunkterna som berör korridor N+N3 är övervägande positiva.

- En stor andel av synpunkterna handlar om att korridor N+N3 anses vara bättre än övriga alternativ då få människor skulle påverkas negativt i sina boendemiljöer, färre skulle drabbas vid en olycka med farligt gods, befintlig infrastruktur kan användas och korridor N+N3 innebär minst påverkan på natur- och friluftsområden. Stadens möjligheter till utveckling skulle inte heller begränsas.
- Trafiksituationen i Birsta behöver ses över och åtgärdas.
- Timmervägen är ursprungligen tänkt och byggd för tung trafik.
- Timmervägen erbjuder goda förutsättningar för breddning.

Korridor S1

Majoriteten av synpunkterna om korridor S1 påpekar negativa konsekvenser, men en del synpunkter lyfter fram de trafikmässiga fördelarna.

- Korridor S1 skulle påverka karaktären och upplevelsen av flera naturnära bostadsområden, som just nu är under utveckling, på ett negativt sätt.
- Korridor S1 skulle medföra mycket stora negativa konsekvenser för de populära och tätortsnära natur- och rekreationsområdena runt Sidsjön och Klisstugan. Då Sundsvall har valt att satsa på friluftsliv uppfattas det som särskilt olämpligt.

- Djurlivet kommer att påverkas i hög grad.
- Korridor S1 skulle ge mest effekt, med mindre trafik på Bergsgatan, och bör därför prioriteras även om kostnaden är högre. E14 längs korridor S1 skulle ge bättre flöde från anslutande trafik från E4:an.
- Det finns inte förklarat på ett tydligt sätt varför utredningsstråk S2 och S3 valts bort.
- Dragning av E14 enligt korridor S1 skulle innebära stora ingrepp i naturen och höga kostnader.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Synpunkterna och frågor besvaras nedan.

Korridor O+/O+

Det stämmer att genomfartstrafiken på Bergsgatan utgör en relativt liten andel av den totala trafiken. Trafiken till och från fjällen är således inte den största utmaningen för trafiksituationen på Bergsgatan, även om E14 har stor betydelse för fjällturisterna. Den mesta trafiken på Bergsgatan ska in till centrala Sundsvall. Därför är det särskilt viktigt att utreda fler alternativa lokaliseringar av E14. Det är också av stor vikt att göra trafikanalyser för att tydligt kunna se förändrade rörelsemönster och vad som händer med trafiken om förutsättningarna förändras. En attraktiv lokalisering av E14 skulle kunna leda till att förändringar i det lokala resmönstret uppstår och därmed blir belastningen på Bergsgatan och de centrala delarna av Sundsvall mindre. Detta beskrivs i samrådshandlingen under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper.

Korridor N+N1, Boendemiljö och livskvalitet:

Var en framtida trafikled ska lokaliseras är en svår och komplex fråga. I detta fall önskar Trafikverket och Sundsvalls kommun få en förflyttning/avlastning av trafik från Bergsgatan/centrum. Det medför att det ställs en rad olika krav på lokalisering av E14. En ny lokalisering ska vara ett attraktivt val för olika typer av trafik med olika syften, den ska fungera för tung trafik, den ska inte generera nyttillkommande trafik (vilket ofta händer när helt nya vägar byggs), vägen ska vara tillgänglig och trafiksäker, och den ska gynna oskyddade trafikanter. Därför sker omfattande utredningar inom ramen för projekt E14 Framtida läge i Sundsvall.

Trafikverket arbetar utifrån att förbättra bullersituationen (jämfört med idag utmed Hulivägen) om E14 lokaliseras i korridor N+N1. Utomhus- och inomhusmiljön för fastigheterna närmast Hulivägen är redan idag bullerpåverkade. Vid byggnation av en ny väg finns det i de flesta fall möjlighet att göra bra och fungerande lösningar för att reducera buller. Detta eftersom bullerkraven är annorlunda vid nybyggnation jämfört med befintliga vägar. Exempel på åtgärder som kan komma att vara aktuella är byte till ljuddämpande fönster, bullerdämpande skärm eller att Trafikverket köper fastigheten. Om E14 lokaliseras utmed Hulivägen kommer Trafikverket enligt lag bli skyldiga att genomföra omfattande bullerskyddsåtgärder. Redovisning av buller utmed Hulivägen och Bergsgatan finns presenterat i samrådshandlingen under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Beräkningar av bullernivåerna längs med N+N1 (Hulivägen), O/O+ (Bergsgatan) och N+N3 (Timmervägen) har genomförts för dagens nivåer. Jämförelse av resultatet från

bullerberäkningarna genomförs mellan Nuläge – Nollalternativ (befintlig väg) samt ny lokalisering för respektive alternativ (o/o+ (Bergsgatan), N+N1, N+N3).

I samband med ny- och ombyggnad av vägar genomförs omfattande åtgärder för att i möjligaste mån klara riktvärdena för buller.

Luftberäkning för partiklar och kvävedioxid, genomförs för en delsträcka på Bergsgatan och Hulivägen. Resultatet visar om risk att miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål för luft kan riskeras att överskridas. Beräkningen utgår bland annat från underlag om hastighet, omgivningen och antal fordon.

Om Hulivägen (N+N1) blir den framtida lokaliseringen av E14 kommer utformningen av anläggningen att delvis anpassas till landskapet men också anpassa landskapet efter anläggningen. Det finns således möjligheter att minska på vägens lutningar där de är som brantast.

Trafikverket arbetar aktivt under hela planprocessen för att inte minska attraktivitet eller att boendemiljöer ska få beständiga försämringar. I nästa skede i planprocessen finns det större juridiska möjligheter för Trafikverket att hantera åtgärder kopplade till boendemiljöer och exempelvis buller under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser. Trafikverkets utgångspunkt i all planering är att reducera eventuell omgivningspåverkan eller annan negativ påverkan från infrastruktur. Vad gäller Hulivägen (N+N1) bedömer Trafikverket att om E14 lokaliseras där kan det innebära bättre tillgänglighet för boende till sjukhuset och Baldershov samt att bullerreducerande åtgärder kan vidtas. Utmed Hulivägen finns stora möjligheter att förbättra oskyddade trafikanter tillgänglighet mellan områdena Haga, Bydalen och sjukhuset.

Om det blir aktuellt med E14 enligt korridor N+N1 kommer detaljutformning och åtgärder för buller att utredas, men upplevelsen av exempelvis ett friluftsområde kan ändå skilja sig mellan individer.

Trafikverket vet i nuläget inte vilken lokalisering E14 kommer att ha i framtiden, men Hulivägen (N+N1) har en korridor som påverkar bostäderna utmed delar av Ankarsvägen och Arrendatorsvägen. Till dess att lokaliseringen är vald kan Trafikverket inte uttala sig om inlösen eller rivning av bostadshus eller fastigheter. Trafikverket är medveten om den osäkerhet detta orsakar för boende i området.

Vid förändring i av befintliga vägar är Trafikverkets avsikt att så långt som möjligt att anpassa anläggning till kringliggande landskap och att minska eventuell negativ visuell upplevelse. En metod är landskapsanalyser med inriktning att anpassa anläggning till omkringliggande landskap. Samhällsplanering och infrastrukturplanering är komplexa processer som berör och påverkar människor och omgivning samtidigt som planering kan öka attraktiviteten till en region eller ett område. Allt som oftast finns det också ekonomiska aspekter i planeringen som sätter villkor eller begränsar utvecklingsmöjligheterna.

Korridor N+N1, Barnens perspektiv:

I nästkommande skede, samrådshandling, kommer luftmätningar och bullerberäkningar att redovisas. Om överskridande värden finns behöver detta hanteras av Trafikverket. Eventuella framtida åtgärder hanteras inte i samrådshandlingen utan i nästkommande, mer detaljerade skede. I korridorerna tar man hänsyn till tillgänglighet och trafiksäkerhet, bland annat görs trafiksäkerhetsanalyser. I dessa analyser hanteras bland annat barn och oskyddade trafikanter utifrån trafiksäkerhetsperspektivet.

En renodlad barnkonsekvensanalys kommer Trafikverket göra om det bedöms vara relevant i planprocessens skede samrådshandling - val av utformning, när lokaliseringen av framtida E14 är gjord.

En högtrafikerad väg med tunga fordon påverkar barns rörelsefrihet och skolvägar samt vägar till och från fritidsaktiviteter, exempelvis i Baldershov. Hulivägen är i dagsläget högt trafikerad och problem finns för barns framkomlighet, speciellt under trafiktappar. Trafikverkets bedömning är att ny E14 kommer att ge tydligare och säkrare, planskilda passager för barn och andra oskyddade trafikanter.

När en ny väg byggs ingår alltid trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som en viktig parameter. Detta innebär att tekniska lösningar och utformning analyseras utifrån ett trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv. Kraven på utformning, tillgänglighet och säkerhet är höga vid europavägar.

I denna del av planprocessen sker bara framtagande av förslag till lokalisering av vägkorridor av ny E14. Tekniska och utformningsmässiga lösningar kommer inte att presenteras. I samrådshandlingen tas förutsättningar fram och handlingen visar på möjliga vägkorridorer som kan vara genomförbara för en nylokalisering.

Luftberäkning för partiklar och kvävedioxid, genomförs för en delsträcka på Bergsgatan och Hulivägen. Resultatet kommer att visa om risk att miljö kvalitetsnormer för luft kan riskeras att överskridas. Beräkningen utgår bland annat från underlag om hastighet, omgivningen och antal fordon.

Bergsåkers skola ligger redan idag utmed Timmervägen med mycket trafik och bullerreducerande åtgärder (bullervall) är gjorda. Påverkan på skolor kommer att utredas vidare i nästa skede under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

Korridor N+N1, Barriäreffekter och målpunkter:

Vid en eventuell lokalisering av E14 på Hulivägen kommer Trafikverket arbeta aktivt med att minska visuella och fysiska barriäreffekter. Trafikverket har bland annat alltid landskapsarkitekter som ingår i projekten. Trafikverket har utöver sina nationella mål även projektmål i detta projekt gällande trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Det kommer att finnas barriäreffekter, som det alltid gör med infrastruktur oavsett lokalisering, men ambitionen är att dessa ska vara så små som möjligt.

Det finns också en möjlighet att förbättra kopplingen mellan de olika områdena. I nästa skede utreds detta i detalj under avsnitt Konsekvenser för landskap och staden.

Korridor N+N1, Trafik och funktion:

Det stämmer att Hulivägen idag är underdimensionerad och att det vissa tider på dygnet är hög belastning och köbildning. Om Hulivägen blir nya E14 skulle den behöva förstärkas och anpassas till vissa av landskapets förutsättningar samt byggas för att standardmässigt vara en europaväg. Vägens profil kommer då också att förbättras vilket ger mindre utsläpp eftersom vägens lutning minskar. Hemmansvägen skulle även i framtiden vara en motsvarande väg som den är idag. För att detta ska kunna ske behöver Sundsvalls kommun aktivt arbeta med omkringliggande vägnät.

Trafikverket har samrått med ambulansen i Västernorrland och räddningstjänsten. De instanserna ser inga problem med framtida uttryckningar om Hulivägen blir ny E14.

Hastighet om 100 km/tim kommer inte vara möjlig på alla delar av de föreslagna korridorerna utan alltför stor påverkan på omgivningarna eller kostsamma åtgärder.

Den mätdata som granskats visar att trafiken på Hulivägen i medel är 8–9 % högre i färdriktning mot öst jämfört med färdriktning mot väst, även under eftermiddagens trafiktopp. På morgonen är dock skillnaden större, då trafiken är ca 25–26 % högre i färdriktning mot öst.

Förändringarna i trafiken utifrån flytten av bland annat kombiterminalen finns redovisade i kartor i samrådshandlingen.

Korridor N+N1, Farligt gods:

I detta tidiga skede av planeringsprocessen samråder Trafikverket med bland annat länsstyrelsen utifrån olika perspektiv. Trafikverket har även haft dialog med beredskapssamordnare på Sundsvalls sjukhus, Region Västernorrland och Länsstyrelsen Västernorrland.

En riskbedömning kommer att göras i nästa skede som hanterar säkerhetsavstånd för farligt gods under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

Frågan om farligt gods kommer att trafikera sträckan N+N1, om det väljs, kommer att hanteras i nästa skede av planeringsprocessen och redovisas under avsnitt Konsekvenser för trafik och användargrupper.

Korridor N+N1, Måluppfyllnad, målkonflikter och framtida utveckling:

Samrådshandlingen och processen genomförs i dialog med Sundsvalls kommun. En dialog har förts med Sundsvalls kommun under hela projektet. Trafikverket tar också del av kommunens framtida planer för utveckling av bland annat bostäder, rekreation, näringsliv mm. De konsekvenser och påverkan som uppstår i samband med ny lokalisering av E14 beskrivs i samrådshandlingen.

Den framtida lokaliseringen av E14 ska vara attraktiv utifrån flera olika aspekter. Den ska vara attraktiv för trafik och transporter med olika syften. Frågan om nylokalisering är komplex och svår.

Korridor N+N1, Övriga frågor:

Korridorens påverkan på Bydalens begravningsplats kommer att belysas i samrådshandlingen under avsnitt Konsekvenser för landskapet och staden.

Kostnad för korridorerna kommer att presenteras i samrådshandlingen under avsnitt Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling.

Sundsvalls kommun har inte framhållit någon korridor bättre än någon annan.

Kommunen bjuds in kontinuerligt för att diskutera projektet. Sundsvalls kommun lämnar sina yttranden och sina synpunkter i sina remissvar på utskickade handlingar. Dessa synpunkter presenteras i denna samrådsredogörelse.

Korridor N+N2

Ja, det stämmer att påverkan på boendemiljöer blir mindre i ett område där det idag till största delen är skog och vägen planeras i obruten/orörd terräng. Men å andra sidan kommer attraktiviteten för trafikanter vara lägre. Nya vägar genererar också enligt studier mer trafik.

I nästa skede kommer en trafikmodell presenteras där det närmare kommer att framgå i vilken grad korridoren avlastar Bergsgatan.

Fördjupningar av korridor N+N2 görs i samrådshandlingen.

Det stämmer att det finns fördelar med N+N2, till exempel att det kan leda till en avlastning vid Birsta. Vägen blir dock inte kortare vid resor söderut (men norrut), en del rörligt friluftsliv berörs och boende påverkas på delar av sträckan, framförallt i anslutning till E4. Det finns en viss påverkan på jordbruksmark där N2 viker av mot N.

Korridor N3

Trafiksituationen i Birsta är redan idag problematisk utifrån flera aspekter såsom trafikmängder, etableringar mm samt att Trafikverket ansvarar enbart för den statliga vägen Timmervägen och E4:an.

Korridor S1

Ja, en ny lokalisering av E14 utmed föreslagen vägkorridor S1 skulle påverka stora och tätortsnära natur-och rekreationsområden.

Bullerberäkningar för nylokalisering inom korridoren S1 presenteras i nästkommande skede under avsnitt Miljöeffekter och miljökonsekvenser.

I nästkommande skede, samrådshandling, kommer motiven till bortval av utredningsstråken S2 och S3 att beskrivas närmare. Motiven är bland annat vattenskyddsområdena utmed S3 och nybyggnation E14 Blåberget-Nacksta.

Trafikberäkningar visar att korridor S1 beräknas få ett lågt antal fordon per dygn, även om korridoren innebär en avlastning på Bergsgatan.

5 Samråd samrådshandling hösten 2020

Nedan finns en sammanfattning av de samråd som hållits och de synpunkter som kommit in under skede samrådshandling i vägplanearbetet samt Trafikverkets bemötande och hantering av dem. Det föregående skedet, samrådsunderlaget, behandlas i avsnitt 4. Samråd med Länsstyrelsen Västernorrland, Sundsvalls kommun och berörda ledningsägare sker kontinuerligt under projektets gång.

En samrådshandling - val av lokalisering var på samråd under perioden 2020-08-24 till och med 2020-10-19. Samrådet har annonserades i ortstidning, Sundsvalls Tidning 2020-08-24 samt i Post- och Inrikes Tidningar. Remissbrev skickades ut till en utökad samrådskrets enligt sändlista. Samrådshandlingen fanns i sin helhet på Trafikverkets kontor: Nattviksgatan 8, Härnösand samt hos Sundsvalls kommun, Norrmalmsgatan 4 samt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/e14-framtida-lage.

Samrådet hölls helt digitalt, på grund av den vid tillfället rådande pandemin. Inga offentliga samråd eller öppet hus genomfördes därför. En interaktiv samrådsapplikation fanns på Trafikverkets hemsida, där det gick att ta del av samrådshandlingarna och lämna synpunkter.

Synpunkter och minnesanteckningar som kommit in från samråd finns diarieförda hos Trafikverket på diarienummer TRV 2016/107713.

Nedan finns även redovisade de synpunkter som inkom mellan samrådsunderlagets och samrådshandlingens samråd samt de synpunkter som inkom efter samrådsperiodens slut.

5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

5.1.1. 2020-02-07, Dialogmöte farligt gods, Länsstyrelsen Västernorrland

Trafikverket och Länsstyrelsen Västernorrland diskuterade de olika utredningskorridorerna, dagens leder för farligt gods och dess olika flöden. Under mötet diskuterades även olika skyddsobjekt utmed eller i de olika utredningskorridorerna.

5.1.2. 2020-10-19 Skriftligt yttrande på samrådshandling

Nedan följer ett referat av länsstyrelsens samrådsyttrande.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen uppger att projektet är komplext och samtliga korridorer har både för- och nackdelar. Bedömningen är att förslaget behöver kompletteras för att ge en bättre bild av de förutsättningar och effekter som de olika lokaliseringalternativen kan ge upphov till.

Länsstyrelsen ser att korridoren S1 inte är ett lämpligt lokaliseringalternativ. Korridoren är inte ekonomiskt försvarbar, innebär ett stort intrång i tidigare oexploaterad mark och riskerar att innebära påtagligt skada på riksintresse för friluftsliv. Alternativet motverkar flera av de nationella miljömålen och går inte i linje med bebyggelseutvecklingen som kommunen pekat ut i sin översiktsplan.

Länsstyrelsen saknar en tydligare konsekvensanalys för lokaliseringalternativen N+N1, N+N2 och N+N3 och dess förväntade effekter och konsekvenser och kan därför inte tydligt bedöma vilken korridor som sammanvägt är det bästa alternativet.

Naturmiljö

- Utifrån nuvarande underlag bedömer länsstyrelsen att det är svårt att bedöma vilka effekter och konsekvenser de olika vägkorridorerna kan resultera i med beaktande av naturmiljön. Länsstyrelsen anser att det behövs fler utredningar gällande naturmiljön för att kunna identifiera vilka värden som finns och om det är möjligt att ta hänsyn till dessa vid en ombyggnation/nybyggnation.

Jordbruksmark

- Bevarandet av jordbruksmark är ett nationellt intresse och exploatering av jordbruksmark är irreversibelt. Jordbruksmarkens bevarande regleras i miljöbalkens hushållningsbestämmelser och omfattas även av miljö kvalitetsmålet ett rikt odlingslandskap. Länsstyrelsen anser att nuvarande underlag saknar en adekvat hantering av konsekvenserna korridoralternativen har på jordbruksmarken.

Riksintressen

- Beskrivning av påverkan på riksintresse för kultur- och naturmiljön hänvisas i handlingarna till avsnitt 6.3.2 och 6.3.4. I kapitel 6.3 Konsekvenser för landskapet och staden finns dock inga underrubriker vilket gör att hänvisningarna blir otydliga. I kapitlet beskrivs konsekvenserna de olika korridorerna förväntas ha på landskapsbilden. Länsstyrelsen saknar en tydlig beskrivning av vad berörda riksintressens värden består av och hur dessa planeras att beaktas vid en eventuell ombyggnation/nybyggnation.

Risk och säkerhet

- Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring hur ett val av N+N1 ämnar säkerställa att sjukhusets funktion inte påverkas vid om-/nybyggnation.

Konsekvensbedömningen bör också ta hänsyn till att det finns förslag att placera ny brandstation/SOS-central i anslutningen till korridoren.

Infrastruktur

I underlaget går att utläsa att den beräkningsmetod som använts är Trafikverkets modell Sampers. Modellen utgår från Trafikverkets basprognos för år 2040. Sampers tar endast hänsyn till beslutade infrastrukturprojekt. Det pågår i dagsläget en utredning för utbyggnad av dubbelspår och upprustning längs Ostkustbanan norr om Gävle till Härnösand. Västernorrlands och Gävleborgs län samarbetar för att främja utbyggnaden av ett dubbelspår längs denna sträcka. EU:s stödssystem för ett sammanlänkat Europa, CEF (Connecting Europe Facility) har nyligen beviljat medfinansiering för delar av sträckan. En möjlig utbyggnad och upprustning av Ostkustbanan skulle kunna medföra stora effekter på den framtida godstrafiken och länsstyrelsen anser att denna fråga bör hanteras i samrådshandlingen.

Inte heller Katrinehill, och den befolkningsökning som förväntas, är medräknad i prognosen då det inte är en beslutad bebyggelseutveckling. Samtidigt så nämns utvecklingen av Katrinehill i konsekvensbedömningarna för de olika alternativen.

Länsstyrelsen anser att det blir inkonsekvent att väga in den tänkta utvecklingen av Katrinehill i konsekvensbeskrivningarna medan man i trafikprognosen inte tar höjd för den trafikökning ett genomförande skulle innebära.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning gällande kulturmiljö och anser att bedömningen av de olika alternativens konsekvenser för kulturmiljöer är välgrundade.

Fornlämningar

- Alternativ N+N3 innebär större påverkan på kända fornlämningar. Det alternativet kan därmed innebära mer omfattande undersökningar än övriga. Genom bra planering bör den negativa påverkan kunna minskas.

Naturmiljö

- Trafikverket uppger i handlingarna att en naturvärdesinventering är planerad att ske efter att val av korridor har skett. Länsstyrelsens bedömning är att det utifrån nuvarande underlag är svårt att förorda lämpligaste val av korridor med beaktande av naturvårdssynpunkt.

Biotopskyddsområden

- Samrådshandlingarna har inte identifierat områden som berörs av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 § miljöbalken för de korridorer som innebär nylokalisering. Det är därmed svårt att bedöma vilken sträckning som har störst påverkan på dessa.

Artskydd

- Vid val av lokalisering ska Trafikverket beakta innebörden av 14 § artskydds-förordningen. Då Trafikverket inte har genomfört en naturvärdesinventering är länsstyrelsens uppfattning att detta blir svårt att uppfylla. Trafikverkets intention är att efter val av korridor utföra en naturvärdesinventering för att i så stor utsträckning som möjligt utforma vägen med hänsyn till förekomna värden. Genom att vidta lämpliga skyddsåtgärder bedöms att dispens enligt 14 § artskydds-förordningen kan undvikas. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning. Noggrannare studier av känd förekomst av fridlysta arter och områden med höga naturvärden än vad som redovisas skulle sannolikt öka möjligheten att inte påverka arters livsmiljöer till den grad att dispensförfarandet i artskyddsförordningen träder in.

Ekosystemtjänster

- En sammanställning av vilka ekosystemtjänster som påverkas av de olika alternativen vore lämpligt att ha med i handlingen inför valet av sträckning. För att uppnå regeringens etappmål om att synliggöra och beakta ekosystemtjänster i beslut är det nödvändigt att också beakta ekosystemtjänster i planering och MKB för infrastrukturprojekt. Länsstyrelsens handlingsplan för grön infrastruktur ska kunna utgöra ett underlag för beslut och strategiska ställningstaganden.

Strandskydd

- Samtliga korridorer innefattar områden som berörs av strandskyddsbestämmelserna. Trafikverket uppger i handlingarna att strandskyddet avses att hanteras och utredas i samrådsprocessen för beslut om vägplan samt att under förutsättning att strandskyddet utreds och att hänsyn tas i tillräcklig omfattning så behövs ingen särskild dispens.

Länsstyrelsen anser att denna formulering är missvisande då förbuden i 7 kap 15 § inte gäller för en fastställd vägplan enligt väglagen. Det är alltså inte frågan om en separat prövning gällande strandskyddsdispens utan vägplanens fastställande är likställt med en prövning enligt miljöbalken.

- Strandskyddet är ett så pass tungt vägande allmänt intresse att länsstyrelsen ser det som en brist att handlingarna inte tydligare redovisar omfattningen på de strandområden som påverkas för respektive korridor. Utifrån nuvarande underlag kan länsstyrelsen inte bedöma vilken påverkan de olika korridorerna långsiktigt kommer att ha på strandskyddet.

Vattenförekomster och berörda vattenområden

- För att inte försämra kemisk eller ekologisk status i vattenområden som berörs av aktuell exploatering behöver konsekvenser utredas och redovisas varvid även skydds- och försiktighetsåtgärder för att minimera negativ påverkan redovisas. Negativ påverkan som ändå inte kan undvikas kan behöva kompenseras genom ytterligare åtgärder. Målet behöver vara att inga försämringar i vattenmiljön ska ske och att möjligheten att nå kvalitetskrav och miljökvalitetsnormer inte äventyras eller försvåras.
- Den översiktliga beskrivning av förväntad påverkan som framförs i samrådshandlingen är i stort tillfredsställande i kvalitet och omfattning. Kommande framställan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för vald vägkorridor förväntas i liknande omfattning, men i specifik detalj, beskriva förväntad påverkan.
- Vattenförekomster (VFK) och övriga vatten som berörs och kan komma att beröras av den beslutade vägkorridoren behöver i MKB beskrivas med avseende på nuvarande situation och förutsättningar gällande naturvärden, ekologiska funktioner samt aktuellt miljötillstånd/status (ekologisk; kemisk; kvantitativ). I förekommande fall behöver även redogörelse för gällande miljökvalitetsnorm (MKN) samt det sammantagna åtgärdsbehovet som föreligger för att MKN för berörd VFK skall uppnås göras. Därav skall även förväntad påverkan från projektet på VFK eller övrig vattenförekomst redogöras för.
- Detta bör vidare göras kopplat till aktuella statusparametrar. Med utgångspunkt i användande av MKN bör även respektive tillförlitlighetsklassning för MKN tas i beaktande. I förekommande fall av tillförlitlighetsklassning "0 - Information saknas", "1 - Låg" samt "2 - Medel" bör kompletterande undersökningar för att verifiera aktuell status genomföras.
- Beskrivningen av VFK och övriga vatten som kan komma att beröras av den beslutade vägkorridoren skall i MKB göras i text samt tydliggöras i karta. Redovisningen av påverkan på berörda VFK och övriga vatten, samt åtgärder för att motverka negativ påverkan på dessa skall tydligt skilja mellan byggskedet och driftskedet. Hantering av dagvatten under båda skedena är en mycket viktig aspekt för vattenmiljön vid vägbyggnation och behöver därför tydligt redovisas.
- Det bör vidare poängteras att 2 kap. Allmänna hänsynsreglerna i Miljöbalken gör gällande att tillräcklig hänsyn skall tas till samtliga vattenområden som berörs och kan komma att beröras av den beslutade vägsträckningen. Detta gäller oaktat om de av vattenförvaltningen är utpekade som VFK eller ej.

Vattenskyddsområde

- Alternativ S1 föreslås bl.a. passera avrinningsområdena till Sommartjärnen (EU CD: NW691490-157436) och Öst-tjärnen (EU CD: NW691354-157517). Via VFK Klingstatjärnen (EU CD: SE691229-157281) har dessa VFK Ljungan (EU CD: SE691018-157875) som recipient. I anslutning till inloppet i Ljungan finns vattenskyddsområde (VSO) Marmen - Kvissleby (grundvattenuttag). Infiltration till grundvatten i aktuellt VSO sker bl.a. från VFK Ljungans ytvatten och då via bl.a. grundvattenförekomst (GVFK) Ljunganåsen Grönsta (EU CD: SE691010-614507) och GVFK Ljunganåsen Nolby-Kvissleby (EU CD: SE690878-620917).

Detta förhållande saknar beskrivning och analys i samrådshandlingen.

- För alternativ S1 måste påverkan från anläggningsarbeten, kommande trafikbelastning samt olyckstillbud (med särskild hänsyn till t.ex. transport av farligt gods) på berörda VFK, GVFK och VSO Marmen - Kvissleby särskilt utredas. Påverkan på vattenkvalitet inom berörda VFK, GVFK och VSO måste förebyggas och förhindras.

Sulfidleror

- Samrådshandlingen berör ej risken för förekomst av sura sulfidleror i de aktuella förslagen på vägkorridorer. Detta torde framförallt beröra N+N1-3 alternativen (men även till viss del S1) och då särskilt N3 förlängningen, eftersom dessa alternativ delvis eller till stor del kommer att löpa över silt och lerjordar belägna under högsta kustlinje (Samrådshandling, Figur 42). En potentiell förekomst av sura sulfidleror gör även att det nationella miljö kvalitetsmålet "Endast naturlig försurning" berörs av projektet (Samrådshandling, avsnitt 2.7.3).
- Förändringar i grundvattennivåer vid t.ex. schaktning och pålning eller andra störningar av sura sulfidleror riskerar att kraftigt påverka/sänka pH-halter i nedströms liggande vattenområden med stor risk för negativ påverkan på biota som följd. Lämpliga och tillräckliga undersökningar, följt av nödvändiga åtgärder, måste därför genomföras för att förebygga/motverka försurningspåverkan i berörda vattenområden.

Friluftsliv

- Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning i samrådsredogörelsen "att lokalisering av E14 utmed föreslagen vägkorridor S1 skulle påverka stora och tätortsnära natur- och rekreationsområden". Länsstyrelsen delar även Trafikverkets bedömning att "de negativa konsekvenserna för friluftslivet blir också stora, eftersom riksintresset Sundsvalls södra bergsområde korsas". Alternativet motverkar målsättningarna för förbättrad folkhälsa som finns i de nationella friluftslivsmålen, folkhälsomålen och i flertal av Agenda 2030-målsättningarna. Förutom förlusten av landskap för friluftsliv och barriäreffekten kommer även stora opåverkade naturområden påverkas av såväl buller som försämrade luftkvalité.

Klimatanpassning

Flöden och grundvatten

- Det är positivt att samrådshandlingen anger att framtida flöden kommer att finnas med i beräkningarna för avrinning och avledning av vatten i konstruktionen. Däremot beskrivs att grundvattennivåer inte kommer att påverkas av projektet. Även om projektet i sig inte påverkar grundvattennivåerna kommer ett förändrat klimat att inverka på dessa. Detta bör belysas och tas med i framtida analyser av hur grundvattennivån kan inverka på projektet.

Ökad nederbörd

- Under avsnittet geoteknik saknas resonemang kring hur en ökad nederbörd som följd av klimatförändringar kan komma att påverka markstabiliteten. Klimatscenario för Västernorrland, men även för hela landet, visar att en stor del av den ökade årsmedeltemperaturen sker under vintertid, då även mängden nederbörd kommer att öka. I framtiden är det troligt att denna nederbörd kommer att bestå av regn istället för snö. Ett minskat snötäcke och förändringar i vårsmältningen kommer att påverka markstabiliteten. Länsstyrelsen delar inte den bedömning av konsekvenser som gjorts i tabell 42 och anser att beskrivningarna av klimatförändringarnas effekter på de olika alternativen är bristfällig.

Jordbruksmark

- All jordbruksmark omfattas av bestämmelsen enligt 3 kap 4 § miljöbalken. Samrådshandlingen medger att alternativ N+N3 ger störst intrång i jordbruksmark. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning av hur stor andel jordbruksmark som påverkas inom respektive korridor samt vilken typ av mark det rör sig om.
- Med beaktande av den vikt jordbruksmark har nationellt behöver det finnas en tydligare redovisning kring alternativens effekter och konsekvenser på den jordbruksmark som berörs. Även intilliggande skiften och arrenderingar kan komma att påverkas och inverka på möjligheterna att bedriva ett effektivt jordbruk. Handlingarna kan också med fördel beskriva hur många lantbruksföretag som påverkas av de olika dragningarna och vilken påverkan dessa får på det aktiva jordbruket. Länsstyrelsen anser att påverkan på jordbruksmarken inom de olika alternativen är ofullständigt beskrivna. Utifrån nuvarande underlag kan inte länsstyrelsen göra en avvägning kring de olika alternativens påverkan på jordbruksintresset.

Risk och säkerhet

Farligt gods

- Gällande farligt gods har riskutredningen utgått från Norr- och Västerbottens länsvägläsnings. Vägledningen som använts strider i vissa fall mot Trafikverkets egna rekommendationer för vägens funktion. Trafikverket rekommenderar ett avstånd på 12 meter från vägen, medan det i vägledningen som använts medger att 10 meter är tillräckligt i vissa fall gällande farligt gods. Här behövs fler aspekter vägas in än enbart farligt gods för att en korrekt avvägning kring konsekvenserna ska kunna ske.
- Det är även önskvärt att Trafikverket använder sig av sina egna rekommenderade riktlinjer för avstånd om det inte tydligt motiveras varför avsteg från dessa anses acceptabla. I värderingen av risker i samband med farligt gods så är åtgärder

kopplade till buller ofta en faktor som minskar riskerna med farligt gods. I kommande arbete bör förslag om bullerplank och dylikt vägas in i riskbedömningarna.

- Konsekvensbeskrivningen av korridor N+N1 nämner inte den nya föreslagna placeringen av en ny brandstation/SOS-central mellan sjukhuset och den föreslagna korridoren. Att ny brandstation/SOS-central kan komma att placeras i anslutning till korridoren är något som måste belysas och hanteras för att korrekt kunna bedöma konsekvenserna av nämnda alternativ. Sundsvalls sjukhus är länets största sjukhus och av stor samhällsviktig funktion som inte får äventyras. Riskresonemanget kring sjukhuset behöver vidareutvecklas. I nuvarande handlingar utgår resonemanget främst från sannolikheten att en olycka inträffar. Länsstyrelsen anser att det måste säkerställas att olyckor kopplade till en ny dragning av E14 inte påverkar sjukhuset funktioner. Detta resonemang bör kopplas till vilka effekter och konsekvenser själva byggskedet av vägen kan ge upphov till.

Förorenade områden

- I samrådshandlingarna har förorenade områden beaktats på ett övergripande sätt. Underlaget beskriver att ytterligare utredningar kommer att genomföras i kommande skede för att belysa på vilket sätt potentiellt förorenade områden kommer att beröras. I underlaget har objekt hämtats från länsstyrelsens databas för potentiellt förorenade områden, EBH-stödet. Det saknas objekt i underlaget som finns registrerade i EBH-stödet. Detta kan bero på att alla objekt inte syns i länsstyrelsens karttjänst (objekt som inte är kommunicerade) eller att objekt har tillkommit. Det bör även beaktas att databasen inte är komplett och att det i anslutning till den sträckning som kommer föreslås kan finnas objekt som inte har identifierats som potentiellt förorenat område i EBH-stödet. Generellt är det därför viktigt i samband med fysisk planering och byggande att historiska beskrivningar tas fram i syfte att upptäcka om det finns risk för att ett område kan vara förorenat.

Luftföroreningar

- När det gäller tabell 40 i samrådshandlingen avseende konsekvenser för luftföroreningar behöver bedömningen förtydligas. Det anges att alternativ O+ får stora negativa konsekvenser i jämförelse med nollalternativet. Att konsekvenserna vad gäller luftföroreningar bedöms stora för alternativ O+ (som det anges i texten i kap 6.4.6.3) är rimligt, men det bör förtydligas varför det ger stora negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Trafikverket kommenterar:

Samlad bedömning - Naturmiljö

Trafikverket har bedömt att tillgänglig kunskap om naturmiljön är tillräcklig för att översiktligt bedöma konsekvenserna i detta skede. Korridorerna är av sådan omfattning att lokalisering av en väglinje är anpassningsbar och bedöms därför kunna ta hänsyn till både höga naturvärden och artskydd i nästa skede.

Samlad bedömning - Jordbruksmark

Se kommentar nedan under rubriken Jordbruksmark.

Samlad bedömning - Riksintressen

En generell beskrivning av riksintressena och vad värdena består av finns i avsnitt 4.5.1. I avsnitt 6.4. beskrivs översiktligt eventuell påverkan. I avsnitt 8.3 lyfts särskilt viktiga frågor som behöver hanteras i nästa skede, exempelvis fördjupad utredning av miljöeffekter.

Utredning av specifika skadeförebyggande åtgärder blir aktuellt när det finns en vald väglinje att förhålla sig till. När ett vägförslag arbetas fram tas hänsyn till de aspekter som berörs så att minsta möjliga intrång sker och skadeförebyggande åtgärder föreslås.

Risk och säkerhet

Se kommentar nedan under rubriken Risk och säkerhet.

Infrastruktur

Utvecklingsförslag för exempelvis Katrinehill framgår av gällande översiktsplan och har därför hanterats i samrådshandlingen. Detta utifrån projektets påverkan på kommunala planer eftersom korridor S1 angränsar till området Katrinehill. I samlad effektbedömning (SEB) är enbart beslutade investeringar med men i konsekvensbeskrivningen går det att ta med långtgående planeringsprojekt, likt Katrinehill.

Sampers (Trafikverkets trafikprognosmodell) tar hänsyn till beslutad bebyggelse-utveckling. Det planerade bostadsområdet Katrinehill är därför inte medräknat i prognosen. Av samma anledning hanteras heller inte Ostkustbanans eventuella effekter på den framtida godstrafiken.

Sundsvalls kommun har meddelat att projektet Katrinehill inte längre avses genomföras. Det påverkar inte trafikprognosen eftersom ej beslutade projekt inte är medräknade. Konsekvenser som beror på projektet Katrinehill kommer att tas bort i kommande handlingar.

Andra projekt just nu som inte vägts in i utredningen är Sundsvalls logistikpark och utbyggnad av Ostkustbanan.

Kulturmiljö

Synpunkterna noteras.

Fornlämningar

Synpunkten noteras.

Naturmiljö - Biotopskyddsområden/Artskydd

Det generella biotopskyddet hanteras i nästa skede när en fältinventering genomförs.

På en övergripande nivå bedöms det finnas en god kännedom om de naturområden som finns kring centrala Sundsvall vilket finns dokumenterat i artportalen, underlag från länsstyrelsens länskarta samt Sundsvalls kommuns översiktsplan och andra planeringsunderlag.

Korridorerna är av sådan omfattning att lokalisering av en väglinje är anpassningsbar och bedöms därför kunna ta hänsyn till både höga naturvärden och artskydd i nästa skede.

Naturmiljö -Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster har ej ingått i samrådshandlingen för lokalisering men många ekosystemtjänster ingår i exempelvis i miljökvalitetsmålen, vilka hanteras i samrådshandlingen. I nästa skede berörs ekosystemtjänster närmare.

Naturmiljö - Strandskydd

Synpunkten kring formuleringen av strandskyddet under rubrik 8.2.3 noteras.

Tydligare redovisning av berört strandskydd kommer att ske i nästa skede. De breda studerade korridorerna innebär att det i detta skede är svårt att bedöma påverkan på strandskyddets värden eftersom den exakta väglinjen inte är känd. Breda korridorer innebär en stor möjlighet till att hantera eventuella skyddsvärda arter eller områden med höga naturvärden.

Vattenförekomster och berörda vattenområden

Synpunkterna kring vattenförekomster och berörda vattenområden noteras. Dessa kommer att tillgodoses i nästa skede där konsekvenser/effekter för vattenförekomster och vattenområden kommer att utredas och redovisas.

Vattenskyddsområde

Synpunkterna kring vattenskyddsområde noteras.

Sulfidleror

Att miljökvalitetsmålet "Endast naturlig förurning" berörs av projektet till följd av potentiell förekomst av sura sulfidleror samt att störningar av sådana förekomster kan påverka pH-halter noteras och kommer att hanteras i nästkommande skede.

Friluftsliv

Att länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning gällande korridor S1:s påverkan på friluftsliv noteras.

Klimatanpassning (Flöden och grundvatten, Ökad nederbörd)

Klimatförändringar – markstabilitet och ökade flöden, hanteras på en övergripande nivå i samrådshandlingen.

Hur grundvattennivån kan inverka på projektet kommer att belysas i nästa skede.

Konsekvenser har exempelvis bedömts som svagt positiva (enligt bedömningsgrunderna) då alternativet förebygger negativa effekter på lokala/regionala intressen genom att: åtgärder planeras för att de avvattningstekniska anläggningarna ska kunna hantera de ökade nederbörds mängden, vilket innebär minskad risk för översvämningar och en högre robusthet mot klimatförändringar. Möjligheterna till att vidta de åtgärder som krävs bedöms generellt inte vara begränsade av exempelvis utrymmesbrist. Att länsstyrelsen inte delar denna konsekvensbedömning noteras.

Jordbruksmark

Effekter som nämns i samrådshandlingen är att mark tas i anspråk, att områden fragmenteras, att tillgänglighet påverkas, en negativ utveckling av jord- och skogsbruk gällande bland annat lönsamhet, ägarförhållanden och brukningsmetoder. Trafikverket

har endast översiktligt kunnat uppskatta vilka effekter en eventuell väg i korridoren kan ha på omkringliggande jordbruksmark. Eftersom det inte finns en väglinje i aktuellt skede är det svårt att ange hur stor andel jordbruksmark som påverkas inom respektive korridor samt vilken typ av mark som berörs.

I den framtagna kalkylen har en bedömning skett av ungefärliga behov av bland annat sidovägar för framtida behov av åtkomst och tillgänglighet. Den yta som slutligen kan komma att tas i anspråk för ny väg beror bland annat på hur den nya vägen anpassas till aktuella förutsättningar. Detaljerade bedömningar i det här skedet kan både överskatta och underskatta konsekvenserna.

Samtliga synpunkter som lämnats bedöms som viktiga att hantera i kommande skede när en korridor är vald.

Risk och säkerhet - Farligt gods

Eftersom det inte finns några lokala riktlinjer för farligt gods har riktlinjerna för Västerbotten och Norrbotten använts. Skyddsavståndet i riktlinjerna är på 10 meter vid en hastighet på 30–50 km/tim och med ÅDT på 1600 för tung trafik. Under förutsättning att antalet tunga fordon uppgår till 1600 per dygn och hastigheten 100 km/tim visar riktlinjerna ett skyddsavstånd på minst 30 meter till småhusbebyggelse. För byggnader inom kategorin "känslig verksamhet" är motsvarande mått minst 45 meter.

Det upprättade PM Riskutredning Farligt gods är en kvantitativ utredning som visar på fastigheter, byggnader med mera och avstånden till väg och visar därmed endast de fastigheter som berörs inom ett särskilt avstånd från väg samt att åtgärder kan komma att behövas vid eventuell byggnation av väg. Trafikverket har egna skyddsavstånd på 12 meter som bland annat används för skyltning och andra hårda konstruktioner skulle också kunna finnas i närheten av väg alternativt vägområde.

För att komma vidare i nästa skede kommer en mer omfattande riskutredning att behövas. I kommande arbete behöver hänsyn även tas till ytterligare riskreducerande faktorer så som eventuella bullervallar eller skärmar i riskbedömningen.

Planer på ny brandstation/SOS-central och en översiktlig bedömning av påverkan hade kunnat framgå i handlingen men bedöms inte vara alternativavskiljande. Oavsett vilket alternativ som väljs bedöms anpassningar av omkringliggande infrastruktur behöva hanteras. Trafikverket för dialog både med räddningstjänsten och Drakfastigheter, som är ansvarig för ny lokalisering av räddningstjänsten.

I Trafikverkets samrådsmaterial, tekniskt PM Farligt gods (N+N1 och N+N3), hanteras sjukhuset i riskbedömningen. En av slutsatserna är att sjukhuset inte bedöms utsättas för en oacceptabel risk med avseende på farligt gods till följd av korridor N+N1. Sjukhuset ligger ca 300 meter från planerad ny E14 på Hulivägen. Sjukhuset har nödstoppsystem som gör att ventilationen kan stängas av vid en eventuell händelse. Detta för att förhindra brandgaser, rök eller eventuella kemiska utsläpp att kunna tränga in i byggnaden. Påverkan från föroreningar från trafik är mer sannolikt och finns beskrivet i samrådshandlingen. Sjukhusets uppvärmning bygger på luftburen värme. Sannolikheten för att en olycka med farligt gods skulle innebära en längre avstängning av ventilationen är liten.

Oavsett vilket alternativ som väljs kommer skadeförebyggande åtgärder för samtliga skyddsobjekt utredas med avseende på risk och säkerhet.

Risk och säkerhet - Förorenade områden

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i nästkommande skede där föroreningar utreds vidare baserat på vald korridor.

Risk och säkerhet - Luftföroreningar

Konsekvensbedömning görs mot bedömningsgrunderna (enligt avsnitt 3.2.3) och jämförs inte mot nollalternativet. Rubriken för tabell nummer 39 och 40 har felskrivits, det ska inte stå "i jämförelse med nollalternativet".

5.1.3. 2020-12-09 Samrådsmöte

Under mötet bemötte Trafikverket länsstyrelsens skriftliga synpunkter på samrådshandlingen avseende naturmiljö, jordbruk, riksintressen, risk och säkerhet, klimatanpassning och infrastruktur.

5.1.4. 2021-04-09 Skriftligt tilläggsyttrande på samrådshandling

Nedan följer ett referat av länsstyrelsens kompletterande samrådsyttrande.

Beskrivning av ärendet

Med anledning av länsstyrelsens yttrande 2020-10-19 hölls ett samrådsmöte 2020-12-09. Vid mötet redogjorde Trafikverket för de frågor som länsstyrelsen bedömt behöver kompletteras i samrådshandlingen för att ge en bättre bild av förutsättningar och effekter som de olika lokaliseringalternativen kan ge upphov till. Trafikverket beskrev de underlag som använts i det här skedet och planerna på utförligare utredningar och fältinventeringar i senare skeden i planprocessen. Länsstyrelsen kompletterar härmed tidigare inskickat yttrande med förtydligande kring att ytterligare utredningar inte efterfrågas i detta skede och i vissa delar förtydligat ställningstagande kring val av korridor.

Yttrande

- Länsstyrelsen anser att nyttjande av befintlig infrastruktur och redan exploaterade områden har fördelar i att det inte tar ny mark i anspråk, natur-, jord- och skogsmark som i tätortsnära områden generellt är viktiga att värna. Detta ska ställas mot behovet av en funktionell infrastruktur som uppfyller mål om bland annat en trafiksäker, tillgänglig och attraktiv E14. Länsstyrelsen bedömde i sitt tidigare yttrande att korridor S1 inte är ett lämpligt lokaliseringalternativ.
- Länsstyrelsen vill fortsatt också betona vikten av att projektet sätts i sitt sammanhang i det större transportinfrastruktursystemet och tillsammans med andra pågående stora infrastrukturprojekt i Sundsvall. Val av korridor behöver anpassas till möjlighet att nyttja samordning såsom omlastning och byte mellan trafikslag.

Korridor O+

- Länsstyrelsen anser att det inte är aktuellt att gå vidare med alternativ O+ med anledning av att det i hög grad försvårar Sundsvalls stadsutveckling och medför stora negativa konsekvenser på boendemiljö i form av bland annat buller och försämrad luftkvalitet.

Korridor N+N1

- Länsstyrelsen ser flera svårigheter med alternativet då det står i konflikt med Sundsvalls kommuns planer på utveckling i området. Länsstyrelsen har tidigare lyft frågan om samordning med ny brandstation/SOS-central i anslutningen till korridoren. Hulivägen är redan idag en barriär mellan bostadsområden i Sundsvall och möjligheten till komplettering med nya bostäder längs vägen bör inte försvåras för att möjliggöra sammanhållna stads- och bostadsområden i Sundsvall.

Korridor N+N2

- En sträckning i det här läget tar ny mark i anspråk på ett sätt som bedöms få stora konsekvenser för naturmiljö, rekreation och friluftsliv och jord- och skogsbruk. Länsstyrelsen anser att det krävs en tydlig bedömning av vilka samhällsekonomiska fördelar som alternativet skulle kunna innebära i form av till exempel tidsvinst eller effektiva godstransporter för alternativet ska anses vara mer fördelaktigt än E14 längs befintliga Timmervägen.

Korridor N+N3

- Alternativet bedöms nyttja befintlig sträckning på ett effektivt sätt. Länsstyrelsen anser att alternativet är intressant att titta vidare på tillsammans med korridor N+N2. I en jämförelse bör man ta hänsyn till i hur hög grad alternativen blir attraktiva för godstransporter och uppfyller projektmålen kring tillgänglig genomfartstrafik. Den förväntade större påverkan på kända fornlämningar i sträckning N+N3 bedömde länsstyrelsen i sitt tidigare yttrande kan komma att innebära mer omfattande undersökningar än övriga alternativ, men att det genom bra planering bör gå att minska den negativa påverkan.

Naturmiljö

- Länsstyrelsen anser att förslaget till samrådshandling i tillräckligt hög grad beskriver konsekvenserna av naturmiljön. Utdrag från Artportalen har utförts och i nästa skede i planprocessen kommer fältinventeringar att utföras. Anpassningar kan vid behov göras inom utpekade korridorer. Naturvärdena har grovt uppskattats via kartor och Trafikverket har även använt kommunens underlag från arbetet med översiktsplanen. Generella biotopskyddet hanteras i nästa skede när en fältinventering genomförs. Krav finns på samråd i nästa skede kopplat till vattenverksamhet och strandskydd.
- Länsstyrelsen anser fortsatt att möjlighet till olika ekosystemtjänster bör beskrivas närmare i nästa skede.

Jordbruksmark

- Länsstyrelsen anser att förslaget till samrådshandling i tillräckligt hög grad beskriver konsekvenserna för jordbruksmark. Det är dock fortsatt viktigt att samrådshandlingarna för vald korridor beskriver konsekvenserna för jordbruksmark i termer av hur mycket jordbruksmark som kommer tas i anspråk och beskrivning av hur den marken används. Bevarandet av jordbruksmark är ett nationellt intresse och exploatering av jordbruksmark är irreversibelt. Jordbruksmarkens bevarande regleras i miljöbalkens hushållningsbestämmelser och omfattas även av miljö kvalitetsmålet ett rikt odlingslandskap.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket anser att det är till projektets gagn att länsstyrelsen efter samrådsmöte och ytterligare analys anser att samrådshandlingen på ett tillräckligt sätt beskriver konsekvenserna för naturmiljö och jordbruksmark så att länsstyrelsen har kunnat förtydliga sitt ställningstagande kring val av korridor. Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkter avseende i vilka termer påverkan på jordbruksmarken ska beskrivas. Trafikverket anser att det är en god idé att i nästa skede beskriva ekosystemtjänster.

Trafikverket noterar att länsstyrelsen ser korridorerna S1 och O+ som ej lämpliga att gå vidare med. Vidare noteras att korridor N+N1 ser länsstyrelsen svårigheter med och korridorerna N+N3 och N+N2 däremot bör undersökas närmare. och jämföras utifrån i vilken grad alternativen blir attraktiva för godstransporter och uppfyllelse av projektmålen kring tillgänglig genomfartstrafik. Trafikverket tar med sig att projektet bör sättas i ett större sammanhang i transportinfrastruktursystemet, med andra pågående stora infrastrukturprojekt och att E14 framtida läge anpassas med hänsyn till samordning som omlastning och byten mellan trafikslag.

5.1.5. 2021-09-20 Informationsmöte

Trafikverket informerade länsstyrelsen om förändringarna i projektet, den nya tidplanen och det tillkommande fördjupningarna/utredningarna.

5.2. Samråd med berörd kommun

Under 2019 och 2020 har kontinuerliga möten mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun hållits där aktuella frågor kopplade till projektet diskuterats. Den 21 september 2020 hölls ett möte med Centerpartiet. Gemensamma frågor under mötena var att gå igenom tidigare utredningar, nuläget, projektmål, studerade alternativ och deras för- och nackdelar, tidigt bortvalda alternativ samt idéer för framtida utformning av Bergsgatan och möjlig utformning av delar av S1, N1, N2, N3.

Mötesspecifika ämnen som togs upp av Trafikverket var:

- modellberäknade (Sampers) trafikflöden jämfört med trafikmätningar,
- resmönster med fokus mot genomfartstrafik beräknat utifrån ÅDT,
- körtider mellan Blåberget – Skönviksberget, E4 Stockvik och Tunadalshamnen/Logistikparken,
- godsstråk och större godsstrand verksamheter,
- bullerberäkningar och bullerskyddsåtgärder,
- luftberäkningar avseende kvävedioxid och partiklar,
- vägplanens förhållande till miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer,
- åtgärdsförslag för E14 genom Sundsvall (Bergsgatan) på kort och lång sikt.

5.2.1. 2020-12-02 Skriftligt yttrande på samrådshandlingen

Trafikverket gav Sundsvalls kommun tillåtelse att inkomma med yttrande på samrådshandlingen i november istället för 19 oktober på grund av bland annat olika nämndsmöten.

Kommunstyrelsen har inhämtat synpunkter från miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, kultur-och fritidsnämnden samt inom kommunstyrelsekontoret. I handläggningen har kommunstyrelsekontoret också tagit del av yttranden från delar av näringslivet, kommunala bolag och delar av allmänhetens synpunkter. Kommunens yttrande är en sammanvägning av den helhetsbedömning som gjorts utifrån Sundsvalls kommuns perspektiv. Till yttrandet finns bifogat yttranden från Stadsbyggnadsnämnden, Miljönämnden och Kultur-och fritidsnämnden. Nämndernas yttranden tillför information och synpunkter som Trafikverket bör ha med sig i fortsatt arbete, men ska ses som underordnade.

Sundsvalls kommun har i sitt samlade yttrande inkommit med följande synpunkter på samrådsunderlaget:

Transportsystemet måste ses i ett större sammanhang

Övergången till hållbara och klimatsmarta (koldioxidneutrala) transporter är en viktig och angelägen fråga för Sundsvall lokalt såväl som ur nationell och global synvinkel. Bilresor och godstransporter med lastbil bör ses som ett effektivt sätt att länka till mer hållbara transportsätt, såsom kollektivtrafik och fossilfria godstransporter via järnväg eller sjöfart. På landsbygden kan det handla om en bra cykel- och bilväg för att nå en pendelparkering i lämplig knutpunkt. För godstrafiken handlar det om ett effektivt helhetssystem med exempelvis kombitrafik som snabbt kan lastas om i en strategiskt placerad logistiknod.

Sundsvalls hamn och utvecklingen av Sundsvalls logistikpark är strategiskt lokaliserade och av mycket stor vikt för såväl den regionala utvecklingen som omställningen till klimatsmarta långväga transporter. På samma sätt som Mittbanan och Meråkersbanan rustas och elektrifieras för att bli en effektiv länk från hamn till hamn (Trondheim – Sundsvall) så bör E14 inte bara länka mot E4 utan även få en tydlig koppling till Sundsvalls hamn.

Det ger betydligt större restidvinster och transporteffektivitet att åtgärda E14 utanför staden så att trafiken kan hålla 100 eller 110 km/tim många mil i sträck, än att trots stora konflikter utforma den korta passagen genom staden för denna hastighet. Sundsvall växer och det är sannolikt att kuststråket kring E4 på lång sikt kommer att bestå av närapå sammanhängande tätortsbebyggelse. Korsande trafikströmmar måste passera bebyggelsen hänsynsfullt i lämpligt läge. Lägre referenshastighet ger lägre bullernivåer och möjlighet att utforma vägen med mindre markintrång. Sundsvalls kommun förordar därför att väg E14 i stort (även utanför nu aktuellt utbredningsområde) på sikt utformas för 100 eller 110 km/tim, men att avsteg från referenshastigheten görs till lägre hastigheter i känsliga tätortspassager där det är nödvändigt för att uppnå en god livsmiljö.

För personresorna är det viktigt att transportsystemet som helhet, oavsett om det är statliga vägar eller kommunala gator, möjliggör effektiva resor och att det uppmuntrar till att välja hållbara resalternativ.

Det är viktigt att Trafikverket i utredningsarbetet inte bara bedömer konsekvenser och omgivningspåverkan i närområdet till E14-alternativen utan ser till hela transportsystemet och inkluderar konsekvenser som uppstår kring andra vägar/gator som en följd av helhetslösningen. Nu genomförd lokaliseringsutredning har brister inom just det området, även om ett gediget utredningsarbete har genomförts.

Sundsvalls kommun avstyrker alternativ O+ och alternativ S1

Alternativ O+ omöjliggör nödvändiga åtgärder för att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer kring Bergsgatan, där människor idag blir kraftigt påverkade av luftföroreningar och buller. O+ begränsar framtida stadsutveckling i södra delen av stadskärnan. Projekt målen uppfylls inte. Alternativet är även negativt ur flera långsiktiga strategiska perspektiv, bland annat stadsutveckling, folkhälsa och näringslivsutveckling. Sundsvalls kommun föreslår därför att alternativ O+ tas bort inför fortsatt planering av E14 framtida läge.

Alternativ S1 innebär en mycket lång nydragning av väg i obanad terräng till mycket höga kostnader och sammantaget negativ samhällsekonomi. Det är osannolikt att det prioriteras för finansiering i den nationella planen. Sundsvalls kommun har år 2020 antagit ett miljöstrategiskt program, där huvudmålet är att Sundsvall ska vara en klimatneutral kommun redan år 2030. Det är ett högt ställt mål som bör ange riktningen även för utveckling utanför kommunkoncernens kontroll. S1 är det alternativ som är mest negativt för klimat och miljö. Dessutom medför vägsträckningen att ett friluftsområde av riksintresse som starkt bidrar till Sundsvalls attraktivitet splittras och utsätts för buller i tidigare ostörda områden. Näringslivet ser inte detta alternativ som fördelaktigt. Sundsvalls kommun föreslår därför att alternativ S1 tas bort inför fortsatt planering av E14:s framtida läge.

Sundsvalls kommun ser utmaningar med Trafikverkets N- alternativ

En omdragning av E14 kan sannolikt innebära att kommunen får överta ansvaret för Bergsgatan och Björneborgsgatan inklusive för drift och underhåll. Samtidigt måste vi åtgärda de överträdelser av miljö kvalitetsnormer som redan medfört statliga krav på åtgärder. Om kommunen ska kunna bära ett sådant åtagande är det rimligt att Trafikverket åtar sig huvudansvaret för det transportstråk som näringslivets långväga transporter kommer att styras över till. Utifrån yttranden från exempelvis Handelskammaren och Sundsvalls hamn är en effektiv koppling mot logistikpark och hamn viktig. Utbyggnaden av Sundsvalls logistikpark har redan möjliggjort nya större företagsetableringar.

N+N3 är mindre attraktivt för näringslivets tunga transporter och kan göra att de väljer Hulivägen även om N+N3 är E14. Det är mycket svårt för Sundsvalls kommun att hantera ökad trafik på Hulivägen utan stora intressekonflikter mellan boende och näringsliv.

N+N1 är mycket problematiskt. Ett kommunalt mål är att arbeta för förtätning i stadsdelar, utveckling av stadsdelar samt utveckling mellan stadsdelar. I medborgardialoger har vi mött stort intresse för bostadsutveckling kring Hulivägen, som är en tydlig barriär mellan två stadsdelar. N+N1 skulle förstärka och motverka ambitionen ovan. Ökade bullerstörningar kan förmodligen hanteras genom bullerskydd och nedsänkning, men N+N1 kommer att bli en mycket kraftigare barriär såväl mellan stadsdelarna som mellan Granloholm och området norr om Hulivägen. Kommunen ser därför inte N+N1 som möjligt att arbeta vidare med.

Sundsvalls kommun förordar fortsatt utredning och bearbetning av alternativet N+N2

Även N+N2 inrymmer utmaningar, men kommunen ser ändå detta som bästa alternativet för ny sträckning av E14. N+N2 ger avlastning av såväl Hulivägen som Timmervägen genom Birsta. N+N2 blir något längre för den västliga tunga trafiken till och från hamnen än N+N1, men samtidigt lyfts tung trafik bort från Granloholm och Bydalen. För tunga transporter till terminaler i Birsta innebär N+N2 en fördel.

Inför fortsatt arbete med alternativ N+N2 vill vi särskilt lyfta några frågeställningar:

- Var ska N+N2 ansluta till befintlig Timmerväg respektive E4?

- Vägens sträckning i plan och profil för att minimera ingreppen. Är en nordligare dragning möjlig, för att minska påverkan på miljön och komma närmare bebyggelsen i Södra Birsta?
- En mindre trafikplats längs N+N2 för att möjliggöra framtida utveckling av området längs sträckan för t.ex. verksamheter, respektive möjlig anslutning till planerad ny anläggning för räddningstjänsten.
- Naturliga passagelägen att nyttjas av både vilt och det rörliga friluftslivet.

Fortsatt arbete

Sundsvalls kommun är gärna delaktig i än högre grad än hittills i det fortsatta arbetet med att lokalisera och utforma framtida läge för E14 genom Sundsvall. Använd gärna bifogade yttranden från de kommunala nämnderna som ett ytterligare stöd i det fortsatta arbetet. Eftersom Sundsvalls kommun förordar en kompletterande utredning förutsätter vi att vi sedan får yttra oss över det lokaliseringsalternativ som Trafikverket slutligen förordar.

Inom Sundsvalls kommun pågår en översyn av vår kommunövergripande översiktsplan. Det finns möjlighet att i viss mån anpassa våra utvecklingsförslag till valet av framtida E14-sträckning. Vår nya översiktsplan kommer sannolikt att antas under år 2022.

Trafikverkets kommentarer:

Transportsystemet måste ses i ett större sammanhang

En hastighetsstandard om 100 km/tim för E14 inom utredningsområdet överensstämmer med projekt målet. Att kommunen förordar denna hastighet och även 110 km/tim på E14, inom och utanför aktuellt utredningsområde med avsteg i känsliga tätortspassager noteras.

Att beakta konsekvenserna för övrigt berörda vägar och gator är även en kommunal fråga som bör utredas i samverkan i det fortsatta arbetet.

Sundsvalls kommun avstyrker alternativ O+ och alternativ S1

Sundsvalls kommuns avvisande av alternativen O+ och S1 noteras.

Sundsvalls kommun ser utmaningar med Trafikverkets N- alternativ

Sundsvalls kommuns avvisande av alternativen N+N1 samt invändningar mot alternativ N+N3 noteras.

Sundsvalls kommun förordar fortsatt utredning och bearbetning av alternativet N+N2

Att Sundsvalls kommun förordar alternativ N+N2 och fortsatt utredning av det alternativet noteras.

I detta skede har en grov korridor studerats. Den typ av frågeställningar som kommunen lyfter kommer att behandlas mer detaljerat i nästa skede för det alternativ som väljs.

Fortsatt arbete

Trafikverket välkomnar kommunens önskan om fortsatt dialog och delaktighet och noterar att arbetet med översiktsplanen pågår parallellt med den aktuella vägplanen.

De kompletterande yttrandena från kommunala nämnder kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

5.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Löpande samråd har skett i perioden mellan samråd om samrådsunderlag och samråd om samrådshandling med ledningsägare samt vissa myndigheter och organisationer. Dessa samråd redovisas här nedan i form av noteringar från respektive möte. Därpå redovisas, under egen rubrik, de yttranden som inkom under samrådet om samrådshandlingen.

5.4.1. Samrådsmöte med ledningsägare juni 2019

Samrådsmöte har vid två tillfällen under sommaren 2019 hållits med ledningsägare inom utredningsområdet. Projektet presenterades och ledningsägarna hade möjlighet att inkomma med synpunkter eller informera om framtida förändringar inför kommande samrådshandling.

5.4.2. Informationsmöte Sundsvall logistikpark 2019-09-20

Trafikverket presenterade projektet för Sundsvall logistikpark och förde därefter dialog kring de olika alternativa lokaliseringarna utifrån ett närings- och transportperspektiv.

5.4.3. Informationsmöte Sundfrakt och Åkerinäring i Norr 2019-10-04

Trafikverket presenterade de vägkorridorer som utreds och Sundfrakt berättade om deras verksamhet och vilka aspekter kopplade till projektet som är väsentliga för Sundfrakts arbete. Sundfrakt har tillstånd för bergtäkten i Bosvedjan till år 2025. Sundfrakt informerade om att de planerar ny utfart från bergtäkten till Hulivägen. Därefter diskuterades de alternativa lokaliseringarna.

Sundfrakt förordar alternativ N+N1 och betonade följande:

- Utredningsstråk O och N+N3 är minst attraktiva för Sundfrakt på grund av Bergsgatans och Birstas trafiksituation.
- Det är viktigt att titta på åtkomst till bergtäkten vid Bosvedjan för de olika korridorerna. En bra anslutning till N+N1 både väster- samt österut önskas samt ny anslutning mot korridor N+N2.
- Vid kortsiktiga åtgärder längs Bergsgatan förordas större cirkulationsplatser framför trafiksignaler. Obevakade passager föredras inte.

5.4.4. Informationsmöte Ambulansen Västernorrland och Medelpads Räddningstjänstförbund 2019-11-21

Trafikverket presenterade projektet och därefter diskuterades de alternativa lokaliseringarna utifrån ambulansens och räddningstjänstens verksamhetsområden.

I diskussionen betonade Ambulansen Västernorrland att det är positivt att Hulivägen/Timmervägen byggs om och både korridor N+N1 och N+N2 uppfattas som bra alternativ. En eventuell samlokalisering av räddningstjänst och ambulans skulle ge samordningsvinster särskilt gällande gemensamma övningar, lokaler mm. Medelpads Räddningstjänstförbund framförde att korridor N+N1 är en bra utryckningsväg. Dock betonades att:

- det finns risker med farligt gods längs N+N1, med närheten till bostäder och sjukhus, och N+N3, med närheten till bebyggelse och Birsta. Det är bra att bygga där det inte finns bostäder idag. Riskavstånd för farligt gods måste beaktas.
- en omfattande riskanalys/utredning bör göras avseende korridor N+N1 och N+N3.
- det behöver klargöras om sjukhuset har en beredskapsplan.
- det finns fördelar med en väg med två körfält i vardera riktningen (2+2 väg).

5.4.5. Yttrande Regionfastigheter Västernorrland 2020-02-26

Regionfastigheter Västernorrland har inkommit med ett skriftligt yttrande med synpunkter och överväganden med anledning av förslag till ny dragning av E14 (N+N1).

Regionfastigheter Västernorrland pekar på ett antal riskfaktorer och föreslår vidare utredning. Nedan sammanfattas yttrandets innehåll.

Grundförutsättningar

- När sjukhuset uppfördes valdes en teknisk lösning för värmen i huset med luften som värmebärare. Ventilationsanläggningarna hanterar således tre till fyra gånger så stora luftvolymmer som dagens moderna system. Placeringen av sjukhuset, på en höjd utanför staden, valdes för att säkerställa så ren luft som möjligt

Ökade partikelnivåer i luften

- Ökad trafikintensitet och tyngre fordon ökar sannolikt mängden partiklar i luften kring sjukhuset och därmed belastningen på luftintag och filtersystem. Mängden små partiklar som är hälsovådliga och passerar filtren ökar, vilket bland annat kan innebära problem med att säkerställa ett rent inneklimat. Luftintag kan behöva byggas om och andra filterklasser samt behov av rengöring kan innebära högre driftskostnader.

Nödstoppsystem ventilation

- Sjukhuset har nödstoppsystem som gör att ventilationen kan stängas av vid en eventuell händelse för att förhindra brandgaser, rök eller eventuella kemiska utsläpp att tränga in i byggnaden. Korridor N+N1 kommer sannolikt öka risken för kort responstid med tanke på eventuella utsläpp vid en olycka. Risken att dra in föroreningar i en känslig miljö måste beaktas.

Ljud

- Då detta är en hög byggnad, behöver risken för förhöjda bullernivåer beaktas, och om det kommer att kräva byggtekniska åtgärder.

Vibrationer

- Det behöver kartläggas om den tunga trafiken riskerar att orsaka vibrationer som kan komma att påverka och störa medicinteknisk utrustning, t.ex. röntgenutrustning och strålkärl. Ingenting i byggnaden är i dagsläget avvibrerat.

Anslutningsvägar

- Dagens angöring mot sjukhuset från Hulivägen är periodvis mycket högt belastad med långa köer. Hur trafiklösningar dimensioneras och utformas för att erbjuda god trafiksäkerhet, enkel angöring och uttryckning är intressant för Regionfastigheter Västernorrland att ta del av.

Trafikverket kommenterar:

Grundförutsättningar / Ökade partikelnivåer i luften

Det bedöms inte vara någon risk för att en framtida ökningen av trafik, vid ny lokalisering av E14, skulle påverka sjukhusområdet negativt. Halterna av luftföroreningar avtar snabbt med avståndet från Hulivägen. Vid ett avstånd på 75–100 meter från vägen bedöms påverkan vara obetydlig. Sjukhuset ligger söder om Hulivägen och befinner sig därför inte i den mest vanligt förekommande vindriktningen. Den största delen av året kommer vinden att sprida luftföroreningarna bort från sjukhuset. Skog och vegetation i närheten av vägtrafik har en positiv inverkan på koncentrationer av luftföroreningar. Träden har dels en minskande effekt på luftföroreningar genom att föroreningarna kan deponeras på träden, dels dämpande effekt genom att vara en barriär mellan vägen och de människor som exponeras för luftföroreningarna. Skogsområdet mellan Hulivägen och sjukhuset kommer därav att ha en positiv inverkan på spridningen och därför ha en minskande effekt på luftföroreningarna från Hulivägen. Detta innebär att luftföroreningarna kommer att hinna spädas innan de når sjukhusområdet och på så sätt minska riskerna.

Nödstoppsystem ventilation

Trafikverket kommer att ta fram en kvalitativ riskanalys till samrådshandlingen där bland annat avstånden till sjukhuset och risken för farligt gods kommer att hanteras.

Ljud

Den bullerutredning som tas fram kommer kartlägga bullernivåerna utmed Hulivägen. Bullerberäkning för korridor N1 visar att buller från eventuell lokalisering av E14 utmed Hulivägen inte kommer att påverka sjukhuset.

Vibrationer

Hulivägen ligger mer än 300 meter bort från sjukhuset. Marken runt Hulivägen består av bland annat morän och berg, vilket inte transporterar vibrationer lika lätt som lösare jordarter. Vidare utredningar rörande vibrationer beslutas, i nästa skede, när val av lokalisering av ny E14 är gjord.

Anslutningsvägar

Trafikverket har dialog med ambulansen och räddningstjänsten inom ramen för detta projekt. Trafikverket har också med sig i planeringen att förbättra anslutningen sjukhuset/Hulivägen både för att erbjuda god trafiksäkerhet och säkerställa god tillgänglighet för utryckningsfordon.

5.4.6. Ambulansen Sundsvall

2020-08-31, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar N+N1. Med tanke på att Timmervägen skall rustas upp så ser vi att förslag N+N1 är det bästa alternativet utifrån vår verksamhet. Med det alternativet får vi bra utryckningsvägar mot E14 och väg 86 och mot E4:an. Med tanke på att Räddningstjänsten skall bygga nytt och där ett alternativ är vid Sundsvalls Sjukhus behöver dom också bra utryckningsvägar.

Trafikverket kommenterar:

Ambulansen Sundsvalls förordande av N+ N1 noteras.

5.4.7. Kristdemokratiska kommungruppen i Sundsvall

2020-05-28, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avvisar N+N1, dragning över Hulivägen, till förmån för N3, att dra vägen över den nuvarande Timmervägen.

Trafikverket kommenterar:

Kristdemokratiska kommungruppen i Sundsvalls avvisande av N+N1 till förmån för N+N3 noteras.

5.4.8. Jägarförbundet Sundsvalls sydvästra krets i Mittnorrland

2020-10-08, skriftligt yttrande på samrådshandling

Vill inte ha S1 på grund av påverkan på djurlivet. Vägdragningen skulle inkräkta på fem jaktlag som bedriver jakt och viltvård i detta område. För några områden skulle möjlighet till jakt med lös hund upphöra. Jakt på fågel inom samma områden skulle med största sannolikhet påverkas kraftfullt.

Kan inte se att TRV har gjort en naturvärdesinventering i området eller tagit hänsyn till vandringsleder som korsas eller berörs.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket har i samrådshandlingen gjort bedömningen att S1 har stora negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

En naturvärdesinventering kommer att genomföras för valt alternativ.

5.4.9. Sundsvalls Elnät AB

2020-09-08, skriftligt yttrande på samrådshandling

Inga synpunkter på O+ eller S1. Informerar om korsande ledningar och nätstationer på övriga alternativ.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

5.4.10. Skidklubben Vidar

2020-09-13, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avvisar S1 eftersom det skulle få drastiska följder för friluftslivet. Friluftsområdet bidrog starkt till att Sundsvall förärades titeln som årets friluftskommun i Sverige år 2018. Skidklubben har en stuga på Klissberget. S1 är även av kostnadsskäl det sämsta alternativet samt för framtida boendemiljöer.

Trafikverket kommenterar:

Skidklubbens avvisande av S1 noteras.

5.4.11. Skogsstyrelsen, Västernorrlands distrikt

2020-09-23, skriftligt yttrande på samrådshandling

Informerar om rödlistad art inom N+N2 (turkos blåvinge, sårbar VU), skulle kunna få sitt habitat förstört av ny väg. Alternativt kan kompensationsåtgärder vara lämpliga i form av att anlägga för kärlväxter artrika vägkanter. S1 skär genom ett kluster av kulturlämningar vid Böle. Inom eller i närheten av stråket finns 56 registrerade kulturlämningar enligt Fornsök.

Trafikverket kommenterar:

Informationen noteras. En naturvärdesinventering kommer att genomföras för valt alternativ.

5.4.12. Sundsvalls hamn

2020-09-23, skriftligt yttrande på samrådshandling

Framhåller att E14 på Bergsgatan och Timmervägen genom Birsta har brister vad gäller framkomlighet och bärighet för att på ett effektivt sätt ansluta hamnen till E14. Tunadalshamnen byggs ut med containerhamn vilket ger förutsättningar för större fartyg vilket innebär goda möjligheter även för annat gods, inte minst projekttransporter som vindkraftverk. En effektiv kontakt mellan Tunadalshamnen och E14 via Hulivägen skulle göra projektlaster möjliga, reducera transporter av farligt gods genom centrum eller Birsta och skapa kostnads- och tidseffektiva öst-västliga transporter.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar att Sundsvalls hamn ser fördelar med en effektiv kontakt mellan Tunadalshamnen och E14 via Hulivägen (korridor N+N1).

5.4.13. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut SMHI
2020-09-25, skriftligt yttrande på samrådshandling

SMHI hänvisar till yttrande från 2019-04-04, vilket bifogas. SMHI har inga ytterligare åsikter.

Trafikverket kommenterar:

SMHI:s yttrande från 2019-04-04 kommenteras i avsnitt 4.4.13.

5.4.14. Svenska kyrkan, Sköns församling
2020-10-02, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avfärdar N+N1 på Hulivägen med hänsyn till Bydalens kyrkogård. Korridoren beaktar inte kyrkogårdens särskilt lagskyddade helgd eller gravkapellet och gravanordningarnas kulturvärden och ej heller arbetsmiljö eller besökarnas miljö. Utan mycket omfattande buller- och vibrationsreducerande åtgärder kommer gravsättningar och besök vid gravrätter i anslutning till Hulivägen omöjliggöras utifrån den helgd som anges i begravningslagen 2 kap 12 §.

Trafikverket kommenterar:

Svenska kyrkans avvisande av N+N1 noteras.

Buller- och vibrationspåverkan samt reduktion av detta är en viktig frågeställning och kommer att utredas vidare i vald korridor. För fastigheter som berörs kommer bullerreducerande åtgärder att föreslås. Trafikverket kommer att vidare utreda en eventuell negativ påverkan på Bydalens kyrkogård.

5.4.15. Jägareförbundet Sundsvall
2020-10-08, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar N+N3. En sträckning söder om Sundsvall [S1] förutsätter att en helt ny väg byggs. Det medför svårigheter att bedriva jakt och försvårar för viltet att förflytta sig och att använda invanda vandringsleder. Det blir också instängningseffekter mellan E4 och E14 när båda vägarna förses med viltstängsel. Vi förordar därför att den nya E14 förläggs i huvudsak längs befintliga vägar där Timmerleden [N+N3] framstår som det mest tilltalande alternativet.

Trafikverket kommenterar:

Jägareförbundet Sundsvalls avvisande av S1 och förordande av N+N3 noteras.

5.4.16. Sundsvall Logistikpark AB
2020-10-14, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar N+N1, vilket åtgärdar flest brister. Övriga alternativ avfärdas. N+N2 löser flera brister men inte lika väl som N+N1. N+N2 innebär fler stopp och högre risker. S1 innebär för stor omväg söderut och förlänger transporter västerut med flera mil och innebär att en större mängd gods från inlandet kommer att gå på lastbil än på tåg. Korridor 0+ är olämplig, dels för att transporter får en omväg på 1–2 mil och för att de passerar genom tätbebyggt

område. Korridor o+ skulle motverka de positiva miljöfördelar som den nya kombiterminalen skapar genom att tung trafik flyttar tillbaka till stadskärnan.

Sundsvall Logistikpark kommer att vara det stora godsnavet för långväga järnvägs-transporter till och från Mellannorrland under lång tid framöver. Det krävs goda förbindelser till regionens två Europavägar, E4 och E14 för att vara ett hållbart, effektivt och attraktivt godsnav. Med sin placering intill Tunadalshamnen/Sundsvalls hamn är närheten till största del E4 säkrad, men anslutningen till E14 är bristfällig på många punkter.

Några viktiga förutsättningar för att lösningen ska vara bra ur ett godstransportalternativ är att infrastrukturen klarar av framtida godsbärares högre vikt och längre fordon.

Trafikverket kommenterar:

Sundsvall Logistikpark AB:s förordande av N+N1 och avvisande av övriga korridorer noteras.

5.4.17. Koloniföreningen Arbetsglädje

2020-10-11, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avvisar S1. Vägen hamnar så nära vår koloniförening i Backarna att friden, tystnaden och lugnet vi alla 65 lottägare uppskattar och värnar om går förlorat. Att lägga en motorväg på 250 meters avstånd från oss är att förstöra vår drygt 100 år gamla koloniförening.

Trafikverket kommenterar:

Koloniföreningen Arbetsglädjes avvisande av S1 noteras.

5.4.18. Medskogsvägens vägsamfällighet

2020-10-17, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avvisar S1 eftersom det längs Medskogsvägen finns ett 20-tal hushåll som kommer att påverkas, vissa väldigt mycket. Buller, intrång i natur och friluftsområden. Använd befintliga vägar i stället.

Trafikverket kommenterar:

Medskogsvägens vägsamfällighets avvisande av S1 noteras.

5.4.19. Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge

2020-10-16, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avvisar S1. Naturskyddsföreningen redovisar en detaljerad beskrivning över sin syn på samrådshandlingens innehåll och avsaknad av innehåll, projektets ändamål och projektmål och konsekvensbeskrivning.

Naturskyddsföreningens slutsats är att Trafikverket omgående bör lägga ner utredandet av nya sträckningar för E14 genom Sundsvall. Det finns inga rimliga alternativ som kan ge mer än en ytterst marginell förbättring av situationen på Bergsgatan. Om kommunen vill förbättra luftkvaliteten på Bergsgatan får man ta tag i den trafik som orsakar den dåliga luften, nämligen den lokala trafiken. Att i bästa fall lyckas locka bort 800 "E14-trafikanter" kommer inte att ge friskare luft.

Trafikverket kommenterar:

Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånges avvisande av S1 samt övriga synpunkter noteras. En eventuell flytt av E14 från Bergsgatan/centrala Sundsvall ger Sundsvalls kommun en helt annan rådighet över vägen (inte längre statlig europaväg) samt större möjligheter att påverka den lokalt alstrade trafiken. Detta kan göras genom tex mobilitetsåtgärder, omvandla Bergsgatan till en stadsgata, förbättra för oskyddade trafikanter, begränsande åtgärder i omkringliggande vägnät mm . En ny lokalisering av E14, bort från Bergsgatan, ger också möjlighet till att införa begränsningar av exempelvis tung trafik och bygga ut kollektivtrafiken längs Bergsgatan, vilket bör få en mildrande effekt på trafikmängden (ÅDT) på Bergsgatan.

5.4.20. Bosvedjans S-förening

2020-10-18, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar N+N3, följt av o+. Alternativ S1 och alternativen genom Bosvedjan och Bydalen får allvarliga negativa konsekvenser på natur och naturvärden, samt omkringliggande bebyggelse och möjlighet till utveckling och utveckling av naturvärden.

Trafikverket kommenterar:

Bosvedjans S-förenings förordande av N+N3 och avvisande av S1 noteras.

5.4.21. Socialdemokraterna i Granloholm

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Vill inte att Hulivägen blir en del av E14, det vill säga avvisar N+N1. Detta på grund av att hastigheten därmed höjs, ökning av buller och utsläpp, långa köer i dagsläget, överenskommelse från 1997 mellan kommunen och SCA om att timmertrafiken ska gå längs Timmervägen samt att området norr om Hulivägen kan bli framtida exploateringsområde.

Trafikverket kommenterar:

Socialdemokraterna i Granloholms avvisande av N+N1 noteras.

5.4.22. Medelpads Räddningstjänstförbund

2020-10-16, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förespråkar N+N1 eftersom Räddningstjänstens nya lokaler förläggs till sjukhusområdet. N+N1 ger bättre och säkrare utryckningsvägar. Vill dock inte ha alternativ 3 till utformning av anslutning på E4 med tunnel [ritningar på möjliga trafiklösningar fanns med i samrådshandlingen]. N+N2 är bra från riskbildssynpunkt, den ligger längre från bostäder, men förbättrar inte trafikläget vid sjukhuset. N+N3 förespråkas inte på grund av riskhänsyn, det vill säga närheten till Birsta. o+ förespråkas inte eftersom den inte löser dagens problem och inte avlastar Bergsgatan som är hårt belastad. S1 får förvisso bort farligt gods från bebyggda områden men förespråkas inte, den kommer inte att avlasta tillräckligt.

Trafikverket kommenterar:

Räddningstjänstens förespråkande av N+N1 och avvisande av N+N3 samt S1 noteras.

Räddningstjänsten, liksom övriga samrådsinstanser kommer att ges möjlighet till samråd om bland annat vägens utformning under nästa skede av vägplanen.

5.4.23. Region Västernorrland

2020-10-14, skriftligt yttrande på samrådshandling

N+N1 och N+N3 kan tillstyrkas som framtida lägen för E14, S1 och N+N2 avstyrks. Regionens synpunkter baseras på prioriteringar i regionala utvecklingsstrategin. Enligt framtagna trafikprognoser ger korridorerna relativt liten avlastning av trafiken på Bergsgatan och skillnaden mellan korridorerna är i detta avseende relativt små. Det finns därför inte något givet val av korridor, eller ens att E14 bör omlokaliseras. För godstrafiken är N+N1 mest fördelaktigast med kortast resväg och god tillgänglighet till hamn och logistikpark.

De nordliga alternativen medför liknande avlastning på E14 (Bergsgatan). N+N1 berör bostadsområden i högre utsträckning än N+N3. Åtgärder för att reducera buller och barriärer ser ut att vara möjliga och skulle, beroende på utformning, även kunna innebära förbättringar jämfört med dagens situation. N+N1 och N+N3 följer befintliga vägsträckor och ger samma avlastning för centrala Sundsvall som N+N2, vilket medför att N+N2 svårt kan motiveras. Med en längre tidshorisont än utredningens, kommer omställning och teknikutveckling med exempelvis nya förbränningsmotorer, att leda till lägre utsläpp och minskat buller. Det gör att nollalternativet till viss del är underskattat.

Trafikverket kommenterar:

Region Västernorrlands tillstyrkan av N+N1 och N+N3, avvisande av S1 och N+N2 samt övriga synpunkter noteras.

5.4.24. Polisen

2020-10-16, skriftligt yttrande på samrådshandling

Ser positivt på att E14 dras förbi staden. Har önskemål om en poliskontrollplats för polisiärt trafiksäkerhetsarbete på sträckan med anledning av att E14 har stor del yrkestransport och behov därför finns av ändamålsenliga kontrollplatser. Polisen vill ha möjlighet att påverka utformningen av den.

Trafikverket kommenterar:

Polisens yttrande noteras.

Polisen, liksom övriga samrådsinstanser kommer att ges möjlighet till samråd av bland annat vägens utformning under nästa skede av vägplanen.

5.4.25. Naturvårdsverket

2020-10-16, skriftligt yttrande på samrådshandling

Naturvårdsverket avstyrker S1 samt N+N2 av hänsyn till natur och friluftsliv.

En lokalisering får inte väljas som kräver artskyddsdispens, om dispensen hade kunnat undvikas genom att välja en annan lämplig lösning, korridor eller sträckning i och med 14 § 1 p. artskyddsförordningen.

Det framstår som oklart om en lokalisering av E14 ger positiva konsekvenser i avseendet att minska trafikbelastningen Bergsgatan och därmed buller och förbättrad luftkvalitet samt utrymme för utveckling av staden, eftersom trafiken på E14 genom Sundsvall är lokalt alstrad eller har sin målpunkt inne i centrala Sundsvall. Trafikflödena ser ut att ligga kvar på ungefär samma nivå för samtliga studerade alternativ trots föreslagna investeringsåtgärder. Naturvårdsverket efterlyser det underlag som legat till grund för den sammanvägda bedömningen att de studerade alternativen norr (N+N1, N+N2, N+N3) och söder (S1) om Sundsvall bidrar till målet om minskad miljö- och trafikbelastning på centrala Sundsvall.

Det behöver klarläggas vilka åtgärder som kan bidra till att minska efterfrågan på bil- och lastbilstransporter genom centrala Sundsvall, för att nå projektmålen och minska trafikvolymerna och andelen tung trafik.

Komplettering behöver ske med uppgifter om projektets samlade klimatpåverkan och med analyser av hur en omlokalisering kommer påverka vägtrafikarbetet och hur det i sin tur kommer påverka möjligheten att uppnå klimatmålen samt vilka åtgärder som vidtagits för att minska projektets negativa klimatpåverkan och bidra till överflyttning mellan trafikslag.

Den sammanlagda genomfartstrafiken är relativt begränsad med stor andel lokalt alstrad trafik. Det ses som en orimlig avvägning att framkomligheten för genomfartstrafiken kan motivera intrång och fragmentering som en ny vägkorridor genom oexploaterad natur skulle innebära. Om framkomlighetsåtgärder kan motivera investeringar i ökad vägkapacitet bör det lösas inom befintliga infrastrukturkorridorer i alternativ N+N1 eller N+N3.

Trafikverket har sedan april 2015 ett krav på att klimatkalkyler ska göras i alla projekt med kostnad över 50 miljoner kronor. Det bör därför finnas ett underlag från klimatkalkylarbetet att redovisa i miljökonsekvensbeskrivningen när det gäller klimatbelastningen från själva infrastrukturen. I kommande miljökonsekvensbeskrivning finns det behov av att redovisa klimatpåverkan från trafiken.

Trafikverket kommenterar:

Att Naturvårdsverket avvisar S1 och N+N2 och med visst förbehåll förordar N+N1 eller N+N3 noteras.

I detta skede har en översiktlig utredning om kända förekomster av skyddade arter, som kan komma att beröras, genomförts. Samtliga korridorer kan komma att beröra skyddade arter på ett eller annat sätt (förutom möjligen o+). Inventeringar och mer detaljerade utredningar av skyddade arter kommer att genomföras tidigt i arbetet med vägplanen så att hänsyn (försiktighetsåtgärder, undvikande åtgärder/alternativa lokaliseringar) kan tas till skyddade arter vid val av närmare lokalisering och utformning av vägen inom en vald korridor. Innebörden av 14 § 1 p. artskyddsförordningen bedöms därför ha beaktats och kommer att beaktas ytterligare i nästa skede när linjeval ska utredas.

En eventuell flytt av E14 från Bergsgatan/centrala Sundsvall ger Sundsvalls kommun en helt annan rådighet över vägen (inte längre statlig europaväg utan kommunalt huvudmannaskap) samt större möjligheter att påverka den lokalt alstrade trafiken. Detta kan göras genom tex mobilitetsåtgärder, omvandla Bergsgatan till en stadsgata, förbättra för oskyddade trafikanter, begränsande åtgärder i omkringliggande vägnät mm. En ny lokalisering av E14, bort från Bergsgatan, ger också möjlighet till att införa

begränsningar av exempelvis tung trafik och bygga ut kollektivtrafiken längs Bergsgatan, vilket bör få en mildrande effekt på trafikmängden (ÅDT) på Bergsgatan.

Den framtagna trafikprognosen av förändringar i trafikflödena utgör grund för bedömningen om minskad miljö- och trafikbelastning i centrala Sundsvall. Av trafikprognosen framgår att trafiken minskar något i centrala Sundsvall om E14 förläggs utanför centrum. Dessutom finns möjligheter att vidta åtgärder på Bergsgatan som ytterligare minskar belastningen, se ovan.

Klimatkalkyl finns framtagen i underlaget samlad effektbedömning (SEB), vilken kommer att uppdateras i kommande skeden. Klimataspekten/klimatpåverkan kommer att hanteras i kommande MKB, i nuvarande skede är det svårt att ange på vilken nivå avseende drift/trafik.

5.4.26. Mittsverige Vatten och Avfall

2020-10-16, skriftligt yttrande på samrådshandling

Sundsvall Vatten vill vara delaktiga i fortsatta diskussioner gällande E14. Alla alternativ kan innebära mer eller mindre påverkan på eller konflikter med den kommunala VA-anläggningen. Mittsverige Vatten lämnar även flera synpunkter om hantering av vatten från avvattning av vägen och framhåller att väghållaren ansvarar för rening och avledning av vägdagvatten till recipient. Korridor O+ är det alternativ där det främst är aktuellt med avledning via det allmänna dagvattennätet, men det kan även bli aktuellt för del av korridor S1, korridor N samt korridor N+N3.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras. Mittsverige Vatten och Avfall, liksom övriga samrådsinstanser, kommer att fortsatt utgöra del av samrådskretsen i nästkommande skede av vägplanen.

5.4.27. Samfällighetsföreningarna Villasamfälligheterna Duvhöken, Kungsörnen, Tornfalken, Litografen och Litteratören i Övre Bosvedjan

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Vill inte ha N2 eftersom det förstör värdefull åkermark och försämrar möjligheterna för friluftsliv, boende och handel. N2 innebär försämrad boendemiljö med avseende på buller och luftföroreningar. N2 skulle innebära sämre framkomlighet och trafiksäkerhet vid trafikplats vid E4. N2 innebär inte effektiv fortsättning på sågverk, logistikpark och Ortvikenfabriken utan kräver omväg vilket skapar framkomlighets- och miljöproblem. GC-trafik mot Birsta kommer försvåras.

Trafikverket kommenterar:

Samfällighetsföreningarnas avvisande av N+N2 noteras.

5.4.28. Birdlife Medelpad

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avfärdar S1 av hänsyn till miljö- och naturvärden, kultur, friluftsliv, ekonomi samt att det endast kommer att avlasta Bergsgatan marginellt. Det fortsatta utredningsarbetet bör koncentreras till den norra delen.

Trafikverket kommenterar:

Birdlife Medelpads avvisande av S1 noteras.

5.4.29. Motormännens lokalklubb Sundsvall

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar S1. Endast S1 tar hand om trafiken söderifrån. Endast S1 kan fungera som omledningsväg för farligt gods om hinder uppstår på Sundsvallsbron. Ombyggnad av korsning Timmervägen-E4 till planfri skulle lösa upp stora delar av de problem som finns där idag.

Trafikverket kommenterar:

Motormännens lokalklubb Sundsvalls förordande av S1 samt förslag på tekniska lösningar noteras.

5.4.30. Bygdegården Böle

2020-10-20, skriftligt yttrande på samrådshandling

Vill inte ha S1 av hänsyn till natur och friluftsliv.

Trafikverket kommenterar:

Bygdegården Böles avvisande av S1 noteras.

5.4.31. E.ON Energidistribution AB

2020-10-20, skriftligt yttrande på samrådshandling

E.ON skickar karta med befintligt och ansökt nät samt ledningar som ska raderas.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

5.4.32. Brf Blåhagen

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Belyser angelägenheten av att flytta bort E14 från Bergsgatan. Vi boende efter Bergsgatan upplever dagligen problem i vår nuvarande boendemiljö: tillåten hastighet på Bergsgatan överskrids ofta, buller och avgaser blir följden. Även Thulegatan används för "rallykörning".

Många kör mot rött i korsningen Skolgatan/Thulegatan. Trottoarerna längs Bergsgatan är för smala på sträckan Skolhusallén – Esplanaden. Farligt att korsa Bergsgatan på grund av höga hastigheter, korta grönljustider, bilar riskerar att sladda på vintern, refugerna rymmer inte barnvagn med mera. Att cykla längs Bergsgatan är omöjligt, så cyklister tar vägen över Brf Blåhajens parkering vilket inte är trafiksäkert. Buller och luftföroreningar påverkar boendemiljön – E14 måste bort från Sundsvalls centrum. Korsningen Bergsgatan/Nybrogatan är den mest olycksdrabbade i Sundsvall. Vill ha Bergsgatan till tvåfilig stadsgata.

Trafikverket kommenterar:

Brf Blåhajens avvisande av O+, den upplevda påverkan på boendemiljö och trafikmiljö samt även förslaget att Bergsgatan görs om till tvåfilig stadsgata noteras.

5.4.33. Handelskammaren Mittsverige

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar N+N1 och avfärdar övriga alternativ. En effektiv kontakt mellan Tunadalshamnen och E14 via Hulivägen skulle göra projektlaster möjliga, reducera transporterna av farligt gods genom centrum, eller Birsta och skapa kostnads- och tidseffektiva öst-västliga transporter. SCA och Sundsvalls kommun genomför stora investeringar i transportinfrastruktur i Tunadal och Petersvik. För att få full nytta av dessa investeringar krävs bra trafiklösningar från hamn och kombiterminal till E14 och E4.

Med hänsyn till farligt gods transporter är det viktigt att korridoren N+N1 byggs med minsta möjliga störning, under jord, förbi bostadstätta områden etcetera. Viktigt att rondeller, trafikplatser, ramper och dylikt planeras för längre fordon (34,5 m) samt för tyngre fordon.

Trafikverket kommenterar:

Att Handelskammaren Mittsverige förordar N+N1 med särskilda åtgärder för farligt gods samt längre och tyngre fordon samt avvisar övriga korridorer noteras.

5.4.34. Sundsvalls Stigcyklister och Cykelfrämjandet Sundsvalls orskrets

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avvisar S1 med hänsyn till friluftslivet. Det stadsnära friluftslivet i det södra friluftsområdet är hjärtat i verksamheten för många föreningar och nyttjas dagligen av många oorganiserade friluftsutövare. Det är här Sundsvalls invånare promenerar, vandrar, leker med barnen, cyklar, springer, rastar hunden, orienterar med mera. Att kunna göra detta direkt i anslutning till där man bor, utan att behöva ta bilen, är dessutom i många fall anledningen till att man valt att bo där man bor.

Trafikverket kommenterar:

Sundsvalls Stigcyklister och Cykelfrämjandet Sundsvalls orskrets avvisande av S1 noteras.

5.4.35. Försvarsmakten

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Förordar inget särskilt alternativ men har ett antal krav på vägutformningen oavsett val av alternativ avseende viktålgighet, sidomarkeringsstolpar, cirkulationsplatsers utformning, trafikmärken, fri höjd och framkomlighet under byggtid.

Trafikverket kommenterar:

I nästkommande skede av vägplanen kommer samråd ske kring vägens utformning. Trafikverket noterar att Försvarsmakten inte förordar någon korridor.

5.4.36. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

2020-10-19, skriftligt yttrande på samrådshandling

Ur grundvattensynpunkt är S att föredra. Positivt att S2 och S3 valts bort som innebär risker för den allmänna vattenförsörjningen. Flera av korridorerna passerar över eller intill grundvattenförekomsten Sundsvall tätort. Denna bör skyddas från infiltration av potentiella föroreningar under byggskede och driftskede. E14 bör förses med grundvattenskydd i området där den passerar isälvsavlagringen.

SGU upplyser om att man har utfört bergskvalitetskartering i området som kan utgöra underlag. Kartering av sur sulfatjord har inte utförts för berört område men förekommer troligtvis. Vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus. SGU hänvisar till sin checklista för handledning. SGU anser att grundvattenförhållanden ska beskrivas i vägplanen. SGU saknar en brunnsinventering i närområdet till alternativa vägkorridorer.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna och informationen noteras. I nästa skede av vägplanen kommer brunnsinventering att ske och grundvattenförhållandena kommer att beskrivas.

5.4.37. Statens Geotekniska Institut (SGI)

2020-10-20, skriftligt yttrande på samrådshandling

Avstår från att yttra sig i detta samråd. Hänvisar till remissvar daterat den 2019-04-05, dnr 5.3.2-1902-0165.

Trafikverket kommenterar:

Se även Trafikverkets kommentar till SGI:s tidigare yttrande under rubrik 4.4.2 Statens Geotekniska institut SGI.

Samrådshandlingen har kompletterats med mer detaljerad information om geotekniska förhållanden och stabilitetsförhållanden.

5.4.38. Övriga berörda myndigheter och organisationer utan synpunkter

Följande myndigheter och organisationer har genom skriftligt yttrande svarat att de avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen:

- Kemikalieinspektionen
- Jordbruksverket
- Statens Fastighetsverk SFV
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Sjöfartsverket
- Post- och telestyrelsen

5.4.39. Informationsmöte Svenska kyrkan, Sköns församling, 2021-11-18

Trafikverket och Sköns församling diskuterade yttrandet och de synpunkter Sköns församling inkommit med under samrådstiden hösten 2020.

5.5. Samråd med allmänheten

5.5.1. Synpunkter på samrådshandling

Från det att samrådet om samrådsunderlaget var avslutat och till och med samrådet om samrådshandlingen inkom nästan 200 yttranden från allmänheten. Vissa yttranden var i form av namnlistor, i ett fall med 692 underskrifter. Det har även varit ett stort antal insändare i lokalpressen om E14, vilket även det visar på ett stort lokalt engagemang.

Inkomna synpunkter liknar till stor del synpunkterna som inkom från allmänheten under skedet samrådsunderlag, vilket redovisas under rubriken 4.5.1 *Synpunkter på samrådsunderlag* i kapitel 4.

Den vanligaste synpunkten är att avfärda någon av korridorerna och ange motiv till detta. Det förekommer även att synpunktslämnaren förordar ett visst alternativ och anger motiv till detta. Tabell 1 visar hur många yttranden som tar ställning för eller mot respektive alternativ. Tabellen anger inte antal personer som tagit ställning.

Tabell 1. Antal yttranden som förordar eller avfärdar ett visst alternativ.

	0+ ja	0+ nej	N+N1 ja	N+N1 nej	N+N2 ja	N+N2 nej	N+N3 ja	N+N3 nej	S1 ja	S1 nej
Antal yttranden	3	8	21	51 *	13 **	18	32	15	18	89 ***

* Ett av dessa yttranden är undertecknat av 692 privatpersoner, ett av 3 privatpersoner

** Ett av dessa yttranden är från 5 privatpersoner

*** Ett av dessa yttranden är undertecknat av 79 privatpersoner

Nedan ges en sammanfattning av de huvudsakliga argumenten för och emot de olika alternativen.

5.5.1.1. Förordar korridor 0+

- Bergsgatan går inte att "rädda" med en ny dragning eftersom trafikproblemen främst beror på lokal trafik, såsom jobbpendling samt att korridor 0+ skonar naturmarken i och med att den går längs en väg som redan är hårt trafikerad. Ju mer ny asfalt/väg ett alternativ innehåller desto sämre är det.

Trafikverket kommenterar:

Det stämmer att genomfartstrafiken på Bergsgatan utgör en relativt liten andel av den totala trafiken. En attraktiv lokalisering av E14 skulle kunna leda till förändringar i det lokala resmönstret och därmed minskad belastningen på Bergsgatan och de centrala delarna av Sundsvall.

5.5.1.2. Avfärddar korridor 0+

- Nuvarande E14 ger störningar i bostadsområden. Det är viktigt att få bort tung trafik och kanske även personbilar från centrala stan, för att få en mer acceptabel trafikmiljö. Den tunga trafiken har inte målpunkter inne i stan utan norr om staden. I och med att Logistikparken också förläggs norr om centrum blir det ett dåligt upplägg om transporter ska korsa centrum.
- Bergsgatan behöver utvecklas till en stadsgata med stadsmässig utformning för att främja andra transportmedel och framförallt göra den mera trafiksäker för gång och cyklister. I linje med Sundsvalls kommuns mål att få en bättre luftmiljö i stadskärnan krävs att biltrafiken flyttas ut ur "grytan". Skolmiljöer och förskolor som ligger i nära anslutning behöver få en lugnare skolmiljö och framförallt luftkvalitet.
- Det är också viktigt att passager över dagens Bergsgatan förbättras eftersom yngre barn kommer att passera vägen flera gånger per dag då delar av S:t Olofsskolan kommer att flytta till Åkersviksskolan.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

5.5.1.3. Förordar N+N1

- N+N1 tar inte natur och friluftsområden i anspråk, den avlastar Bergsgatan samt gör det enklare att ansluta till den nya terminalen vid Ortvikens/ Petersvik. Det finns kopplingar mellan bostadsområden och grönområden idag i planfria korsningar och det gäller också om N+N1 genomförs. Hulivägen/Granloholmsleden fungerar dåligt idag. En nydragning/ ombyggnad skulle innebära fler förbättringar än försämringar för de boende. Sträckan skulle fortfarande ha mycket trafik även om N+N1 inte väljs.
- N+N1 är förhållandevis billig.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

5.5.1.4. Avfärddar N+N1**Boendemiljö**

- N+N1 innebär försämringar i boendemiljön i Bydalen, Granloholm och Haga i form av ökat buller, luftföroreningar och barriäreffekter på Hulivägen. Flera synpunkter lyfter att bostadsfastigheter är bullerstörda av trafiken på Hulivägen redan idag, det

är till exempel tidvis är svårt att samtala på tomten/uteplatsen. Även problem med damm från tung trafik tas upp. Att bygga ut till tvåfilig väg med 100 km/tim skulle innebära stora problem med luft, buller och säkerhet för barn.

- Bosvedjan och Bydalen skärs av från resterande stad och blir inklämda mellan två europavägar.
- Bullerberäkningarna ifrågasätts av en boende i Bydalen för N+N1. Allt buller slås ihop från alla håll, så det ska inte räknas som att rondellen och Norra vägen är helt tyst. Även E4 hörs tydligt. Ta med bulleråtgärder mot rondellen och Norra vägen.
- Hulivägen har ett stort motlut i västlig riktning, dagens tunga trafik går mest klockan 06–20 och består mycket av fullastade lastbilar/timmerbilar. En accelererande lastbil eller traktor skapar vibrationer i marken och buller som försvårar sömn. Befarar att N+N1 kommer öka den tunga trafiken kvälls- och nattetid. I kombination med högre hastighet kommer det att kräva bulleråtgärder samt vibrationsåtgärder utöver det vanliga.
- Luftföroreningar ökar risken för hjärtlungsjukdomar och bidrar till ökad dödlighet. Enligt prognos kommer trafikmängden på Hulivägen väster och öster om sjukhuset öka med 300 respektive 3 000 fordon/dygn. Därtill stängs flertalet påfarter vilket innebär att trafikanter behöver ta omvägar och bidra till ytterligare föroreningar. Detta tycks inte vara inräknat i rapportens beräkningar. Luftkvaliteten blir även sämre på grund av backarna i båda ändar av Hulivägen.

Natur och friluftsliv

- N+N1 ger försämringar i natur- och friluftsområden som knyter ihop Granloholm, Bydalen och Bosvedjan, med skidspår, elljusspår och stigar/promenadvägar. Närnatur och närrekreation drabbas av buller och barriäreffekter. Skogen intill Hulistugan är utpekad i översiktsplan 2021 som skog med högt socialt värde. I Granloholm är Sticksjön och dess närmiljö utpekad som ett kärnområde för natur samt skog med högt socialt värde. Skogen omkring Rödmyran och Bosvedjan/Bydalen är utpekad som skog med högt socialt värde. Naturen är en viktig lekplats i en allt mer urbaniserad och digitaliserad värld. Området innehåller även idrottsplatser som är viktiga i barns vardag, barn ska kunna ta sig dit på ett säkert sätt. Det är viktigt för både barn och vuxna att ha tillgång till natur, skog, friluftsliv och idrottsplatser. En tungt trafikerad väg försvårar för människor att korsa vägen då antalet passager minskar. Naturområdena blir mer svårtillgängliga och bullerstörda.
- I flera synpunkter påpekas att man valt att bosätta sig i Granloholm och Bydalen på grund av närheten till naturen, lagom avstånd in till centrum och att det är låga hastighetsbegränsningar på samtliga vägar i närheten, vilket gör att trafiken inte är störande.

Vägens funktion och läge

- Olämpligt att göra en befintlig tätortsled till europaväg. Hulivägen är bra nog för sin nuvarande uppgift som kommunal huvudgata, bland annat viktig för uttryckning till/från sjukhuset.
- Det är olämpligt att lägga E14 nära sjukhuset, med befarad påverkan på luftintag, olycksrisk samt trafiksvårigheter vid uttryckning.

- Projektet tar inte hänsyn till de försämringar som blir för gående till sjukhuset. Många som bor i Bydalen arbetar på sjukhuset och att gå till jobbet är väldigt vanligt. Det finns en genväg som kommer att försvinna. Att ta en omväg är betydligt besvärligare för en gångtrafikanter än för en bilist.
- N+N1 flyttar trafikproblemen från Bergsgatan till Hulivägen. Det är redan hög trafik och problem tidvis på Hulivägen, med långa köer åt ett håll och alldeles för snabb trafik åt det andra. Vissa tider är det kö från sjukhuset till rondellen redan idag. Hastigheten nattetid är långt över den tillåtna.
- Det är bättre att dra E14 utanför staden än att dra den mellan bostadsområden, nära tomter, gruppboende med mera. N+N1 går helt emot andra städers omdragning av större flöden på Europavägar med hög hastighet, där man undvikit att lägga vägar nära bostadsområden.
- Med N+N1 tvingas trafiken söderut till E4, en längre väg och avgiftsbelagd vilket skapar längre restid med mer föroreningar till följd. För resande norrut blir det inte bättre än Timmervägen är idag.
- Tung trafik borde gå på Timmervägen som är byggd för det och där risker för farligt gods förhindras. N+N1 kommer också att trafikeras av tunga transporter till och från den planerade Logistikparken i Korsta/Tunadal. Då leds i praktiken all tung trafik in till bostadsområdena Granloholm, Haga och Bydalen, som präglas av natur och friluftsliv. Farligt gods kommer att transporteras genom bostadsområden och naturområden, konsekvenserna vid olycka kan därmed bli stora.
- N+N1 ger inte den avlastning på Bergsgatan som skulle motivera ingreppen. Enligt samrådshandlingens redovisning av trafikmängd 2040 skulle N+N1 ge en minskning med cirka 1 000 fordon, från nivåer om 10 000 resp. 13 000 fordon per dygn och det gäller endast en del av Bergsgatan. På Bergsgatan, närmast nya resecentrum, skulle ingen skillnad i trafikmängd finnas mellan N+N1 och 0+. Därmed har problemen på Bergsgatan inte lösts genom N+N1. Projektets ändamål och projektmål anger att vägen ska vara attraktiv och tillgänglig för både tung- och genomfartstrafik. Speciellt mycket genomfartstrafik går alltså inte bort, däremot får tung trafik en genväg.
- Utredningen antyder att hastigheten på Hulivägen ska höjas. Det innebär med automatik större risker och sämre miljö med bland annat ökat buller. Referenshastigheten 100 km/tim nämns. Givetvis kommer ett flertal anslutningar i så fall att stängas. En sänkning av nuvarande hastighet till 60 km/tim kan i stället övervägas.

Hindrad bebyggelseutveckling

- Områden norr om Hulivägen utgör ett av de stora utvecklingsområdena. Området kan inte omvandlas till attraktiva bostadsområden med E14 i nära läge. Det satsas på bebyggelseutveckling på många platser nära N+N1, bland annat byggs förskola, skolor och racketcenter.

Intrång på fastigheter och för verksamheter

- Den nya bron vid Hemmansvägen och avfarten mot sjukhuset medför ett betydande ingrepp i villaområdet med ökat buller och försämrade boendemiljö.
- Det är olämpligt att lägga E14 nära Bydalens kyrkogård och gravkapell.

- N+N1 blir för dyr. Ett helt bostadsområde måste lösas in och en gravplats omlokaliseras. N+N1 innebär att ta bort ett tiotal hus i ett högattraktivt område utan att skapa möjligheter för boende att bo kvar i det området som har valt att bosätta sig i, med umgänge, fritid, affärer och skola.
- Alternativet innebär störningar för Bydalen där det redan nu är mycket trafik. Byggarbeten kommer att störa trafiken och affärsverksamhet kommer att bli lidande. Det skulle även behöva rivas hus och fastigheter nära Hulivägen kommer att bli svårsålda.

Anslutningar som stängs

- Anslutning till Granloholmsvägen tas bort - vilken väg ska trafikanter till Haparanda-, Piteå- och Luleåvägen ta? Omväg via Göteborgsvägen och Granloholms centrum? Vad innebär det i ytterligare föroreningar? Liknande problem lär uppstå i Haga och andra områden där av- och påfartstrafik stoppas.
- Hur ska boende i Bydalen ta sig ut på nuvarande Hulivägen? Dagens utfarter vid Bondevägen samt Hemmansvägen är redan svåra att ta sig ut från i dagsläget.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

Boendemiljö

Trafikprognoserna tar hänsyn till förändring av trafikflödena även utmed omgivande vägar. Luftberäkningen baseras på den framtagna trafikprognosen.

Natur och friluftsliv

Avseende naturmiljö samt rekreation och friluftsliv har korridor N+N1 bedömts innebära måttliga negativa konsekvenser på naturmiljö och rekreation och friluftsliv, bland annat med hänsyn till att utpekade grönstråk och andra intressen från ett friluftslivsperspektiv påverkas negativt. Däremot innehåller N+N1 och de andra korridorerna ett ökat antal planfria passager jämfört med nuläget vilket innebär förbättrad trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Vägens funktion och läge

Samtliga korridorer innebär förbättrad trafiksäkerhet jämfört med nuläget och innehåller planskilda passager för oskyddade trafikanter. Korridor N+N1 binder samman bostadsområdena Bydalen och Bosvedjan med övriga Sundsvall genom två planskilda passager under Hulivägen. I anslutande korsningar finns även en gång- och cykellänk västerut mot sjukhuset, som också är ett viktigt stråk eftersom sjukhuset utgör en viktig målpunkt. De presenterade utformningsförslagen är däremot enbart avsedda att visa att åtgärderna ryms inom de redovisade korridorerna. Vägens exakta utformning kommer att studeras närmare i ett senare skede. Dock kommer hastighet om 100 km/tim inte vara möjlig på alla delar av de föreslagna korridorerna utan alltför stor påverkan på omgivningarna eller kostsamma åtgärder

Hindrad bebyggelseutveckling

Oavsett val av korridor kommer nya E14 kommer i varierande grad att bli en barriär mellan områden på ömse sidor om vägen. Möjligheterna att passera vägen styrs till det antal passager som uppförs.

Korridor N+N1 passerar några av kommunens attraktiva stadsdelar såsom Bydalen, Haga och Granloholm där det planeras ny bostadsbebyggelse. Konsekvenserna för lokalsamhället utifrån kommunens fysiska planering i form av översiktlig planering och detaljplanering bedöms som måttligt negativ, se även tabell 46 i samrådshandlingen (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling, val av lokalisering 2020-06-18).

Intrång på fastigheter och för verksamheter

De alternativ som går längs befintlig väg på långa sträckor är mer kostnadseffektiva än de alternativ som innebär långa sträckor nyanlagd väg i tidigare oexploaterad mark.

Risk för inlösen finns för alla korridorer och beror i slutändan på vägens exakta dragning.

Alla korridorer utgår från att vägen ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet.

Alla korridorer innebär vissa störningar under byggskedet. I tabell 46 i samrådshandlingen har korridorernas konsekvenser avseende trafik, planering, kostnader och nyttor under byggskedet bedömts (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling, val av lokalisering 2020-06-18). Korridor N+N1 har bedömts innebära måttliga negativa konsekvenser under byggskedet.

Anslutningar som stängs

Avsikten med de illustrationer som visas i samrådsmaterialet avseende vägens utformning är att visa att åtgärderna är möjliga och ryms inom korridorerna. Vägens exakta utformning komma att studeras närmare i ett senare skede.

5.5.1.5. Förordar N+N2

- N+N2 ger mindre störningar för boende än övriga alternativ. Det är en kortare väg med nästan inga störningar för friluftslivet eller jordbruksmark, det avlastar Birsta och sparar natur söder om staden. Det är bättre att bygga i skog än i bebyggelse och terrängen är lämpad.
- N+N2 möjliggör en utveckling av Birsta för industritomter och möjliggör även ett antal nya väganslutningar mot norra Birsta, Alnöbron samt industrierna utmed Alnösundet och den nya logistikparken.
- N+N2 tar ett stort antal fordon både från Hulivägen och Timmervägen. Det möjliggör framförallt en utveckling av Hulivägen, men även Timmervägen kommer att kunna få en helt ny karaktär.
- Ur en effektivitetssynpunkt bör sträckningen vara nordlig för att enklare ansluta till den nya terminalen vid Ortviken/Petersvik.
- N+N2 innebär bara några få inlösen av bostäder, vid trafikplats E4.
- N+N2 ger möjlighet till en trafikplats som också byggs ihop med Birsta och löser problem som idag finns i Birsta.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

5.5.1.6. Avfärddar N+N2

- N+N2 förstör natur, fin skog och boendemiljöer. Bostadsområdena som berörs är redan belastade av trafiken på E4 och Norra vägen. Intrånget i friluftsområdena är katastrofalt för löpning, cykling, promenader och träning. Huliområdet är K-märkt men det har alltså ingen betydelse gällande en väg? Närliggande förskolor och Bosvedjeskolan nyttjar skogsområdet frekvent. Ett rikt djurliv och god tillgång av bär och svamp kommer att påverkas negativt av N+N2. Närheten till naturen är just en av anledningarna till att man bosätter sig i just detta område.
- Arbetspendlare västerifrån som arbetar i centrala Sundsvall kommer inte att åka 1,5 - 2 mil extra på N+N2. N+N2 saknar dessutom anknytning till något arbetsområde. Endast den norra trafiken kommer att välja denna väg. Övrig trafik kommer till stor del att välja Hulivägen som inte är anpassad för så stora trafikmängder som det kommer innebära. Kommunen behöver genomföra ett stort antal anpassningar och underhåll av Hulivägen om N+N3 väljs. I princip blir det två E14-anlutningar till E4: en i norr för Timmervägen och en i söder för Hulivägen.
- En fastighetsägare hänvisar till att bostadshuset nyligen fått nya fönster på grund av buller från Timmervägen och att total renovering pågår. N+N2 kommer att gå mycket närmare, genom tomten några meter nedanför huset.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ger vägledning och stöd åt kommunala beslut och är inte juridiskt bindande. Huliområdet har i översiktsplanen avsatts för bevarande av natur-och kulturlandskap vilket Trafikverket behöver ta hänsyn till i planeringen.

Till dess att lokaliseringen är vald kan Trafikverket inte uttala sig om inlösen eller rivning av bostadshus eller fastigheter. Trafikverket är medvetet om den osäkerhet detta orsakar för boende i området. I detta skede utreds inte eventuella bullerdämpande åtgärder och de bullerberäkningar som presenteras i samrådshandlingen tar inte hänsyn till lösningar för åtgärder beträffande höga bullernivåer. Den typen av åtgärder utreds och utformas i nästa skede då vägen detaljprojekteras. En bullerberäkning har dock utförts för en av korridorerna med bullerskyddsåtgärder i syfte att visa på vilken effekt åtgärden kan ha.

I områden där enstaka bostadsfastigheter ligger i nära anslutning till väg och blir särskilt bullerexponerade (exempelvis hus med ekvivalenta nivåer över 65 dBA) kan lokala bullerskärmar inom tomtgräns bli en nödvändig åtgärd för att skapa luddämpade uteplatser. Att Trafikverket erbjuder inlösen av bostadsfastigheter kan vara en alternativ åtgärd för särskilt utsatta fastigheter.

5.5.1.7. Förordar N+N3

- Det är naturligt att använda Timmervägen med anslutning på E4 i Birsta eftersom den tunga trafiken ofta ska dit och även människor som vill handla i Birsta.
- N+N3 ger mer självklara anslutningar till bland annat sjukhuset och logistikparken. Med tanke på naturen runt Timmervägen så borde man kunna bygga nya dragningen längs järnvägen.

- N+N3 berör varken bostadsområden eller natur- och friluftsområden i samma grad som N+N1. Här går redan en bred väg och det finns bättre möjligheter till alternativa vägar vid trafikstörningar under byggtiden än det gör med N+N1.
- N+N3 är förhållandevis billigt och därmed ekonomiskt mest hållbar. Visserligen är det redan många bilar i Birsta, men att bygga till trafikplats för E14 på ett smart sätt kan hjälpa till att förbättra situationen.
- Det påtalas att av nysträckningarna är korridor N+N3 den som sammantaget stödjer målen i störst utsträckning.

Trafikverket kommenterar:

Det stämmer att miljökonsekvenserna för rekreation och friluftsliv är mindre för N+N3 (små negativa konsekvenser) jämfört med N+N1 (måttliga negativa konsekvenser). Under byggskedet har båda korridorerna bedömts ha samma konsekvenser (måttliga negativa konsekvenser).

Trafikverket önskar nyttja befintligt vägkapital där det är möjligt av flera anledningar, bland annat ekonomiska och miljömässiga. Därför har det inte ansetts aktuellt att samförslägga väg och järnväg utmed Timmervägen.

N+N3 har den näst lägsta anläggningskostnaden av korridorerna (o+ har lägst).

Av de norra korridorerna uppfyller N+N1 och N+N2 samtliga projektmål (grön färg) medan N+N3 uppfyller alla förutom ett (gul färg) som innebär att korridoren både kan stödja och motverka målet i vissa avseenden.

5.5.1.8. Avfärder N+N3

- N+N3 går genom det redan hårt trafikbelastade Birsta och blir en onödigt lång sträcka för trafik till/från E4S. Arbetsspendlare västerifrån som arbetar i centrala Sundsvall kommer inte att åka 1,5 till 2 mil extra på N+N3. Birsta behöver inte något extra trafiktillskott, snarare bör man söka lyfta bort trafik här. Vid återkommande tillfällen har man fått bygga om korsningar och även bygga en ny väganslutning– Förmanslänken. Trafikplatsen mot E4 har ibland köbildning upp på E4.
- Timmervägen går genom ett jordbrukslandskap från Målås till Gudmundsbyn. Här behövs inte någon uppgradering till europaväg, snarare behöver vägen göras till något mer sympatiskt och tilltalande. Här skulle kunna rymmas ett bostadsområde. Dessutom borde man tänka på att det finns fornminneslämningar i gamla Birsta (Sköns område).
- Timmervägen är en besvärlig och farlig men ofta oundviklig barriär redan i dag, särskilt som oskyddad trafikant. Närboende till Timmervägen påpekar problem med buller och avgaser på tomten.
- Att bygga en ny anslutning mellan E14 och E4 ska främst syfta till att leda den tunga trafiken från centrala Sundsvall där det är många start och stopp. N+N3 innebär många rondeller att passera igenom, en dålig lösning för klimat och utsläpp samt för trafiksäkerheten.

- En fastighetsägare påpekar att i och med att en del av dennes mark kommer att lösas in för att ge plats för en planskild korsning så kommer en del av en planerad näringsverksamhet för odling att omöjliggöras.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

Risk för inlösen finns för alla alternativ och beror i slutändan på vägens exakta dragning.

5.5.1.9. Förordar S1

- Endast S1 tar hand om trafiken söderifrån. Alla nordliga alternativ kommer att innebära att trafik västerifrån, som ska söderut, kör Bergsgatan även fortsättningsvis. S1 skulle även göra att många som idag svänger av vid Nolby för att åka en dålig väg till Matfors, och sedan köra ut på E14, får ett mycket bättre och trafiksäkrare alternativ. S1 ger kortare resväg för trafik söderifrån som ska västerut. Den sparar vägmil (miljövänligt), drabbar inte bostadsområden eller nuvarande trafik under byggnation och utgör därför ett långsiktigt bra val. Att anföras klimatskäl mot en bra trafiklösning är bara kortsiktigt tänkande. I framtiden kommer bilar drivas med andra bränslen och bilen är det mest flexibla transportmedlet. S1 är effektivare för transportsektorn samt för trafik till och från fjällen söderifrån.
- S1 skapar en ringled och ger minskad miljöstörning genom Sundsvall, bättre hälsa och miljö genom minskade utsläpp, färre olyckor, mindre trafikbuller nära större bostadsområden. Miljöfarliga transporter kan undvika centrala Sundsvall.
- S1 utgör ett alternativ för trafik norrut/västerut i de fall Sundsvallsbron stängs av eller begränsas under längre tid vid exempelvis olyckor, hårda vindar, ishalka, underhåll med mera. Då belastas inte innerstaden med en del av omledningstrafiken.
- De aktuella friluftsområdena blir inte avskurna eftersom det längs S1 finns ett antal vilt- och friluftspassager.
- S1 förbättrar trafiksäkerhet och luftmiljö i centrum, även om det är dyrt och långt, och är därmed mest hållbart över tid.
- En person som bor norr om Birsta och arbetar i centrala Sundsvall påpekar att de senaste fem åren har restiden mellan hem och arbetsplats ökat. Omläggningen av E4 till nya bron är positiv men gör det svårare att resa till centrala Sundsvall norrifrån, med riskfylld köbildning på E4 under morgonrusningen. Alla de nordliga alternativen riskerar att försämra situationen. Birsta som handelsområde påverkas redan nu negativt av trafiksituationen. S1 är därför det mest framtidssäkra alternativet.
- Med S1 skulle den mesta genvägstrafiken på väg 588 Nolby– Matfors elimineras, då trafikanterna kan hålla en lagligt högre hastighet på S1 och sedan västerut/söderut.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras.

5.5.1.10. Avfärddar S1

Natur och friluftsliv

- S1 gör intrång i stadsnära friluftsområden och orörd natur. I området finns djur och fågel, ormar och även grodor, paddor som kan påverkas. Allmänt känt är grodspelen i Grodtjärn på våarna. Flera fågelarter har detta som reproduktionsområde, sannolikt kommer dessa arter lokalt att påverkas mycket negativt av en ny vägdragning. Vilt/djur kommer inte ha samma möjlighet att förflytta sig mellan Sidsjön och skogen runt Sörnacksta. S1 skadar även upplevelsen för befintligt naturreservat kring Sidsjön.
- S1 kommer att ha en mycket stor och negativ påverkan på de stadsnära naturmiljöer som idag utgör hjärtat och stommen i det rörliga friluftslivet. Det går ett stort antal leder och stigar i området. Ett flertal uppmärkta motionsleder finns och markerna mellan lederna nyttjas flitigt av orienteringsklubbar och som utflyktsmål. Det är populära områden för att gå, åka skidor, plocka bär och jaga i. Allt fler ger sig ut i naturen och den nyttjas frekvent även av traillopåre samt cyklister och mtb. Det är viktigt att behålla detta intakt för att främja kommunens invånares hälsa.
- Sundsvalls kommun marknadsför det berörda området utåt i turistsammanhang. Dynamoprojektet som Sundsvalls kommun genomför för att skapa mer cykelturism skulle bli kraftigt påverkat av S1 då det ska utgå från Södra berget.
- S1 skär av den naturliga förbindelsen med Klissberget och hindrar fri rörlighet i naturen. S1 skär genom det populära friluftsområdet mellan Södra berget och Midskogsberget, med det välbesökta Fågelberget. Nyttjandet av dessa områden för friluftsändamål har ökat och ett flertal satsningar på att utveckla området pågår och har genomförts. En motorväg som skär genom ett naturområde ger ett stort randområde kring vägen som tappar sitt naturvärde på grund av buller och begränsad framkomlighet.
- Forskning visar på den ostörda naturens värde både i ekonomiska termer och i mer mjuka värden till exempel för folkhälsan. Även om vägen inte syns så långt så hörs den. Skogen är en resurs för alla, så vi bör inte stycka upp den mer än nödvändigt. S1 motverkar målet om levande skogar.
- S1 medför en ny landskapsbild eftersom området är kuperat och kräver stora sprängningar.

Boendemiljö

- S1 orsakar buller i boendemiljöer. Längs Medskogsvägen finns ett 20-tal hushåll som kommer att påverkas. Bullernivån och bullerutbredningen kommer att öka mer än de teoretiska värdena som redovisats på grund av topografien där dalgången från Medskogsbron västerut mot Kolstabodarna, Blåberget och Töva har en förmåga att föra ljud långa avstånd och med ekoeffekt. En ljudmätning måste göras under de förhållanden som råder idag. Miljön för Sörnackstaborna kommer att påverkas både när det gäller luft och ljudnivå.
- S1 kommer att bli en barriär mellan Sidsjö/Sallyhill/Södermalm och de unika friluftsområdena Kliss och Fågelbergsstugan.

Vägens funktion och läge

- S1 skulle bara marginellt avlasta den trafik som idag går längs Bergsgatan. Större delen av Sundsvallsindustri ligger mer norrut. De flesta tunga transporter västerifrån ska till Östrand, Tunadal, Birstas alla logistikterminaler med flera platser, samt till den framtida Logistikparken i Petersvik.
- Ser inte hur S1 kan bidra till den tunga trafiken och framtida behov, framförallt de målpunkter som finns på norra och nordöstliga sidan om centrum. Vad är er analys av vilka vägar som kommer användas istället?
- Att ens överväga en sydlig dragning efter att ha gett klartecken till att bygga samt, delvis, finansiera logistikparken med skatteintäkter är mycket märkligt. En dragning av E14 där tung trafik enkelt kan ta sig till och från logistikparken borde vara en självklarhet.
- Långt tillbaka har det funnits en liknande plan för E14 över ungefär samma område, men när bron över Sundsvallsfjärden byggdes togs detta förslag bort eftersom man nu skulle tvinga trafiken över den nya bron, hur kommer det sig då att ännu ett förslag kan dyka upp? Då borde den söderifrån kommande trafiken kunna åka vägen över bron som det var tänkt.
- S1 korsar Klissvägen och skulle därmed förstöra möjligheten att ta tillvarata gammalt stenbrott och rester efter ett stenhuggeri.
- Om S1 väljs bör nord/västra anslutningen vid Klissberget förläggas längre västerut. Då minskar transportavståndet för dem som inte ska in i staden. Trafik som ska in i Sundsvall kommer alltid behöva åka förbi avfarten från vardera håll och därför spelar inte någon av påfarternas plats någon större roll för dessa.
- De nordliga alternativen främjar transporter till och från industrierna bättre.

Kostnad

- S1 är det dyraste alternativet och strider mot ett av de fem projektmålen: ”Kostnadseffektiva och hållbara lösningar som ger hög kapacitet med mötesseparerad väg och 100 km/tim”. Att satsa så mycket pengar på en sträcka som inte har så hög belastning (5 000 bilar/dygn) är inte försvarbart när det finns andra dragningar.

Klimat

- S1 innebär en omväg med onödigt stor klimatpåverkan. Denna sträckning kan aldrig försvaras när vi tar hänsyn till CO₂-utsläpp.

Sundsvalls bebyggelseutveckling

- S1 strider mot Sundsvalls kommuns och Mark- och miljödomstolens tidigare syn på det aktuella området. När en placering av GANSCA:s industritipp i trakterna av Vaple diskuterades 1992 och 1993 påstod kommunen att området var för värdefullt för att dra en ny sträckning av E4 här men att det är ok med en industritipp. 2012 sa Mark- och miljödomstolen nej till en planerad bergtäkt i Vapledalen, Nolby med hänsyn till Vaplebackens skyddsvärde och friluftslivet i området.
- S1 påverkar möjligheten till utveckling av området från Nacksta och söderut.
- S1 påverkar möjligheten att bygga stadsdelen Katrinehill då det inte finnas plats kvar om vägen ska gå över berget. Katrinehill blir även mindre attraktiv eftersom

naturen försvinner söderut. Sundsvalls möjligheter till expansion med nya bostäder västerut går förlorade.

Intrång på fastigheter och för verksamheter

- Hur säkerställer Trafikverket vatten för närboende med egen brunn? Att dika och dränera för vägen kommer att betyda ändrade förhållanden för dem som bor nedan vägen. Risk för påverkan på privata brunnar.
- I några yttranden uttrycks oro för att värdet på fastigheter kommer att minska. Hur kommer alla som bor i denna lantliga idyll att kompenseras för fallande huspriser och värderingar på sina bostäder?
- Boende på gruppboendet i Böle behöver ett stillsamt läge och S1 skulle inverka negativt på detta. Boendet ligger i Böle just för det lugna läget och närheten till naturen.
- Förskolan Blåsippan ligger nära naturen söder om staden. Barnen är beroende av naturen. Att bygga motorväg nära barnen i orörd natur är inte rätt.

Trafikverket kommenterar:

Natur och friluftsliv

Det stämmer att S1 skulle påverka stora och tätortsnära natur-och rekreationsområden, djurs rörelse och livsmiljö samt växternas förmåga att sprida och fortplanta sig samt innebära barriäreffekter. Effekterna kan minskas genom viltpassager.

Boendemiljö

Bullerberäkningarna har utförts enligt Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller som är avsedd att användas för fysisk planering samt vid planering av bullerreducerande åtgärder. I beräkningsprogrammet har en tredimensionell bild av området byggts upp av bland annat terrängdata (nationella höjddatabasen och projekterad väg) och byggnader. I ett senare skede behöver en fördjupad bullerutredning göras för det alternativ som väljs för att utreda vilka bullerskyddsåtgärder som ska erbjudas respektive bostadsområde och bostadshus.

S1 innebär att ett relativt litet antal bostäder berörs av bullernivåer över riktvärdet. Trots det bedöms korridoren ändå innebära en betydande förändring för enskilda då ljudnivåer under riktvärdet innebär en förändring i tidigare relativt tysta eller helt tysta områden.

Vägens funktion och läge

De prognoser som tagits fram är grova modeller som lämpar sig mindre bra för att studera skillnader i detaljutformning. Flyttas E14 från Bergsgatan sker troligen en utfiltrering av trafik lokalt på övrigt vägnät eftersom framkomligheten kommer att förändras.

Kostnad

Det stämmer att S1 innebär den högsta kostnaden och har bedömts som dyr i förhållande till trafikmängden. Därför är måluppfyllelsen sämre än för de norra korridorerna, trots lösningar som ger hög kapacitet, mötesseparering och hastighet 100 km/h.

Klimat

Det stämmer att korridor S1 bedöms motverka miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan. Användning av energi och råvaror är mycket stor, då nybrytning av väg och ett flertal omfattade byggarbeten och byggnadsverk krävs. Korridoren innebär ingen ökad cykelanvändning.

Sundsvalls bebyggelseutveckling

Informationen om den tidigare historiken kring området för S1 noteras.

Korridoren har bedömts innebära stora negativa konsekvenser för lokalsamhälle och regional utveckling.

Intrång på fastigheter och för verksamheter

I nästa skede av vägplanen kommer brunnsinventering att ske och grundvattenförhållandena kommer att beskrivas för det alternativ som väljs.

Trafikverket har förståelse för oron kring sänkta fastighetsvärden och för påverkan på boendemiljöer och förskolemiljöer. En utredning av alternativa lokaliseringsalternativ som denna ska bidra till att hitta en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet.

5.5.1.11. Förordar avfärdade alternativ

- I ett yttrande förordas det avfärdade alternativet S2, på grund av att inget av vägplanens alternativ har gillats lokalt i Sundsvall. S2 är en väst-sydlig genväg över huvudsakligen skogsmark. Trafikverkets tro att en omväg på 2 mil norr om staden skulle väljas av trafikanterna genom en skylt E14 är inte genomtänkt. Närmaste väg enligt gps för en syd/västlig genväg väljs av trafiken, så påstående liten trafikmängd på en sydlig länk är inte genomtänkt, utan en opartisk omprövning är nödvändig för framtida vägmilbesparing.
- I ett par yttranden förordas det avfärdade alternativet S3. Argumenten är att det är en led från syd till väst och i omvänd riktning som behövs, att där redan finns en väg så att E14 slipper gå genom natur och friluftsområden, att det är en gen väg för trafik som ska till fjällen samt att en hel del yrkestrafik kör denna väg redan idag. En stor del av trafikanterna från Matfors som ska söderut tar denna väg redan idag. Enkelt och kostnadseffektivt. Styr fjällturismen från söder via denna väg istället.
- I ett yttrande frågas på vilka grunder som S3 försvann.

Trafikverket kommenterar:

Alternativen S2 och S3 valdes tidigt bort då de inte uppfyllde de projektmål som finns samt att de ger för stor påverkan på natur, kultur och närboende i förhållanden till fördelarna. S2 och S3 skulle få låga trafiktal i jämförelse med de kvarstående alternativen. Dessutom fungerar alternativen sämre ihop med den satsning som Trafikverket nu gör på E14 gällande sträckan Blåberget– Nacksta.

5.5.1.12. Förslag på alternativa dragningar

- Några yttranden föreslår att N+N2 kombineras med en trafikled österut mot Alnö och Tunadal, för att locka över mer tung trafik från stråket Hulivägen/Gärdedalen. Vidare ges förslag på hur N+N2 kan få nya tillfarter till Birsta: en från trafikplatsen

vid E4 ner till Gesällvägen och en i skidspåret i dalstråket. Samma väg kan kopplas till bergtåkten och mot sjukhuset. Det har även inkommit förslag till vägdragning på detaljerad nivå, med förslag på lägen för nya trafikplatser, väganslutningar till bland annat Birsta med mera.

- I några yttranden föreslås ytterligare andra dragningar: ”från Myre till Blåberghet”, ”från Medskogs via grusgropen ner till E14, idag privat grusväg med grind”.
- Anser att det behövs en ring runt staden. Vägramper i Birsta är nog det bästa, men vägen bör börja mellan Njurunda/Nolby.
- Ett förslag är en tunnel från OK till Volvo Nacksta. Det är dyrt men löser problemet.
- Föreslår att N+ N1 kompletteras med att Hulivägen genom Bydalen "tunnlas" för att eliminera barriäreffekten.
- Anser att den bästa lösningen för tung trafik är ett "liggande Y" som delar upp trafiken i ett nordligt och ett sydligt flöde. Det norra använder Timmervägen till Birsta, och det södra går mellan Blåberget och Matfors till Myre. Tung trafik ändå åker Matfors– Nolby till E4 redan nu.
- Förslag på en ”sky road” ovanpå järnvägen. Då får man upp trafiken från marken med mindre stopp och bättre flyt som resultat.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tackar för förslagen. Att utreda ytterligare alternativ mer detaljerat ryms tyvärr inte för närvarande inom aktuell lokaliseringsutredning.

5.5.1.13. Synpunkter på detaljlösningar

- GC-vägen som redovisas för N+N1 och N+N3 tvingar den som ska cykla från Granloholm till Bergsåker att göra en omväg. När man cyklar mellan Bergsåker och Birsta och kommer till Gudmundsbyn tar helt plötsligt cykelvägen slut, man förväntas åka via Klökan och sedan ner för att ansluta till cykelvägen på andra sidan. Antingen tänker man att det är till Gudmundsbyn som alla vill cykla både från Birsta och från Granloholm och Bergsåker eller så tänker man att ingen kommer ändå cykla från Birsta till Bergsåker i alla fall.
- Synpunkt på N1:s anslutning till E4 ”alternativ 2”: enbart en rondell gör att lokaltrafik som ska mellan Haga och Bydalen blandas med trafik på E14. Detta innebär större risk för trafikstockningar, tomgångskörning och föroreningar i nära anslutning till bostads- och handelsområden.
- vid N+N2 behöver Övre Bosvedjan skyddas från påverkan. N2 bör dras med större avstånd, minst 400 meter. Bygg en vall som avgränsar påverkan söderut mot skog och grönområde. Skydda grönområdet söder om N+N2 från framtida byggnationer av industritomter, låt skogen söder vara ett skyddat grönområde.
- Trafikplats för N+N2 vid Hulivägen, med bro över järnvägen, är inte bra. En kilometer åt norr finns en bättre plats. Dela förslagsvis på trafikplatsen med sydkopplingar vid Hulivägen och nordkopplingar/ostkopplingar 1 km norrut.

- GC-vägen i N+N3 är inte bra, den skär genom en gårdsmiljö, klyver kulturlandskap och går i en brant backe. Förslag: lägg cykelvägen längs med norra kanten på järnvägen i stället, längst befintlig infrastruktur, plant och rakt med minimalt intrång.
- Varför är det inte konsekvent att planskilda korsningar genomförs på alla korsningar? En del utfarter är ändå kvar.
- Kommer det bli möjligt att framföra traktorer (epa och moppebil) på den nya vägen?
- Varför finns det inga bulleråtgärder planerade längs med Timmervägen?
- S1 kan förläggas mer västligt från Medskogsbron så att tunnel kan undvikas och kostnaden minskas. En mer västlig dragning minskar problem med närhet till bostäder och friluftsområde. Dessutom skapas utrymme för framtida bostadsområden. Kanske kan det också gå att flytta den östra delen något mer söderut och komma längre ifrån Södra bergets friluftsområden.

Trafikverket kommenterar:

De förslag på utformning av gång- och cykelvägar och trafikplatser samt vägens läge inom korridoren som redovisas i samrådshandlingen är endast avsedda att visa att åtgärderna ryms inom de redovisade korridorerna. Utformningen kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med vägplan och bygghandling för det alternativ som väljs.

Utformning av framtida bostadsområden, skydd mot exploatering med mera ligger inte inom Trafikverkets ansvarsområde.

Vilka fordon som får färdas på E14 avgörs inte i vägplan utan framgår av Trafikförordningen.

Bullerpåverkan och bullerskyddsåtgärder för korridor N+N1 redovisas i PM Buller (bilaga till E14 Framtida läge, Samrådshandling val av lokalisering 2020-06-18). En beräkning har gjorts av alternativ N1 med vägnära skärmar för att åskådliggöra hur bullerpåverkan kan minskas genom bullerskyddsåtgärder. Genom att placera bullerskärmar vid platser där bullerpåverkan är som störst beräknas antalet byggnader där riktvärden överskrids, minskas med 49 hus.

5.5.1.14. Förslag på alternativa åtgärder

Väg 568

- Flera yttranden påtalar att väg 568 Matfors– Nölby är hårt trafikbelastad med tung trafik och hög hastighet, trafiken har ökat på senare år. Vägen utgör en genväg för trafik från E4 Syd till E14 västerut och tvärt om. Vägen är smal, dåligt belyst, ordentliga busshållplatser saknas, incidenter har inträffat, bar går längs vägen varje dag till och från skolbussen, det saknas en poliskontrollplats, Viforsbacken är snäv med feldoserad kurva längst upp.

Om inte S1 väljs kommer största delen av trafiken västerifrån och södergående och tvärtom att välja väg 568, ej välja att köra längre och passera en betalbro.

Trafikverket måste göra en analys, utvärdering och åtgärdsplan för den avsevärt ökade belastningen och trafikfrekvensen som kommer att uppstå på väg 568

Matforsvägen och Tunavägen till trafikplats Nolby. Trafikverket behöver presentera åtgärder hur säkerheten, bärigheten, miljön med mera ska förbättras.

Väg 602

- Vid stängning av utfarterna vid Bergsåker och Huli kommer det bli ännu högre belastning på väg 602 genom Gudmundsbyn, då boende i Huli måste åka den vägen. Vi förväntar oss att man gör åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Det är en smal väg där många kör för fort, med många utfarter, mycket trafik samt obefintliga möjlighet för gångtrafikanter och cyklister att röra sig säkert.

Gammelvägen Bergsåker

- Beskrivningar avseende åtgärder mot trafik och buller saknas i korridordelen N. Boende runt Gammelvägen kommer uppleva ökande trafik, vilket påverkar såväl utsikt, där vi ser mer och mer trafik samt att vi får mer trafikljud. Föreslagen lösning är att jordvallen mot Timmervägen byggs högre ju längre norrut den går hela vägen fram till rondellen Timmervägen/väg 86. Det påverkar inte ljudnivån så mycket däremot påverkar det de boendes utsiktsskydd mot Timmervägen. En höjning på 0,5 meter har viktig betydelse för boende i och med att vi inte ser vissa typer av fordon. Förslag på en 5 m jordvall från viadukten vid Västra Vägen så långt norrut det går, det skymmer trafiken och sänker bullernivån. Det medför att många fastigheter på Gammelvägen får en bättre situation och uppleva läget mer positivt (en ritning på jordvallens önskade placering bifogas till yttrandet).

Reglering av tung trafik

- Förbud långtradare att passera genom Sundsvall när nya sträckan av E14 blir klar. I annat fall kommer det ändå att gå tung trafik längs Bergsgatan.

Timmervägen

- Timmervägen behöver åtgärdas även om den inte blir E14. Som det är nu med 60 km/tim så är den direkt farlig och bristfällig.

Åtgärder för att förbättra situationen på Bergsgatan

- En ny E14 förutsätter att Bergsgatan beläggs med trängselavgift, att pendelparkering anläggs samt att kollektivtrafiken går i "5-minuterstrafik" under bråttimmarna.
- Synpunkter lämnas på hur den trafik som går kvar genom staden ska tas omhand om N+N2 byggs. Det finns två öst-västliga stråk i "stadsdalgången" genom Sundsvall: det sydliga på Bergsgatan samt det nordliga som går från trafikplats Skönsberg via Norrmalmmsgatan, Universitetsallén, Kronolottsvägen och Västra Vägen till Timmervägen. Det nordliga stråket vore det bäst lämpade att få ta huvudparten av den öst-västliga trafiken som blir kvar i stadsdalgången. I så fall behövs en ny bro som ersätter Montörbron, eftersom den är enfilig och har låg bärighet samt eftersom det saknas en bra länk för att styra över trafik från det nordliga öst-väst-stråket till det sydliga.

Bebyggelseutveckling

- Synpunkter lämnas på möjliga framtida bostadsområden samt i vilken mån dessa är möjliga att bygga ut beroende på val av E14-korridor.

Trafikverket kommenterar:

Förslagen på åtgärder på det lokala gatunätet samt på framtida bostadsområden faller utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket noterar att dessa synpunkter har sänts med kännedomskopia till Sundsvalls kommun.

Väg 568

Väg 568 ingår inte längre i projektet utan ingick i den nu bortvalda korridoren S3.

Trafikverket följer upp trafiken på vägar inom den ordinarie åtgärdsplaneringen.

Väg 602

De anslutningar som kommer att kvarstå till ny E14 kommer att förbättras och få en högre standard.

Gammelvägen Bergsåker

Bullerpåverkan för N+N1 redovisas i PM Buller (2020-06-18) och kan begäras ut hos Trafikverket. I PM Buller redovisas en 3 meter hög bullervall mot Gammelvägen.

Bullervallar syftar till att reducera bullerpåverkan. Oavsett vilket alternativ som väljs behöver en fördjupad bullerutredning göras för att utreda vilka bullerskyddsåtgärder som ska erbjudas respektive bostadsområde och bostadshus. Åtgärder som bullerskärm, bullervall, fasadåtgärder och lokal bullerskärm vid uteplats kommer att utredas med inriktningen att innehålla riktvärden så långt tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Reglering av tung trafik

En flytt av E14 ger större möjlighet att bygga farthinder och i viss mån vidta kapacitetssänkande åtgärder som gör att trafiken söker andra vägar och lösningar. I ett större perspektiv kan en flytt av E14 bort från Bergsgatan ge möjlighet till att införa begränsningar av exempelvis tung trafik och bygga ut kollektivtrafiken samt förbättra gång- och cykeltrafiken längs Bergsgatan. Sådana åtgärder bör få en mildrande effekt på trafikmängden (ÅDT) på Bergsgatan.

Timmervägen

Synpunkten noteras. Utifrån trafikmängd uppfyller Timmervägen ej dagens krav på utformning.

Åtgärder för att förbättra situationen på Bergsgatan

Förslagen på hur trafiken ska styras genom staden om E14 flyttas från centrum noteras. Detta ingår inte i den pågående vägplanen utan först i senare skeden.

Bebyggelseutveckling

Synpunkterna noteras. Inom Sundsvalls kommun pågår för närvarande en översyn av den kommunövergripande översiktsplanen och det finns möjlighet att i viss mån anpassa utvecklingsförslagen till valet av framtida sträckning av E14.

5.5.1.15. Synpunkter på motiven till projektet och på projektmålen

- Är det för att öka överfarterna på E4-bron som vi överväger att lägga E14 norr om bron?
- Utförda studier av trafiksiffrorna visar på en relativt liten del genomfartstrafik. Den allra största delen av trafiken på E14 genom Sundsvall är lokalt alstrad eller har sin målpunkt inne i centrala Sundsvall. Den sammanlagda genomfartstrafiken på E14 väster om Sundsvall är bedömd till 1600 fordon/dygn varav 200 tunga fordon. Hur stor är denna genomfartstrafik? Hela projektet bygger ju på detta.
- N+N1 har ej löst turisttrafiken. Detta eftersom det borde vara osannolikt att turisttrafiken, som främst kommer söderifrån, kommer att åka omvägen upp förbi Sundsvalls stadskärna, när den kan ta av redan i Nolby alternativt svänga in i centrala Sundsvall utan broavgift.
- Några yttranden ifrågasätter projektmålet "E14 ska bli trafiksäker, tillgänglig och attraktiv för tung trafik och genomfartstrafik, ha en hög kapacitet med mötesseparerad väg och med hastighet 100 kilometer i timmen." Det kommer inte att uppnås om E14 blir kvar i befintlig sträckning.
- Vad ska det få kosta i pengar och miljö för att det ska vara möjligt att kunna köra runt Sundsvall med en hastighet av 100 km/tim? Är det värt att förstöra fina rekreationsområden norr eller söder om staden samt att försämra boendemiljön utanför staden för så många? Hur viktigt är projektmålet att öka hastigheten till 100 km/tim för en kortare sträcka när det verkar aktuellt att minska hastigheten på stora delar av E14 till 80 km/tim? Sverige har dessutom antagit klimatmålet att nettoutsläppen av koldioxid ska vara noll år 2045. Att investera i en infrastruktur som ska öka vägtransporterna framstår som helt fel sak att göra. I synnerhet när investeringen är kostsam, och genererar stora utsläpp av koldioxid redan i byggskedet. Att kalla någon av de alternativa lösningarna för "hållbar" är ett missbruk av uttryck. Revidera projektmålet till att vara: "E14 ska bli trafiksäker med god framkomlighet för såväl tung trafik som persontransporter."

Trafikverket kommenterar:

Det stämmer att trafiken till och från fjällen inte är den största utmaningen för trafiksituationen på Bergsgatan. Det som står i samrådshandlingen är att E14 har stor betydelse för fjällturisterna, detta står i avsnitt Bakgrund som är avsett att beskriva vägens funktion. Ytterligare information om trafik och trafikflöden finns att läsa i PM Trafik och vägutformning, dokumentnummer OT140001 (2020-06-18).

En eventuell flytt av E14 från Bergsgatan/centrala Sundsvall ger Sundsvalls kommun en helt annan rådighet över vägen (inte längre statlig europaväg) samt större möjligheter att påverka den lokalt alstrade trafiken. Detta kan göras genom tex mobilitetsåtgärder, omvandla Bergsgatan till en stadsgata, förbättra för oskyddade trafikanter, begränsande åtgärder i omkringsliggande vägnät mm. En ny lokalisering av E14, bort från Bergsgatan, ger också möjlighet till att införa begränsningar av exempelvis tung trafik och bygga ut kollektivtrafiken längs Bergsgatan, vilket bör få en mildrande effekt på trafikmängden (ÅDT) på Bergsgatan.

Projektmål ska precisera hur väganläggningen ska utföras för att ändamålet ska tillgodoses. Projektmålet som inbegriper 100 km/tim är en precisering av ökad framkomlighet.

Bedömningen av i vilken grad E14 i befintligt läge (korridor o+), bidrar till projektets ändamål och projektmål framgår i tabell 47 och 48.

I tabell 48 framgår korridorernas uppfyllelse av projektmålen (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering 2020-06-18). Korridorernas syfte är inte att öka trafiken på bron utan att eftersträva projektets ändamål och projektmål.

5.5.1.16. Synpunkter på bedömningar av uppfyllelse av projektmålen

- Tveksam till att projektmålen kommer att nås. Att E14 görs mer "attraktiv för tung trafik och genomfartstrafik" innebär att E14 och angränsande vägar blir attraktivare för all biltrafik och därmed ökar den totala biltrafiken. Genomfartstrafik får även i fortsättningen antas ske i första hand längs den kortaste vägen, vilket för merparten av genomfartstrafiken är via Bergsgatan. Regionens utveckling hämmas, mer köer, längre restider, fortsatta hälsoproblem på grund av partiklar, buller och förvärrade barriäreffekter. Nya trafiklösningar genererar ny biltrafik vilket ökar problemen och minskar trafiksäkerheten. Framkomligheten hämmas och påverkar hälsan negativt för alla trafikanter, i synnerhet oskyddade trafikanter.
- Alla alternativ utom o+ får grönt på målet "Minskad miljö- och trafikbelastning på centrala Sundsvall". Men skillnaden mellan o+ och N+N2 är bara 10 000 fordon (2,8%). För alternativen N+N1 och N+N2 gentemot o+ är skillnaden 20 000 (5,7%). Hur kan en sådan liten skillnad i trafik göra att ett alternativ går från rött till grönt? Det enda alternativet som jag ser uppfyller målet är S1 där skillnaden mot o+ är 80 000 (27,6%).
- N+N1 är inte kostnadseffektiv jämfört med övriga alternativ - den är minst 30% dyrare än övriga, exkluderat S1. Projekt målet om 100 km/tim kommer inte att fungera för N+N1, utan hastigheter om 80 till och med 60 km/tim nämns. Trafiksäkerheten, tryggheten och framkomligheten ska öka för oskyddade trafikanter kommer visserligen att vara god för en ny dragning, men för Bergsgatan kvarstår ju samma bekymmer som innan. N+N1 uppfyller inte projektets ändamål "En hållbar anläggning för E14 genom/förbi Sundsvall som leder till god stadsmiljö med ökad säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga transportslag", eftersom stadsmiljön inte kommer att förbättras nämnvärt eller trafikmängden minska efter Bergsgatan. Miljön efter Hulivägen kommer att förvärras. Av samma anledning borde inte heller borde grönt ljus ges på projekt målet "Minskad miljö- och trafikbelastning på centrala Sundsvall". Även projekt målet "Kostnadseffektiva och hållbara lösningar som ger hög kapacitet med mötesseparerad väg och med hastighet 100 km/tim" borde markeras med gult eftersom det är stor skillnad på 100 km/tim med 2+1-väg och 60 km/tim med 1+1-väg som behövs i Bydalen.
- I några yttranden framförs att S1 inte uppfyller projektets projektmål. Målet att "Göra E14 trafiksäker, tillgänglig och attraktiv för tung trafik och genomfartstrafik" motverkas av att mycket av den tunga trafiken går till de större företagsaktörerna varav de flesta ligger norr om Sundsvall. Även den planerade logistikparken kommer att ligga strax norr om staden.
- Målet att bidra till utvecklingen i Sundsvallsregionen motverkas av att trafik leds förbi centrum. Nuvarande och framtida bostadsområden blir mycket mindre

attraktiva eller kanske inte ens är möjliga att bygga med en motorväg som närmaste granne. Det nya området Katrinehill skulle gå förlorat med S1.

- Beträffade målet ”Minskad miljö- och trafikbelastning på centrala Sundsvall” har Trafikverkets utredningar visat att genomfartstrafiken är en liten andel av den totala trafiken. Många arbetspendlar och kommer att fortsätta att resa in i Sundsvall stad, från Matfors, Stöde och Ånge. Det ändras inte av att det går att resa runt staden, med flera mil omväg. Miljöeffekten blir liten, kanske obetydlig, men väldigt kostsam. Det skulle vara bättre med en utveckling av befintlig E14.
- Det framgår att S1 inte uppfyller projektets ändamål i sin helhet, på grund av kostnaden, inte heller uppfylls målet ”Kostnadseffektiva och hållbara lösningar som ger hög kapacitet med mötesseparerad väg och med hastighet 100 km/tim”.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna kring projektmålen noteras. Projektmålet innehåller strävan att E14 görs attraktiv för genomfartstrafik. Korridorerna N+N1 och N+N2 har bedömts innebära att projektmålet kan stödjas eller uppfyllas, se Tabell 48 (i E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18).

5.5.1.17. Synpunkter på övriga bedömningar och metodik

- Anmärkningsvärt att ni använder er av 20 år gamla siffror och en utredning från innan Sundsvallsbron var byggd.
- Synpunkt på samrådshandlingens avsnitt *Landskapet och staden*: ifrågasätter om det är några vackra vyer längs Timmervägen idag. Visar någon undersökning om folk anser att korsningen Timmervägen - Hulivägen har något skönhetsvärde? Man hinner inte uppleva något på Timmervägen/Hulivägen för i alla riktningar så hamnar man inom några minuter i en trafikplats i alla fall. Området är totalförstört och det gör N+N1 till det bästa förslaget. Beskrivningarna i utredningen borde handla om hur det är att promenera på platsen före och efter vägbygge.
- Synpunkt på samrådshandlingens avsnitt *Landskapet och staden* om alternativ S1: Att påstå att N+N1 har "påtagliga negativa konsekvenser" och att S1 har måttliga är fullständigt orimligt. Kan det bli värre än att spränga ett dike rätt genom skogen? Allt som byggs nytt upplevs som att man hamnat i ett stenbrott. Dessutom hamnar Nackstaområdet mitt mellan två vägar. Det stod något om "attraktiva boendemiljöer" och "befintlig bostadsbebyggelse" i översiktsplanen och S1 skulle verkligen påverka till det sämre för väldigt många boende.
- På bullerkartorna finns det oftast hus som påverkas av buller utan att de är markerat att de skulle påverkas av buller. Varför är det så? Ett exempel är huset på Luleåvägen 3-13.
- Saknar beskrivning av hjärt-kärlproblem såsom högt blodtryck och hjärtinfarkt i samrådshandlingens text om risker med buller.
- Bullerberäkningarna för N+N1 verkar vara optimerade för att få dem att se bättre ut än vad de egentligen är. Eftersom ni inte förordar S1 som förslag så känns det anmärkningsvärt att ni väljer denna jämförelse då en nordlig korridor inte kommer skapa samma förbättring på Bergsgatan.

- En bullermätning runt de olika alternativen hade varit rimlig. Kan statistiska beräkningsmodeller ta exakt hänsyn till kupering, vegetation och terrängens förmåga att reflektera ljud? Det finns en stor risk att betydligt fler fastigheter runt N+N1 kommer att få bullernivåer över riktlinjerna.

Dessutom bör det tas in i beräkningarna att halva året körs större delen av trafiken i Sundsvallsområdet med dubbdäck vilket ökar bullernivån med cirka 5 dB. Det framgår inte om beräkningarna tagit hänsyn till det.

- Hur har man kommit fram till att korridorerna ej berörs av luftföroreningar?
- För N+N1 under rubriken kollektivtrafik förekommer felaktigheter. "Korridor N+N1, N+N2 och N+N3 Ingen hållplats finns i korridorerna i norr." Detta må stämma men stadstrafikens linje 4 går från Göteborgsvägen upp på Hulivägen och sedan ner igen i bussgatan mot Sjukhuset. Båda dessa infarter på Hulivägen tänker ni stänga. Alltså behövs en helt ny dragning av busslinje 4. Vad gäller stängningen av en av Hulivägens utfarter från Göteborgsvägen så saknas analys av trafiksituationen på Göteborgsvägen som kommer att påverkas stort. Här går två stadsbusslinjer och vägen är uttryckningsväg för ambulansfordon när de ska till västra delen av centrala Sundsvall. Denna väg är idag 60-väg med flera utfarter från bostadsområden och berör många hushåll när ni tvingar trafiken åt ett och samma håll.
- Beskrivningen av N+N1 är förskönad och hoppar över väsentlig information som beskrivs i de andra korridorerna. Att påstå att endast några enstaka hus angränsar till Hulivägen är en grav underdrift. Under rubrik *Lokalsamhälle och regional utveckling* för N+N1 står: "Korridor N+N1 går vidare längs Hulivägen (väg 603) som till stor del i dess västra del avgränsas av... enstaka bostadshus och gårdar."

Det bör framgå att det bakom ett bullerplank i Bydalen, som inte kommer att kunna vara kvar efter breddning av vägen, finns minst två förskolor inom 100–200 m samt flera förskolor och grundskolor inom 500 m från vägen.

I samrådshandlingen under *Boendemiljö och hälsa* finns en mer korrekt beskrivning av bostadssituationen efter Hulivägen. Trots detta omnämns inte gruppboendet och även här saknas information om förskolor och grundskolor.

- I rubrik *Rekreation och friluftsliv* för N+N1 finns ingen information om att det går skidspår längs Hulivägens norra och södra sida.

Trafikverket kommenterar:

All data och information som har använts i projektet är kvalitetssäkrat, men Trafikverket noterar synpunkter om felaktigheter och tar med sig dem i det fortsatta arbetet. Har äldre data använts har det uppdaterats till dagens värde.

I avsnittet Landskapet och staden beskrivs bland annat områdenas befintliga landskapsmässiga upplevelsevärden. I rubriken Konsekvenser för landskapet och staden redovisas korridorernas konsekvenser för landskapet och för upplevelsen av landskapet (trafikantupplevelsen). Bedömningen utgår från värdet av landskapsbilden samt vad en föreslagen korridor har för effekt. Synpunkten att N+N1 är att föredra eftersom det alternativet uppfattas vara kringgärdat av trafikplatser noteras samt att S1 medför negativa konsekvenser för boende.

Inom kontexten med luftföroreningar har risken för hjärt-kärlsjukdomar lyfts men nämns inte inom aspekten buller i samrådshandlingen (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18).

I samrådshandlingen förordas ingen korridor (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18).

Angående bullerberäkningar, se Trafikverkets kommentar under rubrik 5.5.1.10 Avfärder S1.

De färgade fälten i bullerkartorna är resultat från en översiktlig beräkning som inte alltid är representativ för enskilda byggnader, vilket gör att både fler och färre fastigheter/byggnader kan beröras av buller (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18). Detta är en inledande beräkning och när en korridor är vald kommer en ny beräkning att genomföras. Mer detaljerade beräkningar genomförs inför att den slutgiltiga utformningen av den nya vägen väljs. Beräkningsmodellen tar inte hänsyn till dubbdäck.

Bedömningsgrunderna för miljökonsekvenser framgår av faktaruta under rubrik 3.23. Miljöbedömning (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18).

Inga korridorer förutom 0+ bedöms överskrida miljökvalitetsnormen för utomhusluft. Det vill säga att omkringliggande miljö bedöms möjliggöra ett tillräckligt luftombyte för att partikelhalterna inte ska ansamlas lokalt i sådana halter att överskridande av miljökvalitetsnormerna riskeras.

Formuleringen om enstaka bostadshus i samrådshandlingens avsnitt 4.3.1 Lokalsamhälle och regional utveckling för N+N1 avser Hulivägens västra del. Det framgår att Hulivägen går mellan Haga och Bydalen. Texten om bullerplank i Bydalen beskriver befintliga förhållanden. Om N+N1 väljs kommer behovet av nya bullerskydd att utredas närmare. Det framgår av samrådshandlingens avsnitt 6.4.6.2 att antalet bullerstörda bostadshus utefter Hulivägen kan minska betydligt jämfört med nuläget (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18).

Under rubriken Rekreation och friluftsliv för N+N1 står det att korridor delen berör elljusspår, med vilket menas att det kan innehålla skidspår vintertid.

5.5.1.18. Stöttar projektet

- I ett par yttranden framförs att det behövs nya vägar och att Bergsgatan behöver avlastas, för att få en mer acceptabel trafikmiljö i staden. Avlastning av både persontrafik och tung trafik från Bergsgatan är nödvändigt då det enligt Naturvårdsverket är den enda gata i Sverige som år 2019 inte uppfyller miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet med avseende på partiklar.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras. Trafikverket delar bedömningen att dagens situation med E14 på nuvarande Bergsgatan är ohållbar. Enligt Sundsvalls kommuns bilaga till yttrande framgår att Naturvårdsverket utfört beräkningar som påvisat överskridanden av miljökvalitetsnormen gällande partiklar på Bergsgatan år 2019.

5.5.1.19. Ifrågasätter projektet

- Det gedigna material Trafikverket tagit fram visar tydligt vilka oerhört negativa konsekvenser ytterligare en motorväg skulle innebära och hur liten samhällsnytta blir. Trafikverket har nyligen lett om E4:an förbi centrum, och för närvarande byggs E14 om mellan Nacksta och Blåberget. Trafikverket förbättrar även järnvägsnätet kring Sundsvall med de två stora projekten Bergsåkerstriangeln och Malandstriangeln. Med dessa stora investeringar gjorda är Sundsvall väl rustat vad gäller transportleder. Ska vi nå klimatmålet och övriga miljö kvalitetsmål så måste det räcka. Ska vi även fortsättningsvis ha ett stadsnära friluftsliv att vara stolta över, och attraktiva boendemiljöer måste detta prioriteras.
- Ingen av de över 90 % av bilisterna som åker E14 från väster kommer att åka omvägar för att komma till sina arbeten. Det är svårt att förstå intresset från trafikplaneringen att öka hastigheten genom bebyggda områden och rekreationsskogar. Höga hastigheter skapar olägenheten med trafikbuller som ökar markant med hastigheten. Boende nära E4-bron har fått utemiljön förstörd då trafiken passerar med 90–110 km/tim över bron. Syftet att dra ner trafiken på Bergsgatan är gott men tyvärr finns inget alternativ som skulle minska trafiken. Några trafikanter till/från centrum skulle använda N+N1 men att bygga ny väg för höga hastigheter måste betraktas som ogenomtänkt och utan miljöaspekt. Att försöka nå en bättre luft i centrum genom att flytta ut utsläppen utanför staden känns omodernt. För att komma tillrätta med dålig luft och hög trafikbelastning behövs andra lösningar, exempelvis fler elfordon, utbyggd kollektivtrafik, pendelparkeringar, möjlighet till distansarbete och självkörande fordon. Andra drivmedel gör inte behovet att flytta trafik lika stort. Flera länder har fattat beslut om att förbjuda försäljning av fossila fordon 2035. Sverige har antagit klimatmålet att nettoutsläppen av koldioxid ska vara noll år 2045. Detta bör starkt beaktas i målen och planen borde vara att aktivt påverka samhällets omställning till elbilar.
- Sedan Sundsvallsbron invigdes har det skett en markant ökning av fordonstrafik på sträckningen Kvissleby– Östersund. Då största delen av fordonstrafiken går i riktning Stockholm– Östersund kommer få trafikanter att välja en lång omväg norrut för att ta sig till Östersund. N+N1 och N+N3 kommer att vara bortkastade pengar, de flesta kommer ändå att åka den kortare vägen via Kvissleby.
- I några yttranden ifrågasätts det att alla satsa pengar på vägar runt Sundsvall. Trafikvolymen är mycket ringa, jämför med storstäder såsom Düsseldorf, London, och Köpenhamn. Dessutom finns det nu tecken på att distansarbete över nätet ökar. Det bästa vore att inte göra något utan låta den relativt ringa trafiken fortsätta som det är. Städer som Uppsala, Örebro och Västerås, har en utmanande trafik men Sundsvall?
- Det är bättre att satsa på snöröjning och att laga de vägar som redan finns om man ska "bidra till utvecklingen av Sundsvallsregionen". Bygg gång/cykelbana längs Bergsgatan från Oscarsgatan och österut. I Sundsvall är det Bergsgatan som behöver fixas.
- Varför bygga i en tid då trafiken har en chans att minska? Pandemin har visat att flera yrken kan skötas hemifrån samt att socialt distanserade aktiviteter är säkrare ur hälsosynpunkt. Det vore bäst att avblåsa hela projektet, eller lägga det på is tills

det att genomslaget av pandemin har stabiliserat sig. Alla sträckningarna skadar naturen oåterkalleligt, områden där befolkningen kan uppehålla sig i naturen på långt avstånd från varandra och stärka sin hälsa.

- Det finns många åtgärder som Trafikverket kan vidta utifrån punkt 1 till 3 i fyrstegsprincipen. Åtgärderna tar även itu med grundproblemet – den omfattande biltrafiken. En minskning skulle ge nyttotrafik och annan mer nödvändig biltrafik förbättrad framkomlighet tack vare färre köer och tillbud och minskat slitage på infrastrukturen. Det reducerar även underhållskostnaderna, vilket i sin tur frigör resurser till ytterligare satsningar.
- Exempel på åtgärder är att:
 - Förbjuda tung genomfartstrafik på Bergsgatan delar av dygnet
 - Förbättra sikten i farliga korsningar och kurvor på E14 och angränsande vägar
 - Räta ut farliga kurvor på E14 och angränsande vägar
 - Sänka hastigheterna med fartkameror, farthinder och avsmalnade körbanor på utsatta vägavsnitt på E14 och angränsande vägar
 - Pendlarparkeringar i utkanten av Sundsvalls tätort som i Nacksta
 - Fler, större och bättre pendlarparkeringar i orterna runt Sundsvall
 - Tågstation i Vattjom
 - Fler och förbättrade gång- och cykelvägar
 - Stöld- och väderskyddade cykelparkeringar i tätorterna vid välanvända - busshållplatser samt vid tågstationerna
 - Snabb och tillförlitlig snöröjning av och halkbekämpning på gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, busshållplatser, perronger, pendlarparkeringar
 - Informationskampanjer om kollektiv- och cykeltrafik
 - Ekonomiskt stöd till fler buss- och tågavgångar

Trafikverket kommenterar:

Åtgärder för att uppnå projektets ändamål och projektmål har analyserats utifrån fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Bedömningen är att åtgärder inom fyrstegsprincipens tredje och fjärde steg, alltså ombyggnad eller nybyggnad (eller en kombination av dessa) krävs för att uppnå projektets ändamål och projektmål). En samlad bedömning av hur väl korridorerna uppfyller ändamål och projektmål redovisas i samrådshandlingens rubrik 7.2 (E14 Framtida läge i Sundsvall, Samrådshandling val av lokalisering, 2020-06-18).

Även om trafikvolymerna är mer ringa än i de nämnda större städerna är E14 genom Sundsvall hårt trafikbelastad och har brister ut både framkomlighets –, trafiksäkerhets och miljösynpunkt som innebär att det finns risker för negativa effekter på människors hälsa. Detta har föranlett aktuell lokaliseringsutredning.

En flytt av E14 ger även större möjlighet att bygga farthinder och i viss mån vidta kapacitetssänkande åtgärder som gör att trafiken söker andra vägar och lösningar. I ett större perspektiv kan en flytt av E14 bort från Bergsgatan ge möjlighet till att införa begränsningar av exempelvis tung trafik och bygga ut kollektivtrafiken samt förbättra gång- och cykeltrafiken längs Bergsgatan, vilket bör få en mildrande effekt på trafikmängden (ÅDT) på Bergsgatan.

5.5.1.20. Övriga synpunkter

- Ett yttrande förordar S1 men lyfter risken för att trafik ändå kommer att gå från Nacksta genom Sundsvall. En risk med S1 är att man tar genväg vid Sidsjön så att naturreservatet, som redan nu är övertrafikerat med störande vägbuller över sjön blir mer bullerstört.
- Yttranden har inkommit som redogör för tidigare planering av vägar och bebyggelseutveckling i Sundsvall, vad man kan lära sig från tidigare genomförda planeringsprocesser samt om bebyggelseplanering och samrådsprocesser i allmänhet.
- Boende längs Timmervägen kommer aldrig kunna samla in lika många namnunderskrifter som de boende längs med N1, därmed är våra röster inte lika många i ett kommande val. Politiker måste ha det med i beräkning när de ska ha åsikter kring större beslut.
- Västernorrlands regemente I21 ska återinsättas i Sollefteå liksom ett utbildningsdetachement i Östersund. Ur försvarshänseende är en E14– anslutning norrut det mest naturliga. Försvarsmakten ser nog hellre de nordliga alternativen än S1.

Trafikverket kommenterar:

Synpunkterna noteras. Försvarsmakten har i sitt yttrande inte förordat något särskilt alternativ, se avsnitt 5.4.6.

6 Samråd samrådshandling hösten 2022

Nedan finns en sammanställning av de samråd som hållits och de synpunkter som kommit in efter samrådet hösten 2020 till och med samrådet med slut 17 februari 2023.

Trafikverkets bemötande och hantering av synpunkterna finns också nedan. Tidigare skeden av projektet behandlas i avsnitt 4 och 5. Samråd med länsstyrelsen Västernorrland, Sundsvalls kommun och berörda ledningsägare har skett under hela projektets gång.

6.1. Samråd med berörd länsstyrelse

6.1.1. 2023-02-17 Skriftligt yttrande på samrådshandling

Nedan följer ett referat av länsstyrelsens samrådsyttrande.

Samlad bedömning korridoralternativ

Korridor O+ - Bergsgatan

Länsstyrelsen anser det inte aktuellt att gå vidare med korridoren eftersom korridoren har en låg uppfyllelse av projektmål och även försvårar den regionala utvecklingen samt kommunala planeringen.

N+N1 - Hulivägen

Länsstyrelsen anser att det är bra att alternativet eftersom det bygger vidare på befintlig infrastruktur. De tre norra alternativen är relativt likvärdiga gällande måluppfyllelsen. Alternativet riskerar dock att ha en negativ påverkan på närliggande bostadsområden och sjukhusområde (barriäreffekter, buller samt risk/säkerhet). Alternativet riskerar att förflytta genomfartstrafik till annan del av Sundsvall.

N+N2 – Ny väg, Övre Bosvedjan

Länsstyrelsen ser stora utmaningar med alternativet eftersom det är störst intrång i landskapet. Alternativet medför stor negativ inverkan på naturmiljön, skogsmark, friluftslivet och resursanvändning. Korridoralternativet bedöms inte ge stora tidsvinster eller effektivisera godstransporterna jämfört med övriga alternativ.

N+N3 – Timmervägen

Alternativet är intressant då man bygger vidare på befintlig infrastruktur. Alternativet skapar en bättre förbifart utanför Sundsvall jämfört med dagsläget samt möjliggör för en bra vägstandard. Alternativet har störst negativ påverkan på kulturmiljöer och jordbruksmark. Korridoren begränsar framkomligheten vid handelsområde Birsta under vissa tider.

Naturmiljö

Artskydd

- Trafikverket behöver i nästa skede ta fram en naturvärdesinventering. De områdena som påverkas av verksamheten (vägområde och påverkansområde) behöver inventeras för en beskrivning av naturmiljöer och arter. En behovsbedömning ska också tas fram och redovisas för att bestämma nivån.
- Inventeringssäsongen är för Västernorrland normalt inom 1 april - 30 november. Specifika organismgrupper har normalt en snävare inventeringsperiod. Arter som enligt Artdatabanken anses skyddsklassade bör redovisas i särskild bilaga.
- Länsstyrelsen ser det som positivt att artfynd registreras i artportalen. Påträffas arter som faller under artskyddsförordningen behöver verksamhetsutövaren

redovisa vilken hänsyn/vilka åtgärder som planeras för att undvika att artskyddsförordningen aktiveras.

Friluftsliv

- Närliggande natur är särskilt viktig för barn, äldre och de som inte har ekonomiska förutsättningar för att göra resor till andra naturområden. Länsstyrelsen delar uppfattning att korridor N+N2 har störst negativ påverkan på friluftslivet eftersom orörd tätortsnära skogsmark tas i anspråk. Det går emot den nationella friluftslivspolitiken och Agenda 2030.

Kulturmiljö

- Det finns kända fornlämningar inom av alla korridoralternativen. Flest kända fornlämningar finns det i alternativ N3, men om nuvarande väg nyttjas och ny väg inte blir så omfattande kan ingreppen i fornlämningsmiljöerna undvikas.
- En arkeologisk utredning av de olika korridoralternativen är nödvändig.

Vattenförekomster och berörda vattenområden

- Utifrån samrådsmaterialet går det inte att säkerställas att påverkan på vattenmiljön är försumbar eller svagt positiv, eller att möjligheterna att uppnå MKN för vatten inte kommer att kunna äventyras eller försvåras av något av korridoralternativen. Alla korridoralternativ är, med rätt anpassningar till vattenmiljön, sannolikt möjliga att genomföra så att påverkan på vattenmiljöerna i jämförelse med dagens situation blir liten, försumbar eller positiv, samt utan att äventyra möjligheterna att nå MKN för berörda vattenförekomster.
- Kommande MKB behöver mer utförligt redovisa berörda vattenområden samt vägdragningens påverkan, anpassningar och konsekvenser för vattenmiljön.

Status för vattenområden

- Samrådshandlingens redovisar enbart övergripande status för berörda vattenförekomster och inte de parametrar eller kvalitetsfaktorer som är avgörande för aktuell klassning. Redovisningen klargör inte heller tillförlitlighetsklassning för relevanta parametrar.
- Kommande MKB behöver redovisa nuvarande situation och status för samtliga vattenområden som berörs av vägdragningen, det vill säga även för "övrigt vatten". Till MKB kan finnas behov av att Trafikverket verifierar relevanta statusklassningar (parametrar eller kvalitetsfaktorer som riskerar påverkas av vägprojektet) som i VISS är satta med låg tillförlitlighet.

Skyddsåtgärder och påverkan på vatten

- Samrådshandlingen ger en översiktlig beskrivning över främst dagvattenpåverkan (grumling + främmande ämnen) och konnektivitet (vägtrummor) men är otydlig om övrig hydromorfologisk påverkan.
- I MKBn ska skyddsåtgärder (både för bygg- och driftskede) redovisas för direkt berörda vattenområden samt hur hydromorfologin påverkas. Ytterligare utredning kan förändra slutsatsen av konsekvenser av vattenmiljön och miljömål Levande sjöar och vattendrag.

Miljökvalitetsnormer för vatten

- I samrådshandlingens slås fast att möjligheterna att nå MKN för vatten inte kommer att försämrats. Redogörelserna är vaga och saknar tydlig hantering av andra variabler än grumling, miljögifter och konnektivitet.
- I MKB:n behöver finnas dels en beskrivning över vad som krävs för att nå MKN i de berörda vattenförekomsterna, dels en ny och tydligare analys över möjligheterna att nå MKN baserat på alla för vägprojektet relevanta parametrar/kvalitetsfaktorer.

Sulfidleror

- Länsstyrelsen har tidigare påpekat att förekomst av sulfidleror behöver kartläggas och att konsekvenser av sådana eventuella förekomster behöver utredas. Detta saknas fortfarande enligt samrådshandlingarna.
- I kommande MKB behöver Trafikverket redovisa eventuella förekomster av sulfidhaltiga leror för vald korridor, potentiell miljöpåverkan, nödvändiga skyddsåtgärder samt om miljömålet Bara naturlig försurning berörs.

Risk och säkerhet

Farligt gods

- Samrådshandlingen har utgått från vägledningar och riktlinjer i Norrbotten och Västerbotten. Sedan hösten 2022 har Länsstyrelsen Västernorrland en egen vägledning för riskhantering vid transportleder för farligt gods. Underlag och beslut kring detta bör ses över och anpassas till gällande underlag i länet.
- För alternativ N+N1 bör frågan om risker kopplat till sjukhuset ses över. Sjukhuset får absolut inte påverkas av en händelse på E14. Den praxis som finns för värdering av risk är allmän, men här finns det ett specifikt objekt som är inte får påverkas, det gör att vanliga riskhanteringsmodeller kanske inte helt är lämpliga att använda.

Förorenade områden

- Länsstyrelsen bedömer att förorenade områden är tillräckligt belyst. Översiktlig kartläggning av potentiellt förorenade områden har genomförts och redovisats i underlaget.

Jordbruksmark

- Det är positivt att Trafikverket förordar det alternativ som de bedömer har lägst negativ påverkan på jordbruksnäringen. Dock är det inte enbart areal jordbruksmark som tas i anspråk som påverkar möjligheten att bedriva lönsamma jordbruksföretag.
- I den fortsatta planeringen behöver Trafikverket utreda möjligheter att passera E14, exempelvis genom broar eller viadukter, för att undvika omvägar för traktorer och andra jordbruksredskap. Att ta hänsyn till jordbruksfastigheter och möjligheten att bedriva livsmedelsproduktion går i linje med den nationella och regionala livsmedelsstrategin samt är av betydelse för den svenska livsmedelsberedskapen.

Trafikverket kommenterar:

Samlad bedömning korridoralternativ:

Trafikverket noterar synpunkterna.

Naturmiljö, Artskydd:

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i nästa skede. Som framgår av samrådshandlingen kommer flertalet utredningar att genomföras för valt alternativ, däribland en naturvärdesinventering.

Friluftsliv, Kulturmiljö:

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i nästa skede.

Vattenförekomster och berörda vattenområden, skyddsåtgärder och påverkan på vatten, miljökvalitetsnormer för vatten:

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i nästa skede. I aktuellt skede för val av lokalisering bedöms inte en noggrannare utredning av vattenmiljöerna vara motiverad. Som länsstyrelsen lyfter i sitt yttrande bedömer också Trafikverket alla korridorer, med rätt anpassningar, vara möjliga att genomföra utan risk för betydande skada på vattenmiljön samt utan att äventyra möjligheterna att nå MKN för berörda vattenförekomster. När ett alternativt är valt kommer vattenmiljön studeras närmare i nästa skede och när den nya vägen projekteras kommer även skyddsåtgärder utredas och föreslås.

Sulfidleror:

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i nästa skede. Det har inte varit motiverat att utföra noggrannare undersökningar/kartläggning för respektive alternativ i aktuellt skede. Det blir dock aktuellt i nästa skede för det alternativ som väljs.

Risk och säkerhet, farligt gods:

Trafikverket har tagit del av vägledningen "Det robusta sjukhuset" från MSB. Trafikverket har även tagit del av den nya vägledningen och bedömer att den inte förändrar de bedömningar som framgår av samrådshandlingen. Den nya vägledningen för Västernorrland liknar i mångt och mycket den information som de riktlinjer (för Norr- och Västerbotten) som använts som underlag till samrådshandlingen. Den utredning om farligt gods som Trafikverket tagit fram bedöms vara tillräcklig för detta skede. Bedömningen är att och att sjukhuset har tillräckligt avstånd till en framtida E14. I nästa skede kommer en fördjupad riskutredning att genomföras. Trafikverket kommer ha fortsatt dialog med länsstyrelsen och Region Västernorrland gällande farligt gods och risker om N+N1 väljs som framtida E14. Övriga synpunkter noteras och kommer att beaktas i nästa skede.

Förorenade områden:

Synpunkterna noteras.

Jordbruksmark:

Synpunkterna noteras och beaktas i nästa skede. Som framgår av samrådshandling beskrivs även annan påverkan än hur stora arealer som påverkas och i ett nästa skede kommer detta studeras närmare och skyddsåtgärder/anpassningar kommer att utredas och föreslås. Dialog med markägare är en viktig del i detta.

6.2. Samråd med berörd kommun

Under perioden 2020 till och med samrådets slut 17 februari 2023 har kontinuerliga möten mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun genomförts där aktuella frågor kopplade till projektet har diskuterats. I november 2022 hölls informationsmöte med tjänstepersoner från Sundsvalls kommun för en presentation av kommande samrådshandling och dess innehåll. Därefter presenterades samrådshandlingen för plan- och utvecklingsutskottet i januari samt i februari för Moderaterna vid Sundsvalls kommun.

6.2.1. 2023-01-24 Skriftligt yttrande på samrådshandlingen

Nedan följer ett referat av kommunens samrådsyttrande.

Ställningstagande

Sundsvalls kommuns ställningstagande är fortsatt att den föreslagna sträckningen N+N1 inte är ett aktuellt alternativ och att Trafikverket inte bör utreda sträckningen vidare. Kommentarer på förslaget ska inte tolkas som att kommunen anser att N+N1 är ett möjligt alternativ.

Översiktsplan Sundsvall 2040

Kommunen vill varken att alternativ O+ eller N+N1 ska bli framtida E14. I översiktsplan Sundsvall 2040 förordas alternativ N+N2, men N+N3 kan vara ett tänkbart alternativ. Alternativ N+N1 är inte en möjlig dragning eftersom Hulivägen ger för stor påverkan på befintliga boendemiljöer.

Lokala mål

Kommunstyrelsen belyser dessa målsättningar i miljöstrategiska programmet:

- Kommunen ska ta ansvar för den biologiska mångfalden på alla nivåer inom våra verksamhetsområden.
- Kommunen ska utveckla sammanhängande nätverk av natur på land och i vatten där djur, människor och växter kan röra sig utan barriärer, både i tätorten och på landsbygden.

Trafikverket bör beakta de lokala målen som finns i Natur- och friluftsplanen. Målet *Förbättrad helhetssyn och hänsyn* är speciellt viktigt att uppmärksamma i projektet. Kommunstyrelsen vill också att Trafikverket belyser de strategier som nämns i Natur- och friluftsplanen för att nå målet *Rika natur- och friluftsupplevelser*.

Transportsystemet

Sundsvalls hamn och Sundsvalls logistikpark är av stor vikt för den regionala utvecklingen och för omställningen till klimatsmarta transporter. E14 bör länka mot E4 samt få en tydlig koppling till Sundsvalls hamn. Transporter till och från Logistikparken och hamnen kommer oavsett skyltning sannolikt att använda sig av Hulivägen i alternativ N1.

Tillgänglighet och trafikflöden

Kommunen anser inte att de förväntade trafikflödena visar att det behövs så omfattande infrastrukturlösningar som Trafikverket föreslår. Detta gäller exempelvis förslag på de trafikplatser och korsningspunkter med Timmervägen samt E4 som presenteras i förslaget för de nordliga korridorerna. Gällande korridor N1 är det ändå positivt att Trafikverket anpassat referenshastigheten till 80 km/h.

I nästa skede i planprocessen bör ännu mindre ytkrävande vägområden och korsningsutformningar presenteras.

Det är viktigt att den långsiktiga lösningen medför att transportsystemet som helhet möjliggör effektiva resor, och uppmuntrar till hållbara resalternativ.

E14 bör inte lokaliseras genom centrala Sundsvall. Det är angeläget att ny- eller ombyggnad av korridoren (samt Bergsgatan) sker i närtid. Det är även angeläget att utformningen tar hänsyn till de kommunala målsättningarna om framtida trafikarbete.

Godstransporter

Vasa/Kaskö-Sundsvall-Östersund-Trondheim förväntas bli en än mer betydelsefull nod i framtiden, där E14 kommer vara en viktig del.

Nya logistikparken och den nya containerhamnen i Sundsvall kommer generera större godsflöden, vilket i sin tur innebär att de vägburna transporterna till och från hamnen och logistikparken kommer öka. Elektrifiering av Meråkerbanan och upprustningen av hamnarna i Trondheim tillsammans med upprustningen i finska hamnar kommer ge ökade godsflöden, men även ökad persontrafik mellan Sverige och Finland.

Markanvändning och barriäreffekter

Inom kommunen finns det brist på villatomter och markområden avsedda för detta ska bevaras så mycket som möjligt. Därtill bör även inlösen av privata fastigheter göras restriktivt. Om det krävs inlösen av mark behöver kommunen, utöver andra fastighetsägare, ersättas om byggrätter för bostadsändamål försvinner. Exempelvis skulle Trafikverket kunna stå för kostnaden för framtagande av nya detaljplaner.

Det är angeläget att minska barriäreffekterna av en om- eller nybyggnation av E14. Detta gäller inte minst för korridor N1 på grund av läget i staden. Exempelvis riskerar eventuella barriäreffekter för Hulivägen att bli särskilt påtagliga mellan Bydalen och Hagavägen. Kommunen delar Trafikverkets bedömningar av barriäreffekter.

Landskapet och staden

PM gestaltungsprogram har inte reviderats utifrån våra tidigare synpunkter och är fortsatt bristfällig vad avser faktaunderlaget för landskapsbilden, eftersom den saknar många landmärken, målpunkter och utblickar.

Buller och luftföroreningar

Att minska luftföroreningarna på Bergsgatan behöver prioriteras. Det är därför angeläget att en omlokalisera E14 kan genomföras i relativ närtid. Det hade varit önskvärt med en redovisning av hur natur- och friluftsområdena påverkas av ökat buller.

Korridor o+

Kommunen har som målsättning att i framtiden klara miljö kvalitetsmålen för partiklar och kväveoxider vilket inte klaras idag. Eftersom Trafikverket bedömer att o+ alternativet fortsättningsvis kommer ge stora negativa konsekvenser för luft och buller anser kommunen att alternativ o+ inte är ett möjligt alternativ.

Korridor N1 och N3

Om E14 lokaliseras till Hulivägen räknas det som planeringsfall nybyggnation av infrastruktur. Det innebär att boende som redan idag är bullerstörda, men som inte är berättigade till skyddsåtgärder med nuvarande riktvärden, skulle kunna komma att erbjudas skyddsåtgärder om N1 eller N3 väljs. Detta innebär att det trots ökade trafikmängder och

högre hastigheter, skulle kunna innebära en bättre bullersituation för de allra mest bullerstörda jämfört med idag.

Trafikverket bedömer N1 som det mest fördelaktiga alternativet kopplat till buller, med bullerskyddsåtgärder. Med vägnära bullerskydd uppges antalet hus där riktvärden överskrids minskas i betydande omfattning. Kommunen erfarenhet är att det i slutändan oftast blir fastighetsnära åtgärder eftersom det är mer samhällsekonomiskt lönsamt. Det innebär att den allmänna bullersituationen i området ändå blir sämre, även om riktvärden klaras inomhus och vid skyddad uteplats.

Korridor N2

N2 prognosticeras ha lägst antal bullerberörda bostäder. Buller har utretts relativt noggrant för bostadsbebyggelse, men väldigt grova bedömningar har gjorts för natur- och rekreatiomsområden. Naturområde som idag är fritt från buller att utsättas för buller.

Kulturmiljö

Det saknas fokus på den förhistoriska tidsperioden inom aktuellt kulturlandskap järnåldern. Här behöver betonas fornlämningsmiljöns kontext och att varje registrerad grav från järnålder indikerar att ytterligare gravar sannolikt finns inom området samt att det i närhet av gravanläggningar kan finnas en samtida boplatz.

Kommunen delar Trafikverkets bedömning av konsekvenser för kulturmiljön, även om de påverkas starkt av var vägen placeras och utformas i detalj.

Korridordel N

Det saknas en bedömning över hur kulturlandskapet och kulturmiljön påverkas, hur samband och strukturer påverkas samt hur negativa konsekvenser kan motverkas. Sammantaget saknas konsekvensbedömning för korridordelen N vilket innebär otydlighet i bedömning av även alternativ N1, N2 och N3.

Benämningen [Y1 0] saknas i beskrivningen för riksintresseområdet Selånger-Kungsnäs. I kapitlet saknas information om att riksintresset har ett starkt samband med det närliggande riksintresset Högom [Y9] och den sammanbindande Selångersåns betydelse som kommunikationsstråk sedan förhistorisk tid. Motivering och uttryck för riksintresset saknas.

Korridor N1

Texten att "kulturlandskapets avsaknad av en lång tradition" stämmer inte. Arkeologiska undersökningar av gravar och boplatser från järnålder har utförts invid Sticksjön och området kan antas ha ett kulturhistoriskt samband med både dalgångarna i Huli och Selångersån.

Korridor N3

Genom att korridor N3 följer dagens väg minimeras markintrånget, men parallellvägnät och nya anslutningar kommer att påverka kulturlandskapet. Här bör särskilt lyftas byvägen genom Hammal.

Naturmiljö

Naturmiljön och påverkan är endast översiktligt beskrivet. En naturvärdesinventering är framför allt nödvändig där ny vägsträckning påverkar obruten naturmiljö.

Oavsett vilken korridor måste kompensation för ökade barriäreffekter och fragmentering av landskapet göras. Viltpassager behöver utformas och placeras med anpassning till djurs rörelsemönster. Det är viktigt att förstå att trafikmängden i sig utgör en barriär (ljud, ljus

mm), vilket har en negativ påverkan på naturen. Ekologiskt och naturvärdesmässig blir det störst fördel att bygga om befintliga vägar.

Jordbruksmark

En bättre beskrivning behövs av effekter och konsekvenser av ianspråktagandet av jordbruksmark. Inom och i anslutning till jordbruksmark finns ofta biotopskyddsområden, exempelvis åkerholmar, diken och småvatten. Dessa miljöer är viktiga för djur- och växtlivet i jordbruksmarken som kan vara skyddade enligt artskyddsförordningen. Med tanke på jordbruksmarkens betydelse för den biologiska mångfalden ska så lite påverkan som möjligt göras på jordbruksmark i samband med nytt läge för E14.

Korridor N2

Miljö- och naturvårdsmässigt blir det störst negativ påverkan att välja en sträckning som i huvudsak går genom obruten terräng dvs alternativ N2. Aktuellt skogs- och jordbruksområde kommer att fragmenteras och nya barriärer skapas, vilket innebär svårigheter för djur och växter att sprida sig i landskapet. Detta missgynnar den biologiska mångfalden. Skogs- och jordbruksmark är värdefulla naturresurser som är viktiga att hushålla med.

Om E14 förläggs i obruten terräng enligt alternativ N2 innebär det att stora arealer skogs- och jordbruksmark tas i anspråk vilket medför en negativ påverkan på flera miljömål, bland annat rikt odlingslandskap, levande skogar och ett rikt växt- och djurliv.

Korridor N3

Kommunens största oro är det omfattande sidovägnät som riskerar att ianspråkta och fragmentera stora arealer jordbruksmark. Särskilt vid korsningen Timmervägen - Hulivägen bör markanspråket minimeras då detta är ett utpekade område för odlingslandskapets bevarande.

Jordbruksmark är en viktig resurs som vi måste bevara och hushålla. Jordbruksmarken har även betydelse för den biologiska mångfalden. Svensk jordbruksmark bedöms bli mer värdefull i framtiden i och med klimatförändringarna. För att N3 ska kunna bedömas vara ett lämpligt alternativ för lokalisering av E14 krävs så lite påverkan som möjligt på jordbruksmark för att möta de särskilda markanvändningsintressen som beskrivs i miljöbalken.

Vattenmiljö

Inga direktutsläpp av orenat vägdagvatten får ske till vattendragen.

Rekreation och friluftsliv

Kartan med friluftsanläggningar ger en övergripande bild, kommunen önskar att den kompletteras med befintliga spår, leder och målpunkter för friluftslivet.

Kommunen delar Trafikverkets bedömning av konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

Det finns ett flertal planskilda passager utmed de olika korridorerna som är betydelsefulla och dessa behöver bibehållas. De är friluftspassager och passager för gång- och cykeltrafikanter. Trygghets- och säkerhetsaspekten vid dessa passager behöver beaktas.

Klimatanpassning och klimatpåverkan

Den samhällsekonomiska effektbedömningens del om klimatpåverkan saknar framtida driftskedet av omlokaliseringen av E14. Det bör även tydligare framgå i den samlade

effektbedömningen att påverkan på klimatet avser klimatanpassning av infrastrukturen, inte klimatpåverkan av infrastrukturens produktions- och driftskede.

Kommunen delar bilden att förbättrad framkomlighet sällan leder till att trafiken minskar.

Samlad bedömning

Vissa skrivningar jämför sig mot alla alternativ och andra bortser från O+ ger en snedvriden bild av effekterna. Var tydlig med om jämförelse sker mot alla alternativ eller enbart mellan nylokaliseringsalternativen. Alternativt avskrivs O+ som alternativ.

Skrivningen om att "Vidare utreda behov och utformning av faunapassager och sociodukt" i avsnitt 9.3 behöver kompletteras med en skrivning om att även utreda passager för det rörliga friluftslivet.

Utred även hur intrång och påverkan på fornlämningar kan undvikas, hur samband i kulturlandskapet kan bibehållas och möjligheter till kulturmiljöstärkande åtgärder.

Fortsatt arbete

Sundsvalls kommun vill fortsatt vara delaktiga i arbetet med att lokalisera och utforma E14 framtida läge genom Sundsvall.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar Sundsvalls kommuns fortsatta ställningstagande mot föreslagna korridor N+N1.

Lokala målen: Trafikverket har i arbetet med samrådshandlingen tagit del av Natur- och friluftsplanen och i handlingen finns en sammanfattad om vad den innehåller. Vidare i handlingen där avstämning mot de nationella frilufts målen genomförs motiveras varför inte de lokala målen hanteras separat. Anledningen är att målen är snarlika och att de nationella målen bedöms vara tillräckligt för att bedöma de olika alternativens påverkan på berörda värden i respektive korridor. I nästa skede när ett alternativ är valt är det relevant att beakta samtliga mål igen, särskilt i syfte att utreda skyddsåtgärder och andra anpassningar med fokus på friluftsliv och rekreation. Trafikverket vill poängtera att det alternativ som kommunen förordar, N2, bedöms av Trafikverket ge tydligt störst påverkan på målen.

Transportsystemet och Tillgänglighet och trafikflöden samt Godstransporter: E14 är riksintresse för kommunikation vilket gör att E14 behöver erbjuda god standard, framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Med detta följer en viss typ av utformning vilket gör att tex korsningspunkter och annan utformning behöver hantera en viss mängd trafik och som leder till en viss storlek. Detta kommer, i nästa skede, att detaljprojekteras och anpassas efter då rådande förutsättningar och prognoser.

Även Trafikverket erfar att näringslivet efterfrågar gena och effektiva vägar utifrån många viktiga aspekter. Sundsvall Logistikpark är en av de förändringar som tagit hänsyn till i den nya samrådshandlingen och dess reviderade trafikprognoser.

Markanvändning och barriäreffekter: Kostnader för framtagande av detaljplan ingår normalt inte i budgeten för infrastrukturåtgärder. Det är en kommunal angelägenhet att planlägga mar- och vatten och det finns inte något lagstadgat stöd för en kommun att kräva ersättning från Trafikverket för kostnaderna. Trafikverket har även i samrådshandlingen redovisat behovet av säkra och trygga passager utmed tex korridor N+N1, men ingen ytterligare detaljprojektering kommer att göras i detta skede.

Trafikverket gör bedömningen att barriäreffekterna kommer bli både positiva och negativa.

Landskapet och staden: Gestaltungsprogrammet kommer att kompletteras med landmärken och målpunkter.

Buller och luftföroreningar: I det här skedet har bullerpåverkan, beträffande friluftsför- och rekreationsområden, studerats översiktligt. I bedömningar av påverkan har också befintlig påverkan vägts in. I det här skedet har det bedömts vara tillräckligt att identifiera om bullerpåverkan ökar i någon betydande omfattning eller inte, i jämförelse med nollalternativet (2040). Av bullerkartorna framgår dock vilka områden som beräknas få en ekvivalent ljudnivå från 55dBA och uppåt men det har inte varit relevant att fördjupa sig i detta i det här skedet. Sett till hur påverkan från buller är idag och enligt beräknat nollalternativ (2040) blir det störst påverkan av alternativ N+N2 eftersom den korridoren där nysträckningen går saknar en trafikerad väg. Övriga friluftsområden intill N1 och N3 får ngt förhöja ljudnivåer men redan idag är områdena påverkade av buller och därför blir inte konsekvenserna lika stora som för N2.

Generellt sett är vägnära bullersyddsåtgärder lönsamma när de gör i anslutning till samlad bebyggelse, men inte för enstaka hus eller gårdar. Åtgärder ska även betraktas utifrån om de är tekniskt möjliga att genomföra och till en rimlig kostnad. Trafikverket är medveten om att buller och dess påverkan skapar komplexa situationer. Trafikverket bygger infrastruktur med stöd i Väg- och järnvägslagen, vilka inte medger att mer mark tas i anspråk än vad som behövs för att bygga ny infrastruktur och det som tillhör den. Bullerskydd i friluftsområden genomförs om området har särskilt höga värden eller intressen, det blir aktuellt att titta närmare på i nästa skede för det alternativ som förordas.

Kulturmiljö: I det här skedet är inte tänkt att beskrivningen av förhistorien ska fördjupas. Det kan i vissa fall stämma att om det finns fornlämningar så kan det finnas fler. Trafikverket kommer att komplettera samrådshandlingen med relevanta fornlämningsmiljöer från järnåldern. Det kommer vidare utredningar och undersökningar ge svar på i kommande skeden.

En konsekvensbedömning, beträffande kulturmiljö, för korridordelen N finns i kap. 6.4.4.2, väg går genom området men vid en ombyggnad med säkrare anslutningar kan landskapet komma att påverkas genom att korsningspunkter, cirkulationer eller trafikplatser och parallellvägnät påverkar upplevelsen av landskapet. En trafikplats med planskilda korsningar kommer att kräva att broar byggs och dessa kan komma att skapa visuella barriärer i den öppna dalgången. En ny väg som ligger lågt i terrängen kan minimera detta.

Kommunen framförde att "kulturlandskapets avsaknad av en lång tradition" inte stämmer samt att arkeologiska undersökningar av gravar och boplatser från järnålder har utförts invid Sticksjön och området kan antas ha ett kulturhistoriskt samband med både dalgångarna i Huli och Selångersån. Det finns inga kända lämningar i direkt anslutning till Sticksjön och inga undersökningar finns registrerade i Kulturmiljöregistret varför det kan vara svårt att hitta dessa.

Trafikverket noterar synpunkterna i övrigt. Samrådshandlingen kompletteras också i vissa delar.

Naturmiljö: Trafikverket noterar synpunkterna vilka kommer att beaktas i nästa skede.

Jordbruksmark: Kommunen har önskat en bättre beskrivning av effekter och konsekvenser av ianspråktagandet av jordbruksmark och nämnder bland annat biotopskyddsområden, exempelvis åkerholmar, diken och småvatten. Detta beskrivs kortfattat i samrådshandlingen och att det behöver studeras vidare i nästa skede när ett alternativ har valts. I det här skedet studeras alternativen mer översiktligt beträffande intrång och påverkan på olika värden. Med den information som har inhämtats till samrådshandlingen bedömer Trafikverket att det utgör ett tillräckligt underlag för att jämföra alternativen med varandra och bedöma vilka konsekvenser som kan komma att uppstå inom respektive korridor.

Trafikverket noterar övriga synpunkter beträffande jordbruksmark, vattenmiljö samt rekreation och friluftsliv vilka kommer att beaktas i nästa skede för valt alternativ.

Klimatanpassning och klimatpåverkan: Trafikverkets beräkningsmodell för samlad effektbedömning redovisar trafikeffekterna samt de utsläpp som bygg- och driftskede samt underhåll orsakar. Detta återfinns i de samlade effektbedömningarna för respektive korridor

Samlad bedömning:

Trafikverket kompletterar handlingen för att öka förståelsen.

Trafikverket noterar synpunkterna i övrigt beträffande fortsatt arbete.

6.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

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

6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

6.4.1. Sveriges geologiska undersökningar (SGU)

2022-11-30, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

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 noterar detta.

6.4.2. Skogsstyrelsen

2022-12-02, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Skogsstyrelsen hänvisar till tidigare yttrande daterat 2020-09-23. Skogsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter på presenterat underlag.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.3. Statens fastighetsverk (SFV)

2022-12-05, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

SFV har tidigare lämnat svar under planprocessen med innebörden att SFV avstår från att yttra sig då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda, yttranden daterade 2019-03-07 respektive 2020-09-14. SFV har inga fastigheter inom vägplaneområdet och avstår därför från att yttra sig.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.4. Lantbrukarnas riksförbund

2022-12-12, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

LRF:s kommungrupp i Sundsvall delar Trafikverkets uppfattning om behovet av att lösa trafiksituationen vad gäller E14 på ett bättre sätt än idag, inte minst vad gäller framkomligheten. Vid tidigare tillfälle fanns även ett alternativ 4, vilket var och är den sträckning LRF förordar. LRF konstaterar att detta alternativ tagits bort i det aktuella samrådet.

LRF:s kommungrupp i Sundsvall vill understryka vikten av att man oavsett valet av korridor bevarar jordbruksmark så långt det är möjligt. Utöver bevarande av värdefull odlingsmark är det också viktigt att ta hänsyn till den påverkan på trafiken som jordbruksverksamhet har längs Timmervägen. De olika korridorerna finns delvis i anslutning till intensivt odlade jordbruksmarker vilket under sommarhalvåret innebär att vägen trafikeras av långsamtgående fordon, traktorer/arbetsfordon med redskap.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar yttrande från Lantbrukarnas riksförbund, vilket också går i linje med yttrande från länsstyrelsen i Västernorrland. Trafikverket arbetar med att i sina infrastrukturprojekt inte skapa onödiga barriärer som tex kan få konsekvenser för skog- och jordbruk. Trafikverket arbetar också med att stärka säkerheten för åtkomst till denna typ av mark och ofta kan parallellvägnät tillgodose dessa behov. I samrådshandlingen har Trafikverket beskrivit detta men kompletterar handlingen, i avsnitt 9.3 Viktiga frågeställningar och förutsättningar som är viktiga att hantera. Dessa frågor kommer att utredas vidare i den framtida detaljprojekteringen.

6.4.5. E.ON Energidistribution AB
2023-01-13, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

E.ON hänvisar till tidigare yttrande daterat till 2020-10-20, men vill även tillägga att det är viktigt att vi är med tidigt i processen då vi med rådande läge i världen ser att alla förändringar tar längre tid än tidigare (materialtillgång med mer).

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.6. Försvarsmakten
2022-12-14, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Försvarsmakten har inget att tillägga utöver tidigare yttrande.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.7. Sjöfartsverket
2023-01-13, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

De olika förslagen påverkar inte farleder eller fartygstrafik, av den anledningen har Sjöfartsverket inga synpunkter. Det är dock viktigt att den nya dragningen väljs och utformas med beaktande av att vägtrafiken är en del av hela transportsystemet där omlastning till bl.a. sjöfart är en mycket viktig del. Därför är tillgängligheten från E14 till hamnen i Sundsvall, med beaktande av framtida expansion, mycket viktig att ta hänsyn till. Likaså bör det nogsamt utredas vilket behov det finns för den nya dragningen att klara bl.a. farligt gods och skrymmande projektlaster. Sjöfartsverket uppger att de saknar tillräcklig detaljkunskap att förordna ett specifikt alternativ.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta och arbetar aktivt i sin planering med att ta hänsyn till olika typer av behov, däribland näringslivets godstransporter. Trafikverket planerar för god och säker tillgänglighet och att ny europaväg ska kunna trafikeras av farligt gods, längre och tyngre fordon.

6.4.8. Svenska kyrkan
2023-01-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Synpunkter från Sköns församling, på uppdrag av Sköns församlings kyrkoråd. Vi vidhåller om nedan yttrande vi inkom med 2020-09-23.

Korridor 0+ ligger i direkt anslutning till flera upplåtna gravrätter och aktivt använda gravkvarter, vilket inte alls beaktas. Buller och trafikvibrationer kommer omöjliggöra att gravsättningar och besök vid gravrätter i anslutning till Hulivägen ska kunna genomföras med den helgd som anges i begravningslagen 2 kap 1 25. Trafikverket behöver redovisa för

Sköns församling att Korridor 0+ är förenligt med begravningslagen, alternativt bereda ytterligare underlag som säkrar kyrkogårdens verksamhet i denna sak.

Korridor 0+ ligger i direkt anslutning till Bydalens gravkapell, vilket omfattas av kulturmiljölagens skydd. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket inte beskriver att Korridor 0+ är ca 20 meter från denna kyrkbyggnad och befinner sig i den tyngst buller och vibrationsbelastade zonen enligt underlaget. Likaså ligger denna alternativa dragning i anslutning till gravstenar som också omfattas av kulturmiljölagens skydd.

Trafikverket har inte beaktat buller, vibrationer eller föroreningars påverkan på gravkapell och gravstenar enligt Kulturmiljölagen 4 kap 25. Trafikverket behöver utveckla förslaget med åtgärder för att begravningshuvudman ska kunna bedriva sin verksamhet enligt gällande lagstiftning, samt för att lagskyddade kulturvärden ska bevaras. Sköns församling vill ha underlag som garanterar att Korridor 0+ är förenlig med kulturmiljölagen, alternativt fram underlag som visar på åtgärder som säkrar nämnda kulturhistoriska värden.

Föreslagen dragning i alternativ Korridor 0+ ligger i direkt och omedelbar anslutning till Bydalens kyrkogård, vilket är en aktiv arbetsplats. Som arbetsgivare är vi djupt oroade över hur bullernivåer kommer påverka arbetsmiljön.

Med dessa anledningar menar vi att dragning av El 4 enligt alternativ Korridor 0+ i praktiken är omöjlig i sin nuvarande form med anledning av begravningslagen, kulturmiljölagen samt med hänvisning till arbetsmiljön på Bydalens kyrkogård

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar en sammanblandning av korridor 0+ och N+N1, där Trafikverket tolkar att Svenska kyrkan avser korridor N+N1 (istället för korridor 0+). Trafikverket noterar att Svenska kyrkans avvisar korridor N+N1 och hänvisar till tidigare yttrande.

Buller- och vibrationspåverkan samt reducering av detta är en viktig frågeställning och kommer att utredas vidare i vald korridor. För fastigheter som berörs kommer bullerreducerande åtgärder att föreslås. Detta gäller även Bydalens kyrkogård.

Samrådshandlingen kommer att kompletteras med ytterligare en bullerutredning för att säkerställa att vägnära bullerskyddsåtgärder utmed kyrkogården sänker ljudnivåerna till rimlignivå. Detta för att Sköns församling även fortsatt ska kunna bedriva verksamhet i enlighet med begravningslagen och kulturmiljölagen.

Trafikverket kommer ha fortsatt dialog med Svenska kyrkan (Sköns församling) gällande ny lokalisering av E14.

6.4.9. Svenska Kraftnät

2023-01-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.10. Elsäkerhetsverket

2023-01-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Elsäkerhetsverket har i detta skede av processen inget att erinra samt förutsätter att utförande och anpassning av berörda starkströmsanläggningar sker enligt gällande föreskrifter.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.11. NTF Västernorrland

2023-01-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Målet med nollvisionen är att ingen ska dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor samt att transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Samtidigt vill vi att hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. En positiv bieffekt vid sänkt hastighet är mindre buller och lägre växtgasutsläpp.

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsaspekt som måste länkas ihop med andra hållbarhetsaspekter för att skapa säkra, trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer. Ett hållbart vägtransportsystem måste vara säkert för att kunna anses som långsiktigt hållbart.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta och ställer sig bakom yttrandet från NTF Västernorrland.

6.4.12. Din tur - Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten (KTM)

2023-01-23, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Sammanfattande synpunkter:

- Kollektivtrafikens framkomlighet bör beaktas i tidigt skede.
- Vid val av korridor bör hållbara och säkra transporter i form av framkomlighet och tillgänglighet för kollektivtrafik beaktas.
- Hållplatsernas utformning bör utgå från länets Hållplatshandbok
- Fler busslinjer bör beaktas än dem listat i remissunderlagen

KTM bedömer att åtgärder för att förbättra trafikflödet på E14, det vill säga antingen upprusta själva E14 eller etablera en ny korridor, har en positiv påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet.

Generella anmärkningar

Till bedömning av trafikens nuläge använder sig Trafikverket av en beräkningsmodell som utgår ifrån 2017 års trafikflöden vilket bedöms redan idag vara utdaterad information. Vid projektstart bör denna beräkningsmodell ses över och uppdateras.

Trafikverket har missat att beskriva några busslinjer.

Synpunkter angående val av korridor

KTM förespråkar val av framtida läge för E14 som skapar det bästa flödet för kollektivtrafikens framkomlighet och effektivitet.

Medan korridoren O+ är en mindre bra alternativ ur ett kollektivtrafikperspektiv, anser KTM att valet mellan N+N1, N+N2 eller N+N3 har mindre påverkan på dagens trafikupplägg. De tre sistnämnda alternativen ger möjlighet att utveckla och prioritera kollektivtrafiken på nuvarande sträckning av E14 med t.ex. anläggning av bussfiler och upprusta hållplatser.

Oavsett val av korridor bör framkomligheten för busstrafiken beaktas. Vidare kommer hållplatserna i den slutgiltiga valda korridoren att behöva ses över. De bör därför utgöra en del av investeringens budget i främjandet av trafiksäker miljö och kollektivt resande. Utöver bör anläggning av bussfiler eller signalprioritering för kollektivtrafik där bussfiler ej utgör ett möjligt alternativ för att främja regionens möjligheter till hållbart resande.

KTM vill understryka att det är ytterst viktigt att det tas hänsyn till säkerheten av oskyddade trafikanter i ett tidigt skede. Det måste till exempel finnas lämpliga trafiklösningar och säkra passager att ta sig till/från hållplatser. KTM jobbar med framtagande av ny hållplatshandbok och önskar vara delaktig av framtagandet av hållplatsutformningen i processens fortskridande.

Korridor O+

Framtidens kollektivtrafik kommer till stor del fortsatt trafikera nuvarande sträckning av E14 utifrån aspekter om viktiga mål- och bytespunkter som arbetsplatser i och omkringliggande Sundsvalls tätort samt Resecentrum och busstrafikens koppling till tåget. Därav är vikten av att rusta upp hållplatslägen vid nuvarande sträckning väsentligt för att bidra till framkomlighetsåtgärder, anpassning för personer med funktionsnedsättning samt i skyddandet av oskyddade trafikanter aspekter att beakta. Alternativet bedöms påverka kollektivtrafiken mest under byggtiden jämfört de andra tre alternativen.

Korridor N+N1

Att välja korridor N+N1 och avlasta den nuvarande sträckningen av E14 genom stan ger möjligheten att prioritera kollektivtrafiken på Bergsgatan.

Denna nya sträckning är det förslag som utöver alternativ O+ får flest beröringspunkter med nuvarande kollektivtrafikupplägg vilket kräver planering av trafikplatser och trafikupplägg. Om inte alla nuvarande korsningar kvarstår eller görs om till trafikplatser kan kollektivtrafikens linjedragningar behöva göras om vilket kan påverka geografisk tillgänglighet och/eller kostnader för kollektivtrafiken. (KTM redovisar i sitt yttrande en sammanställning av de linjer och korsningar som påverkas av denna sträckning).

Korridor N+N2

Att välja korridor N+N2 och avlasta den nuvarande sträckning av E14 genom stan skulle ge möjligheten att prioritera kollektivtrafiken på Bergsgatan.

Korridor N+N3

Att välja korridor N+N3 och avlasta den nuvarande sträckning av E14 genom stan skulle ge möjligheten att prioritera kollektivtrafiken på Bergsgatan. Det pågår en utredning hos myndigheten angående trafikupplägget i Birsta som kan leda till förändringar i respektive busstrafik.

Trafikverket kommenterar:

*Trafikverket noterar yttrandet från Din tur- Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten och påpekandet av inaktuell information gällande hållplatser
för kollektivtrafik i PM Trafik. Trafikverket kommer i nästa skede komplettera och*

uppdatera ett flertal PM och då kommer även information om kollektivtrafiken att revideras. Önskan om fortsatt delaktighet noteras.

Trafikverket tar med sig de synpunkter som myndigheten lämnat gällande kollektivtrafik, dess framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. I framtida skede kommer Trafikverket i detalj att både projektera och utreda på en sådan nivå att kollektivtrafiken och dess behov kan beaktas.

6.4.13. Servanet

2023-01-25, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Servanet redogör i sitt yttrande berörda ledningar för de olika alternativen.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.14. Sundsvall elnät

2023-01-27, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Inga ytterligare synpunkter än de som lämnats vid förra samrådet.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta och tidigare yttrande kommenteras i avsnitt 5.4.9.

6.4.15. Försvarsmakten

2022-11-28, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.16. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

2023-02-14, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

SMHI hänvisar till yttrande från 2019-04-04, vilket bifogas.

Trafikverket kommenterar:

SMHI:s yttrande från 2019-04-04 kommenteras i avsnitt 4.4.13.

6.4.17. Sundsvall Logistikpark

2023-02-14, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Sundsvall Logistikpark stödjer Trafikverkets bedömning om att N+N1 är den mest fördelaktiga korridoren för en ny lokalisering av E14, med anledning av Logistikparkens nya placering och framtida godsflöden.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta.

6.4.18. Handelskammaren Mittsverige

2023-02-15, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Handelskammaren förordar N+N1 och avfärdar övriga alternativ. Handelskammaren Mittsverige hänvisar till tidigare yttrande 2020-10-19. Sveriges Åkeriföretag Norr har samrått med Handelskammaren Mittsverige gällande denna remiss. Sveriges Åkeriföretag Norr vill med denna skrivelse tillstyrka Handelskammaren Mittsveriges remissyttrande, daterat 2020-10-19.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta och tidigare yttrande kommenteras i avsnitt 5.4.33.

6.4.19. Intressegruppen Hulivägen

2023-02-16, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Trafikverkets målbild

Trafikverket väljer att helt bortse från flera av sina projektmål när man väljer att förordar alternativ N1. Trafikverkets beräkningar visar att endast 10% av trafiken på Bergsgatan är genomfartstrafik, genom att förordar alternativ N1 har man inte visat i denna samrådshandling hur det ska förbättra framkomlighet och miljö för centrala Sundsvall. Nuvarande förslag rymmer varken målet med 100 km/h eller 2+2 väg. Alternativ N1 beräknas dessutom både bli dyrast i antal kronor och även mest miljöbelastande i byggnadsskedet.

Vidare ifrågasätter vi om man uppfyllt målet med ökad trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Idag finns redan ett omfattande nätverk av gång- och cykelvägar för oskyddade trafikanter att använda. Framkomligheten runt Hulivägen kommer dock begränsas kraftigt med alternativ N1.

Om Sundsvall ska kunna växa norrut måste gatunätet få utvecklas på ett stadsmässigt sätt, med gator som byggs och skyltas för måttlig hastighet och där nya anslutningar ska kunna öppnas. Inte minst är det viktigt att systemet av gångvägar och skidspår bevaras och utvecklas.

Nya bostadsområden planeras redan i anknytning till de berörda vägarna för alternativ N1. Andra har lagts i malpåse i väntan på Trafikverkets beslut. I ett längre perspektiv är hela området som alternativ N1 tar i anspråk intressant att för stadens utveckling. Vi tycker därför att Trafikverket gör en felaktig slutsats när man anser att alternativ N1 skulle bidra till stadens utveckling.

Alternativ N1, konsekvenser

Alternativ N1 innebär att tung trafik och genomfartstrafik flyttas från Timmervägen, dit trafik med farligt gods är hänvisade idag. Idén att flytta trafiken nära bostadsområden, skolor och vårdinrättningar borde inte vara förenlig med gott stadsbyggande eller miljömål.

Hulivägen byggs om till en storskalig trafikmiljö med tydlig barriärverkan. Påfarter och avfarter sker via ramper och viadukter som stjäl mark från omgivningen, inkräktar på närmiljön för många boende och på de fina friluftsmiljöerna. Flera av de nuvarande påfarterna stängs. Parallellvägar byggs vilka kommer att inskränka ännu mer på boende- och utemiljö.

Livsmiljön

Vi som bor i de berörda stadsdelarna ser förslag N1 som ett hot mot vår livsmiljö. Samrådshandlingen visar att viltstängsel och bullerskydd kommer att dominera miljön. Miljön kommer belastas med buller och luftföroreningar. Hänsyn borde dessutom tas till att inom 500 meters avstånd till förslaget N1 finns idag flertalet förskolor och skolor.

Sammanfattning och slutord

Vi avfärdar utredningens alternativ N1 då vi menar att:

- Trafikverket har inte uppfyllt sina egna projektmål.
- En god utveckling av Sundsvall norrut omintetgörs.
- Livsmiljön för de som bosatt sig i närområdet blir radikalt försämrad.
- Problemen med nuvarande E14 flyttas inom tätorten.
- När Hulivägen byggdes lovade Sundsvall kommun befolkningen i Granloholm, att timmertrafiken även fortsättningsvis skulle använda Timmervägen. Ett sådant löfte bör inte svikas utan vägande skäl.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket har noterat synpunkterna från Intressegruppen Hulivägen.

Ändamål och projektmål:

Korridor N+N1 uppfyller projektets ändamål och de flesta av projektmålen i likande omfattning som både N+N2 och N+N3. Förutom att N+N1 är dyrare och att 80 km/h är aktuellt och att N+N3 bedöms vara mindre attraktiv för tung trafik/godstrafik främst i riktningen väst-öst och väst – syd.

Sammanfattningsvis ger en ny lokalisering av E14 följande (som har en bäring på projektmålen):

1. *Bättre standard (som ger bättre säkerhet, framkomlighet mm) på E14 (riksintresse för kommunikation). Redan idag trafikerar godstrafik och en stor del lokalt alstrad trafik på både Hulivägen och Timmervägen (där båda trafikstråken har brister beträffande vägstandarden i förhållande till den trafik som trafikerar vägen) med målpunkter lokalt samt i väst, öst, syd och nordlig riktning. Att genomfartstrafik endast är en liten del av trafiken stämmer, men visade sig först efter olika typer av trafikanalyser. Olika trafikstråk gynnas mer än andra beroende på om E14 placeras på Timmervägen eller Hulivägen. På Hulivägen gynnas särskilt trafiken i västlig - östlig riktning (mot hamn) och bedöms vara mest gynnsamt för trafik i västlig – sydlig riktning. N+ N3 gynnar främst trafik i västlig – nordlig riktning. Godsstråken ligger även till grund för en god utveckling i Sundsvallsregionen.*

2. *Möjligheter att vidta mer omfattande åtgärder på Bergsgatan i syfte att både förbättra miljön och skapa bättre gång- och cykelmöjligheter, vilket inte möjligt på Bergsgatan om det är en E14.*

Vid en ny lokalisering av E14 på Hulivägen är den föreslagna hastigheten 80 km/tim som en anpassning till omgivande förutsättningar (terräng, miljö mm) vilket även framgår i samrådshandlingen.

Trafikverket gör bedömningen att projektmålet för trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter uppnås genom att systemet av gång- och cykelvägar i närområdet kommer att bevaras eller utvecklas och anpassas till den nya vägen samt att bättre och säkrare passager tillskapas. Skillnaden med befintliga Hulivägen och en eventuell framtida E14 är att det inte kommer att gå att korsa vägen annat än vid specifika platser som bedöms bli mer tilltalande, tryggare och säkrare än dagens passager vilket väger upp att kan ibland bli en längre väg för att passera E14 beroende på vilka start- och målpunkter berörda utgår från. Sociodukter, vilt- och faunapassager bidrar alltså till att minska barriäreffekterna av en ny E14.

Enligt den antagna översiktsplanen dvs Sundsvalls kommuns övergripande plan för stadsutveckling, finns två områden strax söder om Hulivägen som möjliggör för icke bullerkänslig verksamhet, men däremot inte för bostadsutveckling. I översiktsplanen finns det, på andra platser i Granloholm, utpekade områden för bostadsexploatering.

Väg och trafik:

Enligt Trafikverkets trafikprognoser kommer ökningen att ske främst i de östra delarna av Hulivägen (mellan sjukhuset och Bydalen). Denna ökning beror troligtvis på bättre tillgänglighet till Sundsvalls sjukhus bland annat då många trafikanter väljer i mindre utsträckning att trafikera de mindre vägar i närområdet. Hulivägen nyttjas redan idag av tung trafik och lokal personbilstrafik i en hög utsträckning och vägen är oavsett om det blir en ny E14 eller inte i behov av åtgärder.

Trafikverket har inte genomfört eller bestämt detaljutformning i korsningarna Lasarettsvägen/Hemmansvägen och Huli. De redovisningar som finns i handlingarna är förslag på utformning för att säkerställa att olika utformningsförslag ryms inom korridoren, till exempel parallella vägar och gång- och cykelvägar. Utformningen av dessa kommer att ta ny mark i anspråk men kommer att anpassas till omkringliggande områden. Trafikverket får dock inte ta mer mark i anspråk än vad lagen tillåter, dvs enbart det som vägen och tillhörande anläggning behöver.

Vad gäller farligt gods har Trafikverket gjort en riskbedömning och som visar på att en lokalisering av E14 på nuvarande Hulivägen är genomförbar men att vissa riskreducerande åtgärder kan behöva utredas och eventuellt genomföras.

Boendemiljö:

Påverkan från buller och luft är beaktade i utredningen. Varken bullernivåerna eller nivåerna av luftföroreningarna är på sådana nivåer att projektet inte skulle kunna vara genomförbart. Riktvärden för buller och miljö kvalitetsnormerna för luft utgör bedömningsgrund. Hänsyn har även tagits till att åtgärder för buller behöver vidtas och för flera som redan idag är utsatta för buller kommer det bli en förbättring med både vägnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Hänsyn tas till att anpassa utformningen av exempelvis bullerskydd till omgivande miljö.

6.4.20. Statens geotekniska institut (SGI)

2023-02-16, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

SGI noterar att kapitel 4.6.1 Geologiska och geotekniska förutsättningar, saknar information om de geotekniska säkerhetsfrågorna, såsom ras och skred i nuläget. SGI föreslår att kapitlet kompletteras med information gällande dessa frågor där det är relevant för vid val av korridor. Kan risk för ras i en brant moränslänt eller ett skred i finkornig jord utanför vägområdet påverka vägområdet och därmed valet av korridor? Finns behov av åtgärder avseende stabilitet?

SGI noterar att i kapitel 6.4.8 Klimat står ” effekter som kan uppstå är översvämningar, ras, skred och erosion.” Vi saknar närmare information om hur och var det kan uppstå risker på grund av ett förändrat klimat och om det i så fall kan påverka valet av korridor. SGI föreslår att kapitlet kompletteras med information gällande dessa frågor, i den mån det är relevant, för val av korridor.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket kommer att komplettera handlingen i avsnitt 9.3 Viktiga frågeställningar gällande de geotekniska säkerhetsfrågorna så att de kan hanteras i nästa skede. I denna lokaliseringsutredning har inte fördjupningar inom de geotekniska säkerhetsfrågorna genomförts då utredningen har hållit en övergripande nivå. För korridorerna N+N1 och N+N3 finns redan idag vägar inom respektive korridor. Inga omfattande ras, skred eller förändringar i vägkropparna finns i någon större omfattning vilket visar på att dessa risker kan anses vara acceptabla. Korridor N+N2 är en bred korridor med stora utmaningar även bortsett från eventuella risker med ras och skred. Jordartskartan visar att beroende på var inom korridoren en väglinje placeras har betydelse för de geotekniska säkerhetsfrågorna. Korridoren har inte detaljprojekterats och saknar en föreslagen väglinje vilket försvårar möjligheterna att bedöma riskerna för ras och skred.

6.4.21. Riksförbundet M Sverige Lokalklubb Sundsvall

2023-02-16, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Enligt den utredning som Trafikverket redovisar i dagsläget kommer ingen av de utredda 4 korridorerna att uppfylla kommunens önskemål med projektet.

” Minskad miljö och trafikbelastning på centrala Sundsvall”

Utredda Korridorerna av E14 genom Sundsvalls kommun N+N1, N+N2, eller N+N3 leder inte till någon avlastning av Bergsgatan. Vi noterar också att när man byggt E4, har man dragit den nya E4 utanför Uppsala, Gävle, Söderhamn och Hudiksvall. Varför dra E14 genom ett bostadsområde i Sundsvall?

Korridor N+N1

Trafikverkets motivering bästa alternativet för bl.a. kombiterminalens trafik. Fordonsmängden från och till den nya kombiterminalen är i dagsläget osäker och alternativa transportvägar finns.

Korridor N+N2

Inga kommentarer.

Korridor N+N3

Timmervägen ansluter till E4 vid Birsta. Enkel anslutning till sågverket och kombiterminalen. Kanske det bästa alternativa förslaget och det minst kostsamma för Trafikverket. Men längsta och dyraste för trafikanterna.

Korridor S

Timmervägen/Bergsgatan ny dragning till E4 söder om Bredsand. Tyvärr har den bästa alternativa korridoren skrotats på grund av hög kostnad.

Väg 568 mellan

Matfors och Nolby kommer troligen att bli mer belastad om någon av de utredda korridorerna väljs. Billigaste, kortaste GPS-vägen mellan E14 och E4 syd. Sträckan kommer att kräva upprustning.

Bergsgatans

En djupare dialog om trafikmiljön runt och i Sundsvalls centrum vore på sin plats mellan Sundsvalls kommun, Trafikverket och andra intresseorganisationer i kommunen för att hitta en bra lösning på problemen som finns. Projektet är ett av de större i Sundsvalls historia och skall därför utredas med största omsorg innan man sätter spaden i marken. Hos Trafikverket finns inga medel de närmaste 10-åren till E14 projektet så troligen blir start i bästa fall runt 2035.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar inkommit yttrande från Riksförbundet M Lokalklubb Sundsvall. Val av ny lokalisering av E14 är en komplex fråga och de olika alternativen har för- och nackdelar i olika omfattning. Projektet saknar i dagsläget finansiering för genomförande och kommer därmed pausas efter detta skede. Trafikverket för kontinuerlig dialog med Sundsvalls kommun, länsstyrelsen och organisationer, kring projektet.

6.4.22. Miljöpartiet de gröna

2023-02-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Miljöpartiet de gröna i Sundsvall motsätter sig kraftigt förslaget att förlägga E14 till korridor N + N2. Det alternativet skulle kraftigt försvåra möjligheten att uppfylla kommunens klimatmål. Dragningen innebär att mycket mark tas i anspråk, att ett skogsområde skövlas samt att ytterligare en väg med hög kapacitet adderas till Sundsvall.

Trafikverket uppger att de olika korridorvalen har en begränsad effekt på trafiken längs Bergsgatan, utifrån detta ifrågasätter vi om en ny sträckning är nödvändig. Trafikverket behöver arbeta mer med steg 1- och steg 2-åtgärder, det vill säga åtgärder som kan minska resbehovet och flytta över fler resor från vägtrafik till hållbara alternativ som gång, cykel, kollektivtrafik och järnväg. Med fler sådana åtgärder längs Bergsgatan samt ökad satsning på elektrifiering av fordonsflottan, skulle luftkvaliteten kunna förbättras.

Om en omledning är nödvändig ser vi att man använder befintlig vägsträckning längs Timmervägen som ett alternativ, men med mindre justeringar i infrastrukturen för att stärka trafiksäkerheten istället för ombyggnation till motorvägsstandard.

Miljöpartiet förordar i första hand ett större arbete med steg 1- och steg 2-åtgärder längs Bergsgatan inom ramen för alternativ 0+. Om nydragning ändå bedöms nödvändig så ser de

andra hand en dragning via N + N3 som en möjlig lösning, men att markanspråk minimeras.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar yttrandet från Miljöpartiet de gröna och att korridor N+N2 avvisas men att vid behov av nydragning kan korridor N+N3 ses som ett möjligt alternativ (med ett minimalt markintrång). Frågan om ny lokalisering av E14 är både komplex och utmanande. Trafikverket har många åtaganden däribland att hålla en viss standard (framkomlighet, säkerhet mm) på de nationella europavägarna och särskilt E14 som är riksintresse för kommunikation. Samrådshandlingen visar att E14 behöver flyttas från Bergsgatan för att ge Sundsvalls kommun rådighet och möjlighet till att, tex med hjälp av steg 1- och steg-2 åtgärder, minska resbehovet. Detta ser Trafikverket som en möjlighet till att förbättra luftkvaliteten i centrala Sundsvall.

6.4.23. Medelpads räddningstjänst

2023-02-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Räddningstjänsten har tagit del av insända handlingar gällande framtida läge för en ny E14-dragning och finner inga nya fakta som ändrar bedömningen eller ståndpunkter från tidigare remissutgåva. Detta innebär att räddningstjänsten fortsatt ser N1-alternativet som det mest gynnsamma ur verksamhetssynpunkt samt kopplat till trafiksituationen gällande räddningstjänstens framtida lokalisering.

Trafikverket kommenterar:

Yttrandet noteras och Medelpads räddningstjänst kommer att ges möjlighet till samråd av bland annat vägens utformning under nästa skede av vägplanen.

6.4.24. Region Västernorrland

2023-02-21, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

E14 är strategiskt viktigt för både gods- och persontransporter och besöksnäring i Mittnorden och bör därför ha en standard som i huvudsak medger 100 km/h. Det finns stora brister på E14 vad gäller utformning och trafiksäkerhet. Det är angeläget med smidig arbetspendling till och från Sundsvall. Regionalt prioriteras också hållbara och effektiva godstransporter med bra anslutningar till företag och industrier och till transportnoder, såsom Sundsvalls hamn och Sundsvalls logistikpark som planeras tas i drift 2024.

Trafikverkets samrådshandling visar att förändringar av trafikflödena till följd av korridorerna N-N1, N-N2, och N-N3 är relativt små och ger lite avlastning av trafiken på Bergsgatan. Det finns därför inget givet val av korridor.

Region Västernorrland anser att N-N1 och N-N3 kan tillstyrkas som framtida lägen för E14. För godstrafiken är N-N1 mest fördelaktigast med kortast resväg och god tillgänglighet till hamn och logistikpark. Sett ur centrala Sundsvalls perspektiv så medför de nordliga alternativen liknande avlastning på E14 (Bergsgatan) och alternativen skiljer sig därför inte åt i detta avseende. N-N1 berör bostadsområden i högre utsträckning än N-N3, vilket ställer

höga krav på åtgärder bland annat för att anpassa utformningen till omkringliggande områden, reducera buller och barriärer.

Både Timmervägen och Hulivägen fungerar som pendlingsvägar mot Birsta respektive länssjukhuset. Behov av åtgärder finns på Timmervägen oavsett en eventuell omlokalisering av E14.

Samtliga korridorer kan väntas leda till ökade bullernivåer i olika utsträckning. Vid vidtagande av åtgärder för att reducera buller tycks antalet bullerberörda bostäder för korridor N+N1, N+N2 och N+N3 kunna reduceras och acceptabel bullernivå bedöms kunna uppnås vid i stort sett alla bullerberörda bostäder. Oavsett val av korridor vill Region Västernorrland påpeka vikten av att det ställs höga krav för att reducera buller, vibrationer och barriärer.

Ett nytt underlag i denna version är en barnkonsekvensanalys. Bedömningen enligt barnkonsekvensanalysen är att det endast är korridor N+N3 som följer barnets bästa, under förutsättning att föreslagna anpassnings- och skyddsåtgärder genomförs. Korridorerna N+N1 och N+N2 bedöms inte fullt ut följa barnets bästa på grund av närhet till bostadsområden respektive rekreatiomsområden. Sämsta alternativet i detta avseende är O+ alternativet som skiljer ut sig jämfört med övriga genom att inte följa barnets bästa.

I O+ alternativet prioriteras framkomlighet för genomfartstrafiken på Bergsgatan, vilket medför ökade barriärer och dålig tillgänglighet för oskyddade trafikanter. O+ alternativet leder inte till god stadsmiljö och ger låg eller ingen uppfyllelse av de projektmål som satts upp. Region Västernorrland anser därför att alternativ O+ bör avstyrkas.

Region Västernorrland framförde i yttrandet 2020 att det skulle vara värt att studera ytterligare ett alternativ i befintlig sträckning, utöver O+, tillsammans med åtgärder på övriga vägnätet såsom väg 622 (Timmervägen). Det skulle vara ett alternativ där Trafikverket släpper på framkomlighetskravet för genomfartstrafiken och anammar en ny syn på stadskärnor där genomfartsleder underordnar sig staden i större utsträckning än idag och där oskyddade trafikanter får vara dimensionerande. Region Västernorrland noterar att Trafikverket inte studerat ett sådant alternativ och inte heller redogjort för eller kommenterat förslaget i samrådsredogörelsen.

Verksamheten som bedrivs på sjukhuset är samhällsviktig och måste fungera även vid kriser. Region Västernorrland har tidigare lämnat synpunkter avseende risker som N-N1 kan innebära för Sundsvalls sjukhus. Det handlar bland annat om risker förknippade med sjukhusets luftintag och ventilationssystem. Måste ventilationssystemet åtgärdas och/eller utrustning flyttas kan det vara mycket kostsamt. En vägledning har tagits fram av MSB, Den robusta sjukhusbyggnaden (publikation MSB1693, juli 2021). Vid Sundsvalls sjukhus finns även en helikopterflygplats. Om alternativ N-N1 förordas måste eventuellt en fördjupad studie göras avseende helikopterflygplatsen. Marginalen för N-N1 via Hulivägen i dag är bara runt 22 meter till underkant hinderfria från marken.

Det är viktigt att det finns en lokal förankring i det lokaliseringalternativ som Trafikverket väljer att gå vidare med. N1 är inte ett möjligt alternativ till framtida sträckning enligt översiktsplanen. Trafikverket bör genomföra gemensamt arbete med berörda aktörer.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar synpunkterna från Region Västernorrland. Trafikverket är medveten om att anpassningar kommer att behöva göras gällande buller och barriärer, vilket också finns beskrivet i samrådshandlingen.

Generellt sett är vägnära bullerskyddsåtgärder lönsamma när de gör i anslutning till samlad bebyggelse. Trafikverket ser att bullerskyddsåtgärder kommer att behöva genomföras utmed korridor N+N1. Åtgärder ska dock betraktas utifrån om de är tekniskt möjliga att genomföra och till en rimlig kostnad. Trafikverket är medveten om att buller och dess påverkan skapar komplexa situationer.

Eftersom Barnkonventionen numer är svensk lag, Barnrättslagen, har Trafikverket genomfört en barnkonsekvensanalys för att utreda konsekvenserna utifrån barnperspektivet. Utifrån barnkonsekvensanalysen behövs en ny lokalisering av E14.

Trafikverket noterar Region Västernorrlands ytterligare utredningsförslag av O+ och åtgärder på övriga vägnätet. E14 är riksintresse för kommunikationer och därmed följer olika funktioner för vägen, bland annat god framkomlighet och trafiksäkerhet. E14 och Bergsgatan (stadsgata) har två olika syften och därmed ser Trafikverket det inte som någon bra lösning att E14 har sin lokalisering till Bergsgatan. Bergsgatan behöver bli en kommunal gata för att Sundsvalls kommun ska få möjlighet och befogenhet att införa åtgärder med syfte att minska trafikmängden. Om trafikmängden minskas på sikt leder det till en säkrare trafikmiljö, minskade barriäreffekter, bättre luftkvalitet och minskade bullernivåer på Bergsgatan.

Trafikverket har låtit genomföra en riskutredning och bedömer riskerna för sjukhusets luftintag och ventilationssystem som små. Sjukhuset ligger på mer 300 meter avstånd (sjukhusets norra delar) från korridor N+N1. Trafikverket har också tagit den vägledning som MSB har tagit fram och gör bedömningen att den går i linje med önskemål om fördjupad riskutredning.

Trafikverket har tagit del av information om helikopterflygplatsen vid Sundsvalls sjukhus och avser hålla dialog med ansvariga för helikopterverksamheten. Om E14 lokaliseras till Hulivägen skulle högst troligt en sänkning av vägen göras. Generellt sett på denna typ av vägar sätts belysning vid trafikplatser eller korsningspunkter. Trafikverket noterar i samrådshandlingen avsnitt 9.3 Viktiga frågeställningar och förutsättningar som är viktiga att hantera, att fortsatt dialog om helikopterflygplatsen kommer att behövas och eventuellt utredas vidare.

6.4.25. Sveriges åkeriföretag Norr
2023-02-20, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Sveriges åkeriföretag Norr har samrått med Handelskammaren Mittsverige gällande denna remiss. Sveriges åkeriföretag Norr vill med denna skrivelse tillstyrka Handelskammaren Mittsveriges remissyttrande, daterat 2020-10-19. Sveriges åkeriföretag ser att risken för att den tunga trafiken "hittar nya anslutningsvägar" för trafikflödet öst-västlig riktning, ju längre norrut korridoren E14 hamnar för anslutning mot E4. Vi tillstyrker därför Trafikverkets förslag till val av korridor N+N1.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta och tidigare yttrande från Handelskammaren Mittsverige kommenteras i avsnitt 5.4.33.

6.4.26. Socialdemokraterna i Granloholm
2023-02-20, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Socialdemokraterna Sundsvall är fortsatt kritiska till ny lokalisering av E14 utmed Hulivägen och menar att en "inlåsningseffekt" kommer att ske av stadsdelen och att miljöaspekterna är några viktiga argument mot detta.

Europavägsstatus kommer enligt Trafikverkets beräkningar att fördubbla antalet fordon och då inte minst de tunga fordonen. Den ökade trafikmängden på Hulivägen kan då få till följd att de boende i stadsdelen riskerar att "låsas in" när två av tre huvudin- och utfartsleder till stadsdelen blockeras. När Hulivägen får Europavägsstatus kommer hastigheten att höjas, från 70 km till 100 km vilket kommer att leda till ökat buller och ökade utsläpp av avgaser och partiklar, som menligt kommer att påverka de boende längs vägen, i både Granloholm och Bydalen.

Hulivägen är idag ett mycket viktigt utryckningsstråk för ambulanserna – både österut och västerut. Tidvis – morgon och eftermiddag/kväll – har bussarna, linje 4 och linje 85, svårt att ta sig ut på Hulivägen med förseningar som följd. En annan viktig aspekt är att området norr om Hulivägen är en alternativ exploateringszon när Sundsvall fortsätter att växa. Här finns mark till bostäder och annat som hör till en ny stadsdel – Norra Granloholm.

Sist men inte minst vill vi påminna om att kommunen, i samband med invigningen av Hulivägen i slutet av november 1997, träffade en överenskommelse med SCA att timmertrafiken även fortsättningsvis ska gå längs Timmervägen till företagets anläggningar i Ortvik, Tunadal och Östrand.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar inkommit yttrande från Socialdemokraterna i Granloholm. Vid en ny lokalisering av E14 på Hulivägen är den föreslagna hastigheten 80 km/tim som en anpassning till omgivande förutsättningar (terräng, miljö mm) vilket även framgår i samrådshandlingen. Trafikverket för dialog med Din Tur för att kollektivtrafiken i ett framtida skede ska få så bra förutsättningar som möjligt. En ny lokalisering av E14 utmed Hulivägen innebär i så fall en utbyggnaden av ett parallellvägnät vilket ger ökade möjligheter att förlägga busslinjetrafik längs den nya vägen. Detta bidrar till att skapa en god tillgänglighet vid eventuella nya hållplatser.

Trafikverket noterar att utifrån Sundsvalls kommuns nyantagna översiktsplan 2040, finns det utpekade områden, strax söder om Hulivägen, som möjliggör för verksamhet som ej är känslig för till exempel buller och att det på andra platser i Granloholm finns utpekade områden för bostadsexploatering.

6.4.27. Naturskyddsföreningen Sundsvall – Ånge
2023-02-17, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Yttrande sammanfattas kort i punktform

Naturskyddsföreningen:

- delar samrådshandlingens syn på de problem som den nuvarande trafiken på E14 genom Sundsvall medför, främst på Bergsgatan.

- finner det totalt orimligt att satsa närmare en miljard kronor på att bygga en väg som inte medför att trafiken på Bergsgatan minskar och inte ens ger kortare restider för det fåtal bilister på E14 som kommer söderifrån eller ska vidare söderut.
- ser inte att de redovisade åtgärderna bidrar till att uppfylla målen.
- Anser att det finns brister i underlag så det finns inget beskrivet om pendlingsmönster och varifrån trafiken kommer. I detta fall är det svårt att hitta bra åtgärder. Buller i frilufts- och rekreationsområden saknas.
- anser att det är orimligt att förutsätta att E14 genom de centrala delarna av Sundsvall ska utformas enligt de standardkrav som gäller för vägar på landsbygden. Det rimliga vore att utgå från den trafik som redan i dag finns på de vägar som studeras och leta efter åtgärder som förbättrar förhållandena för denna trafik, med hänsyn till att det handlar om en väg inom ett centralt stadsområde.
- noterar tacksamt att alternativen söder om Sundsvall har valts bort. Korridor N+N2 borde även det väljas bort bland annat för att ingreppen i natur och friluftsliv inte kan motiveras med den obetydliga nyttan för trafiken.
- anser det svårt att få en överblick av trafikmängderna och att kunna jämföra de olika korridorerna. Det hade varit önskvärt med en tabell som redovisade alternativen.
- anser att konsekvensbedömningarna för följande avsnitt är missvisande eller felaktiga; trafiksäkerhet, farligt gods tillgänglighet, barnkonsekvenser, samhälle och regional utveckling men också miljöeffekter och miljökonsekvenser. Dessa konsekvensbedömningar med nollalternativet är oklara.
- delar Trafikverkets bedömning av alternativens samhällsekonomiska nyttor. Men dessa nyttor uppkommer enbart eftersom alternativen N+N1 och N+N3 berör vägar som redan idag har mycket trafik. Om man enbart beräknar nyttan för "E14-trafiken" blir denna negativ, eftersom körsträckan blir längre och restiden som bäst oförändrad.
- Anser att inget fortsatt arbete bör ske med frågan om E14 genom centrala Sundsvall. De utredningar som redan gjorts visar tydligt att det inte finns några nya sträckningar för E14 som i nämnvärd grad medför någon förbättring av trafiksäkerhet eller miljö längs Bergsgatan.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket och representant från Naturskyddsföreningen genomförde 2023-04-06 ett möte för att diskutera Naturskyddsföreningens yttrande daterat 2023-02-17.

Trafikverket inledde mötet med att lyfta att E14 är riksintresse för kommunikation vilket innebär att åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten och utnyttjandet inte får vidtas. En ny lokalisering av E14 är därför en förutsättning för att kunna upprätthålla en bättre standard på E14. Redan idag går en stor del av den tunga trafiken kring Sundsvall på Timmervägen respektive Hulivägen. En ny lokalisering av E14 kommer därför att gynna godstrafiken kring Sundsvall, ett av dessa stråk gynnas mer än det andra beroende på vilket alternativ som förordas. Det är alltså inte endast Bergsgatans problematik som är i fokus i projektet utan även att E14, som en europaväg, ska få en

bättre standard och framkomlighet fram till E4 samt vidare mot viktiga industrier och verksamheter exempelvis logistikparken, SCA och hamnen.

Naturskyddsföreningen anser att både N1 och N3 är möjliga för att vara E14 men att åtgärderna motsvarande den kostnad som har uppskattats för alternativen inte är motiverad eftersom trafiken inte minskar på Bergsgatan. Naturskyddsföreningen föreslår i stället mindre omfattande ombyggnationer/åtgärder på både Hulivägen och Timmervägen och att bullerskyddsåtgärder också ska vidtas i tillräcklig omfattning samt att detta kan genomföras etappvis. Trafikverket menar att mindre omfattande vägombyggnad/åtgärder, än vad som ligger till grund för kalkylerna, i det här skedet, kan bli aktuellt i nästa skede. Det finns dock krav gällande Europavägar som Trafikverket också behöver förhålla sig till även om vissa avsteg kan göras. Det är av betydelse att ändå i det här skedet förorda ett alternativ inför att i framtiden om projektet får finansiering att utredas vidare. I dagsläget saknas finansiering och kommer i dagsläget inte gå vidare till nästa skede. För att kunna genomföra mer omfattande bullerskyddsåtgärder behöver också framtagande av en vägplan i framtiden bedömas som väsentlig ombyggnad.

På mötet framkom att Trafikverket och Naturskyddsföreningen i många delar har samma uppfattning exempelvis att;

- en ny lokalisering av E14 inte minskar trafikmängderna på Bergsgatan och därmed heller inte utsläppen av luftföroreningar eller bullernivåerna. Andra åtgärder behövs för att förbättra just detta.
- det finns behov av att gång- och cykeltrafik förbättra längs med bergsgatan även om detta projekt inte bidrar till det.
- en ny lokalisering kommer att gynna den trafik som redan idag trafikerar berörd sträcka inom den korridor/alternativ som förordas. Den nya E14 kommer att få en bättre standard och framkomlighet än E14 idag på Bergsgatan. Detta gäller oavsett vilket av de nordliga alternativen som kommer att förordas.
- Alternativ N2 inte är motiverat med hänsyn till det intrång och de negativa konsekvenser som alternativet innebär.
- Att Trafikverket och Naturskyddsföreningen delar bedömningen av vilka effekter projektet ger upphov till och inte. Det är snarare hur detta har framställts i handlingen som Naturskyddsföreningen har synpunkter på. Trafikverket menar att det går att framställa resultatet på olika sätt och att handlingen är komplex.

Trafikverket och Naturskyddsföreningar har inte samma uppfattning i alla delar om hur konsekvensbedömningarna är genomförd men framför allt gällande hur den är framställd i handlingen. Exempelvis för luft har Trafikverket, i bedömningen av konsekvenserna/färgsättningen, vägt in om luftkvaliteten är dålig eller inte i ett framtidsscenario (2040), samma sak gäller för buller. Det innebär att konsekvensbedömningen/färgsättningen för luft och buller inte enbart speglar den förändring som projektet innebär. En ny E14 som lokaliseras inom korridor N1, N2 eller N3 (samt O+) kan antingen påverka luftkvaliteten och bullernivåer till det bättre, det sämre eller att det blir oförändrat. Om det exempelvis redan är höga ljudnivåer längs med Hulivägen och att det är många som är bosatta där blir konsekvenserna stora även om själva projektet inte innebär stora förändringar jämfört med hur de tar idag eller år 2040 på Hulivägen (dvs. nollalternativet.) Vad enbart projektet bidrar till

beskrivs i löptext. Trafikverket konstaterar att både bedömningsgrunder och konsekvensbedömningarna kan tolkas olika och att detta behöver förtydligas i samrådshandlingen. Trafikverket har i handlingen försökt beskriva metodiken så utförligt som möjligt. Oavsett färgsättning/konsekvensbedömningsmetodik så förändras inte de slutsatser som samrådshandlingen kommit fram till. Ett försök att förtydliga detta ytterligare har genomförts med att komplettera handlingen med en tydligare beskrivning av hur bedömningsgrunderna är tänkt att användas.

6.4.28. Sundsvall Vatten & Avfall

2023-03-23, skriftligt yttrande på samrådshandlingen.

Sundsvall Vatten & Avfall har emottagit samrådsremissen men hänvisar till sitt tidigare yttrande 2020-10-16.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar detta och yttrande inklusive kommentar från Trafikverket ses under avsnitt 5.4.26.

6.4.29. Övriga berörda myndigheter och organisationer utan synpunkter

Följande myndigheter och organisationer har genom skriftligt yttrande svarat att de avstår från att lämna synpunkter på samrådshandlingen:

- Boverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

6.5. Samråd med allmänheten

6.5.1. Synpunkter på samrådshandlingen

I samband med samrådet av samrådshandlingen – val av lokalisering har ett stort antal yttranden från allmänheten inkommit. De allra flesta yttrandena handlar om korridor N+N1. En del yttranden har varit gemensamma för många, det vill säga att en person skrivit yttrandet och ett större antal privatpersoner och fastighetsägare har ställt sig bakom det.

Det har även varit insändare i lokalpressen om projekt E14.

Inkomna synpunkter liknar till stor del synpunkterna som inkom från allmänheten under skedet samrådsunderlag, och samrådshandling hösten 2020 vilket redovisas under rubriken 4.5.1 Synpunkter på samrådsunderlag i kapitel 4 och under rubriken 5.5 Samråd med allmänheten i kapitel 5.

Den vanligaste synpunkten är att avfärda någon av korridorerna och ange motiv till detta. Det förekommer även att synpunktslämnaren förordar ett visst alternativ och anger motiv till detta.

Flest synpunkter handlar om de negativa konsekvenserna av en eventuell ny lokalisering av E14 i korridor N+N1. Några få yttranden är emot korridor N+N2 och korridor N+N3. Några av de inkomna synpunkterna berör de bortvalda södra alternativen av korridorer (S2 och S3).

Nedan ges en sammanfattning av de huvudsakliga argumenten för och emot de olika alternativen.

6.5.1.1. O+

Ett fåtal synpunkter har inkommit om Bergsgatan där bland annat dagens dåliga boendemiljö och trafikmiljö lyfts upp. Någon menar också att alternativet o+ tillsammans med förstärkning av godstransporter på järnväg och kollektivtrafik för resenärer kan minska trafikmängden avsevärt. Detta ger en minskning av buller och damm.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar synpunkterna.

6.5.1.2. N+N1

Det allra flesta synpunkter från allmänheten rör korridor N+N1. Majoriteten av dem är emot förslaget. Nedan sammanfattas yttrandena utifrån ämnesområden.

Stadsutveckling/bostadsområden:

- Sundsvall är en stad som behöver växa samman för att sedan kunna växa ytterligare och nå kommunens tillväxtmål. Alternativet innebär att Sundsvall delas av i norr och mitt vilket är negativt för tillväxten eftersom möjligheten att fortsätta utveckla staden norrut minskar. Det är orimligt att dra en europaväg rakt igenom befintliga villaområden och områden som är några av de få som går att utveckla som stadsdelar i Sundsvall
- Det finns många arbetsplatser och skolor på andra sidan Hulivägen dit många behöver ta sig. Alternativet skapar en barriär och medför även stor miljöpåverkan. Dessutom bryts de befintliga förbindelserna över vägen. Den barriäreffekt N1 skulle innebära för boende i området och kommunens planer på fler bostäder är förödande. Skidåkare, bärplockare, hundar och hundägare mm kommer att begränsas av bullervallar, stängsel, mitträcken och hänvisas till förhållandevis få överfarter.
- Sundsvall ska bli en attraktiv stad dit folk vill flytta och bo. Det ska vara den "gröna" staden. Man tar bort attraktiviteten att bo på cykelavstånd till staden eftersom det inte är särskilt trevligt att passera E14 med den tunga trafiken.

Boendemiljö och hälsa (luft och buller):

- Granloholm, Haga, Bydalen och Bosvedjan är idag väletablerade lugna bostadsområden med många barnfamiljer som inte är intresserade av att ha E14 strax intill med tung trafik och transporter av farligt gods. Det bor många barnfamiljer längs Hulivägen som skulle utsättas för luftföroreningar och buller.
- Det finns även ett flertal skolor och förskolor i området. Flera av dessa som påverkas är barn, kvinnor i barnafödande ålder och äldre med risk för hjärt- och lungsjukdom. Trafikverket har tagit för stor hänsyn till ekonomiska värden och för lite hänsyn till boendemiljön i Granloholm och Bydalen. Trafikverket har missat att nämna i planbeskrivningen att boende påverkas negativt av alternativet.
- Det blir även mycket stora störningar för många boende under den långa byggtiden.
- Utomhusmiljön för fastigheter längs med Hulivägen riskerar att försämrast kraftigt med avseende på buller och luftkvalitet. Det är redan idag tidvis svårt att samtala på

tomten/uteplatsen trots existerande bullerplank. Även den lugna fina miljön på Bydalens kyrkogård försämrar.

- Det är inte troligt att en hastighet om 80 km/h kommer hållas, det gör den inte idag. Det innebär att bullret kommer vara högre än vad beräkningar visar.
- Enligt prognos kommer trafikmängden på Hulivägen öka. Därtill stängs flertalet påfarter av vilket innebär att trafikanter behöver ta omvägar vilket bidrar till ytterligare föroreningar.

Inlösen:

- Alternativet har störst påverkan på befintliga bostadsområden med många dyra inlösen av fastigheter. Kostnaderna för inlösen för de fastigheter som finns längs sträckning N1, vid Bydalen och Karlstadsvägen och ersättningsfastigheter för dessa medborgare, samt inlösen av delar av Bydalens kyrkogård är viktiga parametrar att beakta.
- En markägare uppger sig redan ha avstått en stor del av sin mark i området till kommunen för detta ändamål men är inte villiga att bidra med mer mark i området.
- Boende som ska få sina fastigheter inlösta blir särskilt drabbade under denna långa väntan då Trafikverket varit tydlig i sin kontakt med boende att förtidsinlösen inte kommer bli aktuellt i det här projektet.

Rekreation och friluftsliv:

- Det är viktigt för både barn och vuxna att ha närhet till skog och natur i sitt närområde. I området finns idrottsplatser som är viktiga i barns vardag och dit många ska kunna ta sig på ett säkert sätt.
- En tungt trafikerad väg försvårar för människor att korsa vägen då antalet passager minskar vilket gör naturområden mer svårtillgängliga och väl där störs upplevelsen av buller. Känslan av närhet till natur kommer att förstöras om man gör om Hulivägen till en Europaväg, och leder all tung trafik till den vägen.
- Det är många människor som bor i Haga, Bydalen och Granloholm med omnejd och som nyttjar naturen runtomkring. Rekreatiomsområdet kan i dagsläget både unga, gamla och personer med funktionsnedsättningar nyttja naturen på många olika sätt. Många människor skulle påverkas mycket negativt om E14 skulle förläggas enligt alternativ N+N1.
- Denna sträckning skulle splittra norra delen av Sundsvall och förhindra en framtida utveckling av friluftsområdet. Utifrån tidigare rapporter, har det även framkommit att det finns åtskilliga arter som kommer att påverkas negativt med denna dragning. Även politiker har sagt nej till alternativet är dra E14 genom Sundsvallsbornas norra rekreatiomsområde.

Barnens påverkan:

- En ny sträckning genom villaområden (Haga, Granloholm och Bydalen), där många barnfamiljer bor och barn som rör sig, är orimligt.
- Det finns för- och grundskola i närheten av Hulivägen, men också värdefull natur. Närliggande rekreatiomsområden vistas barnen i dagligen.

- Alternativet som Trafikverket föreslår bryter mot barnkonventionen. Med grund i detta borde alternativ N1 tas bort helt. Trafiksituationen längs Hulivägen är redan idag under all kritik.

Trafik, transporter med farligt gods och tung trafik:

- Förslaget kommer inte bidra till avlastning av trafik för närliggande vägar. Eftersom längden i kilometer är kortare via Bergsgatan, så kommer fåtal att använda sig av N1 för att ta sig ut på E14.
- Trafikmängden på Bergsgatan påverkas endast marginellt av de föreslagna nya sträckningarna. Endast ett fåtal kommer att följa den skyltade E14 sträckningen som innebär förlängd körsträcka och broavgift.
- Att ändra samhällets körbeteende och beroende av bilar är dyrt och svårt. Kanske borde man lägga pengar på att minska trafikmängder på Bergsgatan i första hand. Det finns andra lösningar att tillgå för att minska trafiken på Hulivägen (till exempel hastighetsbegränsning och fartkameror).
- Det är inget naturligt alternativ för transporter. De transporter som ska söderut kommer naturligt att åka mot Nolby vilket redan nu görs. Transporter som ska till Sundsvalls centrum kommer nyttja befintlig väg. Transporter som ska norrut kommer att nyttja befintliga Timmervägen.
- Angående den kombiterminal som uppförts i Sundsvall så hoppas vi man fortsätter satsa på att få till bra förutsättningar för att sköta frakt/transport via järnvägen då lastbilstransporter på sikt kommer måste minskas av miljöskäl och istället styras över allt mer till järnvägstransporter.
- Trafikprognosen visar, vid jämförelse av JA och N1 att det bara kommer bli en marginell ökning av den tunga trafiken på Hulivägen (från 500 till 600 tunga fordon per dygn).
- Att flytta tung trafik från Timmervägen till N1 innebär att man flyttar tung trafik från ett externt läge till ett mer centralt läge.
- Att förlägga E14 enligt N+N1 innebär att farligt gods kommer att transporteras genom bostadsområden och naturområden.
- Dra inte tung trafik nära barnen. Konsekvenserna vid olycka kan därmed bli stora. Samtidigt som det kan ses direkt olämpligt att förlägga transporter av farligt gods i direkt närhet till en framtida räddningstjänst samt länssjukhus.
- Trafikverket nämner inget om miljöfarliga transporter som riskerar att påverka både bostadsområde och sjukhus.

Brister i underlaget:

- Det saknas en konsekvensbeskrivning inklusive ökade risker för de långsammare trafikslagen som till exempel mopeder och epa-traktorer. Det är sannolikt att N1 utgör en starkt ökad risk för dem om de inte förbjuds på sträckan N1. A-traktorer är ett vanligt fordon på denna väg idag, och med nuvarande regler kommer de bara bli vanligare.
- Alternativ N+N1 får inte den effekt på godstransportflödena som påstås i utredningen och måste bero på brister i prognosmodellen och i underlagsdata.

Övrigt:

- Det är en gåta att Trafikverket fortfarande förespråkar detta alternativ efter alla negativa reaktioner. Lyssna på vad folket i Sundsvall vill. Det är ett alternativ som även kommunen avfärdar. Det är dessutom det dyraste alternativet.
- Det är konstigt att Trafikverket står beredd att ta ett beslut nu som kommer utföras om tidigast 10–15 år då förutsättningarna kan vara helt andra.
- Trafikverket fastställer att ingen av korridorerna uppfyller projektmålet Minskad miljö- och trafikbelastning på centrala Sundsvall, det är därför märkligt att ett sådant alternativ är aktuellt eftersom detta projektmål är en av anledningarna till att genomföra projektet.
- Det verkar inte göra någon skillnad att lämna synpunkter, man får inte ens någon bekräftelse på att Trafikverket tagit emot dom.
- Det är orimligt att satsa närmare en miljard kronor på att bygga en led för lokala trafikanter mellan Bergsåker och Bydalen. Alternativet N1 kommer inte att få den stora betydelsen för godstrafiken som förutspås i handlingen.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket har noterat alla inkomna synpunkter.

Stadsutveckling/bostadsområden:

Oavsett val av korridor kommer nya E14 i varierande grad att bli en barriär mellan områden på ömse sidor om vägen. Möjligheterna att passera vägen styrs till det antal passager som uppförs. Hulivägen kan redan idag ses som en barriär utifrån många aspekter.

Landskapsbilden kan komma att påverkas negativt eftersom vägen får en förändrad geometri samt nya trafikplatser eller cirkulationsplatser – bådadera tar mer plats. Påverkan på stadsutvecklingen kring N+N1 är starkt beroende av hur vägen utformas. Den kan ge positiv inverkan, till exempel genom bullerskydd, men även negativ inverkan av den typ som beskrivits ovan.

I östra delen av Hulivägen i anslutning till Bydalen är också ett lämpligt område att anlägga en sociodukt, som är en bredare bro med syfte att knyta samman områden på var sida vägen. Detta kan göras också för att till exempel minska barriäreffekterna. Ett lokalt parallellvägnät i anslutning till passager för oskyddade trafikanter gör att dessa kan nås på ett säkrare sätt.

Korridor N+N1 passerar några av kommunens attraktiva stadsdelar såsom Bydalen, Haga och Granloholm. Trafikverket noterar att utifrån Sundsvalls kommuns nyantagna översiktsplan 2040, finns det utpekade områden, strax söder om Hulivägen, som möjliggör för verksamhet som ej är känslig för till exempel buller och att det på andra platser i Granloholm finns utpekade områden för bostadsexploatering.

Trafikverket och Sundsvalls kommun för kontinuerliga dialoger på strategisk såväl som på planeringsmässiga nivåer, på så sätt är kommunen delaktig i projektet.

Boendemiljö och hälsa (luft och buller):

Det som framgår av samrådshandlingen är att korridor N+N1 bedöms, trots effekterna av vägtrafikbullret, kunna uppnå en tillräckligt god boendemiljö (enligt gällande riktvärden för buller) förutsatt att bullerskyddsåtgärder (till exempel vall, skärm, fasad- och fönsteråtgärder) vidtas i sådan omfattning som krävs. Med åtgärder bedöms boendemiljön även kunna förbättras för många som redan idag är berörda av vägtrafikbuller över gällande riktvärden.

Det bedöms inte finnas någon risk att gällande miljökvalitetsnormer för luft överskrids trots att utsläppen av luftföroreningar ökar, dock endast marginellt. Halterna av luftföroreningar minskar med avståndet från vägen.

Trafikverket för dialog med Bydalens kyrkogård.

Inlösen:

Risk för inlösen finns för alla alternativ och beror i slutändan på vägens exakta dragning. Till dess att lokaliseringen är vald kan Trafikverket inte uttala sig om inlösen eller rivning av bostadshus eller fastigheter. Trafikverket är medvetet om den osäkerhet detta orsakar för boende i området.

Rekreation och friluftsliv:

Det framgår i samrådshandlingen att korridor N+N1 skapar säkrare passager som gynnar friluftslivet och gång- och cykeltrafik i övrigt såsom till exempel sociodukt, vilket delvis väger upp de negativa effekterna (för friluftsområdena) av ett ökat vägtrafikbuller samt de barriäreffekter (fysiska hinder som hindrar människor och djur att röra sig fritt i skog och mark) som alternativet i övrigt innebär.

Barnens påverka:

Alla barn påverkas av sin omgivning och Trafikverket är medveten om att dagens trafiksituation utmed Hulivägen är mindre bra.

Den sammantagna bedömningen av korridor N+N1 är att den inte fullt ut följer Barnets bästa (artikel 3, Barnkonventionen). Trafiksäkerhetsmässigt är vägkorridoren dock förenlig med Barnets bästa men påverkan på barns hälsa, rekreativsmöjligheter, socialt liv, trygghet och identitet försämras till viss del. Framtida detaljerad planering av korridoren behöver särskilt ta hänsyn till att förbättra de aspekter som påverkas eller kan påverka barn negativt.

Trafik, transporter med farligt gods och tung trafik:

En viktig slutsats i samrådshandlingen är att en ny lokalisering av E14 är nödvändig för att Sundsvalls kommun ska kunna hantera de problem som trafiken på Bergsgatan medför. Trafikmängden på Bergsgatan kommer högst troligt att påverkas marginellt av en förflyttning av E14, men ett skifte av väghållaransvar är viktigt för vem som har rådighet över planeringen och inte.

Trafikverket är medveten om att de långväga trafikanterna/genomfartstrafiken är liten på Bergsgatan, men att begränsande åtgärder kan styra om trafiken till andra lämpliga vägar. Dessutom finns det möjlighet att reglera tung genomfartstrafik och på så sätt styra godstrafiken. Detta gör att Trafikverket ser det som en viktig fråga gällande byte av väghållaransvar.

Trafikprognoserna visar att ökningen av godstransporter kommer att öka något jämfört med idag. Redan idag går tung trafik på Hulivägen och som bland annat ska vidare till målpunkterna i Tunadal.

Trafikverket har tagit del av trafikutredningarna för ny lokalisering av räddningstjänsten och de underlagen visar att korridor N+N1 kommer att kunna hantera den genererande ökningen genom ett robustare system. Korridoren är till stor fördel för sjukhuset och en framtida lokalisering av räddningstjänsten. De får också en direkt anslutning till det strategiskt viktiga vägnätet (E14 och E4).

Trafikverket har genomfört en riskutredning som visar riskreducerande åtgärder kan bli nödvändiga främst för boende i Bydalen.

Trafikverket kommer i nästa skede att detaljprojektera korsningar utifrån förväntad trafiksituation. De redovisningar som finns i samrådshandlingen är förslag på utformning för att säkerställa att olika utformningsförslag ryms inom korridoren

En viktig del i ny lokalisering av E14 i korridor N+N1 är att godstrafiken får en naturlig koppling till Johannedalsvägen som är utpekad som riksintresse för kommunikationer (likt E14). Detta skapar förutsättningar större potential och bättre tillväxt för området i Gärdedalen.

Dagens kapacitetsproblem på Hulivägen/cirkulationsplatsen Bydalen kan med en framtida E14 hanteras genom att till exempel separerar Norra vägen och Hulivägen. Genom en sådan separering och kapacitetshöjande åtgärder kommer en framtida trafikökning att kunna hanteras.

Brister i underlaget/utredningen:

Trafikverket utgår från prognoser och dessa har kompletterats med information och underlag från ett flertal aktörer och därefter har en sammantagen rimlighetsbedömning av framtida trafikflöden gjorts. Den modell som används i detta skede är övergripande, vilket även utredningarna är. Trafikanalyserna kommer att förfinas i nästa skede.

6.5.1.3. N+N2

Ett fåtal yttranden har synpunkter på korridor N+N2. Några få anser att det finns fördelar med korridor N+N2, bland annat att det är billigare än N+N1.

Ett mindre antal yttranden lyfter konsekvenserna av korridor N+N2. Det gäller främst påverkan på bostadsområdena Bosvedjan/Bydalen, negativa konsekvenser för värdefull rekreation och friluftslivsområden. Skogen och naturområdet i norra delen av Sundsvall anses vara minst lika värdefullt och viktigt som tex Sidsjön eller Södra Bergets friluftsområde.

Synpunkter har inkommit om att det bör göras förbättringar på befintligt vägnät istället för att bryta en ny korridor och anlägga E14 på N+N2.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.

6.5.1.4. N+N3

Ett fåtal yttranden har inkommit och som förordar korridor N+N3 då redan befintlig väg används utan att trafiken går genom tätbebyggt område. Några yttranden lyfter även den lägre kostnaden för N+N3 som ett argument för val av lokalisering.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter.



Trafikverket, 871 45 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 560

www.trafikverket.se