

GRANSKNINGSHANDLING

Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Planbeskrivning med miljöbeskrivning: 2023-09-05

Handlingsnummer: 7C07PB01



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-09-05

Ärendenummer: TRV 2021/33730

Kontaktperson: Idha Wänglund, Trafikverket

Foto: Sweco, om inget annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning.....	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1.	Planläggningsprocessen.....	7
2.2.	Bakgrund.....	7
2.3.	Brister och behov som utgör motiv till projektet.....	8
2.4.	Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt.....	9
2.5.	Nationella transportpolitiska mål, ändamål och projektmål	11
3	Miljöbeskrivning.....	12
3.1.	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	12
3.2.	Miljöbeskrivningens metod och avgränsning	12
4	Förutsättningar	13
4.1.	Vägens funktion och standard	13
4.2.	Trafik och användargrupper.....	14
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	20
4.4.	Landskap	23
4.5.	Miljö och hälsa	25
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	32
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	36
5.1.	Val av lokalisering	36
5.2.	Val av utformning	37
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	45
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	45
6.1.	Trafik och användargrupper.....	45
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	48
6.3.	Miljö och hälsa	48
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	51
6.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	51
6.6.	Påverkan under byggnadstiden.....	52
7	Samlad bedömning	53
7.1.	Uppfyllelse av projektmålen och de transportpolitiska målen	53
7.2.	Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen.....	55
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	56
8.1.	Allmänna hänsynsreglerna.....	56

8.2.	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.....	57
8.3.	Miljö kvalitetsnormer	57
9	Markanspråk och pågående markanvändning	58
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	58
10	Fortsatt arbete	60
10.1.	Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera	60
11	Genomförande och finansiering	60
11.1.	Formell hantering	60
11.2.	Kommunala planer	61
11.3.	Genomförande	63
11.4.	Finansiering	64
12	Underlagsmaterial och källor	65

1 Sammanfattning

Trafikverket arbetar nu fram en vägplan för Söråkers centrum, väg 684 (Centrumvägen) och föreslår flertalet förbättringsåtgärder. Bakgrunden till projektet är att Timrå kommun vill utveckla Söråkers tätort och öka dess attraktivitet, samt stärka besöksnäringen i Tynderö-Åstönområdet. Samtidigt finns det brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten i området. Utmed vägen som sträcker sig genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal gångbana på vardera sida och en separat cykelväg saknas. Detta medför att oskyddade trafikanter upplever en otrygghet, vilket leder till att fler väljer att ta bilen i stället för att gå eller cykla. Det finns även brister gällande framkomlighet och kapacitet. Det finns därmed behov av åtgärder som höjer trafiksäkerheten i Söråkers centrum.

Projektets ändamål (syfte) är att föreslagna åtgärder i vägplanen ska bidra till en hållbar anläggning som ska leda till ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

De projektmål som eftersträvas är följande:

- Gående och cyklister, såväl barn som vuxna, ska erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter i området.
- Åtgärder som leder till förbättringar för gång- och cykelvägen ska prioriteras men utan att framkomligheter för övriga trafikanter avsevärt försämras.
- Trafikmiljön ska understödja hastighetsefterlevnaden 40 km/tim.
- Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån dess funktion.
- Cirkulationsplatsen ska gestaltas så att den är funktionell och bidrar till att skapa ett välkomnande intryck i Söråker.
- Föreslagna åtgärder ska bidra till att skapa ett vägrum med en stadsmässig och sammanhållen karaktär som ansluter till Söråkers småskaliga bebyggelsestruktur.
- Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ska genomsyra förslagen, där föreslagna åtgärder ska bidra till minskad klimatbelastning jämfört med konventionella metoder samt att intrång i värdefulla miljöer så långt som möjligt ska undvikas.

Både ändamål och projektmål bedöms uppfyllas med de åtgärder som föreslås i vägplanen. Åtgärder som föreslås för att uppnå målen är att anlägga en bredare och delvis separerad gång- och cykelväg samt sänkt hastighet och minskade vägbredder på Centrumvägen mellan Söråkersgatan och Folketshusvägen. Standard och utformning av passager, busshållplatser och belysning förbättras. En cirkulationsplats planeras anläggas i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen. Sträckan för de planerade åtgärderna är cirka 1,5 km lång och börjar vid korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan och avslutas efter busshållplatsen vid Centrumvägen 80.

Berört område är redan idag exploaterat. Utmed vissa sträckor angränsar Centrumvägen till jordbruksmark. Längs sträckan saknas kända kulturmiljövärden. I närområdet till Centrumvägen vittnar bebyggelsen om historiken i området där sågverksindustrin var en viktig del i samhällets framväxt. Vid de genomförda markmiljöundersökningarna har ingen förorening påträffats som bedöms kräva en specifik saneringsåtgärd utanför den tekniska schakten.

Det finns en allé längs sträckan som omfattas av det generella biotopskyddet. Påverkan ska försöka minskas/undvikas på allén samt ett cirka 150 meter långt plank som finns beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan. Invasiva arter i form av blomsterlupin och en vresros har påträffats vid inventering.

Inga områden som utgör riksintresse, Natura 2000-område eller andra skyddade områden berörs av vägplanens åtgärder. Dock finns flera sådana områden i vägplanens närhet. Klingerfjärden omfattas av

miljökvalitetsnorm för ytvatten, men planerade åtgärder bedöms inte påverka statusen negativt. Söråkersbäcken är kulverterad längs en del av Centrumvägens norra sida och går även i öppet dike i närheten av vägområdet. Åtgärder kan komma att krävas för bäckens kulverterade del, vilket i sådant fall innebär att vattenverksamhet utförs. Bäcken omfattas delvis av strandskyddet.

En bullerutredning visar att det förväntas uppstå färre antal bullerberörda bostäder år 2028 jämfört med år 2019. Tre bostäder har identifierats där gränsen för åtgärdsnivåer inomhus riskerar att överskridas. Eventuella åtgärder för dessa görs inte inom ramen för denna vägplan, utan ska hanteras genom det nationella åtgärdsprogrammet.

För projektet finns ett klimatreducerande mål uppsatt. Lösningar som kan minimera klimatutsläppen under byggskedet har tagits fram och presenteras i handlingen. De lösningar som hittills beslutats att genomföras leder till minskad klimatpåverkan på cirka 60 ton koldioxid, det vill säga 20 % jämfört med om konventionella metoder hade använts. En total klimatbesparing på cirka 32 % är möjlig om föreslagna åtgärder under entreprenadskedet också utförs.

Projektet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan enligt Länsstyrelsens beslut 2021-12-14.

Tio detaljplaner påverkas av planförslaget. Intrången bedöms i ett fall medföra större avvikelse från detaljplanens syfte, vilket innebär att detaljplaner kan behöva ändras eller upphävas. I några fall anses intrång vara så passa marginella att de bedöms utgöra mindre avvikelse mot detaljplan och dess syfte, vilket inte kräver vidare åtgärd. Samordning gällande hantering av detaljplaner sker med Timrå kommun. Planförslagets åtgärder kommer att innebära intrång på fastigheter. Samråd med fastighetsägare sker löpande i vägplaneprocessen.

Projektet planerar kunna börja byggas under år 2025 och byggnationen beräknas pågå under ett år. Projektet finansieras främst via regional investering. Eftersom projektet även till viss del medfinansieras av Timrå kommun kommer samordning gällande detta att krävas.

Projektkostnaden bedöms uppgå till cirka 31 miljoner kr.

Denna planbeskrivning ligger till grund för samråd med allmänheten, myndigheter, företag, organisationer med flera. Samråd genomförs för att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt både för att informera om projektet och för att inhämta synpunkter.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

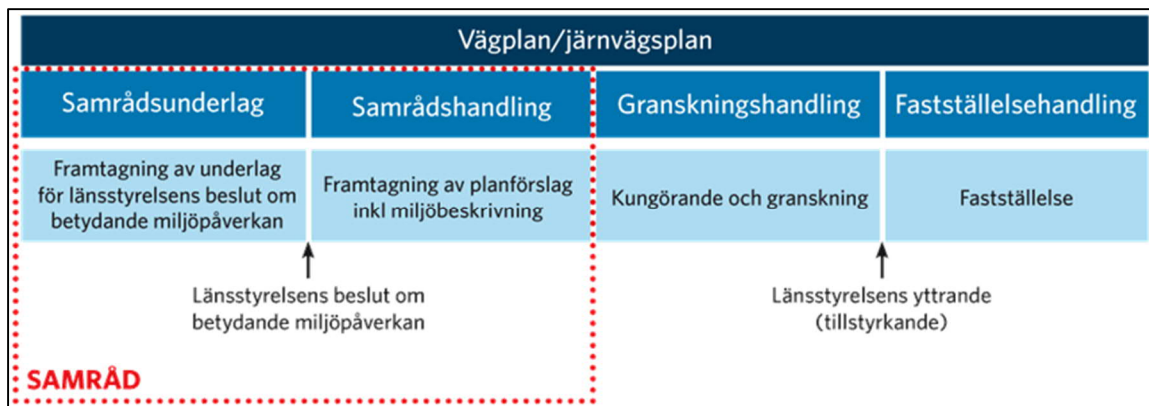
2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se figur 1.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Länsstyrelsen har beslutat att denna vägplan inte förväntas medföra betydande miljöpåverkan och därmed har en miljöbeskrivning tagits fram och integrerats i planbeskrivningen. Vägplanen befinner sig i granskningshandlingskedet vilket innebär att planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket lämnar in planen för planprövning och fastställelse. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

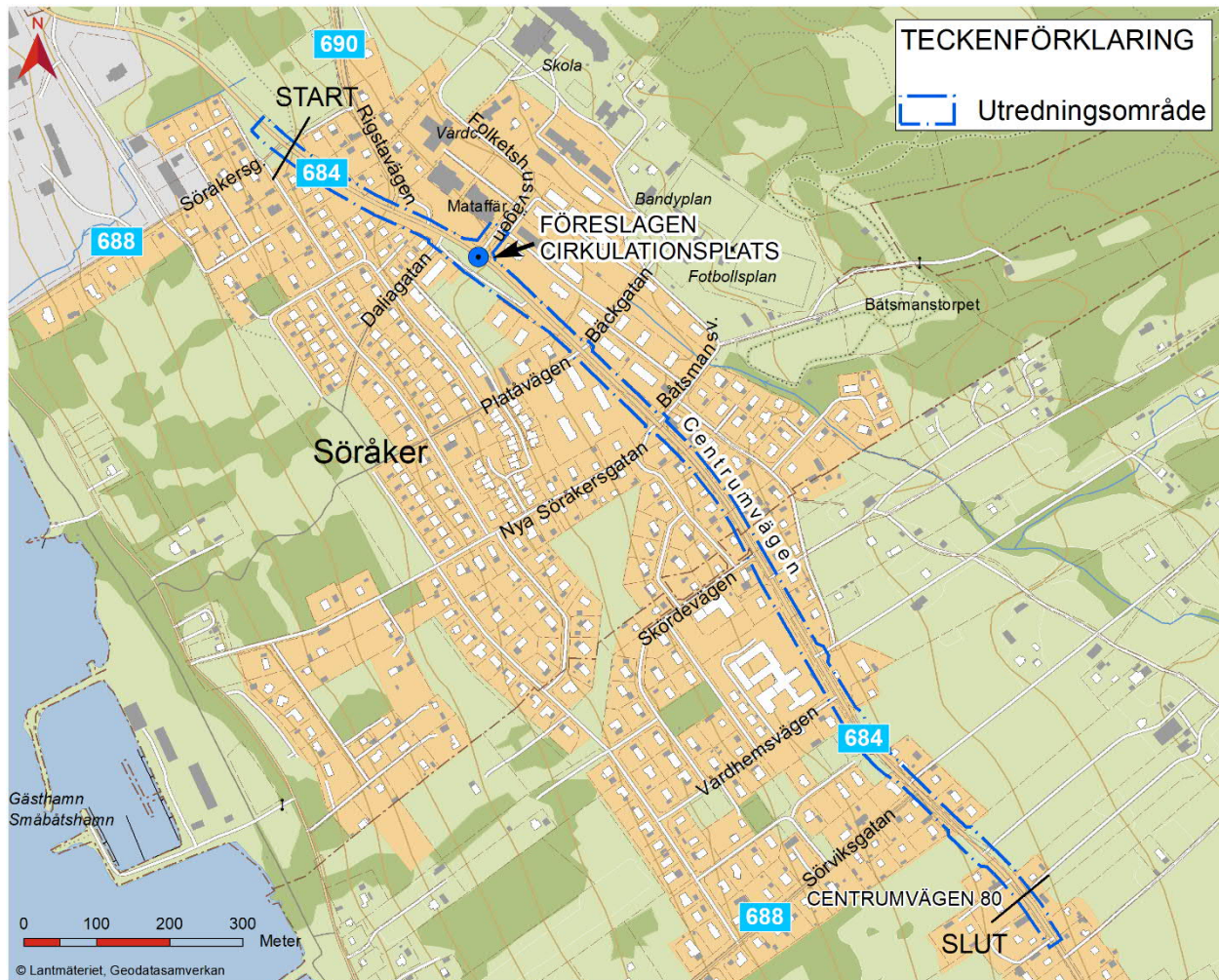


Figur 1. Planprocessen för typfall 2 (vägplan som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan).

2.2. Bakgrund

Söråker ligger i Timrå kommun, Västernorrlands län. Timrå kommun vill utveckla Söråkers tätort och öka dess attraktivitet, samt stärka besöksnäringen i Tynderö-Åstonområdet. Samtidigt finns det brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten i området. Det finns därmed behov av åtgärder som höjer trafiksäkerheten och Trafikverket har nu påbörjat arbetet med att ta fram en vägplan som innefattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom Söråkers centrum. Ambitionen är även att Söråkers centrum ska upplevas som en tätortsgenomfart vilket uppnås genom att anlägga ett bredare och separerat gång- och cykelstråk samt minskade vägbredder. Även en cirkulationsplats ska föreslås i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen.

Sträckan för de planerade åtgärderna är cirka 1,5 km lång och börjar vid korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan och avslutas efter busshållplatsen Centrumvägen 80, se figur 2 (som även redovisar utredningsområdet som beskrivs under kapitel 3.2.1 Geografisk avgränsning).



Figur 2. Översikt över projektets sträckning där den cirka 1,5 km långa sträckan är markerad med start och slut.

2.3. Brister och behov som utgör motiv till projektet

Vägen som sträcker sig genom Söråkers centrum heter Centrumvägen (väg 684) och utmed denna finns endast en mycket smal gångbana på vardera sida. En separat cykelväg saknas. Detta medför att oskyddade trafikanter upplever en otrygghet att röra sig längs vägen, vilket leder till att fler väljer att ta bilen i stället för att gå eller cykla. Centrumvägen har brister även när det gäller kapacitet och framkomlighet. Boende och besökare upplever bland annat problem med köbildning vid infarterna i centrum under sommartid när besöksnäringen ökar.

2.4. Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt

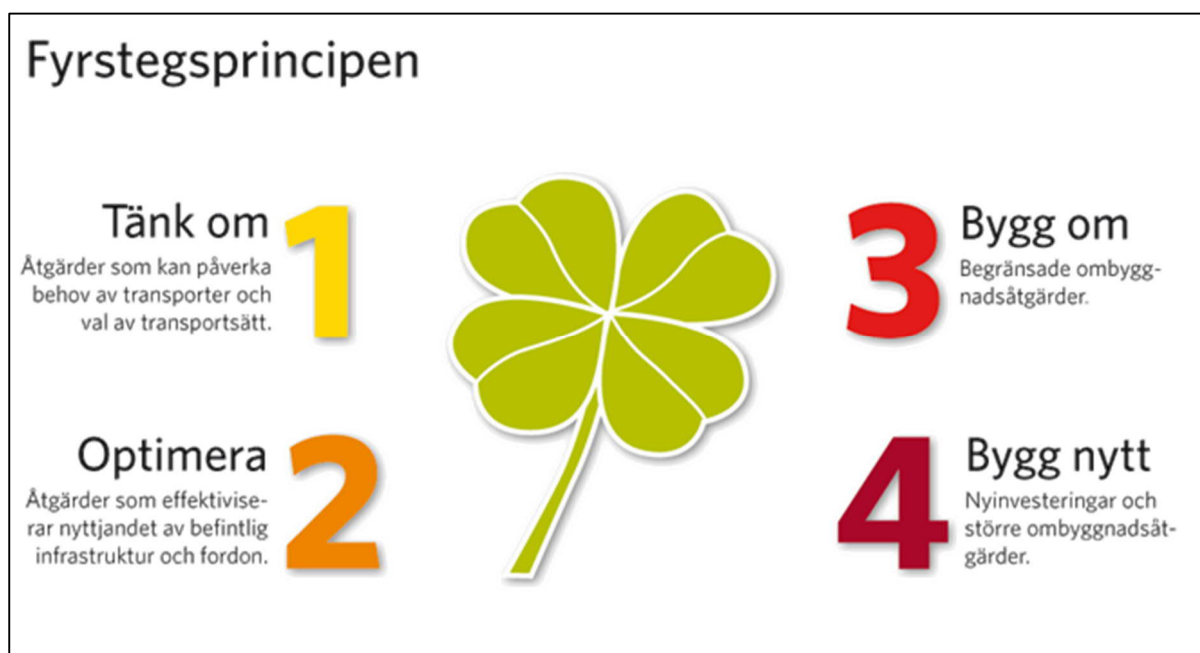
2.4.1. Åtgärdssvalstudie och förstudie

Nedanstående utredningar utgör grund för projektet:

- Åtgärdsvalsstudie Söråker-Tynderö/Åstön, Ärendenummer TRV 2017/76097, dat. 2018-01-31
- Förstudie Söråker centrumförnyelse, dat. 2013-09-30

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras enligt figur 3.



Figur 3. Fyrstegsprincipen med dess fyra steg och vad de innebär.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en förberedande studie med syfte att göra analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder i transportsystemet utifrån fyrstegsprincipen.

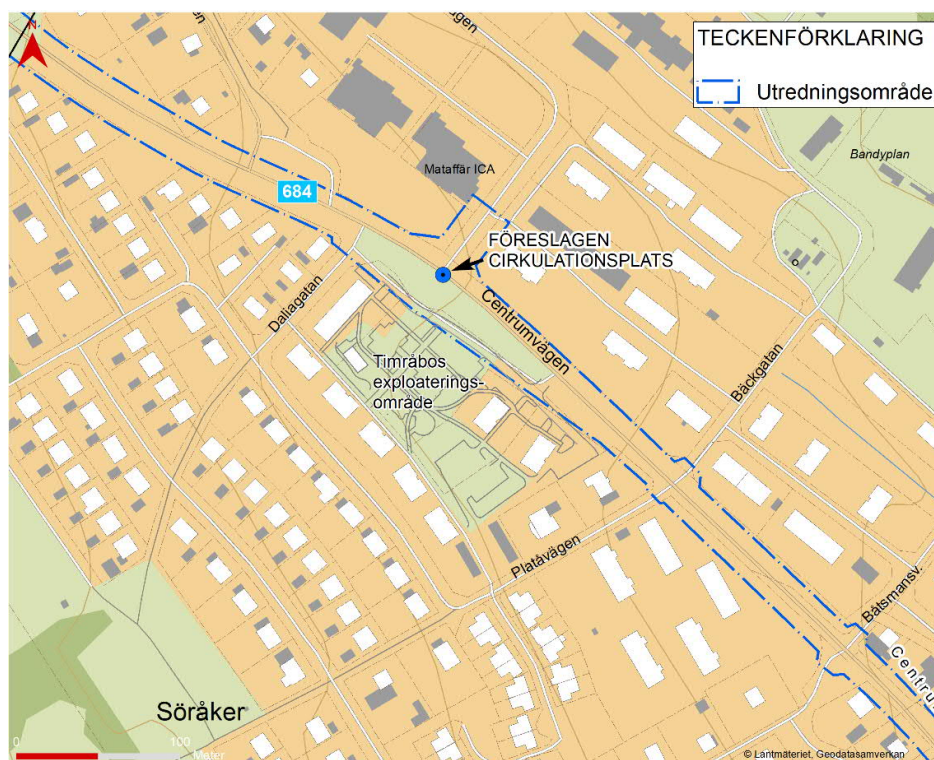
ÅVS:en för det här projektet innefattar åtgärder för steg 3-4 som innebär framtagande av vägplan med Trafikverket som huvudaktör och Timrå kommun som medaktör. De förbättringar som föreslås för Söråkers centrum i ÅVS:en omfattar ombyggnad- samt nybyggnadsåtgärder för bland annat gångpassager, trafikmiljö, gång- och cykelbanor och busshållplatser. I ÅVS:en föreslås även en cirkulationsplats vid ICA/Folketshusvägen. I ÅVS:en föreslås även att minska antalet direktutfarter till Centrumvägen genom att samla dem till färre antal och bygga ersättningsvägar. Andra åtgärder som föreslås i ÅVS:en innebär att se över bredden på Centrumvägen och öka bredden i kritiska partier samt att utföra kurvvrätningar och säkra sidoområden.

ÅVS:en är aktuell och utgör ett underlag till denna vägplan. Flertalet av de steg 3- och 4- åtgärder som föreslås i ÅVS:en föreslås som åtgärder i denna vägplan. ÅVS:en utgör även ett underlag i framtagande av projektets ändamål och projektmål.

Förstudien "Förstudie Söråker centrumförnyelse", som tagits fram på uppdrag av Timrå kommun, innehåller förslag på hur stadsmiljön i de centrala delarna av Söråker kan förbättras och utgör ett underlag till gestaltningen som föreslås i vägplanen.

2.4.2. Angränsande projekt

Timrå kommun antog 2021-12-07 ändring av byggnadsplan, akt 22-HÅS-1090, för bostadsområde. Avsikten med den nya detaljplanen är för en planerad bostadsutveckling. Timråbo bygger nu två flerbostadshus inom ytan söder om Centrumvägen, mellan Daliagatan och Platåvägen, se figur 4. Husen kommer att rymma 54 lägenheter och vara anpassade till personer i åldern 55+.



Figur 4. Timråbos exploateringsområde utmed den södra sidan av Centrumvägen.

2.4.3. Batteriindustri i Torsboda

I början av maj år 2023 blev det klart att green tech-företaget PTL etablerar sig i Torsboda Industrial Park. Torsboda ligger i Timrå kommun, mitt emellan Härnösand och Sundsvall. Industriområdet ligger intill E4 på båda sidor om vägen. Torsboda Industrial Park samögs av Sundsvalls och Timrå kommun och med i satsningen finns också Härnösands kommun. På Sundsvalls kommuns hemsida framgår information om att målet är att denna region ska bli Europas nav för grön batteriindustri. Etableringen medför möjligheter för samhällsutvecklingen och en inledande analys visar en förväntad befolkningsökning på ca 8 500 personer och ca. 1 900 nya jobb.

2.4.4. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller

Trafikverket bedriver projektet "Nationella åtgärdsprogrammet för buller" vilket har sitt ursprung i en EU-förordning som innebär skärpta krav på att minska buller från infrastruktur. Åtgärdsprogrammet omfattar befintlig statlig infrastruktur som byggts före år 1997 (och inte byggts om väsentligt sedan 1997). Den aktuella vägplanen omfattas av detta nationella åtgärdsprogram. Det har genomförts en bullerutredning inom vägplaneprojektet för att utreda vilka bostäder och skolor som berörs, men alla eventuella åtgärder utförs inom ramen för det nationella åtgärdsprogrammet. Den preliminära tidplanen är att det nationella åtgärdsprogrammet för buller genomför åtgärder under år 2024.

2.5. Nationella transportpolitiska mål, ändamål och projektmål

2.5.1. Nationella transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt proposition. 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Inom ramen för det övergripande målet finns två jämbördiga mål: Funktionsmål och Hänsynsmål.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

2.5.2. Ändamål och projektmål

Ändamål

Ändamålet med projektet är att föreslå åtgärder i vägplanen ska bidra till en hållbar anläggning som ska leda till ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Projektmål

Följande projektmål har preciserats för projektet:

- Gående och cyklister, såväl barn som vuxna, ska erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter i området.
- Åtgärder som leder till förbättringar för gång- och cykelvägen ska prioriteras men utan att framkomligheter för övriga trafikanter avsevärt försämras.
- Trafikmiljön ska understödja hastighetsefterlevnaden 40 km/tim.
- Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån dess funktion.
- Cirkulationsplatsen ska gestaltas så att den är funktionell och bidrar till att skapa ett välkomnande intryck i Söråker.
- Föreslagna åtgärder ska bidra till att skapa ett vägrum med en stadsmässig och sammanhållen karaktär som ansluter till Söråkers småskaliga bebyggelsestruktur.
- Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ska genomsyra förslagen. Föreslagna åtgärder ska bidra till minskad klimatbelastning jämfört med konventionella metoder samt att intrång i värdefulla miljöer så långt som möjligt ska undvikas.

3 Miljöbeskrivning

3.1. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen fattade den 14 december 2021 beslut om att vägplanen inte medför någon betydande miljöpåverkan varpå en separat miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram. En miljöbeskrivning tas i stället fram som integreras i denna planbeskrivning. En miljöbeskrivning behöver inte ett separat godkännande av Länsstyrelsen.

3.2. Miljöbeskrivningens metod och avgränsning

Enligt väglagen ska en miljöbeskrivning innehålla uppgifter som projektets förutsägbara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken och miljökvalitetsnormer enligt 5 kapitel 3 § i miljöbalken. Skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kapitel i miljöbalken och enligt kulturmiljölagen ska också redovisas. Miljöbeskrivningen följer även miljöbalkens 6 kapitel avseende identifiering, beskrivning och bedömning av de miljöeffekter som berörs, för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser.

Miljöbeskrivningen bygger på det miljörelaterade underlag som tagits fram för samrådsunderlaget. Vid framtagandet av samrådsunderlaget inhämtades och sammanställdes befintligt underlag från myndigheter och information från allmänheten som var relevant inom vägplanens utredningsområde. I planskedet har miljöbeskrivningen arbetats fram och miljöbedömningen fördjupas med underlag från genomförda fältundersökningar och projekterad gång- och cykelväg. Utifrån projektmålen har följande områden utgjort fokusområden i miljöbeskrivningen:

- Landskap
- Buller
- Förorenad mark
- Invasiva arter. En invasiv art är en art som introducerats till områden utanför sitt ursprungliga utbredningsområde, som sprider sig av egen kraft, som skadar ekosystemet som de introducerats till, hotar den biologiska mångfalden, har negativa effekter på jordbruk och dylikt, åstadkommer ekonomisk skada, eller påverkar hälsan negativt hos djur och människor.
- Skyddsvärda träd
- Klimatreducerande åtgärder

Centrumvägen är inte en rekommenderad väg för farligt gods. Därför avgränsas den aspekten bort och beskrivs inte vidare i vägplanen.

Eftersom projektet inte anses vara en väsentlig ombyggnad påverkas inte nivåerna av buller, vibrationer och luftföroreningar negativt. Därmed kommer inte heller utredningar för vibrationer eller luft att genomföras i vägplanen. Buller beskrivs i vägplanen, men eventuella åtgärder kommer att hanteras inom Trafikverkets projekt "Nationella åtgärdsprogrammet för buller", se kapitel 2.4.3. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller. Därmed utreds, föreslås eller utförs inga åtgärder för buller inom ramen för denna vägplan.

3.2.1. Geografisk avgränsning

Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med Centrumvägen från Centrumvägen/Söråkersgatan i väster till busshållplatsen Centrumvägen 80 i öster, en sträcka på cirka 1,5 km.

Busslingen som finns belägen intill ICA Nära Söråker ägs av Timrå kommun. Busslingen är i behov av upprustning. Via samråd med kommunen har det beslutats att åtgärder för eventuell upprustning av denna skjuts framåt i tid och inga åtgärder arbetas in i vägplanen.

Gång- och cykelvägen samlokaliseras med Centrumvägen och anläggs i dess närhet. Befintliga förhållanden och förutsättningar har i huvudsak kartlagts i vägens närhet.

Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet omfattar de områden och belyser de konsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna längs och vid befintlig väg.

Vägprojektet kan påverka ett område utanför utredningsområdet som kallas influensområde. Exempelvis utbredning av buller eller avledning av vägdagvatten till vattendrag kan utgöra påverkan inom ett större influensområde. Konsekvenserna inom influensområdet berörs endast på en översiktlig nivå.

Ett vägområde är det område som vägen tar i anspråk för den tekniska funktionen samt för de skyddsåtgärder som krävs för att minska den negativa miljöpåverkan som uppstår, så som område för anläggande av bullerskydd eller stödkonstruktioner för att motverka ras och skred. Det är enbart vägområdet (inklusive skyddsåtgärder som behöver fastställas) som fastställs i vägplanen. Området utanför vägplanens område planläggs i detaljplaner enligt Plan- och bygglagen (PBL).

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Enligt nationell vägdatabas (NVDB) benämns Centrumvägen som "Övrig länsväg". Till Centrumvägen ansluter en statlig väg, Rigstavägen (väg 690) som ansluter mot norr samt en kommunal väg, Söråkersgatan/Sörviksgatan (väg 688) som går runt området och som i söder ansluter mot Centrumvägen via två korsningspunkter. I den västra korsningspunkten heter väg 688 "Söråkersgatan" och i den östra korsningspunkten heter väg 688 "Sörviksgatan". Längs vägsträckan ansluter även ett antal kommunala vägar samt ett flertal enskilda vägar.

Vägbredden längs den aktuella sträckan är varierande. Från korsning Centrumvägen/Sörviksgatan fram till Båtsmansvägen varierar vägbredden mellan 6,5-8,0 meter. Därefter smalnar körbanan av och har en varierande bredd på 5,5-6,5 meter.

Den befintliga gångbanan på södra sidan om Centrumvägen är smal med en varierande bredd mellan 1,2- 1,8 meter. Gångbanan är separerad från vägtrafiken med kantstöd. På norra sidan av Centrumvägen finns en gångbana på sträckan mellan busslingen vid Rigstavägen och Båtsmansvägen, totalt cirka 420 meter. Gångbanan har en bredd på cirka 1,6 meter och är separerad från vägtrafiken med kantsten.

4.1.1. Vägtekniska förutsättningar

En inventering av vägens beläggningshistorik har utförts i Trafikverkets verktyg PMSV3. Senast utfördes beläggningsätgärder (asfalt) längs sträckan under september 2020.

Vägtekniska provtagningar utfördes 2021-06-08. Provtagningar i väg utfördes i tre punkter längs sträckan. Resultaten visar att vägens överbyggnad består i huvudsak av sandig grus och grusig sand. Överbyggnadens tjocklek varierar mellan 56-145 cm. Befintlig väg uppfyller bärlighetskraven.

Vägtekniska provtagningar i gångbanan på södra sidan om Centrumvägen visade att befintlig överbyggnad är tunn och uppfyller inte Trafikverkets bärlighetskrav för gång- och cykelväg. Gångbanan bedöms dessutom baserat på inventering i fält och vid skrivbord vara i dåligt skick.

Inventering av tjälskador har utförts vid två tillfällen (under tjällossningsperiod år 2021 samt under tjällossningsperiod år 2022). Vid inventeringen år 2021 kunde inga tjälskador identifieras, vilket antas bero på att inga tjälspäckor hunnit uppkomma efter beläggningsbytet som genomfördes år 2020. I och med inventeringen år 2022 identifieras två tjälspäckor i vägen.

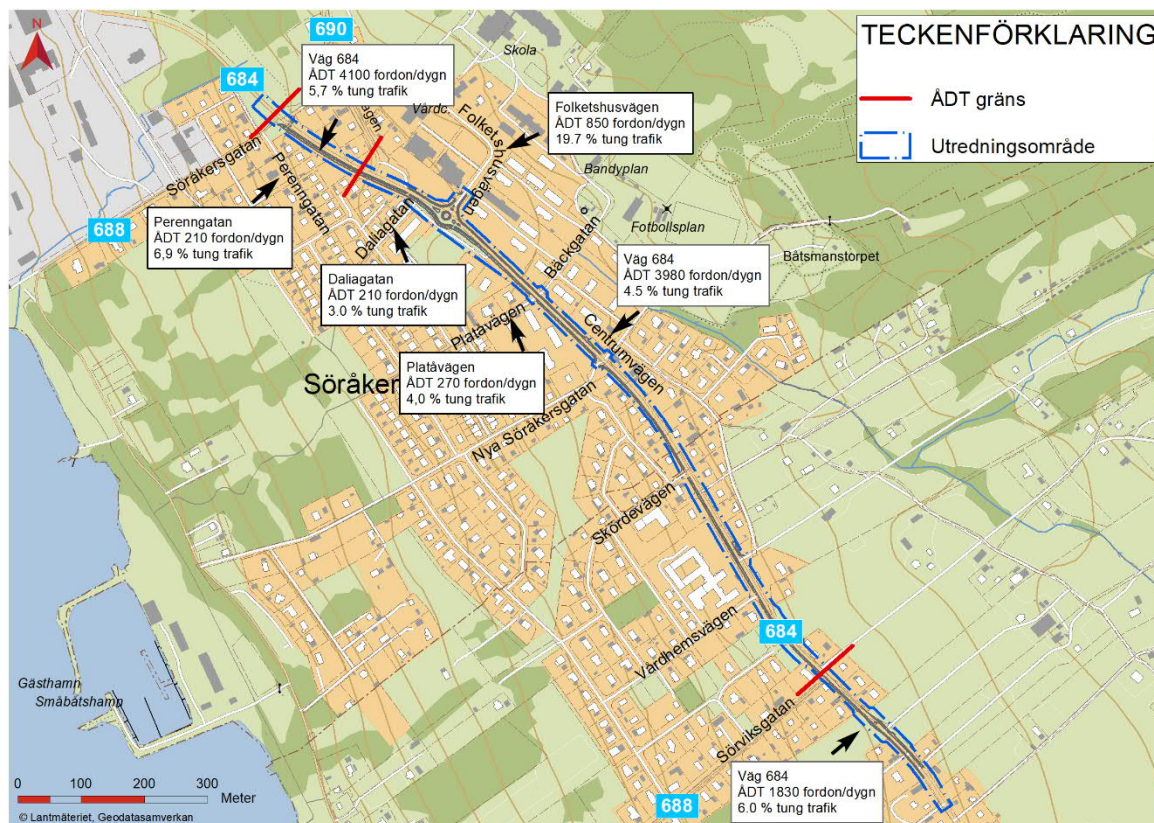
I samband med vägteknisk provtagning uttogs asfaltsprover för analys av tjärförekomst, se kapitel 4.5.7 Föreordnad mark.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafikflöden och hastigheter i dagsläget

Trafikflödena, mätt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT), varierar utmed Centrumvägen med de högsta flödena i väst. Se figur 5 för uppgift om trafikflöden utmed Centrumvägen och närliggande gator.

Trafiksiffrorna är omräknade till 2017 års siffror.



Figur 5. Årsmedeldygnstrafiken för Centrumvägen, markerad med blå streckad linje, samt utvalda anslutande närliggande vägar (Källa: Trafikverkets vägtrafikflödeskarta samt mätningar utförda av Timrå kommun).

Den högsta tillåtna hastigheten på den aktuella sträckan är 50 km/h. På anslutande vägar är högst tillåtna hastighet 50 km/h, förutom på Folketshusvägen och Vårdhemsvägen där högst tillåtna hastighet är 30 km/h.

4.2.2. Trafikprognos

En trafikprognos har tagits fram för den framtida trafiken år 2040. Beräkningar har utförts med Trafikverkets trafikuppräkningsstal. Från väst till öst beräknas Centrumvägen få trafiksiffror om cirka 4 700, 4 600 samt 2 100 fordon per dygn, med andel tung trafik om cirka 6 %, cirka 5 % samt cirka 7 %. Folketshusvägen beräknas år 2040 få ett flöde om cirka 1 000 fordon per dygn, varav cirka 22 % är tung trafik. Daliagatan beräknas få ett flöde om cirka 240 fordon, varav cirka 3 % är tung trafik, baserat på dagens trafikflöde.

4.2.3. Trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna

Centrumvägen har brister när det gäller trafiksäkerheten främst för de oskyddade trafikanterna. Väster om utredningsområdet, i höjd med bensinmacken (se figur 13) löper en separat gång- och cykelväg fram till Söråkersgatan. Vid Söråkersgatan övergår den till att istället bli en gångbana, avskild från körbanan med kantsten och löper längs hela den fortsatta sträckans södra sida. Bredden på gångbanan varierar längs sträckan. I de centrala västliga delarna är utrymmet för oskyddade trafikanter bredare än i de östliga delarna av utredningsområdet. På flera ställen har häckar växt ut över gångbanan, vilket gör att utrymmet smalnar av. Det finns en gångbana längs en delsträcka av Centrumvägens norra sida, mellan den östra infarten till busslingen Söråker köpcenter fram till den anslutande gatan Nya Söråkersgatan/ Båtsmansvägen. Gångbanan längs den norra sidan är smalare än gångbanan längs den södra sidan. Gångbanorna utmed Centrumvägen visas i figur 6 och 7.



Figur 6 (vänster) och Figur 7 (höger). Gångbana längs den södra respektive norra delen av Centrumvägen.

För oskyddade trafikanter finns två övergångsställen att använda för att korsa Centrumvägen. I den västra delen av området, strax öster om korsningen till Folketshusvägen ligger ett övergångsställe. Drygt 300 meter längre österut, strax väster om korsningen med Nya Söråkersgatan/Båtsmansvägen, finns ytterligare ett övergångsställe. Övergångsställena är markerade med vägmärke för övergångsställe på ömse sidor vägen. Vägmarkeringar vid de båda övergångsställena har tillkommit under hösten år 2021. Övergångsställena saknar nedsänkt kantsten vilket innebär att de inte är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Inget av övergångsställena har refug.

Det finns flera stigar och lösningar för allmänheten för att, från gårdar och tomter, nå Centrumvägen. En stig finns vid förlängningen av Rigstavägen från norr mot Centrumvägens korsning med Söråkersgatan, se figur 8. Inom sträckan Söråkersgatan-Daliagatan finns, längs Centrumvägens södra sida, bryggliknande träkonstruktioner byggda tvärs över diken längs Centrumvägen, se figur 9.

Intill övergångsstället vid korsningen med Folketshusvägen finns en stig som leder från bostadsområdet vid Tjärnstigen sydväst om Centrumvägen. Stigen korsar vinkelrätt över diket i riktning mot övergångsstället, se figur 10.



Figur 8 (vänster), Figur 9 (mitten) och Figur 10 (höger). Visar olika passagelösningar mot Centrumvägen.

Under en inventering tisdagen den 25:e maj år 2021 registrerades oskyddade trafikanter. Längsgående rörelser räknades längs Centrumvägen i området kring Söråker köpcenter, Daliagatan, och Folketshusvägen samt närliggande övergångsställe under cirka 10 timmar. De tvärgående rörelserna förekom både vid de två befintliga övergångsställena, i Söråkers centrala delar och på platser där fysisk anordning för korsande av vägen saknas. Se tabell 1 för samlad redogörelse av registrerade oskyddade trafikanter.

I området vid korsningarna Rigstavägen/Centrumvägen och Daliagatan/Centrumvägen identifierades ett tydligt stråk av oskyddade trafikanter som korsade Centrumvägen. Ett tydligt mönster var att dessa genade diagonalt mellan Daliagatan och hållplats Söråker köpcenter. Vid denna plats samt vid övergångsstället vid Centrumvägen/Folketshusvägen utgjorde barn och ungdomar en stor andel av de korsande oskyddade trafikanterna.

Vid övergångsstället vid Centrumvägen/Nya Söråkersgatan/Båtmansvägen var andelen yngre barn framträdande bland de oskyddade trafikanterna. Antalet längsgående oskyddade trafikanter uppgår till ungefär lika många utmed båda sidor av Centrumvägen.

Tabell 1. Antal registrerade oskyddade trafikanter som korsar samt rör sig längst med Centrumvägen. Observera att tvärgående rörelser räknades under ca 5,5 timmar medan längsgående rörelser räknades under ca 10 timmar.

Vägdel/korsning	Registrerade korsande fotgängare	Registrerade korsande cyklister	Anmärkning
Centrumvägen/Söråkersgatan och Rigstavägen	16 st.	8 st.	-
Rigstavägen/Centrumvägen/Daliagatan	41 st.	12 st.	Genar diagonalt från Daliagatan till Hållplats Söråker köpcenter. Dominerande andel barn/ungdomar.
Centrumvägen/Folketshusvägen	49 st.	16 st.	Övergångsställe finns. Stor andel barn/ungdomar.
Centrumvägen/Platåvägen/Bäckgatan	57 st.	7 st.	Saknar övergångsställe.
Centrumvägen/Nya Söråkersgatan/Båtmansvägen	38 st.	28 st.	Övergångsställe finns. Stor andel yngre barn.
Vägdel	Registrerade fotgängare längs med Centrumvägen	Registrerade cyklister längs med Centrumvägen	Anmärkning
Längs den norra sidan av Centrumvägen	46 st.	8 st.	-
Längs den södra sidan av Centrumvägen	32 st.	19 st.	-

Under 24 dagar perioden 31 maj till 24 juni år 2021 genomfördes mätningar av cyklister och mopedister utmed Centrumvägen. Mätningarna utfördes vid två mätpunkter där varje mätpunkt hade mätanordningar på vardera sida av vägen. Mätningarna visar på ett större antal cykel- och mopedresor längs gångbanorna i den västra delen av utredningsområdet än utmed den östra delen. Utmed den västra delen förekommer fler cykel- och mopedresor längs den södra sidan av Centrumvägen, medan det utmed den östra delen förekommer fler cykel- och mopedresor längs den norra sidan av Centrumvägen, se tabell 2.

Tabell 2. Totala antalet cyklister och mopeder utmed Centrumvägen under perioden 31 maj-24 juni 2021

Vägdal	Registrerade cyklister (N eller S om Centrumvägen)	Registrerade mopeder (N eller S om Centrumvägen)
Väster om korsningen Daliagatan/Centrumvägen	101 st. (N), 148 st. (S)	13 st. (S)
Väster om korsningen Nya Söråkersgatan/Centrumvägen	96 st. (N), 66 st. (S)	4 st. (N)

4.2.4. Kollektivtrafik

Tre kollektivtrafiklinjer trafikerar Söråker, linje 611, 633 och 635. Samtliga linjer går längs Rigstavägen och trafikerar Söråker köpcenter. Av 21 turer per vardag vänder 14 vid Söråker köpcenter medan 7 turer fortsätter vidare från Söråker köpcenter i riktning mot Tynderösundet.

Fyra hållplatser finns idag längs sträckan för utredningsområdet, se figur 11 för översikt av hållplatsernas lägen. Den västligaste hållplatsen ligger vid Söråker köpcenter, där det ena hållplatsläget som ligger i busslingans innerkurva är försett med väderskydd.

Cirka 800 meter österut i riktning mot Tynderö och i höjd med Strandbo äldreboende finns hållplats Centrumvägen/Eriksrovägen. Denna hållplats har en busshållplatsstolpe i riktning österut mot Tynderö, men ingen anvisning för busshållplats i motsatt riktning. Bussen stannar dock vid behov även vid färd västerut. 100 meter öster om denna hållplats finns hållplatsen Centrumvägen/Vårdhemsvägen. Den hållplatsen har busshållplatsstolpe och hållplatsficka i riktning österut mot Tynderö, men saknar anvisning för motsatt riktning men även här stannar bussen vid behov vid färd västerut.

Vid vägplanens slut och cirka 350 meter öster om föregående hållplats finns hållplats Centrumvägen 80. Hållplatsen har busshållplatsstolpe och bussficka i riktning mot Tynderö och busshållplatsstolpe utan ficka i riktning västerut.



Figur 11. Befintliga busshållplatser lägst med Centrumvägen.

Antalet påstigande per dag är ett snitt av totala antalet påstigande per månad delat med månadens antal dagar. I tabell 3 redovisas antal påstigande vid respektive busshållplats.

Tabell 3. Statistik erhållen av Din Tur i maj år 2021. Statistik gäller för linje 611, februari år 2019.

Hållplats	Antal påstigande per dag (snitt)
Söråker köpcenter	91,1
Centrumvägen/Eriksrovägen	9,3
Centrumvägen/Vårdhemsvägen	0,14
Centrumvägen 80	2,4

4.2.5. Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det inträffat 16 olyckor längs med Centrumvägen under tidsperioden 2011-01-01 – 2021-01-01, se figur 12 som illustrerar platser där olyckor skett. Samtliga olyckor har benämnts som "lindriga" eller "måttliga" när det gäller svårighetsgrad. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.



Figur 12. Lokalisering av olyckor enligt STRADA.

4.2.6. Barnperspektiv

Brister utmed vägarna drabbar barn mer än vuxna. Idag utgör Centrumvägen en fysisk barriär (se kapitel 4.4.2 Rörelsestråk och barriärer) för framför allt oskyddade trafikanter. Barriäreffekterna förstärks av att det saknas passager där behov av dem finns samt att befintliga övergångsställen är ottydligt markerade och saknar tillgänglighetsanpassning. En ytterligare barriärförstärkare är att Centrumvägen trafikeras av tung trafik. På Centrumvägen samsas flera trafikslag i ett relativt trångt vägrum. Barn har sämre överblick över trafiken eftersom de är kortare än vuxna, de har också svårare att läsa av medtrafikanters och motorburna trafikanters beteenden. Det kan även vara svårt för trafikanter (på cykel eller motorfordon) att avläsa barnens beteenden.

En barnkonsekvensanalys har tagits fram under våren år 2022. Metoden för barnkonsekvensanalysen utgår från Barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalys samt Trafikverkets "Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplanering", publikation 2005:37. Processen följer stegen 1. Förstå situationen, 2. Inventering, 3. Beskrivning, 4. Konsekvensanalys och 5. Prövning av barnets bästa. Därefter finns ett 6:e steg, utvärdering. Det är ännu inte utfört, men kan genomföras av Trafikverket när åtgärderna som föreslås i vägplanen är byggda. För att säkerställa att barnets bästa tillgodoses ska en prövning göras inför varje beslut som berör barn. Här har barnombudsmannens rekommenderade metod för prövning av barnets bästa använts.

En ombyggnation av Centrumvägen påverkar barn och unga i Söråker och därför har det varit viktigt att ta reda på om åtgärderna tar hänsyn till barnets bästa i enlighet med artikel 3 i barnkonventionen. I slutet av mars år 2022 genomförde Trafikverket en barn- och ungdomsdialog med elever från Ala skola i årskurserna 6 och 9. I dialogen berättade barnen om sin skolväg, fritidssysselsättningar och betydande målpunkter i Söråker. Barnen fick även diskutera säkra trafikmiljöer, trygg vägutformning och projektets föreslagna åtgärder.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Befintlig bebyggelse, målpunkter och verksamheter

Söråker är en tätort i den norra delen av Timrå kommun. I Söråker bor cirka 2 400 personer (2015-12-31). Söråker ligger cirka 13 km från Timrå centrum och 27 km från Sundsvall varpå arbetspendling till Timrå och Sundsvall sker bland boende i Söråker.

Genom Söråker löper Centrumvägen med bostäder utmed båda sidor. Längs den norra sidan av Centrumvägen finns framför allt flerbostadshus och längs den södra sidan finns både flerbostadshus och enfamiljshus.

Målpunkter är destinationer dit människor söker sig, till exempel en butik, park eller ett bibliotek. De flesta målpunkterna ligger längs den norra sidan av Centrumvägen. Det förekommer även målpunkter på den södra sidan Centrumvägen även om dessa är färre, se figur 13.

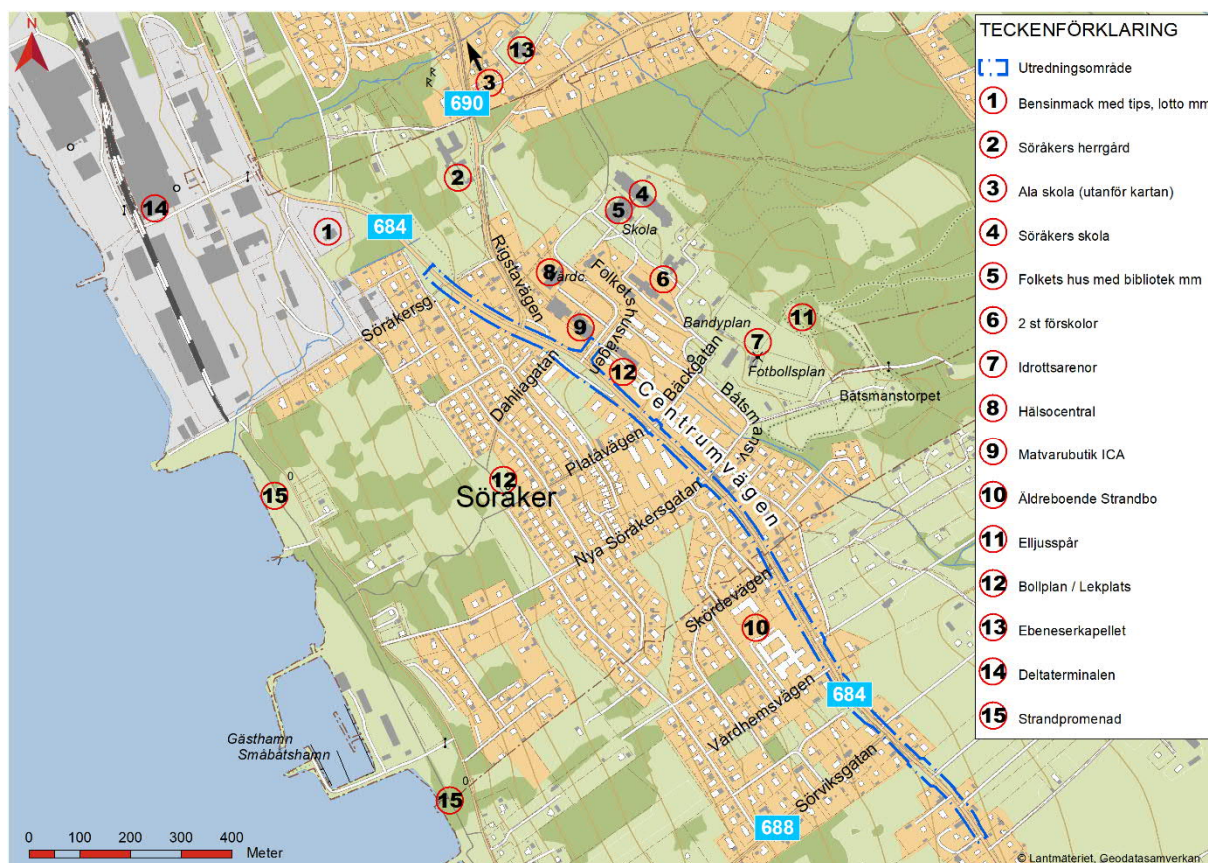
Flest målpunkter finns kring Centrumvägen/Folketshusvägen. Här finns ICA Nära med tillhörande parkering. I nära anslutning till butiken ligger en hälso- och vårdcentral med tandläkare och pastorsexpedition i samma byggnad. Vidare längs Folketshusvägen finns Söråker Folkets hus med bibliotek och restaurang. Samhällets skolor och förskolor utgör viktiga målpunkter. Söråkers skola med årskurser från förskoleklass till årskurs 5 är belägen i den norra delen av centrum i direkt anslutning till Söråker Folkets hus. Strax öster om Söråkers skola finns två förskolor. Öster om tätortens förskolor ligger en idrottsanläggning med fotbollsplan, bandyplan, utegym samt anslutande motionsspår med belysning. I direkt närhet till Centrumvägen kring Bäckgatan 3, är en lekpark belägen.

I den södra delen av samhället finns äldreboendet Strandbo i anslutning till Centrumvägen. Längs den södra delen av Centrumvägen finns även ett motionsstråk som kallas strandpromenaden och en iordningsställd lekpark.

Strax utanför utredningsområdet men inom utredningens influensområde ligger bland annat Ala skola med årskurs 6-9. Skolan är belägen norr om centrum längs Rigstavägen. Längs Rigstavägen ligger Söråkers herrgård som är en målpunkt främst för besökare till orten. Längs Rigstavägen ligger även Ebeneserkapellet. Väster om utredningsområdet ligger en bensinstation som utgör en målpunkt.

Ytterligare verksamheter, men som inte redovisas i figuren, är två restauranger i form av pizzerior, båda längs den norra sidan Centrumvägen. Mellan matvarubutiken och vårdcentralen finns en hundaktivitetsarena. Inom Söråker finns även frisörer. Nordväst om utredningsområdet men inom influensområdet ligger Söråkers hamn vid namn Deltaterminalen.

Eftersom en stor andel bostäder ligger på den södra sidan Centrumvägen följer ett behov av att korsas Centrumvägen som en naturlig del i rörelserna, för såväl fotgängare och cyklister som trafikanter i motorfordon.



Figur 13. Måpunkterna inom, samt ett antal viktigare måpunkter i anslutning utanför utredningsområdet.

4.3.2. Kommunala planer

Översiktsplan

Projektet ligger i Timrå kommun och omfattas av översiktsplan (ÖP), antagen 2018-09-21. I översiktsplanen nämns att åtgärder har föreslagits i den regionala transportplanen på Centrumvägen i centrala Söråker och att satsningar ska göras på gång- och cykelvägar. Det nämns särskilt att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter måste förbättras i Söråkers centrum.

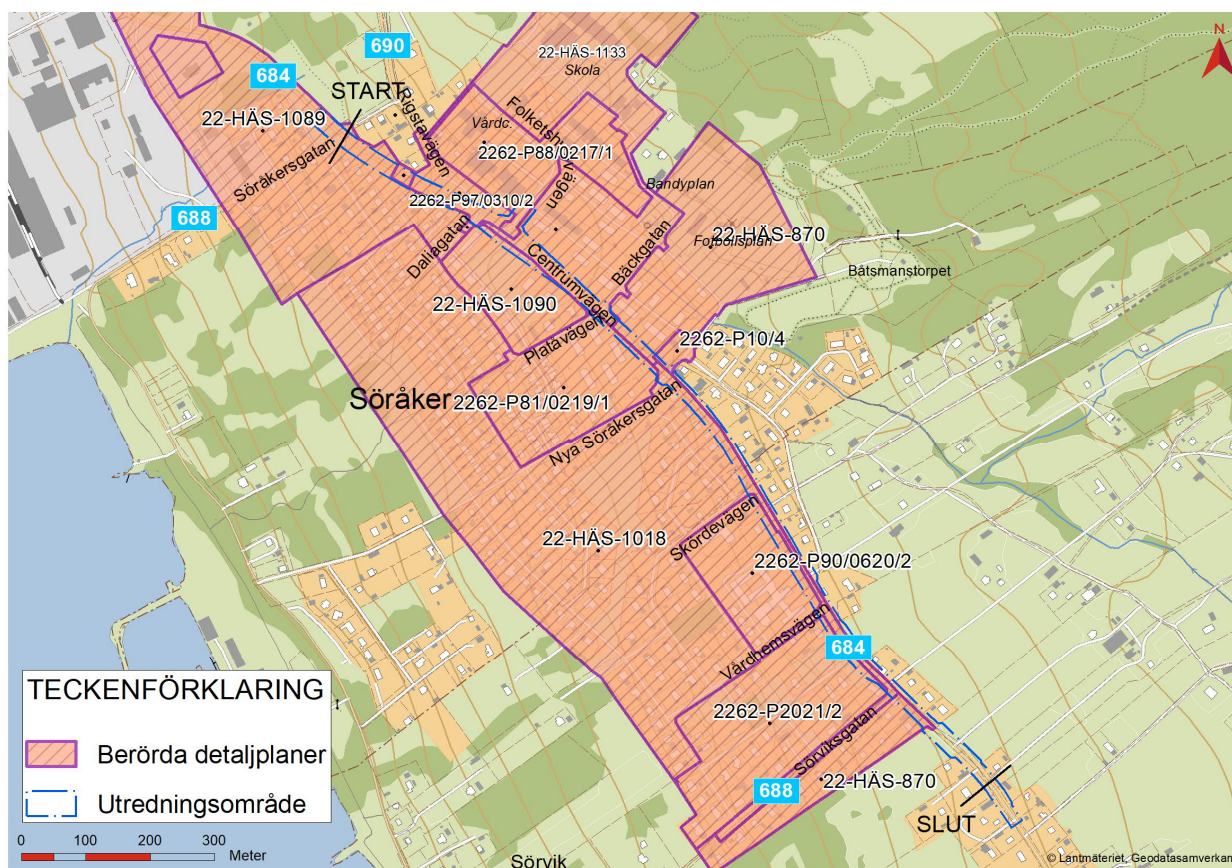
Detaljplaner

Inom projektområdet finns ett flertal identifierade detaljplaner, se Tabell 4 samt Figur 14. Se även kapitel 11.2. Kommunala planer.

Timrå kommun antog 2021-12-07 en ändring av byggnadsplan för Söråker 21:1 med flera, akt 2262-P2022/1. Ändringen gäller byggnadsplan akt 22-HÅS-1090 för bostadsområde som nu ska bebyggas av Timråbo, se även kapitel 2.4.2 Angränsande projekt.

Tabell 4. Planer som berörs av vägplanen.

Plantyp	Namn	Aktnr.	Laga kraft
Byggnadsplan	Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan Söråker 5:11 m.fl. och Rågsta 21:4 m.fl.	22-HÅS-1089	1971-09-08
Stadsplan	Förslag till stadsplan för Söråker 22:1, 30:1 m.fl.	22-HÅS-1133	1973-09-27
Detaljplan	Ändring av stadsplan för Söråkers centrum (Söråker 30:40 m.fl.)	2262-P88/0217/1	1988-03-16
Detaljplan	Detaljplan för Söråker 22:7 m.fl.	2262-P97/0310/2	1997-06-12
Byggnadsplan	Förslag till byggnadsplan för Söråkers samhälle.	22-HÅS-870	1961-09-19
Detaljplan	Detaljplan för "Gamla Brandstation i Söråker" vid Centrumvägen samt upphävande av delar av detaljplaner.	2262-P10/4	2009-11-10
Stadsplan	Förslag till stadsplan för Söråker 2:70 m.fl.	2262-P81/0219/1	1981-05-06
Byggnadsplan	Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Söråker 1:2 m.fl.	22-HÅS-1018	1968-09-13
Detaljplan	Ändring av detaljplan Strandbo, Strand 5:120 m.fl.	2262-P90/0620/2	1991-02-08
Detaljplan	Ändring av detaljplan för ny villabebyggelse i Söråker intill Sörviksgatan.	2262-P2021/2	2021-07-05



Figur 14. Karta med berörda detaljplaner.

4.4. Landskap

Söråker omfattas av landskapstypen böljande mosaiklandskap men gränsar mot dalgångslandskapet längs Indalsälven enligt den indelning som redovisas i "Landskapskaraktärsanalys för Västernorrland" (TRV 2015:159). Mosaiklandskapet saknar till skillnad från dalgångslandskapet tydliga riktningar. Inom landskapstypen växlar istället sammanhållna jordbruksbygder med skogsdominerade områden och berg, vilket skapar den mosaikartade prägeln. Bebyggelsen är i regel lokaliserad i gränsen mot skogsmarken eller på moränhöjder.

Söråker är beläget på en jämn sluttning ned mot Klingerfjärden och från stora delar av samhället finns det utblickar över Klingerfjärden, vilket bidrar till landskapets upplevelsevärden. Norr och öster om Söråker vidtar större skogsområden och mot söder ansluter samhället mot ett öppet jordbrukslandskap. Den äldre bebyggelsestrukturen från jordbrukssamhället är tydliga längs landsvägen framförallt i den södra delen där många äldre byggnader finns. Sågverket och massatillverkningen har också satt sina spår i bebyggelsen. Detta är mest tydligt längs Sörviksgatan och Söråkergratan samt i anslutning till Strandviks såg. Stads-/landskapsbilden i Söråker längs sträckan präglas framförallt av den småskaliga bebyggelsen.

4.4.1. Landskapsanalys

I den utförda landskapsanalysen har fem huvudsakliga karaktärsområden identifierats i anslutning till utredningsområdet, se figur 15. Längst norrut vid sträckans början finns ett parkområde i anslutning till Söråkers herrgård (1). Området präglas av en parkartad karaktär med uppvuxen trädvegetation i dungar eller större bestånd med gräsytor mellan.

Närmare centrum vidtar villabebyggelse med blandad karaktär med både äldre trähusbebyggelse och modernare villor (2). Framförallt längs Söråkersgatan finns flera äldre byggnader som påminner om sågverksepoken. Villaträdgårdarnas vegetation bidrar till att skapa en viss rumslighet och ett lummigt intryck. Längs vissa delar av sträckan avskärmas villabebyggelsen mot vägen av häckar eller trädridåer som även bidrar till vägrummets rumslighet.

Söråker centrum är anlagt på 1960-talet och bebyggelsen är präglad av den tidens byggnadsideal med stora lådformade byggnader (3). Bebyggelsen närmast Centrumvägen domineras av två varuhallar varav den ena innehåller ICA-butik, hälsocentral och returstation. Området mellan varuhallarna och Centrumvägen utgörs av stora asfaltbelagda parkeringsytor och närmast vägen finns en smal gräsbevuxen grönremsa. De öppna parkeringsytorna och avsaknaden av högre vegetation bidrar till ett öppet och kallt intryck. Området upplevs som otydligt och svårorienterat.

Söder om centrum finns ett bostadsområde med flerbostadshus som är anlagt under samma tidsperiod som centrum (4). Närmast centrum består bebyggelsen av låga tvåvåningshus med platta tak och putsade fasader och med stora balkongpartier. Kulörerna går i vitt eller gult. Längre österut består husen av längor med tvåvåningshus med sadeltak. På den södra sidan av Centrumvägen är husen byggda som suterränghus. Friytorna kring husen är väl tilltagna och består till större delen av öppna gräsytor med enstaka träd eller mindre grupper av träd. Området ger ett öppet intryck.

Längst söderut ansluter bebyggelsen i Söråker mot ett öppet odlingslandskap vid Strand (5). Bebyggelsen har en blandad karaktär med modernare villabebyggelse blandat med äldre mangårdsbyggnader och andra byggnader kopplade till jordbruket. Villaträdgårdarnas vegetation ger området en lummig karaktär. I anslutning till gaturummet förekommer på flera ställen längs sträckan äldre solitärträd av tall och gran. Dessa utgör viktiga karaktärskapande element och är värdefulla för landskapsbilden. På delar av sträckan förekommer även trädrader med björk. I anslutning till Larsbovägen finns en allé med fem skogsekar. Allén omfattas av det generella biotopskyddet. Trädraderna bidrar till att tydliggöra vägrummets rumslighet och orienterbarhet samt tillför skönhets- och upplevelsevärden. Ädellövträd i form av skogsek är ovanligt i området, vilket också bidrar till de

landskapliga värdena. Öppna utblickar finns på flera ställen över Klingerfjärden samt över odlingslandskapet.

Vägrummet upplevs idag som otydligt, odefinierat och svårorienterat. I synnerhet i anslutning till centrum där rummet präglas av stora öppna parkeringsytor i anslutning till varuhallarna och där rörelsestråken är otydliga.



Figur 15. Karta med karaktärsområden.

4.4.2. Rörelsestråk och barriärer

Rörelsestråk omfattar sammanhängande gator eller gång- och cykelvägar där flest människor rör sig. Där större stråk korsar varandra bildas noder. Dessa punkter är strategiska platser som människor har som utgångspunkter när de rör sig på platsen. Stråken knyter samman viktiga målpunkter, se kapitel 4.3.1 Befintlig bebyggelse, målpunkter [...] för beskrivning av målpunkterna. I Söråker utgör centrum en huvudnod och tätortens målpunkter ligger i huvudsak längs den norra delen av Centrumvägen.

Tre huvudsakliga rörelsestråk kan urskiljas, se figur 16. "Centrumstråket" som sträcker sig längs Centrumvägen genom hela samhället och knyter samman målpunkterna längs sträckan. "Tvärstråket" som förbinder Söråkers skola och förskola och Folkets hus med centrum och bostadsområdena och strandpromenaden på den södra sidan av Centrumvägen. Slutligen det "historiska stråket" som förbinder kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljöer längs Söråkersgatan och Duvedsvägen. Det historiska stråket sträcker sig från strandpromenaden längs Söråkersgatan och vidare förbi Söråker herrgård och kulturmiljöerna längs Duvedsvägen. I stråkets förlängning längs Rigstavägen finns också Ala skola. Rörelsestråken är i dagsläget otydliga och det är svårt att orientera sig till målpunkterna.

Centrumvägen utgör en tydlig fysisk barriär som skär rätt genom samhället och bidrar till att minska kontakten mellan Söråker centrum på den östra sidan och bostadsområdena och strandområdet på den västra sidan. Centrumvägen utgör en fysisk barriär framförallt för de oskyddade trafikanterna.

Barriäreffekterna förstärks av att det saknas passager där behov av dem finns. Dessutom är befintliga övergångsställen otydligt markerade och saknar tillgänghetsanpassning. En ytterligare faktor som förstärker vägens barriärverkan är att Centrumvägen trafikeras av tung trafik.



Figur 16. Tre identifierade rörelsestråk inom utredningsområdet. Dessa är i dagsläget otydliga och svåra att orientera sig inom.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Buller

Planerade infrastrukturåtgärder är begränsade i omfattning och leder inte till ökat trafikbuller längs sträckan. Denna plan tillhör därmed åtgärdskategori befintlig miljö. Inom projektet "Nationella åtgärdsprogrammet för buller" där Trafikverket utreder bulleråtgärder längs infrastrukturer som ännu inte byggts om (se kapitel 2.4.3. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller), har tidigare ett fåtal byggnader bedömts få bullernivåer överskridande åtgärdsnivåer för buller. Att en fastighet är bullerberörd innebär inte att fastigheten behöver en åtgärd eftersom detta utvärderas först när åtgärdsnivåer överskrids. Se punkter nedanför för en specificering av vilka ljudnivåer som krävs för att en fastighet ska definieras som bullerberörd eller som en fastighet med åtgärdsbehov. Projektet har valt att sätta prognosåret till 2028 som bedöms vara året då projektet är färdigt. Bedömningen av fastigheter med åtgärdsbehov utgår från ett schablonvärde för ljudisoleringsegenskaper på fasader. Bedömningen av buller utgår i denna utredning från dessa parametrar:

Bullerberörda är sådana bostäder som överskrider följande riktvärden i enlighet med infrastrukturpropositionen 1996/96:53:

- Bostäder med ekvivalent ljudnivå vid fasad över 55 dBA.

- Bostäder där ekvivalent ljudnivå över 30 dBA och/eller maximal ljudnivå över 45 dBA inomhus.
- Uteplatser med ekvivalent ljudnivå över 55 dBA och/eller maximal ljudnivå över 70 dBA.

Åtgärds-kategorin styr vid vilken ljudnivå Trafikverket överväger bullerskyddsåtgärder. För befintlig miljö övervägs bullerskyddsåtgärder i följande fall:

- Bostäder där ekvivalent ljudnivå inomhus överskrider 40 dBA eller 55 dBA maximal ljudnivå. Med antagandet att en fasad dämpar 25 dB ger det att åtgärder övervägs när ekvivalent ljudnivå vid fasad är över 65 dBA eller den maximala ljudnivån är 80 dBA vid fasad. Åtgärder övervägs även där ekvivalent ljudnivå är över 65 dBA vid uteplatser.

Längs aktuell vägsträcka finns ett befintligt bullerskydd i form av ett lägre bullerplank som är cirka 150 meter långt och 1,25 meter högt, vilket är beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan, se figur 17.



Figur 17. Befintligt bullerplank som finns beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan.

4.5.2. Riksintressen och skyddade områden

Klingerfjärden, sydväst om aktuell vägsträcka, omfattas av riksintresse för yrkesfiske kust enligt miljöbalken 3 kap 5 §. Indalsälvens delta, norr om Klingerfjärden, omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt miljöbalken 3 kap 6 §. Söder om Söråker, från Strandvik och söderut, finns också ett område som omfattas av riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

Inget Natura 2000-område eller naturreservat berörs av vägplanen.

En trädinventering har genomförts under juni 2021 som visar att det inte finns några äldre träd längs med sträckan som uppfyller Naturvårdsverkets definition på särskilt skyddsvärda träd. Allén av fem skogsekar vid korsningen till Larsbovägen, se figur 18, bedöms uppfylla kriterierna för att omfattas av generellt biotopskydd eftersom den är äldre än 30 år och består av 5 träd. Allén bedöms däremot inte inneha ett högt värde för den biologiska mångfalden på platsen eftersom det finns gott om träd av olika arter i området. Syftet med lagstiftningen för det generella biotopskyddet är att fånga in värdefulla biotoper med gamla träd i öppna helåkersbygder och inte inne i tätorter som i detta fall. Skogsek, som allén består av, är dessutom inte en del av den naturliga floran i denna del av Sverige. Att träden består av ädellöv i form av skogsek som är ett relativt ovanligt trädslag på platsen bidrar däremot till dess stora landskapliga värden, se kapitel 4.4.1 Landskapsanalys.



Figur 18. Allé på södra sidan av Centrumvägen, vid korsningen till Larsbovägen,

4.5.3. Naturmiljö

Området är tätbebyggt och vägens sidoområden utgörs främst av villatradgårdar eller centrumnära bebyggelse. Kortare sträckor utgörs av jordbruksmark. Längs vägen finns utöver flera mindre alléer även flertalet större träd. En allé bedöms uppfylla kriterierna för generellt biotopskydd, se kapitel 4.5.2 Riksintressen och skyddade områden. Området saknar i övrigt kända naturvärden.

Parkslide har observerats cirka 400 meter söder om vägplanens södra ände enligt artportalen. Ingen parkslide har påträffats i vägplanområdet i samband med inventeringen av invasiva arter som genomfördes under juni år 2021. Vid inventeringen noterades riklig förekomst av blomsterlupiner i den norra delen av vägområdet (cirka 500 meter) och en förekomst av vresros på sträckan mellan Daliagatan och Centrumvägen 23. I artportalen har flera fåglar observerats i vägplanens närområde. Flera av dem är rödlistade, så som tornseglare, storspov och mindre hackspett. Längs västra delen av sträckan rinner vattendraget Söråkersbäcken, denna går delvis kulverterad och delvis i öppet dike. Söråkersbäcken är inte en registrerad vattenförekomst, men omfattas av strandskydd på fastigheten Söråker 29:1 där det inte finns någon detaljplan. Inom det övriga vägplanområdet gäller inte strandskyddet för bäcken enligt aktuella detaljplaner. Bäcken beskrivs ytterligare i kapitel 4.6.2. Geohydrologi och hydrologi.

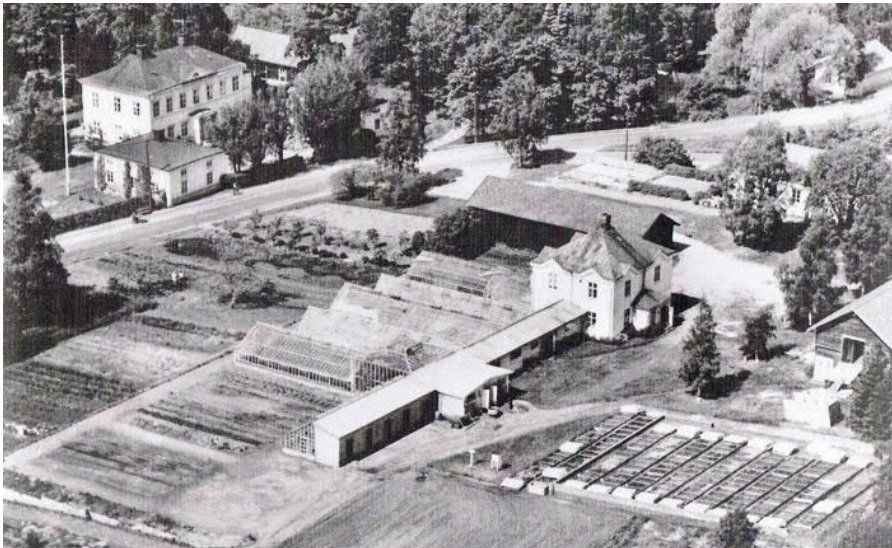
4.5.4. Naturresurser

Ingen skog ligger i eller i anslutning till det berörda vägområdet. En del jordbruksmark omger den aktuella vägsträckan utöver bebyggda områden. Inga täkter berörs av planerad vägplan.

Enligt SGU:s brunnregister finns inga energibrunnar i vägens närområde. Det kan finnas fler brunnar än de som redovisas i arkivet eftersom grävda brunnar sällan finns med i Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) brunnarsarkiv och det kan även finnas bergborrade brunnar som inte rapporterats in.

4.5.5. Kulturmiljö

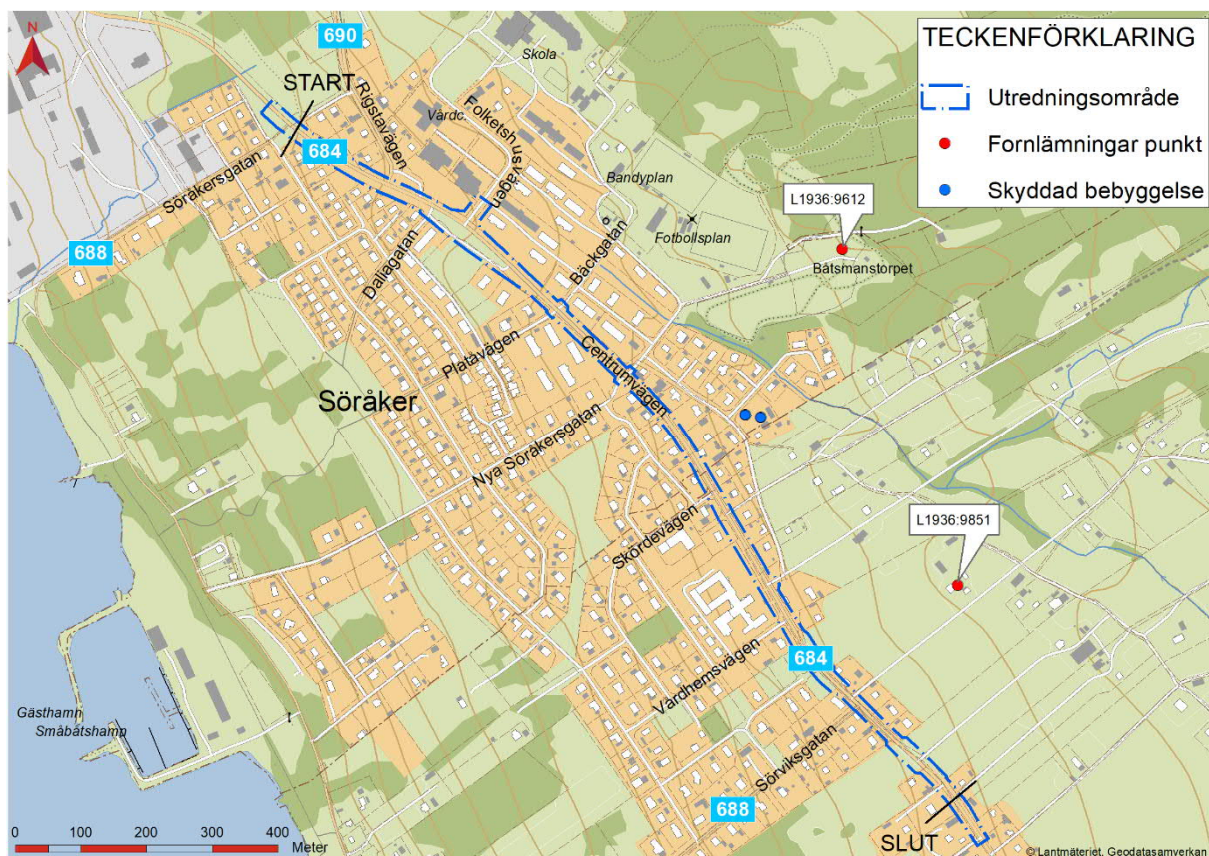
Bebyggelsen i Söråker är blandad och visar på historiken i området, från 1800-talets jordbruksbebyggelse till flerbostadshus från mitten av 1900-talet till de moderna villorna. Flera sågverk har funnits längs Klingerfjärdens östra strand och Söråkers samhälle har växt fram kring dessa och övriga industrier. Till sågverken hörde ofta herrgårdar. Söråkers herrgård, uppförd år 1853, är en av dem som finns bevarade än i dag. Under 1960-talet fanns på samma plats en trädgårdsskola, se figur 19. I dag består herrgården av en hotell- och konferensverksamhet. I parken kring herrgården växer fortfarande många olika typer av ovanliga träd.



Figur 19. Trädgårdsskolan vid Söråkers herrgård. Bild från sorakersherrgard.se.

Inom vägplaneområdet finns inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska värden, se figur 20 för omkringliggande kulturvärden. Båtmanstorpet är en enkelstuga och har ett lokalt identitetsvärde och ett samhällshistoriskt värde. Båtmanstorpen var marinens motsvarighet till arméns soldattorp och härstammar från 1600-talet. Genom att bönderna försåg en båtsman med torp, slapp bönderna i gengäld krigstjänstgöring.

I området kring aktuell vägsträcka finns några få kända lämningar. Vid Båtmanstorpet finns en fyndplats (L1936:9612) där man återfunnit en pilspets i en åker. Lämningen är klassad som övrig kulturhistorisk lämning. Norr om Centrumvägen finns också en fyndplats (L1936:9851) där man återfunnit en järnyxa. Lämningen är klassad som övrig kulturhistorisk lämning.



Figur 20. Kulturvärden som finns i närheten av Söråkers centrum. Inom aktuellt utredningsområde saknas kulturvärden.

Voernese samebys vinterbetesmarker har sin utbredning i området. Ingen påverkan på rennaringen bedöms uppkomma då åtgärderna sker inom bebyggt område och ingen orörd mark kommer att tas i anspråk.

4.5.6. Rekreation och friluftsliv

Söråkers idrottsplats med bandyplan och fotbollsplan ligger cirka 200 meter norr om Centrumvägen, där finns också utegym, boulebana och skidspår. Rakt söderut, cirka 250 meter söder om Centrumvägen, finns en lekplats vid det som kallas Röda torget. Söder om lekplatsen finns ett grönområde som leder ned till strandpromenaden. Den 3 km långa strandpromenaden för gång- och cykeltrafik i Söråker färdigställdes år 2012, och sköts av Timrå kommun. Där finns grillplatser och rastmöbler. Parkering för strandpromenaden finns vid småbåtshamnen. Platserna för rekreation och friluftsliv framgår i figur 13.

Vid Gasabäck, sydost om centrala Söråker ligger Fågelsångens naturreservat. Reservatet är 55 ha stort och består främst av lövskog och öppna betesmarker. Åstöns naturreservat är 395 ha stort och ligger på Åstöns södra ände. Naturreservatet är välbesökt, och bidrar till en del genomfartstrafik genom Söråker via Centrumvägen, se figur 21 för naturreservatens lokaliseringar.



Figur 21. Naturreservaten som finns omkring projektet.

4.5.7. Förorenad mark

Vid bedömning av föroreningsituationen har hänsyn tagits till Naturvårdsverkets generella riktvärden för mark (Naturvårdsverket år 2009). En jämförelse av påvisade halter har även gjorts mot Naturvårdsverkets nivåer för så kallad mindre än ringa risk, som anges i Naturvårdsverkets handbok om återvinning av avfall i anläggningsarbeten (Naturvårdsverket 2010).

Den planerade markanvändningen i objektet bedöms kunna hänföras till så kallad mindre känslig markanvändning eftersom marken kommer användas som vägområde. Riktvärdena för mindre känslig markanvändning används för att klassa massor som kan användas inom åtgärdsområdet. För hantering av massor som inte ska användas inom åtgärdsområdet har riktvärden för så kallad känslig markanvändning använts. Resultaten från utförda undersökningar ger en översiktlig bild av föroreningsituationen och halterna ger en indikation om hur massor bör hanteras i byggskedet.

En översiktlig markmiljöundersökning har utförts i oktober år 2021 och genomfördes i samband med de geotekniska undersökningarna i samrådsunderlagsskedet. Vägdiken provtogs också och provtagningen utfördes enligt Trafikverkets krav på provtagning av vägdikesmassor. Provtagningen inriktades på områden där en förhöjd risk för förorening noterats i markmiljöinventeringen, samt områden där mycket fyllnadsmaterial kan ha använts och där större schakt förväntas i detta projekt.

En hög halt arsenik uppmättes i en provpunkt intill en mekanisk verkstad ungefär i mitten av sträckan, vid kompletterande provtagning på platsen kunde inga arsenikhalter över riktvärdet för känslig markanvändning påvisas. En bariumhalt över riktvärdet för mindre känslig markanvändning påträffades i utredningsområdets västra ände på ett maxdjup av 0,4 meter. Eftersom barium förekommer naturligt i höga halter mot Alnön och den uppmätta halten inte bedöms utgöra någon risk för grundvatten, ytvatten eller människors hälsa föreslås att massorna kring punkten återanvänds ovanför grundvattnenytan inom samma område.

En kompletterande provtagning genomfördes i samrådshandlingsskedet i mars år 2022 för att ytterligare undersöka den påträffade höga halten barium och eventuell förekomst av bekämpningsmedel vid den f.d. plantskolan, också belägen i utredningsområdets västra ände. Dessutom utfördes en förtätning av tidigare provtagning för att ligga till grund för masshanteringen.

Nivån för mindre än ringa risk överskreds avseende PAH (polyaromatiska kolväten) för två prover och bly för tre prover längs sträckan, i en av dessa överskreds nivån även för kadmium. I ett prov från vägens sidoområde på den östra halvan av sträckningen har PAH strax över riktvärdet för känslig markanvändning uppmätts. Ett prov från västra änden analyserades med avseende på bekämpningsmedel, men inga halter påvisades

I samband med att vägtekniska provtagningar genomfördes, se kapitel 4.1.1. Vägtekniska förutsättningar, testades samtliga punkter (sju stycken) med asfaltindikatorspray. Dessa punkter visade inget spår av tjära i asfalten. För ytterligare verifiering skickades två av proven även in för labanalys, inte heller där påvisades PAH i asfalten.

Vid de genomförda markmiljöundersökningarna har ingen förorening påträffats som bedöms kräva en specifik saneringsåtgärd utanför den tekniska schakten. Med undantag av barium- och arsenikhalten beskrivna ovan så underskrider alla övriga analyserade halter riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Inom projektet finns behov av massor för att bygga upp gång- och cykelvägen på vissa sträckor och massorna längs sträckan bedöms ur ett markmiljöperspektiv att vara lämpliga att använda för detta ändamål.

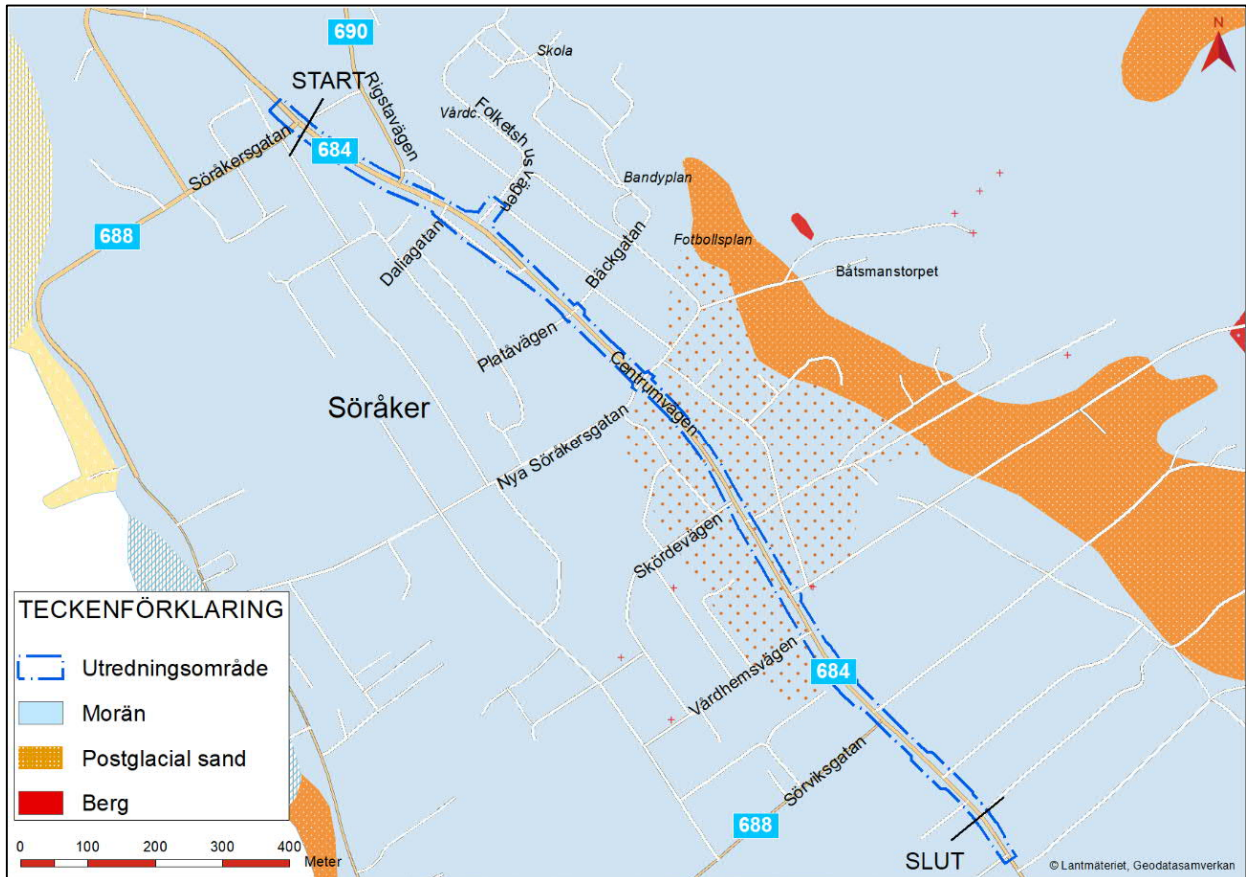
4.5.8. Klimat och risker

Anläggande av gång- och cykelvägar främjar möjligheten till att använda hållbara transportmedel. Ett gång- och cykelprojekts största klimatpåverkan sker under byggskedet. Projektet har ett mål att reducera utsläpp av växthusgaserna under byggskedet med 30 %. En klimatkalkyl för de planerade åtgärderna har utförts i projektet där val av utformning, materialval och typer av åtgärder utvärderas, se resultat i kapitel 6.3.10 Klimat och risker. Om fler möjliga klimatåtgärder upptäcks i och med framtagande av klimatkalkylen, kan klimatreduktionskravet komma att ökas för framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad samt byggskede.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geotekniska förhållanden

Den naturliga jorden i området kan förväntas bestå morän med ytliga lager av postglacial sand, enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU:s) jordartskarta, se figur 22.



Figur 22. Jordartskarta som visar att morän är den huvudsakliga jordmånen inom utredningsområdet.
(källa: SGU:s karttjänst).

Geotekniska undersökningar har utförts i två omgångar, i syfte att klarlägga geotekniska förhållanden längs sträckan. Längs hela sträckan utgörs översta jordlagret (cirka 1 meter) av i huvudsak siltig sand och sand med materialtyp 2 och 3B. Från cirka 1 meter under markytan består jorden i huvudsak av siltig morän. Fyllningsmaterial i Centrumvägen utgörs av grusig sand och sand. Vägöverbyggnadens tjocklek uppgår till som mest cirka 1,5 meter.

Bergnivån har inte kontrollerats. Baserat på utförda undersökningar är djupet till berg mer än 1 meter på hela sträckan. Enligt SGU:s jorddjupskarta förekommer berg cirka 1-5 meter under markytan.

4.6.2. Geohydrologi och hydrologi

Geohydrologi

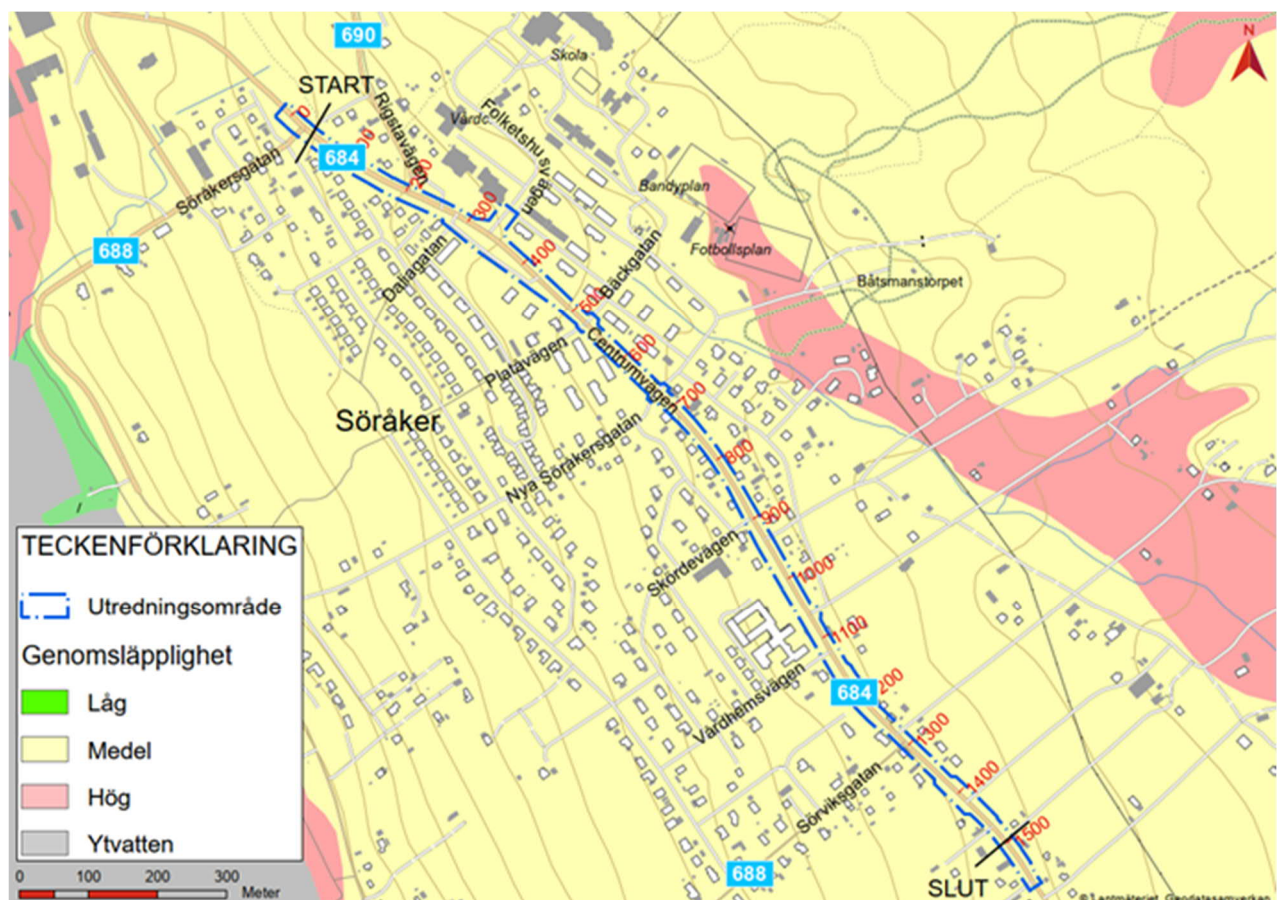
Grundvattenytan inom området har kontrollerats genom installation av fyra grundvattenrör. Enligt utförda mätningar varierar grundvattennivån mellan cirka 0,5-2 meter under markytan. Grundvattenmätning bör utföras under längre tid för att visa årstidsvariation. Grundvattennivåerna förväntas variera med årstid och nederbördsförhållandena.

Hydrologi

Den befintliga avvattningen inom området, det vill säga vattnets naturliga väg genom landskapet, sker idag mestadels till diken, mot sidområden och till dagvattenbrunnar kopplade till ledningssystem. Avvattningen har i dag problem med att det vid större flöden ansamlas vatten utmed den norra sidan av vägbanan och att vattenansamlingar uppstår i svackor mellan brunnarna. Problemet med avvattningen och de vattenansamlingar som uppstår behöver utredas vidare. Det finns en indikation på att det i samband med regn kan komma ytliga vattenmängder från områden utanför utredningsområdet och som rinner ut på Centrumvägen. Detta behöver ses över av projektet eftersom den eventuellt ökade vattenmängden kan bidra till att ett högre dagvattenflöde måste hanteras i kommande åtgärdsförslag. Centrumvägen och gångbanan avvattnas via trummor, brunnar och diken. Söråker har inget separat dagvattensystem för omhändertagande av dagvatten. Dagvatten som uppsamlas i befintliga dagvattenbrunnar, bortleds via ledning till intilliggande dike eller till spillvattenledning inom det kommunala avloppssystemet.

Parallellt med Centrumvägen rinner Söråkersbäcken via en nedgrävd kulvert. Under mars 2022 filmades kulverten och det konstaterades att dagvattenledningar ansluter mot kulverten. Det är i dagsläget inte fastställt exakt position eller på vilket djup kulverten ligger (med undantag för en tillsynsbrunn). Tillsynsbrunnen som är ansluten till kulverten mättes in under våren 2023 och det visade sig att MSVA:s (MittSverige Vatten & Avfall) ledningsunderlag för kulverten stämmer överens med de inmätta positionerna för tillsynsbrunnen. Kulverten ligger således inom föreslaget vägområde och utgör behov av hantering under byggtid.

Marken där den nya vägen planeras att breddas utgörs av jordtyper med medelhög genomsläpplighet. Enligt SGU är genomsläppligheten inom utredningsområdet generellt medelhög, se figur 23.



Figur 23. Genomsläpplighetskarta som visar att genomsläppligheten inom utredningsområdet är medelhög. (källa: SGU:s karttjänst).

Ytvattenförekomster

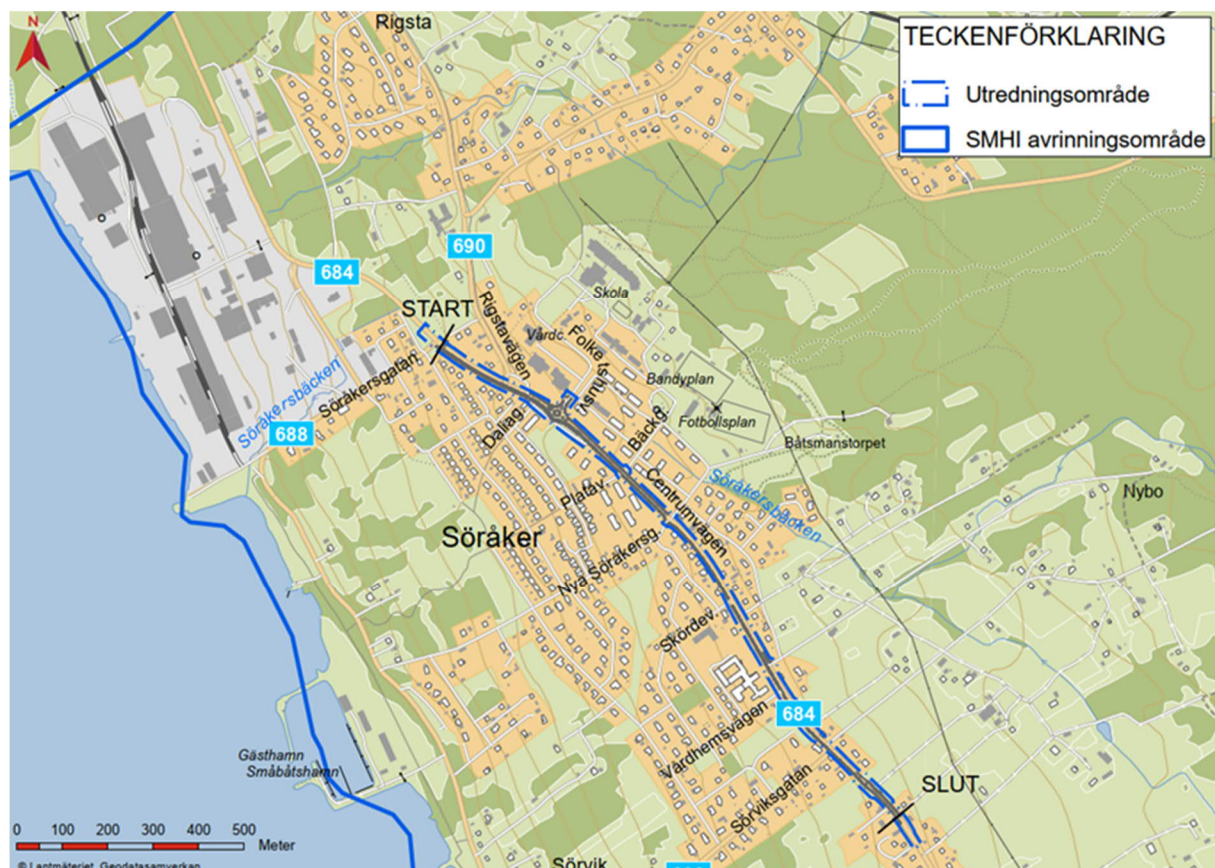
För att kvalitativt kunna bedöma påverkan på både ytvatten- och grundvattenrecipienter från vägdragvattnet används de miljökvalitetsnormer (MKN) som tagits fram av vattenmyndigheterna inom ramen för vattenförvaltningen. De syftar till att vi ska uppnå en långsiktig hållbar förvaltning av våra vattenresurser vad gäller ekologisk och kemisk status, MKN och dess syfte beskrivs mer ingående under kapitel 8.3 Miljökvalitetsnormer.

Utredningsområdet ligger inom Klingerfjärdens avrinningsområde som innefattas av beslutande miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen (2004:660), se tabell 5 och figur 24.

I anslutning till området finns vattendraget Söråkersbäcken som delvis är kulverterad utmed norra sidan av Centrumvägen. Söder om parkeringen vid ICA går bäcken i öppet dike och korsar sedan Centrumvägen väster om det aktuella vägområdet. Söråkersbäcken avrinner slutligen mot Klingerfjärden och är inte en registrerad vattenförekomst.

Tabell 5. Ytvattenförekomsten och dess status enligt VISS (VattenInformationsSystem för Sverige).

Ytvatten	Registrerad vattenförekomst	Aktuell status	Kvalitetskrav enligt MKN	Undantag
Klingerfjärden (SE622860-173000)	Ja	2021: Måttlig ekologisk status 2021: Ej god kemisk status	2027: God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus	Undantag – mindre stränga krav: Bromerad difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar.



Figur 24. Avrinningsområde för aktuell sträcka.

4.6.3. Belysning och ledningar

Vägbelysning

Befintlig vägbelysningsanläggning finns längs Centrumvägen inom hela vägplanens sträckning. Belysningen består i huvudsak av armaturer med högtrycksnatriumljuskällor monterade på oeftergivliga (ger inte vika vid eventuell påkörning) stålstolpar samt ett fåtal trästolpar. Belysningsanläggningarna matas och styrs från tre separata elcentraler placerade efter sträckan. EON är elleverantör och ombesörjer matning av elcentralerna. Elcentraler, belysningsstolpar och ledningarna mellan dessa ägs av Trafikverket.

Korsande vägar har vägbelysning med annan anläggningsägare, Timrå kommun, som måste kontaktas för samordning.

Ledningar

Flertalet ledningar finns inom området. På de ställen befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet för planerad sträckning behöver de exakta lägena utredas. Eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar kommer att genomföras i samråd med ledningsägarna. Nedanstående ledningar som finns inom utredningsområdet.

Vatten och avloppsledningar

MittSverige Vatten & Avfall ansvarar för vatten- och avloppsnätet. Korsande och längsgående spill- och vattenledningar finns längs hela sträckan och inom området för den planerade gång-och cykelvägen.

El- och teleledningar

Eon har markledningar, Sundsvall Elnät har fiberledningar vilka förvaltas av Servanet och Skanova har teleledningar.

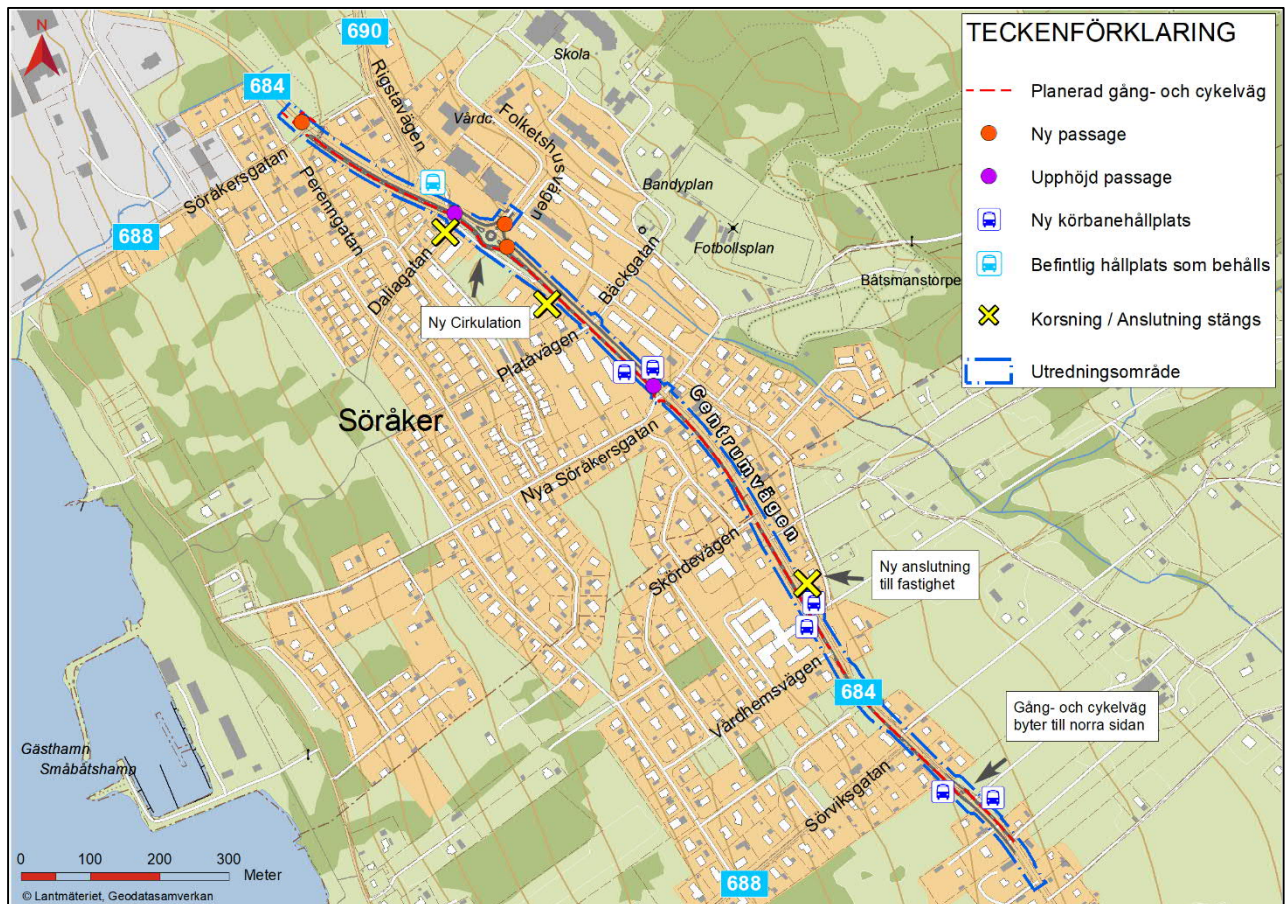
Övriga ledningar

Adven Energilösningar har fjärrvärmeledning som på två ställen korsar Centrumvägen.

Timrå kommun svarar för dagvattennätet. Trafikverket äger de brunnar som är placerade i Centrumvägens körbana.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

Planerade åtgärder med nytt vägområde har markerats på vägplanens plankartor 701C0201-701C0205. Det som redovisas i plankartorna fastställs, se kapitel 11.1.2 Fastställelsehandling och fastställelse. Föreslagna åtgärder redovisas även på illustrationskartor 701T0201-701T0205. Typsektioner redovisas på ritning 701T0401. Figur 25 redovisar översikt över planerade åtgärder utmed sträckan. Angivna sektioner i texten (KM X/XXX) återfinns i plan- och illustrationskartorna enligt ovan.



5.1. Val av lokalisering

Geografiskt avgränsas detta projekt av Centrumvägen mellan Centrumvägen/Söråkersgatan i väster till busshållplatsen Centrumvägen 80 i öster, en sträcka på cirka 1,5 km. Ingen lokaliseringsutredning har gjorts specifikt för sträckan. Gång- och cykelvägen föreslås till största delen lokaliseras utmed den södra sidan av Centrumvägen. Gång och cykelvägen föreslås från projektstart och de första 1,4 km placeras utmed den södra sidan där den därefter förläggas till den norra sidan de sista 100 metrarna.

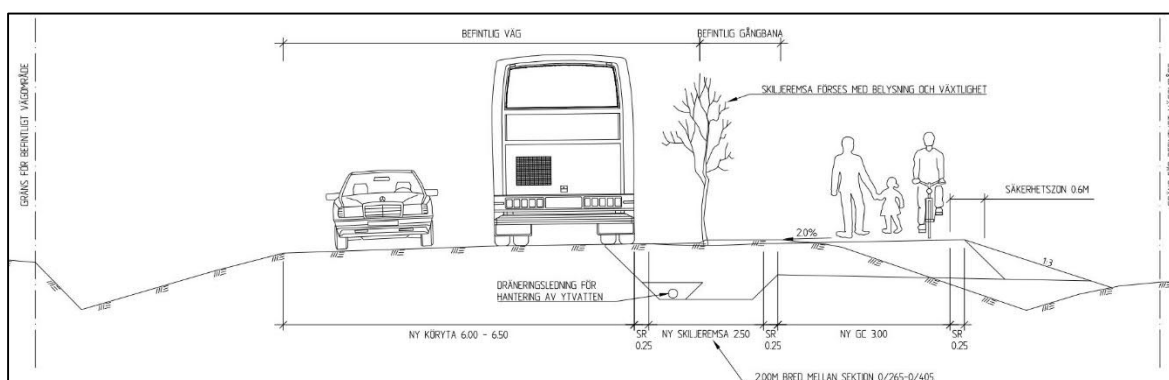
De åtgärder och utformningen av dessa som föreslås i planförslaget framgår i kapitlen nedan. En del bortval har gjorts under arbetets gång. Bortvalen presenteras under kapitel 5.2.9. Alternativ som utretts men valts bort.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Vägutformning

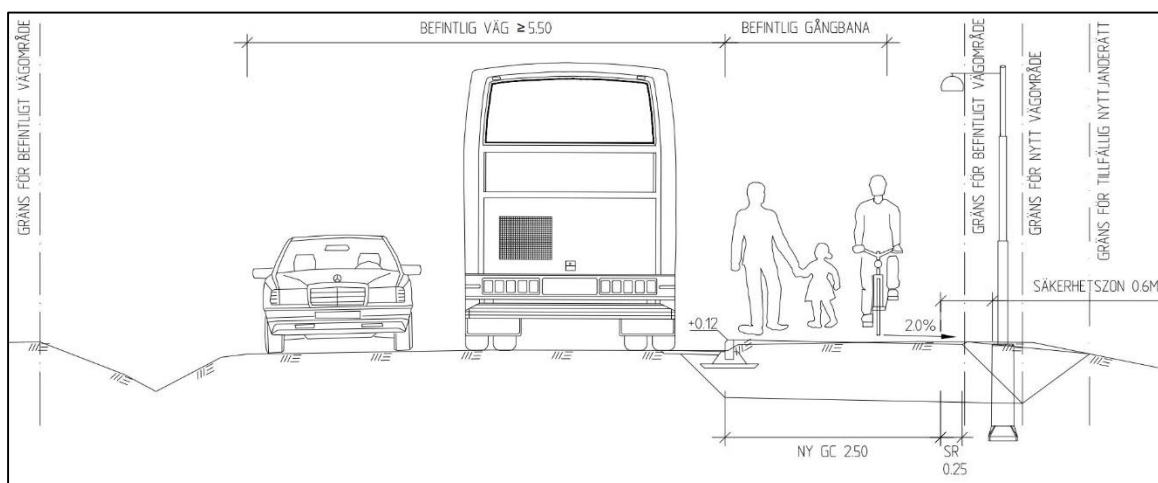
Hastigheten utmed sträckan planeras att sänkas från 50 till 40 km/h. Körbanan planeras bli överlag bli 5,5-6,5 meter bred. Från vägplanens start fram till den föreslagna cirkulationen planeras körbanebredden att minska från 6,5-8,0 meter till 6,0 meter. Öster om cirkulationen fram till Nya Söråkersgatan planeras vägbredden vara 6,0 – 6,5 meter. Resterande sträcka kvarstår befintlig vägbredd på 5,5-6,5 meter.

Gång- och cykelvägens bredd planeras utmed de första 670 metrarna av sträckan, fram till Nya Söråkersgatan, vara 3 meter bred. Resterande sträcka är gång- och cykelvägen 2,5 meter bred, se figur 26. Cirka 400 meter av denna sträcka, från Söråkersgatan till efter cirkulationen, förses gång- och cykelvägen med en grönremsa mot Centrumvägen. Grönresan är 2,5 meter bred fram till Daliagatan där den smalnas av till 2 meter.



Figur 26. Typsektion som visar utformningen av gång- och cykelvägen utmed sträcka med planerad grönremsa. Observera att grönremsan benämns som "NY SKILJEREMSA" i figuren.

Utmed sträckan med grönremsa föreslås ingen kantsten eftersom kantsten hindrar grönremsan från att kunna dränera ytvatten från Centrumvägen. Kantstensseparerad gång- och cykelväg börjar där grönremsan upphör, strax efter cirkulationen, se figur 27. Kantstenshöjden planeras bli 12 cm hög bortsett från infarter till enskilda fastigheter och flerbostadshus där sänkt kantsten föreslås.



Figur 27. Typsektion som visar den huvudsakliga utformningen av gång- och cykelvägen.

Befintliga fickor som idag fungerar som busshållplatser samt parkeringsplatser vid Bäckgatan 1A, Platåvägen 3B och Centrumvägen 71A föreslås rivas och gräsbesås. Dessa ytor föreslås återgå till markägaren.

Vid korsningen Centrumvägen/Sörviksgatan föreslås rivning av en ekonomibygnad inom fastigheten Strand 4:45. Detta då den nya gång- och cykelvägens släntutbredning faller ut över byggnaden. Rivning av fastigheten medför att gång- och cykelvägens minsta bredd på 2,5 meter kan hållas samt förbättrade siktförhållanden i korsningen.

Utmed den norra sidan av Centrumvägen mellan Folketshusvägen och Båtsmansvägen förbättras befintlig gångbana med ny kantsten och beläggning.

5.2.2. Korsningar/anslutningar

Daliagatan föreslås stängas för biltrafik men vara öppen för gång- och cykeltrafikanter som kan ansluta till gång- och cykelvägen längs med Centrumvägen.

I korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen föreslås en ny cirkulation. Cirkulationen utformas för maxhastighet 30 km/h och dimensioneras för att rymma en boggibuss. Innerst i cirkulationen finns en cirkulär yta, rondellen, med en diameter om 10 meter. Inom rondellen möjliggörs utrymme för gestaltungsåtgärder. Utanför rondellen finns en 2 meter bred yta som omger rondellen. Denna yta runt rondellen är överkörningsbar, vilket förbättrar framkomligheten för större fordon såsom bussar och lastbilar samtidigt som ytans upphöjda kant förhindrar att personbilar kan gena i hög hastighet i cirkulationen.

Anslutningsvägar som föreslås stängas

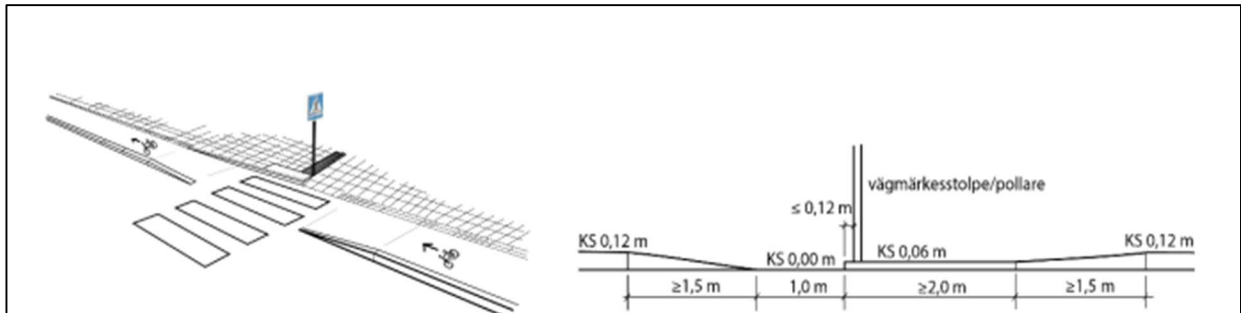
Den östra anslutningen till fastigheten Söråker 30:12 stängs i samband med Timråbos exploatering. Förutom Daliagatan föreslås 2 ytterligare anslutningar att stängas vilka presenteras här nedan tillsammans med motiven för stängning.

Anslutningen till fastighet Strand 5:80 föreslås stängas för att medge plats till planerad busshållplats. Ny anslutning och ersättningsväg till fastigheten föreslås från Grusvägen som löper norr om fastigheten. Anslutning mot Centrumvägen för Strand 1:22 planeras att stängas eftersom fastigheten har en alternativ utfart österut vilket föreslås kan nyttjas.

Stängning av anslutningar motiveras med att en ökad trafiksäkerhet uppnås då både motorfordonstrafik samt oskyddade trafikanter undviker att hamna i konflikt med svängande motorfordonstrafik.

5.2.3. Övergångsställen och Passager

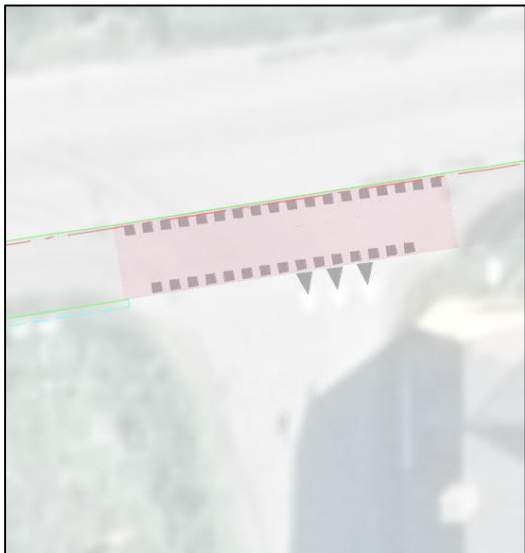
Längs sträckan planeras fler, tydligare och anpassade övergångsställen och passager. Vid övergångsställen har bilister väjningsplikt mot gående vilket de inte har vid passager. Övergångsställen och passager föreslås i närhet av busshållplatser och vid målpunkter främst där behov utretts finnas i samband med platsbesök som genomfördes i maj år 2021 där de oskyddade trafikanternas rörelsemönster studerades. Ett tydligt behov identifierades exempelvis mellan Daliagatan och busshållplats Söråker köpcentrum och anslutningen till Rigstavägen där många fotgängare, utmärkande barn och ungdomar, korsar Centrumvägen. I tabell 6 presenteras föreslagna passager och övergångsställen. Samtliga övergångsställen utformas enligt Vagar och Gators utformning (VGU), se figur 28. Samma princip gäller även för passager, som däremot inte utrustas med målning.



Figur 28. Exempel på utformning av övergångsställe med tvärställt kantstöd och nivåutjämning.

Vid passagerna i början och i slutet av sträckan föreslås körfälten separeras med en refug som är 1,2 meter bred.

Nya Söråkersgatan föreslås förses med övergångsställe med målning. Passager planeras över Platåvägen, Skördevägen, Vårdhemsvägen och Sörviksgatan vilka kommer att markeras med hjälp av asfalt som färgats i någon kontrasterande kulör samt "hajtänder" som påvisar väjningsplikt, se figur 29.



Figur 29. Visar principen vid anslutningsväg där korsande gång-och cykelväg förses med passagemålning, asfalt i kontrasterande kulör samt "hajtänder".

Tabell 6. Föreslagna övergångsställen och passager. För föreslagna placeringar av passager och övergångsställen, se illustrationskartorna 701T0201-701T0205.

Plats	Beskrivning	Kommentar
Nordöst om Söråkersgatan.	Ny passage med refug, strax nordöst om korsning med Söråkersgatan. Koppling mot Rigstavägens förlängning.	Platsbesök i maj 2021 identifierade ett tydligt flöde i närheten av aktuell korsning. Stig i Rigstavägens förlängning bekräftar spår av oskyddade trafikanter
Väster om Daliagatans koppling till Centrumvägen	Nytt upphöjt övergångsställe. Kopplar ihop Daliagatan med Rigstavägen, via busshållplats Söråker köpcentrum.	Platsbesök i maj 2021 identifierade ett tydligt flöde mellan Daliagatan och busshållplats Söråker köpcentrum och anslutningen till Rigstavägen.
Öster om föreslagen cirkulationsplats.	Nytt övergångsställe med refug direkt öster om föreslagen cirkulationsplats. Ersätter befintligt övergångsställe.	Placering ca 8 meter öster om befintligt övergångsställe som ersätts med det nya. Platsbesök i maj 2021 identifierade ett tydligt flöde över befintligt övergångsställe.
Norr om föreslagen cirkulationsplats. Övergångsställe över Folketshusvägen.	Nytt övergångsställe med refug direkt norr om föreslagen cirkulationsplats.	Placering direkt norr om befintligt övergångsställe. Platsbesök i maj 2021 identifierade ett tydligt flöde över Folketshusvägen.
Väster om korsningen med Båtsmansvägen/Nya Söråkersgatan	Nytt upphöjt övergångsställe som ersätter befintligt övergångsställe.	Platsbesök i maj 2021 identifierade ett tydligt flöde med en stor andel barn. Placering anpassad till föreslagen framtida busshållplats.
Vid vårdhemmet Strandbo, väster om korsning med Eriksrovägen.	Ny passage utanför vårdhemmet	Passage. Placering anpassad till föreslagen framtida busshållplats.
Mellan Centrumvägen 65 och Centrumvägen 69, där gång- och cykelvägen byter sida.	Ny passage med refug	Passage med refug.

5.2.4. Busshållplatser

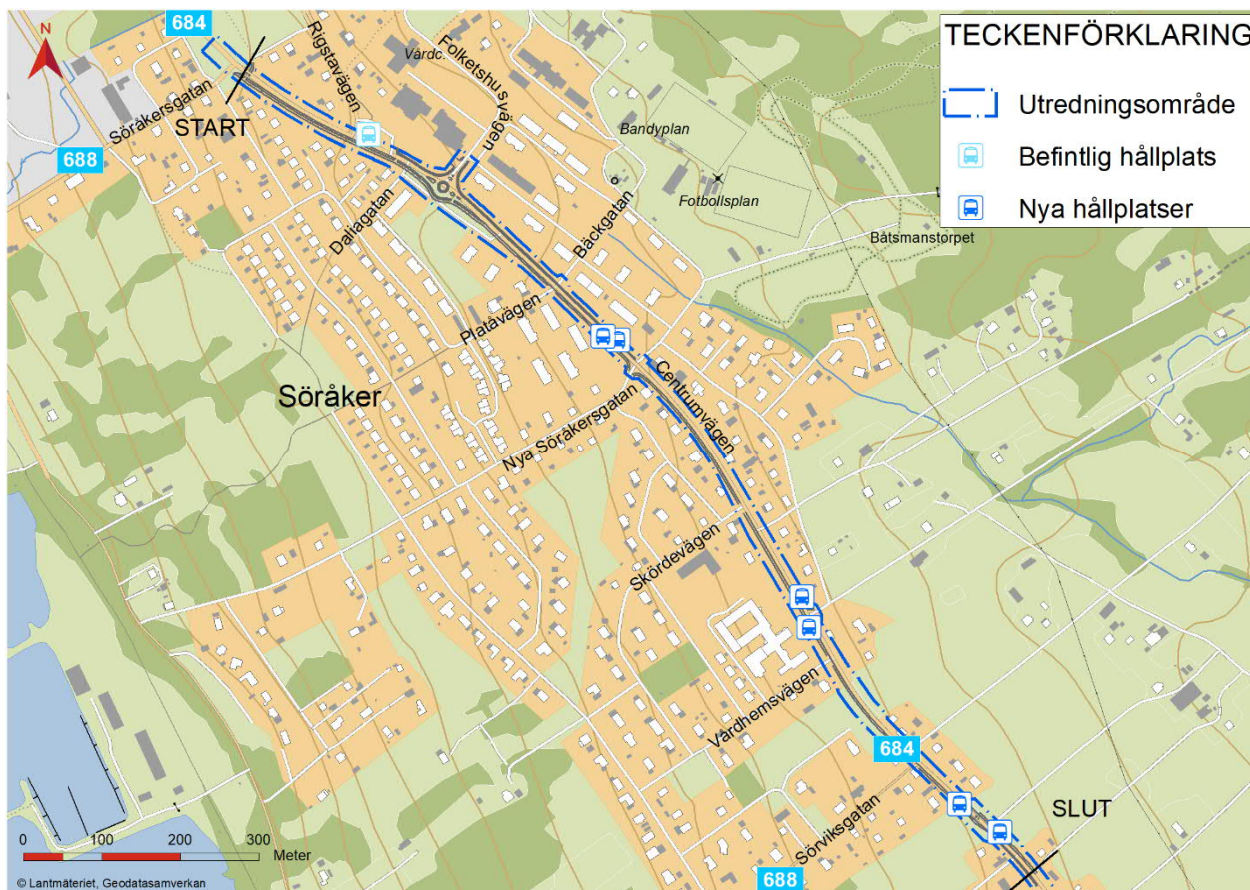
Tre nya hållplatser, med ett hållplatsläge i vardera körriktning föreslås utmed Centrumvägen. Detta innebär att varje hållplats har två hållplatslägen som ligger parvis i förhållande till varandra. Totalt sett innebär detta sex nya hållplatslägen. Dessa hållplatslägen markeras med en skylt för Din Tur.

Ny busshållplats väster om korsningen Centrumvägen/Nya Söråkersgatan föreslås. Placeringen är längs en delsträcka som idag helt saknar busshållplats. I anslutning till denna hållplats föreslås övergångsställe över Centrumvägen (enligt tabell 6).

Ny busshållplats mellan Strandbo och Centrumvägen 52 föreslås. Denna hållplats föreslås ersätta de befintliga busshållplatslägena vid Eriksrovägen och Vårdhemsvägen som idag ligger drygt 100 meter från varandra. I anslutning till denna hållplats föreslås passage över Centrumvägen (enligt tabell 6).

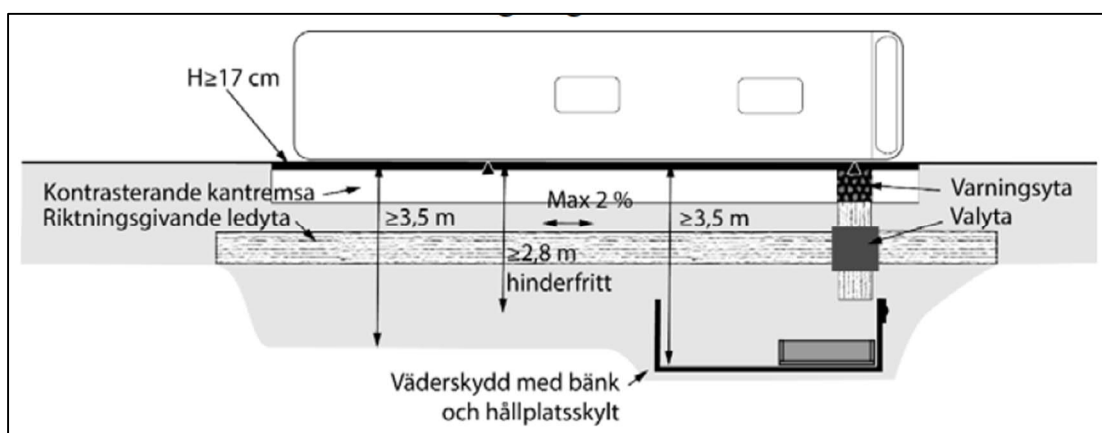
Ny busshållplats planeras vid passage mellan Centrumvägen 65 och Centrumvägen 74, där gång- och cykelvägen byter sida. Denna hållplats föreslås ersätta befintlig hållplats med namn Centrumvägen 80. I anslutning till denna hållplats föreslås passage med refug över Centrumvägen, (enligt tabell 6).

Den enda busshållplats som föreslås kvarstå är busshållplatsen i korsningen mellan Centrumvägen och Rigstavägen, se figur 30.



Figur 30. Befintlig busshållplats vid Söråker köpcenter i den norra delen av vägen samt nya föreslagna busshållplatser i riktning sydöst.

Busshållplatser som föreslås utgörs av typen körbanehållplats. Körbanehållplats innebär att bussen står kvar i körbanan vid av- och påstigning. Utmed den norra sidan av Centrumvägen föreslås hållplatstypen "typ 1" enligt VGU vilken även innefattar väderskydd, se figur 31.



Figur 31. Principskiss över en körbanehållplats (sett ovanifrån). Väderskydd föreslås enbart utmed den norra sidan av Centrumvägen.

5.2.5. Belysning

Centrumvägen inklusive gång- och cykelväg förses med belysning. Belysningen utförs med två typer av belysningsstolpar. Längs den del som har separat gång- och cykelväg med grönremsa används stolpar placerade anpassat till träden i grönremsan med en arm mot vägen och en lägre arm mot gång- och cykelvägen. Längs den del som har kantstensavskild gång- och cykelväg används belysningsstolpar som har en armatur gemensam för väg och gång- och cykelväg. Cirkulationen belyses runt om och planeras även att förses med någon typ av effektbelysning. Effektbelysningen ingår i övrig utsmyckning och ingår inte i Trafikverkets åtagande.

Belysningen matas och styrs från elcentraler placerade längs Centrumvägen.

5.2.6. Avvattning

Gång- och cykelvägen föreslås mestadels luta mot södra sidan om Centrumvägen. Utmed sträckan som föreslagits med grönremsa föreslås i stället gång- och cykelvägen luta mot denna för att möjliggöra omhändertagande av vägdagvatten. Avvattning av gång- och cykelvägen sker därefter via så kallad översilning vilket innebär att vattnet får rinna över gräsbeklädda slänter för att sedan samlas upp för utsläpp till recipient. Dagvatten ska i första hand infiltreras i slänt och dike i direkt anslutning till den yta som vattnet avletts ifrån.

Grönremsa anläggs utan kantstöd för att möjliggöra omhändertagande av vägdagvatten från körbana, gång- och cykelväg samt vägdagvatten från den föreslagna cirkulationsplatsen.

Grönremsan fungerar som en avvattninglösning där vägdagvatten omhändertas via infiltration ner till makadam- och jordmaterial under dikesbotten och som i kombination med växter fördröjer och renar vägdagvatten.

Grönremsan föreslås att anläggas med en dräneringsledning i botten som ansluts till kupolsilsbrunnar. Dagvatten som inte infiltrerats i omgivande mark vid exempelvis höga flöden och kraftiga regn avleds via dräneringsledning till brunn. Bortledning av dagvatten görs via tät ledning som ansluter mot en tillsynsbrunn och slutligen mot befintligt dike vid vägplanens början. Kupolsilsbrunnar förses med sandfång, utan vattenlås och placeras så att drift och underhåll kan genomföras med rimliga insatser.

Den kulvert som leder Söråkersbäcken parallellt med Centrumvägen utgör ett hinder för den planerade cirkulationsplatsen då en tillsynsbrunn tillhörande kulverten utmed korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen behöver anpassas till projekterade marknivåer i cirkulationsplatsen. Brunnen måste justeras i både läge och djup. Åtgärderna planeras genomföras under byggtiden.

5.2.7. Geoteknik och vägteknik

De åtgärder som föreslås i vägplanen bedöms inte ge upphov till några geotekniska åtgärder eftersom de geotekniska förhållandena utgörs av fast undergrund vilket bidrar till tillräcklig stabilitet och att sättningarna bedöms bli små.

Befintlig väg uppfyller bärighetskraven. Inga bärighetshöjande åtgärder i vägen planeras. Vid breddning av gång- och cykelväg bedöms byte av hela gång- och cykelvägens överbyggnad vara nödvändig för att uppnå god standard. En överbyggnadstjocklek på 0,6-1,0 meter för gång- och cykelvägen föreslås. Tjällyften i breddad väg behöver anpassas mot tjällyften i befintlig väg för att minimera risken för sprickor mellan breddad väg och befintlig väg. Detta görs genom att anpassa utskiftningsdjupet och vid behov isolera med skumglas. Kompletterande provtagning i Centrumvägen och befintlig gångbana planeras utföras under våren år 2023 för att erhålla en bättre uppfattning om befintliga förhållanden med avseende på tjällyft.

5.2.8. Gestaltning

Grönremsan bidrar till att skapa ett tryggare och trivsammare gång- och cykelstråk som även kan nyttjas för dagvattenhantering. En trädrad med låga smalkroniga träd föreslås i grönremsan i syfte att uppnå en stadsmässig karaktär. Träd i grönremsan förbättrar också trygghetsupplevelsen för gång- och cykeltrafikanterna samtidigt som de bidrar till rumsligheten i gaturummet och tillför upplevelsevärden. Andra fördelar med träd i gaturummet är att de kan bidra till att minska det öppna, storskaliga intrycket i anslutning till Söråker centrum samt att de kan bidra till hastighetsänkning.

Cirkulationsplatsen inklusive refugytor och rondellytan ska ges en medveten gestaltning som syftar till att skapa en stadsmässig karaktär. Rondellytan ska utformas så att den utgör ett tydligt landmärke som bidrar till orienterbarheten i landskapet.

Rondellytans överkörningsbara del föreslås utformas med storgatsten. Rondellytan utformas lätt upphöjd för att tydliggöra rondellytan ytterligare.

Rondellytan ges en enkel och tydlig gestaltning med mjuka former och en grön karaktär. Låga vegetationsmattor med tåliga växter till exempel sedumarter och grönländsk fingerört kan användas som en stomme och sammanbindande element i ytorna. Dessa kan kompletteras med mindre vegetationsytor med medelhöga buskar samt enstaka högre solitärbuskar i syfte att skapa en god rumslighet.

Effektbelysning kan bidra till att förstärka karaktären och bidra till att rondellen blir ett tydligt landmärke även kvällstid.

De målade övergångsställena i anslutning till cirkulationen samt Daliagatan och Nya Söråkersgatan föreslås utföras med asfalt i kontrasterande kulör för att uppnå ytterligare tydlighet, dämpa hastigheten och öka trafiksäkerheten. Samma princip, samt i kombination med hjärtänder, tillämpas där gång- och cykelvägen korsar anslutande vägar längs sträckan.

5.2.9. Alternativ som utretts men valts bort

Här nedan presenteras de alternativ som utretts inom vägplanen men som valts bort samt motiven till dessa bortval:

Gång- och cykelväg utmed den norra sidan av Centrumvägen: Att anlägga en gång- och cykelväg utmed den norra sidan har studerats och valts bort eftersom en lokalisering utmed den södra sidan ansågs mer fördelaktig. I valet av lokalisering har motiven bestått av den höga andelen boende utmed den södra sidan. Grunden i föreslagen lokalisering innebär att förlägga gång- och cykelvägen i befintligt läge så långt som möjligt för att undvika omgivningspåverkan.

En lokalisering utmed den södra sidan medför mindre påverkan på närliggande fastigheter samt lägre investeringskostnad. En placering av gång- och cykelvägen utmed samma sida som dess huvudsakliga befintliga placering medför att det blir enklare och mer ekonomisk lösning eftersom det inom området finns mer utrymme utmed den södra sidan samt att det är enklare att utföra breddning än att anlägga helt nytt utmed obruten mark. Avvattningstekniskt är det även mer lämpligt att lägga gång- och cykelvägen utmed den södra sidan eftersom den norra sidan består av fullvärdiga diken som skulle behöva ersättas med en omfattande dräneringslösning för att hantera avvattningen utan att ta för mycket mark i anspråk.

Gång- och cykelväg med en enhetlig bredd av 3 meter: I samrådsunderlaget föreslogs gång- och cykelvägen anläggas med en enhetlig bredd på 3 meter och att 2,5 meter skulle föreslås enbart utmed vissa platser (på grund av bland annat platsbrist). På grund av behovet av att minska påverkan på befintlig allé (se information nedan) samt bullerplank har bredden utmed dessa platser minskats till 2,5 meter. Eftersom gång- och cykelvägens bredder (sektioner) inte ska bli varierande utmed sträckan är nu den huvudsakliga bredden på gång- och cykelvägen 2,5 meter.

Gång och cykelvägens bredd och lokalisering utmed sträckan förbi allén: Gång- och cykelvägen föreslogs tidigare att vara 3 meter bred utmed allén. Men, för att försöka undvika påverkan på allén i så stor utsträckning som möjligt har bredden minskats till 2,5 meter utmed denna sträcka. Detta har även föreslagits efter samråd med länsstyrelsen. Att utforma gång- och cykelvägen 2,5 meter bred utmed sträckan leder även till en mer sammanhållen sektion, där den nu är 3 meter bred enbart de första 500 meter i början av sträckan.

Att anlägga gång- och cykelvägen ännu smalare än 2,5 meter förbi allén har bedömts olämpligt eftersom det skulle medföra att det blir svårt att mötas utmed gång- och cykelvägen och samtidigt bidra till ökad risk för kollisioner mellan cyklister och gående. Det bidrar i sin tur till negativa effekter gällande projektets syften som avser ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Alternativet att byta sida på gång- och cykelvägen utmed allén har undersökts, men valts bort eftersom det medför anläggande av ytterligare två passager för oskyddade trafikanter. Det bidrar i sin tur till negativa effekter gällande projektets syfte att öka trafiksäkerheten.

Gång-, Cykel- och Mopedväg (GCM): I samrådsunderlaget presenterades förslag på GCM-väg, som innebär en gång- och cykelväg där fotgängare, cyklister och mopedister (klass 2) samsas. Eftersom gång- och cykelvägen har föreslagits med en bredd av 2,5 meter i stället för 3 meter utmed en längre sträcka (enligt informationen ovan) anses det inte längre lämpligt att låta mopeder klass 2 köra tillsammans med övriga oskyddade trafikanter på den avsmalnade gång- och cykelvägen. Detta motiveras främst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Samtliga mopeder hänvisas därmed till körbanan och vägmarke med förbud mot moped klass 2 kommer sättas upp på gång- och cykelvägen.

Stängning av den västra anslutningen till fastighet Söråker 30:12: Eftersom det finns två likvärdiga anslutningar till fastigheten föreslås en av dem stängas. I samrådsunderlagsskedet föreslogs den västra anslutningen stängas. I samrådshandlingsskedet föreslogs i stället den östra anslutningen stängas eftersom det upptäckts i samband med samråd med Timråbo och NCC att de angett planer för stängning av den östra anslutningen i bygghandling för anläggande av flerbostadshus.

Busshållplatser utformade som fickhållplats: Fickhållplatser har utretts men valts bort på grund av platsbrist eftersom dessa inte inryms utmed de aktuella platserna. Fickhållplatser har även valts bort av gestaltningsmässiga skäl därför att de inte bidrar till att skapa den stadsmässiga känslan. Eftersom befintliga busshållplatser är av typen körbanehållplatser bidrar fickhållplatser negativt till att skapa en sammanhållen karaktär.

Passage väster om Söråkersgatan: Ett förslag på en passage placerad väster om korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan togs fram under samrådshandlingsskedet med syfte att ersätta den stig som idag används för att ta sig över till Rigstavägen. Förslaget valdes bort på grund av att det inte ansågs kunna ersätta stigen och därmed uppnåddes inte syftet med placeringen. Istället togs ett nytt förslag fram med placering av passage på östra sidan om korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan.

Upphöjda passager och övergångsställen samt refuger: Upphöjda passager och övergångsställen har i vissa fall valts bort för att kunna säkerställa avvattning av Centrumvägen och för att planerad cirkulationsplats anses bidra till hastighetsdämpning utmed sträckan. Även refuger har valts bort utmed vissa delar av sträckan på grund av utrymmesbrist.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Åtgärderna i denna plan föranleder inte några skyddsåtgärder som ska fastställas. Åtgärderna i projektet medför inte något tillkommande vägtrafikbuller för fastigheter med bostadsbyggnader. Den aktuella vägsträckan ingår i Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller och vidare utredning av bullerskyddsåtgärder sker inom detta program. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram beskrivs mer ingående under kapitel 2.4.4. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Trafikflöden och säkerhet

I planförslaget föreslås Daliagatan stängas. Motivet till en stängning av Daliagatan är dess närhet till den planerade cirkulationsplatsen. Stängningen av Daliagatan säkerställer att det inte uppstår konflikter mellan svängande trafik i anslutningen och trafiken i cirkulationsplatsen. Stängningen bidrar också till en säkrare gång- och cykelväg då gång- och cykeltrafikanter inte behöver korsa anslutningen och riskera att hamna i konflikt med svängande motorfordonstrafik. Åtgärden medför en enklare trafikmiljö vid korsande av Centrumvägen eftersom både oskyddade trafikanter och motorfordonsförare har färre fordonsrörelser att ta hänsyn till i sin trafikmiljö. En stängning av Daliagatans anslutning mot Centrumvägen innebär att dagens trafikflöden hänvisas till andra vägar.

I utförda analyser har antagandet gjorts att dagens trafik vid infarten Centrumvägen, intill fastigheten Centrumvägen 23 är försumbar. Vid en stängning av Daliagatan antas dock aktuell anslutning kunna få ökade trafikmängder.

En trafikstringsberäkning har gjorts för att se framtida trafikökning från Timråbos kommande flerbostadshus, se kapitel 2.4.2 Angränsande projekt. Beräkningen visar att boende och verksamhet i husen kan generera cirka 90 bilrörelser per dag. Dessa adderas på de sedan tidigare uppmätta bilrörelserna, vilket totalt motsvarar ett trafikflöde på cirka 300 bilrörelser per dygn längs Daliagatan, tung trafik inräknat. Vid en stängning av Daliagatans anslutning mot Centrumvägen beräknas dessa bilrörelser fördelas till andra gator, parallellt med Centrumvägen. Gator som beräknas få ökade trafikflöden är Terrassvägen, Perengatan och Söråkersgatan för trafik med anslutning till eller från nordväst samt Terrassvägen och Platåvägen för anslutning mot Centrumvägen till eller från sydost. Tjernstigen har karaktären av en innergård, varpå det antas att endast begränsad smittrafik flyttas dit.

Även utfarten i höjd med Centrumvägen 23 bedöms kunna få en ökad trafikmängd för trafik kopplad mot sydost. Framtida trafikmängd vid utfarten vid Centrumvägen 23 beror till stor del på framtida utformning av lokalgatan Centrumvägen (se figur 4 i kapitel 2.4.2 Angränsande projekt). Utformas denna yta som en parkering som inte medger genomfart och endast har ett fåtal anslutna bilplatser blir trafiken vid utfarten begränsad. Utformas ytan istället som en genomfartsgata är det möjligt att en stor andel av Daliagatans trafikflöde som idag har en östlig koppling, använder gatan som en genomfartsgata, varpå en mycket stor trafikökning kan ske. Utformning och regelverk för detta område har således en avgörande betydelse för trafikflöden, men ingår inte i denna vägplan.

Vid korsningen Daliagatan/Centrumvägen har antal svängande trafik räknats vid två tillfällen: En gång vid morgonens maxtimme och en gång vid eftermiddagens maxtimme. Dessa räkningar visar att knappt 40 % av flödena in och ut från Daliagatan har koppling västerut och drygt 60 % av flödena in och ut från Daliagatan har koppling österut. Det innebär drygt 100 fordonsrörelser per dag åt väster och knappt 200 fordonsrörelser per dag åt öster. En stängning av Daliagatan innebär att andra gator

som idag har 200 till 300 fordonsrörelser per dag får en ökning om 100 till 200 fordonsrörelser per dag, se sammanställning i tabell 7. Numerärt är antalet fordon lågt, men procentuellt är ökningen stor. Inom bostadsgator där boende idag finner en trygghet att vistas och färdas, kommer tryggheten och säkerheten att försämrars för barn och övriga boende med dessa ökade trafikmängder. Trafikmiljön försämrars främst för barnen.

Tabell 7. Antal fordon per dygn, nuläge respektive en situation med Daliagatans utfart mot Centrumvägen stängd.

Gata	Nuläge inkl. nya bostadshus	Stängning av Daliagatan mot Centrumvägen
Daliagatan	300	-
Platåvägen	270	460
Perenngatan	210	320

Trafikmätningar saknas längs Terrassvägen, se figur 32. Det finns anledning att anta att dagens flöden längs Terrassvägen är i motsvarande storlek som flödena längs Perenngatan och Platåvägen. En ökning med knappt 200 fordon per dygn längs Terrassvägen har en stor negativ påverkan ur trafikmiljösynpunkt för en gata av denna karaktär.



Figur 32. Terrassvägen, som är en smal bostadsgata. Vy mot sydöst.

En del av trafiken längs Terrassvägen och Platåvägen kan utgå om det är så att en del av trafiken med koppling österut tar utfarten vid Centrumvägen 23. Det är rimligt att anta att den del av trafiken, vars parkering är närmast Centrumvägen 23, kommer att använda utfarten vid Centrumvägen 23. Redan idag används denna utfart i mindre utsträckning. Trafikflödet vid denna korsningspunkt har inte räknats.

Den planerade cirkulationsplatsen bedöms ge ett lugnare trafikflöde. Kapacitetsberäkningar har utförts med både år 2017 och år 2040 års trafikflöden, för både nuvarande utformning och med framtida utformning med cirkulationsplats. Enligt kapacitetsberäkningarna bidrar inte en cirkulationsplats i aktuell korsning till någon förändring i kapacitet för trafiken utmed de anslutande vägarna. Det innebär att cirkulationsplatsen inte beräknas ge några effekter på framkomligheten i korsningen. Resultaten visar på så små förändringar i kapaciteten så att de kan försummas.

6.1.2. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter

Trafiksäkerheten längs Centrumvägen bedöms öka i och med en tydligare och bättre utformad infrastruktur för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten och tillgängligheten över Centrumvägen bedöms öka för oskyddade trafikanter med de planerade övergångsställena och passagerna som blir fler, tydligare och anpassade för de oskyddade trafikanternas rörelsemönster.

Utöver de fysiska åtgärderna bidrar den planerade hastighetssänkningen mycket positivt för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Stängningen av Daliagatan medför både positiva och negativa effekter. För oskyddade trafikanter längs Centrumvägen förbättras trafikmiljön, eftersom långsgående trafikanter inte behöver hamna i konflikt mot motorfordonstrafik längs Daliagatan. En negativ effekt är att trafiksäkerheten längs smågator utmed den södra sidan Centrumvägen försämras.

6.1.3. Kollektivtrafik

Förslaget innehåller en justering av placering av busshållplatser längs sträckan. De nya busshållplatserna blir jämnare fördelade utmed sträckan samt får en tydligare utformning. Åtgärderna medför en högre prioritering av kollektivtrafikens infrastruktur.

6.1.4. Barnkonsekvenser

Prövning av barnets bästa

Efter att ha lyssnat till barn, inhämtat relevant kunskap och gjort effekt- och konsekvensanalyser av olika åtgärdsförslag, har en prövning av barnets bästa gjorts. Metodik och förutsättningar för analysen, beskrivs i kap 4.2.5 Barnperspektiv.

Generellt sett innebär vägplanens åtgärder en säkrare trafikmiljö för alla oskyddade trafikanter inklusive barn. Planförslagets åtgärder genomförs på en geografiskt begränsad del av Centrumvägen men trots det kommer åtgärderna att positivt påverka barn även utanför området. Detta eftersom Centrumvägen ligger i närheten av många utpekade målpunkter och fritidsaktiviteter. Vägen är också en del av många barns vardagliga rörelser till och från skola.

En ny gång- och cykelväg innebär en tydlig prioritering av oskyddade trafikanter och en säkrare trafikmiljö för barn som vistas intill, rör sig utmed eller korsar Centrumvägen. Den stärker barns rätt till liv, överlevnad och utveckling, liksom skydd mot skada och deras möjlighet att nå varandra för lek och fritidsaktiviteter. En ytterligare förbättrande åtgärd hade varit att separera fotgängare och cyklister på gång- och cykelvägen, men det kräver en bredare gång- och cykelväg än vad som är möjligt i detta fall.

Vägplanen innebär också säkrare passager/övergångsställen över Centrumvägen. I samtal med barn har det framkommit att övergångsställena inte är tydliga och att oskyddade trafikanter passerar över Centrumvägen utan att använda avsedda passager. De nya passagerna ska skapa den närhet och trygghet som saknas idag.

Cirkulationsplatser kan vara svåra för barn att överblicka och förstå eftersom momenten och förflyttningarna i dem är många. Det är dock viktigt att passagerna är tydligt markerade och att cirkulationens mittpunkt inte blir för hög. Om överblickbarheten i cirkulationen är god ökar barnets förutsättningar att förstå hur de ska agera i den.

Cykelöverfarterna kan till en början skapa osäkerheter både för oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägen och för motorburna trafikanter. Syftet med dessa överfarter är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Till detta behöver barnen i Söråker få allmän information om cykelöverfarter så att de vet hur de ska agera när de passerar över cykelöverfarterna

oavsett om det är till fots eller med cykel samt kunskap om vad skyltarna betyder. Cykelöverfarer kommer att hjälpa och underlätta för barn som väljer att cykla utmed Centrumvägen.

Högre standard (bland annat väderskydd och ny placering) på ett antal busshållplatser utmed Centrumvägen underlättar och gör det säkrare för barn att nå varandra, nå fritidsaktiviteter och målpunkter. Det är positivt att barn kan använda kollektivtrafik på ett säkert sätt. Vissa hållplatser kommer att flyttas något i sidled men bedöms inte försvåra för barnen som reser med buss, eftersom avstånden mellan busshållplatserna inte ökar.

Ett ytterligare resultat av åtgärderna i vägplanen, som kan öka barns trygghet och tillit i trafiken, är den hastighetssänkning som föreslås och som bedöms upprätthållas tack vare de upphöjda övergångställena, cirkulationen och cykelöverfarerna.

Överflyttning av trafik från Daliagatan till angränsande gator söder om Centrumvägen bedöms medföra att tryggheten och säkerheten försämras för boende söder om Centrumvägen på grund av de ökade trafikmängderna som uppstår där. Trafikmiljön försämras främst för barnen i det område till dit överflyttningen av trafiken sker.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet överensstämmer med kommunens översiktsplan genom att föreslagna åtgärder bidrar till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och att framkomligheten förbättras på Centrumvägen i centrala Söråker. Vägplanens åtgärder knyter samman befintliga gång- och cykelvägnätet i området. Sammantaget bedöms åtgärderna bidra till en positiv förbättring för både lokalsamhället som för den regionala utvecklingen, se kapitel 11.2. Kommunala planer.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskapet

Planförslaget kommer att påverka befintlig vegetation på delar av sträckan där vägens sektion är smal och det blir ett markintrång på näraliggande fastigheter. I den västra delen av området mellan Söråkersgatan och cirkulationsplatsen berörs att fåtal träd i den trädridå som avskiljer villaträdgårdarna från vägen som hamnar i släntfot. Dessa bedöms dock kunna bevaras om släntlutningen anpassas lokalt, varför ridån förblir intakt. I anslutning till cirkulationsplatsen påverkas ett antal träd som utgår på grund av markintrånget för cirkulationen. Från sektion cirka KM 0/700 – 0/900 är det trångt om utrymme i vägrummet med ett markintrång på befintliga villatomter som följd. Det innebär att det blir en stor påverkan på befintliga häckar och trädridåer som är viktiga för gaturummets rumslighet. Mellan KM 0/940 – 0/980 finns en allé med fem skogsekar. Allén omfattas av det generella biotopskyddet. Arbeten och schakter för gång- och cykelvägen kan komma att påverka träden. Träden bedöms möjliga att bevara förutsatt att lämpliga skyddsåtgärder vidtas för trädens kronor, stammar och rotzon. Se vidare under kapitel 6.3.3 Naturmiljö.

Mellan KM 0/945 – 1/070 finns en osammanhängande trädrad med oxel. Den har inte bedömts omfattas av det generella biotopskyddet men har ett landskapligt värde som rumsavgränsare mellan parkeringen och vägrummet och ger ett bidrag till upplevelsevärdena längs sträckan. Den bedöms möjlig att bevara med föreslagen utformning, men skyddsåtgärder kan bli aktuella.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra en liten påverkan på landskapsbilden i stort förutsatt att skyddsåtgärder utförs för befintlig vegetation som ska bevaras inom och anslutning till vägområdet. En genomtänkt utformning av Centrumvägen bidrar till att skapa ett tydligare och mer

sammanhållet vägrum, förbättra orienterbarheten och minska det storskaliga intrycket i synnerhet i anslutning till Söråker centrum.

Nya planteringar med träd och buskvegetation i vägrummet bidrar till att tillföra värden i form av en mer stadsmässig karaktär, förbättrad rumslighet i vägrummet och en ökad trygghetsupplevelse. Vegetationen kan även bidra till att mildra vägens effekter på omgivningen samt till att förbättra hastighetsefterlevnaden.

6.3.2. Buller

Planförslaget bedöms inte påverka boendemiljön negativt efter byggskedet, eftersom planförslaget inte medför någon ökad biltrafik eller ökat buller. Den utförda bullerutredningen påvisar ett färre antal bullerberörda bostäder år 2028, där antalet uppgår till 26 bostäder jämfört med år 2019 där antalet beräknas vara 37 bostäder. Den primära orsaken till att det är färre bullerberörda år 2028 jämfört med år 2019 bedöms vara en lägre hastighetsgräns. Vid fyra bostäder är maximal ljudnivå vid fasad hög nog (över 80 dBA) för att riskera att åtgärdsnivåer inomhus överskrids både för år 2019 och år 2028. Eventuella åtgärder för de fyra bostäder som är identifierade ska hanteras genom det nationella åtgärdsprogrammet.

6.3.3. Naturmiljö

Ett mindre antal solitärträd kommer att påverkas och i anslutning till cirkulationsplatsen kommer åtta träd att behöva tas ned. Längs sträckan KM 0/700 – 0/900 görs intrång på villatomterna och framför allt häckar och buskage i anslutning till tomtgräns påverkas. Den biotopskyddade allén ska bevaras. Schakt utförs cirka 2,5 meter från trädstammarna och ned till cirka 0,7 meter djup från befintlig gång- och cykelväg, vilket innebär cirka 0,3 meter under nivån för den gräsbeklädda markytan bredvid vägkroppen. Rötter från allén kan förekomma inom urgrävningsdjupet och om grövre rötter (större än 5 cm i diameter) eller en tät rotmatta påträffas kan det finnas behov av ytterligare skyddsåtgärder för trädens rotsystem. Skyddsåtgärder för trädens stammar, kronor samt skydd mot markkompaktering i rotzonen ska tas fram. Därigenom bedömer Trafikverket att inga betydande skador på träden kommer att uppstå under byggtiden, som allvarligt försämrar trädens vitalitet, vilket innebär att inga kompensationsåtgärder bedöms vara nödvändiga.

De invasiva arter som är påträffade längs med vägsträckan och kan påverkas av åtgärder som riskerar att sprida dessa är blomsterlupin och vresros. Lupinförorenade massor ska hanteras varsamt och kan återanvändas på samma område för att minska spridningen, eftersom blomsterlupiner är spridda även utanför vägområdet skulle de sannolikt återetableras om de lupinförorenade massorna bortforslas. Förekomsten av vresros hanteras på samma sätt, men extra försiktighet bör iakttas vid rengöring eftersom vresros sprids med vatten, bedömningen är därför att projektet inte kommer bidra till spridning en av arten.

Parallellt med Centrumvägen rinner Söråkersbäcken via en nedgrävd kulvert. Kulverten ligger inom/i närhet av föreslaget vägområde och utgör en hantering under byggtid, framför allt vid föreslagen byggnation av en cirkulationsplats. I och med att bäcken är kulverterad bedöms inte naturmiljön påverkas i någon större utsträckning även om kulverten skulle behöva byggas om/flyttas.

Den sammanfattande bedömningen är att vägplanen inte kommer att orsaka någon större påverkan av naturmiljön och konsekvenserna på naturmiljön bedöms därför bli små.

Strandskydd

Förbuden mot åtgärder inom strandskyddsområde (7:15 MB) kan vid byggande av allmän väg hanteras genom samråd för planen. Planerade åtgärder kommer inte att motverka strandskyddets syfte att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

- Strandskyddsområde markeras på plankartorna som prickad blå linje.

Biotopskydd

Förbuden som avser verksamhet eller åtgärd inom generellt biotopskyddsområde (7:11 2 st. MB) kan vid byggande av allmän väg hanteras genom samråd för planen. Planerade åtgärder strider inte mot biotopskyddets syfte. Allén kommer att bevaras och förutsättningar för att fortsätta bevara den biologiska mångfalden kvarstår.

- Biotopskyddsområde markeras på plankartorna som prickad grön linje.

6.3.4. Kulturmiljö

Planförslaget kommer inte att påverka några identifierade enskilda fornlämningar eller kulturmiljöer eftersom det inte finns några kända sådana värden inom utredningsområdet.

6.3.5. Rekreation och friluftsliv

Då planförslaget innebär att säkrare passager anläggs över Centrumvägen kommer möjligheten att nyttja områdena på båda sidorna om vägen för gångtrafikanter, cyklister och även eventuellt ridande ekipage underlättas. En tillfällig störning kan uppstå i samband med anläggningsarbetet till följd av att det kan vara svårt att passera på platsen etcetera. Bortsett från denna kortsiktiga påverkan bedöms det planerade projektet endast medföra positiva effekter för friluftslivet i området.

6.3.6. Förorenad mark

Projektets negativa miljöeffekter av förorenade massor bedöms kunna uteslutas eftersom markmiljöprovtagning har utförts och massorna kommer att hanteras på ett sätt som motverkar spridning av föroreningar. Detta genom att till exempel använda massorna på samma plats.

6.3.7. Naturresurser

Vattenresurser

Planförslaget bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormen för ytvatten avseende Klingerfjärden. Detta eftersom endast mindre förändringar gällande avvattningen i området föreslås samt att ingen ökad fordonstrafik bedöms uppstå som annars kan bidra till ökade föroreningar. Planförslaget bedöms heller inte påverka någon grundvattenförekomst.

Jordbruk

Visst anspråk avseende odlingsbar jordbruksmark kommer ske vilket bedöms medföra negativa effekter. Anspråkstagandet är mycket litet och jordbruksmarken ligger redan längs med befintlig bilväg och inga delade jordbruksytor uppstår.

Masshantering

Vägplanens åtgärder förväntas leda till ett massöverskott. En begränsad påverkan avseende fordonstrafik kan uppkomma vid hantering av massor inom vägområdet. Det övergripande målet för masshanteringen är att massorna skall användas i projektet.

6.3.8. Geohydrologi och avvattnings

De åtgärder som föreslås för avvattningen av gång- och cykelvägen bedöms ej påverka negativt och bidra till en försämring inom området. Den föreslagna grönremsan bedöms bidra till att fördröja, rena och avleda dagvatten från ytliga dagvatten från Centrumvägen.

6.3.9. Geoteknik och vägteknik

Den fasta undergrunden längs sträckan medför att det inte bedöms krävas några geotekniska åtgärder. Däremot krävs vägtekniciska bärighetshöjande åtgärder i befintlig gång- och cykelväg på grund av risken för tjällyft. Eftersom bärighetshöjande åtgärder utförs bedöms en förbättrad vägteknicisk standard och hållbarhet över tid uppnås.

6.3.10. Klimat och risker

Anläggande av gång- och cykelvägar främjar möjligheten till att använda hållbara transportmedel. Den största klimatpåverkan sker under byggskedet. Enligt den klimatkalkyl som utförts leder de lösningar som hittills beslutats att genomföras till minskad klimatpåverkan på cirka 60 ton koldioxid, det vill säga 20 % jämfört med om konventionella metoder hade använts. Projektets mål att reducera utsläpp av växthusgaserna under byggskedet med 30 % kommer alltså inte att nås om inte ytterligare reducerande lösningar implementeras. En total klimatbesparing på cirka 32 % är möjlig om föreslagna åtgärder under entreprenadskedet också utförs. De två största faktorerna för projektets klimatpåverkan är användning av diesel och asfalt.

6.4. Samhällsekonomic bedömning (sammanfattning)

En samhällsekonomic bedömning (SEB) är genomförd inom skede Samrådsunderlag. Bedömningen är granskad och finns publicerad på Trafikverkets sida för samhällsekonomic beslutsunderlag. Bedömningen är utförd som en fullständig samhällsekonomic analys med icke värderbara effekter, vilket innebär att bedömningarna är kvalitativa, men inga kvantitativa beräkningar ingår.

Bedömningen gällande förslaget inom samrådsunderlaget lyder: "De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Dock är det svårbedömt huruvida dessa effekter överstiger investeringskostnaden." Vidare bedöms investeringen ha en "osäker lönsamhet".

Trafikverket har i samband med avslutat samrådshandlingsskede beslutat att inte uppdatera den samhällsekonomic bedömningen som tidigare togs fram under samrådsunderlagsskedet. Därmed presenteras ingen uppdaterad värdering och bedömning baserat på åtgärder enligt upprättat planförslag.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Ett samarbete mellan olika byggprojekt skulle kunna bidra till utnyttjande av massor i närområdet, vilket ger kortare resvägar för att transportera massor och därmed även en reducerad klimatpåverkan. Söråkers kommun har planer på att bygga en ny förskola norr om denna vägplan. Däremot planeras den vara färdigbyggd innan anläggandet av denna vägplan.

Vägplanen tillsammans med Timråbos byggnation av flerbostadshus bidrar tillsammans till att skapa en positiv utveckling för Söråkers centrum. Planeringen mellan de båda projekten måste samordnas för att skapa ett vägnät som är anpassat för kommande behov och som bidrar positivt till infrastrukturen i området. Om planeringen inte lyckas kan en omvänd effekt uppstå där en mindre lyckad planering då leder till att negativa effekter uppstår för ett större antal boende och som därtill förstärker den negativa effekten ytterligare.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

6.6.1. Miljöeffekter

Under byggtiden kan störningar som orsakar olägenheter för människor och miljö uppstå. Krav kommer ställas på entreprenören för att minimera dessa. Rutiner och skyddsåtgärder för att minska påverkan ska redovisas i entreprenörens miljöplan.

Störning under byggtiden avseende buller, vibrationer och damning kan uppkomma. Naturvårdsverkets allmänna råd om byggbuller ska följas och åtgärder ska vidtas om olägenheter uppstår. Arbeten i området ska i möjligaste mån ske dagtid på grund av närheten till bostäder. Information bör ges till boende i området innan byggarbetet påbörjas. Under byggtiden kan störningar för bilister och oskyddade trafikanter avseende framkomligheten på Centrumvägen och anslutande vägar förekomma men under en begränsad tid.

Uppschaktade massor kommer användas i projektet så långt det är möjligt. Om massorna av tekniska skäl inte kan användas i projektet ska de transporteras till godkänd mottagare. Generellt så är återanvändning av massorna vid någon annan plats än undersökningsområde anmälningspliktigt. Dialog med kommunen kommer föras avseende masshantering.

Allén som går under generellt biotopskydd är belägen cirka 4 meter utanför gångbanekant och kommer att bevaras. På grund av gång- och cykelvägens överbyggnad kan det krävas schaktarbeten inom trädens rotzon, detta bedöms inte innebära några större negativa miljökonsekvenser varken på lång sikt eller under byggnadstiden, se kapitel 4.5.2 Riksintressen och skyddade områden och 6.3.3. Kulturmiljö.

6.6.2. Trafik under byggtid/byggbarhet

Under byggtiden kan störningar i trafiken förekomma främst bestående av arbeten som utförs inom befintligt vägområde och i närheten av boende. Påverkan kan exempelvis vara sänkt hastighet, buller, tillfälligt avstängda körfält och omledning av trafik. Detta hanteras genom att godkända skyddsanordningar används och att närboende informeras vilket kan bidra till att andra val av sträckor och transportmedel kan nyttjas. Vid behov av tillfällig omledning av trafik som färdas efter Centrumvägen mot Tynderö/österut är det möjligt att leda trafiken via Stallvägen-Söråkersgatan-Båthammsgatan efter kusten och därefter via nya Söråkersgatan/Sörviksgatan. Denna omledningsväg är lämplig i syfte att minska trafikflödet som en säkerhetsåtgärd vid arbeten där framkomligheten är sämre, exempelvis vid byggnation av cirkulationsplats Centrumvägen/Folketshusvägen.

Längre fram i vägplaneprocessen kan detaljeringsgrad av kritiska faktorer, eventuella risker och skyddsåtgärder för byggbarheten och produktionen utvecklas.

I de fall ledningar och brunnar kommer i konflikt med den aktuella vägutformningen föreslås flytt av ledningar innan gång- och cykelvägen byggs. Samråd med ledningsägare hålls kontinuerligt.

6.6.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid

Följande skyddsåtgärder föreslås under byggnadstiden:

- Byggbuller regleras av naturvårdsverket allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15.
- Oskyddade trafikanter, särskilt barn, ska säkert kunna passera området, till fots eller cykel, under byggtiden. Det vill säga omledning ska inte göras så att oskyddade trafikanter behöver dela utrymme med motortrafik.

- Omledning, information och skyltning av omledning ska vara begriplig för motorburna trafikanter och skyddade trafikanter, särskilt barn.
- Mark där barn vistas ska inte tas i anspråk för parkering av entreprenörernas privata fordon.
- Plank eller andra avgränsande skyddsanordningar ska vara transparenta så att det går att se igenom dem. Det är särskilt viktigt för barn och oskyddade trafikanter.
- Skyddsåtgärder avseende ofrivillig förorening av mark och vatten hanteras genom Trafikverkets miljösäkring och entreprenörens miljöplan
- Emissioner från arbetsfordon/-maskiner regleras av Trafikverkets miljökrav
- Samtliga befintliga träd inom eller i nära anslutning till arbetsområdet ska skyddas under hela byggprocessen och åtgärder för skydd av trädens stammar, kronor samt skydd mot markkompaktering i rotzonen tas fram och beskrivs i projekteringsarbetet.
- Om grövre rötter (större än 5 cm i diameter) eller en tät rotmatta påträffas i den biotopskyddade allén kan det finnas behov av ytterligare skyddsåtgärder för trädens rotsystem.
- Bullerplanket som är beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan ska vara kvar, alternativt återställas om det skulle påverkas under byggtid.
- Schakt kommer utföras och länshållning vid schaktarbete kan vara nödvändig vid djupare schakter.
- Om schakt utförs utanför väggkroppen i vägplanens västra ände kan provtagning och analys av bekämpningsmedel behöva utföras i entreprenadskedet.

7 Samlad bedömning

Sammantaget görs bedömningen att projektet överensstämmer med projektmålen och de transportpolitiska målen. Måluppfyllelse för miljö kvalitetsmålen bedöms inte motverkas. Här nedan redogörs för vägplanens uppfyllelse av målen.

7.1. Uppfyllelse av projektmålen och de transportpolitiska målen

7.1.1. Projektmål

Gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter i området: Genom de åtgärder som föreslås så som gång- och cykelvägens placering, anläggande av nya passager och övergångsställen som placeras utifrån flöden av oskyddade trafikanter samt genomtänkt utformning och gestaltning uppfylls målet som innebär att gående och cyklister, såväl barn som vuxna, ska erbjudas gena, sammanhängande, trygga och trafiksäkra stråk till målpunkter i området.

Framkomligheter för övriga trafikanter ska inte avsevärt försämrats: Målet bedöms inte motverkas i sin helhet. Avsmalning av körfältsbredden föreslås enbart utmed den första delen av sträckan fram till cirkulationen. Därutöver bedöms inga ytterligare föreslagna åtgärder medföra negativa konsekvenser gällande framkomlighet för övriga trafikanter.

Trafikmiljön ska understödja hastighetsefterlevnaden 40 km/tim.: En genomtänkt gestaltning bland annat med träd i gaturummet samt planerade passager, övergångsställen och planerad cirkulationsplats bedöms den trafikmiljö som skapas understödja projekt målet som innebär en hastighetsefterlevnad av 40 km/tim.

Busshållplatser ska ha lämplig placering och utformning utifrån dess funktion: Målet uppnås genom att busshållplatserna placeras där de förväntas uppnå förbättrad tillgänglighet samt ges en lämplig utformning med standardhöjning.

Cirkulationsplatsen ska gestaltas så att den är funktionell och bidrar till att skapa ett välkomnande intryck. Åtgärder ska bidra till att skapa ett vägrum med en stadsmässig och sammanhållen karaktär: De två målen som handlar om gestaltning bedöms uppfyllas. Cirkulationsplatsen utformas med fokus på tydlighet och orienterbarhet. Rondellytan gestaltas så att den blir överblickbar samtidigt som den utgör ett tydligt landmärke i stadsbilden. Utformning med grönremsa med trädrader och buskplanteringar mellan gång- och cykelväg bidrar tillsammans med omsorgsfulla val av belysningsstolpar och armaturer och annan utrustning till att uppnå en stadsmässig karaktär. Lägre träd väljs som passar in i vägrummet och den småskaliga bebyggelsestrukturen i Söråker.

Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ska genomsyra förslagen, där föreslagna åtgärder ska bidra till minskad klimatbelastning jämfört med konventionella metoder samt att intrång i värdefulla miljöer så långt som möjligt ska undvikas: Projekt målet bedöms sammantaget uppfyllas. Genom att aktivt försöka minska kostnader och bland annat anlägga gång- och cykelvägen utmed redan påverkad mark, uppnå massbalans så långt det är möjligt, återanvända byggmaterial samt föreslå åtgärder som minskar koldioxidutsläpp- medverkar detta sammantaget till åtgärder som positivt bidrar till ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

De lösningar som hittills beslutats att genomföras leder till en minskad klimatpåverkan på 20 % jämfört med om konventionella metoder hade använts. Om föreslagna åtgärder under entreprenadskedet också utförs bedöms en total klimatbesparing på över 30 % uppnås. Därmed anses en uppfyllelse av det klimatreducerande målet vara möjlig.

Den sociala hållbarheten uppnås genom att jämställdheten och jämlikheten förbättras då de som varken har tillgång till- eller möjlighet att framföra bil får förbättrade möjligheter att använda sig av transportsystemet och då inte minst barn och ungdomar. Detta sker genom att gång- och cykelvägen ytterligare anpassas för oskyddade trafikanters olika behov samt att viss förbättring sker gällande åtkomst till busshållplatserna utmed Centrumvägen. Åtgärderna bidrar till att fler barn på egen hand kan ta sig till skola och fritidsaktiviteter samt ger ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

7.1.2. Funktionsmålet och hänsynsmålet

De transportpolitiska målen består av funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet

Planerade åtgärder medför ökad tillgänglighet för pendling och interregionala resor genom förbättrad tillgänglighet till och bättre utformning av busshållplatser. Vidare leder åtgärden till ökad jämställdhet och jämlikhet. Åtgärderna bedöms därmed ge positiva bidrag till funktionsmålet.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet bedöms uppfyllas genom att sänkt hastighet liksom bättre infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms leda till en överflyttning från bilresor till mer hållbara transportslag och bedöms därmed leda till lägre utsläpp. Miljömässigt finns inga kvantitativa beräkningar. Hälsomässigt

bedöms åtgärderna ge förbättrade förutsättningar för fysisk aktivitet. Åtgärderna förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken samt möjligheten att gå och cykla för primärt barn, äldre och funktionshindrade, vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv. Stängda utfarter och korsningar innebär omvägar som i sin tur kan ge ökad mängd fordonskilometrar, vilket är negativt. Åtgärderna bedöms sammantaget ge positiva bidrag till hänsynsmålet.

Åtgärderna ger positiva bidrag till både funktionsmålen och hänsynsmålen, där de största bidragen avser tillgänglighet och trafiksäkerhet. Inga betydande målkonflikter förekommer.

Även ändamålet vägplanen bedöms uppfyllas då de föreslagna åtgärderna sammantaget leder till ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Anläggningen bedöms även bli hållbar genom att den uppnår god utformning och teknisk standard samt medför ökad robusthet mot framtida klimatförändringar.

7.2. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmålen

Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen bedöms nedanstående fem mål vara aktuella för detta projekt:

Begränsad klimatpåverkan

Definition: Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.

Måluppfyllelse: För projektet finns ett klimatreducerande mål uppsatt. En klimatkalkyl har utförts och de lösningar som hittills beslutats att genomföras leder till en reduktion av växthusgasutsläpp med 20 % jämfört med om konventionella metoder hade använts. En total klimatbesparing på 32,3 % är möjlig om föreslagna åtgärder under entreprenadskedet också utförs. Under anläggningsarbete och drift kommer projektet medföra utsläpp från maskiner och vid framställning av det material som behövs för vägen.

Gifrfri miljö

Definition: Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna.

Måluppfyllelse: Ingen ökad spridning av föroreningar förväntas uppstå i och med projektet. Ingen risk för hot mot människors hälsa eller den biologiska mångfalden bedöms förekomma baserat på de markmiljöundersökningar som genomförts.

Ett rikt odlingslandskap

Definition: Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljö värdena bevaras och stärks.

Måluppfyllelse: Intrånget i jordbruksmark har minimerats i projektet och framkomligheten för jordbruksmaskiner har säkrats.

God bebyggd miljö

Definition: Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas.

Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Måluppfyllelse: En säker och trygg utemiljö för gående och trafikanter skapas, förbättrad tillgänglighet avseende rekreation och friluftsliv. Klimatvänliga och hälsosamma transportsätt som att gå eller cykla främjas.

Ett rikt växt- och djurliv

Definition: Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Måluppfyllelse: Endast en mindre andel mark i anslutning till redan befintlig väg tas i anspråk för anläggningen av den nya gång- och cykelvägen. Den biotopskyddade allén bevaras. Åtgärder för att minimera spridning av invasiva arter planeras.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Allmänna hänsynsreglerna

Hänsynsreglerna i Miljöbalkens andra kapitel är viktiga för strävan mot ett ekologiskt hållbart samhälle. Där redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa skall de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål.

Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls. Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet görs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav.

Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. God masshantering eftersträvas.

Bevisbörderegeln (MB 2 kap 1§)

Genom denna miljöbeskrivning samt att en miljösäkring tas fram tydliggörs dokumentationen av åtgärder som kan få inverkan på miljön och människors hälsa. Det är sedan verksamhetsutövaren eller den som vidtar en åtgärd som måste kunna visa att de allmänna hänsynsreglerna verkligen följs.

Kunskapskravet (MB 2 kap 2§)

Innebär att tillräcklig kunskap ska finnas hos verksamhetsutövaren. Trafikverket har inom ramen för arbetet med miljöbeskrivningen genom samråd, sammanställning av underlag från olika källor samt bedömningar tagit fram nödvändig kunskap om de miljökonsekvenser som kan uppstå.

Försiktighetsprincipen (MB 2 kap 3§)

Redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och

försiktighetsmått. Inom arbetet med miljöbeskrivningen och vägplan har skyddsåtgärder och försiktighetsmått tagits fram och beskrivits.

Produktvalsprincipen (MB 2 kap 4§)

Vid val av produkter ska de kemiska produkter och biotekniska organismer som är minst skadliga för miljön väljas. Trafikverket har speciella dokument som innehåller generella miljökrav vilka nyttjas vid upphandling av entreprenör. I dessa dokument hanteras krav på kemiska produkter.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen (MB 2 kap 5§)

Alla som bedriver en verksamhet ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas. Kretsloppsfrågor ingår i Trafikverkets kontinuerliga miljöarbete med bl.a. försök med återanvändning av begagnat material.

Lokaliseringsprincipen (MB 2 kap 6§)

Lokaliseringsprincipen innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten ger minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Motiverat av genomförda utredningar bedöms det föreslagna markanspråket vara mest lämpligt för projektets syfte, utan att göra onödigt intrång på intilliggande fastigheter.

Skälighetsprincipen (MB 2 kap 7§)

Enligt skälighetsprincipen ska hänsynsreglerna tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Kraven ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga. Genom att Trafikverkets planlägningsprocess har följts, där fyrstegsprincipen använts, har skälighetsprincipen beaktats.

Skadeansvaret (MB 2 kap 8§)

Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Permanent miljöskada bedöms inte uppstå av de planerade åtgärderna. Om oförutsedd miljöskada skulle uppstå med anledning av projektet kommer nödvändig åtgärd vidtas för att åtgärda denna.

8.2. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

Trafikverket kommer arbeta för att så mycket massor som möjligt kan återanvändas inom projektet för att därigenom minimera transporter och användningen av ändliga resurser.

Planförslaget är utformat så att det till största delen ligger inom befintligt vägområde, för att så lite mark som möjligt ska tas i anspråk.

Planförslaget innebär att en liten andel odlingsbar mark tas i anspråk, men intrånget har minimerats vid utformningen.

Vägprojektet bedöms inte skada de områden av riksintresse som ligger i närheten av vägplaneområdet.

8.3. Miljö kvalitetsnormer

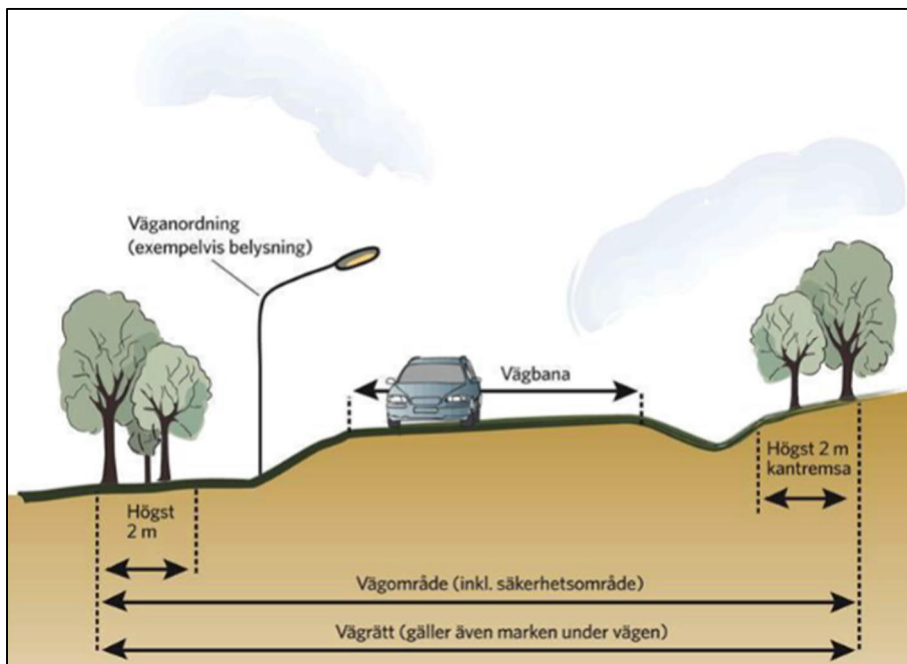
Miljö kvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljö kvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljö kvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660). Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljö kvalitetsnormer berörs.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Gång- och cykelvägen följer Centrumvägens sträckning. På grund av behov av breddning av väganläggning samt åtgärder så som busshållplatser, avskiljande grönremsa etcetera uppstår ytterligare behov av markanspråk.

Nytt vägområde för vägåtgärder som föreslås vid allmän väg omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som föreslås. För att möjliggöra drift och underhåll ingår i vägområdet en kantremsa som i skogsmark är två meter bred utanför bankfot eller släntkrön, se figur 33. Inom exempelvis åkermark är kantremsan 0,5 meter bred. På tomtmark tas ingen kantremsa i anspråk.



Figur 33. Vägområde och vägrätt.

9.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

På plankartorna 701C0201-701C0205 redovisas tillkommande vägområde, det vill säga det område som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg som behövs för att kunna genomföra åtgärderna. Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren har rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får väghållare rätt att tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som till exempel kan utvinnas ur marken. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om det inte har träffats någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den statliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta enligt 5§ Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol. Ersättningen för den mark som tas i anspråk med vägrätt ska motivera minskningen av fastighetens marknadsvärde vid värdetidpunkten.

Nytt vägområde med vägrätt redovisas på plankartorna som V- NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT och uppskattas till cirka 3 000 m². Marktypen består i huvudsak av tomtmark (cirka 1 800 m²). Övriga marktyper som omfattas är jordbruksmark (cirka 550 m²) och allmän platsmark (cirka 600 m²).

9.1.2. Vägområde med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att vägghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet. I vägplanen uppstår inget behov av inskränkt vägrätt.

9.1.3. Vägområde med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade vägåtgärderna. Det kan vara uppställning av byggmaterial, etablering och upplag. Den tillfälliga nyttjanderätten ska gälla från byggstart till två månader efter godkänd slutbesiktning och markytorna kommer att återställas och besiktigas innan de återlämnas till markägare. Marken som funnits under byggnad som rivs (T5 enligt punktlistan nedan) ska återställas till omgivande markslag. Upplagsytor föreslås utmed två platser. Den ena är placerad inom fastigheten Söråker 29:1 och den andra finns inom fastighet Strand 4:81. Areal för tillfällig nyttjanderätt som planen föreslår uppgår till cirka 7 400 m² och består mestadels av tomtmark (cirka 3 400 m²) öppen mark (cirka 2 100 m²) och jordbruksmark (cirka 2 000 m²). Följande områden har markerats på plankartorna:

TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT:

- T1- FÖR SCHAKTNING OCH ARBETE VID BYGGNING AV VÄGANLÄGGNING.
- T2- FÖR ETABLERING/UPPLAGSPLATS OCH TRANSPORTVÄG UNDER BYGGTID.
- T3- FÖR ARBETE MED ANLÄGGNING AV TRUMMA SAMT RENSNING AV DIKE.
- T4- FÖR ARBETE MED JUSTERING AV BEFINTLIGA HÅLLPLATSER OCH PARKERINGSFICKOR.
- T5- FÖR RIVNING AV BYGGNAD

Följande tidperiod gäller för samtliga områden enligt ovan: GÄLLER UNDER BYGGTIDEN, DOCK LÄNGST 2 MÅNADER EFTER GODKÄND SLUTBESIKTNING.

9.1.4. Indragning av väg från allmänt underhåll

Delar utmed Centrumvägen, som inte bedöms nödvändiga för den nya väganläggningen, planeras att rivas och utgå från allmänt underhåll. Projektet innebär att delar av den mark där Trafikverket tidigare haft vägrätt, lämnas tillbaka till markägaren. Berörda fastighetsägare framgår av Förteckning över berörda av eventuella förändringar av vägghållningsansvar (7M12FF02). Delar som föreslås rivas framgår på plankartorna där de benämns "INDRAGNING AV VÄG FRÅN ALLMÄNT UNDERHÅLL" och uppskattas till cirka 250 m².

Rivning och indragning av parkeringsficka och busshållplatser

De vägdelar som till viss del återgår till tidigare markägare utgörs av vägområde som i dag inrymmer en parkeringsficka och två stycken befintliga busshållplatser. Busshållplatserna utgår för att ersättas med busshållplatser utmed andra platser, se kapitel 5.2.4. Busshållplatser. Vägområdet som dessa väganläggningar varit anlagda inom kommer till viss del att upplåtas för den planerade gång- och cykelvägen och dess behov av anordningar som säkrar vägens funktion och standard (slänter, diken, belysning etc. Detta innebär att markanspråket minskar utmed dessa platser. Den överblivna delen av markanspråket lämnas tillbaka till markägaren. Utmed följande platser utgår anläggningsdelar vilket medför att mark återgår till tidigare markägare:

- Parkeringsficka Bäckgatan (KM 0/500)

- Busshållplats Platåvägen 3B (KM 0/615)
- Busshållplats Centrumvägen 80 (KM 1/480).

10 Fortsatt arbete

Genomförandet av planen kan komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar, för information om detta hänvisas till kapitel 11.3.1. Tillstånd, dispenser [...].

10.1. Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera

Här nedan beskrivs frågor som ska ägnas särskild uppmärksamhet i den kommande planeringen samt frågor som kvarstår:

- Fortsatt dialog med Timrå kommun om hantering av detaljplaner som berörs.
- Eventuell samordning med andra byggprojekt i kommunen för att effektivisera hantering och användning av schaktmassor.
- Arbetet med reducering av klimatpåverkan måste fortsatt drivas och ständigt genomsyra projektet för att målet på 30 % reduktion ska kunna nås.
- Fortsatt undersökning av eventuell förekomst av bekämpningsmedel i schaktmassor i anslutning till den före detta trädgårdsskolan.
- Fortsatt dialog med ledningsägare gällande eventuell flytt av ledningar samt hur ledningar ska hanteras under byggtiden.
- Fortsatt dialog med Timrå kommun kring gestaltning av rondellyta och grönytor i anslutning till cirkulationsplatsen.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Vägplanen är nu inne i skede granskningshandling. Här nedan beskrivs vägplanens nuvarande och kommande skeden.

11.1.1. Granskningshandling

Denna vägplan kungörs för granskning och kommer sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen ställs ut för granskning under hösten år 2023.

11.1.2. Fastställelsehandling och fastställelse

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 17-18 §§ väglagen (1971:948). Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor. När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Vägplanen planeras lämnas in för fastställelse under februari år 2024.

11.2. Kommunala planer

Vägplanen berör tio detaljplaner, se kapitel 4.3.2 Kommunala planer, Tabell 4 och Figur 14. Vägplanen får inte strida mot detaljplanernas syften eftersom det innebär att vägplanen inte kan fastställas. Där vägplanen gör intrång i detaljplan och inte överensstämmer med denna, har en bedömning om intrånget kan ses som en mindre avvikelse gjorts. Om mindre avvikelse inte är möjlig behöver detaljplanen ändras eller upphävas i berörd del. Inom detaljplanelagt område där kommunen

är huvudman för allmän plats uppkommer inte vägrätt. Kommunen ska här i stället tillhandahålla den mark som krävs för utformningen av vägen.

Vägplanen berör tio detaljplaner där permanent markinträng krävs för det nya vägområdet, se Tabell 8 för sammanfattad bedömning. Del av en detaljplan bedöms behöva ändras eller upphävas. Resterande intrång bedöms som mindre avvikelse på detaljplanens syfte, det vill säga ingen åtgärd krävs. Utöver permanent intrång behöver Trafikverket även ta ytor för tillfälligt nyttjande, det gäller exempelvis upplag, schakt och anläggande av trummor. Denna typ av intrång är tillfällig under byggtiden och bedöms därför inte påverka detaljplanernas syfte. Den förväntade byggtiden är cirka 1 år.

Utöver markinträngen föreslår Trafikverket att fyra befintliga direktutfarter stängs, varav tre ligger inom detaljplanelagt område. Det är kommunen som beslutar om stängning av anslutningar inom detaljplanelagt område.

Dialog pågår med Timrå kommun avseende de påverkade detaljplanerna.

Bedömning påverkan på detaljplaner redovisas utförligt i PM "Kommunala planer".

Tabell 8. Sammanställning av detaljplaner (dp) som påverkas av vägplanen genom permanent markinträng.

Nr	Planbeteckning	Nuvarande markanvändning för permanent markanspråk	Motivering mindre avvikelse	Överensstämmer med dp	Dp upphävs/ändras i berörd del
1	22-HÅS-1089	Allmän plats för väg och park.	-	Ja	Nej
2	22-HÅS-1133	Allmän plats för gata eller torg samt park eller plantering. Byggnadskvarter för bostadsändamål.	Mindre avvikelse för intrånget på område för bostadsändamål bedöms möjlig eftersom en begränsad yta tas i anspråk och den inte är tillåten att bygga på.	Nej	Nej
3	2262-P88/0217/1	Allmän plats för gata eller torg.	-	Ja	Nej
4	2262-P97/0310/2	Allmän plats för huvudgata.	-	Ja	Nej
5	22-HÅS-870	Allmän plats för väg och park.	-	Ja	Nej
6	2262-P10-4	Allmän plats för natur.	Mindre avvikelse bedöms möjlig för intrång på allmän plats för natur då endast en begränsad del tas i anspråk.	Nej	Nej
7	2262-P81-0219-1	Allmän plats för park. Utfartsförbud råder mot Centrumvägen.	Mindre avvikelse bedöms möjlig då endast en begränsad del tas i anspråk.	Nej	Nej

8	22-HÅS-1018	Allmän plats för väg och park (gräns mot park ej avsedd att fastställas). Bostadsändamål.	-	Nej, gäller bostadsändamål. Pga. flera fastigheter berörs.	Ja
9	2262-P90/0620/2	Allmän plats för gångbana. Kvartersmark för bostadsändamål (marken får inte bebyggas samt u-område).	Mindre avvikelse bedöms möjlig då endast en begränsad del tas i anspråk och inte förhindrar framdragande eller underhåll av underjordiska ledningar.	Nej.	Nej
10	2262-P2021/2	Allmän plats för gång och cykelväg. Kvartersmark för bostäder.	Mindre avvikelse bedöms möjlig inom bostadsändamål eftersom det är ett intrång i en begränsad yta.	Nej.	Nej

11.3. Genomförande

Genomförandet av planen komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. Här nämns de som i detta skede antas bli aktuella. I vissa delar innebär en fastställd vägplan (tillstånd för vägprojektet) att tillstånd finns. Tillståndet gäller för den statliga vägen och dess anläggningar, men inte för enskilda vägar eller andra åtgärder utanför fastställd plan.

11.3.1. Tillstånd, dispenser och anmälningar

Åtgärder som påverkar växtligheten kommer att utföras inom strandskyddsområdet för Söråkersbäcken på fastighet Söråker 29:1. Särskild strandskyddsdispens behövs inte för åtgärder inom det område som fastställs i vägplanen. Strandskyddat område bedöms påverkas i liten omfattning eftersom åtgärderna utförs i direkt anslutning till befintlig väganläggning.

Anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuellt för Söråkersbäcken i området vid den planerade cirkulationen. Anmälan lämnas till Länsstyrelsen Västernorrland för bedömning innan arbetet påbörjas. En anmälningspliktig vattenverksamhet får påbörjas tidigast 8 veckor efter att anmälan inlämnats, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer något annat.

Dispens från det generella biotopskyddet är aktuellt för allén vid Centrumvägen 49. Samtliga kända åtgärder fastställs i vägplanen, och därmed behövs inte särskild dispens för detta.

Återanvändning och mellanlagring av massor inom vägområdet bedöms vara möjligt, dock bör tillsynsmyndighet informeras och dialog bör föras avseende eventuell anmälningsplikt. Vid återvinning av avfall för anläggningsändamål, det vill säga om uppschaktade massor ska användas utanför projektet, kan anmälan krävas beroende på föroreningshalter. Tillstånd krävs för extern transport av avfall, såsom överblivna schaktmassor.

Dispenser som krävs för avsteg från kravdokumentet VGU och som behöver sökas hos väghållaren (som i detta fall är Trafikverket) behöver hanteras. Avsteg som gjorts utgörs av följande:

- Lokala avsteg från linjeföring på gång- och cykelväg i både vertikal- och horisontalled på grund av utrymmesbrist och behov som uppstår för anpassning mot befintlig kantstenslinje.

- Bortval av skyddsremsa mellan körbana och gång- och cykelväg.
- Avsteg från krav på breddning av väg utmed planerad passage vid KM 1/380.
- Lokala avsteg från rekommenderat dikesdjup på grund av behov av anpassning mot befintliga diken.
- Det har inte föreslagits upphöjda övergångsställen i anslutning till cirkulationsplatsen.
- Avsteg har skett från VGU:s krav på minsta refugbredd på 2,0 meter vid passager eftersom 1,2 meter bredd är föreslagen.
- Vilplan (yta som gör att det är lätt att stanna, stå still, och starta med fordon) i anslutning till cirkulationen har anpassats för bättre anslutning mot befintlig väg vilket ger en lutning på upp till 3,5 %.

11.4. **Finansiering**

Den totala kostnaden för projektet bedöms uppgå till cirka 31 miljoner kr. Projektet finansieras via regional investering.

12 Underlagsmaterial och källor

ArtDatabanken Artportalen, <https://artportalen.se>

Boverket, Kartor riksintressen. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/riksintressen/kartor/> (2021-05-26)

Ledningskollen <https://ledningskollen.se>

Länsstyrelsen Västernorrland, Länskarta Västernorrland. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=bc7b8a8cdf04fedabada5ad1bc9b61b> (2021-05-26)

Nationella vägdatabasen (NVDB), Trafikverket
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Naturvårdsverket, Miljökvalitesnormer för utomhusluft, Tillgänglig via: [Vägledning om hur kontrollen av luftkvalitet ska gå till \(MKN\) - Naturvårdsverket \(naturvardsverket.se\)](#) (2021-06-06)

SGU, Brunnsarkivet. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html> (2021-05-26)

SGU, kartvisaren. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-grundvatten-1-miljon.html> (2021-08-09)

STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Data erhållet från Trafikverket 2021-06 -17.

Sundsvalls kommuns hemsida <https://sundsvall.se/nyheter/nyhetsarkiv/2023-05-04-unik-satsning-i-torsboda-skapar-1-900-jobb> (2023-05-30)

Timrå kommun, Program för kulturmiljövård, att bygga vidare. Tillgängligt via:
<http://media.murberget.se/rapport/data/99/963c3acf-3bce-41b2-9b7b-29bf9b2c2107.pdf> (2021-05-27)

Timrå kommun, Uppleva & göra. Tillgängligt via:
<https://www.timra.se/upplevadora.4.714dad16d46439ef96cae.html> (2021-05-26)

Trafikverket, Åtgärdsprogram buller och vibrationer. Tillgänglig via_ [Åtgärdsprogram buller och vibrationer - Trafikverket](#) (2021-06-18)

Vatteninformationssystem Sverige, Klingerfjärden, tillgänglig via: <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Vägtrafikflödeskartor, Trafikverket:
<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>



Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se