

SAMRÅDSUNDERLAG

Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2021-09-30

Handlingsnummer: 7C07SU01



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2021-09-30

Ärendenummer: TRV 2021/33730

Kontaktperson: Jörgen Stjärne, Trafikverket

Foto: Sweco, om inget annat anges

Innehåll

1. Sammanfattning.....	4
2. Inledning.....	6
2.1. Planlägningsprocessen.....	6
2.2. Bakgrund.....	6
2.3. Brister och behov som utgör motiv till projektet.....	6
2.4. Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt.....	7
2.5. Nationella transportpolitiska mål, ändamål och projektmål	9
3. Avgränsningar	10
3.1. Utrednings- och influensområde.....	10
3.2. Tid.....	11
3.3. Metod	11
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
4.1. Kommunala planer	11
4.2. Väg och trafik	13
4.3. Byggnadstekniska förutsättningar.....	19
4.4. Landskap	23
4.5. Miljöförhållanden.....	25
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	33
5.1. Projektets lokalisering och utformning.....	33
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	34
6. Åtgärder.....	38
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	39
8. Fortsatt arbete.....	39
8.1. Planläggning.....	39
8.2. Viktiga frågeställningar	40
9. Källor	42

1. Sammanfattning

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

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

De projektmål som eftersträvas är följande:

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

Åtgärder som föreslås för att uppnå målen är att anlägga ett bredare och separerat gång- och cykelstråk samt minskade vägbredder. I samband med anläggningen av gång- och cykelvägen ska belysning anordnas och busshållplatserna längs sträckan ska ses över. En cirkulationsplats planeras anläggas i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen. Sträckan för de planerade åtgärderna är cirka 1,4 km lång och börjar vid korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan och avslutas efter busshållplatsen vid Centrumvägen 80.

Berört område består främst av ett redan exploaterat område och utmed sträckan saknas kända miljö- och kulturmiljövärden. Det finns en allé längs sträckan som omfattas av det generella biotopskyddet. Invasiva arter i form av blomsterlupin och en vresros har påträffats vid inventering.

Några få potentiellt förorenade området finns längs sträckan och masshantering kommer att utredas i kommande skede.

Gällande buller finns ett bullerskydd utmed Centrumvägen. Bullerskyddet är ett ca 150 m långt bullerplank och som finns beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan. En bullerutredning kommer genomföras i projektet och eventuella bullerskydd kommer att genomföras inom Trafikverkets projekt "Nationella åtgärdsprogrammet för buller".

Inga områden som utgör riksintresse, Natura 2000-område eller andra skyddade områden berörs av vägplanens åtgärder. Dock finns flera sådana områden i vägplanens närhet. Klingerfjärden omfattas av miljö kvalitetsnorm för ytvatten, men planerade åtgärder bedöms inte påverka statusen negativt. Eventuellt berörda vattendrag kommer att utredas vidare i kommande skeden.

För projektet finns ett klimatreducerande mål uppsatt. Utredning kommer ske för att hitta lösningar som kan minimera klimatutsläppen under byggskedet.

Trafikverket bedömer att planerade åtgärder inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, detta med motiven att:

- Planerade åtgärder är begränsade i omfattning och utförs inom redan exploaterat område
- En stor del av åtgärderna sker inom det befintliga vägområdet
- Planerade åtgärder ska anpassas till omgivningen.
- Området saknar större kända miljövärden.

Projektet planerar kunna börja byggas under år 2026 och byggnationen beräknas pågå under två år. Projektet finansieras främst via regional investering. Då projektet även till viss del medfinansieras av Timrå kommun kommer samordning gällande detta att krävas.

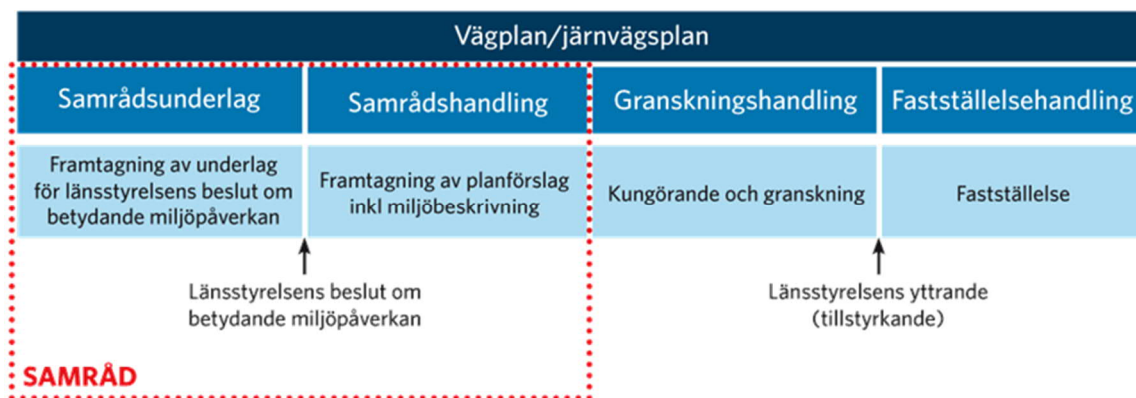
2. Inledning

2.1. Planläggningsprocessen

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

Aktuellt projekt befinner sig i det första skedet Samrådsunderlag. I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig. Planläggningsprocessen illustreras i figur 1.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



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

2.2. Bakgrund

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

2.3. Brister och behov som utgör motiv till projektet

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

Sträckan för de planerade åtgärderna är cirka 1,4 km lång och börjar vid korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan och avslutas efter busshållplatsen Centrumvägen 80, se figur 2 (som även redovisar utredningsområdet som beskrivs under kapitel 3.1.). I samband med anläggningen av gång- och cykelvägen ska belysning anordnas och busshållplatserna längs sträckan ska ses över. En cirkulationsplats planeras anläggas i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen. Vissa delar av projektet medfinansieras av Timrå kommun och samordning krävs.



Figur 2. Översikt över projektets sträckning där den ca 1,4 km långa sträckan är markerad med start och slut.

2.4. Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt

2.4.1. Åtgärdssvalstudie och underlag

Nedanstående utredningar och underlag utgör grund för uppdraget:

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

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

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

Fyrstegsprincipen



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

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

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

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

2.4.2. Angränsande planering

Timrå kommun är i arbete med att ta fram en detaljplan för bostadsområdet där gällande byggnadsplan, akt 22-HÅS-1090, finns. Området ligger intill Tjernstigen och Daliagata. Avsikten med den nya detaljplanen är för en planerad bostadsutveckling. Kommunen och Trafikverket har en pågående dialog om planerade åtgärder i området.

2.4.3. Parallella projekt

Trafikverket bedriver projektet "Nationella åtgärdsprogrammet för buller" som har sitt ursprung i en EU-förordning som innebär skärpta krav på att minska buller från infrastruktur. Åtgärdsprogrammet omfattar befintlig statlig infrastruktur som byggts före 1997 (och inte byggts om väsentligt sedan 1997). Den aktuella vägplanen omfattas av detta projekt. Vi kommer därför att genomföra en bullerutredning i projektet för att se vilka, bostäder och skolor, som berörs. Den preliminära tidplanen är att projektet utreder behovet under 2023 och Nationella åtgärdsprogrammet för buller genomför åtgärder 2024.

2.5. Nationella transportpolitiska mål, ändamål och projektmål

2.5.1. Nationella transportpolitiska mål

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

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

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

2.5.2. Ändamål och projektmål

Ändamål

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

Projektmål

Följande projektmål har preciserats för projektet:

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

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Gång- och cykelvägen samlokaliseras med Centrumvägen och anläggs i dess närhet. Befintliga förhållanden och förutsättningar har i huvudsak kartlagts i vägens närhet, se figur 4. Vid inhämtande av underlag har ett bredare utredningsområde använts.

Utredningsområdet omfattar de områden och belyser de konsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna längs och vid befintlig väg. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med Centrumvägen från Centrumvägen/Söråkersgatan i väster till busshållplatsen Centrumvägen 80 i öster, en sträcka på cirka 1,4 km.

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

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



Figur 4. Översikt över projektets sträckning som omges av utredningsområdet.

3.2. Tid

Vägplanen beräknas kunna lämnas in för fastställelse under januari 2024. Efter att planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas tidigast under år 2026 och byggtiden beräknas pågå under cirka 2 år.

Öppningsåret beräknas till år 2028. Prognosåret är satt till år 2040. Prognosår används bland annat för bedömning av framtida trafikmängd som i sin tur blir en förutsättning till hur väganläggningen utformas och dimensioneras.

3.3. Metod

Samrådsunderlaget har upprättats med hjälp av information från s.k. skrivbordsstudier samt underlag från de fältundersökningar, mätningar och provtagningar som genomförts inom området. Befintligt underlagsmaterial har studerats och information har inhämtats från olika källor, som presenteras i källförteckningen.

3.3.1. Övriga avgränsningar

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

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

Projektet anses inte vara en väsentlig ombyggnad och således påverkas inte nivåerna av buller, vibrationer och luftföroreningar. Inga utredningar för vibrationer eller luft kommer därför att genomföras i projektet. Buller beskrivs i vägplanen, men eventuella åtgärder kommer att genomföras inom Trafikverkets projekt "Nationella åtgärdsprogrammet för buller".

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Kommunala planer

4.1.1. Översiktsplan

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

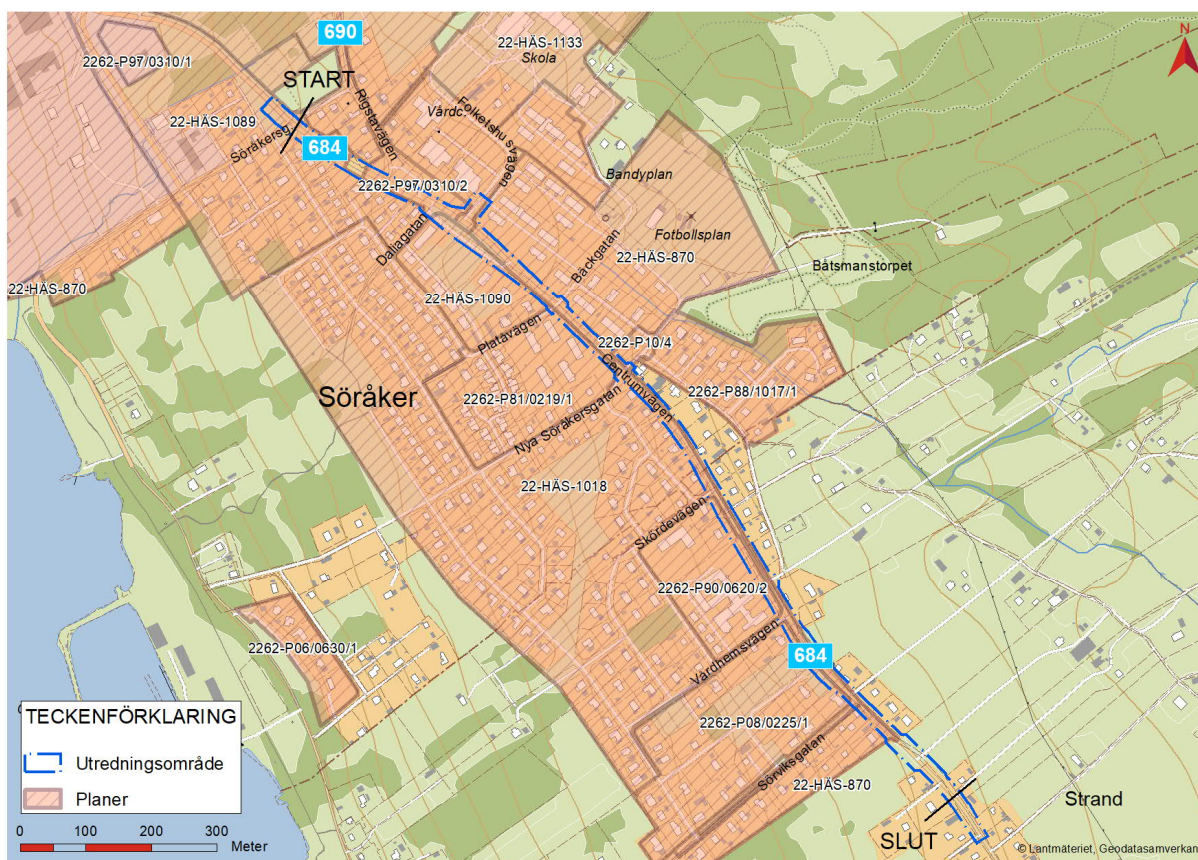
4.1.2. Detaljplaner

Inom projektområdet finns ett flertal identifierade detaljplaner, se tabell 1 samt figur 5. Dessa detaljplaner kommer i senare skeden att utredas hur de påverkas och hur de ska hanteras.

Tabell 1. Planer som i detta skede är kända inom utredningsområdet

Plantyp	Namn	Aktnr.	Datum
Byggnadsplan	Söråker 5:11 m.fl. och Rigsta 21:4 m.fl.	22-HÅS-1089	1971-08-06
Byggnadsplan	Söråkers samhälle	22-HÅS-870	1961-05-18
Byggnadsplan	Fastigheten Söråker 21:1 m.fl.	22-HÅS-1090	1971-09-14
Byggnadsplan	Del av Söråker 1:2 m.fl.	22-HÅS-1018	1970-06-05
Detaljplan	Söråker 22:7 m.fl.	2262-P97/0310/2	1997-06-13
Detaljplan	Söråkers centrum (Söråker 30:40 m.fl.)	2262-P88/0217/1	1988-03-16
Detaljplan	Ny villabebyggelse i Söråker intill Sörviksgatan	2262-P08/0225/1	2008-03-20
Detaljplan	Gamla brandstation i Söråker samt upphävande av delar av detaljplaner	2262-P10/4	2009-11-10
Stadsplan	Söråker 2:70 m.fl.	2262-P81/0219/1	1981-02-19

Timrå kommun bedriver samtidigt ett arbete med att ta fram en ny detaljplan för bostadsområdet där gällande byggnadsplan, akt 22-HÅS-1090, finns, se även kapitel 2.4.2.



Figur 5. Planer som i detta skede är kända inom utredningsområdet (Timrå kommun).

4.2. Väg och trafik

4.2.1. Befintlig bebyggelse, målpunkter och verksamheter

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

Inom Söråker löper Centrumvägen, vilken är föremål för denna utredning. Längs Centrumvägens ömse sidor ligger bostäder. Längs den norra delen av Centrumvägen ligger framför allt flerbostadshus och längs den södra sidan är det dominerande slaget flerbostadshus.

Målpunkter är destinationer dit människor söker sig, till exempel en butik, park eller ett bibliotek. De flesta målpunkterna, ligger längs den norra sidan av Centrumvägen. Det förekommer även målpunkter på den södra sidan Centrumvägen även om dessa är färre, se figur 6.

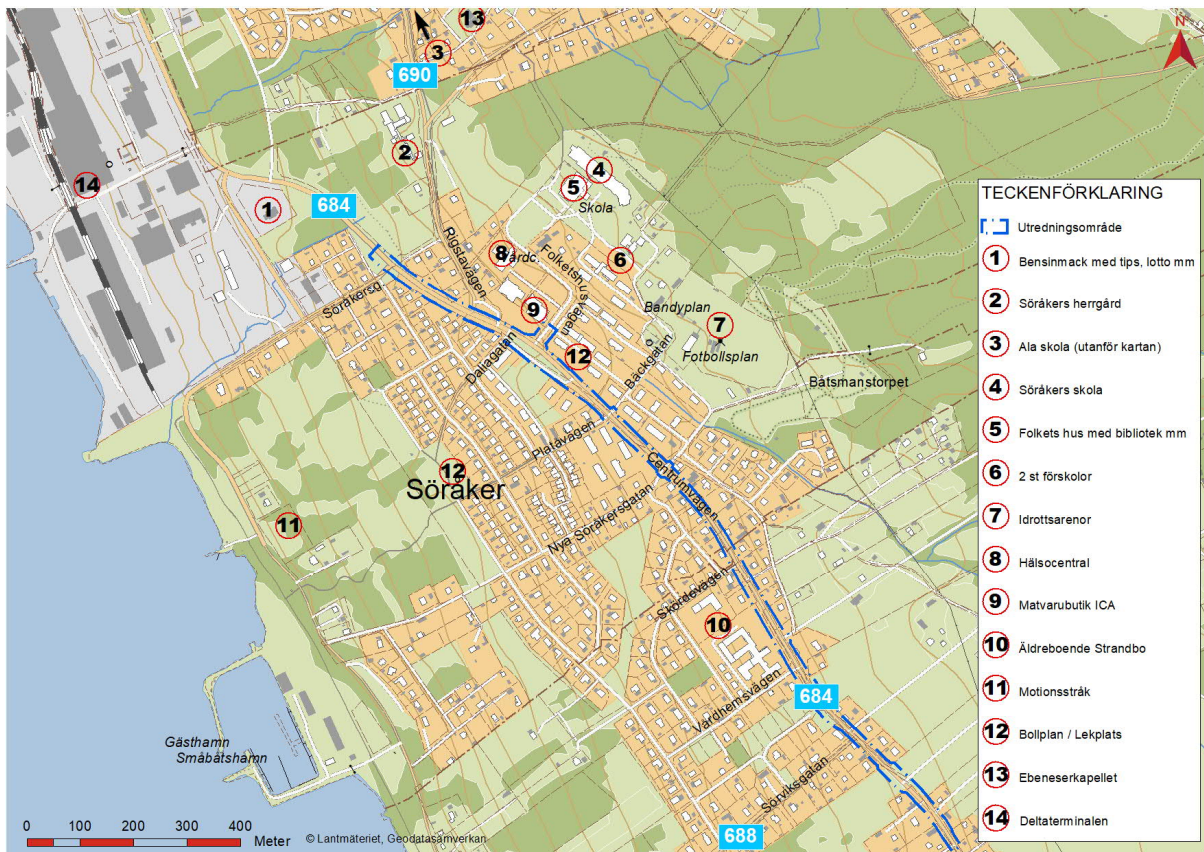
Flest målpunkter är kring Centrumvägen/Folketshusvägen. Här finns ICA Nära med tillhörande parkering. I nära anslutning till butiken ligger en hälso- och vårdcentral med tandläkare och pastorsexpedition i samma byggnad. Vidare längs Folketshusvägen finns Söråker Folkets hus med bibliotek, restaurang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

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

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

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

Eftersom en stor andel bostäderna är på den södra sidan Centrumvägen följer ett behov av att korsas Centrumvägen som en naturlig del i rörelserna, för både fotgängare som trafikanter i motorfordon.



Figur 6. Målpunkterna inom (samt ett antal viktigare målpunkter i anslutning utanför) utredningsområdet.

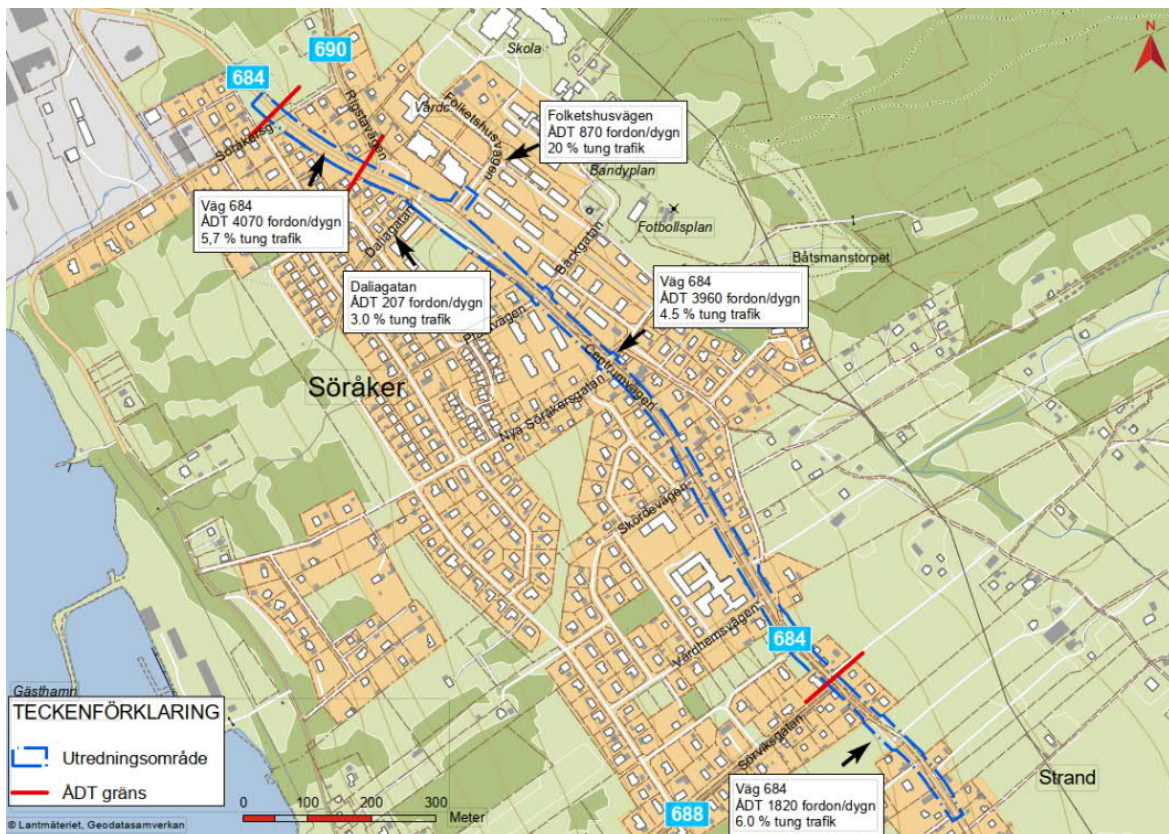
4.2.2. Vägstandard, trafikflöden och hastighet

Enligt nationell vägdata (NVDB) benämns Centrumvägen för "Övrig länsväg". Till Centrumvägen ansluter två statliga vägar, Rigstavägen (väg 690) samt Sörviksgatan (väg 688) som ansluter i två korsningspunkter. På sträckan finns även ett antal anslutande kommunala vägar samt ett flertal enskilda anslutningar.

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

Den befintliga gångbanan på södra sidan om Centrumvägen är smal med en varierande bredd mellan 1,2- 1,8 m. Den är separerad från fordonstrafiken med kantstöd. På norra sidan av Centrumvägen finns på sträckan mellan busslingen vid Rigstavägen och Båtsmansvägen en gångbana med en bredd på ca 1,6 m som även den är separerad från motortrafiken med kantsten.

Enligt mätningar av ÅDT:en (Årsmedeldygnstrafiken) visar att ÅDT utmed Centrumvägen varierar från 4 070 fordon per dygn längst västerut ner till 1 800 fordon per dygn längst österut, se figur 7 för uppgift över ÅDT utmed Centrumvägen, Folketshusvägen samt Daliagatan.



Figur 7. Årsmedeldygnstrafiken för Centrumvägen samt utvalda anslutande vägar (Källa: Trafikverkets vägtrafikflödeskarta).

Den högsta tillåtna hastigheten på den aktuella sträckan är 50 km/h. På anslutande Folketshusvägen är hastigheten 30 km/h.

På stora delar av sträckan finns bebyggelse på båda sidor av vägen och de befintliga diken som finns på norra sidan av vägen uppfyller inte dagens standard.

Trafikprognos

En trafikprognos har utförts för att identifiera prognostiserade framtida trafiksiffror inför år 2040. Beräkningar har utförts med Trafikverkets trafikuppräkningsstal. Från väst mot öst beräknas Centrumvägen få trafiksiffror om ca 4 700, 4 600 respektive 2 100 fordon per dygn, med andel tung trafik om ca 6 %, 5 % respektive 7 %. Folketshusvägen beräknas år 2040 få ett flöde om ca 1 000 fordon per dygn, varav ca 22 % är tung trafik. Daliagatan beräknas få ett flöde om ca 240 fordon, varav ca 3 % är tung trafik.

4.2.3. Trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna

Centrumvägen har brister när det gäller trafiksäkerheten framförallt för de oskyddade trafikanterna. Utmed den aktuella sträckan finns infrastruktur för oskyddade trafikanter längs vägens södra sida. Från något väster om utredningsområdet i höjd med bensinmacken (se figur 6) löper en separat GC-bana fram till Söråkersgatan. Vid Söråkersgatan tar en trottoar vid och löper längs hela den fortsatta sträckans södra sida. Bredden på den södra trottoaren varierar längs sträckan och i de mest östliga delarna av utredningsområdet är utrymmet smalare för oskyddade trafikanter än i de centrala västliga delarna. På flera ställen har häckar växt ut över gångbanan, vilket gör att bredden blir ännu smalare. Det finns även en smalare trottoar längs en delsträcka av Centrumvägens norra sida, mellan den östra SAMRÅDSUNDERLAG Centrumåtgärder Söråker, väg 684

infarten till busslingen Söråker köpcenter fram till den anslutande gatan Nya Söråkersgatan/ Båtmansvägen där också samhällets västra övergångsställe ligger. Trottoarerna utmed den södra och norra sidan av Centrumvägen redovisas i figur 8 och 9.



Figur 8 (vänster) och Figur 9 (höger). Trottoar längs den södra respektive norra delen av Centrumvägen.

Det finns två övergångsställen för oskyddade trafikanter att använda för att korsa Centrumvägen. I den västra delen av området, strax öster om korsningen till Folketshusvägen ligger ett övergångsställe, markerat med vägmärke för övergångsställe på ömse sidor vägen. Drygt 300 m längre österut, strax väster om korsningen Centrumvägen/Nya Söråkersgatan/Båtmansvägen, finns ytterligare ett övergångsställe. Övergångsstället är markerat med vägmärke för övergångsställe på ömse sidor vägen. Vägmärkingar vid de båda övergångsställena har tillkommit under hösten 2021. Övergångsställena saknar nedsänkt kantsten vilket innebär det att de inte är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättningar.

Det finns flera stigar och lösningar för tillgänglighet till Centrumvägen. En stig finns vid förlängningen av Rigstavägen, mot Söråkersgatans korsning med Centrumvägen, se figur 10. Inom sträckan Söråkersgatan – Daliagatan finns längs Centrumvägens södra sida träkonstruktioner över längsgående diken, se figur 11. Intill övergångsstället vid Folketshusvägen finns en stig över diket för att underlätta passage över dike, se figur 12.



Figur 10 (vänster), Figur 11 (mitten) och Figur 12 (höger). Visar olika passagelösningar mot Centrumvägen.

Under en inventering som pågick under en dag tisdagen den 25:e maj 2021 registrerades oskyddade trafikanter längs Centrumvägen. Rörelser räknades tvärs Centrumvägen samt längsgående rörelser i området kring Söråker köpcenter- Daliagatan-Folketshusvägen och närliggande övergångsställe. De tvärgående rörelserna förekom både vid de två befintliga övergångsställena i Söråkers centrala delar, liksom på platser där fysisk anordning för korsande av vägen saknas, se tabell 2 för samlad redogörelse för registrerade oskyddade trafikanter.

I korsningen Rigstavägen/Centrumvägen/Daliagatan identifierades bland annat ett tydligt stråk av oskyddade trafikanter som korsade Centrumvägen. Ett tydligt mönster var att dessa genade diagonalt

över Centrumvägen, mellan Daliagatan och hållplats Söråker köpcenter. Vid detta övergångsställe samt vid övergångsstället vid Centrumvägen/Folketshusvägen utgjordes en stor andel av de korsande av barn och ungdomar. Vid de mer östliga punkterna registrerades något fler oskyddade trafikanter. Andelen långsgående oskyddade trafikanter uppgår till ungefär lika många utmed båda sidor av Centrumvägen.

Tabell 2. Antal registrerade oskyddade trafikanter som korsar samt rör sig längst med Centrumvägen.

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

I 24 dagar under perioden 31 maj till den 24 juni 2021 genomfördes slangmätningar av cyklister och mopedister utmed Centrumvägen vid två punkter där varje mätpunkt hade mätanordningar på vardera sida av vägen. Mätningarna visar på ett större antal cykel- och mopedresor längs gångbanorna i den västra delen av utredningsområdet än utmed den östra delen. Utmed den västra delen förekommer fler cykel- och mopedresor längs den södra sidan av Centrumvägen, medan det utmed den östra delen förekommer fler cykel- och mopedresor längs den norra sidan av Centrumvägen, se tabell 3.

Tabell 3. Antal cyklister och mopeder utmed Centrumvägen

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

4.2.4. Kollektivtrafik

Samtliga kollektivtrafiklinjer som ansluter till Söråker går längs Rigestavägen. Det går idag tre reguljära kollektivtrafiklinjer till Söråker. Det är linje 633, 635 och 611. Samtliga turer stannar vid Söråker köpcenter. Av ca 21 turer per vardag vänder ca 14 per vardag till Söråker köpcenter och ca 7 turer per dag stannar vid men passerar vidare från Sörberge köpcenter och vidare i riktning mot Tynderösundet.

Fyra hållplatser finns idag längs sträckan, se figur 13 för översikt över hållplatsernas lägen. Den nordligaste hållplatsen är vid Söråker köpcenter. Denna hållplats är dubbelriktad och har väderskydd vid innerriktning inom vändytan.

Ca 800 m österut i riktning mot Tynderö och i höjd med Strandbo äldreboende finns hållplats Centrumvägen/Eriksrovägen. Denna hållplats är enkelriktad i och med att den har en stolpe i riktning mot Tynderö, men ingen utrustning eller utformning åt motsatt riktning. 100 m öster om denna hållplats finns hållplatsen Centrumvägen/Vårdhemsvägen. Även denna hållplats är enkelriktad i riktning mot Tynderö men har både hållplatsficka och stolpe.

Vid vägplanens slut vid Centrumvägen 80 och ca 350 m öster om föregående hållplats finns hållplats Centrumvägen 80. Hållplatsen är dubbelriktad med stolpe och ficka i riktning mot Tynderö och med stolpe utan ficka i riktning mot E4:an.



Figur 13. Befintliga busshållplatser lägst med Centrumvägen.

Antalet påstigande per dag är ett snitt av totala antalet påstigande per månad dividerat med månadens antal dagar. I tabell 4 redovisas påstigande vid respektive busshållplats.

Tabell 4. Statistik erhållen av Din tur i maj 2021. Statistik gäller för linje 611, februari 2019.

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

4.2.5. Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det inträffat 16 olyckor längs med Centrumvägen under tidsperioden 2011-01-01 – 2021-01-01, se figur 14 som illustrerar platser där olyckor skett. Samtliga olyckor har benämnts som "lindriga" eller "måttliga" när det gäller svårighetsgrad. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.



Figur 14. Lokalisering av olyckor enligt STRADA.

4.3. Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1. Vägtekniska förutsättningar

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

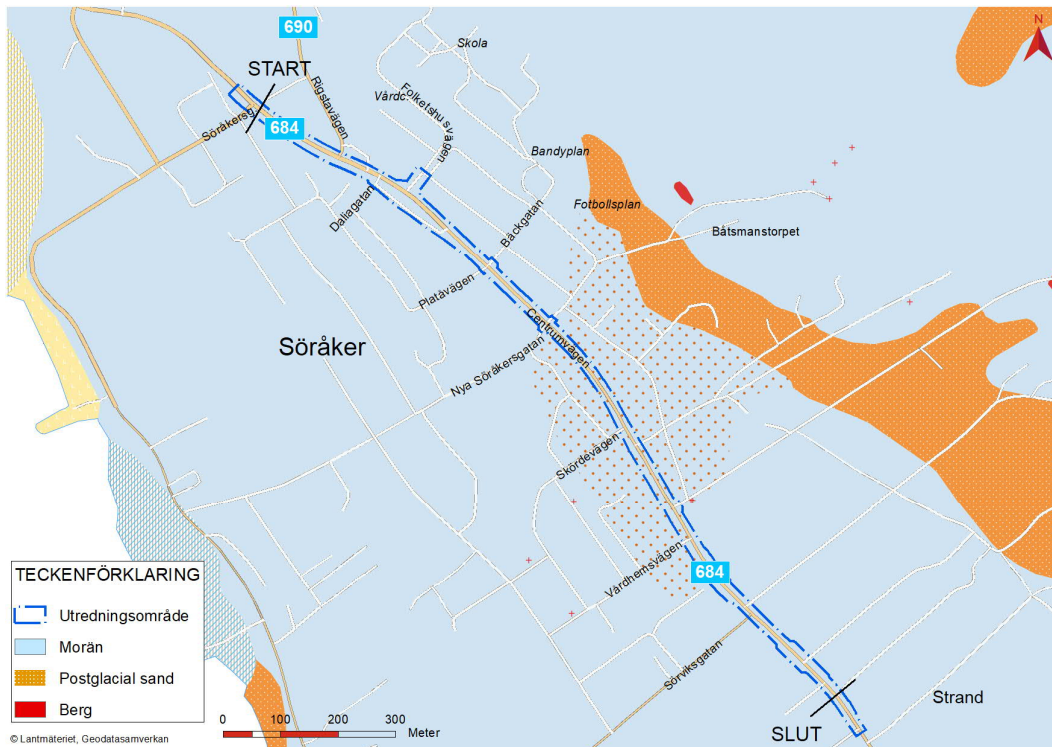
Vägtekniska provtagningar utfördes 2021-06-08. Provtagningar i väg har utförts i tre punkter längs sträckan. Resultaten visar att vägens överbyggnad består i huvudsak av sandig grus och grusig sand. Måktigheten på överbyggnaden varierar i dessa punkter mellan 56 cm - 145 cm. Tjälfarligt material (sacSi) har påträffats i terrassen i en punkt. En av punkterna har två identifierade bärlager och ett lager beläggning under vägen.

Vägtekniska provtagningar i gång- och cykelvägen visade att dess uppbyggnad varierar på norra och södra sidan. Gång- och cykelvägen på norra sidan om Centrumvägen består av 150 cm överbyggnad och gång- och cykelvägen på södra sidan om Centrumvägen består av 35 cm överbyggnad.

Vägtekniska provtagningar i busshållplats visar att överbyggnadens måktighet är 50 cm respektive 70 cm och utgörs av sandig grus.

4.3.2. Geotekniska förhållanden

Den naturliga jorden i området kan förväntas bestå morän med ytliga lager av postglacial sand enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU:s) jordartskarta, se figur 15. Detta förhållande medför att jorden är erosionskänslig.



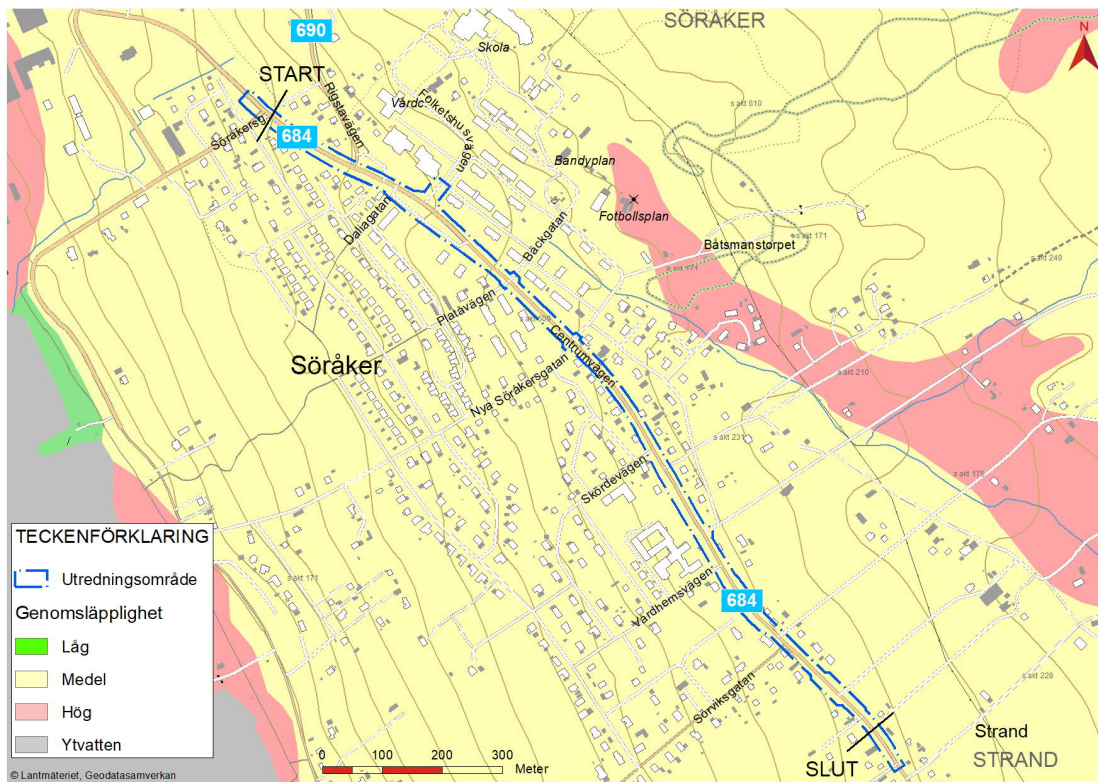
Figur 15. Jordartskarta som visar att morän är den huvudsakliga jordmänen inom utredningsområdet. (källa: SGU:s karttjänst).

4.3.3. Geohydrologiska och hydrologi

Hydrologi

Den befintliga avvattningen inom området, det vill säga vattnets naturliga väg genom landskapet, sker idag mestadels till diken, mot sidområden och till dagvattenbrunnar kopplade till ledningssystem. Avvattningen har i dag problem med att det vid större flöden ansamlas vatten utmed den norra sidan av vägbanan och att vattenansamlingar uppstår i svackor mellan brunnarna. Problemet med avvattningen och de vattenansamlingar som uppstår behöver utredas vidare. Det finns en indikation på att det i samband med regn kan komma ytliga vattenmängder från områden utanför utredningsområdet och som rinner ut på Centrumvägen. Detta behöver ses över av projektet då den eventuellt ökade vattenmängden kan bidra till att ett högre dagvattenflöde måste hanteras i kommande åtgärdsförslag.

Enligt SGU är genomsläppligheten inom utredningsområdet generellt medelhög, se figur 16.



Figur 16. Genomsläpplighetskarta som visar att genomsläppligheten inom utredningsområdet är medelhög. (källa: SGU:s karttjänst).

Geohydrologi

Inom utredningsområdet och intill befintlig vägsträckning finns en grundvattenförekomst. Om påverkan kan uppstå på denna på grund av föreslagna åtgärder kommer att utredas och tydliggöras i senare skede, se även kapitel 5.2.14 och avsnitt "Grundvatten".

Ytvattenförekomster

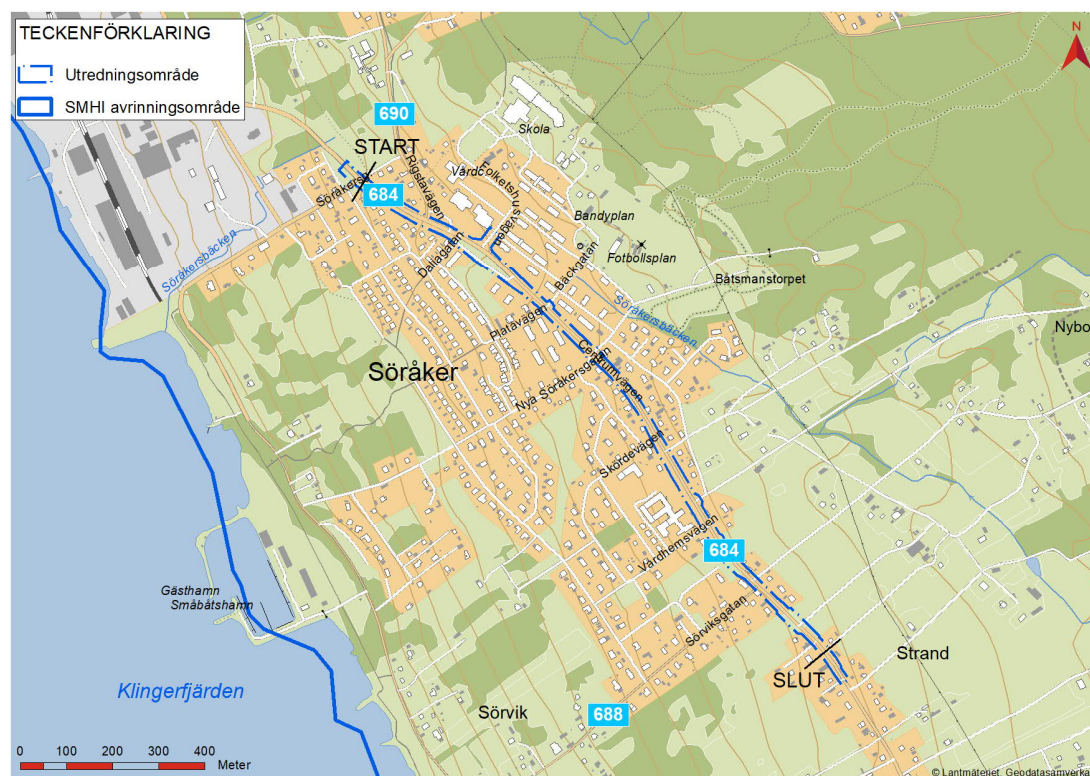
För att kvalitativt kunna bedöma påverkan på både ytvatten- och grundvattenrecipienter från vägdragvattnet används de miljökvalitetsnormer (MKN) som tagits fram av vattenmyndigheterna inom ramen för vattenförvaltningen. De syftar till att vi ska uppnå en långsiktigt hållbar förvaltning av våra vattenresurser vad gäller ekologisk och kemisk status, MKN och dess syfte beskrivs mer ingående under kapitel 4.5.3.

Utredningsområdet ligger inom Klingerfjärdens avrinningsområde som innefattas av beslutande miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen (2004:660), se tabell 5 och figur 17.

I anslutning till området finns vattendraget Söråkersbäcken som även korsar vägområdet troligen via öppna diken, trummor/kulvertar. Söråkersbäcken avrinner slutligen mot Klingerfjärden och är inte en registrerad vattenförekomst.

Tabell 5. Ytvattenförekomsten och dess status enligt VISS.

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



Figur 17. Avrinningsområde för aktuell sträcka.

4.3.4. Ledningar

Vägbelysning

Befintlig vägbelysningsanläggning längs Centrumvägen genom Söråker går efter hela planområdets sträcka. Den består i huvudsak av armaturer med högtrycksnatriumljuskällor monterade på oeftergivliga stålstolpar samt ett fåtal trästolpar. Belysningsanläggningarna matas och styrs från tre separata elcentraler placerade efter sträckan. EON är elleverantör och ombesörjer matning av elcentralerna. Elcentraler, belysningsstolpar och ledningarna mellan ägs av Trafikverket.

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

Ledningar

Flertalet ledningar finns inom området. På de ställen befintliga ledningar korsar eller ligger inom vägområdet för planerad sträckning behöver de exakta lägena utredas. Eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar kommer att genomföras i samråd med ledningsägarna i senare skeden. De ledningar som finns inom utredningsområdet består av följande ledningar och ledningsägare:

SAMRÅDSUNDERLAG Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Vatten och avloppsledningar

MittSverige Vatten har hand om vatten- och avloppsnätet i Söråker.

EI- och teleledningar

Eon och Sundsvall elnät har elledningarna i Söråker.

Skanova har teleledningar i området.

Övriga ledningar

Adven Energilösningar har fjärrvärmeledning i planområdet som på ett ställe korsar Centrumvägen.

4.4. Landskap

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

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

4.4.1. Landskapsanalys

I den utförda landskapsanalysen har fem stycken huvudsakliga karaktärsområden identifierats i anslutning till utredningsområdet, se figur 18. Längst norrut vid sträckans början finns ett parkområde i anslutning till Söråkers herrgård (1). Området präglas av en parkartad karaktär med uppvuxen trädvegetation i dungar eller större bestånd med gräsytor mellan.

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

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

Söder om centrum finns ett bostadsområde med flerbostadshus som är anlagt under samma tidsperiod som centrum (4). Närmast centrum består bebyggelsen av låga tvåvåningshus med platta tak och putsade fasader och med stora balkongpartier. Kulörerna går i vitt eller gult. Längre österut består

husen av längor med tvåvåningshus med sadeltak. På den södra sidan av Centrumvägen är husen byggda som suterränghus. Friytorna kring husen är väl tilltagna och består till större delen av öppna gräsytor med enstaka träd eller mindre grupper av träd. Området ger ett öppet intryck.

Längst söderut ansluter bebyggelsen i Söråker mot ett öppet odlingslandskap vid Strand (5). Bebyggelsen har en blandad karaktär med modernare villabebyggelse blandat med äldre mangårdsbyggnader och andra byggnader kopplade till jordbruket. Villaträdgårdarnas vegetation ger området en lummig karaktär. I anslutning till gaturummet förekommer på flera ställen längs sträckan äldre solitärträd av tall och gran. Dessa utgör viktiga karaktärskapande element och är värdefulla för landskapsbilden. På delar av sträckan förekommer även trädrader företrädesvis bestående av lönn och björk. Dessa bidrar till att tydliggöra vägrummets rumslighet och orienterbarhet samt tillför skönhets- och upplevelsevärden. Öppna utblickar finns på flera ställen över Klingerfjärden samt över odlingslandskapet.

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



Figur 18. Karta med karaktärsområden.

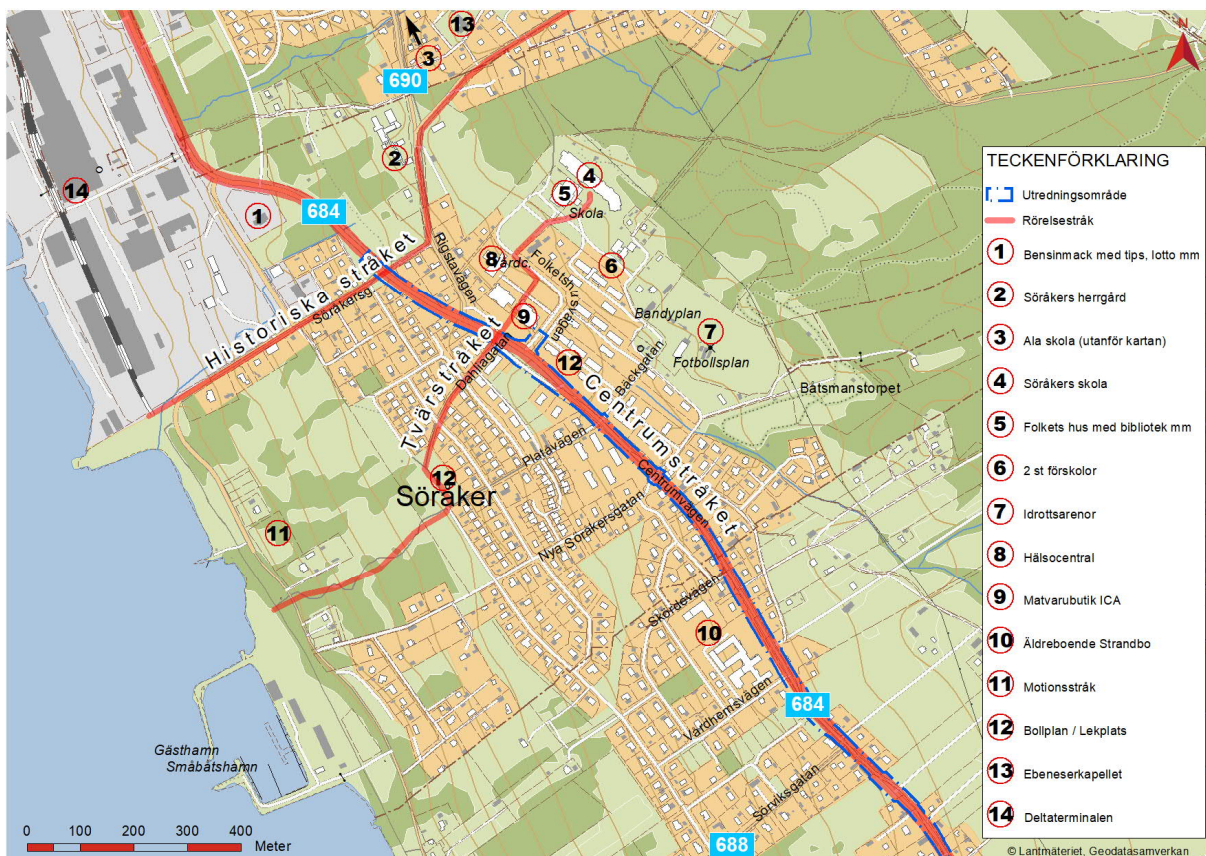
4.4.2. Rörelsestråk och barriärer

Stråk omfattar sammanhängande gator eller gång- och cykelstråk där flest människor rör sig. Där större stråk korsar varandra bildas noder. Dessa punkter är strategiska platser som människor har som utgångspunkter när de rör sig på platsen. Stråken knyter samman viktiga målpunkter i staden, se kapitel 4.2.1. för beskrivning av målpunkterna. I Söråker utgör centrum en huvudnod och tätortens målpunkter ligger i huvudsak längs den norra delen av Centrumvägen.

Tre huvudsakliga rörelsestråk kan urskiljas, se figur 19. "Centrumstråket" som sträcker sig längs Centrumvägen genom hela samhället och knyter samman målpunkterna längs sträckan. "Tvärstråket" SAMRÅDSUNDERLAG Centrumåtgärder Söråker, väg 684

som förbinder Söråkers skola och förskola och Folkets hus med centrum och bostadsområdena och strandpromenaden på den södra sidan av Centrumvägen. Slutligen det "historiska stråket" som förbinder kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljöer längs Söråkersgatan och Duvedsvägen. Det historiska stråket sträcker sig från strandpromenaden längs Söråkergratan och vidare förbi Söråker herrgård och kulturmiljöerna längs Duvedsvägen. I stråkets förlängning längs Rigstavägen finns också Ala skola. Rörelsestråken är i dagsläget otydliga och det är svårt att orientera sig till målpunkterna.

Centrumvägen utgör en tydlig fysisk barriär som skär rätt genom samhället och bidrar till att minska kontakten mellan Söråker centrum på den östra sidan och bostadsområdena och strandområdet på den västra sidan. Centrumvägen utgör en fysisk barriär framförallt för oskyddade trafikanterna. De fysiska barriäreffekterna förstärks av att det råder brist på trafiksäkra passager och att befintliga övergångsställen är otydligt markerade och saknar tillgänghetsanpassning. En ytterligare faktor som förstärker vägens barriärverkan är att Centrumvägen trafikeras av tung trafik.



Figur 19. Tre identifierade rörelsestråk inom utredningsområdet. Dessa är i dagsläget otydliga och svåra att orientera sig inom.

4.5. Miljöförhållanden

4.5.1. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet omfattar ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och 24 etappmål. Generationsmålet anger den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att, tillsammans med miljökvalitetsmålen, säkra god miljö till framtida generationer. Miljökvalitetsmålen har satts upp av regeringen och syftar till att beskriva och precisera det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara hållbart och inte påverka människors hälsa negativt. Etappmålen anger steg på vägen till generationsmålet och miljökvalitetsmålen.

Trafikverket har som en nationell myndighet ett uttalat ansvar att verka för att miljö kvalitetsmålen inom verksamhetsområdet transport och infrastruktur uppnås. De mål som särskilt bedöms beröras i detta projekt är "Begränsad klimatpåverkan", "Giftfri miljö", "Ett rikt odlingslandskap", "God bebyggd miljö" samt "Ett rikt växt- och djurliv".

4.5.2. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2:a kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

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

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

Åtgärder kommer att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna projektet medför. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras under arbetet med vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd.

4.5.3. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5:e kapitel. Avsikten med miljö kvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljö kvalitetsnormer (MKN) finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2001:660).

Miljö kvalitetsnormen för föroreningar i utomhusluft gäller för alla Sveriges kommuner. Luftkvaliteten kontrolleras av kommunen eller i samarbete kommuner emellan. I Timrå kommun har luftmätningar utförts som visar på att luften är av god kvalitet, mätningarna har utförts i centrala Timrå. Inga uppgifter i kommunens översiktsplan finns att miljö kvalitetsnormen för luft skulle vara ett problem i Söråker. Om en miljö kvalitetsnorm antas komma att överskridas utreds behovet att upprätta ett åtgärdsprogram. Timrå kommun har inget beslutat åtgärdsprogram.

Miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten behöver inte beaktas i Timrå kommun eftersom det i gällande föreskrifter inte finns några vatten som berörs.

Kommuner med fler invånare än 100 000 samt vägar med trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år omfattas av miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller. Timrå kommun har färre invånare och omfattas därmed inte av miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller. Trafikverket har emellertid valt att utöka omfattningen av åtgärdsprogrammet för att inkludera all statlig väg och järnväg och därför genomförs åtgärder enligt ett nationellt åtgärdsprogram.

Inga vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer finns i vägplanen eller dess påverkansområde. Närmaste ytvattenförekomst är Klingerfjärden som beskrivs i kapitel 4.3.3.

SAMRÅDSUNDERLAG Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljö kvalitetsnormer påverkas på ett negativt sätt.

4.5.4. Buller

Inom projektet "Nationella åtgärdsprogrammet för buller" där Trafikverket utreder bulleråtgärder längs infrastrukturer som ännu inte byggts om, har tidigare ett fåtal byggnader bedömts få bullernivåer överskridande riktvärden för buller. Åtgärder för dessa byggnader ska utredas under år 2023. Genomförande av åtgärder planeras året därpå. Längs aktuell vägsträcka finns ett befintligt bullerskydd i form av ett lägre plank som är ca 150 m långt och som finns beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan, se figur 20.



Figur 20. Befintligt bullerplank som är cirka 150 m långt och som finns beläget utmed den södra sidan av Centrumvägen mellan Vårdhemsvägen och Sörviksgatan.

4.5.5. Riksintressen och skyddade områden

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

Inget Natura 2000-område eller naturreservat berörs av vägplanen.

Längs aktuell väg finns flera trädader/alléer. En av dem vid korsningen till Larsbovägen, se figur 21. Denna bedöms uppfylla kriterierna för att omfattas av generell biotopskydd då den är äldre än 30 år och består av 5 träd.



Figur 21. Allé på södra sidan av Centrumvägen, vid korsningen till Larsbovägen,

4.5.6. Naturmiljö

Området är tätbebyggt och vägens sidoområden utgörs främst av villaträdgårdar eller centrumnära bebyggelse. Kortare sträckor utgörs av jordbruksmark. Längs vägen finns utöver flera mindre alléer även flertalet större träd. Det finns inga äldre träd längs med sträckan som uppfyller Naturvårdsverkets definition på särskilt skyddsvärda träd. En allé bedöms uppfylla kriterierna för generellt biotopskydd, se kap 4.5.5. Området saknar i övrigt kända naturvärden.

Parkslide har observerats ca 400 m söder om vägplanens södra ände, enligt artportalen. En inventering av invasiva arter i vägplanområdet har utförts och det kan konstateras att finns riklig förekomst av blomsterlupiner i den norra delen av vägområdet (ca 500 m) och en planta med vresros finns på sträckan mellan Daliagatan och Centrumvägen 23. I artportalen har flera fåglar observerats i vägplanens närområde. Flera av dem är rödlistade, så som tornseglare, storspov och mindre hackspett.

4.5.7. Naturresurser

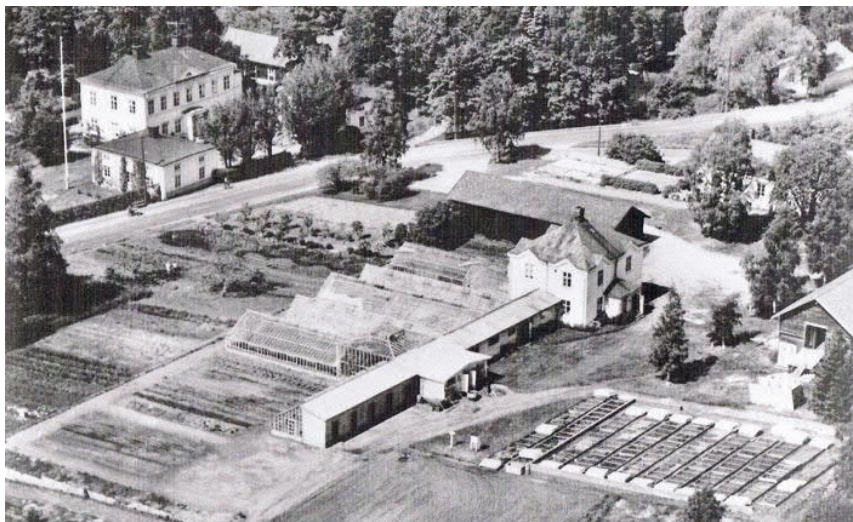
Ingen skog ligger i eller i anslutning till det berörda vägområdet. En del jordbruksmark omger den aktuella vägsträckan utöver bebyggda områden. Inga täkter berörs av planerad vägplan.

Enligt SGU:s brunnregister finns inga energibrunnar i vägens närområde. Det kan finnas fler brunnar än de som redovisas i arkivet då grävda brunnar sällan finns med i SGU:s brunnarkiv och det kan även finnas bergbörade brunnar som inte rapporterats in.

4.5.8. Kulturmiljö

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

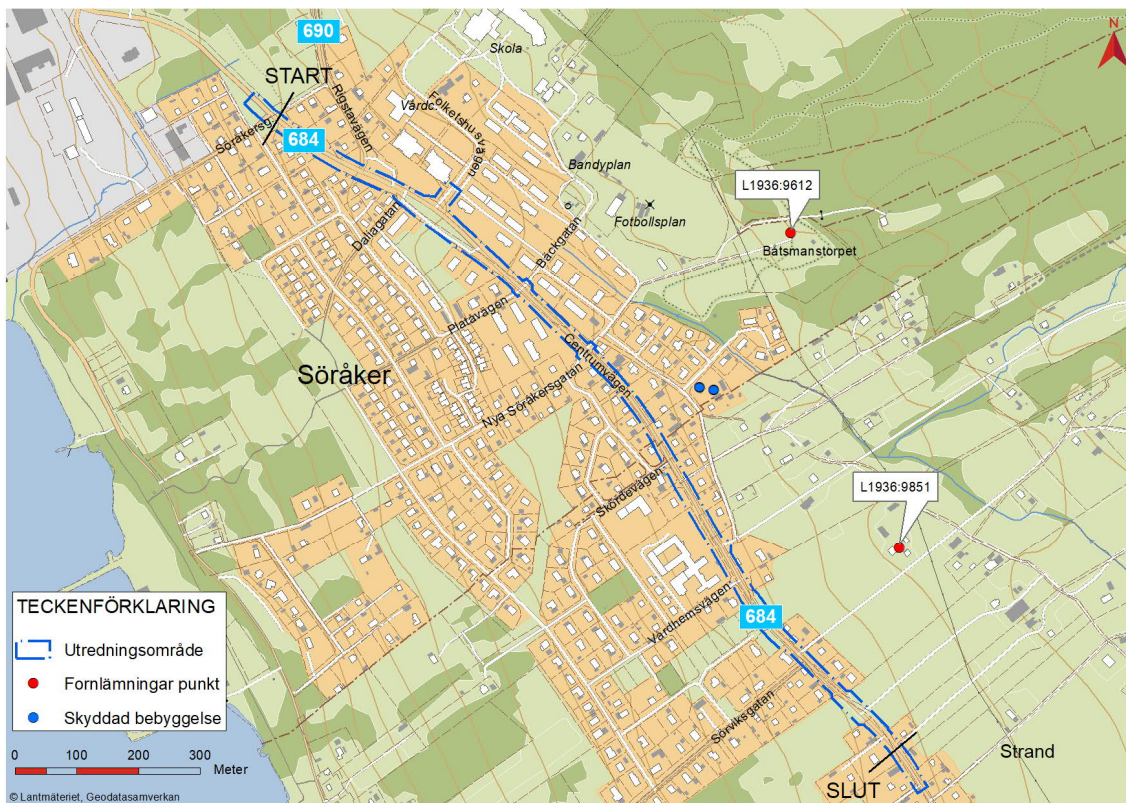
22. I dag består herrgården av en hotell- och konferensverksamhet. I parken kring herrgården växer fortfarande många olika typer av ovanliga träd.



Figur 22. Trädgårdsskolan vid Söråkers herrgård. Bild från sorakersherrgard.se.

Inom vägplaneområdet finns inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska värden, se figur 23 för omkringliggande kulturvärden. Båtmanstorp är en enkelstuga och har ett lokalt identitetsvärde och ett samhällshistoriskt värde. Båtmanstörpen var marinens motsvarighet till arméns soldattorp och härstammar från 1600-talet. Genom att bönderna försåg en båtsman med torp, slapp bönderna i gengäld krigstjänstgöring.

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



Figur 23. Kulturvärden som finns i närheten av Söråkers centrum. Inom aktuellt utredningsområde saknas kulturvärden.

4.5.9. Rekreation och friluftsliv

Söråkers idrottsplats med bandyplan och fotbollsplan ligger ca 200 m norr om Centrumvägen, där finns också utegym, boulebana och skidspår. Rakt söderut, ca 250 m söder om Centrumvägen, finns en lekplats vid det som kallas Röda torget. Söder om lekplatsen finns ett grönområde som leder ned till strandpromenaden. Den 3 km långa strandpromenaden för gång- och cykeltrafik i Söråker färdigställdes 2012, och sköts av Timrå kommun. Där finns grillplatser och rastmöbler. Parkering för strandpromenaden finns vid småbåtshamnen. Platserna för rekreation och friluftsliv framgår i figur 6.

Vid Gasabäck, sydost om centrala Söråker ligger Fågelsångens naturreservat. Reservatet är 55 ha stort och består främst av lövskog och öppna betesmarker. Åstöns naturreservat är 395 ha stort och ligger på Åstöns södra ände. Naturreservatet är välbesökt, och bidrar till en del genomfartstrafik genom Söråker via Centrumvägen, se figur 24 för naturreservatens lokaliseringar.



Figur 24. Naturreservaten som finns omkring projektet.

4.5.10. Förorenad mark

Ett mindre antal potentiellt förorenade områden har påträffats i området, se tabell 6 för beskrivning av objekten samt figur 25 för deras lokaliseringar. De potentiellt förorenade områdena är identifierade i länsstyrelsens så kallade MIFO-inventering och indelade i fyra olika riskklasser (1-4) där 1 innebär mycket stor risk, 2 stor risk, 3 måttlig risk och 4 liten risk.

Tabell 6. Potentiellt förorenade områden

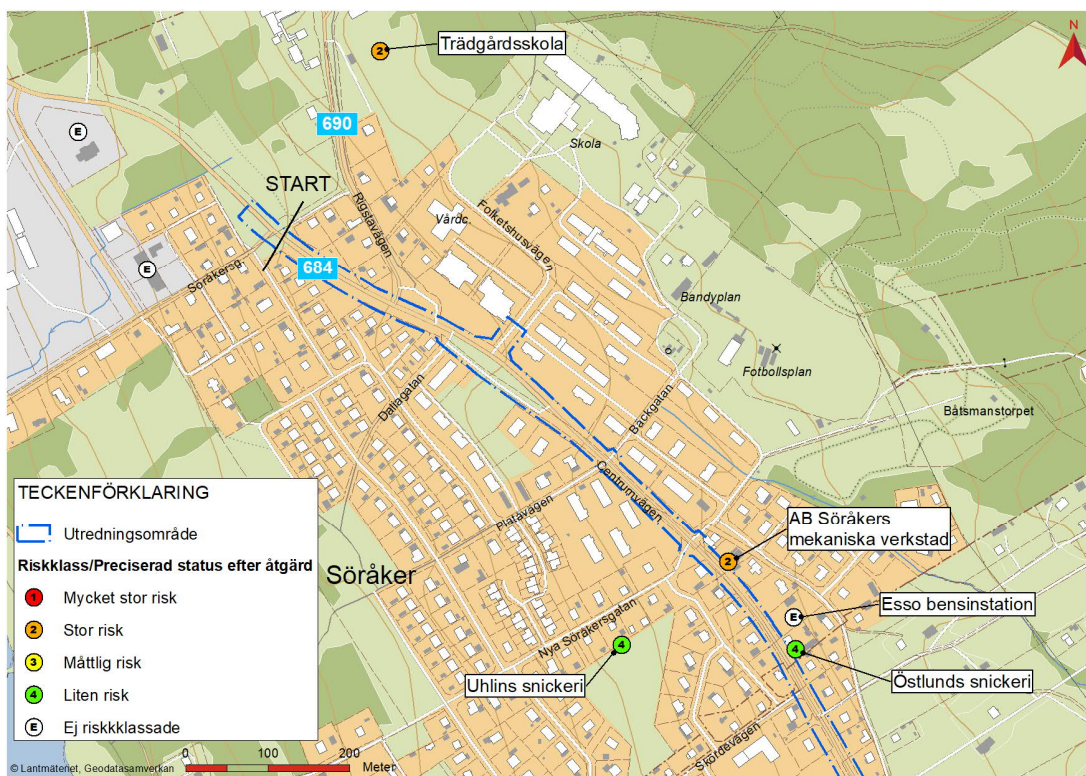
Objektnummer/namn	Fastighet	Primär bransch	Riskklass
1. F.d. trädgårdsskola	Söråker 29:1	Plantskola	2 - stor risk
2. Östlunds snickeri	Söråker 2:7	Sågverk utan doppling/impregnering	4 - liten risk
3. Uhlins snickeri	Söråker 2:72	Sågverk utan doppling/impregnering	4 - liten risk
4. AB Söråkers mekaniska verkstad	Söråker 2:44	Verkstadsindustri med halogenerade lösningsmedel	2 - stor risk
5. F.d. bensinstation	Söråker 2:49	SPIMFAB	Ej klassad

Det första av dessa objekt är en före detta trädgårdsskola som varit lokaliserat i centrala Söråkers nordvästra delar. Verksamheten har bedrivits under åren 1931-1966, vid denna tid var användning av bekämpningsmedel vanlig vid denna typ av verksamhet, vilket kan ha lämnat kvar föroreningar i området. Undersökningar som utförts på delar av området för trädgårdsskolan har påvisat halter av bekämpningsmedel (summa DDT, DDD, DDE), PAH och metaller överskridande KM (Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning) och i vissa fall MKM (Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning). De andra och tredje objekten är Östlunds snickeri och Uhlins snickeri. Dessa två har klassats av länsstyrelsen som liten risk då ingen impregnering av trä har förekommit på någon av platserna och om smörjmedel, lack och lim har använts vore det i så små

mängder att detta inte kan antas ha medfört föroreningar. Det fjärde objektet är Söråkers mekaniska verkstad som bedrivit verksamhet sedan 1952, dessförinnan låg ett rörmokeri och slakteri på platsen. Halogenerade lösningsmedel kan ha använts på platsen. Det sista objektet är en före detta bensinstation där efterbehandlingsåtgärder utförts år 2010. Fastigheten har sanerats till haltnivåer under KM men en mindre restförorening (maximalt 30 m³) lämnades kvar på 1 m djup, ca 3 m från Centrumvägen.

Vägars dikesmassor kan vara förorenade från trafik, utsläpp eller vägmateriäl. I vissa fall kan ÅDT (årsmedeldygnstrafik) och vägens ålder påverka föroreningshalterna i dikesmassorna. Beroende på när dikesrensning är utförd kan halten av föroreningar variera. Potentiella föroreningar i närhet till vägar utgörs vanligen av PAH och metaller från fordon och vägmateriäl samt petroleum i samband med läckage och olyckor.

I samband med att vägtekniska provtagningar genomfördes, se kapitel 4.3.1., testades samtliga punkter (7 stycken) med asfaltindikatorspray. Dessa punkter visade inget spår av tjära i asfalten.



Figur 25. Förorenade områden med riskklasser.

4.5.11. Klimat och risker

Anläggande av gång- och cykelvägar främjar möjligheten till att använda hållbara transportmedel. Ett gång- och cykelprojekts största klimatpåverkan sker under byggskedet. Projektet har ett mål att reducera utsläpp av växthusgaserna under byggskedet med 30 % baserat på beräkningar från vägplanens skede samrådsunderlag. En klimatkalkyl för de planerade åtgärderna kommer att genomföras i projektet där val av utformning, materialval och typer av åtgärder kommer att utvärderas. Om större reduktionspotential upptäcks i och med framtagande av klimatkalkylen, kan klimatreduktionskravet komma att ökas för framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad samt byggskede.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Projektets lokalisering och utformning

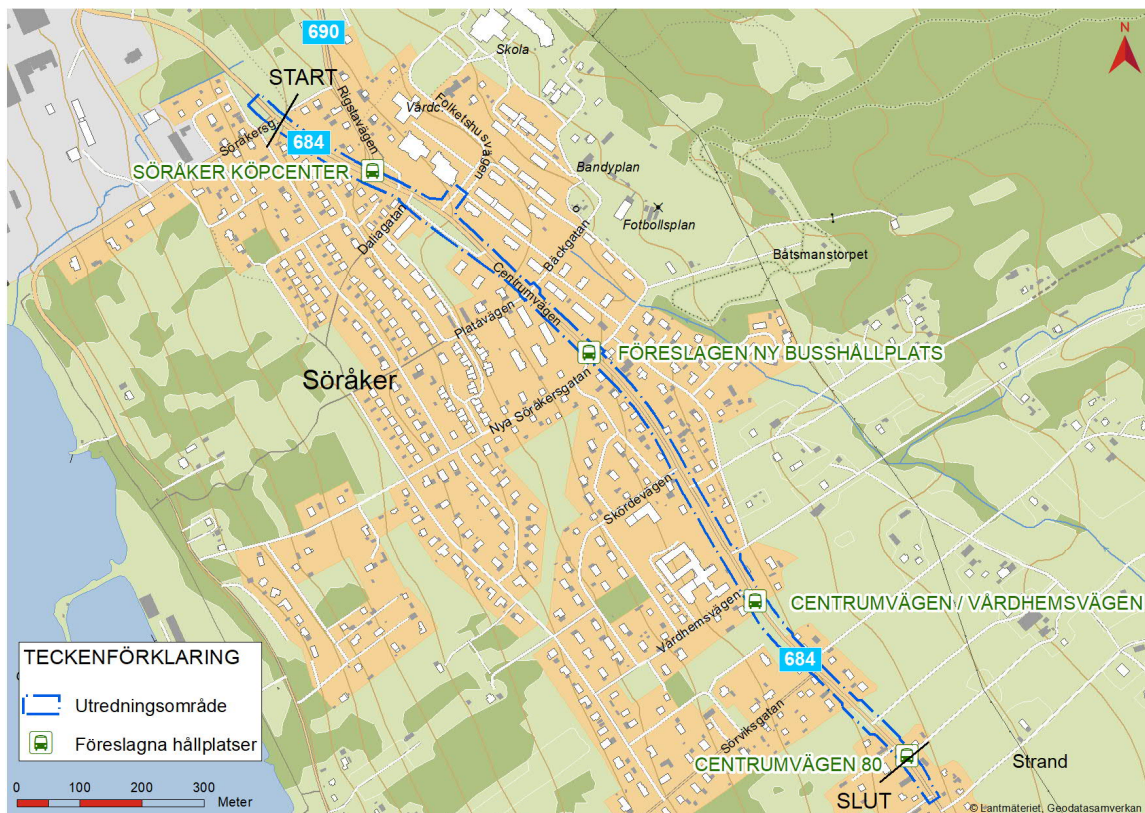
En gång- cykel- och mopedbana (GCM-bana) planeras att byggas på södra sidan parallellt med Centrumvägen. GCM-banan börjar vid Centrumvägen/ Söråkersgatan för att sedan ansluta till befintlig gång- och cykelbana på vägens norra sida i höjd med busshållplatsen Centrumvägen 80. GCM-banan kommer till största del separeras från motortrafik med kantsten. Möjlighet till separering med grönremsa på delar av sträckan ska utredas.

Föreslagen bredd på GCM-banan för den västra delen av sträckan, fram till Båtsmansvägen, är 3,6 m. På resterande sträcka eftersträvas en bredd på 2,5 m.

Den befintliga gångbana som på delar av sträckan finns på vägens norra sida ska ersättas med en nybyggd. Föreslagen bredd är 1,8 m.

Vägbredderna för Centrumvägen kommer ses över på hela sträckan. Från korsningen med Söråkersgatan fram till korsningen med Båtsmansvägen föreslås vägbanebredden bli 6,5 m. Detta innebär en minskning av bredd på delar av den aktuella sträckan. På resterande sträcka kommer en vägbanebredd på 6 m eftersträvas.

Nya förslag på hållplatsernas placering redovisas i figur 26. En ny busshållplats föreslås vid Nya Söråkersgatan. Busshållplatsen väster om Vårdhemsvägen föreslås utgå och busshållplatsen öster om Vårdhemsvägen föreslås flyttas till en placering något närmre anslutningen. Exakt placering och utformning av hållplatserna kommer fortsatt utredas.



Figur 26. Förslag på placering av hållplatser.

Passagera utmed sträckan så som dess placeringar och utformningar kommer att utredas i nästa skede.

Anslutningar från enskilda vägar och fastigheter kommer att anpassas till GCM-banan. Eventuell samlokalisering och stängning av anslutningar ska ses över.

Vid korsningen med Folketshusvägen planeras en cirkulationsplats anläggas. I en tidig utredning av utformning av cirkulationsplatsen har behovet av att stänga Daliagatan identifierats. En stängning föreslås gälla motorfordonstrafik. Oskyddade trafikanter föreslås erhålla en gång- och cykelbana, motsvarande Daliagatans mest norra del, för att förenkla och upprätthålla tillgängligheten för oskyddade trafikanter att nå Centrumvägen.

I arbetet med framtagandet av vägplanens förslag kommer samordning behöva genomföras gällande behovet av avvattningsåtgärder och belysning. Ett förslag som redovisar anläggningens lokalisering och utformning kommer att tas fram i nästa skede- Samrådshandling.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Planerade åtgärder är begränsade i omfattning och berör ett redan påverkat område. De planerade åtgärderna görs i eller direkt anslutning till befintlig väg. Åtgärderna ska utformas och gestaltas med hänsyn till omgivande landskap.

Åtgärderna syftar till att anlägga trygga och säkra passager över Centrumvägen, vilket är en positiv effekt för boende och de som besöker området samt rör sig mellan målpunkter i området.

Längs vägen finns inga kulturmiljövärden eller skyddade områden enligt miljöbalken (utöver en allé som bedöms omfattas av generellt biotopskydd). Utöver träd och alléer saknar området kända naturvärden. Påverkan på enskilda träd eller alléer kan inte uteslutas i detta skede.

Inga ytvatten finns i vägens direkta närhet, avvattningsanläggningen ska utredas och vid behov åtgärdas för att skapa ett robust system.

Hållbar masshantering kommer att eftersträvas, förekomst av massor med föroreningar och invasiva arter kommer att utredas.

Planerade åtgärder ska främja hållbara transporter och biltrafiken bedöms ej öka. Därav bedöms inte bullersituationen förändras nämnvärt jämfört med idag. Vid val av utformning och materialval ska de alternativ som bidrar till låga växthusgasutsläpp eftersträvas.

Påverkan under byggtid i form av byggbuller, vibrationer, trafikstörningar och tidvis begränsad framkomlighet kommer att uppkomma som i alla entreprenader. Men för drifttiden bedöms inga betydande miljöeffekter uppkomma. Inga yttre händelser bedöms heller kunna påverka på ett betydande sätt.

5.2.1. Trafik, befolkning och bebyggelse

Anläggande av en GCM-bana bedöms innebära en positiv konsekvens för samtliga trafikanter och boende längs med vägen. En GCM-bana förbättrar tryggheten, säkerheten och framkomligheten för alla trafikslag eftersom de oskyddade trafikanterna separeras från övriga trafikanter. GCM-banan och dess passager bör göras så attraktiva som möjligt för att uppmuntra gång- och cykeltrafikanterna till en överflyttning från motordrivna fordon till gång och cykel som transportsätt. Projektet bedöms inte bidra till ökade trafikmängder.

Tillgängligheten för kollektivtrafikresenärerna förbättras i och med att hållplatsernas placering och utformning ses över. De befintliga passageras utformning och läge kommer ses över utifrån de

korsande rörelser som identifierats i Söråker. Utformningen av passager syftar till att skapa en säkrare miljö för oskyddade trafikanter.

En eventuell stängning av Daliagatan mot Centrumvägen kommer att leda till ändrade trafikflöden på närliggande vägnät söder om Centrumvägen, eftersom lokal trafik leds om via andra vägar för att nå Centrumvägen. Vid en nybyggnad av flerbostadshus inom Timrå Söråker 2:72 kommer nyetablerad trafik att genereras till närliggande lokalgator. Trafikprognos för stängning av Daliagatan och nya trafikflöden genererade till och från de nya flerbostadshusen genomförs inom skede Samrådshandling.

De olika verksamheterna och målpunkterna längs med Centrumvägen bedöms inte påverkas på annat sätt än att den höjda trafiksäkerheten gynnar dem.

5.2.2. Markanvändning och intrång på fastigheter

Väggårdarna innebär att ny mark utanför befintligt vägområde behöver tas i anspråk med vägrätt enligt väglagen. Intrång på tomtmark medför negativa effekter för de boende. Samråd med fastighetsägare kommer att ske när mer detaljerade väggårdar är framtagna.

5.2.3. Kommunala planer

Berörda kommunala planer bedöms kunna komma i konflikt med tillkommande vägområde, se även kapitel 4.1. Samråd med Timrå kommun pågår och vidare utredning om hur detaljplanerna påverkas sker i kommande skeden när en mer detaljerad utformning är framtagna.

5.2.4. Landskap och upplevelsevärden

Söråker karaktäriseras till stora delar av den småskaliga bebyggelsestrukturen med låga hushöjder och villaträdgårdarnas rumslighet. Området är känsligt för förändringar som bryter mot områdets skala, till exempel högre element som högre belysningsstolpar, skyltportaler och liknande.

Söråkers läge på en sluttning ner mot Klingerfjärden sätter också sin prägel på landskapet. På flera platser längs vägen finns sjökontakt med öppna utblickar över fjärden. I den östra delen av området finns det också öppna utblickar över odlingslandskapet.

De öppna utblickarna över vattnet och odlingslandskapet är en del av områdets identitet och bidrar i hög grad till områdets upplevelsevärden. Detta medför att landskapet är känsligt för visuella barriärer som bidrar till att skära av utblickarna.

Den äldre bebyggelsen i Söråker bär spår av samhällets historia med kopplingen till sågverket och massatillverkningen, vilket är tydligt framförallt längs Söråkersgatan. Jordbrukssamhällets bebyggelsestrukturer är också tydliga framförallt längs den östra delen av sträckan. Landskapet är känsligt för åtgärder som bidrar till att minska förståelsen för de historiska sambanden i landskapet.

Nya gång- och cykelstråk samt tydliga och tillgängliga passager över Centrumvägen kan bidra till att öka trafiksäkerheten och tryggheten för de oskyddade trafikanterna. En genomtänkt utformning av Centrumvägen kan bidra till att skapa ett tydligare och mer sammanhållet vägrum som bidrar till att förbättra orienterbarheten.

Träd i vägrummet bidrar till att mildra vägens effekter på omgivningen samt till att förbättra hastighetsefterlevnaden.

5.2.5. Miljö kvalitetsnormer

Planerade åtgärder bedöms inte innebära att några av de berörda miljö kvalitetsnormerna påverkas negativt.

5.2.6. Buller

Projektet syftar till att främja gång- och cykeltrafik vilket inte kommer innebära att bullersituationen försämras för de boende i området.

En bullerutredning kommer göras inom aktuell vägplan. Resultatet från denna kommer identifiera vilka byggnader som påverkas av planerat projekt. Finns byggnader med ljudnivåer över åtgärdsnivåer kommer dessa att åtgärdas inom ramen för projektet "Nationella åtgärdsprogrammet för buller", se kapitel 2.4.3 där det nationella åtgärdsprogrammet beskrivs mer utförligt.

5.2.7. Riksintressen och skyddade områden

Inga av de riksintressen som ligger i närheten av vägplanområdet bedöms komma att påverkas på ett påtagligt sätt.

5.2.8. Naturmiljö och vattenmiljö

En allé nära befintlig väg bedöms innefattas av det generella biotopskyddet. Detta innebär att ansökan om dispens krävs samt att intrånget ska minimeras. Inventeringen av invasiva arter har påvisat riklig förekomst av blomsterlupin och ett exemplar av vresros längs den norra delen av stäckningen, vilket ska tas i beaktning vid schaktning och hantering av massor. Avseende lupinförekomsten bedöms det viktigaste vara att inte förflytta jordmassor med lupinfrön/rottdelar till nya platser.

Vid eventuella åtgärder av trummor i vattendrag ska dessa göras så att inga vandringshinder uppstår. Eventuellt behov skyddsåtgärder för vattenmiljö kommer att utredas i kommande skede beroende på vilka åtgärder som behöver utföras.

5.2.9. Naturresurser

En brunnsinventering ska göras i kommande skede och där identifieras de brunnar som finns och risk för eventuell påverkan på dessa utreds.

Ett marginellt intrång på jordbruksmark kommer att uppstå. Eventuella åtgärder och omfattning av påverkan utreds i kommande skede.

5.2.10. Kulturmiljö

Då inga kända kulturhistoriska värden finns inom vägplanens område bedöms inte kulturmiljön påverkas av projektet.

5.2.11. Rekreation och friluftsliv

Tillgängligheten till kringliggande rekreationsområden och friluftsliv kan öka i och med anläggandet av gång- och cykelvägen, samt förbättrade övergångsställen över Centrumvägen. Då gång- och cykelvägen innebär att oskyddade trafikanter av alla åldrar kan röra sig mer trafiksäkert mellan dessa områden, vilket även kan stimulera till ökad vardagsmotion.

5.2.12. Förorenad mark

Ett mindre antal potentiellt förorenade områden är identifierade. En markmiljöprovtagning kommer genomföras i de områden som blir berörda av ombyggnation och misstänks vara förorenade. Syftet är att bedöma föroreningsgrad och ge rekommendationer för masshantering i kommande entreprenad.

5.2.13. Klimat och risker

Åtgärder för att reducera klimatutsläppen för anläggandet av gång- och cykelbanan kommer att utredas.

5.2.14. Hydrologi och avvattning

En inventering av befintliga trummor och diken behöver utföras för att redovisa eventuellt behov av förlängning eller justeringar av diken.

Då befintligt system är bristfälligt och i dåligt skick kommer större åtgärder krävas utmed vissa sträckor för att säkerställa att dagvattenhantering kan ske på ett säkert och bra sätt.

Där avvattning av vägen inte kan ske direkt mot dike och lågpunkterna hamnar mot kantsten eller väggkant behöver åtgärder utredas för att förhindra stående vatten. Det eftersträvas att avvattning ska kunna ske med självfall hela sträckan. Vägområdets utformning påverkar valet av avvattningslösning. I trånga sektioner kan det bli aktuellt att bygga ut dagvattenledningar.

Grundvatten

Enligt kartvisaren från SGU (Sveriges geologiska undersökning) är hela utredningsområdet av liknande karaktär med en uttagsmöjlighet i berg på under 600 liter vatten i timmen. Inmätning av grundvattennivån planeras genomföras under kommande höst.

5.2.15. Geoteknik och vägteknik

Rådande geotekniska- och geohydrologiska förhållanden medför att inga större geotekniska åtgärder bedöms behöva utföras längs med aktuell sträcka. Sannolikt utgörs undergrunden av fasta jordarter (i huvudsak morän), vilket medför att inga geotekniska åtgärder för att öka stabiliteten eller minska uppkomsten av skadliga sättningar kommer krävas. På grund av erosionskänslig jord rekommenderas att öppna schaktslänter erosionskyddas.

Resultatet från undersökningar i befintlig väg (vägtekniska provtagningar och tjälskadeinventering) föranleder ingen åtgärd i form av upprustning eller förstärkning.

5.2.16. Belysning och ledningar

Belysning

Befintliga stolpar för belysningsanläggningar föreslås demonteras för återanvändning alternativt rivs och sorterar till deponi.

Behov av, omfattning och utformning av eventuell ny belysning för gång- och cykelvägen genom tätorten kommer att utredas och beskrivas i kommande skede. Belysningen ska följa Trafikverkets krav. I kommande skede kommer hänsyn till miljö och gestaltning att tas i beaktan för placering och utformning av belysningen.

Ledningar

Hur stor påverkan som uppstår på ledningarna beror på de åtgärder som föreslås och som sedan fastställs i vägplanen. I samband med att åtgärdsförslagen växer fram och detaljprojektering utförs kommer den påverkan som uppstår på ledningarna att bli tydligare.

Samordning med ledningsägarna kommer att ske löpande under planläggningsprocessen.

5.2.17. Kumulativa effekter

Så kallade kumulativa effekter (samlade effekter) kan uppstå om flera verksamheter planeras i samma område. I Söråker planerar kommunen att bygga ett nytt bostadshus i anslutning till vägplanens område. Detta förhållande bedöms inte föranleda några betydande effekter utöver byggtiden, om dessa två projekt skulle sammanfalla i tid. Några andra tillstånds-, anmälningspliktiga, eller andra planer finns ej kännedom om. Risken för att kumulativa effekter skulle uppstå bedöms därmed som låg.

5.2.18. Påverkan under byggtiden

Under byggskedet kommer trafiken på Centrumvägen och omgivande vägnät att ha begränsad framkomlighet. Köer kan tidvis uppstå då möjligheterna att ta alternativa vägar är begränsade. I nästa skede kommer förslag på trafiklösningar under byggtiden att tas fram.

Massbalans ska, så långt det är möjligt, eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter och för god hushållning med naturresurser. Vägtekniska och geotekniska undersökningar av befintlig väg och omgivande mark kommer att genomföras i projektet i senare skede och utifrån dessa kan behov av vägbyggnadsmaterial bedömas.

Arbete på vägen kan komma att orsaka störningar såsom damning, buller och byggtrafik med maskiner i området. Behov av områden för uppläggning av massor kommer uppstå. Störningar under byggtiden bedöms beröra boende på så vis att det kan tänkas förekomma temporära lösningar med minskad framkomlighet. Störningar kommer att vara ofrånkomliga under byggtiden, men minimeras normalt sett genom krav på entreprenörens miljöarbete. Skyddsåtgärder och restriktioner för byggtiden kommer att tas fram.

6. Åtgärder

Här nedan redovisas anpassningar som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa de hittills kända negativa miljöeffekter som redovisas i kapitel 5.2 och som kan uppstå inom projektet.

- Minimera intrång i eventuellt berörda trädmiljöer, specifikt den biotopskyddade allén.
- Styra masshantering så att spridning av eventuella föroreningar förhindras och spridning av invasiva arter minimeras.
- Återanvändning av material och massor för att minimera behovet av nytt material och minska CO2-utsläppen, samt minska eventuellt nyttjande av deponiyta.
- Utreda möjliga åtgärder i utformning och materialval som ger lägre växthusgasutsläpp än konventionella metoder.
- Planerade åtgärder ska anpassas till omgivningen.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Baserat på den kartläggning och de analyser som framkommit i samrådsunderlaget är Trafikverkets bedömning att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Här nedan anges motiven till bedömningen:

- åtgärderna är begränsade i omfattning och ligger i nära anslutning till befintlig trafikmiljö samt kan utformas för god anpassning till omgivningen. Detta kan komma att innebära obetydliga kumulativa miljöeffekter, att naturresurser används sparsamt och att miljöeffekterna kan bli relativt små.
- projektet kommer att innefatta åtgärder som förbättrar situationen för boendemiljö så som trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt minskade olycksrisker.
- åtgärderna tar begränsat med jordbruksmark i anspråk men försvårar inte för pågående markanvändning och brukningsmöjligheter.
- projektet påverkar inga skyddade kulturmiljövärden.
- projektet kommer inte att på ett betydande sätt påverka några skyddade naturmiljövärden, annat än eventuellt en allé där dispens för intrång i ett generellt biotopskydd i så fall krävs.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

Planlägningsprocessen har inletts genom att detta samrådsunderlag har tagits fram och skickas ut för synpunkter. Samrådsunderlaget fungerar också som ett underlag för samrådsprocessen med sakägare och övriga intressenter.

Utifrån samrådsunderlaget och inkomna synpunkter kommer länsstyrelsen bedöma om projektet medför betydande miljöpåverkan eller inte. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram som ska godkännas av länsstyrelsen. I annat fall kommer miljöaspekterna och vilken påverkan som bedöms uppkomma att redovisas i form av en miljöbeskrivning som integreras i planbeskrivningen.

När länsstyrelsen gjort sin bedömning tas mer konkreta förslag på åtgärder fram som diskuteras med projektets intressenter (samrådsrets, markägare, boende i området, företag, andra myndigheter etc.). I detta skede kommer åtgärderna visa om intrång på fastigheter kommer att ske. Åtgärderna sammanställs i en samrådshandling.

8.1.1. Kommande planläggningsprocess

Samrådshandling

I samrådshandlingen tas detaljerade förslag på möjliga åtgärder och dess konsekvenser fram. Vägförslaget kommer sedan att presenteras för allmänheten, berörda fastighetsägare och intressenter vid samrådsmöte på orten. Samråd på orten (SPO) och efterföljande utställelse av samrådshandlingen beräknas ske under sommar/höst år 2022.

Granskningshandling

Inkomna synpunkter under samrådstiden bearbetas och en granskningshandling tas fram för vägförslaget. Granskningshandlingen skickas därefter ut på remiss. Berörda sakägare och intressenter kontaktas via brev och annons och ges möjlighet att lämna synpunkter på det slutliga förslaget. Efter granskningstiden tas ett granskningsutlåtande fram där Trafikverket besvarar inkomna synpunkter. Detta planeras ske under våren år 2023.

Fastställelsehandling

Inkomna synpunkter på granskningshandlingen hanteras och en fastställelsehandling tas fram för vägförslaget. Fastställelsehandlingen skickas därefter till länsstyrelsen för tillstyrkan. När länsstyrelsen tillstyrkt vägplanen skickas den vidare till Trafikverkets avdelning för Juridik och Planprövning för fastställelseprövning. I samband med det kommer tillkomna handlingar att kommuniceras med de som tidigare lämnat synpunkter samt med andra berörda parter. Detta planeras ske under januari år 2024.

Det finns möjlighet att överklaga vägplanen även efter att den har fastställts. Vid eventuell överklagan är det regeringen som är beslutande organ. Om ingen överklagan kommer in vinner vägplanen laga kraft några veckor efter fastställelsebeslutet tagits.

Bygghandling och byggtid

Efter att planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör påbörjas. Byggnationen beräknas kunna påbörjas tidigast under år 2026 och byggtiden beräknas pågå under cirka 2 år.

Samråd

Samråd med myndigheter, organisationer, enskilda samt olika intressegrupper kommer att hållas vid flera tillfällen. Den samlade samrådsprocessen dokumenteras i en samrådsredogörelse som följer med som ingående handling till vägplanen. Inkomna synpunkter kommer att bearbetas och hanteras under hela planläggningsprocessen.

Denna vägplan innefattar även att väga in ett barnperspektiv i de åtgärder som föreslås. Detta medför att synpunkter som bidrar till att skapa god tillgänglighet för barn och ungdomar ska beaktas. Därmed kommer samhällsfunktioner riktade mot denna grupp så som grundskolan samt idrottsföreningar att särskilt ingå i samrådsprocessen genom hela samrådsprocessen.

8.2. Viktiga frågeställningar

Här nedan beskrivs frågor som ska ägnas särskild uppmärksamhet i den kommande planeringen, samt vilka krav som är särskilt viktiga att beakta. Ytterligare frågeställningar kan framkomma i efterhand:

- Flertalet samråd och informationsinhämtning från externa parter planeras. Fortsatt samordning kommer genomföras med kollektivtrafikmyndigheten gällande hållplatslägen samt med kommunen angående detaljplaner och vägplanens påverkan på dessa. Ledningsägare kommer att samrådas med gällande placering av ledningar samt eventuellt behov av ledningsåtgärder. Även andra anläggningsägare kommer att kontaktas avseende

belysning för korsande vägar. För att ta del av information kring storlek och rörelsemönster för jordbruksmaskiner kommer information inhämtas om lantbrukets behov. Särskilda samråd planeras hållas med barn och unga via bland annat skolan och idrottsföreningar för att få in barnperspektivet i de åtgärder som föreslås.

- I kommande projektering anpassa utformningen för att försöka minimera intrång i värdefulla trädmiljöer.
- Fortsatt utredning av den befintliga funktionen och systemet gällande avvattnings kommer att genomföras. Påverkan på Söråkersbäcken kommer att utredas och eventuella skyddsåtgärder och anpassningar kommer föreslås beroende på vilka förutsättningar för fisk- och djurliv som finns i och omkring bäcken. Det finns även behov av fortsatt utredning av förekomst av brunnar inom influensområde.
- Ett fortsatt arbete kommer genomföras med framtagande av trafikprognoser och analys av trafikflöden samt utredning av ordnade passager för oskyddade trafikanter.
- Resultatet från trädinventeringen och inventeringen av invasiva arter som genomförts utgör grund för den hänsyn som ska tas till eventuellt värdefulla trädmiljöer samt hur minimering av spridning av invasiva arter ska hanteras i kommande entreprenad.
- Vaganläggningen utformas i möjligaste mån så att värdefulla karaktärsträd och träd som utgör rumsbildande strukturer kan bevaras. Behov av skyddsåtgärder och anpassningar för att spara befintliga skyddsvärda träd utreds i det fortsatta arbetet.
- Utredning av möjligheten att anlägga GCM- vägen separerad med en grönremsa och med trädplantering av gatuträd på delar av sträckan. Lokalt omhändertagande/fördrojning av dagvatten i grönremsan bör också studeras.
- Fortsatt utredning kring eventuell förekomst av markföroreningar för att avgöra hur jord- och asfaltmassor kan återanvändas kommer att genomföras.

Dispenser och tillståndsansökningar som hittills har identifierats och som ska hanteras

- Eventuellt dispens för biotopskydd om någon av alléerna längs vägen omfattas av det generella biotopskyddet. Dispens hanteras i så fall inom ramen för vägplanen.
- Om vattendrag (Söråkersbäcken) kommer att påverkas ska det utredas om detta kan utgöra vattenverksamhet.

Eventuella ytterligare tillstånd, dispenser och anmälningar som kan komma att krävas får utredas i den fortsatta planläggningsprocessen.

9. Källor

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

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

Länsstyrelsen, EBH databas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Trafikverket, Box 186, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se