

PM Gestaltungsprogram inkl. landskapsanalys

Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2022-06-23

Projektnummer: 173278

Handling nr: 7L16GP02



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltungsprogram inkl. Inledande landskapsanalys

Författare: SWECO, Peter Sandin

Dokumentdatum: 2022-06-23

Ärendenummer: TRV 2021/33730

Kontaktperson: Jörgen Stjärne, Trafikverket

Innehållsförteckning

1. Inledning	4	3 Gestaltungsprinciper	20
1.1 Bakgrund	4	3.1 Övergripande gestaltungs mål	20
1.2 Projekt mål	4	3.2 Gaturummets utformning	20
1.3 Gestaltungsprogrammets syfte	6	3.3 Utrustning	24
1.4 Olika perspektiv	6	3.4 Vegetation	26
2 Stads- och landskapsanalys	7	4. Fortsatt arbete och genomförande	27
2.1 Historia och utveckling	7	5. Källor	28
2.2 Rörelsestråk och målpunkter	9		
2.3 Barriärer	10		
2.4 Landmärken	11		
2.5 Landskapstyp	12		
2.6 Karaktärsområden	14		
2.7 Bristanalys	18		
2.8 Känslighet och potential	19		

1. Inledning

1.1 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. Utmed väg 684 (Centrumvägen) genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal trottoar på vardera sida. Separat cykelväg saknas. Oskyddade trafikanter upplever därför en otrygghet att röra sig längs vägen. Detta leder till att fler väljer bilen som färdmedel istället för att gå eller cykla. Väg 684 har även brister beträffande kapacitet och framkomlighet för motorfordonstrafik. Det förekommer även problem med köbildning vid infarterna i centrum under sommartid när besöksnäringen ökar.

Därigenom finns behov av åtgärder som höjer trafiksäkerheten i Söråkers centrum. Söråker centrum ska upplevas som en tätortsgenomfart, vilket kan uppnås genom att anlägga ett bredare och separerat gång- och cykelstråk samt minskade vägbredder. 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.

I samband med anläggningen av gång- och cykelvägen ska belysning anordnas och busshållplatserna längs sträckan ska ses över. En cirkulationsplats planeras i korsningen ICA/Folkets hus. Vissa delar av projektet medfinansieras av Timrå kommun och hög grad av samordning krävs.

1.2 Projekt mål

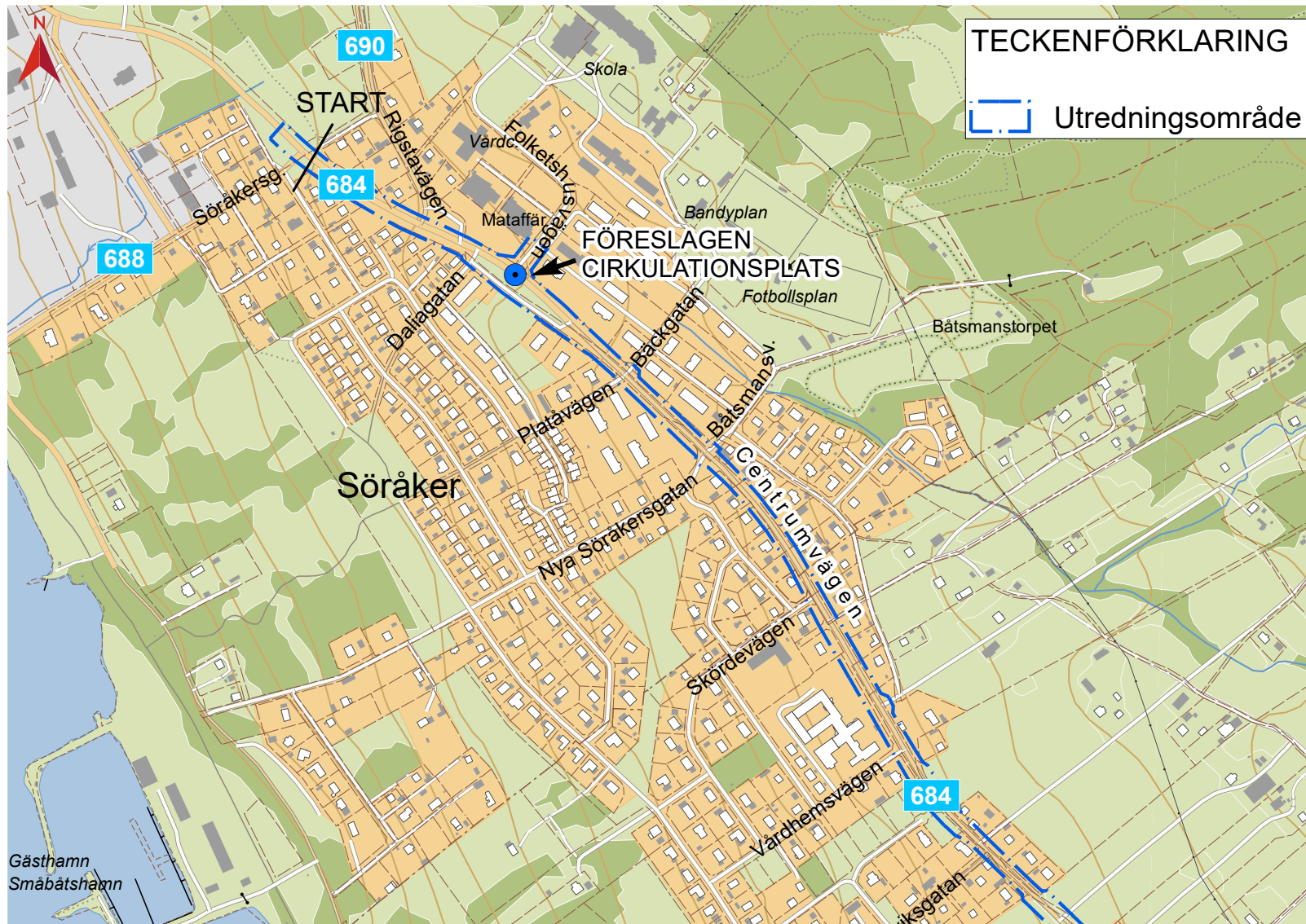
De projektmål som ställts upp i projektet är följande:

- 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 framkomligheten för övriga trafikanter avsevärt försämras.
- Trafikmiljön ska understödja hastighets- efterlevnaden 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.

CENTRUMÅTGÄRDER SÖRÅKER VÄG 684  TRAFIKVERKET



Figur 1. Översikt över läget för det aktuella projektet.



Figur 2. Översikt över projektets sträckning med utredningsområdet inlagt.

1.3 Gestaltungsprogrammets syfte

Gestaltning av väginfrastruktur handlar om att med utgångspunkt i landskapets fysiska förutsättningar och viktiga funktioner samordna väganläggningens tekniska krav till en välutformad, fungerade och balanserad helhet. För att möjliggöra detta krävs att frågor som är avgörande för resultatet identifieras redan tidigt i processen och att riktlinjer finns för hur dessa ska hanteras under projektets framdrift.

1.4 Olika perspektiv

Trafikantperspektivet

Människors upplevelse av landskapet kan delas upp i ett trafikant- och ett åskådarperspektiv. Trafikantperspektivet handlar om hur människor som rör sig längs vägen upplever landskapet och vägrummet. Motorfordonstrafikanter som färdas längs vägen har i regel en högre hastighet än gång- och cykeltrafikanter och upplever därför omgivningen på ett annat sätt. Det gör att denna grupp har en begränsad upplevelse av omgivningen.

Det viktigaste för den trafikantgruppen blir att skapa en tydlighet och god orienterbarhet i vägrummet samt att bevara de storskaliga utblickarna över landskapet.

Åskådarperspektivet

Åskådarperspektivet handlar om hur vägen upplevs från omgivningen till exempel av boende och personer som vistas i anslutning till vägrummet men även betraktat på längre avstånd. Den övergripande målsättningen för gestaltningen är att anpassa vägen till det omgivande landskapet och dess olika strukturer och värden. Väganläggningen ska utformas på ett sådant sätt att en tilltalande miljö för betraktaren skapas där den upplevs som förankrad i landskapet och med en god orienterbarhet och tydliga stråk. Framförallt är miljön för de boende längs vägen viktig liksom för de som rör sig nära och eventuellt korsar vägen.

2 Stads- och landskapsanalys

Landskapsanalysen syftar till att kartlägga ett områdes karaktär, värden, känslighet och potential och behandlar landskapet som en helhet. Landskapsanalysens innehåll och generaliseringsgrad styrs av syftet med projektet och det sammanhang där resultatet ska användas. Analysen ska användas som ett kunskaps- och planeringsunderlag under hela processen.

Till grund för arbetet ligger den europeiska landskapskonventionen (ELC) som definierar landskap som: ”ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer”.

Landskapsanalysens metod bygger på den handledning som ges i Trafikverkets publikation Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar (publ 2016:033). Stadsbilda- och landskapsanalysens indelning i karaktärsområden begränsar sig till områdena närmast i anslutning till vägrummet längs Centrumvägen. Beskrivningen av rörelsestråk och målpunkter omfattar emellertid ett större område för att få en bättre förståelse för sambanden.

2.1 Historia och utveckling

Söråker är beläget strax öster om Sundsvall – Timrå Airport och har god tillgänglighet till Timrå tätort ca 14 km västerut och Sundsvall ca 24 km söder om Söråker. Timrå kommun har ca 18000 invånare. Söråker är en mindre tätort i kommunen med ca 2300 invånare. I Söråker centrum finns samhällsservice i form av skolor, hälsocentral och bibliotek. Det finns två skolor. Söråkers skola omfattar förskoleklass upp till årskurs 5 och har 300 elever. Den andra skolan är Alaskolan som har årskurs 6-9. I samhället finns även livsmedelsbutik, bensinstationer, flera restauranger samt annan service och handel som t ex blomsterbutik och frisersalong. Se figur 3 på sida 8.

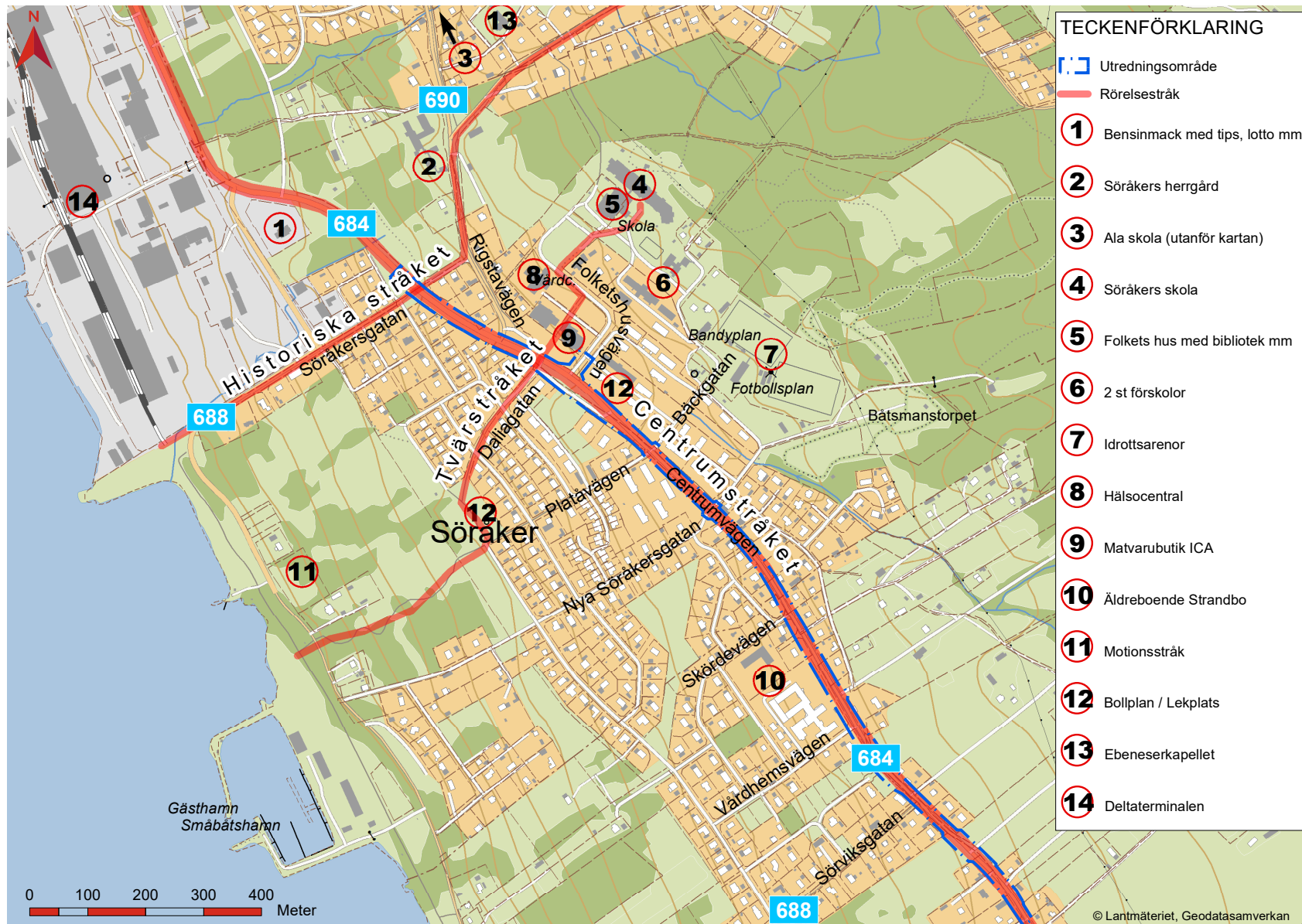
Historiskt har sågverksindustrin och massa- och pappersindustrin haft stor betydelse för Söråkers utveckling. Redan 1858 byggdes en ångsåg på den plats där Söråkers hamn i dag ligger. Totalt fanns sex stycken sågar i Söråker. Söråkers ångsåg lades ned 1907 och ersattes av Söråkers sulfitfabrik. Övriga sågverk lades ned på 1920- och 1930-talet och sulfitfabriken lades ned 1958. Därefter så har Gullfiber haft tillverkning av glasull i Söråker fram till 1980-talet. Under 1900- talet har hamnverksamheten i Söråker utvecklats med lagerutrymmen och idag driver Deltaterminalen hamnverksamhet med salt, timmer och containrar.

I Söråker har även en trädgårdsskola funnits mellan 1932-1966. Skolan disponerade stora delar av det som i dag utgör centrala Söråker.

Den gamla herrgården utgjorde huvudbyggnad för verksamheten som omfattade köksväxtodling på 11 hektar mark. Trädgårdsskolan omfattade även fruktträdgård och trädplantaskola.

Söråkers framtida utveckling beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Söråker ”Strandstaden Söråker (1997)”. Den fördjupade översiktsplanen innehåller en strandpark, två stycken parkstråk, upprustning av infartsmiljö, utveckling av hela centrummiljön samt en ny framtida stadsdel med småstadskaraktär. En förstudie, ”Förstudie Söråker centrumförnyelse (2013)”, har även tagits fram. Den innehåller förslag på hur stadsmiljön i de centrala delarna av Söråker kan förbättras. Fokus i förstudien ligger på att förbättra området i anslutning till Centrumvägen och ge det en mer stadsmässig karaktär. En viktig del är även att tillskapa nya tvärstråk i nord- sydlig riktning. Dessa förbinder centrumområdet på norra sidan av Centrumvägen med bostadsbebyggelsen och strandpromenaden på den södra sidan.

I ”Fördjupad översiktplan för Söråker-Torsboda logistikcenter (2009)” beskrivs planer på att utveckla Torsboda- Söråker till ett nytt logistikcenter, vilket berör Söråker industriområde. Se figur 3 på sida 8.



8 *Figur 3. Karta Landskapsanalys. Målpunkter och huvudsakliga rörelsestråk.*

2.2 Rörelsestråk och målpunkter

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.

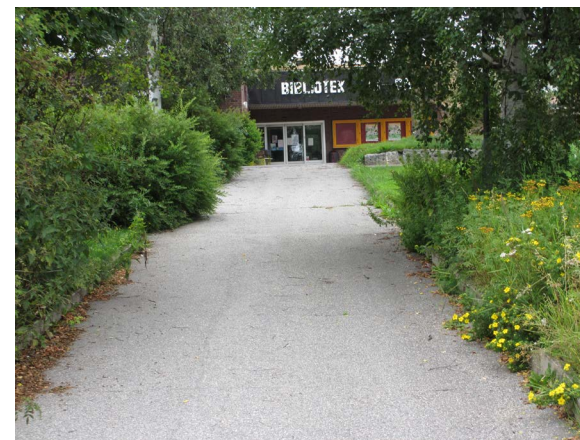
Målpunkter är destinationer dit människor söker sig, till exempel en butik, park eller ett bibliotek.

I Söråker utgör centrum en huvudnod och målpunkt med ICA-butik, torgyta och parkeringar, hälso- och vårdcentral samt bibliotek. 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 anslutning till Folkets hus. I centrum finns också två förskolor. Högstadieskolan Ala skola är belägen norr om centrum längs Rigstavägen. Längs Rigstavägen ligger även Söråkers herrgård som är en målpunkt framförallt för besökare till orten.

Övriga målpunkter utgörs av en idrottsanläggning öster om centrum med fotbollsplan, bandyplan, utegym samt anslutande motionsspår. I den södra delen av samhället finns äldreboendet Strandbo i anslutning till Centrumvägen och i den norra delen utgör bensinstationen en målpunkt.



Figur 4. Söråkers skola i den norra delen av centrum.



Figur 6. Folkets hus med biblioteket utgör en målpunkt i den norra delen av Söråker centrum.



Figur 5. Entrén till ICA-butiken belägen i en av varuhallarna i Söråker centrum.



Figur 7. Del av idrottsanläggningen öster om centrum med fotbollsplan.

I den förstudie som gjordes. 2013, "Förstudie Söråker centrumförnyelse" pekades tre huvudsakliga rörelsestråk ut. Centrumstråket som sträcker sig längs Centrumvägen genom hela samhället och knyter samman målpunkterna längs sträckan. Tvärstråket som förbinder Söråkers skola, förskola samt Folkets hus med centrum samt bostadsområdena och strandpromenaden på den södra sidan av Centrumvägen. Slutligen det historiska stråket som förbinder kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljöer längs Söråkersgatan och Duvedsvägen. Det historiska stråket sträcker sig från strandpromenaden längs Söråkersgatan och vidare förbi Söråker herrgård och kulturmiljöerna längs Duvedsvägen. I stråkets förlängning längs Rigstavägen finns också målpunkten Ala skola. Rörelsestråken är i dagsläget otydliga och det är svårt att orientera sig till målpunkterna.

2.3 Barriärer

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 samt 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 mycket tung trafik.



Figur 8. Söråkersgatan med utblick över Klingerfjärden ingår i det historiska stråket.



Figur 9. Centrumvägen utgör en tydlig fysisk barriär för de oskyddade trafikanterna.



Figur 10. Centrumvägen utgör ett huvdrörelsestråk som knyter ihop flera målpunkter i Söråker.

2.4 Landmärken

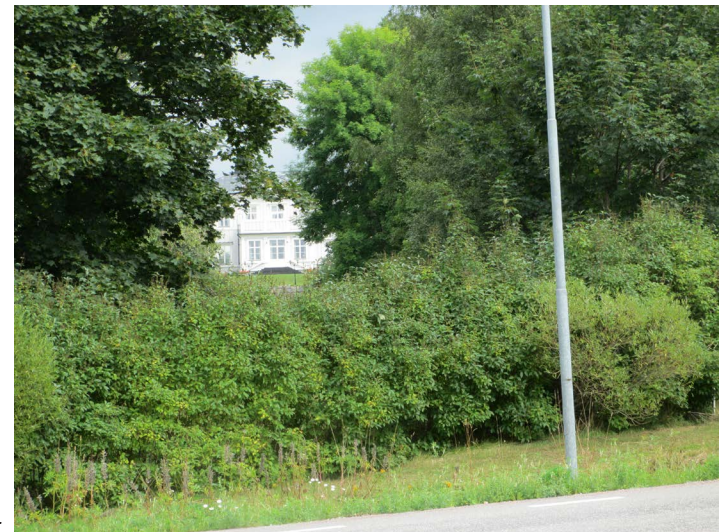
Det är brist på tydliga landmärken som är synliga från vägrummet på den aktuella sträckan längs Centrumvägen. Längs det "historiska" stråket som sträcker sig längs Söråkergratan och Duvedsvägen finns två landmärken i form av äldre kulturbyggnader. Det ena utgörs av Ebeneserkapellet, ett baptistkapell, som utgör ett tydligt landmärke i närområdet. Det andra utgörs av Söråkers herrgård som är beläget längs Rigstavägen. Söråkers herrgård är även synligt från Centrumvägen genom parkmiljön strax väster om utredningsområdets början.



Figur 12. Söråkers herrgård från Rigstavägen.



Figur 11. Baptistkapellet Ebeneserkapellet i anslutning till Duvedsvägen.



Figur 13. Söråkers herrgård från Centrumvägen.

2.5 Landskapstyp

Söråker omfattas av landskapstypen böljande mosaiklandskap men gränsar mot dalgångslandskapet längs Indalsälven. 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 vattnet, 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 tydlig längs landsvägen framförallt i den östra 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.



Figur 14. Äldre arbetarkasern längs Söråkersgatan.



Figur 15. Utblick över det öppna odlingslandskapet i den östra delen av Söråker.



Figur 16. Utblick över Klingerfjärden från Söråkersgatan.



Figur 17. Karta Karaktärsområden.

2.6 Karaktärsområden

Området har övergripande indelats i fem stycken olika karaktärsområden. Karaktärsområdena beskrivs översiktligt utifrån uppbyggnad, bebyggelsens karaktär, grönstruktur, infrastruktur och funktion.

2.6.1 Parkområde i anslutning till Söråker herrgård

Området är beläget mellan Centrumvägen och Söråker herrgård och består av ett parkområde i anslutning till herrgården. Området präglas av en parkartad karaktär med uppvuxen trädvegetation i dungar eller större bestånd med gräsytor mellan. Trädbestånden består bland annat av björk, poppel, tall, gran och blågran. Parken avgränsas mot Centrumvägen av en låg häck samt en rad med bollpilar som ger ett arkitektoniskt intryck. Mot väster ansluter området mot naturliga skogsbestånd.

2.6.2 Villabebyggelse med lummig karaktär

Området präglas av en småskalig villabebyggelse med blandad karaktär. Inom området förekommer äldre trähusbebyggelse med brutna tak, framförallt längs Söråkersgatan. Det finns även nyare villabebyggelse med modernare uttryck längs Centrumvägen. Villaträdgårdarnas grönska bidrar till att skapa en lummig karaktär och längs vissa delar av sträckan avskärmas villabebyggelsen mot vägen av häckar eller träridåer.



Figur 18. Park med lummig karaktär i anslutning till Söråkers herrgård



Figur 19. Vägrummet i anslutning till sträckans början med gång- cykelväg separerad med en grönremsa.



Figur 20. Villabebyggelse med småskalig karaktär och trädgårdsvegetationen som bidrar till rumsligheten.



Figur 21. Villabebyggelse med äldre hus blandat med modernare bebyggelse.

2.6.3 Centrum

Söråker centrum är anlagt på 1960-talet och bebyggelsen är präglad av den tidens byggnadsideal med stora lådformade byggnader. 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.



Figur 22. Söråker centrum med varuhallarna innehållande bland annat ICA-butik, hälsocentral och returstation.



Figur 24. Centrumområdet domineras helt av en stor öppen och kall parkeringsyta mellan varuhallarna och centrum.



Figur 23. ICA-butiken i centrum.



Figur 25. Vägrummet i anslutning till centrum upplevs som öppet, odefinierat och otydligt.

2.6.4 Flerbostadsområde med öppet intryck

Området utgörs av ett bostadsområde med flerbostadshus beläget direkt öster om centrumbebyggelsen. Bebyggelsen är anlagd under samma tidsperiod som centrum och består i den västra delen av området av låga tvåvåningshus med platta tak och putsade fasader i vitt eller gult. Husen har stora balkongpartier. 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 grupper av träd.



Figur 27. Enstaka trädgrupper eller solitärgrupper med träd bidrar till att skapa viss rumslighet.



Figur 29. Länga med tvåvåningshus med sadeltak.



Figur 26. Låga tvåvånings flerbostadshus med generösa öppna grönytor mellan.



Figur 28. Längs delar av sträckan finns trädreder med björk mot gaturummet.



Figur 30. Suterränghus på den södra sidan av Centrumvägen.

2.6.5 Villaområde med lantlig karaktär

Området är beläget i den östligaste delen av sträckan och ansluter mot ett öppet odlingslandskap vid bostadsområdet Strand. 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 finns flera äldre solitärträd av tall och gran som bidrar till att skapa karaktär och som utgör landmärken. Inom området finns en allé med skogsek som omfattas av det generella biotopskyddet. Det finns även osammanhängande trädrader företrädesvis med björk på delar av sträckan.

Öppna utblickar finns på flera ställen över Klingerfjärden samt över det öppna odlingslandskapet.



Figur 31. Smal gångbana längs ena sidan av vägrummet.



Figur 32. Solitärträd av tall utgör ett karaktärsskapande element i området.



Figur 33. Utblick över Klingerfjärden i förlängningen av Nya Söråkersgatan.



Figur 34. Trädallé med skogsek.



Figur 35. Villabebyggelse med äldre hus blandat med modernare bebyggelse.

2.7 Bristanalys

Centrumvägen har i dagsläget brister när det gäller trafiksäkerheten framförallt för de oskyddade trafikanterna. Genom centrala Söråker finns endast en mycket smal gångbana på vardera sidan av vägen. Längre österut finns en smal gångbana endast på den södra sida av vägen. På flera ställen har häckar växt ut över gångbanan, vilket gör att bredden i praktiken är ännu smalare. Eftersom körfälten också är smala så innebär det att motorfordonstrafiken passerar nära gång- och cykeltrafikanterna, vilket leder till otrygghet. Problemen förstärks av att det är mycket tung trafik längs Centrumvägen (väg 684) med bland annat genomfartstrafik av timmertransporter samt att hastigheterna upplevs som höga.

Befintliga övergångsställen saknar nedsänkt kantsten, vilket innebär att de inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar.

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.



Fig. 36. Vägrummet i anslutning till Söråker centrum upplevs som otydligt, odefinierat och svårorienterat.



Fig. 37. Befintliga övergångsställen är otydligt markerade, vilket leder till osäkerhet hos både gång- cykeltrafikanter och bilster, vilket kan leda till incidenter eller olyckor.

2.8 Känslighet och potential

2.8.1 Känslighet

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 och vid Strandviks såg. 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.

2.8.2 Potential

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 kan bidra till att mildra vägens effekter på omgivningen samt till att förbättra hastighetsefterlevnaden.

3 Gestaltungsprinciper

3.1 Övergripande gestaltungs mål

Den övergripande målsättningen för gestaltningen av Centrumvägen är att skapa ett vägrum med en stadsmässig karaktär. Gestaltningen ska bidra till att skapa en trafikmiljö som upplevs som tydlig, trygg och tillgänglig för alla trafikanter och där vägens barriäreffekter minimeras. Ambitionen är att skapa ett mer sammanhållet och väldefinierat vägrum som ansluter till den småskaliga bebyggelsen i Söråker.

3.2 Gaturummets utformning

Ny gång- och cykelväg längs Centrumvägen anordnas längs hela sträckan genom centrala Söråker från Söråkersgatan till strax före Gottfridsbergsvägen, en sträcka på ca 1,5 km.

På den större delen av sträckan förläggs gång- och cykelvägen på vägens södra sida. Den sista delen av sträckan mellan km 1/370 - 1/500 förläggs gång- och cykelbanan längs den norra sidan av vägen. Trottoaren på södra sidan blir kvar, vilket innebär att oskyddade trafikanter kan röra sig på båda sidorna av vägen.

På den första delen av sträckan, km 0/000 - 0/380, mellan Söråkersgatan och ny planerad cirkulationsplats vid Folketshusvägen utförs gång- och cykelbanan separerad från vägbanan

med en gröngrjord skiljeremsa. På resterande delen av sträckan, mellan km 0/380 - 1/500, utförs gång- och cykelbanan kantstenseparerad.

Bredden på gång- och cykelvägen är 3 m fram till km 0/440, strax före Platåvägen där bredden minskar till 2,5 m.

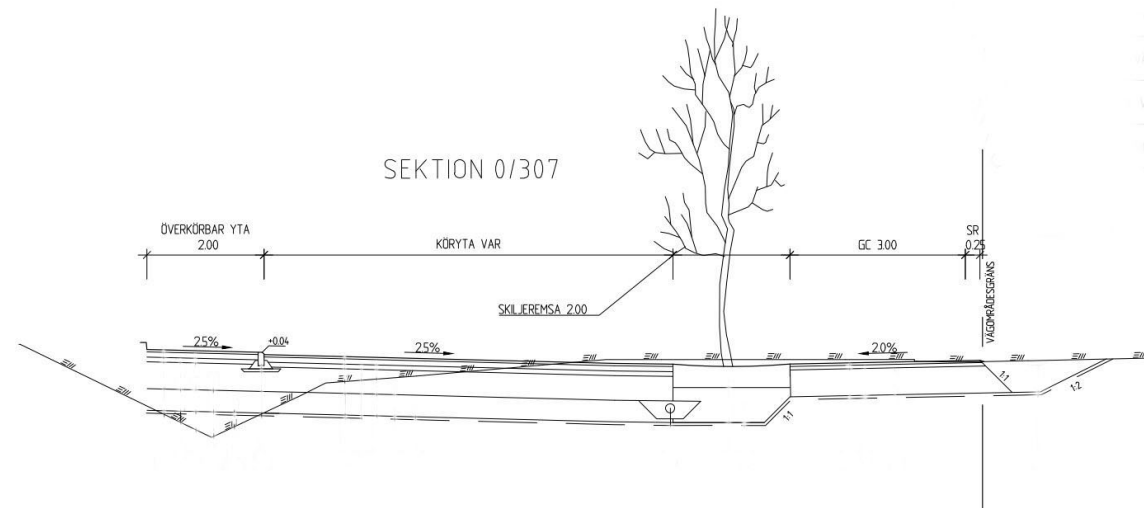
Bredden 2,5 m hålls mellan km 0/440 - 1/100. Från km 1/100 - 1/500 hålls bredden 3 m. Blandtrafik föreslås på gång- och cykelbana. Det vill säga att gång- och cykeltrafikanter inte separeras med målad linje.

På de sträckor där gångbanan utförs med 3 m bredd justeras befintlig väg så att den nya vägbredden blir 6 m.

Förbi anslutningsvägar föreslås gång- och cykelvägen sänkas till befintlig väg och förses med passagemålning, en rad smågatsten samt kontrasterande markmaterial.

Nya Söråkersgatan målas som övergångsställe.

En cirkulationsplats planeras i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen för ökad trafiksäkerhet. Cirkulationen är dimensionerad för boggiebuss och är utformad med en delvis överkörningsbar yta för större fordon.



Figur 38. Normalsektion grön skiljeremsa väg mellan väg och gång- och cykelväg i anslutning till cirkulationsplats.

Passager föreslås i närhet av busshållplatser och vid speciella målpunkter där behov finns enligt analys av fotgängare inom utredningsområdet.

3.2.1 Cirkulationsplats

Utformningen av cirkulationsplatsen inklusive rondellytan, refuger och passager syftar till att skapa en trafiksäker, tillgänglig och trygg trafiklösning. Gestaltningen ska bidra till att skapa en stadsmässig karaktär och ett tydligt landmärke i centrala Söråker. En god överblickbarhet och orienterbarhet eftersträvas, vilket är viktigt inte minst ur ett barnperspektiv. Rondellen föreslås få en grön utformning samtidigt som en god genomsiktighet uppnås.

Konstärllig utsmyckning i rondellytan kan också bli aktuell till exempel i form av corténband med någon form av utskuret mönster och effektbelysning.

Idéskiss

Rondellytan föreslås utföras lätt upphöjd, ca 10 %, samt förses med en kantsten som avskiljer den inre delen från den överkörningsbara delen.

Den inre rondellytan har en innerdiameter på 10 m samt en överkörningsbar del på 2 m. Överkörningsbar del föreslås utföras med storgatsten i ljus granit som läggs cirkulärt i halvförband.

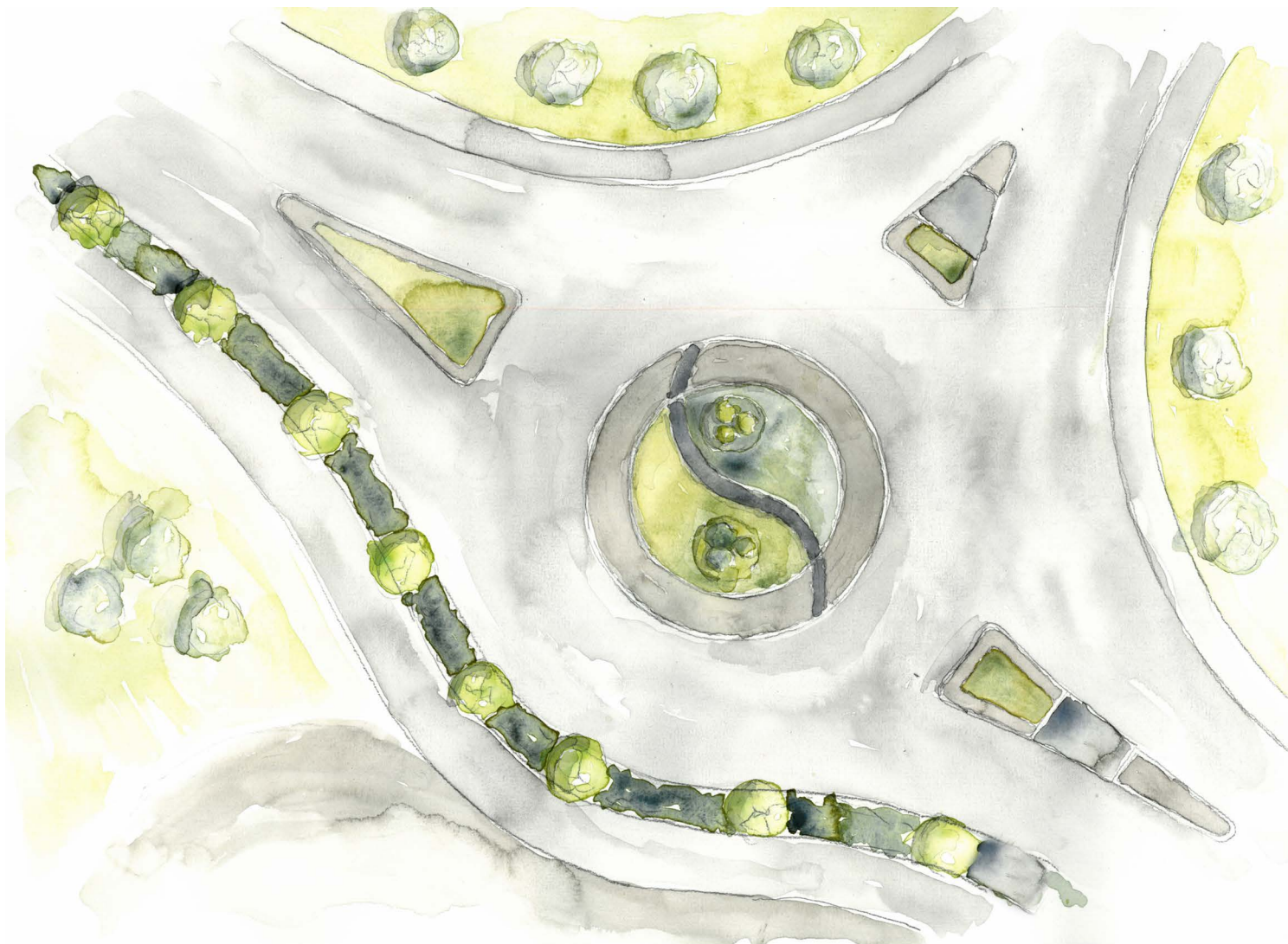
Refugytorn i anslutning till cirkulationsplatsens ben utformas med en fris av storgatsten av ljus granit 2-3 rader närmast samt sedumytorn innanför.

Rondellytan ges en enkel utformning med större fält med låga vegetationsmattor med olika arter som kontrasterar mot varandra. Vegetationsmattorna avgränsas av en fris med fyra rader storgatsten i svart granit (diabas).

Vegetationsmattorna kompletteras med två mindre, cirkelformade fält, med lägre buskplanteringar samt uppstickare av solitärbuskar.



Figur 39. Idéskiss utformning av rondellyta, refugytorn och grönremsa. Principsektion.



Figur 40. Idéskiss utformning av rondellyta, refugytor och grönremsa. Planskiss.

3.2.2 Gång- och cykelbana km 0/000 - 0/380

Skiljeremsa mellan gång- och cykelbana och vägen utförs som en öppen vegetationsklädd grönremsa på sträckan mellan km 0/000 - 0/380. Skiljeremsan anläggs utan avgränsande kantsten. Därigenom möjliggörs omhändertagande av vägdagvatten i grönremsan. Plantering av lägre träd samt underplantering med lägre buskar föreslås längs hela sträckan med skiljeremsa.

Träd- och buskplanteringar i grönremsan bidrar till rening och fördröjning av dagvattnet.

Samtidigt bidrar trädraderna till att skapa en stadsmässig karaktär, bättre rumslighet i vägrummet samt ett mer sammanhållet intryck. Träd- och buskvegetationen förbättrar också trygghetsupplevelsen och tillför upplevelsevärden och biologiska värden i stadslandskapet.

Växtbäddsupbyggnaden i grönremsan föreslås utföras med växtjord Jord B för torra förhållanden för att säkerställa funktionen för dagvattenhantering samtidigt som träd- och buskplantering i grönremsan möjliggörs. Undre växtjord utförs med skelettjord för att skapa tillräcklig mängd växttillgänglig jordvolym.

Dräneringsledning läggs i botten på växtbädden och ansluts till kupolsilsbrunnar som tar hand om överskottsvatten vid höga flöden.



Figur 41. Illustrerad sektion grön skiljeremsa väg mellan väg och gång- och cykelväg.

3.2.3. Passager och korsande anslutningsvägar

Gång- och cykelpassager föreslås i närheten av busshållplatser och vid speciella målpunkter där behov finns enligt den analys av fotgängares rörelsemönster som utförts inom utredningsområdet.

Passagera i anslutning till cirkulationsplatsen, Daliagatan samt Nya Söråkersgatan utförs med målning för övergångsställe. Passager vid Daliagatan och Söråkersgatan utförs även upphöjda. Passagera vid cirkulationsplatsen samt vid Nya Söråkersgatan samt vid km 1/365 förses även med refug.

Samtliga passager föreslås utföras med asfalt med kontrasterande kulör i syfte att uppnå en förbättrad tydlighet, dämpa hastigheten och förbättra trafiksäkerheten. Förslagsvis används en röd kulör som ger en tydlig kontrast. En god tydlighet är särskilt viktigt i anslutning till cirkulationen där trafikmiljön kan vara svår att tolka i synnerhet för barn och människor med funktionsvariation.

Vid målade övergångsställen ska kontrastmarkeringar, varningsytor och ledytor utföras enligt VGU. Varnings- och kontrastmarkeringar kan utföras med vita kupolplattor och ledstråk med sinusplattor.

3.2.4. Sidoområde/slänter

Slänter utformas generellt med släntlutning 1:3 längs hela sträckan. Släntlutningen anpassas lokalt i anslutning till befintliga träd i syfte att undvika överfyllning och ingrepp i trädens rotzon.

I grönytor mellan cirkulationsplats och ny bebyggelse föreslås slänterna modelleras ihop med grönytorna med flacka släntlutningar. Slänter utförs med jordbeklädnad och grässådd med en artsammansättning som är anpassad till aktuell växtzon och den lokala floran..

3.3 Utrustning

3.3.1 Sittplatser

Sittplatser föreslås ordnas längs gång- och cykelvägen på den östra sidan av cirkulationsplatsen. Sittplatserna förläggs på den södra sidan av grönremsan mot den nya bebyggelsen. Platserna anpassas så att de får stöd av befintlig vegetation och placeras i lägen som möjliggör utblickar över Klingerfjärden. En sittplats kan även anordnas vid sträckans början i anslutning till Nya Söråkersgatan. Förslagsvis anordnas 3-5 platser totalt med plats för soffor.

Soffor föreslås ha en enkel klassisk utformning som ansluter till småstadskarakteren i Söråker. En dubbelsidig soffa föreslås som möjliggör utblickar både mot vägrummet norrut och mot anslutande bostadsområden och Klingerfjärden söderut.

Soffor föreslås utföras i värmebehandlat trä som kräver lite underhåll och ger en vacker trärens yta. Stativ föreslås utföras pulverlackerade i kulör svart RAL 9005.

Markytor i anslutning till sittplatser föreslås beläggas marksten i ljus terracottakulör.



Figur 42. Exempel på dubbelsidig soffa

3.3.2 Belysning

Ny funktionsbelysning anordnas längs hela sträckan. Belysningen förläggs på den södra sidan av Centrumvägen. Längs den första delen av sträckan förläggs belysningen mellan träden i grönremsan. Här förses stolparna med dubbla armar med armaturer för belysning av gång- och cykelbana och vägbana på samma stolpe.

Stolphöjder blir ca 8 m för vägbelysning och arm på ca 5 m höjd för belysning av gång- och cykelbana.

Val av belysningsstolpar och armaturer ska utgå från den småskaliga karaktären i Söråker och bidra till att ge vägrummet en mer stadsmässig karaktär. En enkel och tidlös design eftersträvas som smälter väl in i omgivningen. På sträckan km 0/000 - 0/380 där gång- och cykelbanan är separerad med en grön skiljeremsa ska stolpar utföras med dubbelarm. Arm ut mot vägbana ska vara 1,5 m och in mot gång- och cykelvägen 1 m. En konisk stolpe förordas. Kulör på stolpar med dubbelarm föreslås vara svart RAL 9005.

Utöver funktionsbelysning längs vägen kan även effektbelysning av rondellytan utgöra ett värdefullt komplement. En genomtänkt effektbelysning kan bidra till att skapa en tydligare ledning av motorfordonstrafikanterna genom cirkulationen. Rondellytan kan till exempel belysas med pollarbelysning som accentuerar formen eller belysas med strålkastare placerad på högstolpe vid sidan av cirkulationsplatsen.

Vid eventuell konstnärlig utsmyckning av rondellytan, till exempel cortenstålsband med utskuret mönster, kan LED-listor användas för belysning. Effektbelysningen får mönstret att framträda på ett bra sätt i mörkret.

3.4 Vegetation

3.4.1 Befintlig vegetation

Befintlig vegetation ska ses som en resurs i projektet och ska i så stor utsträckning som möjligt tas tillvara. Av särskild vikt är att ta hänsyn till de befintliga trädrader, trädgrupper och vegetationsridåer längs vägen som bidrar till att skapa rumslighet längs sträckan, liksom solitärträd som utgör karaktärskapande element. På större delen av sträckan är det möjligt att bevara befintlig trädvegetation i anslutning till vägområdet med mindre anpassningar, till exempel genom att lokalt anpassa släntlutningen.

På en del av vägsträckan från ca km 0/700 – 0/900 är det trångt om utrymme i vägrummet och ett markintrång på befintliga villatomter blir nödvändigt. Det innebär att det blir en stor påverkan på befintliga häckar och trädridåer som är viktiga för gaturummets rumslighet.

Mellan km 0/910 – 0/950 finns en allé med 5 st skogsekar som omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. Det finns en risk att trädens rotzon kommer att påverkas av schaktarbeten för gång- cykelvägen. Det finns även risk för skador på trädens stammar och kronor. Träden bedöms möjliga att bevara förutsatt att adekvata skyddsåtgärder vidtas.

Rotkartering utförs av träden i allén innan schaktarbeten inom trädens rotzon påbörjas för att säkerställa rötternas utbredning. Om rotkarteringen visar förekomst av rötter inom område för schakt ska rotvänlig schakt med vakuumschakt föreskrivas.

Samtliga befintliga träd längs sträckan inom eller i nära anslutning till arbetsområdet ska skyddas. Träden ska skyddas under hela byggprocessen och åtgärder för skydd av trädens stammar, kronor och rotzon tas fram och beskrivs i projekteringsarbetet.

3.4.2. Ny vegetation

Växtmaterial ska generellt bestå av robusta, lättskötta och härdiga arter för aktuell växtzon. Företrädesvis bör arter som förekommer eller har en anknytning till området användas. Träd och buskar med vacker blomning eller höstfärger som bidrar till att tillföra upplevelsevärden prioriteras. Bärande träd tillför också prydnadsvärden samtidigt som de bidrar till biologisk mångfald till exempel för fågellivet.

Planteringar i grönremsan mellan väg och gång- och cykelväg föreslås utföras med lägre och smalkroniga träd som ansluter till den småskaliga bebyggelsestrukturen och trädgårdskaraktären i Söråker. Mindre träd passar också bra in i det relativt smala vägrummet. Några exempel på lägre träd är *Malus baccata columnaris* - pelarbärapel, *Sorbus decora* - amerikansk rönn, *Sorbus*

aucuparia `Fastigiata` - pelarrönn, *Sorbus thuringiaca* `Fastigiata` - rundoxel. Underplanteringar i grönremsan föreslås utgöras av lägre robusta buskar till exempel *Spirea betulifolia* `Tor` - björkspirea.

Planteringar i rondellyta föreslås bestå av större fält med låga, tåliga vegetationsmattor med sedum och grönländsfingerört, vars olika karaktärer kontrasterar mot varandra. Vegetationsmattorna kompletteras med två mindre, cirkelformade fält med lägre buskplanteringar samt uppstickare av högre solitärbuskar.

Förslag på lägre buskar till exempel *Spirea betulifolia* `Tor` - björkspirea, *Aronia melanocarpa* `Hugin` - liten svartaronia och *Lonicera caerulea* var. *kamtschatica* ANJA E - blåbärstry. Förslag på högre solitärbuskar till exempel *Amalanchier alnifolia* `Obelisk` - bärhäggmispel och *Viburnum opulus* `Strömsund` - snöbollsbuske.

Plantering av trädrader föreslås även i anslutning till centrumområdet i grönremsan mellan parkeringen och vägen och i anslutning till cirkulationsplatsen. Syftet med dessa trädplanteringar är dels att förbättra rumsligheten och tydliggöra vägrummet samt minska det storskaliga intrycket i området. Träden utgör även en kompensation för de träd som försvinner på grund av väganläggningens markintrång.

4. Fortsatt arbete och genomförande

Gestaltningssprogrammet och landskapsanalysen från vägplanskedet utgör ett viktigt underlag för den fortsatta detaljprojekteringen i bygghandlingsskedet. De framtagna gestaltningsprinciperna och målbilderna ska inarbetas i bygghandlingen.

Viktiga delar att studera vidare i det fortsatta arbetet:

- Hur skydd av befintliga träd ska utformas i detalj utreds vidare och beskrivs i teknisk beskrivning. Skydd för trädens kronor, stammar och rotzon ska beskrivas.
- Gestaltning av cirkulationsplatsen inklusive rondellyta och refugytor detaljstuderas i det fortsatta arbetet med utgångspunkt i gestaltningssprogrammets målbilder. Arbetet ska ske i nära dialog med Timrå kommun.
- Utformning av grönremsa med avseende på växtbäddsuppbyggnad, dagvattenhantering och artval detaljstuderas i projekteringen med utgångspunkt i gestaltningssprogrammets intentioner.

5. Källor

Skriftliga källor:

- Landskapskaraktärsanalys för Västernorrland, TRV 2015:159, ISBN : 978-91-7467-822-2
- Åtgärdsvalsstudie Söråker-Tynderö/Åstön, TRV 2017/76097
- Förstudie Söråker centrumförnyelse, Sweco 2013.
- Fördjupad översiktsplan för Söråker-Torsboda logistikcenter, Timrå kommun 2013.
- Fördjupad översiktsplan Söråker Strandstaden, Timrå kommun 1997.
- Sundsvalls museum, <https://digitaltmuseum.se/021015735866/tradgardsskolan-i-soraker-1932-1966-disponerade-ett-stort-markomrade-av>

Övriga källor:

- Bilder är om inget annat anges tagna av Sweco.
- Kartor i dokumentet är framställda av Sweco med underlag från Lantmäteriet, Geodata-samverkan.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se