

**Samråd
Ombyggnad
väg 562 Nolby-
Resecentrum**

21 februari 2017

Tidschema för kvällen

17.30 – 18.30 Tillfälle att studera sträckningen och ställa enskilda frågor

18.30 – 19.30 Allmän information

19.30 – 20.30 Tillfälle att studera sträckningen och ställa enskilda frågor



TRAFIKVERKET

Dagordning

1. Inledning
2. Presentation av medverkande
3. Närvaro
4. Redogörelse för vägplanens prövning
 - När kan du påverka
 - Tidplan
5. Presentation av förslaget
6. Information om ersättningsfrågor och marklösenförhandlingar
7. Redogörelse för hur enskilda vägar berörs och förändrat väghållningsansvar
8. Allmänna frågor och synpunkter
9. Övriga frågor
10. Tillfälle att ta upp enskilda frågor
11. Kaffe

Problembild väg 562

De brister som råder längs vägen är främst knutna till vägens utformning

- Dålig framkomlighet för oskyddade trafikanter.
Gång- och cykelväg finns för delar av sträckan.
- Utformningen av busshållplatser och passager över väg 562 har brister gällande trafiksäkerhet.
- Det råder även brister i trafiksäkerhet i flera korsningar och vid direktutfarter längs vägen

Projekt mål väg 562

Projektet ska bidra till:

- En väg som är väl anpassad till sin funktion som länk i ett lokalt huvudvägnät
- God framkomlighet och säkerhet, framförallt för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken.
- God boendemiljö längs vägen.
- Möjlighet till omledning vid eventuell avstängning av E4.
- Turistväg med vackra utblickar och god tillgänglighet till intressanta kulturmiljöer och friluftsliv.

Inledning och presentationsrunda

Trafikverket

- Tomas Sundin Moderator
- Bengt-Erik Eriksson Projektledare
- Jorun Storeng Miljöspecialist
- Carina Amcoff Miljöspecialist, dubbelspår
- Per-Anders Hamrin Markförhandling (ej närvarande i kväll)
- Marie Lundqvist Kommunikatör
- Sara Gidlund Projektingenjör
- Björn Sjölund Delprojektledare

Sweco

- Marie Svahn Uppdragledare
- Torbjörn Forslund Tekniskamordnare
- Linn Glad Miljösamordnare
- Sara Dahlsten Bullerspecialist

Närvarolista

- Vi ser gärna att ni fyller i en sådan under kvällen
- Var finns de?

Planprocess väg 562 – här är vi idag



Tidplan – samråd, möjlighet att påverka

Samråd
november,
2016

Informations-
möte
februari, 2017

Fastställelse-
prövning
vinter, 2018

Beslut om
betydande
miljöpåverkan
januari, 2017

Granskning
sommaren,
2017

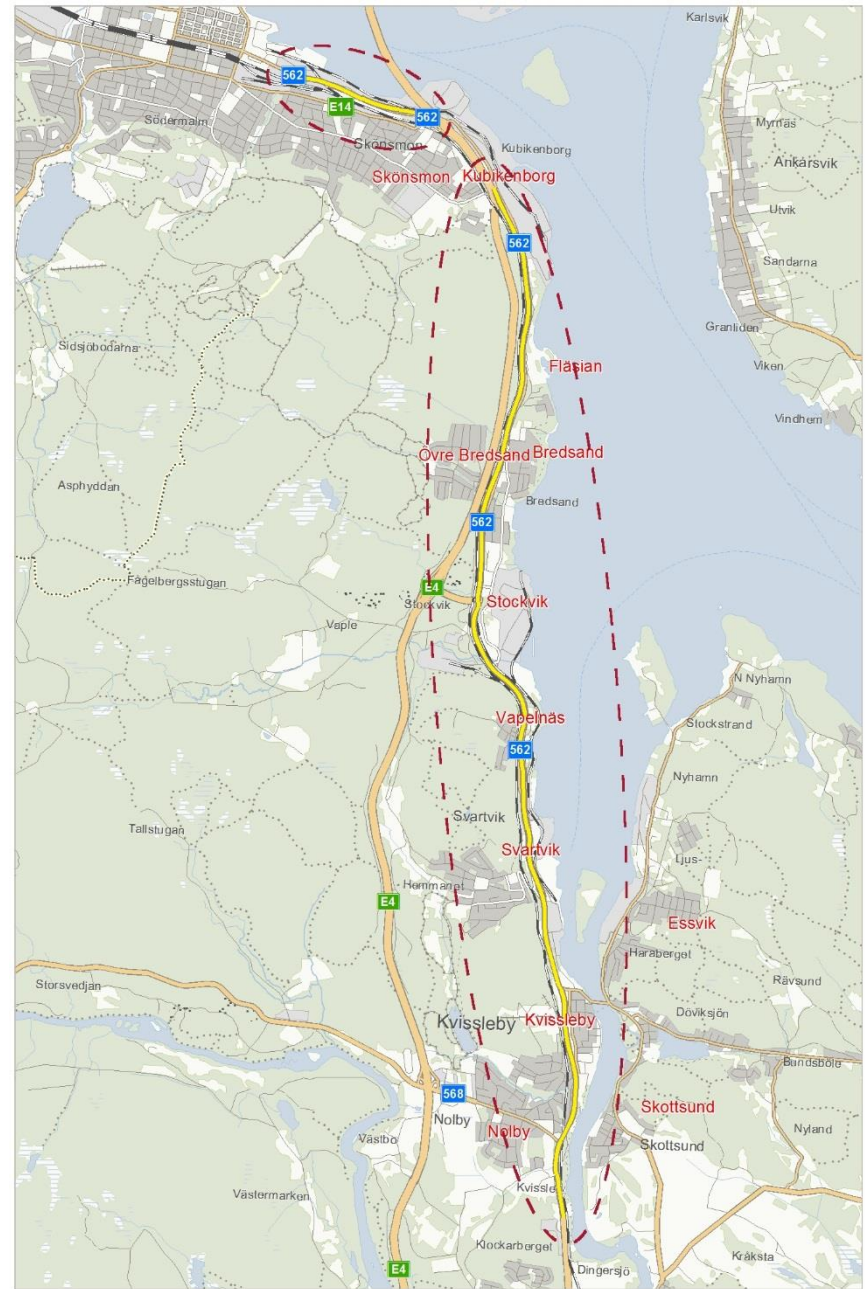
Planerad byggtid 2018 - 2020

Väg 562, Nolby-Sundsvall resecentrum



Presentation av förslaget

Översiktskarta väg 562



Problembild väg 562

De brister som råder längs vägen är främst knutna till vägens utformning

- Dålig framkomlighet för oskyddade trafikanter.
Gång- och cykelväg finns för delar av sträckan.
- Utformningen av busshållplatser och passager över väg 562 har brister gällande trafiksäkerhet.
- Det råder även brister i trafiksäkerhet i flera korsningar och vid direktutfarter längs vägen

Projekt mål väg 562

Projektet ska bidra till:

- En väg som är väl anpassad till sin funktion som länk i ett lokalt huvudvägnät
- God framkomlighet och säkerhet, framförallt för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken.
- God boendemiljö längs vägen.
- Möjlighet till omledning vid eventuell avstängning av E4.
- Turistväg med vackra utblickar och god tillgänglighet till intressanta kulturmiljöer och friluftsliv.

Gestaltungsavsikter väg 562



Övergripande riktlinjer

(prioriteringar)

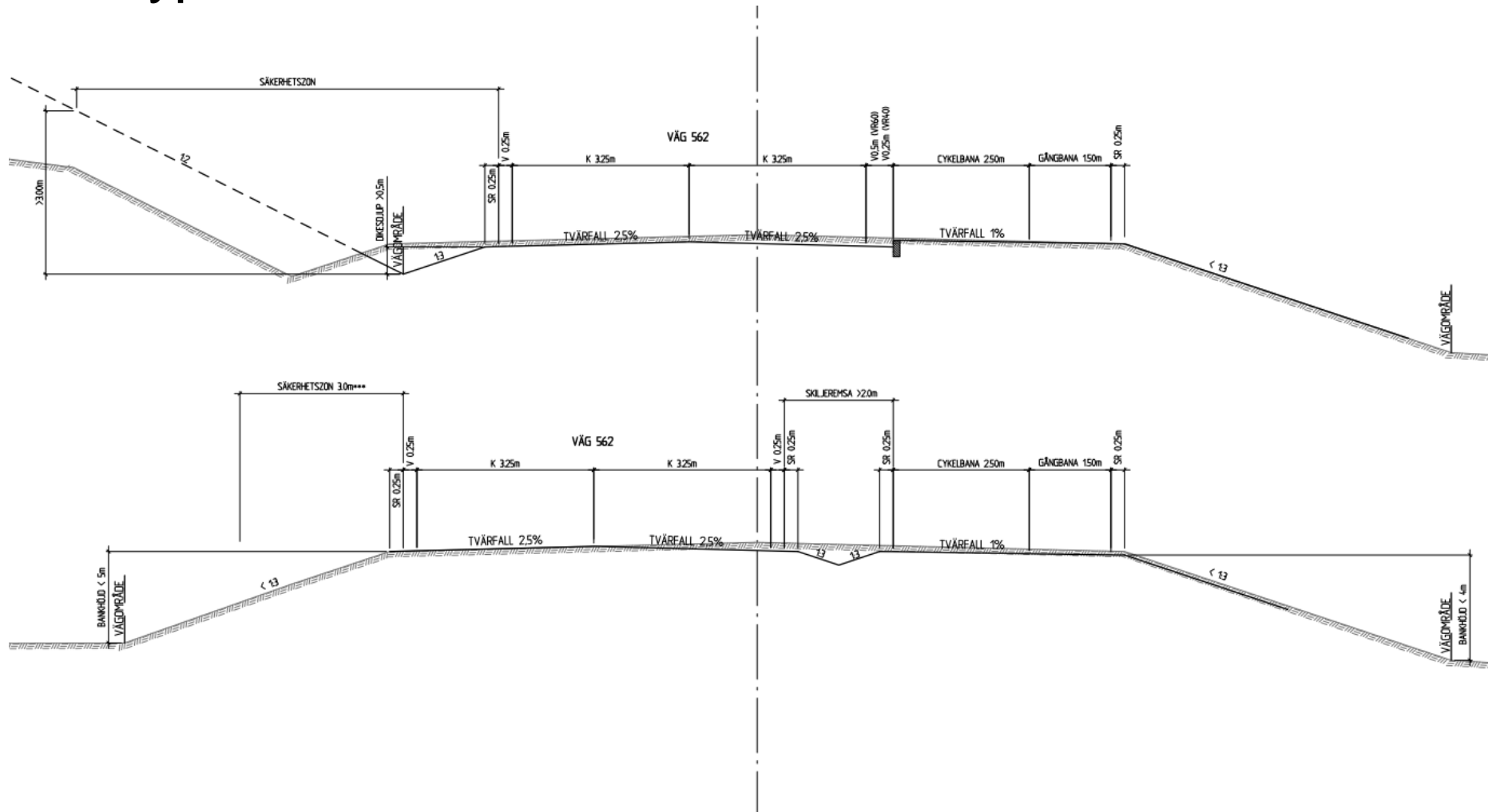


- Utblickar mot hav ska förstärkas
- Gravhögen i Nolby med koppling till det kulturhistoriska landskapet ska bevaras
- Hela sträckan ska beaktas som en sammanhållen enhet
- Hänsyn ska tas till samhällena längs sträckan genom enhetlig utformning
- Svartviks industriminnen ska hanteras med en helhetssyn

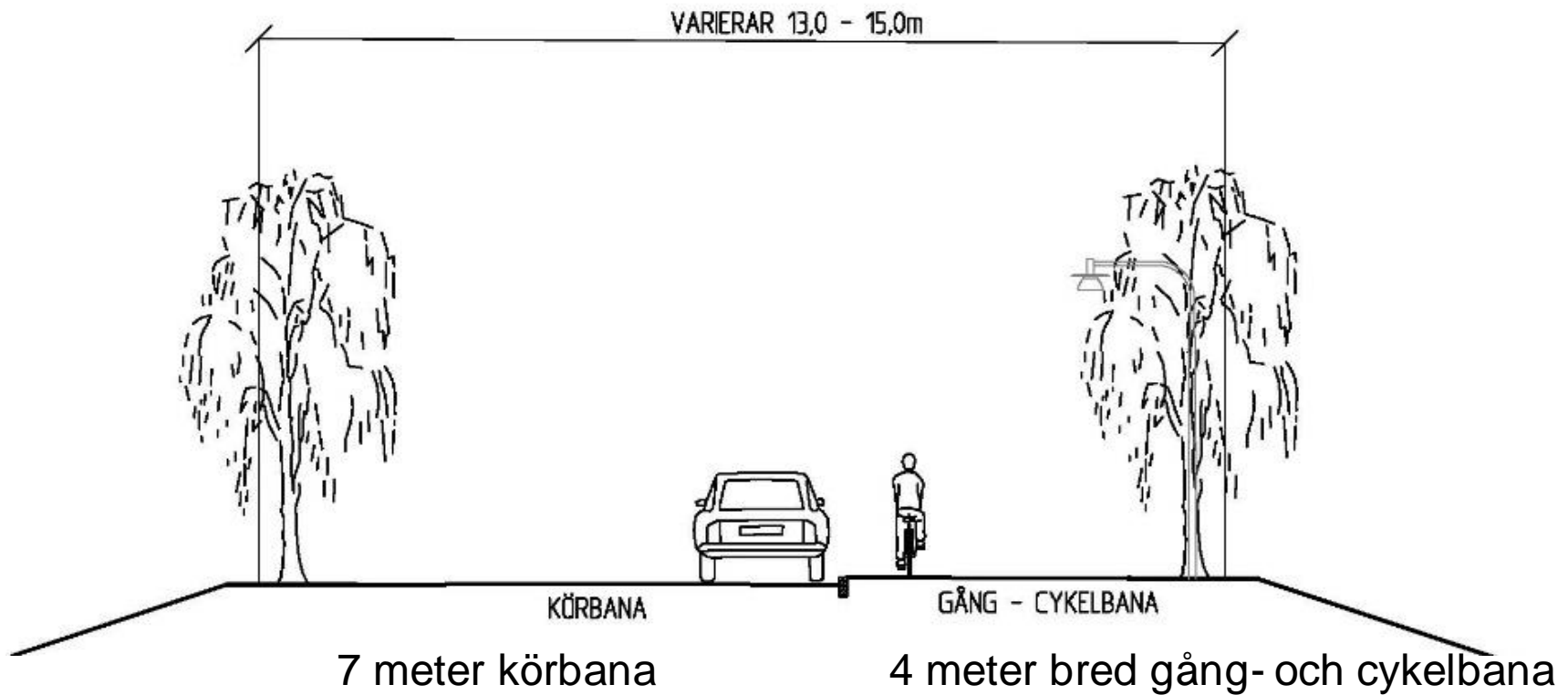
Projektering

- Körbanan 7 meter bred
- Gång- och cykelbanan 4 meter bred
- Hållplatser placeras nära korsningar
- Hållplatsen utformas med plattform där gång- och cykelbanan passerar bakom plattform
- Cirkulationer kan användas som hastighetsnedsättande utformning till samhällen
- Hastigheter 60 och 40 km/h
- Belysning både körbanan och gång- och cykelvägen
- Väg 562 kommer att användas som omledningsväg till E4

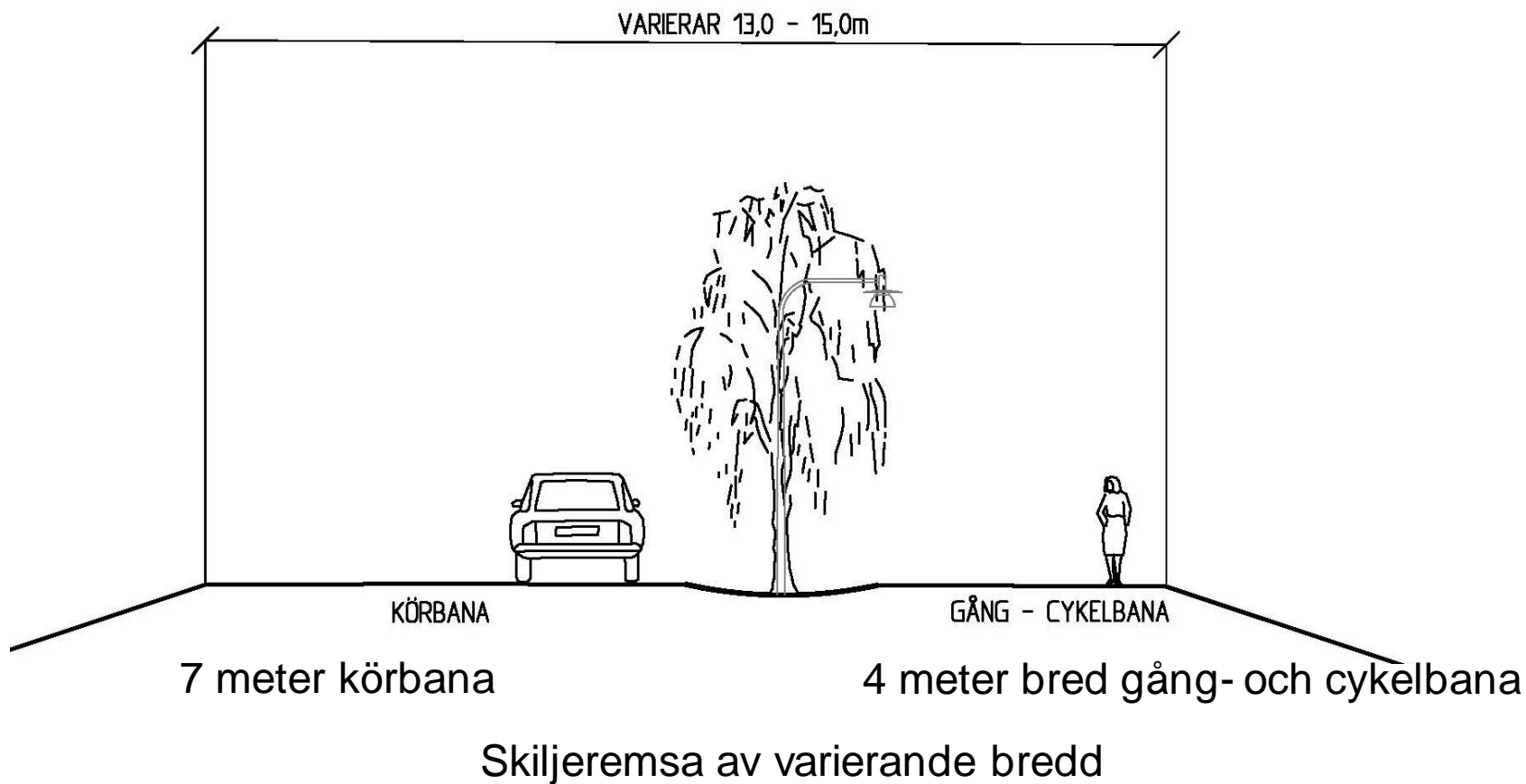
Typsektioner



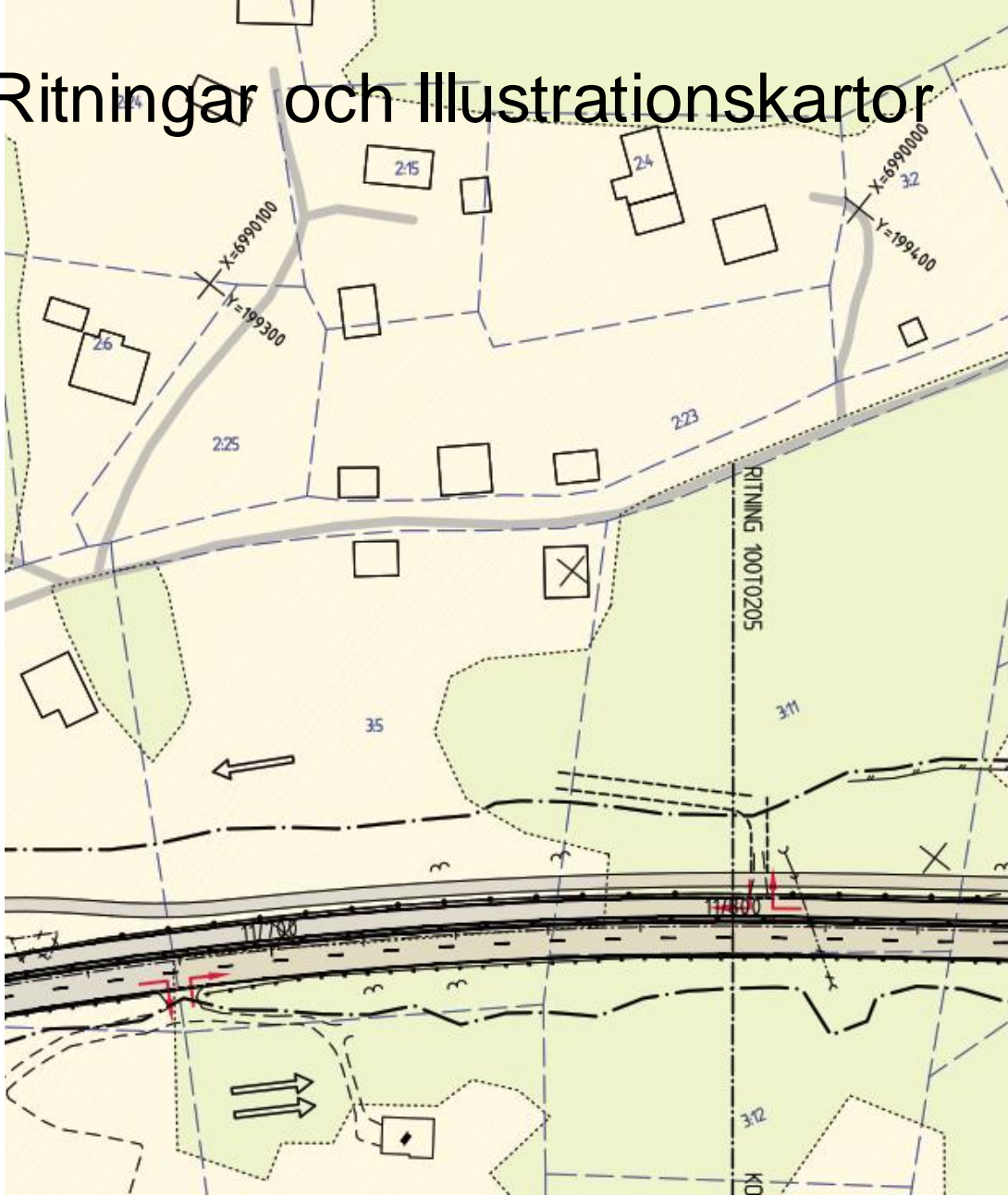
Exempel på utformning av vägrummet



Exempel på utformning av vägrummet

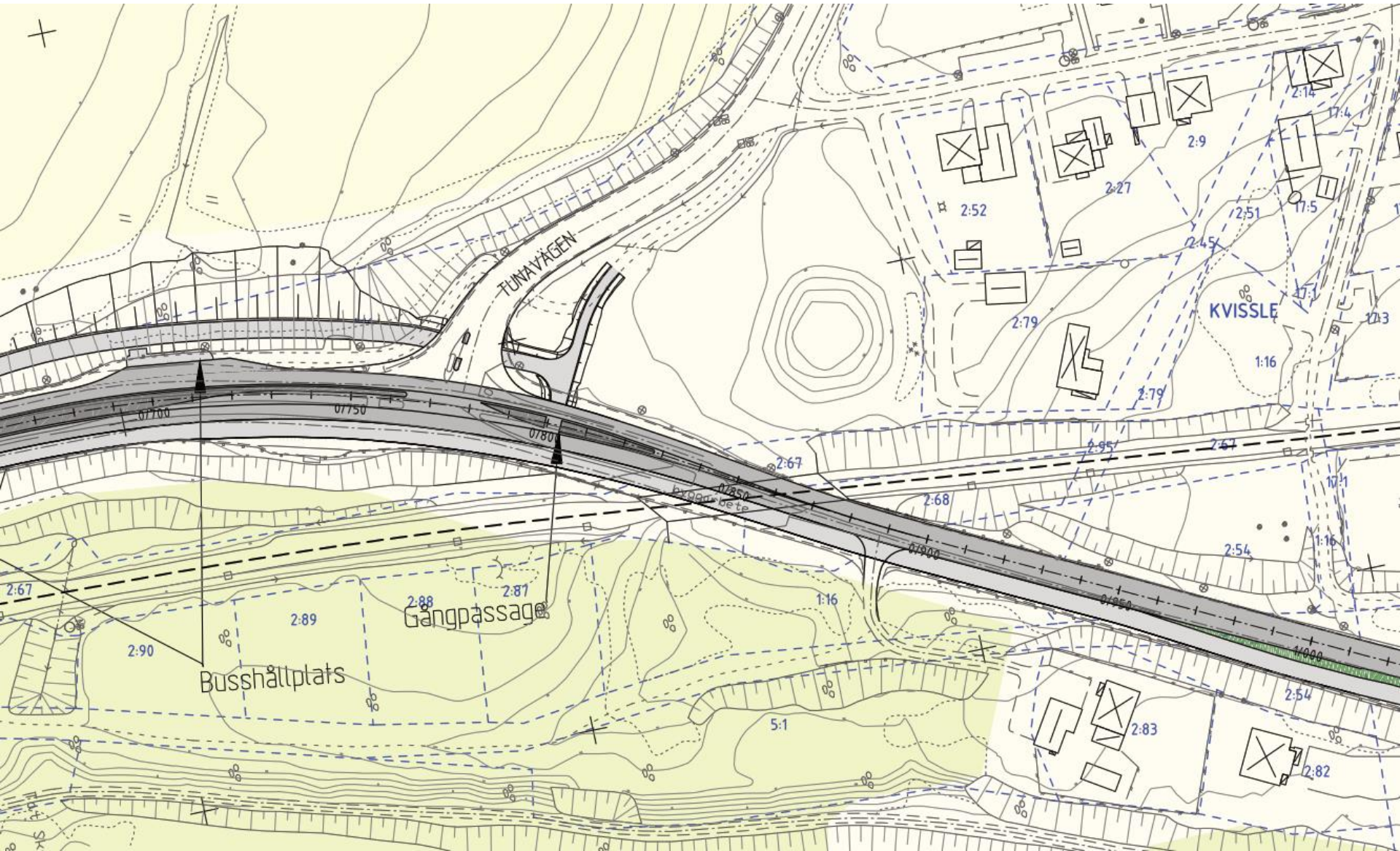


Ritningar och Illustrationskartor

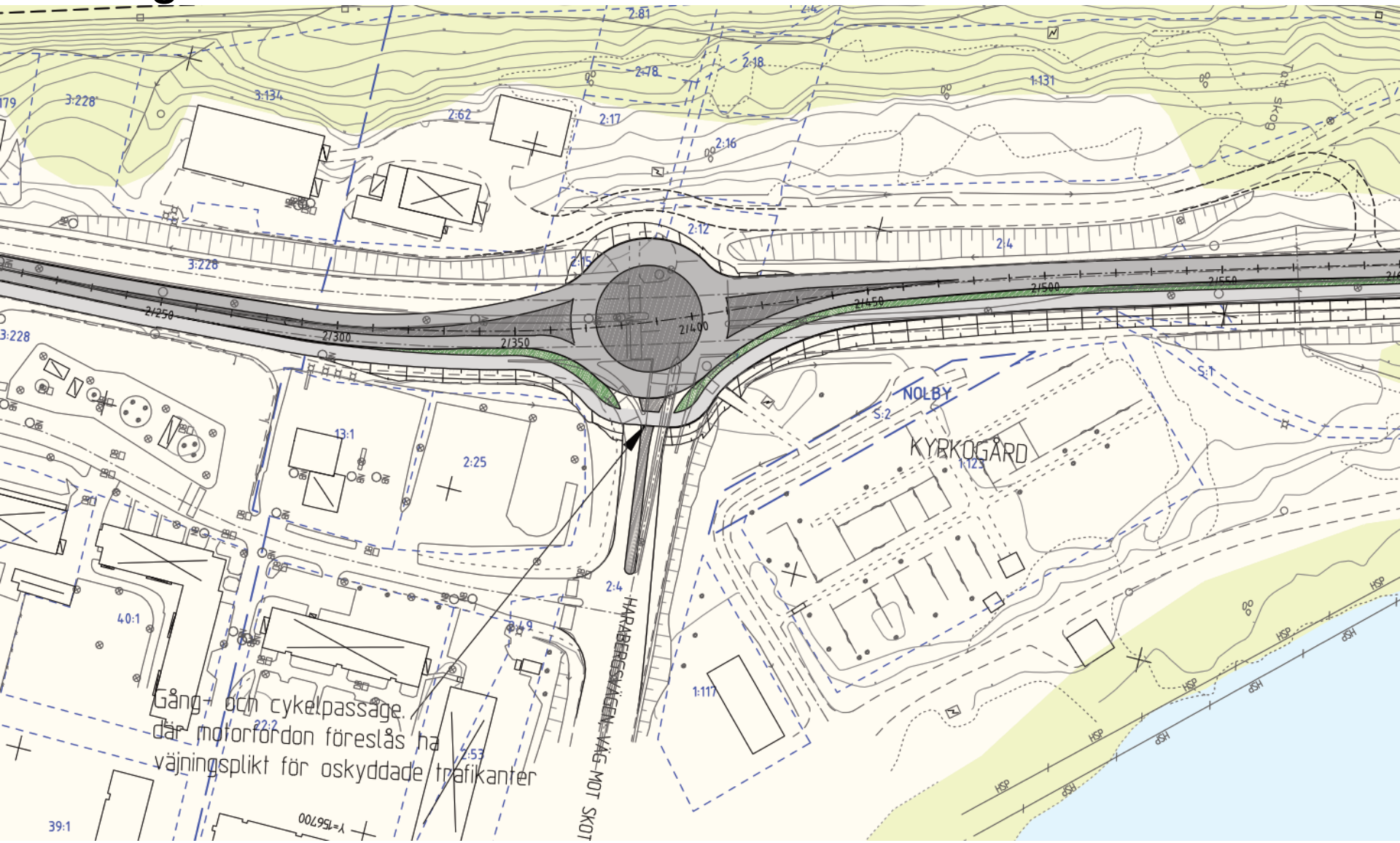


- BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN**
- ÅKERMARK
 - ÖPPEN MARK/HAGMARK
 - SKOGSMARK
 - HAV OCH SJÖ
 - BÄCK OCH Å
 - 12:1 FASTIGHETSGRÄNS OCH FASTIGHETSBETECKNING
 - ÄSKJA TRAKTGRÄNS OCH TRAKTNAMN
 - BEFINTLIG VÄG
 - BEFINTLIGA VÄGAR INMÄTTA
 - BERG I DAGEN
 - BEFINTLIGA VÄGTRUMMOR VÄG E4
- PROJETERAT**
- OMBYGGD ALLMÄN VÄG SAMT NY GC-VÄG
 - VÄGKANT
 - MITTRÄCKE OCH SIDORÄCKE MELLAN GC OCH VÄG, RUND PROFIL
 - SIDORÄCKE, W-PROFIL
 - RÄCKE GC-VÄG
 - STÄNGSEL FALLSKYDD
 - VILTSTÄNGSEL
 - KÖRFÄLTINDELNING 2*1 VÄG E4
 - 10/000 TEORETISK VÄGMITT FÖR VÄG E4 MED SEKTIONSANGIVELSE VARJE 100 METER. MARKERING VAR TJUGONDE METER.
 - INDRAGNING AV VÄG ELLER OMRÅDE FRÅN ALLMÄNT UNDERHÅLL
 - BEFINTLIG ENSKILD ANSLUTNING SOM FÖRESLÅS ATT STÄNGAS
 - BEFINTLIG ENSKILD ANSLUTNING MED MÖJLIG KÖRRÄTTNING
 - FÖRSLAGNA ERSÄTTNINGSVÄGAR
 - NY TRUMMA/DAGVATTENLEDNING MED KUPOLSIL OCH TRUMÖGA

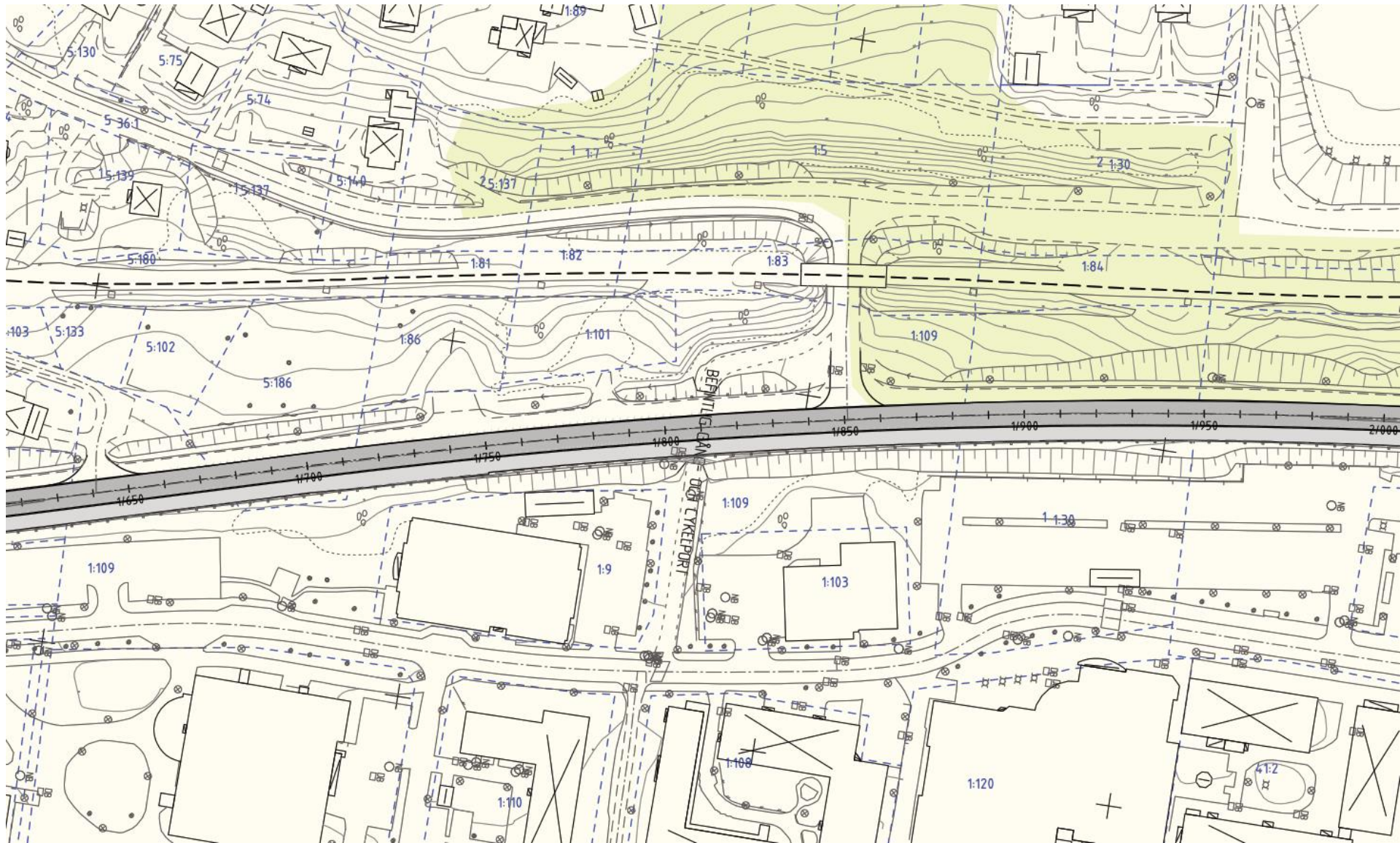
Ritningar och Illustrationskartor



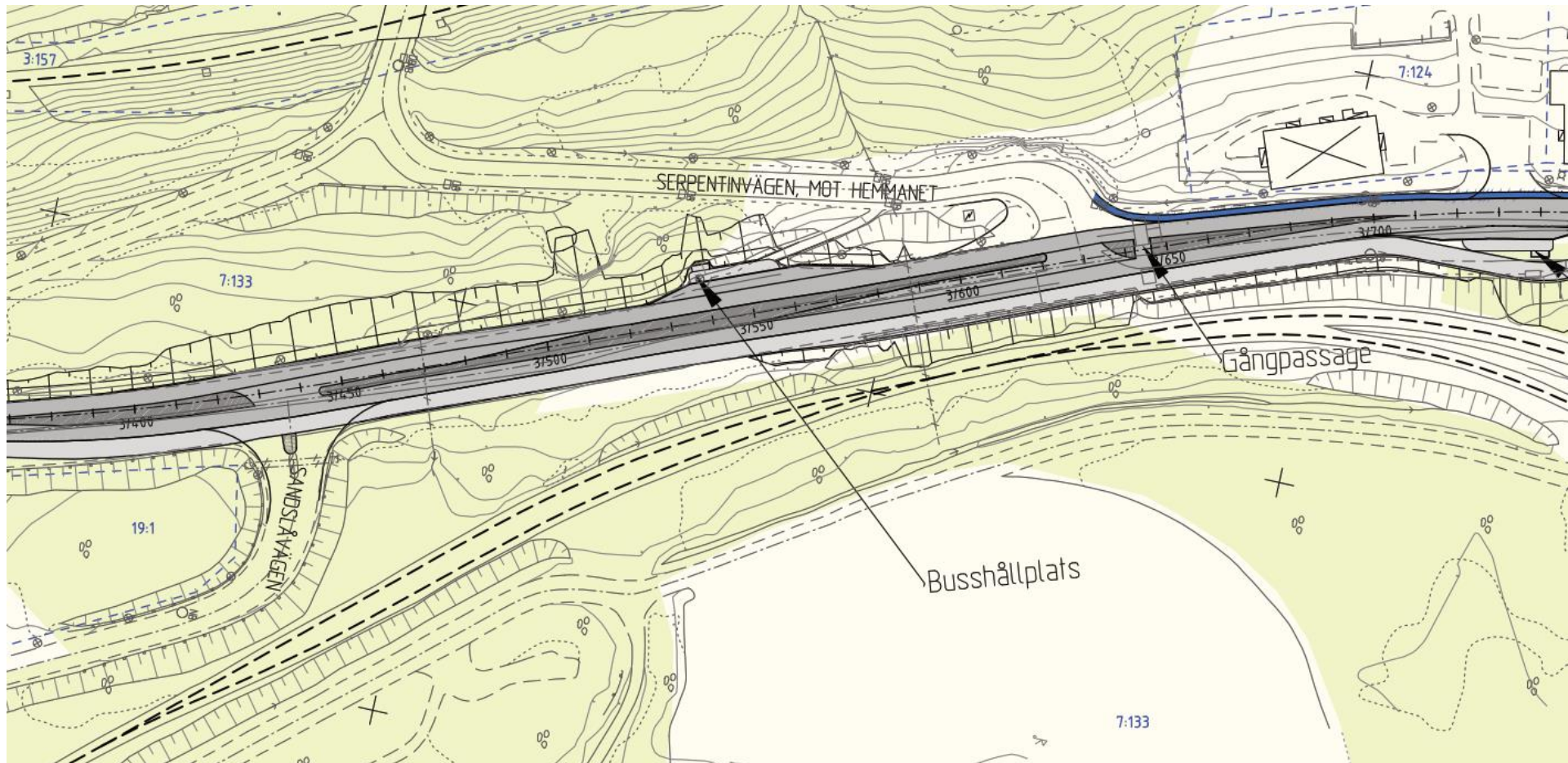
Ritningar och Illustrationskartor



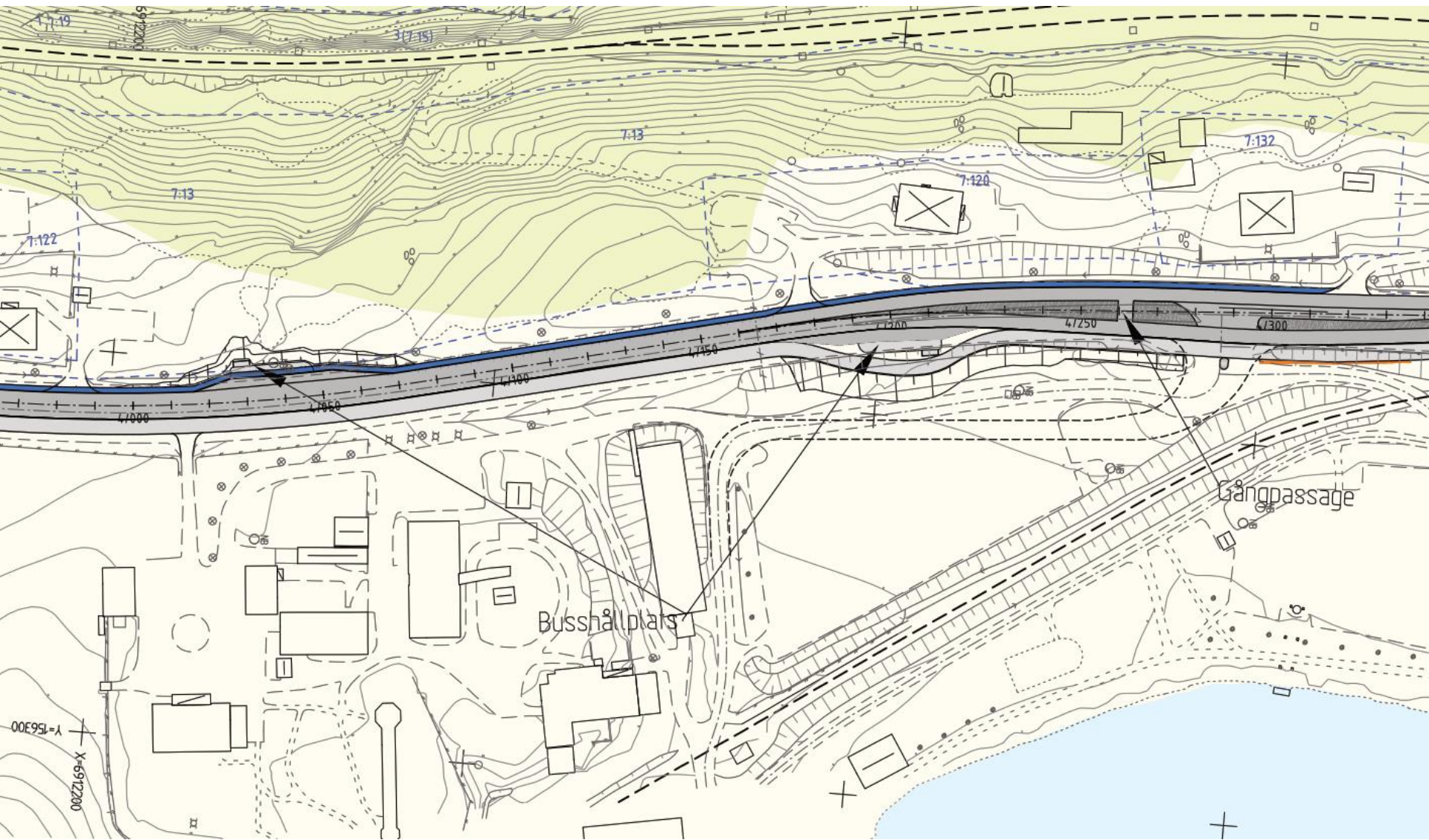
Ritningar och Illustrationskartor



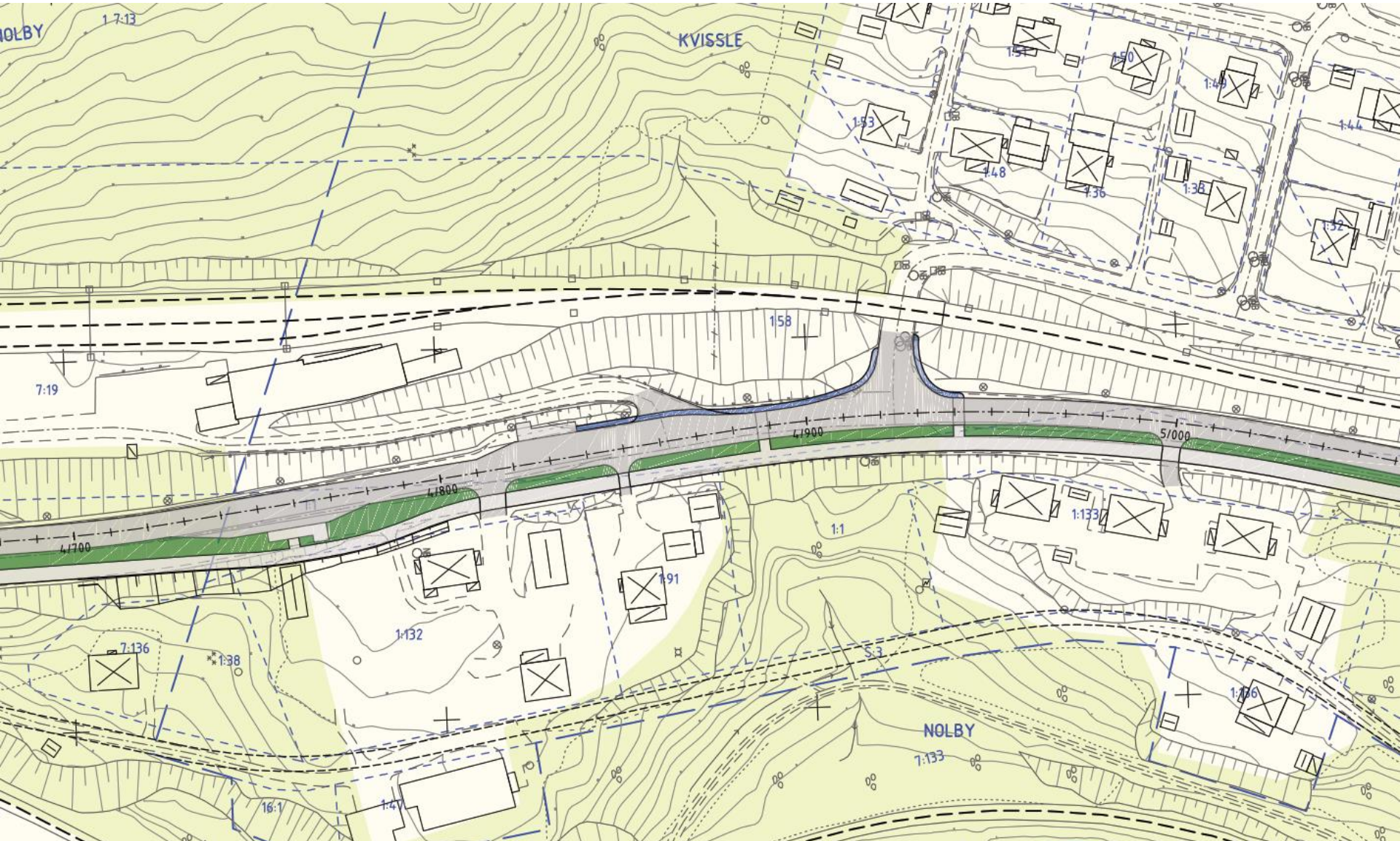
Ritningar och Illustrationskartor



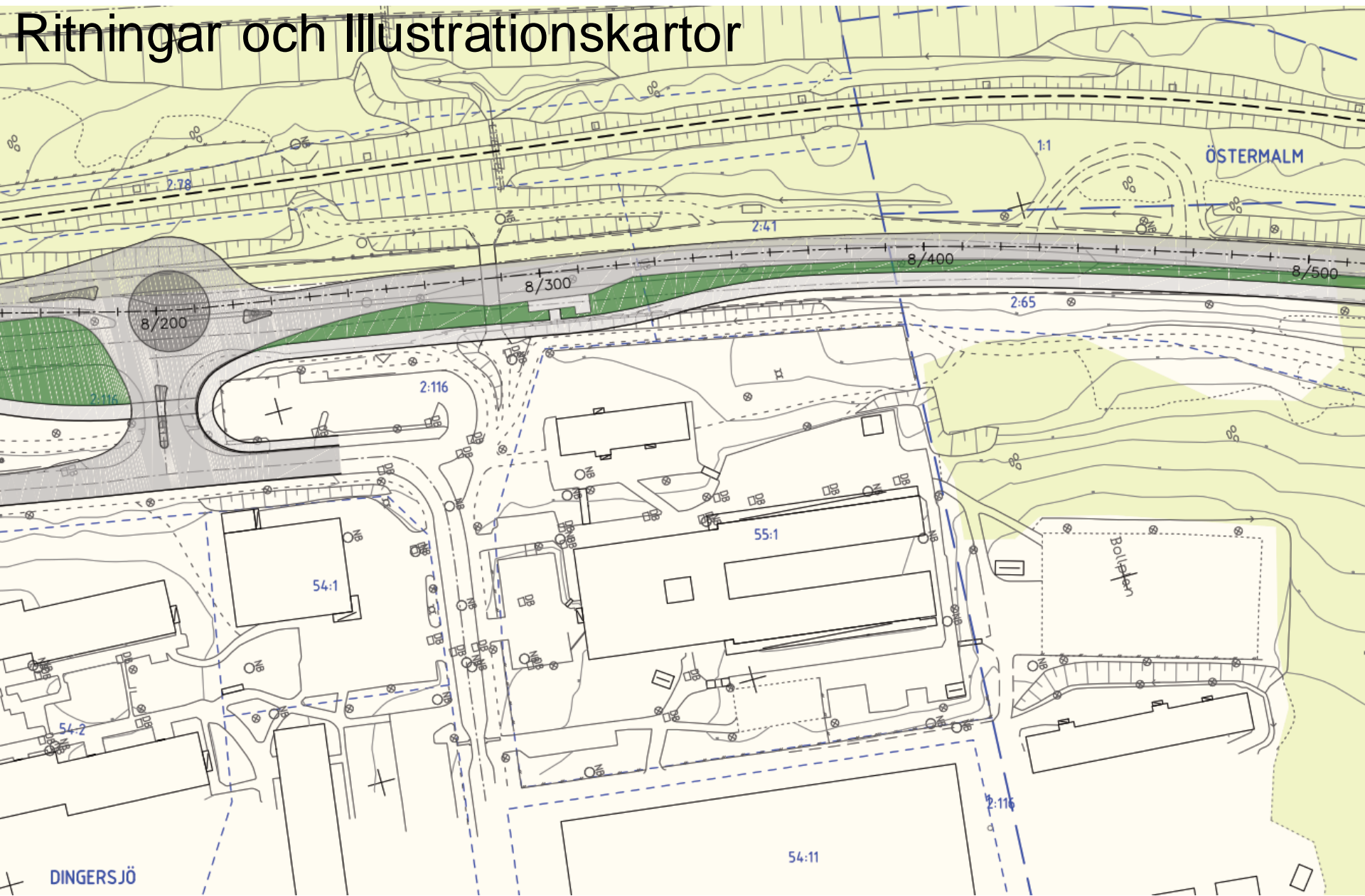
Ritningar och Illustrationskartor



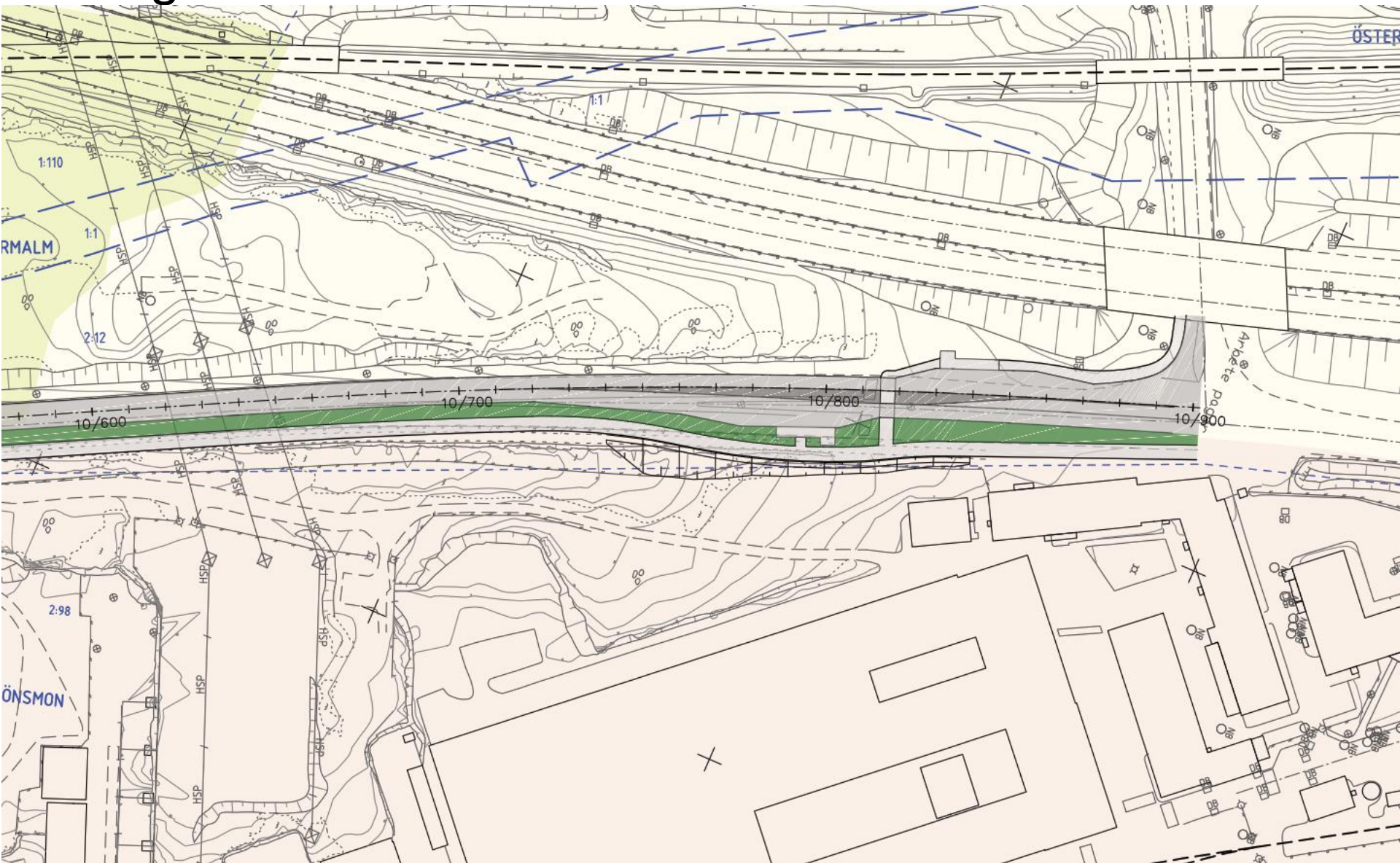
Ritningar och Illustrationskartor



Ritningar och Illustrationskartor



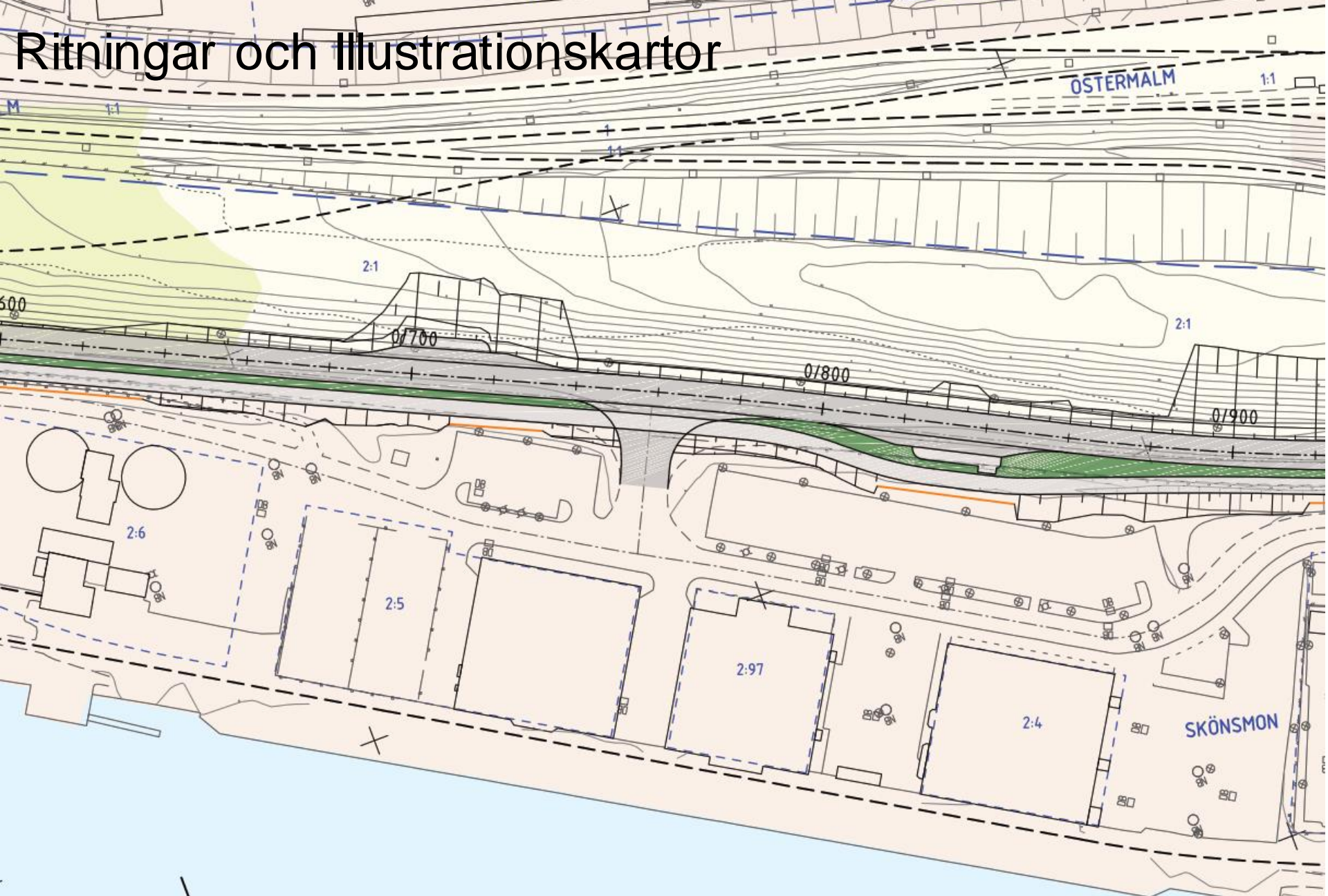
Ritningar och Illustrationskartor



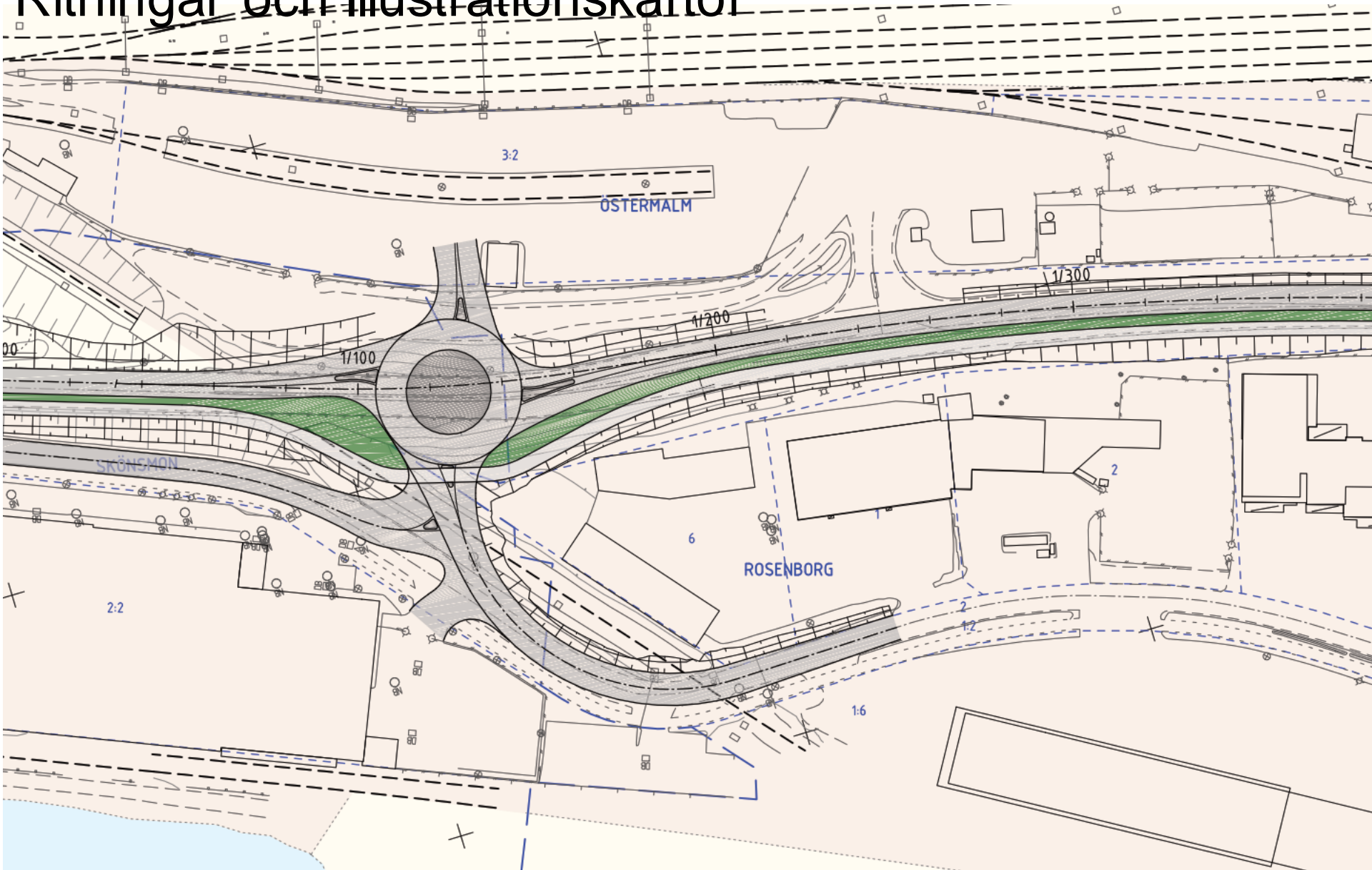
Ritningar och Illustrationskartor



Ritningar och Illustrationskartor



Ritningar och Illustrationskartor



Landskap och miljö - påverkan

- Sammanhållen, anpassningar av korsningar
- Ökad trafiksäkerhet, separering av oskyddade trafikanter, mindre barriäreffekt
- Planteringar av träd
- Utsikter mot vatten sparas
- Lokalisering av busshållplatser för att öka tillgänglighet och sikt, belysta



Landskap och miljö – påverkan, forts

- Befintliga trummor för vattendrag – inventeras, ev åtgärder
- Barriäreffekter vilt- lägre hastigheter, minskad trafikmängd sen öppnandet av ny E4
- Kulturmiljö
 - Svartviks industriminne område knyts ihop, förstärks
 - Fornlämning i Nolby – ej berörd
- Friluftsliv – Förbättrad skyltning



Buller

- **Vad är buller?**

Definition
"oönskat ljud"

- **Riktvärde**

Riktvärden

Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad
- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats
- 45 dBA maximal ljudnivå inomhus (får överskridas 5 ggr/natt)

Tabell 1. Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} , utomhus	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats/skolgård	Maximal ljudnivå, L_{max} utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå, L_{max} inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder ^{1, 2}	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ⁵			
Vårdlokaler ⁶				30 dBA	45 dBA ⁶	0,4 mm/s ⁷
Skolor och undervisningslokaler ⁹	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ¹⁰	30 dBA	45 dBA ⁶	0,4 mm/s ⁷
Bostadsområden med låg bakgrunds nivå ¹¹	45 dBA			30 dBA	45 dBA ¹¹	
Parker och andra rekreationsytor i tätorter ¹²	45-55 dBA					
Friluftsområden ¹²						
Betydelsefulla fågelområden med låg bakgrunds nivå ¹²	40 dBA 50 dBA					
Hotell ^{12, 13}						
Kontor ^{12, 14}				30 dBA 35 dBA	45 dBA 50 dBA	

¹ Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad

² Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53

³ Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

⁴ Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/h

⁵ Om ljudnivån överskrids bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22)

⁶ Avser ljudnivåer nattetid (22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

⁷ Avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.

Vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS

⁸ Avser utrymme för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad

⁹ Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila

¹⁰ Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

¹¹ Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

¹² Riktvärden för dessa områdestyper beaktas vid nybyggnad av infrastruktur. Åtgärder kan även vara aktuellt under vissa förhållanden vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

¹³ Avser gäststrum för sömn och vila

¹⁴ Avser rum för enskilt arbete

TDOK
2014:1021

Ljudenheter

- Maximal ljudnivå – högsta ljudnivån vid en enskild passage
- Ekvivalent ljudnivå – medelvärde för all trafik under en viss tidsperiod

Beräkningar vs mätning

Beräkningar

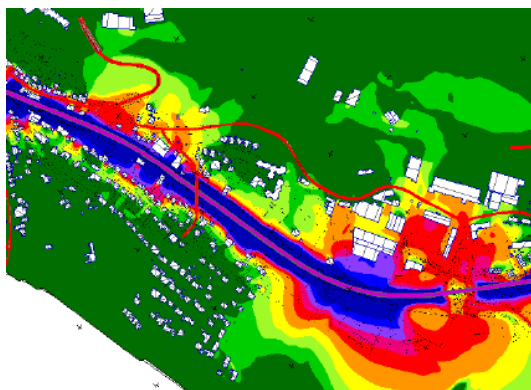
- + Likabehandlingsprincip
- + Kvalitet
- + Möjlighet att ta hänsyn till framtidsscenario
- + Tidseffektiv
- Tar inte hänsyn till "specialfall"

Mätning

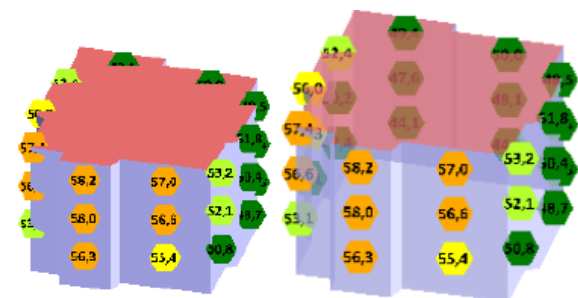
- + Enklare att förstå kopplingen
- + Kan användas vid "specialfall"
- Speglar endast situationen vid mättillfället
- Tidskrävande
- Ej jämförbara resultat


Arbetsmetodik

- Bygger 3D-modell med tillgängligt underlag, kartor, terrängdata, markförhållanden, trafikering, hastigheter
 - Beräkningar görs för maximal och ekvivalent ljudnivå
 - Utbredning och fasadpunkter



56	57	57	57	56	56	56
56	58	58	58	57	56	56
62	61	61	60	58	57	56
64	64	63	62	60	58	57
68	69	68	65	61	58	57
			56	61	59	58
66	66	64	62	60	58	57
64	64	60	60	59	57	57



- Avgränsning görs utifrån ombyggnadssträcka, hänsyn tas till all statlig infrastruktur
- Inventering  uppdatera modell
- Bedöma åtgärdsbehov
- Projektera åtgärder
 1. vid källan
 2. vid mottagaren



- Åtgärder vid källan (vägen) arbetas in i plankartor och fastställs
- Åtgärder vid mottagaren redovisas och erbjuds sedan i nästa skede

Vibrationer

- Styrts av riktvärden på samma sätt som buller
- Osäkert att beräkna
- I detta projekt görs en vibrationsutredning som bl.a omfattar mätningar i flera steg för att avgränsa berörda
- Främst kopplat till järnvägen i detta projekt

Information om ersättningsfrågor och marklösenförhandlingar

Film "Väg på min mark"



Per-Anders Hamrin

Markförhandlare

- Mark- och ersättningsfrågor

Trafikverket Investering Mitt Markförhandling Mitt Härnösand

Telefon: 010-123 26 19

per-anders.hamrin@trafikverket.se

Förberedelser/Projektering

Trafikverket och dess konsulter har rätt att få tillträde till fastighet för:

mätning och utstakning

grundundersökningar (t.ex. arkeologi, geoteknik)

förberedande åtgärder

Vid dessa arbeten ska:

skador om möjligt undvikas

träd i trädgård ej fällas eller skadas

utan ägarens medgivande

Skador skall ersättas

[\(34 § Väglagen\)](#)

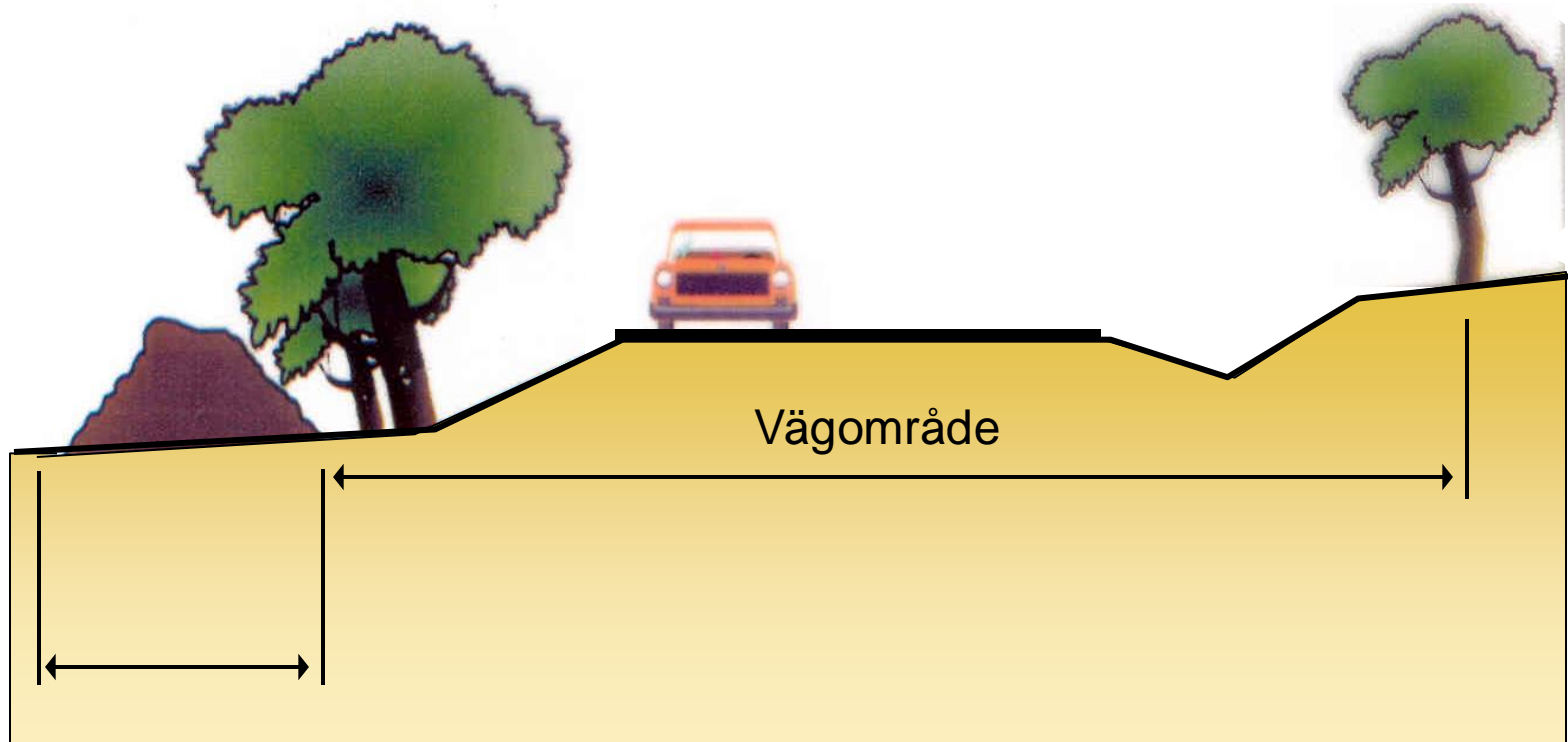


Vägrätt

- Lagakraft vunnna vägplan
- Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet påbörjats. ([31 § Väglagen](#))
- Vägrätten är en rätt för väghållaren att nyttja den mark som behövs för vägen. Rätt till grus, berg och andra jordmassor inom vägområdet. ([30§ Väglagen](#))
- Ingen förändring av fastighetsgränser.
- Vägrätten upphör när vägen dras in. ([32 § Väglagen](#))



Mark under byggtiden



Yta som används under byggnadstiden, t.ex. för massupplag

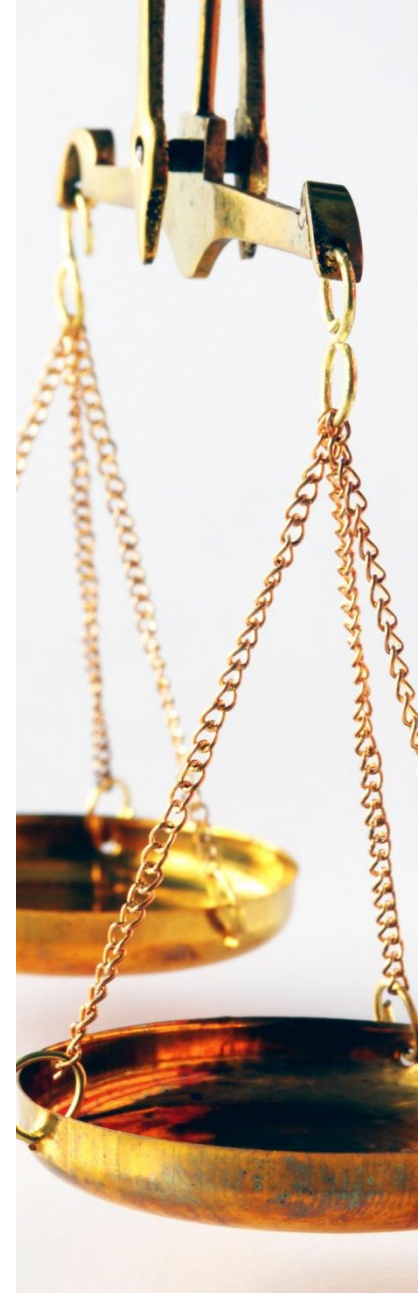
Besiktningar/Gränsmarkeringar

- Hus och vattentäcker besiktigas före byggstart om risk finns för skador.
- Befintliga gränsmarkeringar som riskerar att skadas mäts in före byggstart. Efter att bygget har färdigställts återutsätts skadade/förlorade markeringar av Lantmäteriet.



Ersättning för intrång

- Markvärdet
- Förstörda tomtanläggningar: träd, buskar, staket
- Annan skada



Reglering av intrång

- Trafikverket meddelar genom brev vilket datum marken kommer att tas i anspråk för vägutbyggnad.
- Intrånget regleras i allmänhet när vägen är färdigbyggd.
- Ersättningsbeloppet räknas upp med index och ränta från den dag marken togs i anspråk.



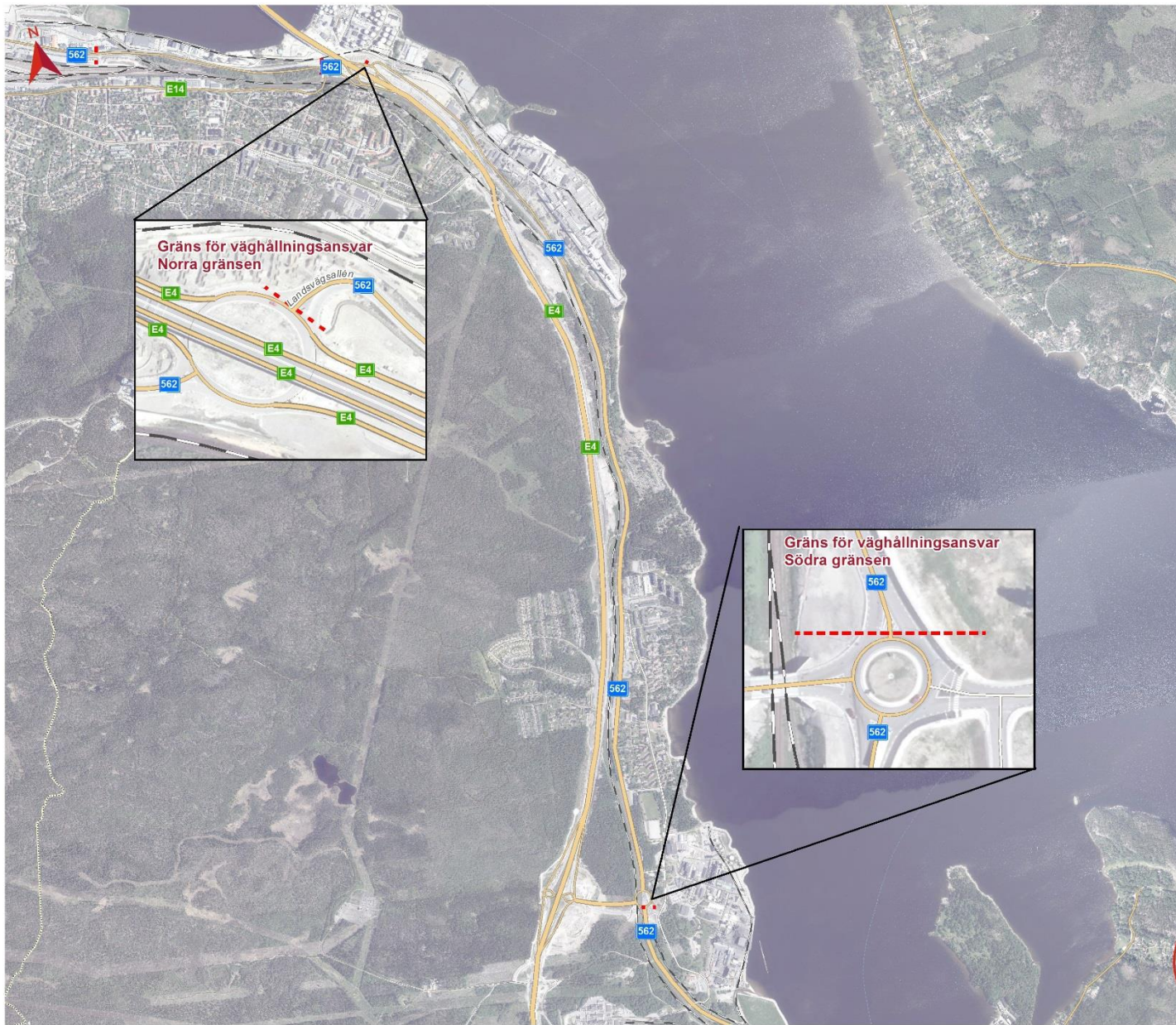
Redogörelse för hur enskilda vägar berörs

- Principer
- Arbetssätt
 - Få anslutningar som möjligt

Förändrat väghållningsansvar

Kommunens övertagande av väg 562 för delarna:

1. Cirkulationsplats Stockvik industri till Skönsmons trafikplats (Kustvägen/väg 562)
2. Från Cirkulationsplats Björneborgsgatan/väg 562/anslutning E14 till infart Preem (ny cirkulation)
3. Från infart Preem till Trafikplats Skönsberg

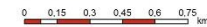


VÄG 562 NOLBY-RESECENTRUM

Förändrat väghållningsansvar

Cirkulationsplats Stockvik industri till Skönsmons trafikplats (Kustvägen/väg 562)

Datum: 2017-02-20
Skala (A3): 1:20 000



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

--- Gräns för väghållningsansvar

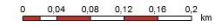


VÄG 562 NOLBY-RESECENTRUM

Förändrat väghållningsansvar

Från Cirkulationsplats
Björneborgsgatan/väg 562/anslutning
E14 till infart Preem

Datum: 2017-02-20
Skala (A3): 1:5 000



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Gräns för väghållningsansvar



VÄG 562 NOLBY-RESECENTRUM

Förändrat väghållningsansvar

Från infart Preem till
Trafikplats Skönsberg

Datum: 2017-02-20
Skala (A3): 1:6 000

0 0,05 0,1 0,15 0,2 0,25 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

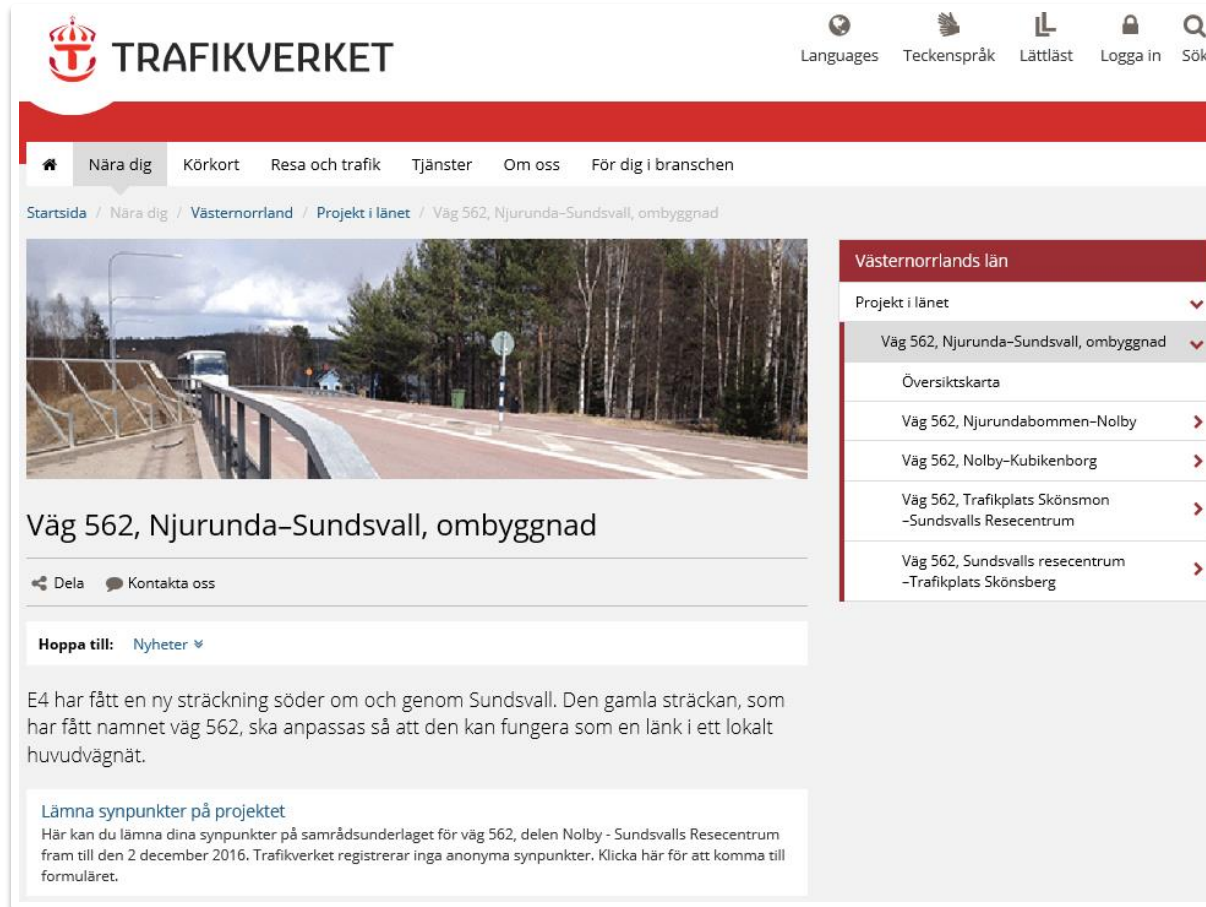
- Gräns för väghållningsansvar

 TRAFIKVERKET

Allmänna frågor och synpunkter

Mer information

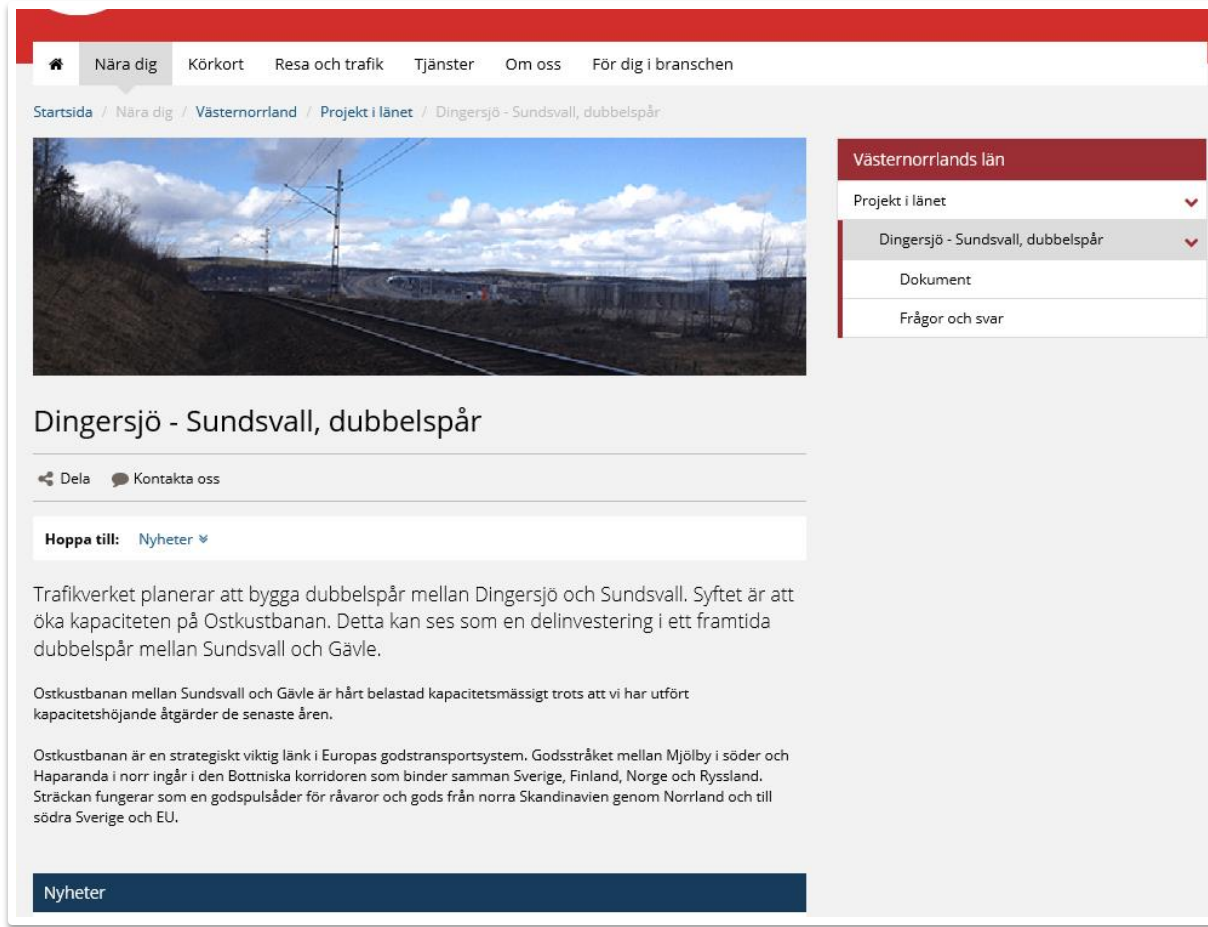
www.trafikverket.se/vag562ombyggnad



The screenshot shows the Trafikverket website interface. At the top left is the Trafikverket logo. To the right are navigation icons for Languages, Teckenspråk, Lättläst, Logga in, and Sök. Below the logo is a navigation menu with items: Nära dig, Körkort, Resa och trafik, Tjänster, Om oss, and För dig i branschen. A breadcrumb trail reads: Startside / Nära dig / Västernorrland / Projekt i länet / Väg 562, Njurunda-Sundsvall, ombyggnad. A large photograph shows a road construction site with a white bus and a road sign. Below the photo is the title "Väg 562, Njurunda-Sundsvall, ombyggnad" and social sharing options for Dela and Kontakta oss. A "Hoppa till: Nyheter" dropdown is visible. The main text states: "E4 har fått en ny sträckning söder om och genom Sundsvall. Den gamla sträckan, som har fått namnet väg 562, ska anpassas så att den kan fungera som en länk i ett lokalt huvudvägnät." Below this is a section titled "Lämna synpunkter på projektet" with a text box and a link to a form. On the right side, a sidebar menu for "Västernorrlands län" lists "Projekt i länet" with a dropdown arrow, and "Väg 562, Njurunda-Sundsvall, ombyggnad" with a dropdown arrow. Below these are links for "Översiktskarta", "Väg 562, Njurundabommen-Nolby", "Väg 562, Nolby-Kubikenborg", "Väg 562, Trafikplats Skönsmon - Sundsvalls Resecentrum", and "Väg 562, Sundsvalls resecentrum - Trafikplats Skönsberg", each with a right-pointing arrow.

Mer information

www.trafikverket.se/dingersjo-sundsvall



The screenshot shows a web page with a red header and navigation menu. The main content area features a large photograph of a railway track under construction in a rural landscape. Below the photo is the title 'Dingersjö - Sundsvall, dubbelspår'. To the right of the main content is a sidebar with a red header 'Västernorrlands län' and a list of project-related items: 'Projekt i länet', 'Dingersjö - Sundsvall, dubbelspår', 'Dokument', and 'Frågor och svar'. Below the title, there are social media sharing options and a 'Hoppa till' dropdown menu set to 'Nyheter'. The main text block contains three paragraphs of information about the project's goals and the railway's strategic importance.

Nära dig Körkort Resa och trafik Tjänster Om oss För dig i branschen

Startsida / Nära dig / Västernorrland / Projekt i länet / Dingersjö - Sundsvall, dubbelspår

Västernorrlands län

- Projekt i länet
- Dingersjö - Sundsvall, dubbelspår
- Dokument
- Frågor och svar

Dingersjö - Sundsvall, dubbelspår

Dela Kontakta oss

Hoppa till: Nyheter

Trafikverket planerar att bygga dubbelspår mellan Dingersjö och Sundsvall. Syftet är att öka kapaciteten på Ostkustbanan. Detta kan ses som en delinvestering i ett framtida dubbelspår mellan Sundsvall och Gävle.

Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle är hårt belastad kapacitetsmässigt trots att vi har utfört kapacitetshöjande åtgärder de senaste åren.

Ostkustbanan är en strategiskt viktig länk i Europas godstransportsystem. Godsstråket mellan Mjölby i söder och Haparanda i norr ingår i den Bottniska korridoren som binder samman Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Sträckan fungerar som en godspulsåder för råvaror och gods från norra Skandinavien genom Norrland och till södra Sverige och EU.

Nyheter

Tillfälle att studera sträckningen och enskilda frågor

- Entrén
- Cafét
- Buller
- Passager



Kaffe

