

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Centrumåtgärder Söråker, Väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2023-09-05

Projektnummer: 173278

Handlingsnummer: 7C14SR01



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-09-05

Ärendenummer: TRV 2021/33730

Kontaktperson: Idha Wänglund, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Tidig Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Din Tur)	10
3.1.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	17
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	18
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	19
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	21
3.2.3.	Samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Din Tur)	31
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	31
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	40

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Samtliga inkomna synpunkter och protokoll från samrådsmöten finns diarieförda med diarienummer TRV 2021/33730.

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse beskrivs vilka samråd med myndigheter, organisationer och berörda fastighetsägare som löpande skett i projektet. En vägplan är under framtagande som innefattar centrumåtgärder för väg 684 i Söråker. Under juni månad 2021 genomfördes en tidig informationskampanj för att informera om projektet samt erbjuda möjligheter att inkomma med synpunkter. Informationen annonserades via tidningarna Sundsvalls tidning och Mera Timrå samt via Trafikverkets webbplats och via en lokalt riktad Facebookannons. Totalt inkom 2 synpunkter från allmänheten och särskilt berörda.

Samrådsunderlaget som är daterat 2021-09-30 har inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) funnits tillgängligt under perioden 2021-10-11 till 2021-11-01 hos biblioteket i Söråker, kommunhuset i Timrå, Trafikverkets reception i Härnösand samt digitalt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/soraker. Samrådsgruppen har fått information om projektet och var handlingarna fanns tillgängliga via tidningsannonser i Post- och Inrikes tidningar och i Sundsvalls tidning samt via Facebookannons och Trafikverkets webbsida. Totalt inkom 22 yttranden från kommun, myndigheter och allmänhet/fastighetsägare längs sträckan.

Samrådshandlingen daterad 2022-06-23 har varit utställd under ca 3 veckor under perioden 2022-09-22 till 2022-10-26. Berörda fastighetsägare, berörda myndigheter och organisationer kungjordes om informationen kring handlingarna via brev. Även annonsering i Sundsvalls tidning skedde för att informera allmänheten. Totalt inkom ett 30-tal synpunkter under utställningsperioden. Inför samrådet sattes vägområdet ut med käppar för att tydliggöra det markanspråk som kommer behövas för genomförandet av vägplanen. Kvällen innan utställningen startade, den 21 september, genomfördes ett samrådsmöte på orten.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Samrådsmöten har hållits med länsstyrelsen i Västernorrlands län. 2021-12-14 beslutade Länsstyrelsen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Timrå kommun: Samrådsmöten har hållits med kommunen där planerade åtgärder samt vägplanens påverkan på detaljplaner har behandlats. Fortlöpande samråd har skett med kommunen under hela vägplaneprocessen.

Kollektivtrafikmyndigheten: Flertalet samrådsmöten har hållits med kollektivtrafikmyndigheten Din Tur.

2 Samrådsrets

I samrådsunderlagsskedet är samrådsretsen odefinierad och bred, då vägplanens åtgärder inte har detaljutformats och dess utbredning samt effekter och konsekvenser inte kan utläsas ännu. I detta skede är gruppen "enskilda som kan bli särskilt berörda" (vars fastighet påverkas) inte definierad ännu utan denna samrådspart ingår i gruppen "allmänhet". Därutöver innefattas samrådsretsen av Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Timrå kommun samt kollektivtrafikmyndigheten Din Tur. Kollektivtrafikmyndigheten tas med som samrådspart då de åtgärder som föreslås i vägplanen får betydelse för kollektivtrafiken.

I vägplanens samrådshandlingsskede har retsen "enskilda som kan bli särskilt berörda" tydliggjorts och dessa har kungjorts om utställelsen av handlingen via brevutskick.

I arbetet med vägplanen har särskild vikt lagts på att även utgå från ett barnperspektiv i de åtgärder som föreslås. Samhällsfunktioner riktade mot barn och ungdomar så som grundskolan samt idrottsföreningar har särskilt ingått i samrådsretsen genom hela samrådsprocessen för att kunna ta hänsyn till föreslagna åtgärders konsekvenser för barn och ungdomar. En barnkonsekvensanalys har tagits fram i projektet som bland annat innefattar information från genomförda samtal/samråd med barn och ungdomar som utgörs av elever på utvald skola. Dessa samråd återges inte i denna samrådsredogörelse.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Informationskampanj

Under arbetet med framtagandet av samrådsunderlaget valde Trafikverket att inte genomföra något informationsmöte på plats på grund av rådande pandemi, utan genomförde i stället en informationskampanj. Kampanjen genomfördes för att informera utåt om projektet så som vilka åtgärder som planeras och dess tidplan. Information gavs även om var man kan vända sig för att lämna synpunkter. Informationen annonserades den 17 juni via presstips till Sundsvalls tidning och via webbnyhet på projektets hemsida. Den 18 juni-4 juli gjordes en Facebookannons tillgänglig som riktades till dem som bor i Söråker och ut mot Tynderö. Den 19-20 juni sattes en annons in i tidningen Mera Timrå.

Utställelse av samrådsunderlag

Ett samrådsunderlag daterat 2021-09-30 skickades ut på remiss till alla i samrådsretsen för att informera om projektet samt inhämta information och synpunkter. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt i tre veckor under perioden 2021-10-11 till 2021-11-01 hos biblioteket i Söråker, kommunhuset i Timrå, Trafikverkets reception i Härnösand samt digitalt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/soraker.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2021-06-14 Samråd med länsstyrelsen

Samrådsmötets syfte var att presentera projektet och befintliga miljöförutsättningar samt delge information om planerad period för beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens synpunkter på planerad samråds-krets och remisstid önskas.

Befintliga miljöförhållanden

Det bedöms finnas få miljöaspekter i området att ta hänsyn till och att för miljö kommer fokus läggas på träd, invasiva arter och masshantering.

Utredningar/inventeringar

Miljö redovisar om de undersökningar som kommer genomföras. Dessa är markmiljöundersökning, inventering av värdefulla träd ur både naturvärdes- och gestaltningsperspektiv samt inventering av invasiva arter. I övrigt kommer en klimatkalkyl tas fram där åtgärder presenteras för att reducera klimatutsläpp samt en bullerutredning att utföras.

Hantering av biotopskydd och invasiva arter

Sweco undrar hur länsstyrelsen vill att hanteringen av biotopskydd och invasiva arter ska säkerställas i vägplanen? Detta då det hanteras olika i olika län.

Länsstyrelsen anser att planerad remisstid borde vara tillräcklig och har inga synpunkter på planerad samråds-krets. Remiss ska ställas till: vasternorrland@lansstyrelsen.se. Gällande säkerställande av hantering av biotopskydd och invasiva arter ber länsstyrelsen om att få återkomma med information efter att ha diskuterat frågan internt.

Synpunkter från länsstyrelsen: Länsstyrelsen har tittat på rinnvägar i området, vilket visar att det kan komma vatten norrifrån till denna vägsträcka. Detta behöver ses över av projektet och problemet kan hanteras med hjälp av till exempel utformning och materialval (mer genomsläppliga material samt växtlighet). Kommer vägplanen att generera mycket markinlösen? Länsstyrelsen påpekar att detaljplaner kommer att beröras och undrar hur Trafikverket ser på det. Länsstyrelsen undrar även angående vägplanens eventuella påverkan på jordbruksmark.

Trafikverkets kommentar:

Att lösa avvattningen i området bedöms bli en utmaning och hantering av vägdagvatten kommer troligtvis kräva större åtgärder som schakt/grävning. Valda avvattningslösningar kommer presenteras i senare skede. Det kommer inte att bli så mycket markinlösen på grund av att minskad vägbredd kommer att föreslås vid trånga sektioner. Gällande påverkan på detaljplaner så kommer det bli viktigt att samordna kommunens och Trafikverkets framtagande av planer i den kommande processen via bland annat löpande samråd. Den skissade cirkulationsplatsen som planeras i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen har samråtts med kommunen och trots att den utformas så liten som möjligt kommer ändå detaljplaner att påverkas och eventuellt behöva omarbetas. Projektet kommer även försöka minimera påverkan på jordbruksmarken. Den påverkan som uppstår från vägplanen kommer att tydliggöras i Samrådshandlingskede när åtgärderna detaljprojekteras.

2021-12-06 länsstyrelsens yttrande i samband med utställelse av samrådsunderlaget

Länsstyrelsen inkom via mail den 28 oktober med önskan om förlängd svarstid till den 10 november, vilket beviljas av Trafikverket. Länsstyrelsen inkom den 6 december med följande remissyttrande.

Länsstyrelsen har tagit del av förslaget till samrådsunderlag centrumåtgärder Söråker, väg 684. Handlingarna har inkommit inför kommande beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen ser positivt på åtgärderna att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs väg 684 i Söråker centrum och har inget att erinra mot förslaget till samrådsunderlag. Råd för underlaget gällande biotopskydd framförs nedan. Kommande handlingar bör redovisa eventuella frågor om tillstånd eller anmälan enligt miljöbalken eller annan lagstiftning som inte kan hanteras i vägplanen.

Biotopskydd

Enligt 7 kap 11a § miljöbalken ska en vägs påverkan på ett biotopskyddsområde hanteras i vägplanens samråd istället för genom särskild dispensprövning. Påverkan på allén vid korsningen Larsbovägen, som är skyddad i 7 kap. miljöbalken behöver därför klargöras så tidigt som möjligt. Vid behov ska förslag till kompensationsåtgärder tas fram.

Trafikverkets kommentar:

Eventuell påverkan på allén vid korsningen Larsbovägen kommer att följas under samrådshandlingsskedet och utredas så snart som möjligt. Om det visar sig att allén blir negativt påverkad av projektet utreds behov av kompensationsåtgärder.

3.1.2. Tidig Samråd med berörd kommun

2021-03-26 Samråd med Timrå kommun och bostadsbolaget Timråbo

Tidigt samråd genomfördes med representant från Timrå kommun och bostadsbolaget Timrå Bo för att diskutera kring den detaljplan som var under framtagande (och som ska ut på samråd) och vägplanens eventuella påverkan på denna. Det har visat sig att detaljplanen kan komma att beröras av den planerade cirkulationsplatsen i korsningen Centrumväganden/Folketshusvägen. Kommunen och Timråbo uttrycker önskemål om att ett förslag tas fram för cirkulationsplatsen och som inte hamnar i konflikt med detaljplanen och där Daliagatan föreslås stängas samt ett förslag på en matargata för trafiken inom bostadsområdet utmed den södra sidan av Centrumvägen.

Trafikverkets kommentar:

Löpande samråd kommer att genomföras med Timrå kommun. Förslag kommer att arbetas fram enligt framkomna synpunkter vilka kommer att stämmas av på kommande möten.

2021-04-28 Samråd med Timrå kommun och bostadsbolaget Timråbo

Sweco har tagit fram och presenterar ett förslag på cirkulationsplats där utformningen anpassats för att minska påverkan på kommunens fastighetsgräns och den detaljplan som är under framtagande. Den befintliga anslutningen mot Daliagatan har föreslagits att stängas. Kommunen undrar om förslaget medger utrymme för en matargata inom deras fastighet? Det är även viktigt med fortsatta diskussioner mellan Trafikverket och kommunen gällande

estetisk utformning på matarvägar för biltrafik samt för gång- och cykeltrafik från hyresfastigheterna. Kommunen kommenterar att förslagen gång- och cykelväg påverkar prickad mark kvartersmark i detaljplanen som är under framtagande. Gällande busslingen, som finns placerad något väster om ICA, anser kommunen att det kan vara en god idé att rusta denna, men att beslutet får tas senare.

Trafikverkets kommentar:

Cirkulationsplatsen bidrar till att det uppstår en smal sektion, men att det även där ska gå att få plats för som minst en enfilig väg.

Trafikverket kommer genomföra fortsatta samråd med kommunen gällande den estetiska utformningen inom området. När en detaljerad projektering av föreslagna åtgärder tagits fram kommer påverkan på detaljplanerna att tydliggöras. Även befintlig detaljplan ser ut att påverkas av en gång- och cykelväg.

En eventuell upprustning av busslingen kommer inte att hanteras i den aktuella vägplanen.

2021-08-24 Samråd med Timrå kommun om samrådsunderlaget

Syftet med samrådsmötet var att informera kommunen om vägplanen i det dåvarande samrådsunderlagsskedet samt att inhämta synpunkter. Trafikverket och Sweco informerade om projektet, tidplan samt och de åtgärder som föreslogs i samrådsunderlaget.

Projektmålet som hanterar klimatreducering kommer bli en utmaning i projektet. Sweco undrar om kommunen har några pågående parallella projekt där ev. miljövinster med att få ta del av överblivna massor eller annat material kan skapas som ett led i att minska vägplanens koldioxidutsläpp? Kommunen meddelar att de kommer ta kontakt med Trafikverket för att om möjligt i bygghandlingsskedet/entreprenadskedet kunna samköra eventuella exploateringar.

I detta skede redovisas enbart de detaljplaner som finns inom utredningsområdet och som kan komma att bli påverkade av vägplanen. I samrådshandlingsskedet kommer eventuell påverkan på detaljplanerna att redovisas och om åtgärden medför mindre avvikelse eller att någon detaljplan behöver ändras eller upphävas. Kommunen framförde inga synpunkter.

Synpunkter från kommunen: Kommunen undrar varför inte de också varit delaktig i arbetet med framtagande av projektmålen? Troligtvis kommer den föreslagna stängningen av Daliagatan att bli kontroversiell och att boende kommer att inkomma med flertalet synpunkter kring detta. Kommunen anser att det är önskvärt att undvika åtgärder som leder till att det uppstår branta slänter och djupa diken och att i stället nyttja dagvattenssystemet bättre. Kommunen anser att det räcker att kommande samrådsremisser ställs till: timra.kommun@timra.se. Kommunen upplyser om att skolan samt idrottsföreningarna Söråkers IF och Söråkers FF kan vara lämpliga att ta med i sakägarkretsen med tanke på barnperspektivet.

Trafikverkets kommentar:

I vägplanen är det Trafikverket som tar fram ändamål och projekt mål, men dessa ska samtidigt inte ska strida mot lokala och kommunala mål. Gällande eventuell stängning av Daliagatan är Trafikverket beredda att hantera synpunkter som kan komma upp gällande detta samt att det är viktigt att presentera mer detaljerad information om förslagens konsekvenser i kommande skede. Gällande den avvattningstekniska utformningen tar

Trafikverket med sig synpunkten och meddelar att utformningen kommer tydliggöras och möjligheter till eventuell samförläggning kommer hanteras i kommande samråd med ledningsägarna utmed sträckan. Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande remiss och sakägare till kommande utställelse och samråd.

2021-11-01 Timrå kommuns yttrande i samband med utställelse av samrådsunderlaget

Timrå kommun, kultur- och teknikförvaltningen samt samhällsenheten har granskat samrådsremissen och har följande synpunkter:

Samhällsenheten:

- Sidan 8- Angränsande planering- Det står att det är en detaljplan som håller på att tas fram, men det är en ändring som görs (står även på sidan 12).
- Sidan 12- Lista gällande planer- S118 (22-häs-1133) är inte omnämnd, den går egentligen ner till Centrumvägen. Vi upptäckte för någon månad sedan att Lantmäteriet hade lagt in just det planområdet fel, vilket är åtgärdat hos dem nu. På kartan över alla gällande detaljplanen går S118 gräns fel också (kartan är tagen från Lantmäteriet).

Kultur- och teknikförvaltningen:

- Utformningen för passager/övergångar och hur de oskyddade ska passera är viktigt.
- Sträckan för de planerade åtgärderna, Utredningsområdet bör utökas och börja vid Stallvägen/Centrumvägen (Rigsta-Ala- OK/Q8-Deltaterminalen) samt sluta vid väg 689/Centrumvägen (UJO 13 i ÖP) med hänsyn till prognosåret 2040.
- 40 km/h, lång sträcka med denna hastighet.
- Busslingen, bör ingå i utredningsområdet.
- Dagvatten, beakta hanteringen av dagvatten även utanför utredningsområdet, som påverkas av projektet.
- Ledningar, bredbandsledningar beaktas.
- Vägbredd, Centrumvägen 6-6,5 m samt GC-bana 2,5-3,6 m. Enhetlig utformning bör eftersträvas, bredd?
- Utformningen i stort- återkomma med synpunkter efter att vi tagit del av samrådshandlingen/granskningshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Samhällsenheten

Synpunkterna noteras och informationen kommer ses över till kommande skede.

Kultur- och teknikförvaltningen

Trafikverket noterar uppgifterna om att kommunen poängterar att utformningen av passagerarna är viktiga samt att kommunen avser att återkomma med synpunkter på detaljutformningen i senare skeden.

Trafikverket ser inget behov av att utöka utredningsområdet. Vissa åtgärder, som inte kräver ytterligare markanspråk (beläggning, belysning etc.) och som kan bli aktuella för sträckor utanför utredningsområdet, kan vid behov genomföras utan vägplan.

Hastigheten 40 km/h planeras att hållas utmed så lång sträcka som möjligt. Hastigheterna utmed sträckan kommer fortsatt ses över i kommande skede.

Dagvattenhanteringen även utanför utredningsområdet kommer att hanteras då bl.a. recipienternas kapacitet behöver utredas och att det ingår att titta på område för inflöde samt bortledning av vatten. Det ingår även i miljökravet att hantera recipienterna då vägåtgärder inte får försämra vattenförekomsternas status avseende beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN).

Då busslingen har kommunalt ägarskap utlämnas denna ur vägplanen.

Samråd kommer hållas med ledningsägarna utmed sträckan för att tydliggöra ledningars placering samt vägplanens eventuella påverkan på ledningsanläggningarna.

Vägbredderna kommer att preciseras i nästkommande samrådshandlingskede.

3.1.3. Samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Din Tur)

2021-06-07 Samråd med Dintur

Sweco har inför mötet mailat information om projektet till kontaktpersonen på Dintur. Vägplanens status går igenom samt de åtgärder som planeras och planens genomförandetider. Under mötet diskuteras befintliga busshållplatser och deras status samt att Dintur ska delge projektet information om resandestatistik. Dintur informerar om att enligt kraven (VGU) ska det inte vara längre avstånd än 500 m mellan hållplatserna samt att de ska tillgänglighetsanpassas med väderskydd och ledstråk. Dintur anser att hållplatslägena ska anläggas på båda sidorna av vägen. Viktigt är då att det finns säkra stråk för oskyddade trafikanter att ta sig till dessa.

I föreslagna busshållplatslägena ska boendestatistiken vägas in så att hållplatserna placeras där de fyller bäst funktion. Exempelvis bör hållplatsen vid servicehuset Strandbo ses över då det är 800 m till närmsta busshållplats, vilket anses vara lite för långt. På mötet framkom att busshållplatslägena bör finnas vid ICA, vid hyreshuset, någonstans vid serviceboendet samt en vid slutet av sträckan. Dintur stämmer även av framtagna förslag via mail. Dintur informerar om att remisser ska ställas till mailadressen registrator@dintur.se som även innefattar kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverkets kommentar:

Busshållplatsernas lägen och utformning ska utredas vidare i nästkommande skede och samråd (bl.a. via mailkontakt) ska löpande hållas med Dintur. Markåtkomst ska säkras för att busshållplatserna ska inrymma väderskydd för ett ev. kommande behov. Mailadressen tas med i sändlistan.

2021-10-28 kollektivtrafikmyndighetens yttrande i samband med utställelse av samrådsunderlaget

Kollektivtrafikmyndigheten inkommer med remissyttrande som sammanfattas här nedan.

Förtydligande

Sid 18 andra stycket. Det behöver inte vara så att hållplatsen är enkelriktad pga. att det inte finns stolpe på motsvarande sida. Det har varit så att tidigare har det bara varit en markerad hållplats på ena sidan vägen, ofta där det varit på den sida som haft mest påstigande. Sedan är det ett avstignings läge på andra sidan vägen, med det kan vara omarkerat =ingen stolpe eller tavla. Den andra orsaken att det kan saknas markerat hållplatsläge kan vara att stolpen och tavlan blivit bortkörd av väghållaren i samband med plogning. Eller så har den körts bort vid släntklippningen.

KTM Remissvar

På sid 33, 4 stycket vill vi att vägbredden ska vara minst 6 m. Vi vill inte att det skall vara en strävan. Vi har i andra projekt som genomfört sett hur man skapat problem för kollektivtrafiken när man gjort vägbanebredden för smal. Ex. i Matfors så byggdes en refug utanför busshållplatsen. Där blev vägbredden för smal så när bussen blev omkörd av lastbil så skalades backspegeln bort på vänster sida på bussen. Det var ingen säkerhetshöjande åtgärd för kollektivtrafikens chaufförer. Den hållplatsen är i dagsläget stängd och trafikerar ej pga. olyckstillbudet. Vi önskar att detta byggfel inte upprepas, så att vi skapar ett nytt riskmoment när vi bygger bort ett annat.

Sedan vet vi att det körs jordbruksredskap på den aktuella sträckan. Dom kan vara bredare än 2,6 m som är största fordonsbredden för Lastbilar och Bussar. Vi önskar inte att kollektivtrafiken ska behöva nyttja GCM väg för att klara ett möte med jordbruksfordonen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna gällande informationen om de befintliga busshållplatsernas funktion.

Synpunkten gällande minsta vägbredd noteras. Vägbredderna kommer tydliggöras i kommande samrådshandlingsskede.

3.1.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.1.4.1. Inkomna yttranden i samband med Trafikverkets informationskampanj

I samband med att Trafikverket genomförde en informationskampanj om projektet under sommaren 2021 inkom 2 yttranden från allmänheten. Dessa presenteras här nedan tillsammans med Trafikverkets svar.

Möjlighet att påverka i vägplaneprocessen

En boende utmed Platåvägen ser positivt på projektet, men att personen inte förstår utifrån planlägningsbeskrivningen (som ligger på Trafikverkets webbplats) hur och när man kan påverka i vägplaneprocessen.

Åtgärder

En person undrar när det planeras att anläggas övergångsställe vid Centrumvägen/Folketshusvägen för att göra det tryggare för oskyddade trafikanter att passera. Befintlig skyltning och målning är inte en tillräcklig åtgärd utmed platsen. Kanske kan vägen smalnas av eller förses med vägbula.

En person påpekar att korsningen Centrumvägen/Bäckgatan är högt trafikerad då det finns bland annat förskola utmed Bäckgatan och som genererar mycket trafik och lång väntetid för biltrafiken i korsningen. Många fotgängare från villaområdet söder om Centrumvägen passerar även över vägen i korsningen. Personen önskar en cirkulationsplats eller ett övergångsställe utmed korsningen.

Trafikverkets kommentar:

Möjlighet att påverka i vägplaneprocessen

Det finns möjlighet att inkomma med synpunkter under hela projektets gång. Under oktober kommer samrådsunderlaget, som främst redovisar befintligheter men också utformning på ett övergripande plan) utformning att ställas ut och presenteras i syfte att få in synpunkter. Information om utställelsen kommer nå allmänhet och berörda via annonsering i detta skede. Om det finns möjlighet, på grund av rådande pandemi, kommer ett informationsmöte på plats att hållas inför utställelseperioden där det också finns möjlighet att ställa frågor och komma med input till projektet.

Åtgärder

Synpunkter som innefattar åtgärdsförslag noteras. Det är först i nästkommande samrådshandlingsskede som detaljprojekteringen kommer att påbörjas.

Trafikverket och Timrå kommun är medvetna om problematiken i Söråker. Därför har Trafikverket påbörjat vägplanen som ska leda till en säkrare genomfart i Söråker. Planen är också att Trafikverket och Timrå kommun ska finansiera en cirkulationsplats i korsningen vid ICA, som också kommer att sänka hastigheten för biltrafiken. Trafikverket beräknar att vägplanen kan vara fastställd år 2024 för att därefter kunna ta mark i anspråk.

När det gäller det befintliga övergångsstället så utfördes beläggningen på vägen så sent som under förra året så att vägmarkeringen inte har hunnits med. Ev. är det redan utfört nu. Reflexer har också satts upp för att synliggöra övergångsstället ytterligare. Viktigt att komma ihåg är att oskyddade trafikanter har skyldighet att vidta försiktighet även vid ett övergångsställe, trots att fordonsförare har väjningsplikt för gående som står i begrepp att korsa gatan. Barn under 12 år är inte mogna att själva vistas i trafiken utan vuxet sällskap.

Genom att en cirkulationsplats föreslås utmed Centrumvägen/Folketshusvägen bedöms trafikflödet utmed platsen och även sammanlänkande vägar, så som Bäckgatan, att förbättras. Ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt placering av passager för oskyddade trafikanter kommer ses över och förslag kommer presenteras i kommande samrådshandling.

3.1.4.2. Inkomna yttranden i samband med utställelse av samrådsunderlaget

I samband med utställelsen inkom 17 yttranden från allmänheten och särskilt berörda på samrådsunderlaget. Synpunkterna sammanfattas här nedan:

Ett stort antal synpunktslämnare uttrycker att de är mycket positiva till att förbättringsåtgärder planeras längs Centrumvägen.

Belysning

Flera synpunktslämnare önskar att även gatubelysningen och belysningen vid övergångsställen ska hanteras i vägplanen.

Trafikverkets kommentar:

Att se över och hantera belysningen inom vägplanens sträckning ingår i åtgärderna.

Förläng vägplanens åtgärder

Ett par synpunktslämnare anser att vägplanens sträcka är allt för kort och borde förlängas västerut och innefatta sträckan anslutningen mot Deltaterminalen (Hamnvägen), via 90 graders kurvan förbi Alavägen-OK-macken. Detta då det upplevs trafikfarligt att korsa Centrumvägen via anslutningen Alavägen. Många boende använder Alavägen, men det saknas övergångsställe och gångvägen mot centrum är placerad utmed den södra sidan av Centrumvägen. Det finns även risk att norrgående trafik kommer öka hastigheten efter passage av den planerade cirkulationsplatsen, vilket ökar risken för olycka vid korsningen mot OK/Q8. Projektet borde absolut innefatta även denna sträcka. Under de 25-30 år som personerna bott i området så har det skett ett antal olyckor utmed denna sträcka.

En person önskar att en cirkulationsplats anläggs väster om OK/Q8-macken vilket skulle sänka hastigheten utmed sträckan.

Flertalet synpunktslämnare anser att gång- och cykelvägen borde förlängas längre österut med skilda sträckningar. En anser att den borde åtgärdas hela vägen till Skeppshamn, vilket skulle medföra en ökad möjlighet till inflyttning och exploatering av området.

Anledningarna som framförs är att det finns många skolbarn samt djur utmed vägen i kombination med att hastighetsgränsen inte hålls och smal och krokig väg avsaknad av vägren samt ökad trafik under sommartid.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser inget behov av att utöka utredningsområdet vare sig väster- eller österut. Vissa åtgärder, som inte kräver ytterligare markanspråk (beläggning, belysning etc.) och som kan bli aktuella för sträckor utanför utredningsområdet, kan vid behov genomföras utan vägplan.

Behov av åtgärder för gång- och cykeltrafikanter

Ett par synpunktslämnare saknar säker gångväg utmed Folketshusvägen, från busslingen vid ICA fram till skolan med övergångsställe vid vårdcentralen. Detta på grund av att barnen genar över Folketshusvägen idag. En befintlig trapp från skolans parkering mot Folketshusvägen inbjuder tyvärr barnen till att gena.

En person önskar bredare gångbana. Befintlig gångbana saknar övergångsställe där den byter sida av Centrumvägen. En person uttrycker önskemål om att GCM-väg anläggs längs samma sida utmed sträckan framförs. Detta minskar risk för olycka.

Gångvägen vid Strandbo (börjar vid Söråkersgatan) behöver bli bredare. Vid gamla Strands skola där gång- och cykelbanan byter sida, vad hände med övergångsstället som fanns förut?

En person anser att GCM/GC-vägen bör anläggas med grönremsa utmed båda sidor av Centrumvägen mellan Folketshusvägen resp. Söråkersgatan fram till Båtsmansvägen. Även möjlighet att anlägga alléer utmed båda sidor bör beaktas för att förstärka intrycket av ett tätortscentrum. Ett par synpunktslämnare framför att det finns många hästar i området och ryttare behöver nu färdas utmed Centrumvägen. Gör i stället en ridväg eller en avskiljande remsa mellan väg och GCM-väg, så förbättras väg för ryttare.

Övergångsstället vid Gasabäck är placerad vid skymd kurva och behöver få trafikljus då trafiken inte stannar för gående och om trafik stannar så blir de ofta omkörda.

Trafikverkets kommentar:

Folketshusvägen har kommunalt väghållaransvar och eventuella åtgärder hanteras av kommunen. Utmed Centrumvägen kommer Trafikverket föreslå passager.

Bredderna på gångbana och GCM-vägen samt passager och var de ska placeras kommer att utredas och tydliggöras i samrådshandlingen. Projektet strävar efter att så långt som möjligt placera GCM-vägen utmed den södra sidan av Centrumvägen.

På grund av att det utmed vissa delar av sträckningen förekommer närliggande tomtfastigheter ska de åtgärder som planeras inte bidra till att skapa oskäligt markintrång utmed dessa. Det utrymme som finns till förfogande för väganläggningen kommer i första hand nyttjas för att skapa en tillräckligt bred GCM-väg. Grönremsa planeras anläggas utmed den södra sidan av Centrumvägen där det utrymmesmässigt är möjligt. Möjlighet att anlägga alléer utmed sträckan ses över, men motiveras inte om det medför ytterligare markintrång eller minskad trafiksäkerhet (via t.ex. skymd sikt).

Gällande önskat övergångsställe i Gasabäck så är platsen utanför vägplanens sträckning och kommer inte att hanteras inom detta projekt.

Hastighetssänkande åtgärder

En synpunktslämnare anser att avsmalning av körfält kan vara en bra hastighetssänkande åtgärd. En annan synpunkt som framförs anser, tvärt om, att körfält inte bör smalnas av då det riskerar att bli för smalt för större fordon.

Några andra anser att hastighetsbegränsning i kombination med fartkamera kan vara lämpligt.

Några synpunktslämnare önskar upphöjda övergångsställen för hastighetsdämpning samt för anpassning för rörelsehindrade. Dessa passager bör finnas vid korsningen Centrumvägen/Eriksrovägen (vid Strandbo). Barnen korsar Centrumvägen utmed platsen för att sedan ta grusvägen som genväg till skolan. Passageutformningen bör även finnas vid Centrumvägen/Båtsmansgatan, ev. vid Söråkersgatan mot Rigstavägen då det är en mycket använd genväg mot Ala skola.

En synpunktslämnare anser att en gång- och cykeltunnel bör anläggas vid planerad cirkulationsplats då det är den mest frekvent använda passagen samt att det förekommer mest trafik.

En synpunktslämnare anser att det inte finns något behov av en cirkulationsplats utmed Centrumvägen, men hellre det än vägbulor.

En annan synpunktslämnare önskar vägbulor utmed Sörviksgatan i kombination med hastighetssänkning till 30 km/h.

Trafikverkets kommentar:

Bredderna på vägbanan kommer ses över och tydliggöras i samrådshandlingen. Åtgärder som leder till förbättringar för gång- och cykelvägen ska prioriteras men utan att framkomligheter för övriga trafikanter avsevärt försämras.

I vägplanen föreslås hastigheten 40 km/h så långt det är möjligt. Möjligheten för hastighetssänkande åtgärder kommer ses över i nästkommande skede. De åtgärder som föreslås utmed Centrumvägen, så som vägbredder, ska anpassas till att föreslagen hastighet efterlevs. Utformningen på passager över kommer presenteras i samrådshandlingen.

Gällande övergångsställen så är dessa inte någon trafiksäkerhetsåtgärd utan enbart en framkomlighetsåtgärd för de gående. Ur säkerhetsperspektiv visar studier att antalet olyckor ökar vid övergångsställen. Detta då gående blir sämre på att själva se sig för samtidigt som flera förare bryter mot lagen och väljer att inte släppa fram gående. Den upplevda tryggheten som övergångsställen skapar blir i stället en falsk trygghet. Övergångsställen anläggs därför numera i stort sett endast där fordonsflödet överstiger 4 000 fordon per årsmedeldygn i varje riktning och där gående får vänta i mer än 20 sekunder på att kunna passera. Utmed den största delen av Centrumvägen uppgår trafikmängden till ca 3 960 fordon/årsmedeldygn. Trafikverket överväger med denna förklaring som bakgrund att utelämna övergångsställen och i stället anlägga passager utmed sträckan.

Åtgärden att anlägga en gång- och cykeltunnel utmed sträckan bedöms inte vara skälig och kan inte motiveras ur trafiksäkerhetssynpunkt (sett utifrån andel fordon/årsmedeldygn, olycksstatistik etc.) vägt mot den markåtkomst och kostnad den medför.

En cirkulationsplats anläggs inte enbart som en hastighetssänkande åtgärd, som t.ex. en vägbula gör, trots att den bidrar positivt till att hålla hastigheterna nere utmed den plats där den anläggs. Cirkulationsplatsen, med tillhörande trafikregler, bidrar även till att skapa bättre flöde och därmed ökad framkomlighet för fordonstrafiken.

Sörviksgatan är en gata som ägs av kommunen. Eventuella åtgärder utmed kommunala gator hanteras av kommunen och ingår inte i vägplanen.

Samrådsunderlagets kvalité

En synpunktslämnare anser att samrådsunderlaget som presenterades i samband med utställelsen var undermåligt. Personen fick vänta i närmare 30 minuter innan denne fick möjlighet att läsa handlingen. Informationen i handlingen är heller inte anpassad för att barn och ungdomar ska kunna förstå projektet för att därmed kunna lämna synpunkter, som numer är en lag. Gällande Barnkonventionen så måste myndigheten ändra synen på samhället och personen anser att informationen i samrådsunderlaget bör omarbetas för att anpassas till alla berörda.

Ett ytterligare par synpunktslämnare uttrycker negativa åsikter gällande kvalitén på handlingen och då att kartunderlaget var dåligt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket överväger att utöka antalet exemplar av handlingar som läggs ut på de fysiska platserna. Informationen som presenteras i samrådsunderlaget följer kravet enligt de lagar och regler som ingår i planläggningsprocessen och som slutligen ska leda till en fastställd vägplan. En fastställd vägplan ger Trafikverket vägrätt för de åtgärder som föreslås. I denna process ingår även myndighetsbeslut och att bland annat länsstyrelsen ingår som remissinstans för att kontrollera att exempelvis Miljöbalkens lagar efterlevs. Till detta hör att informationen i handlingen ska presenteras och anpassas för att ge ett bra kunskapsunderlag inför myndighetsbeslut. Samrådsunderlaget ska presentera information till länsstyrelsen för att de i sin tur ska kunna ta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I processen är samråd viktiga och dessa ska genomföras så att det är möjligt att alla i samrådsretsen förstår och kan påverka projektets förslag till lokalisering och utformning som successivt arbetas fram under planläggningen. I nästkommande samrådshandlingskedje, då detaljutformningen har arbetats fram, kommer kartmaterial och skisser med förklarande text etc. att tas fram för att tydliggöra de åtgärder som föreslås samt effekterna av dem. Utöver att vägplanen ställs ut genomför Trafikverket även enskilda samrådsmöten med representanter ur samrådsretsen där specifika frågor diskuteras.

Övergripande frågor och synpunkter

Höjd bör tas för ökad befolkningsutveckling

En person anser att Hässjö och Tynderö har Söråker som handelscentrum (Totalt ca 3 900 personer). Utveckling av industriområdet i Torsboda kan inom några år medföra en betydande befolkningsutveckling. Detta bör projektet ta höjd för.

Synpunkt gällande sträckan Söråker-Torsboda

En person uttrycker att bygdevägen som Trafikverket anlagt mellan Söråker och Torsboda upplevs livsfarlig för gångtrafikanter under de mörka månaderna när bilisterna får möte och måste parera ut i vägkanten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar i vägplanen hänsyn till kommande prognosår 2040 för bedömning av framtida trafikmängd som i sin tur blir en förutsättning till hur väganläggningen utformas och dimensioneras. En eventuell framtida befolkningsökning till följd av möjlig

exploatering kommer först och främst ställa krav på den kommunala planeringen gällande exempelvis detaljplaner och bostadsbyggande. Därefter, när väl behovet uppstår att åtgärda de statliga vägarna i samband med dessa aktuella exploateringar finns möjlighet att Trafikverket tar fram vägplaner för dessa.

Sträckan Söråker-Torsboda är utanför vägplanens område och hanteras därmed inte av detta projekt.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2021-10-26 Timråbos yttrande i samband med utställelse av samrådsunderlaget

Här nedan sammanfattas yttrandet från Timråbo.

Timråbo informerar om att de har ett stort intresse av projektet då flertalet deras befintliga och blivande fastigheter ligger inom aktuell vägsträcka. Timråbo är positiv till föreslagna åtgärder i stort som bidrar till ökad trafiksäkerhet och skapar ett välkomnande intryck i Söråkers centrum. Timrå kommun genomför just nu en detaljplanändring för att möjliggöra nyproduktion av ett femtiotal hyresrätter på fastigheten Söråker 2:72/3. Under förutsättning att de skisser som presenterats av projektet i samband med tidigare samrådsmöten med Timrå kommun och Timråbo inte förändrats sedan dess, har AB Timråbo inga ytterligare synpunkter på det planerade utrymmet för cirkulationsplatsen och gång- och cykelvägen.

Timråbo är däremot helt emot en stängning av Daliagatan då det riskerar att försämra trafikflödena inom det berörda bostadsområdet och anslutningen är viktig för befintliga och kommande bostäder. Timråbo framför att de vill samverka gällande kopplingen till det nya bostadskvarteret när det gäller placering av övergångsställen och anslutande gång- och cykelvägar.

Trafikverkets kommentar:

Till nästkommande skede kommer åtgärderna för Daliagatan att utredas ytterligare. Utgångspunkten är att åtgärderna som föreslås i vägplanen ska leda till ökad trafiksäkerhet och bidra till att skapa en hållbar lösning. Föreslagna åtgärder som innefattar Daliagatan kommer att hanteras via fortsatta samråd med Timråbo.

2021-10-29 Timrå norra socialdemokratiska förenings yttrande i samband med utställelse av samrådsunderlaget

Här nedan sammanfattas yttrandet från föreningen.

I samband med föreningsmöte diskuterades samrådsunderlaget och följande synpunkter lyftes:

Tillgängligheten på underlaget lämnar mycket att önska, då det enbart fanns ett utskrivet häfte att läsa och att texten var både byråkratisk och teknisk avancerad. Det borde funnits ett enklare material med mer bilder och animeringar att visa på Folkets hus så att fler klarar av att ta del av underlaget.

En tillgänglighetsanpassad planfri gång- och cykelpassage mellan busslingen vid ICA och Pizzerian efterfrågas då många barn passerar där.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket överväger att utöka antalet exemplar av handlingar som läggs ut på de fysiska platserna. Informationen som presenteras i samrådsunderlaget följer kravet enligt de lagar och regler som ingår i planläggningsprocessen och som slutligen ska leda till en fastställd vägplan. En fastställd vägplan ger Trafikverket vägrätt för de åtgärder som föreslås. I denna process ingår även myndighetsbeslut och att bland annat länsstyrelsen ingår som remissinstans för att kontrollera att exempelvis Miljöbalkens lagar efterlevs. Till detta hör att informationen i handlingen ska presenteras och anpassas för att ge ett bra kunskapsunderlag inför myndighetsbeslut. Samrådsunderlaget ska presentera information till länsstyrelsen för att de i sin tur ska kunna ta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I processen är samråd viktiga och dessa ska genomföras så att det är möjligt att alla i samrådsgruppen förstår och kan påverka projektets förslag till lokalisering och utformning som successivt arbetas fram under planläggningen. I nästkommande samrådshandlingskedje, då detaljutformningen har arbetats fram, kommer kartmaterial och skisser med förklarande text etc. att tas fram för att tydliggöra de åtgärder som föreslås samt effekterna av dem. Utöver att vägplanen ställs ut genomför Trafikverket även enskilda samrådsmöten med representanter ur samrådsgruppen där specifika frågor diskuteras.

Åtgärden att anlägga en planfri passage utmed sträckan bedöms inte vara skälig och kan inte motiveras ur trafiksäkerhetssynpunkt (sett utifrån andel fordon/årsmedeldygn, olycksstatistik etc.) vägt mot den markåtkomst och kostnad den medför.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Flertalet samrådsmöten har genomförts i samband med framtagandet av samrådshandlingen. Dessa samråd presenteras här nedan.

Samrådshandlingen daterad 2022-06-23 har även varit tillgänglig under ca 3 veckor under perioden 2022-09-22 till 2022-10-26 hos biblioteket i Söråker, kommunhuset i Timrå, Trafikverkets reception i Härnösand samt digitalt på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/soraker.

Berörda fastighetsägare, berörda myndigheter och organisationer kungjordes om informationen kring handlingarna via brev. Även annonsering i Sundsvalls tidning skedde för att informera allmänheten. De synpunkter som inkom under samrådshandlingskedet redogörs för under respektive rubrik nedan (namnsatt med "Inkomna synpunkter under utställelseperioden").

Totalt inkom ett 30-tal synpunkter under utställelseperioden.

Inför utställelsen av samrådshandlingen sattes vägområdet ut med hjälp av käppar som fanns utplacerade under perioden 14 september till den 28 oktober. Kvällen innan utställelsen startade, den 21 september, genomfördes ett samrådsmöte på orten. Samrådsmötet hölls på biblioteket i Söråker. I samband med att utställelsen kungjordes bjöds samtidigt samrådsgruppen in till samrådsmötet på orten. Under mötet kom ca. 50 personer. Representanter från kommunen, Postnord samt Timråbo deltog under mötet.

Kompletterande samråd via utskick av remissbrev

Under framtagandet av granskningshandling framkom information om att Voernese samebys vinterbetesmarker har sin utbredning i området, vilket medförde att samebyn ska ingå i samrådsplatsen. I detta skede fattade projektet beslut om att även Försvarsmakten ska ingå i samrådsplatsen för att de ska kunna påverka och hantera eventuella problem som de ser med vägplaneförslaget.

Både samebyn och Försvarsmakten erbjöds lämna in sina synpunkter på samrådshandlingen i efterhand. Den 25 maj skickades remissbrev via mail till samebyn och per post till Försvarsmakten. Sista dag för synpunkter sattes till den 23 juni. Remissvar redovisas under kapitel 3.2.5.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2022-03-23 Samråd med länsstyrelsen

Samrådsmötets syfte var att tydliggöra vägplanens ev. påverkan på den biotopskyddade allén och den kulverterade Söråkersbäcken samt diskutera ev. åtgärder för dessa. Även att stämna av föreslagen hantering av lupinförorenade (och vresros) massor. Projektets status presenteras. Länsstyrelsen önskar förlängd tid för att svara på remissen på grund av semesterperiod. Trafikverket svarar att önskemålet beaktas i kommande planering av remisstid.

Befintliga miljöförhållanden

Gällande befintliga miljöförhållanden har Höga halter barium (över MKM) har påträffats i västra änden av utredningsområdet, detta område ska undersökas närmare avseende detta. Övriga massor med halter under MKM och MRR bör ur ett markmiljöperspektiv kunna användas inom vägområdet. Möte med miljökontoret har genomförts inför kompletterande miljöprovtagning. Omfattningen på utförd och planerad markmiljöprovtagning bedömdes som rimlig, med målsättningen att utgöra ett underlag för masshanteringen. Kommunikation kommer fortsatt föras med miljökontoret när analysvaren inkommit.

Utredningar/inventeringar

Länsstyrelsen informeras om att hanteringen av avvattningen ses över med lösningar för lokalt omhändertagande (t.ex. med hjälp av grönremsa etc.) så att planerade åtgärder inte bidrar till att försämra avrinningen i området.

Hantering av biotopskydd

GC-vägen är föreslagen med en bredd av 3 m utmed allén. Det kommer troligtvis att schaktas i rotzon för allén men inga av träden behöver tas ned. Inga kompensationsåtgärder föreslås i vägplanen. Trafikverket önskar information från länsstyrelsen vilken hantering som krävs för att dispens från biotopskyddet ska ingå i vägplanen.

Länsstyrelsen undrar om det inte går att föreslå någon lösning (ev. teknisk lösning för att minska dike/slänt) för att helt undvika påverkan på allén?

Sweco svarar att det är mycket trångt utmed platsen vilket försvårar möjligheterna för att undvika påverkan. Att t.ex. förlägga GC något längre norrut är inte genomförbart. Sweco ska se över möjligheten att minska GC-vägens bredd till 2,5 m utmed allén för att minska påverkan.

Länsstyrelsen informerar om att det ska tydliggöras i vägplanen om skada bedöms uppstå, vilken skada samt skyddsåtgärder för att minska skadan (om rötterna är grövre än 5 cm i diameter). Om skadan bedöms påverka trädens överlevnad ska även en inventering genomföras.

Trafikverket meddelar att det kommer tydliggöras i planbeskrivningen inkl. miljöbedömningen vilka åtgärder som utretts för att minska påverkan samt motiv till ev. bortval av dessa.

Hantering av invasiva arter

Massor som innehåller lupiner planeras att användas i redan lupintäta områden i vägplanen alternativt skickas för omhändertagande. Här önskar Trafikverket information från länsstyrelsen för att säkerställa att tänkt hantering är tillräcklig.

Det har uppdagats förekomst av vresros (hög risk enligt artdatabanken). Dessa planeras att hanteras på samma sätt som lupiner.

Länsstyrelsen svarar att föreslagen hanteringen verkar rimlig, då dessa inte ännu är arter som omfattas av EU-kraven. Dock utreder Naturvårdsverket kraven för även dessa arter, vilket projektet bör beakta då kraven ev. kan träda i kraft år 2023 och projektet byggs år 2026. Vikten av rengöring av maskiner bör läggas till och främst gällande vresrot som sprids i vatten. Länsstyrelsen undrar om parkslide har hittats?

Sweco svarar att det inte finns parkslide inom vägplaneområdet.

Anmälan om vattenverksamhet och strandskydd

Sweco lyfter till länsstyrelsen att anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuell för ev. arbete inom den kulverterade bäcken. Eventuellt kan kulverteringen behöva åtgärdas samt bäcken ev. flyttas.

Om bäcken omfattas av strandskydd är oklart då den är kulverterad inom området för vägplanen. Vad krävs för att hanteringen ska tas med i vägplanen?

Länsstyrelsen ber att få återkomma med bedömning om en kulverterad bäck omfattas av strandskydd eller inte. Länsstyrelsen önskar att även Trafikverket bildar sig en uppfattning om bedömningen.

2022-11-24 Inkomna synpunkter under utställningsperioden från Länsstyrelsen

Ett sent yttrande inkom från Länsstyrelsen och som sammanfattas här nedan.

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om vägplanens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken (1998:808). Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

Länsstyrelsen ser positivt på de föreslagna åtgärderna och materialet som Trafikverket presenterar är väl genomarbetat. Det är värdefullt att en barnkonsekvensanalys tagits fram som en del av underlaget och att även byggskedets påverkan på barn och ungdomars trygghet hanteras. Länsstyrelsen har inget att erinra mot förslaget.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

2021-12-14 Samråd med Timrå kommun

Syftet var att gå igenom några av kommunens synpunkter på samrådsunderlaget, informera om vägplanen i det nuvarande samrådshandlingsskedet samt att inhämta synpunkter angående detta.

Sweco presenterar tidplan och de åtgärder som föreslås i samrådshandlingen.

Trafikverket informerar om att kommunens synpunkter på samrådsunderlaget besvaras i samrådsredogörelsen. Under mötet går kommunens synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa igenom. Här nedan presenteras ytterligare synpunkter från kommunen.

Kommunen anser att det finns risk att hastigheten 40 km/h inte hålls, speciellt utmed längre raksträcka.

Vägbredder, enhetlig utformning bör eftersträvas

Kommunen anser att det kan bli problem med säkerhetszonen om träd planteras i grönremsa. Anser att Sweco ska lämna förslag som de får yttra sig om. Kommunen vill att det skapas en stadsmässig känsla med tex. buskar.

Föreslagna åtgärder i samrådshandlingen

Sweco informerar att busshållplatserna föreslås utrustas med vindskydd/bänk

Kommunen undrar hur underhåll vid planerade bänkar vid busshållplatser skötas under vintertid? Trafikverket svarar att drift- och underhållsansvar planeras lämnas över till kommunen.

Rondellytan och stängning av Daliagatan

Kommunen anser att utformningen bör vara stadsmässig. Anser att Daliagatan bör hållas öppen med tanke på Timråbos planerade exploatering. Men, går en stängning att genomföra är det välkommet. Viktigt att ta hänsyn till Timråbos planering. Trafikverket ska efterfråga information/skisser från Timråbo. Kommunen informerar vidare om att detaljplanen gått ut på upphandling. Detaljplanen har antagits och kommer vinna laga kraft 29 december, därefter kommer bygglov sökas.

Klimatreducerande åtgärder; parallella projekt för utbyte av massor/byggmateriel

Input önskas från kommunen. Finns något parallellt projekt för att utbyta

massor/byggmaterial? Befintligt vindskydd i trä som vid ICA? Annat? Finns någon stentipp?

Kommunen svarar att det ev. ska anläggas förskolor inom lämplig tidpunkt. Kommunen meddelar att om batterifabriken hamnar i Torsboda, så kommer massor att behövas dit.

Det är OK med vindskydd i trä. De är dock mer utrymmeskrävande. Sweco ser över om vindskydd i trä inryms.

Forum för att inhämta synpunkter från ungdomar

Kommunen upplyser om att ett sätt att inhämta synpunkter från ungdomar är att kontakta Folketshuset som ev. kan ordna en workshop för ungdomarna.

Parallella projekt/exploateringar att ev. ta hänsyn till

Kommunen meddelar att om Northvolts batterifabrik anläggs i Torsboda (beslut inväntas under feb./mars) kommer det att förändra förutsättningarna för detta projekt, då exploatering och byggnation av bostäder troligtvis kommer öka inom Söråker. Trafikverket

meddelar att fabriken och följdverkningarna först och främst kommer behöva hanteras via en kommunal planering.

2022-03-15 Samråd med Timrå kommun

Samrådsmötets syfte var att informera kommunen om planerad markmiljöprovtagning inför masshantering för att tidigt inhämta synpunkter och eventuellt kunna uppdatera provtagningsplanen för att undvika att behöva åka ut med borrhandsvagn flera gånger. I detta projekt finns redan pengar avsatt för produktion, så bra flyt i processerna är också viktigt.

Kommunen anser att det är bra med inriktning mot potentiellt förorenade områden i första skedet. Det finns kända problem med höga bakgrundshalter arsenik och barium i området. Eftersom den utförda provtagningen generellt visade på låga halter i området är förhoppningen att masshanteringen planeras tidigare än vad som ofta är fallet i andra infrastrukturuppdrag. Ur ett ekonomiskt perspektiv vore det också önskvärt att om möjligt utföra all ytterligare provtagning som krävs i en och samma provtagningsomgång. Därav har både ytterligare provtagning av påträffad förorening (barium) och den f.d. plantskolan planerats, samtidigt som en förtätning av provtagningen görs för att ligga till grund för masshanteringen. Kommunen hade inga synpunkter gällande detta.

Utredningsområdet avser en sträcka där det kan finnas mycket fyllnadsmassor, vilket gör att det kan finnas föroreningar även där inga andra förorenande verksamheter förekommit. Därför är det bra att den förtätade provtagningen planerats in. Omfattningen av provtagningen bedöms av kommunen vara rimlig. Speciellt anses provtagningen (utförd och planerad) vara tillräcklig i östra halvan av området där inga halter över MRR påträffats. Kommunen påpekar att den utförda provtagningen tillsammans med den planerade kan vara tillräckligt för att bestämma masshantering, förutsatt att inga nya föroreningar påträffas. Om ytterligare föroreningar/förhöjda halter påträffas kan ytterligare provtagning och avgränsning vara nödvändig.

Kommunen undrar om det finns planer på var massor kan läggas upp och vad som ska göras med överskottsmassor. Kommunen undrar också om det kommer göras intrång på andra fastigheter i samband med anläggningen av GC-vägen och om det är något som kan vara ett problem.

Trafikverket svarar att det i nuläget fortfarande är osäkert exakt hur det kommer bli med överskottsmassor och fyll längs sträckan, detta kommer först i detaljprojekteringen. Ingen planering av masshantering har påbörjats ännu. Projektet kommer att göra intrång på vissa fastigheter vilket är en försvårande omständighet.

Kommunen kan ha kännedom om vad som kan göras med överskottsmassor, bland annat för möjlighet för lokalt omhändertagande av massor.

Sweco och Trafikverket undrar om kommunen önskar se det hittills genomförda arbetet eller om det ska delges kommunen först efter att den kompletterande provtagningen genomförts. Kommunen föreslår att Trafikverket skickar ett samlat underlag med slutsatser och planerad hantering av massorna i projektet, till miljo.bygg@timra.se, när utvärdering av den kompletterande provtagningen är klar. Trafikverket informerar att samrådshandlingen skickas ut i juni 2022.

2022-03-17 Samråd med Timrå kommun

Samrådsmötets syfte var att i detta samrådshandlingsskede stämma av tänkt utformning samt frågor om denna med kommunen.

Sweco presenterar tidplan och planerade åtgärder och synpunkter som framkommer från kommunen presenteras här nedan.

Vägutformning

Kommunen inte helt övertygad att de vill ha 40 km/h hela sträckan. Mellan matargatorna kan 40 km/h gälla, därefter önskas 50 km/h.

Kommunen är inte helt emot en stängning av Daliagatan. De vill gärna se förslag på ev. åtgärder och för att ha den stängd eller öppen och vilka effekter förslagen har med sig. Den bör dock vara öppen innan cirkulationen är klar.

Kommunen meddelar att de tar över driften av busskurerna. Själva busshållplatsen tar Trafikverket ansvar för. Avtal ska skrivas mellan Trafikverket och kommunen.

Kommunen undrar varför GC-vägens bredder varierar?

Sweco svarar att det beror på platsbristen och trånga sektioner utmed sträckan.

Kommunen vill få svar på frågan (som också framgår ur remissyttrandet i samrådsunderlaget) varför inte utredningsområdet förlängs mot väster till Stallvägen/Centrumvägen och mot öster till väg 689/Centrumvägen?

Trafikverket svarar att projektet måste dra gränsen någonstans kopplat bl. a. till kostnaden. Mot väster kopplar vi ihop den nya gång- och cykelvägen med den befintliga. Vad vi eventuellt skulle kunna göra är att sätta belysning på den befintliga gång- och cykelvägen för att knyta ihop sträckorna.

Belysning

Vid cirkulationen planeras belysning mellan träden med dubbelbelysning på varje stolpe. Där GC är kanstensförlagd planeras stolpar som belyser både GC och väg.

Kommunen är positiva till effektbelysning i rondellytan.

Sweco undrar om bussvändslingan ingår i vägplanens åtgärder eller inte, då det finns en belysningsstolpe där?

Kommunen svarar att kommunen inte äger stolpen som finns där. Den kan vara Trafikverkets vilket måste kollas upp!

Själva busslingan är kommunal och kommunen ser gärna att den åtgärdas av Trafikverket. Trafikverket informerar om att enligt tidigare beslut av ska den inte vara med i vägplanen.

Hur är det med matningar (centraler) till kommunal belysning när de går ut från samma läge som Trafikverkets centraler? Viktigt reda ut så att de inte är sammatade.

Kommunen kommer tillsammans med Sweco lyfta frågan vidare med Timrå Elmontage.

Har kommunen tanke på fibernät till busskurerna? Ev. behov av belysning för tidtabeller eller dylikt?

Kommunen ser inget behov av ovan.

Kulvert och planerad GC mitt emot Söråkersgatan

Ägs kulverten av kommunen?

Kommunen tar med sig frågan och ska återkoppla så snart som möjligt.

Trafikverket undrar om den i väster föreslagna GC-vägens placering (mitt emot Söråkersgatan) och om kommunen har tänkt etablera någon GC väg upp mot bostadsområdet i framtiden? GC-vägen och passagen är placerad på lämpligt ställe enligt Sweco/Trafikverket, men kommunen tycker inte det och tror inte på den lösning som presenteras.

Kommunen avser att återkoppla om GC-vägen och passagens placering inom detta område.

2022-04-06 Samråd med Timrå kommun

Samrådsmötets var att gå igenom de åtgärder som planeras i samrådshandlingen samt diskutera den påverkan som uppstår av vägplanen på kommunens detaljplaner.

Sweco informerar om ändringar som skett i planförslaget sedan sist. Ingen mopedtrafik föreslås vara tillåten på gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen planeras 2,5 m bred utmed allén i stället för 3 m för att minska påverkan. Detta beslutades efter samråd med länsstyrelsen. Passage inkl. gång- och cykelväg planeras vid korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan. Avstämningar har skett för att anpassa utformningen mot Timråbos projektering.

Sweco undrar vilka plangränser som gäller; Karttjänst på kommunens hemsida eller Lantmäteriets markregleringslager? Sweco redovisar att det förekommer skillnader i det underlag som vi nu har i projektet. Kommunen svarar att det är Kommunens plangränser i deras karttjänst (Bygg- och exploateringskartan) som gäller. Kommunen skickar plangränserna till Sweco.

Sweco går igenom detaljplaner och bedömningar som görs gällande mindre och större avvikelser. Trafikverket informerar om att det är kommunen som kommer behöva bekosta eventuell planändringar då de drar nytta av de ändringar som sker. Kommunen lyfter att det är viktigt att tillsammans med Trafikverket föra dialog med berörda fastighetsägare i samband med hantering av planändringar. Det är bra om planändringen planeras i tid så att planen kan antas i samband med fastställelse av vägplanen.

I övrigt anser kommunen att Räddningstjänsten, skolorna samt förskola ska läggas till i samrådskreten.

2022-11-11 Inkomna synpunkter under utställningsperioden från Kommunen

Timrå kommun är i stora drag positiva till den planerade upprustningen av gatumiljön i Söråker men har vissa synpunkter på förslaget till vägplan. Här nedan presenteras Timrå kommuns inkomna synpunkter.

Bredd på körbana och gång-och cykelväg

Timrå kommun anser att de föreslagna bredderna på körbana och gång- och cykelväg inte kan accepteras. Bredden ska vara minst 6,5 meter på hela sträckan allt i enlighet med Trafikverkets regelverk för genomfartsvägar i tätort. Bredden på gång- och cykelväg ska normalt uppgå till 3,5 meter. Avsteg till 3,0 meters bredd kan accepteras på kortare sträckor. För att uppnå önskade vägbredder behöver vägområdet utökas på delar av sträckan.

Under tidigare samråd har kommunen redovisat synpunkter på föreslagna vägbredder

utan att få gehör. Den satsning som nu ska göras i Söråker får inte bli en snålvariant. Det är inte långsiktigt ekonomiskt hållbart att satsa pengar på något som blir försämringar för vissa på en genomfartsgata med trafikflöden på ca 4 000 fordon/dygn.

Trafikverkets kommentar: Platsbristen och trånga sektioner utmed sträckan inverkar till de föreslagna bredderna. Bredare sektioner på väg medför större intrång på befintliga fastigheter vilket Trafikverket anser inte är skäligt.

Körbanebredd

Kraven gäller vid nybyggnad och större ombyggnadsåtgärder. För övriga ombyggnadsåtgärder anges att VGU ska tillämpas i normalfallet, men att beställaren kan medge avsteg från VGU:s krav, när kravet inte anses samhällsekonomiskt lönsamt. Befintliga vägbredder uppfyller inte kraven i VGU på nästan hela sträckan. Någon diskussion om att medge avsteg från VGU har såvitt kommunen känner till inte förekommit.

Mot den bakgrunden är det inte acceptabelt att föreslå minskningar av vägbredden, samtidigt som Trafikverket skriver följande i sin beskrivning av projektet: "Vi ska ta fram en vägplan som beskriver våra planer för en ny gång- och cykelväg och en upprustning genom centrum för att höja trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten..". Åtgärderna får inte försämra framkomligheten och säkerheten för vissa trafikantgrupper. Kraven i VGU för tvåfältiga vägar enligt punkt 8.4.3 följs inte. I råden till VGU punkt 8.4.3 anges att på en huvudvägsgata med referenshastighet 40 km/h ska vägbanan ha en bredd mellan 6,5 och 7,0 meter. Därför är det inte acceptabelt att föreslå en vägbredd på 5,5 meter. Kommunens bestämda uppfattning är att vägbanan ska ha en bredd på minst 6,5 meter på hela sträckan.

Trafikverkets kommentar: I denna vägplan ingår inte åtgärder för Centrumvägen som huvudväg så som körbana etc. Det är förbättringsåtgärder för gång- och cykelväg som ingår i projektmålen med planen. Det enda åtgärder som föreslås för huvudvägen i projektmålen är den planerade cirkulationsplatsen som föreslås på grund av önskemål från kommunen från åtgärdsvalsstudien (ÅVS). I övrigt kommer inte förbättringar gällande körbanebredder att föreslås i vägplanen. En vägbanebredd på 5,5 m är inget som föreslås i vägplanen utan 5,5 m är en befintlig vägbredd som förekommer utmed Centrumvägen.

Bredd på gång- och cykelväg

För gång- och cykelvägar är kraven i VGU punkt 8.5.2.2.1 att bredden ska vara minst 3,6 meter, men att undantag kan medges efter motivering och beställarens godkännande. Förslaget att merparten av den nya gång- och cykelvägen ska ha en bredd på 2,5 meter kan inte accepteras.

Trafikverkets kommentar: Enligt VGU får en bredd på 2,5 m föreslås på gång- och cykelväg. Utmed vissa platser finns möjlighet att anlägga bredare gång- och cykelväg, men då skapas varierande sektionsbredder utmed sträckan. En enhetlig sektionsbredd eftersträvas och är även något som framförts från kommunen bland annat i samband med utställelsen i samrådsunderlagsskedet. Trafikverket ser över möjligheten att utföra 3.0 meter bred gång- och cykelväg utmed en längre sträcka där det är möjligt.

Breddökning av vägområde

Vägområdet behöver utökas på vissa delar av sträckan för få plats med de breddökningarna som föreslås. Fler fastigheter kan påverkas, exempelvis inlösen och rivning av fastigheter på Centrumvägen.

Trafikverkets kommentar: Att utöka vägområdet och i vissa fall även lösa in fastigheter för åtgärder som inte ingår i vägplanen samt för att bredda gång- och cykelvägen med cirka 0,5 meter (för att uppnå en bredd på 3,0 m) anses inte skäligt.

Avvattning

Det är också viktigt att avvattningen från vägområdet beaktas så att brister i avvattning inte förorsakar problem på närliggande fastigheter.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen ingår att föreslå avvattningsåtgärder för att inte försämra avvattningen på grund av de åtgärder som ingår i vägplanen.

Grönremsa

Kommunen anser att grönremsan utgör en riskkonstruktion eftersom avvattningen inte kommer att fungera vintertid. Upplagad snö och isvallar vid övergången till grönremsan förhindrar smältvatten att nå denna. Med ett mildare vinterklimat förväntas fler noll-övergångar. Mer nederbörd i form av regn förväntas också vintertid. Det betyder att ishalka och svallis ofta kan uppstå längs väg och GC-väg när smältvattnet fryser. Under snösmältningen på våren när samtidigt grundvattennivåerna stiger kan tredje man drabbas genom att t.ex. ytvatten rinner in på villatomter. Generellt sett måste dagvattenavrinningen också ses över. Vägutformningen får inte försämra avrinningen, till exempel genom att tillåta grundare diken. Kommunens slutsats är därför att grönremsan ska utgå. Den frigjorda ytan möjliggör nödvändiga vägbreddningar och ökad bredd och djup på diken.

Om grönremsan är borttagen kan GC-vägen målas i en avvikande färg på samma sätt som föreslås på andra delar av sträckan.

Trafikverkets kommentar: Grönremsan är en lösning för att kunna ta hand om både avvattning av vägkroppen och ytvatten samt för att uppnå en stadsmässig karaktär och förbättrad trafiksäkerhet. Lösningen är framtagen då befintligt ledningssystem, med gallerbrunnar, ansluter till den kulvert som mynnar ut i Söråkersbäcken/Klingerfjärden. Med en grönremsa kan flödet reduceras samtidigt som vattnet kan renas från föroreningar som ev. kan finnas på väg och mark. Trafikverket låter förslaget med grönremsa kvarstå.

Förlänga vägplanens område västerut

Timrå kommun anser att planområdet ska förlängas västerut till korsningen Stallvägen/Centrumvägen, alternativt att en ny vägplan tas fram för den tillkommande sträckan. Kommunen ska därför begära att Region Västernorrland gör en ändring av den regionala infrastrukturplanen så att centrumåtgärderna kan genomföras samtidigt.

OKQ8-macken med dess service är en viktig målpunkt för såväl oskyddade trafikanter som biltrafikanter. I kommunens översiktsplan finns ett nytt bostadsområde, Ubo 12, utpekad i översiktsplanen. In- och utfart till detta område i västlig riktning kommer att ske via Stallvägen. På östra sidan av Alavägen intill Centrumvägen finns planer på en ny etablering som också kommer att alstra trafik. En

industriell utveckling av Torsbodaområdet kommer också att generera mer trafik i Söråker. Det kommer att attrahera fler att bosätta sig i Söråker och efterfrågan på bättre serviceutbud kommer också att öka. Därför är det angeläget att sträckan kan göras säkrare för oskyddade trafikanter som ska korsa Centrumvägen. Sträckan förses också med GC-väg fram till Stallvägen. Stallvägen är ca 11 meter bred vid anslutningen till Centrumvägen och det är lämpligt att den görs smalare.

Som framgår av samrådshandlingen beräknas byggstart av projektet ske under 2026 och pågå under två år. Vägplanen beräknas ställas ut för granskning under våren 2023 och planeras att lämnas in för fastställelse under januari 2024. Eftersom byggstarten planeras att ske mer än två år efter planerad fastställelse bedömer kommunen att det finns alla möjligheter att utöka vägplanen västerut, alternativt att en ny vägplan tas fram. En ny regional infrastrukturplan kommer sannolikt också att tas fram under 2025 och beslutas under 2026. Detta talar också för att Region Västernorrland bör kunna ge Trafikverket ekonomiskt utrymme för att tillgodose denna angelägna åtgärd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket ser inget behov av att utöka utredningsområdet vare sig väster- eller österut. Vissa åtgärder, som inte kräver ytterligare markanspråk (beläggning, belysning etc.) och som kan bli aktuella för sträckor utanför utredningsområdet, kan vid behov genomföras utan vägplan.

Avsmalning av befintliga anslutningar mot Centrumvägen
Flera av de kommunala vägarna som ansluter till Centrumvägen är väldigt breda, upptill ca 11 meter. Dessa bör smalnas av så att fordonsförare tvingas sänka hastigheten innan man kör ut på Centrumvägen. Daliagatan är ca 11 meter bred strax före anslutningen till Centrumvägen och bör smalnas av.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen ingår åtgärder för att stänga anslutningar för att undvika konfliktpunkter. Åtgärder för att justera kommunala vägar eller anslutningar ingår inte. Trafikverket ser positivt på ifall kommunen smalnar av sina anslutningar mot Centrumvägen.

Gångbanans längd utmed den södra sidan Centrumvägen
Vid sektion 1/400 byter GC-vägen sida till den norra sidan. Den resterande delen av nuvarande gångbana på södra sidan fram till vägplanegränsen bedömer vi vara helt överflödig och bör tas bort.

Trafikverkets kommentar: Åtgärder för att förbättra tillgängligheten till busshållplatserna innefattar samtliga fastigheter inom vägplanens område. Om denna del gångbana tas bort tvingas vissa boende till att nyttja körbanan för att komma åt närmsta busshållplats vilket till och med leder till trafiksäkerheten minskar utmed platsen. Trafikverket bedömer att denna del av gångbana bidrar till att säkra tillgängligheten i området och ska därmed kvarstå.

Hastighetsbegränsning

Kommunen anser också att endast del av sträckan, i den direkta centrummiljön mellan korsningarna Söråkersgatan till Nya Söråkersgatan, bör ha en hastighetsbegränsning av 40 km/h.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig synpunkten i det kommande skedet och kommer föra fortsatta samråd med kommunen angående kommande hastigheter utmed sträckan. För de delar där vägen byggs om är dimensionerande hastighet 40 km/tim.

Korsningar och anslutningar

Stängning av Daliagatan

I planförslaget föreslås att Daliagatans anslutning till Centrumvägen ska stängas för fordonstrafik, men hållas öppen för gång- och cykeltrafik. Kommunen anser att initialt är detta inte nödvändigt.

Konsekvenserna av en stängning medför onödiga omvägar för boende och ökar trafiken på närliggande villagator. Om Trafikverket vidhåller att en stängning är nödvändig ska tydliga motiv för detta redovisas. Om uppenbara risker uppstår är kommunen beredd att ompröva sin uppfattning.

Trafikverkets kommentar: I projektet ingår att anlägga en cirkulationsplats i korsningen Folketshusvägen vilket inledningsvis är ett önskemål från kommunen. Kommunen medfinansierar också bygget av cirkulationsplatsen. Föreslagen stängning av Daliagatan är en direkt konsekvens på grund av dess nära placering till föreslagen cirkulationsplats. En stängning av Daliagatan medför en positiv effekt för trafiksäkerheten då ingen korsande trafik över planerad gång- och cykelväg uppstår utmed platsen.

Övrigt

På kartorna ska det framgå att anslutningen vid Centrumvägen 23 behålls.

Trafikverkets kommentar: De befintliga anslutningar som behålls markeras inte särskilt på kartunderlaget. Att anslutningen vid Centrumvägen 23 behålls kan tydliggöras i kartunderlaget till kommande granskningshandlingsskede.

Övergångsställen och passager

- Mittrefuger bör om möjligt ges en bredd så att en person med barnvagn ryms inom refugområdet.

Trafikverkets kommentar: Mittrefugerna i början och i slutet av vägplanesträckan är föreslagna enligt VGU:s krav som avser minsta mått för att inrymmas inom föreslagen vägsektion. Refugerna i början och slutet är 1,2 m och refugerna i cirkulationens ben är 2 m.

- Övergångsstället vid sektion O/265 flyttas till sektion O/320 vid rondellen. Den föreslagna lokaliseringen med upphöjning är inte bra när bussar ska svänga in till busshållplatsen. Utformning som på motsatta sidan av rondellen.

Trafikverkets kommentar: Mittrefugerna är föreslagna enligt VGU:s krav som avser minsta mått. Övergångsställets placering är föreslagen utifrån barnens behov av att passera till och från skolan. Platsbesök i maj 2021 identifierade ett tydligt flöde mellan Daliagatan och busshållplats Söråker köpcentrum och anslutningen till Rigstavägen.

- Passagen väster om Eriksrovägen vid vårdhemmet saknas på såväl plan- som illustrationskarta.

Trafikverkets kommentar: Passagen tydliggörs på kartunderlaget till granskningshandlingsskedet.

Busshållplatser

Kommunen anser att det är bra att hållplatserna förses med väderskydd i västlig körriktning. I stort är kommunen nöjda med lokalisering och utformning av de nya föreslagna dubbelriktade hållplatserna men föreslår följande:

- Körbanehållplats vid sektion 0/630 behöver flyttas ca 25 m västerut. Föreslagen placering är mitt emot en utfart från parkeringsplats för boende i Timråbos lägenheter.
- Även Körbanehållplatsen vid sektion 1/030 behöver flyttas ca 25 meter längre västerut. I föreslaget läge hamnar den nästan mitt emot utfarten från vårdhemmets stora parkering vilket inte bedöms vara lämpligt.

Trafikverkets kommentar: Hållplatserna är placerade utifrån närheten till passager och övergångsställen. Trafikverket bedömer att risken för att konflikter som uppstår av utsvängande trafik och väntande buss sker så pass sällan att det ska motivera justering av de föreslagna busshållplatsernas lägen.

Vidare ska det konsekvent redovisas vilka hållplatser som rivs. Exempelvis redovisas att hållplatsen vid sektion 1/490 ska rivas, men så är inte fallet med hållplatsen öster om Vårdhemsvägen.

Trafikverkets kommentar: Att hållplatsen öster om Vårdhemsvägen föreslås rivas tydliggörs på kartunderlaget i granskningshandlingsskedet.

Avvattning

Som tidigare nämnts måste diken och trummor dimensioneras så att vägåtgärderna inte förorsakar att mer dagvatten orsakar problem på tomtmark.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen ingår att föreslå avvattningsåtgärder för att inte försämra avvattningen på grund av de åtgärder som ingår i vägplanen.

Gestaltning

Beträffande rondellens utformning av grönytor och gestaltning ska en fortsatt dialog ske med kommunen.

Trafikverkets kommentar: Fortsatta samråd kommer genomföras med kommunen. Kommunen kommer även få remissbrev i samband med granskning av vägplanen.

Inkomna synpunkter efter utställningsperioden från Kommunen

2023-01-18 Samråd med Timrå kommun och Region Västernorrland

Syftet med samrådsmötet var att gå igenom och diskutera kring de synpunkter som inkom från kommunen under utställningsperioden samt att redovisa förslag på de svar som presenteras i samrådsredogörelsen. Här nedan återges en kortare sammanfattning av mötet.

Planerad byggstart är ändrad. Byggnation föreslås påbörjas år 2025 i stället för 2026. Under mötet redovisar Sweco skisser som förtydligar effekter av bredare sektioner etc. som utgjorde en stor del av kommunens synpunkter. Trafikverket redovisar även avsiktsförklaringen som skrivits under av kommunen. Där framgår enbart en breddning av gång- och cykelvägen som en åtgärd med intensionerna är att minska hastigheterna och landskapsmässigt skapa en tätortsutformning. Trv informerar om att avsiktsförklaringen ska följas. Om åtgärderna i vägplanen ska ändras eller utökas kommer andra resurser att krävas vilket inte inryms i denna vägplan.

Utifrån kommunens synpunkter har Trafikverket sett att det finns möjlighet att bredda gång- och cykelvägen till 3 m utmed en sträcka efter cirkulationsplatsen. Denna breddökning kommer arbetas in i vägplanen och presenteras i granskningshandlingen.

Kommunen står fast vid sina synpunkter i samband med utställningen men är samtidigt förstående för vilka åtgärder som kan inrymmas i vägplanen och inte. Kommunen önskar att Trafikverket tydligt redogör för motiven som finns för att inte kunna gå kommunens förslag och synpunkter till mötes.

I övrigt lyftes följande frågor och synpunkter till diskussion:

Kulverten: Trafikverket önskar att kommunen hjälper till att ta fram information gällande vattengång, djup etc. Kommunen meddelar att de kan utföra provgroppgrävning om projektet återkommer med information om var dessa ska grävas.

Medfinansieringsavtal: Trafikverket meddelar att medfinansieringsavtalet är påbörjat och att detta måste vara underskrivet av kommunen innan vägplanen fastställs.

Kommande exploatering: Privat fastighetsägare planerar att uppföra ett 20-tal villatomter inom sin fastighet och önskar planbesked från kommunen. Kommunen ska detaljplanelägga området och anslutningen måste ordnas i vägplanen. Trafikverket uppger att anslutning mot fastigheten föreslås från Sörviksgatan och inte från Centrumvägen.

Timrå kommuns yttrande över vägplanens påverkan på detaljplaner

Trafikverket skickar mail 14 april 2023 och begär att få kommunens yttrande över bedömningen av vägplanens påverkan på berörda detaljplaner. Till yttrandet bifogas PM Kommunala planer.

Timrå kommun inkommer med remissvar 25 april 2023 där kommunen framför att de håller med om Trafikverkets bedömning av vägplanens påverkan på berörda detaljplaner. Då markinträdet inom detaljplan 22-HÅS-1018 inte kan ses som mindre avvikelse krävs för genomförande av vägplanen en förändring av detaljplanen. För övriga detaljplaner som berörs av vägplanen bedöms markinträdet som mindre avvikelser.

3.2.3. Samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Din Tur)

2022-10-26 Inkomna synpunkter under utställningsperioden från kollektivtrafiken Västernorrland (Din Tur)

Kollektivtrafiken i Västernorrlands län har i sak inget att tillägga om placeringen utav de föreslagna busshållplatserna i samrådshandlingarna. Förslaget på att placera en ny hållplats vid Nya Söråkersgatan är bra, för i dagsläget är det en yta som används för en "vinkhållplats" av resenärer.

KTM (Kollektivtrafiksmyndigheten) vill spela in att under byggtiden skall kontrakterad entreprenör vara behjälplig till att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken. Detta är något som har försämrats i Trafikverkets projekt i Västernorrland under senare tid. KTM vill och bör vara delaktiga i framtagandet av placering och utformning av de tänkta hållplatsåtgärderna inom projektet.

Trafikverkets kommentar: I planbeskrivningen ges förslag på möjliga omledningsvägar under kapitel 6.6.2. Trafik under byggtid/byggbarhet. Trafiken under byggtiden kommer att hanteras mer detaljerat i kommande skede bygghandling.

Samråd har hållits med kollektivtrafiken för att stämma av hållplatsernas lägen och utformning. Åtgärder som påverkar hållplatserna eller deras lägen kommer stämmas av med Dintur och kollektivtrafikmyndigheten kommer fortsättningsvis få remissbrev.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Innan samrådet på orten och utställelsen framkom följande synpunkt från en boende i området. Synpunkten inkom 23 mars år 2022 och var ställd till kommunen, som skickade den vidare till Trafikverket.

Personen äger marken kring Centrumvägen 112 och föreslår att det anläggs en busshållplats i båda ritningar utmed platsen. I dagsläget stannar bussen (611) utanför utfarten och på grund av att det inte finns ordnad busshållplats uppstår en trafiksäkerhetsrisk då många barn och unga kliver av och på bussen där. Personen tror att övriga boenden skulle uppskatta det.

Trafikverkets kommentar: Då fastigheten är belägen utanför vägplaneområdet så kommer inga åtgärder föreslås.

Samråd på orten med efterföljande utställelse

Hur Samråd på orten och efterföljande utställelse har hanterats i projektet framgår ur kapitel 3.2.

2022-09-21 Inkomna synpunkter under Samråd på orten från särskilt berörda

Under samråd på orten genomfördes en efterföljande frågestund. Här nedan redovisas en sammanfattning av de frågor som noterades:

Om Daliagatan stängs finns risk för ökad trafik utmed Åkervägen.

Trafikverkets kommentar: Att ökad trafikmängd uppstår utmed andra gator är något som uppstår om Daliagatan stängs och som också beskrivs i planbeskrivningen. Trafikverket beaktar synpunkten.

Hur långt kommer hastighetsgränsen 40 km/h att gälla?

Trafikverkets kommentar: 40 km/h föreslås utmed hela vägplanens sträckning. Samråd förs med kommunen angående hastighetsbegränsning som ska gälla.

Det är mer trafiksäkert om gång- och cykelvägen placeras utmed den norra sidan av Centrumvägen i stället.

Trafikverkets kommentar: Att anlägga en gång- och cykelväg utmed den norra sidan har studerats och valts bort då en lokalisering utmed den södra sidan ansågs mer fördelaktig. I motivet till att anlägga gång- och cykelväg utmed den södra sidan framgår i planbeskrivningen och utgörs av bland annat att: utmed den södra sidan finns; en högre andel boende, mer utrymme för breddningar och avvattningslösningar och som medför mindre påverkan på närliggande fastigheter. Det blir enklare att anlägga utmed befintlig gångbana än att anlägga helt nytt utmed obruten mark samt att det medför en mer ekonomisk lösning.

Vilka gör fastighetsvärderingarna i projektet?

Trafikverkets kommentar: Trafikverket anlitar en auktoriserad värderingsfirma för intrångsvärderingarna. Trafikverket kan inte svara på vem som kommer att göra värderingarna då det beror på vilken värderingsfirma som upphandlas.

Finns det möjlighet att ordna en planfri passage för gående vd ICA exempelvis?

Trafikverkets kommentar: En planfri passage kräver för stora ytor då stora schaktdjup krävs. De ytorna finns inte till förfogande inom vägplanens område.

Det finns ett projekt för en matarväg till Tynderö, vilket bl.a. medför att det inte går att ordna bygglov i den nedre delen av området närmare havet. Det projektet påverkar väl detta projekt i något avseende?

Trafikverkets kommentar: Det projektet har Trafikverket ingen kännedom om utan frågan bör ställas till Timrå kommun.

Trafikanterna håller hög hastighet när de åker mot Tynderöhållet, se till att ordna hastighetsdämpning.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen ingår att föreslås hastighetsdämpande åtgärder.

Grusvägen vid Strand (Norr om Centrumvägen) är det många barn som passerar på väg till och från skolan. Därför uppstår behov av en trygg passage över Centrumvägen utmed platsen.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås en passage i anslutning till Grusvägen.

Kontaktperson på Postnord meddelar särskilt att de är glada att ha fått inbjudan till samrådet samt att de gärna ser en tät kontakt framgent.

Trafikverkets kommentar: Synpunkten noteras. Remissbrev kommer fortsatt skickas ut till Postnord.

Inkomna synpunkter under utställningsperioden från särskilt berörda

En boende i området som mailat in synpunkter anser följande:

Att förbättring av oskyddade trafikanters färdväg är bra. Men, befintliga gång- och cykelbanor behöver ses över och rustas och även de som inte ingår i denna sträcka, så som den utmed Rigstavägen.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås åtgärder inom ett tydligt avgränsat område som projektet måste förhålla sig till. Denna vägplan innefattar åtgärder utmed Centrumvägen.

Att anlägga cirkulationsplats är slöseri med resurser och kommer inte bidra till bättre miljö (då det medför mer inbromsning och uppväxling). Cirkulationen medför inget positivt till genomfartstrafiken eller för leveranstransporter till ICA.

Anlägg i stället en gångtunnel eller gångbro mellan Centrumvägen/Folketshusvägen.

Trafikverkets kommentar:

I samrådshandlingen (planbeskrivningen) framgår att föreslagen cirkulationsplats medverkar till att skapa en stadsmässig karaktär samt bidrar till hastighetsdämpning utmed sträckan, men bedöms inte medföra några effekter på framkomligheten i korsningen.

En planfri passage (tunnel och gångbro) kräver för stora ytor. De ytorna finns inte till förfogande inom vägplanens område.

Vad uppnås med att smalna av Centrumvägen? Att bredda gång- och cykelvägen är bra, men inte att det sker på bekostnad av körbanebredd.

Trafikverkets kommentar: En smalare vägsektion ger en hastighetsdämpande effekt vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är enbart från vägplanens start fram till den föreslagna cirkulationen som körbanebredd planeras att minskas från 6,5 m-8,0 m till 6,0 m. Efter cirkulationen kvarstår befintlig vägbredd på 5,5-6,0 m.

En boende i området har via synpunktsformuläret på samrådet på orten framfört följande synpunkt:

Åkerivägen som redan i dag har hög trafikbelastning kommer troligtvis få ytterligare ökad trafik under byggtid vilket inte är lämpligt utifrån dess status och med boende intill vägen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket beaktar synpunkten. I planbeskrivningen ges förslag på möjliga omledningsvägar under kapitel 6.6.2. Trafik under

byggtid/byggbarhet. Trafiken under byggtiden kommer att hanteras mer detaljerat i kommande skede bygghandling.

Person boende i området har via synpunktsformuläret på samrådet på orten framfört att denne önskar att det genomförs en riktig bullerutredning med fältbesök då buller hörs mot området kring korsningen Rigstavägen/Åkervägen.

Trafikverkets kommentar: Ombyggnad av statliga vägar delas in i två åtgärds-kategorier, beroende på hur omfattande ombyggnaden är. Större förändringar klassas som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad. Mindre förändringar klassas som befintlig infrastruktur. Projektet faller inom ramen för befintlig infrastruktur. Detta innebär att bostäderna som berörs av buller hanteras inom Trafikverkets åtgärdsprogram för buller vid befintlig infrastruktur. Därför har denna utrednings syfte endast varit att identifiera vilka som är bullerberörda, inte ta fram åtgärdsförslag. Åtgärdsförslag för de bostäder som har identifierats kunna vara i behov av det tas fram inom åtgärdsprogrammet.

En boende är skeptisk till tänkta täckdiken utmed grönremsan. Sätt kantsten i stället så vattenflöden styrs ned mot bensinmacken. Glöm inte bort yta för snöupplag.

Trafikverkets kommentar: I planbeskrivningen framgår att avvattningen i dag har problem med att det vid större flöden ansamlas vatten utmed den norra sidan av vägbanan och att vattenansamlingar uppstår i svackor mellan brunnarna. Att sätta kantsten bidrar till att skapa ytterligare vattenavrinning längs Centrumvägen. Den föreslagna grönremsan bedöms bidra till att avleda det ytliga dagvattnet från Centrumvägen.

En boende i området har via synpunktsformuläret på samrådet på orten framfört att om Daliagatan stängs kommer mer trafik att passera utmed Platåvägen. Platåvägen är en underdimensionerad väg där oskyddade trafikanter samsas med motortrafik. Mer trafik är oroande ur miljösynpunkt och ur ett jämställdhetsperspektiv.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medvetna om att trafiken ökar på anslutande vägar som en konsekvens av att Daliagatan stängs för att ge plats åt cirkulationsplatsen.

Timråbos hyreshus borde få en kortare anslutning mot Centrumvägen.

Trafikverkets kommentar: Timråbo har en befintlig anslutning mot Centrumvägen som kommer kvarstå.

Vid stängning av Daliagatan, hur löser man trafiksituationen inom områdena i närheten?

Trafikverkets kommentar: Om Daliagatan stängs hänvisas trafiken i området till de befintliga anslutningarna Söråkersgatan och Platåvägen i stället.

Notera att många oskyddade trafikanter både idag och i framtiden passerar Platåvägen och Daliagatan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten. Gående från Platåvägen hänvisas till föreslagen passage vid cirkulationsplatsen västerut och till Nya Söråkersgatan österut.

En boende önskar få ta del av minnesanteckningar från de samråd som genomförts med Timråbo.

Trafikverkets kommentar: Minnesanteckningar kan begäras ut hos Trafikverket.

Person boende i området har via synpunktsformuläret på samrådet på orten framfört följande synpunkt:

De åtgärder som föreslås kommer påverka personens boendetrivsel då det kommer leda till ökad insyn och buller samtidigt som gång- och cykelvägen hamnar närmare bostaden.

Trafikverkets kommentar:

Bullersituationen vid den aktuella bostaden blir enligt beräkningarna inte negativt påverkad av vägplanen. Trafikökningen som planen medför är så liten att det har marginell effekt och dessutom sänks den skyltade hastigheten på Centrumvägen, vilket medför minskad bullerpåverkan. För att se huruvida en bostad är aktuell för utredning av bullerskyddsåtgärder inom ramen för befintlig infrastruktur hänvisas till Trafikverkets tjänst Buller vid din fastighet: [Buller vid din fastighet - Trafikverket](#)

Person boende i området har via mail inkommit med synpunkt om att hastigheten genom Söråkers Centrum fram till raksträckan vid "Gullfiberrakan" är bedrövlig och att trafikanter inte stannar för passerande gång- och cykeltrafik. Vägbulor, fartkameror, upphöjda övergångsställen eller annat måste till för att säkra barnens väg till och från skolan. Mer poliskontroller är ett måste! Sätt ut fartkameror på raksträckan förbi industriområdet också så kommer polisen kunna betala många anställdas löner med de pengarna!

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås hastighetssänkande åtgärder så som upphöjda övergångsställen, cirkulationsplats, passager med mittrefuger etc. Övriga åtgärder så som fartkameror och poliskontroller är åtgärder som inte ingår i vägplanen. Delen som benämns "Gullfiberrakan" är utanför vägplanen.

En person undrar varför det inte finns vandringsväg av enklare variant ut mot Tynderö med start i Söråker? Tänk vilka fina möjligheter för en växande entreprenörsanda med möjlighet för Bed & breakfast, Campingstugor, fik med mera i en vacker miljö.

Trafikverkets kommentar: Denna vägplan syftar till förbättringsåtgärder inom Söråkers centrum. Åtgärder som att anlägga vandringsled till Tynderö ingår inte i Trafikverkets uppdrag. Vandringsleder etc. hör till kommunal planering.

En synpunkt har inkommit via mail som redan skickades in den 23/3 2022. Personen vill upplåta mark för anläggande av busshållplatser då bussen stannar utmed platsen idag, men mycket nära där barn och ungdomar står och väntar på bussen.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen föreslås åtgärder inom ett tydligt avgränsat område som projektet måste förhålla sig till. Denna vägplan innefattar åtgärder utmed Centrumvägen.

En synpunkt har skickats in där personen inte förstår handlingarna och hur gångvägen för de barn som går från busshållplatsen till Söråkers skola påverkas. Kommer övergångsstället vid Folketshusvägen /vid ICA parkeringen finnas kvar eller påverkas det av den nya infarten till ICA? Hur bedömer man säkerheten på gångbanan utmed norra sidan av Centrumvägen i höjd med ICAs parkering?

Trafikverkets kommentar: Övergångsstället vid ICA föreslås kvarstå, vilket kommer förtydligas ytterligare till kommande skede. Med vägplaneförslaget kan övergångsstället vid cirkulationsplatsen användas i stället, vilket leder till ökad trafiksäkerhet då gående inte behöver korsa infarten till ICA. Gällande gångbanan utmed den norra sidan av Centrumvägen nedanför ICA så bedöms säkerheten öka på grund av de sammanvägda åtgärder som föreslås inom Vägplanen.

En synpunkt som inkommit uttrycker att trafiken genom Söråker måste gå smidigt och gärna snabbare. En försvårande och ökad tidskrävande arbetspendling för boende på Tynderölandet, stryper landsbygdsutvecklingen och minskar människor i aktiv ålders möjligheter att bo kvar, samt ökar risken för avfolkning. Det behövs väldigt små försämringar för att flyttlassen skall gå in till centralorten. Det är Trafikverket ansvar att verka för kortare restider så att människor kan bo kvar och skapa möjligheter för orters överlevnad.

Trafikverkets kommentar: Målen med olika vägplaner varierar beroende på vilken typ av väg som är föremålet i vägplanen. Inom denna vägplan utgörs vägen av en huvudväg inom en centralort. Här ska uppnådda projektmål leda till trafiksäkerhetshöjande åtgärder, vilket bl.a. uppnås genom att anlägga ny gång- och cykelväg. I detta ingår också åtgärder som leder till hastighetssänkning.

En boende i området har inkommit med en längre skrivelse som sammanfattas här nedan. Centrumvägen som den ser ut idag inbjuder till hög hastighet utan större hinder. Personen hoppas att de nya ombyggnaderna och förändrade åtgärder som planeras får ner både hastighet och ljudnivån.

Det som personen upplever som mest störande i dagsläget är ljudnivåerna. Det är svårt att föra ett samtal ute på gården om man är ca 10-15 meter ifrån varandra, det överröstas totalt av vägljudet. Tankarna har t.o.m. funnits på att flytta för att slippa ljudet.

Så med dom nya planerna så har personen några funderingar på hur det kan bli bättre.

- Hur planerar ni få trafikanterna att efterleva hastighetssänkningen?
- Hur kan man få ner ljudnivåerna? Går det att bygga bullerplank?
- Finns planer på hastighetskamera efter Centrumvägen?
- Kanske en aktiv skylt som visar bilisternas hastighet?
- Fler vassa kantstenar på BÅDA sidor av vägen.

I korsningen Centrumvägen 32/Båtsmansvägen (vid Pizzerian) accelererar ofta fordonstrafiken vilket medför oväsen. Vad kan man göra åt detta problem? Snälla sänk hastigheten till 40km/h redan idag. Varför vänta i 5 år till på det?

Trafikverkets kommentar:

- I vägplanen föreslås åtgärder som sammantaget ska bidra till hastighetssänkning så som upphöjda övergångsställen, cirkulationsplats, passager med mittrefuger, avsmalning av Centrumvägen och vägmärken som redovisar hastighet. Med de fysiska åtgärderna förväntas hastighetsefterlevnaden öka. Det är kommunen som beslutar om vilken hastighet som ska gälla utmed sträckan.
- Inom ramen för denna vägplan har inga specifika bullerskyddsåtgärder utretts. Bullerskyddsåtgärder hanteras vidare inom Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller längs befintlig infrastruktur. Det är därför i detta skede inte möjligt att säga något specifikt om möjligheten att anlägga skärm.
- Nej, inga planer på hastighetskameror finns.
- Nej, aktiva skyltar är inget som hanteras eller ingår i vägplanen.
- Typ av kantstenar kommer föreslås och redovisas i bygghandlingsskedet

En person har inkommit via mail med följande synpunkter.

Snälla, gör inte samma misstag som ni gjort på Rigstavägen! En enda fil det fungerar inte då det bidrar till hastighetsproblem för alla trafikanter (även oskyddade). Där förekommer även "chickenrace" mellan bilister. Rigstavägen är inte lika trafikerad som Centrumvägen - så snälla tänk till!

Tillför fartgupp, upphöjda övergångsställen och fartkameror. Gör vägen tvåfilig med trygg gång- och cykelväg med övergångsställen som är säkra! Barnens säkerhet måste gå först och farten måste hållas låg genom centrum dygnet runt. Tack för att ni utvecklar!

Trafikverkets kommentar: Rigstavägen är utformad som en bymiljöväg vilket inte utförs i denna vägplan. I vägplanen föreslås åtgärder som sammantaget ska bidra till hastighetssänkning så som upphöjda övergångsställen, cirkulationsplats, passager med mittrefuger, avsmalning av Centrumvägen och vägmärken som redovisar hastighet. Åtgärder så som fartgupp och fartkameror ingår inte i vägplanen.

En person ha inkommit med synpunkter gällande övergångsställen. Anlägg övergångsställen - inte passager. I förslaget står "I samtal med barn har det framkommit att övergångsställena inte är tydliga" och att barnen i Söråker behöver få allmän information samt kunskap om vad skyltarna betyder. En hammare är en hammare och en yxa är en yxa. Hur ska man förklara för barn att det här är ett övergångsställe men övergångsstället där borta är inte ett övergångsställe - det är en passage? Dumheter

Samtliga övergångsställen bör vara upphöjda. Det sänker farten på fordonstrafiken och ger samtidigt barnen en naturlig visuell plats att passera Centrumvägen på. I dag smiter man över vägen lite var stans. Avvattning av Centrumvägen vid övergångsställena bör enkelt klaras av med brunnar som leder vattnet till diken. Det medför dessutom att inte allt vatten längs hela Centrumvägens sträckning flödar längs med vägen vilket det gör nu.

Trafikverkets kommentar: Upphöjda övergångsställen placeras utmed stråk av oskyddade trafikanter. Upphöjda övergångsställen har inte möjlighet att utföras utmed hela sträckan på grund av avvattningen och arbetsmiljö för yrkestrafiken.

En person uttrycker att denne är mycket glad över att projektet genomförs då personen upplevt stor otrygghet utmed vägen genom uppväxtåren. Personen upplever dock mycket buller då hastigheten finns vid Centrumvägen. Personen undrar om projektet kommer

utreda buller vid fastigheter i anslutning till vägen och om projektet redan nu vet vilka fastigheter det gäller.

Trafikverkets kommentar: Projektet utreder endast vilka fastigheter som bedöms som bullerberörda samt vilka fastigheter som kan vara i behov av bullerskyddsåtgärder. Eventuella bullerskyddsåtgärder genomförs sedan i nationella åtgärdsprogrammet för Befintlig infrastruktur. Bullerberörda fastigheter kommer framgå i fastighetsförteckningen. För att se huruvida en bostad är aktuell för utredning av bullerskyddsåtgärder inom ramen för befintlig infrastruktur hänvisas till Trafikverkets tjänst Buller vid din fastighet: [Buller vid din fastighet - Trafikverket](#)

En synpunktslämnare uttrycker att denne är väldigt positiv till bygget av ny gång/cykelväg. Som det ser ut på utsättning så kommer det tas en stor del av dennes tomt och att staket med grindar mitt äppelträd och en större buske försvinner. Samtidigt hamnar altanen mycket nära vägen. Personen önskar ett bullerplank mot fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Inga bullerplank har utretts och föreslagits i detta skede. För de fastigheter som har bedömts kunna vara i behov av bullerdämpande åtgärder görs mer ingående bullerutredning inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram mot buller vid befintlig infrastruktur. De fastigheter som är aktuella för eventuella bulleråtgärder hanteras i nationella åtgärdsprogrammet. Bullerberörda fastigheter kommer framgå i fastighetsförteckningen.

Synpunktslämnaren undrar om dennes utfart som är genom grindarna kommer att försvinna? Den utfart som personen använder idag finns inget avtal på att använda mer än grannes muntliga medgivande.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att kontakta Lantmäteriet för att avtalsrättsligt säkra synpunktslämnarens fortsatta nyttjande.

Trädallén

En person anser att hen får stort markintrång då tomtgränsen går där befintlig trottoar slutar och undrar över trädallén. Allén av ekar från 1963 kommer att påverkas av planerad gång- och cykelväg med grenar som kommer sticka ut över vägen. Vem bekostar beskärning av grenar? Och klarar ekarna beskärning? (Personen bifogar ett foto på ekarna för att visa grenarnas omfattning).

Trafikverkets kommentar: I byggskedet kommer Trafikverket att tillse att träden beskärs så att inga grenar sticker ut i vägområdet. Fortsatt underhåll /beskärning åligger fastighetsägaren att ansvara för.

Vintertid vid snöröjning läggs stora snömassor på tomten. Vid en eventuell ny gång- och cykelväg kommer dessa snömassor komma längre in på tomten och närmare ekarna och då kommer troligtvis grenarna från ekarna ta ännu mer skada av snöröjningen vad de gör idag.

Trafikverkets kommentar: Hur snöröjning får ske regleras i avtal mellan Trafikverket och dennes driftentreprenör.

Ekarna är ett ytterst effektivt skydd mot trafikbuller och damm från Centrumvägen.

Personen motsätter sig en gång – och cykelväg utmed den södra sidan av Centrumvägen på grund av intrånget på privat mark och den negativa påverkan som eventuellt uppstår på ekarna som är ovanliga i denna del av landet.

Trafikverkets kommentar:

Vegetation har generellt sett ingen påtaglig bullerdämpande effekt, åtminstone inte den typ av vegetation som finns i Sverige. På längre avstånd kan skog ha en viss dämpning, och mjuk markyta dämpar ljudutbredningen snabbare än hård markyta. Ekarnas faktiska bullerdämpande effekt är emellertid liten, även om den upplevda bullerdämpningen kan vara större.

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

Att anlägga en gång- och cykelväg utmed den norra sidan har studerats och valts bort då en lokalisering utmed den södra sidan ansågs mer fördelaktig. I motivet till att anlägga gång- och cykelväg utmed den södra sidan framgår i planbeskrivningen och utgörs av bland annat att: utmed den södra sidan finns; en högre andel boende, mer utrymme för breddningar och avvattningslösningar och som medför mindre påverkan på närliggande fastigheter. Det blir enklare att anlägga utmed befintlig gångbana än att anlägga helt nytt utmed obruten mark samt att det medför en mer ekonomisk lösning.

Avvattning

I dagsläget finns stora mängder regn- och smältvatten mot huset från Centrumvägen och Larsbovägen. Personen önskar att avvattningen åtgärdas inom projektet.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen ingår endast att föreslå åtgärder för att åtgärda eventuella avvattningsproblem som kan uppstå vid föreslagen nybyggnation av gång- och cykelvägen.

Samrådsmöten på plats under utställningsperioden med särskilt berörda

2022-10-17 Samrådsmöte på plats med särskilt berörd

Trafikverkets markförhandlare och vägprojektör från Sweco träffade markägare för att informera om att dennes befintliga anslutning stängs och att ny anslutning föreslås utmed baksidan av fastigheten. Markägaren accepterar att anslutningen flyttas, men vill att den utformas på annat sätt än redovisat på grund av höjdskillnaden. En skiss togs fram med ny föreslagen placering under mötet. Markägaren vill ha kvar en gångväg ut för att kunna hämta posten och slänga soporna. Om det inte går vill denne gärna att post och sopor flyttas till föreslagen anslutning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket föreslår att befintlig anslutning mot Centrumvägen smalnas av och används enbart som gångpassage och att ny anslutning justeras enligt fastighetsägarens önskemål.

En fastighetsägare ringer och undrar hur det var tänkt med infarten till dennes fastighet. Fastigheten utgörs av jordbruksmark som brukas och åtkomst måste säkras till åkermarken.

Fastighetsägaren planerar att eventuellt ansöka om en anslutning för denne vill stycka av tomterna. Utanför fastigheten föreslås i vägplanen en busshållplats.

Trafikverkets kommentar: Det finns fortsatt åtkomst till fastigheten utmed den södra sidan av Centrumvägen. Ny möjlig anslutning till åkermarken utmed den södra sidan av Centrumvägen kan ordnas via Nya Sörvikgatan. Fortsatt samråd förs med fastighetsägaren med anledning av detta.

Inkomna synpunkter från allmänhet och särskilt berörda efter samrådsperioden

2022-11-25 Inkommen synpunkt efter utställningsperioden från berörd fastighetsägare

En fastighetsägare inkommer med mail med information om tänkt exploatering av dennes fastighet. Fastighetsägaren för samtal kring detta med kommunen gällande planprogram/detaljplan. Exploateringen innefattar ett nytt bostadsområde centralt i Söråker som innefattar cirka 5 hektar som möjliggör byggnation av ca. 20-40 tomter. Fastighetsägaren öppnar för Trafikverket att inkomma med frågor och synpunkter kring förslaget gällande anslutning och om den ska göras från Centrumvägen eller Sörviksgatan.

Trafikverket kommenterar: I vägplanen föreslås fastigheten få en direktanslutning mot Sörviksgatan. Att anlägga en ny anslutning mot Centrumvägen bedöms bidra till att motverka trafiksäkerhetsmålet i vägplanen. Detta eftersom en ytterligare riskpunkt skulle skapas där svängande fordon riskerar att hamna i konflikt med oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägen samt med övrig fordonstrafik.

Att förbättra strukturen och möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt är viktiga samhällsfrågor, särskilt eftersom Timrå kommun planerar för att fler människor ska bosätta sig i Söråker.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2022-03-01 Samråd med Timråbo och NCC

Samrådsmötets syfte var att gå igenom vägplanens ev. gemensamma beröringspunkter inom väg/mark och avvattning mot Timråbos bostadsbyggnadsprojekt.

Timråbo presentera projekteringen. Bygglovshandling är inskickad och detaljprojektering tas fram. Första kvartal 2024 planeras hyresgästerna att flytta in. Under mötet lyfts att viss påverkan kommer uppstå från vägplanen på Timråbos område då nyttjanderätt går över deras område. Då det är bakslänt anser Timråbo att det inte medför något problem. NCC skickar projekterade höjder till Sweco för kontroll så inga konflikter uppstår. Timråbo anser att föreslagen stängning av Daliagatan kommer leda till stor negativ påverkan på boende då den interna vägen kommer bli "huvudled" och önskar att Daliagatan förblir öppen. Finns risk att trafik kommer använda Tjärnstigen som en genomfartsgata. Hur trafikflödena är tänkta i området av Timråbo går igenom. Inom Timråbos område planeras trafiken hålla hastigheten 30 km/h.

Trafiklösningen och lämpliga vägar till och från området behöver tas fram av Sweco.

I övrigt lyfter Timråbo att det ofta är problem med avvattning inom området på grund av Söråkersbäcken och att det behöver lösas.

2022-06-09 samråd med ICA Nära

Trafikverkets markförhandlare möter ägaren till ICA i Söråker och presenterar vägplanens förslag. Personen framförde inga synpunkter på förslaget och meddelade att det är bra att vägplanen genomförs.

2022-09-17 Inkommen synpunkt under utställseperioden från ICA Nära

Ägaren till ICA i Söråker inkommer med synpunkt om att denne tidigare har träffat Trafikverket för att diskutera ny infart till ICAs parkering. Personen gav medgivande till ny infart men blir lite osäker när denne nu ser käpparna som är utsatt. Personen vill att Trafikverket tar kontakt för att reda ut markanspråket på plats.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kontaktar personen för att boka in tid för att gå igenom markanspråket på plats. Samrådsmötet bokas in den 13 oktober 2022. Samrådet finns sammanställt under rubrik " 2022-10-13 Samrådsmöte på plats med ICA Nära"

2022-09-21 Inkomna synpunkter under utställseperioden från Timråbo

Representanter från Timråbo lämnade under samrådsmötet på orten in formulär med följande synpunkter.

Stäng inte Daliagatan då det leder till ökad trafik på övriga bostads- och villagator. Flytta cirkulationen närmare Daliagatan så den kan hållas öppen och ta ev. lite mark av ICAs parkering. Alternativt gör en lösning med höger in höger ut mot Daliagatan.

Trafikverkets kommentar: Det finns ingen möjlighet att flytta cirkulationen närmare Daliagatan främst på grund av bristande utrymme utmed platsen. En höger in- höger ut innebär att anslutningen fortsatt hålls öppen vilket leder till att de positiva trafiksäkerhetshöjande effekterna för främst oskyddade trafikanter som behöver korsas anslutning med svängande trafik inte längre uppnås.

2022-10-19 Inkomna synpunkter (nr 2) under utställseperioden från Timråbo

AB Timråbo har tagit del av Trafikverkets samrådshandling gällande centrumåtgärder i Söråker och väg 684. AB Timråbo har ett särskilt intresse av Trafikverkets planerade åtgärder då flertalet av AB Timråbos befintliga och blivande fastigheter ligger inom den vägsträcka där Trafikverkets förslagna åtgärder planeras.

Först och främst ska noteras att Trafikverket felaktigt påstår att Timråbo föreslagit att Daliagatan ska stängas. Se punkt 3.1.2 i samrådshandlingen. Se tidigare inskickat remissvar, daterat 2021-10-26. Föreslagen stängning av Daliagatan är AB Timråbo fortfarande helt emot då det skulle leda till radikalt förändrade och försämrade trafikflöden inom stora delar av berört bostadsområde. AB Timråbo anser att Daliagatans in- och utfart är mycket viktig för tillgängligheten till bolagets befintliga och kommande bostäder.

Vidare vill AB Timråbo förtydliga att in/utfarter från Centrumvägen 23-25 att en av de två nuvarande utfarterna kvarstår. Enligt illustrationskartan noteras att den östra utfarten är markerad med X dvs anslutning stängs, vilket underförstått betyder att den något mer

västliga kvarstår. Det är otydligt i illustrationskartan att så är fallet, men är en självklar nödvändighet för utfart från bostadsområdet.

Trafikverkets kommentar: Gällande det påståendet om att Timrå bo föreslår att Daliagatan ska stängas har rättats till under den aktuella rubriken "2021-03-26 Samråd med Timrå kommun och bostadsföretaget Timråbo". Texten är nu direkt avskriven från minnesanteckningarna som också skickades till Timråbo den 4/5 år 2021. Timråbo och kommunen önskade att två förslag för cirkulationsplatsen skulle presenteras av Trafikverket. Båda förslagen som skulle undvika att hamna i konflikt med detaljplanen och ett av förslagen skulle redovisa en stängning av Daliagatan.

Att anslutningen vid Centrumvägen 23 behålls kan tydliggöras i kartunderlaget till kommande granskningshandlingsskede.

2022-10-31 Inkomna synpunkter under utställningsperioden från Medelpads räddningstjänst

Medelpads Räddningstjänstförbund har tagit del av insända handlingar och har inga särskilda synpunkter att lämna angående ombyggnationen av väg 684 förutom att man är positiva till att man gör säkerhetshöjande åtgärder för oskyddade gång- och cykeltrafikanter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten.

2022-10-31 Inkomna synpunkter under utställningsperioden från Mittsverige Vatten AB

Timrå Vatten AB har ledningar utmed hela berörda sträckan och som måste beaktas. Det är av yttersta vikt att en tät dialog avseende ledningarna hålls och att Timrå Vatten får ta del av plan- och profilritningar när dessa finns att tillgå så att det finns möjlighet att identifiera kollisioner i ett så tidigt skede som möjligt.

Söråkers ARV är hårt belastat av tillskottsvatten. Den högsta belastningen uppstår vid snösmältning och långvarigt regn. Sannolikt orsakas den höga belastningen av att grundvattennivån stiger under dessa perioder och leds in på spillvattennätet. De höga grundvattennivåerna bör beaktas vid utformningen av diken och dräneringar. Vägavvattningen får inte avledas till spillvattennätet utan ska som det beskrivs i samrådshandlingen omhändertas så nära källan som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har vetskap om ledningarna i området och planerar in ytterligare samråd med berörda ledningsägare. Önskat underlag skickas till ledningsägaren. Trafikverket noterar och beaktar synpunkten gällande belastningen av tillskottsvatten inom vägplanen och de krav som ställs gällande avvattningslösningarna.

2022-10 Samrådsmöte på plats med ICA Nära

Trafikverkets markförhandlare och representant från Sweco träffar ägaren till ICA Nära på plats efter att ägaren inkommit med synpunkt om önskan att Trafikverket förtydligar markanspråket. Personen var orolig att anslutningen skulle hamna för nära pantrummet. Sweco beskrev att anslutningen kommer att hamna vid änden av parkeringsrutan. Trafikverket informerade även om att ytan för den gamla anslutningen som stängs kommer att återställas. Ägaren till ICA blev nöjd med det svaret.

2022-02-24—2023-03-27 Samråd med berörda ledningsägare

Trafikverket har tillsammans med konsult hållit flertalet samråd via TEAMS samt via mailväxlingar med berörda ledningsägare under framtagande av planförslaget. Här nedan sammanfattas dessa samråd. Fortsatta dialoger som rör ledningspåverkan och ledningsåtgärder kommer fortsatt hållas med ledningsägarna i kommande skede och inför och i samband med framtagande av bygghandling.

2022-02-24, samrådsmöte med Skanova

Skanova har på flertalet ställen, både korsande och längsgående opto- och kopparkabel. Inga tidigare ledningsavtal finns. Fibernablarna ska vara förlagda på 50 cm djup, men det finns risk för att dikesrensningar m.m. kan ha gjort så det inte stämmer. Ledningsägaren vill att entreprenören kontaktar denne senast 4 veckor innan arbetet påbörjas för att kunna ge direktiv hur ledningarna bäst ska skyddas.

2022-03-02, samrådsmöte med Servanet

Servanet har längsgående ledningar i befintligt vägområde som behöver flyttas om de inte ska hamna under ny gång-och cykelväg. De behöver veta om Trafikverket tillåter att de kan fortsätta vara placerade i befintligt läge. Om inte så behöver en utsedd plats anges utmed sträckan vilket försvåras på grund av trånga sektioner vid privat fastighetsmark.

2022-03-03 och 2022-03-07, samrådsmöten med MittSverige Vatten AB

Ledningsägaren anger att ledningarna är av skiftande kvalité och i behov av vidare utredning.

2022-03-08, samrådsmöte med E.ON Eldistribution

Eons ledningar är relativt nylagda i det aktuella området. Kontaktperson berättar att om det finns ledningar som måste flyttas behöver EON en säsong/ett år på sig att genomföra flytten. EON har två ledningsrätter i området: 2262 - 81/48.1 med ändamålet starkström samt ledningsrätt: 2262 - 92/417.1 med ändamålet starkström.

2022-03-14, mailväxling med Adven Energilösningar AB

Ledningsägaren kommer beröras då entreprenören behöver schakta för gång- och cykelvägen och dess dränering. Inga avtal finns att tillgå. Mailväxling med ledningsägarens kontaktperson 2022-03-14 i syfte att samråda kring de ledningar som berör den aktuella vägplanen. Ledningen ligger inte i skyddsror och ledningsägaren ser inte att det behövs kompletteras med något sådant då det inte går någon tung trafik på gång-och cykelvägen. Viktigt är dock att lägga material kring ledningen, vid återfyllning, som inte är för grovt.

2022-03-14, samrådsmöte med MSVA och kommunen

Samrådsmötet genomförs med representanter från både Timrå kommun och MSVA. Projektet informerar det som är känt om kulverten samt presenterar en sektion som förtydligar hur kulverten påverkas av planerad cirkulationsplats. Befintlig spillvattenledning ligger under kulverten. Övriga brunnar kring den föreslagna cirkulationen gicks igenom. Eventuellt kan någon av dessa brunnar behöva flyttas och höjjusteras.

MSVA informerade att ytterst lite av deras ledningsunderlag är kvalitetskontrollerat. De kommer under våren när snön smält bort att mäta in samtliga ledningar och brunnar.

2023-03-01, samrådsmöte med MSVA

MSVA meddelar att ledningar och brunnar behöver mätas in och kommer att göras av dem så snart snön försvunnit och levereras till Trafikverket.

Notering 2023-05-04; MSVA skickar inmätning till Trafikverket.

2023-03-27 och 2023-05-02, samrådsmöte med Skanova

Ledningsägaren får information om projektet och att byggstart planeras år 2025.

I det efterföljande samrådsmötet går hantering och åtgärder för ledningsanläggning igenom.

2023-05-11, samrådsmöte med EON

EON får information om projektet och att byggstart planeras år 2025. Hantering och åtgärder för ledningsanläggning går igenom. EON planerar att utföra vissa åtgärder på ledning innan byggstart. Det beslutas att projektet ska informera Servanet om att det finns möjlighet till samförläggning av ledningar. Projektet ska skicka en fil som redovisar vägområdet till EON. Fil med vägområdet skickades efter mötet.

2023-05-12, samrådsmöte med Servanet

Ledningsägaren informeras om projektet och att byggstart planeras år 2025. Hantering och åtgärder för ledningsanläggning går igenom. Trafikverket meddelar att de önskar att Servanet flyttar ledningar som hamnar i konflikt med vägåtgärderna. Servanet informeras om att det finns möjlighet att samförlägga ledningar. Projektet ska skicka en fil som redovisar vägområdet till Servanet. Fil med vägområdet skickades efter mötet.

Kompletterande samråd

Kompletterande samråd via utskick av remissbrev; Samebyn

Trafikverket skickade mail med påminnelser 2023-06-29 samt 2023-08-01 till samebyn om att inkomma med synpunkter på samrådshandlingen. Inga synpunkter inkom från Samebyn.

2023-06-26 Inkommen synpunkt under kompletterande samråd via utskick av remissbrev; Försvarmakten

Försvarmakten meddelar att de inte har något att erinra i detta ärende rörande transportinfrastrukturen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar svaret.



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

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