

SAMRÅDSHANDLING

Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Planbeskrivning, Vägplan: 2022-06-23

Handlingsnummer: 7C07PB01



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Centrumåtgärder Söråker, väg 684

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-06-23

Ärendenummer: TRV 2021/33730

Kontaktperson: Jörgen Stjärne, Trafikverket

Foto: Sweco, om inget annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning.....	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1.	Planläggningsprocessen.....	7
2.2.	Bakgrund.....	7
2.3.	Brister och behov som utgör motiv till projektet.....	8
2.4.	Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt.....	9
2.5.	Nationella transportpolitiska mål, ändamål och projektmål	11
3	Miljöbeskrivning.....	12
3.1.	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	12
3.2.	Miljöbeskrivningens metod och avgränsning	12
4	Förutsättningar	13
4.1.	Vägens funktion och standard	13
4.2.	Trafik och användargrupper.....	14
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	20
4.4.	Landskap	23
4.5.	Miljö och hälsa	25
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	32
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	36
5.1.	Val av lokalisering	36
5.2.	Val av utformning	37
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	44
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	44
6.1.	Trafik och användargrupper.....	44
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	47
6.3.	Miljö och hälsa	47
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	50
6.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	50
6.6.	Påverkan under byggnadstiden.....	51
7	Samlad bedömning	52
7.1.	Uppfyllelse av projektmålen och de transportpolitiska målen	52
7.2.	Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen.....	54
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	55
8.1.	Allmänna hänsynsreglerna.....	55

8.2.	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.....	56
8.3.	Miljö kvalitetsnormer	56
9	Markanspråk och pågående markanvändning	57
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	57
10	Fortsatt arbete	59
10.1.	Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera	59
11	Genomförande och finansiering	59
11.1.	Formell hantering	59
11.2.	Kommunala planer	60
11.3.	Genomförande	61
11.4.	Finansiering	62
12	Underlagsmaterial och källor	63

1 Sammanfattning

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

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

De projektmål som eftersträvas är följande:

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

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

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

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

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.

Söråkersbäcken är kulverterad längs en del av Centrumvägens norra sida, och går även i öppet dike i närheten av vägområdet. Åtgärder kan komma att krävas för bäckens kulverterade del, vilket i sådant fall innebär att vattenverksamhet utförs. Bäcken omfattas delvis av strandskyddet.

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

För projektet finns ett klimatreducerande mål uppsatt. Lösningar som kan minimera klimatutsläppen under byggskedet har tagits fram och presenteras i handlingen. De lösningar som hittills beslutats att genomföras leder till minskad klimatpåverkan på ca 59,78 ton koldioxid, det vill säga 20 %. En total klimatbesparing på ca 32 % är möjlig om åtgärder under entreprenadskedet också utförs.

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

Ett flertal detaljplaner kommer påverkas av planförslaget och samordning gällande detta sker med Timrå kommun. Intrången i detta skede bedöms medföra något större avvikelse vilket gör att detaljplaner skulle behöva ändras, samt marginella intrång som kan anses vara mindre avvikelse mot detaljplan och som inte medför att planer behöver ändras. Fortsatt utredning angående intrång kommer att ske och redovisas mer ingående i granskningshandling. Planförslagets åtgärder kommer att innebära intrång på fastigheter. Samråd med fastighetsägare sker löpande i vägplanprocessen.

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.

Projektkostnaden bedöms uppgå till ca 30 miljoner kr.

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

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

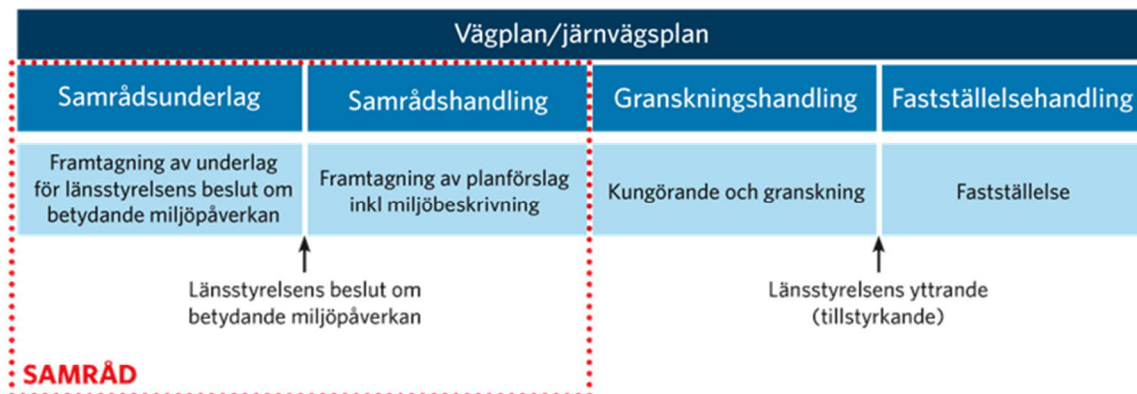
2.1. Planläggningsprocessen

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

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

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

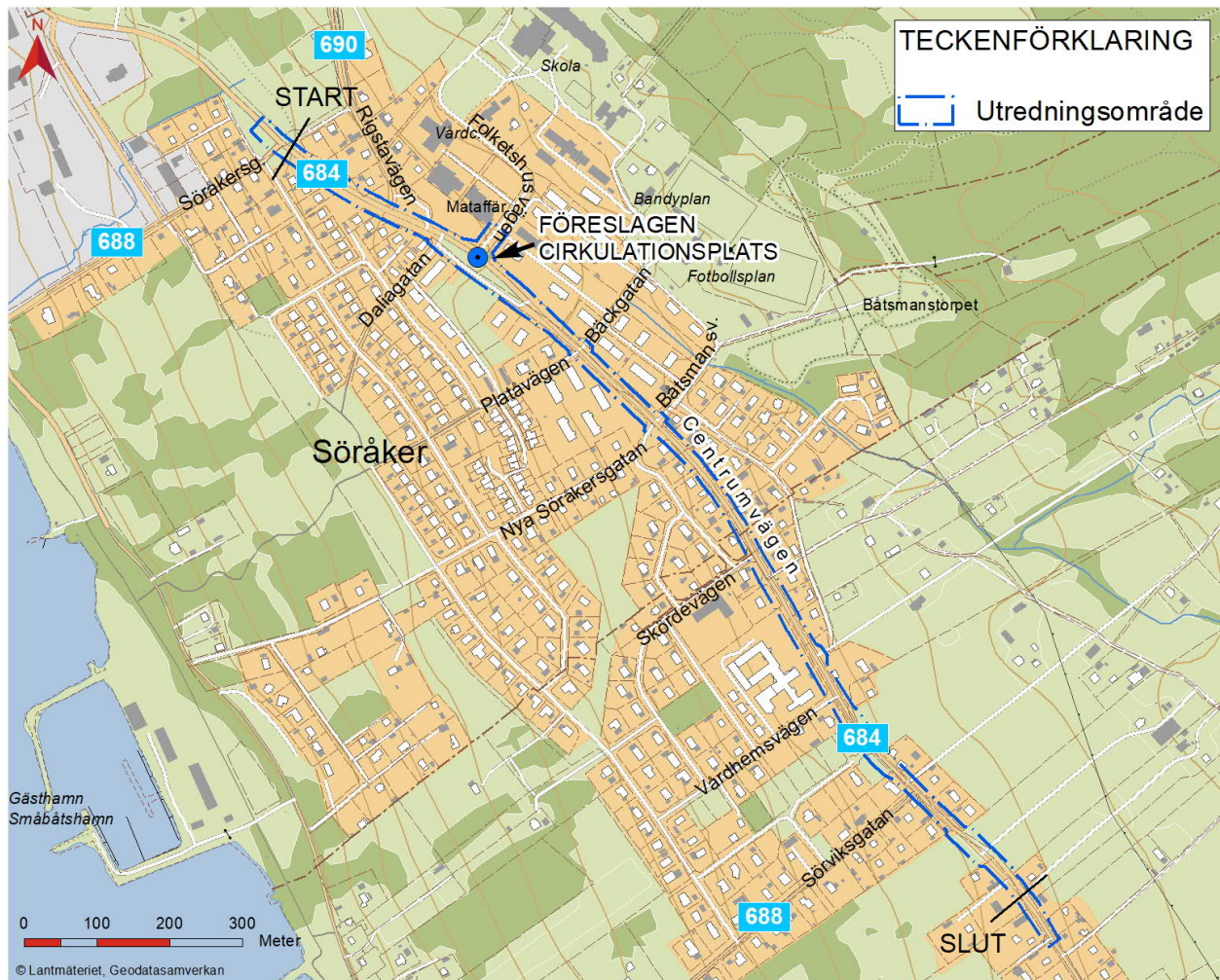


Figur 1. Planprocessen för typfall 2 (vägplan som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan).

2.2. Bakgrund

Söråker ligger i Timrå kommun, Västernorrlands län. Timrå kommun vill utveckla Söråkers tätort och öka dess attraktivitet, samt stärka besöksnäringen i Tynderö-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. Även en cirkulationsplats ska föreslås i korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen.

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



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

2.3. Brister och behov som utgör motiv till projektet

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

2.4. Tidigare utredningar samt parallella utredningar och projekt

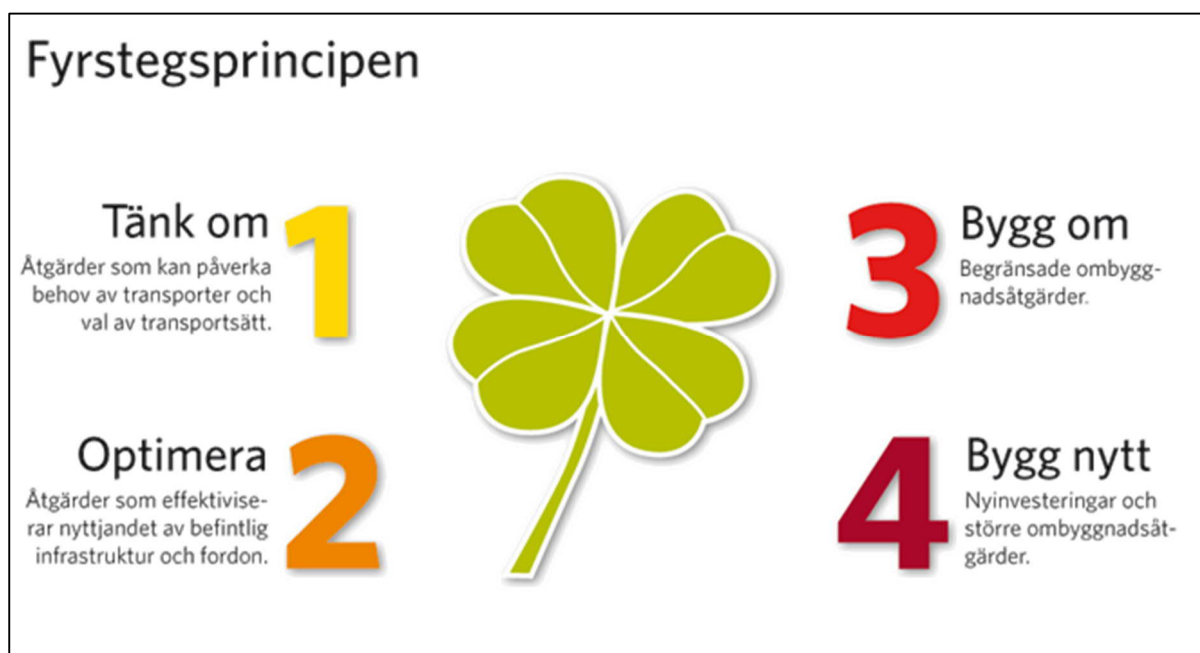
2.4.1. Åtgärdssvalstudie och förstudie

Nedanstående utredningar utgör grund för projektet:

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

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

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



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

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

ÅVS:en för det här projektet innefattar åtgärder för steg 3-4 som innebär framtagande av vägplan med Trafikverket som huvudaktör och Timrå kommun som medaktör. De förbättringar som föreslås 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 direktutfarer till Centrumvägen genom att samla dem till färre antal och bygga ersättningsvägar. Andra åtgärder som föreslås i ÅVS:en innebär att se över bredden på Centrumvägen och öka bredden i kritiska partier samt att utföra kurvvrätningar och säkra sidoområden.

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

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

2.4.2. Angränsande projekt

Timrå kommun antog 2021-12-07 ändring av byggnadsplan, akt 22-HÅS-1090, för bostadsområde. Området ligger intill Tjernstigen och Daliagatan, se figur 4. Avsikten med den nya detaljplanen är för en planerad bostadsutveckling. Kommunen och Trafikverket har en pågående dialog om planerade åtgärder i området. Under närtid planerar Timråbo att uppföra två flerbostadshus inom ytan söder om Centrumvägen, mellan Daliagatan och Platåvägen. Husen kommer att rymma 54 lägenheter och vara anpassade till personer i åldern 55+.



Figur 4. Yta för Timråbos uppförande av två flerbostadshus samt utfart vid Centrumvägen 23.

2.4.3. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller

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

2.5. Nationella transportpolitiska mål, ändamål och projektmål

2.5.1. Nationella transportpolitiska mål

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

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

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

2.5.2. Ändamål och projektmål

Ändamål

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

Projektmål

Följande projektmål har preciserats för projektet:

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

3 Miljöbeskrivning

3.1. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

3.2. Miljöbeskrivningens metod och avgränsning

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

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

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

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

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

3.2.1. Geografisk avgränsning

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

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

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

Utrednings- och influensområde

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

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

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

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

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

Vägbredden längs den aktuella sträckan är varierande. Från korsning Centrumvägen/Sörviksgatan fram till Båtsmansvägen varierar vägbredden mellan 6,5-8,0 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. Gångbanan är separerad från vägtrafiken med kantstöd. På norra sidan av Centrumvägen finns en gångbana på sträckan mellan busslingen vid Rigstavägen och Båtsmansvägen, totalt cirka 420 m. Gångbanan har en bredd på cirka 1,6 m och är separerad från vägtrafiken med kantsten.

4.1.1. Vägtekniska förutsättningar

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

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

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

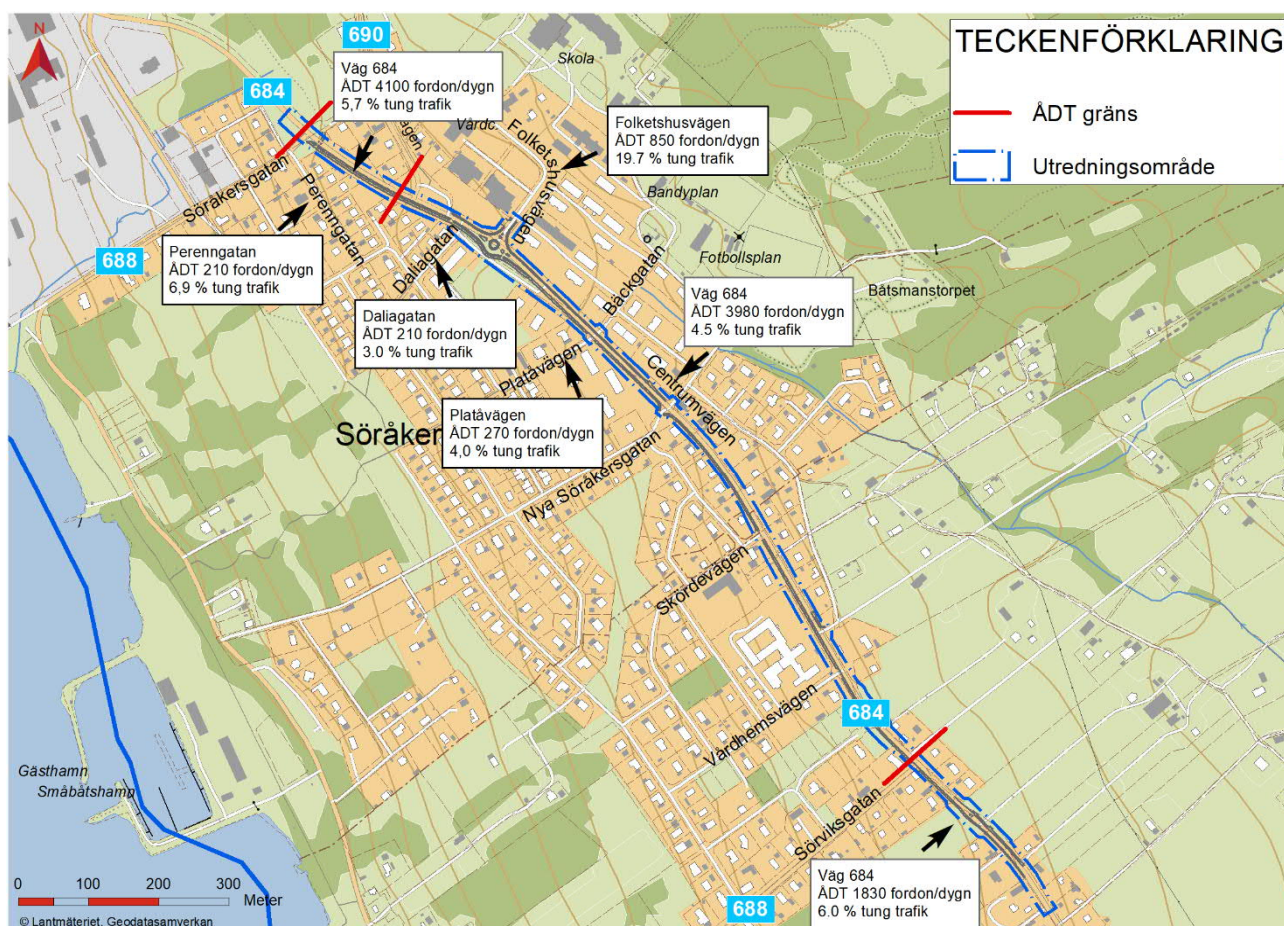
Inventering av tjälskador har utförts vid två tillfällen (under tjällossningsperiod 2021 samt under tjällossningsperiod 2022). Vid inventeringen 2021 kunde inga tjälskador identifieras, vilket antas bero på att inga tjälprickor hunnit uppkomma efter beläggningsbytet som genomfördes år 2020. I och med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

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

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafikflöden och hastigheter i dagsläget

Trafikflödena, mätt som årsmedeldygnstrafik (ÅDT), varierar utmed Centrumvägen med de högsta flödena i väst. Se figur 5 för uppgift om trafikflöden utmed Centrumvägen och närliggande gator. Trafiksiffrorna är omräknade till 2017 års siffror.



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

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

4.2.2. Trafikprognos

En trafikprognos har tagits fram för den framtida trafiken år 2040. Beräkningar har utförts med Trafikverkets trafikuppräkningsstal. Från väst till öst beräknas Centrumvägen få trafiksiffror om ca 4 700, 4 600 samt 2 100 fordon per dygn, med andel tung trafik om ca 6 %, ca 5 % samt ca 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, förutsatt att inga stängningar eller större påverkansåtgärder görs.

4.2.3. Trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Tabell 2. Antal cyklister och mopedister utmed Centrumvägen

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

4.2.4. Kollektivtrafik

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

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

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

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



Figur 11. Befintliga busshållplatser längst med Centrumvägen.

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

Tabell 3. Statistik erhållen av Din tur i maj 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 12 som illustrerar platser där olyckor skett. Samtliga olyckor har benämnts som "lindriga" eller "måttliga" när det gäller svårighetsgrad. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.



Figur 12. Lokalisering av olyckor enligt STRADA.

4.2.6. Barnperspektiv

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

En barnkonsekvensanalys har tagits fram under våren 2022. Metoden för barnkonsekvensanalysen utgår från Barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalys samt Trafikverkets "Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplanering", publikation 2005:37. Processen följer stegen 1. Förstå situationen, 2. Inventering, 3. Beskrivning, 4. Konsekvensanalys och 5. Prövning av barnets bästa (och eventuellt Steg 6 Utvärdering). För att säkerställa att barnets bästa tillgodoses ska en prövning göras inför varje beslut som berör barn. Här har barnombudsmannens rekommenderade metod för prövning av barnets bästa använts.

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

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Befintlig bebyggelse, målpunkter och verksamheter

Söråker är en tätort i den norra delen av Timrå kommun. I Söråker bor 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.

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

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

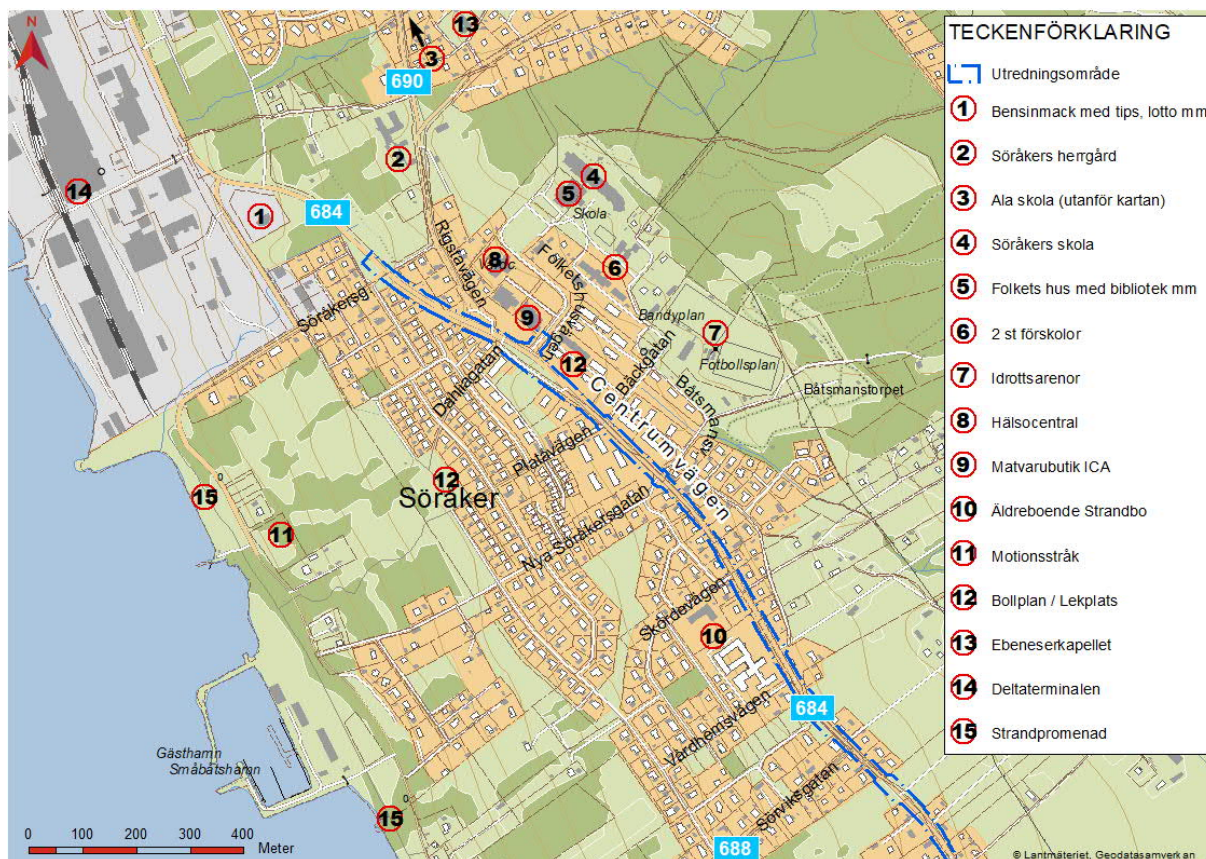
Flest målpunkter finns kring Centrumvägen/Folketshusvägen. Här finns ICA Nära med tillhörande parkering. I nära anslutning till butiken ligger en hälso- och vårdcentral med tandläkare och pastorsexpedition i samma byggnad. Vidare längs Folketshusvägen finns Söråker Folkets hus med bibliotek och restaurang.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

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

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

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

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



Figur 13. Målpunkterna inom (samt ett antal viktigare målpunkter i anslutning utanför) utredningsområdet.

4.3.2. Kommunala planer

Översiktsplan

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

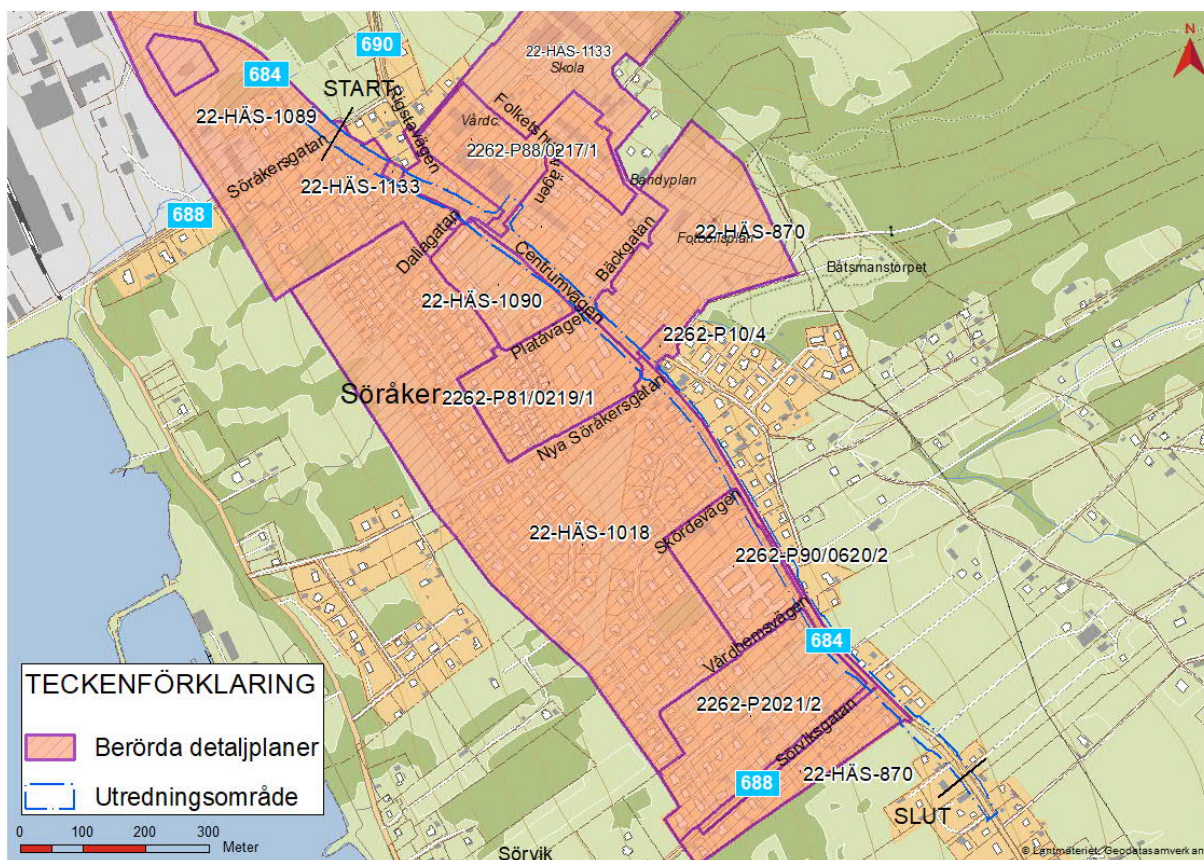
Detaljplaner

Inom projektområdet finns ett flertal identifierade detaljplaner, se tabell 4 samt figur 14. Dessa detaljplaner kommer till granskningshandling att utredas hur de påverkas och hur de ska hanteras tillsammans med Timrå kommun, se även kapitel 11.2. Kommunala planer.

Tabell 4. Planer inom utredningsområdet

Plantyp	Namn	Aktnr.	Datum
Byggnadsplan	Söråkers samhälle	22-HÅS-870	1961-05-18
Byggnadsplan	Del av Söråker 1:2 m.fl.	22-HÅS-1018	1970-06-05
Byggnadsplan	Söråker 5:11 m.fl. och Rigsta 21:4 m.fl	22-HÅS-1089	1971-08-06
Byggnadsplan	Fastigheten Söråker 21:1 m.fl.	22-HÅS-1090	1971-09-14
Stadsplan	Söråker 22:1, 30:1 m.fl.	22-HÅS-1133	1973-07-12
Stadsplan	Söråker 2:70 m.fl.	2262-P81/0219/1	1981-02-19
Detaljplan	Söråkers centrum (Söråker 30:40 m.fl.)	2262-P88/0217/1	1988-03-16
Detaljplan	Strandbo, Strand 5:120 m fl	2262-P90/0620/2	1991-01-24
Detaljplan	Söråker 22:7 m.fl.	2262-P97/0310/2	1997-06-13
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
Ändring av detaljplan	Ny villabebyggelse i Söråker intill Sörviksgatan	2262-P2021/2	2021-06-08
Ändring av byggnadsplan	Söråker 21:1 m.fl.	2262-P2022/1	2021-12-07

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



Figur 14. Karta med berörda detaljplaner inom utredningsområdet.

4.4. Landskap

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

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

4.4.1. Landskapsanalys

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

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

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

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

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

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

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



Figur 15. Karta med karaktärsområden.

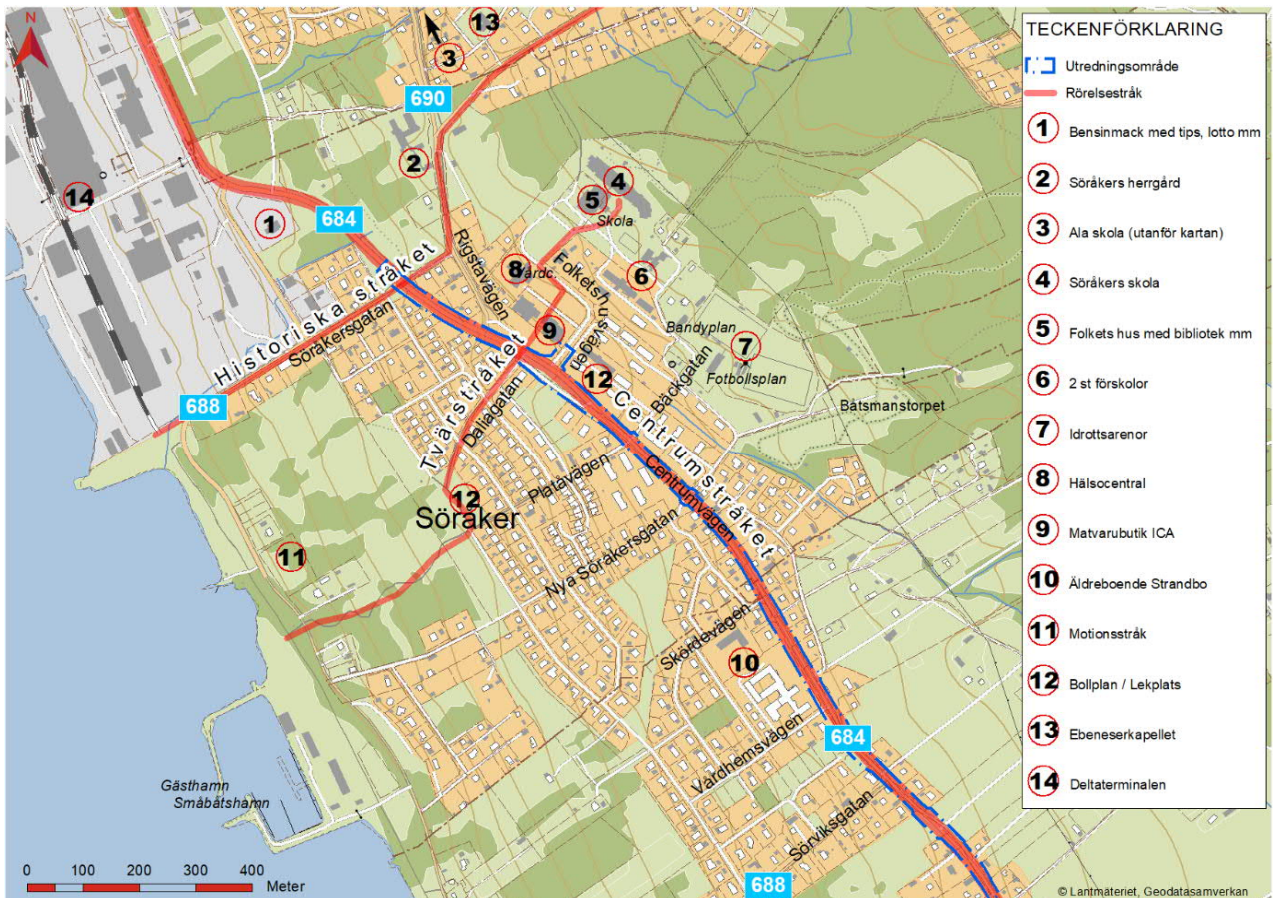
4.4.2. Rörelsestråk och barriärer

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

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

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

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



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

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Buller

Inom projektet "Nationella åtgärdsprogrammet för buller" där Trafikverket utreder bulleråtgärder längs infrastrukturer som ännu inte byggts om (se kapitel 2.4.3. Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för buller), har tidigare ett fåtal byggnader bedömts få bullernivåer överskridande åtgärdsnivåer för buller. Att en fastighet är bullerberörd innebär inte att fastigheten behöver en åtgärd då detta utvärderas först när åtgärdsnivåer överskrids. Se punkter nedanför för en specifikation av vilka ljudnivåer som krävs för att en fastighet ska definieras som bullerberörd eller som en fastighet med åtgärdsbehov. Projektet har valt att sätta prognosåret till 2028 som bedöms vara året då projektet är färdigt. Bedömningen av fastigheter med åtgärdsbehov utgår från ett schablonvärde för ljudisoleringsegenskaper på fasader. Det krävs ytterligare undersökningar för att veta hur mycket ljud respektive fasad faktiskt kan isolera, men i denna bedömning används en antagen ljudisoleringsförmåga. Bedömningen av buller utgår i denna utredning från dessa parametrar:

Bullerberörda:

- Bostäder där ekvivalent ljudnivå vid fasad är över 55 dBA.
- Uteplatser med ekvivalent ljudnivå över 55 dBA eller maximal ljudnivå över 70 dBA.

Fastigheter med åtgärdsbehov:

- Bostäder där ekvivalent ljudnivå är över 65 dBA eller där maximal ljudnivå är över 80 dBA vid fasad samt vid uteplatser. Det antas att inomhusnivåer i enlighet med åtgärdsnivåerna kan uppnås under dessa ljudnivåer utomhus.

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



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

4.5.2. Riksintressen och skyddade områden

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

Inget Natura 2000-område eller naturreservat berörs av vägplanen.

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



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

4.5.3. Naturmiljö

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

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

4.5.4. Naturresurser

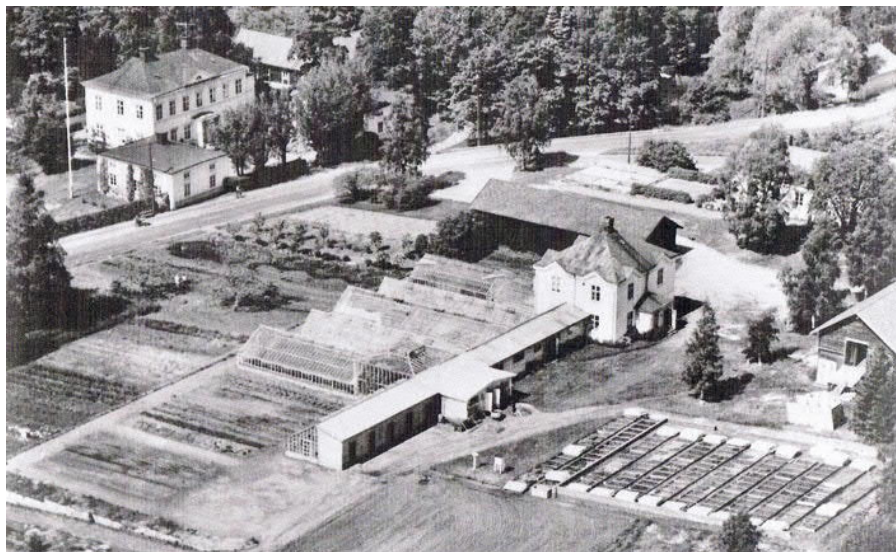
Ingen skog ligger i eller i anslutning till det berörda vägområdet. En del jordbruksmark omger den aktuella vägsträckan utöver bebyggda områden. Inga täkter berörs av planerad vägplan.

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

4.5.5. Kulturmiljö

Bebyggelsen i Söråker är blandad och visar på historiken i området, från 1800-talets jordbruksbebyggelse till flerbostadshus från mitten av 1900-talet till de moderna villorna. Flera sågverk har funnits längs Klingerfjärdens östra strand och Söråkers samhälle har växt fram kring dessa och övriga industrier. Till sågverken hörde ofta herrgårdar. Söråkers herrgård, uppförd 1853, är en av

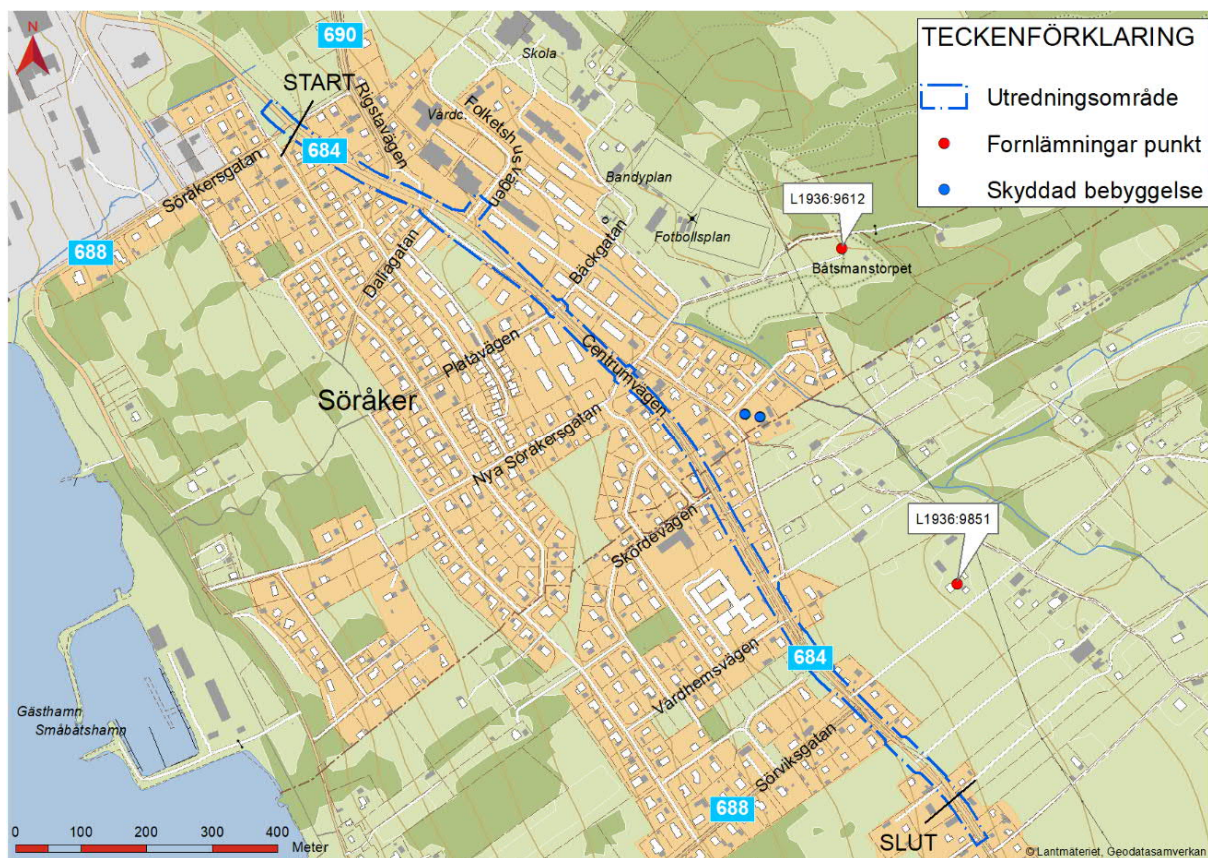
dem som finns bevarade än i dag. Under 1960-talet fanns på samma plats en trädgårdsskola, se figur 19. I dag består herrgården av hotell- och konferensverksamhet. I parken kring herrgården växer fortfarande många olika typer av ovanliga träd.



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

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

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



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

4.5.6. 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 13.

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



Figur 21. Naturreservaten som finns omkring projektet.

4.5.7. Förorenad mark

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

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

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

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

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

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

I samband med att vägtekniska provtagningar genomfördes, se kapitel 4.1.1. Vägtekniska förutsättningar, testades samtliga punkter (7 stycken) med asfaltindikatorspray. Dessa punkter visade inget spår av tjära i asfalten. För ytterligare verifiering skickades två av proven även in för labanalys, inte heller där påvisades PAH i asfalten.

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

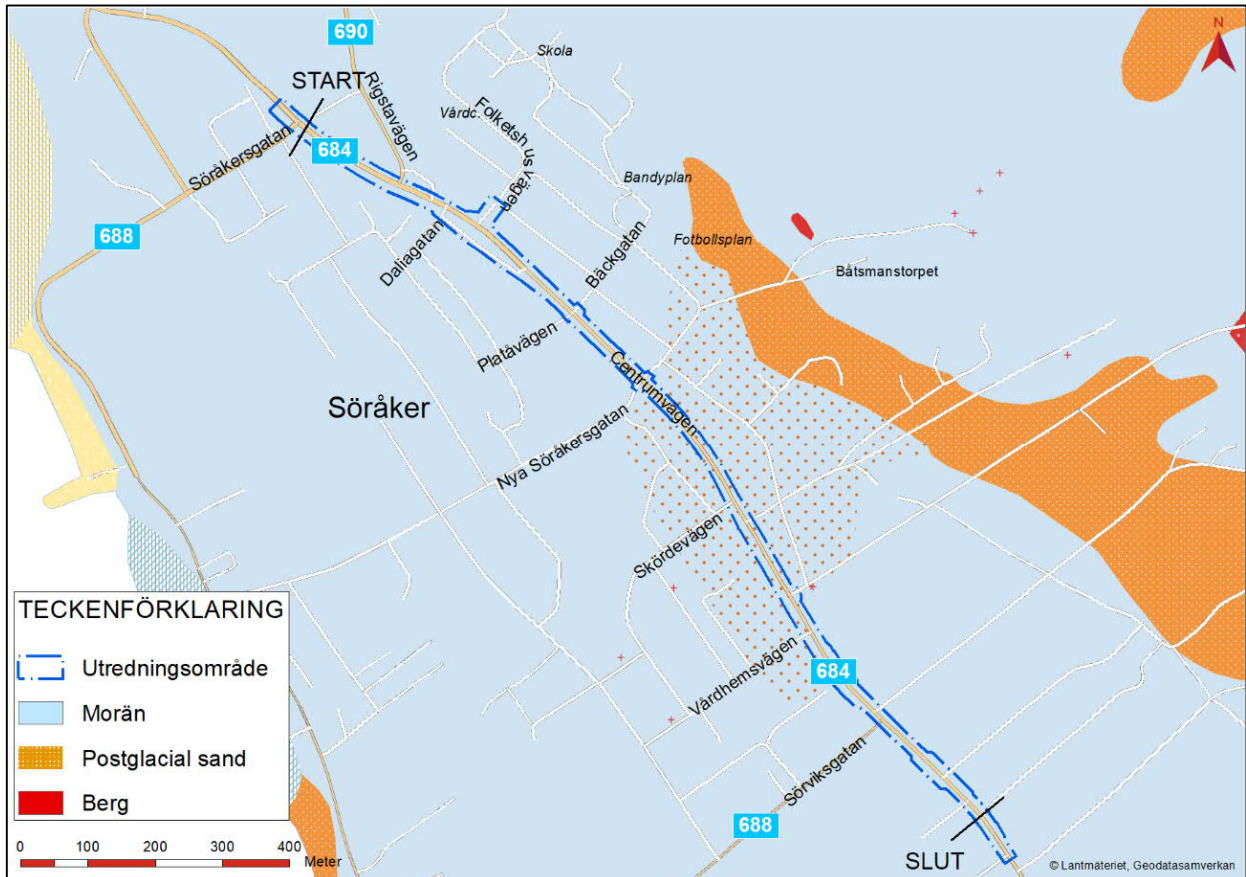
4.5.8. Klimat och risker

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

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geotekniska förhållanden

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



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

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

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

4.6.2. Geohydrologi och hydrologi

Geohydrologi

Grundvattenytan inom området har kontrollerats genom installation av fyra grundvattenrör. Enligt utförda mätningar varierar grundvattennivån mellan ca 0,5-2 m under markytan.

Grundvattenmätning bör utföras under längre tid för att visa årstidsvariation. Grundvattennivåerna förväntas variera med årstid och nederbördsförhållandena.

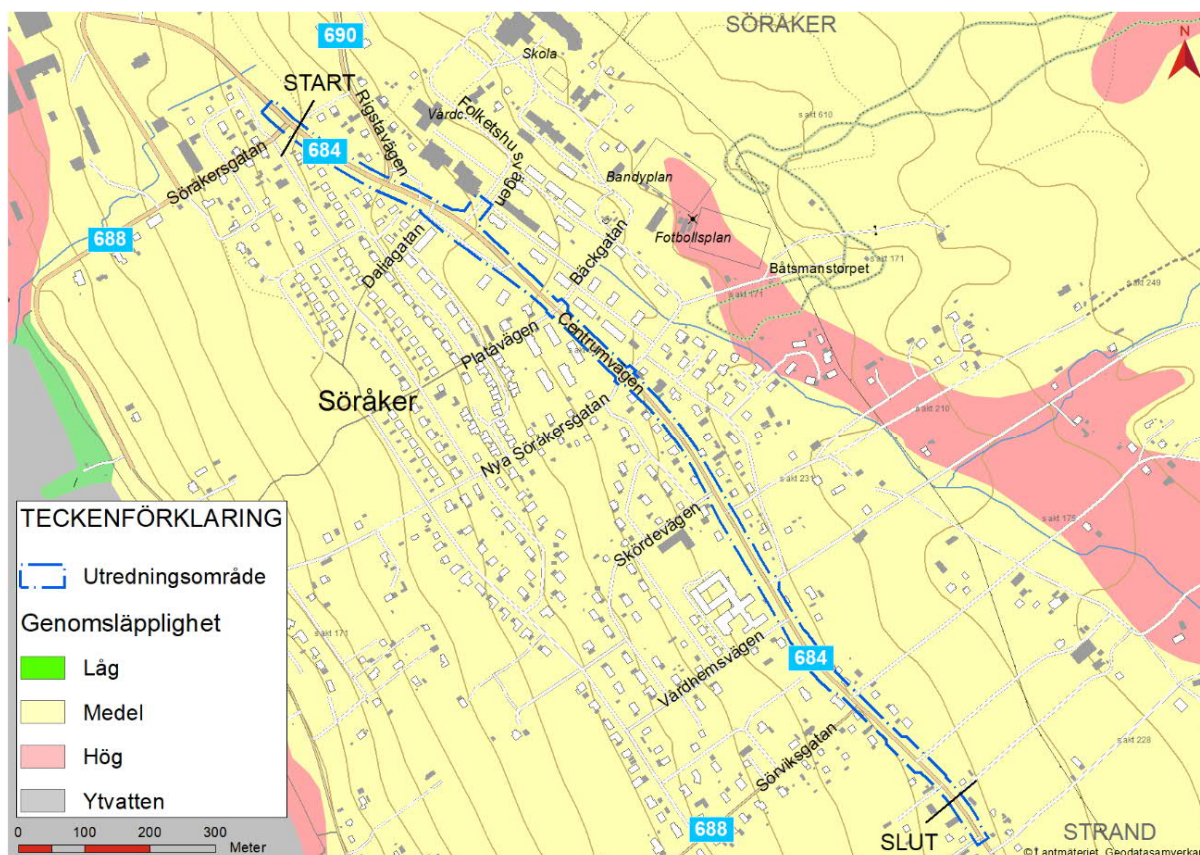
Hydrologi

Den befintliga avvattningen inom området, det vill säga vattnets naturliga väg genom landskapet, sker idag mestadels till diken, mot sidoområden 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. Centrumvägen och gångbanan avvattnas via trummor, brunnar och diken. Söråker har inget separat dagvattensystem för omhändertagande av dagvatten. Dagvatten som uppsamlas i befintliga dagvattenbrunnar, bortleds via ledning till intilliggande dike eller till spillvattenledning inom det kommunala avloppssystemet.

Parallellt med Centrumvägen rinner Söråkersbäcken via en nedgrävd kulvert. Under mars 2022 filmades kulverten och det konstaterades att dagvattenledningar ansluter mot kulverten. Det är i dagsläget inte fastställt exakt position eller på vilket djup kulverten ligger.

MSVA:s (Mitt Sverige Vatten & Avfall) ledningsunderlag för kulverten stämmer överens med inmätta positioner för tillsynsbrunnar anslutna till kulverten. Kulverten ligger således inom/i närhet av föreslaget vägområde och behöver hanteras under byggtid. Marken där den nya vägen planeras att breddas utgörs av jordtyper med medelhög genomsläpplighet.

Enligt SGU är genomsläppligheten inom utredningsområdet generellt medelhög, se figur 23.



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

Ytvattenförekomster

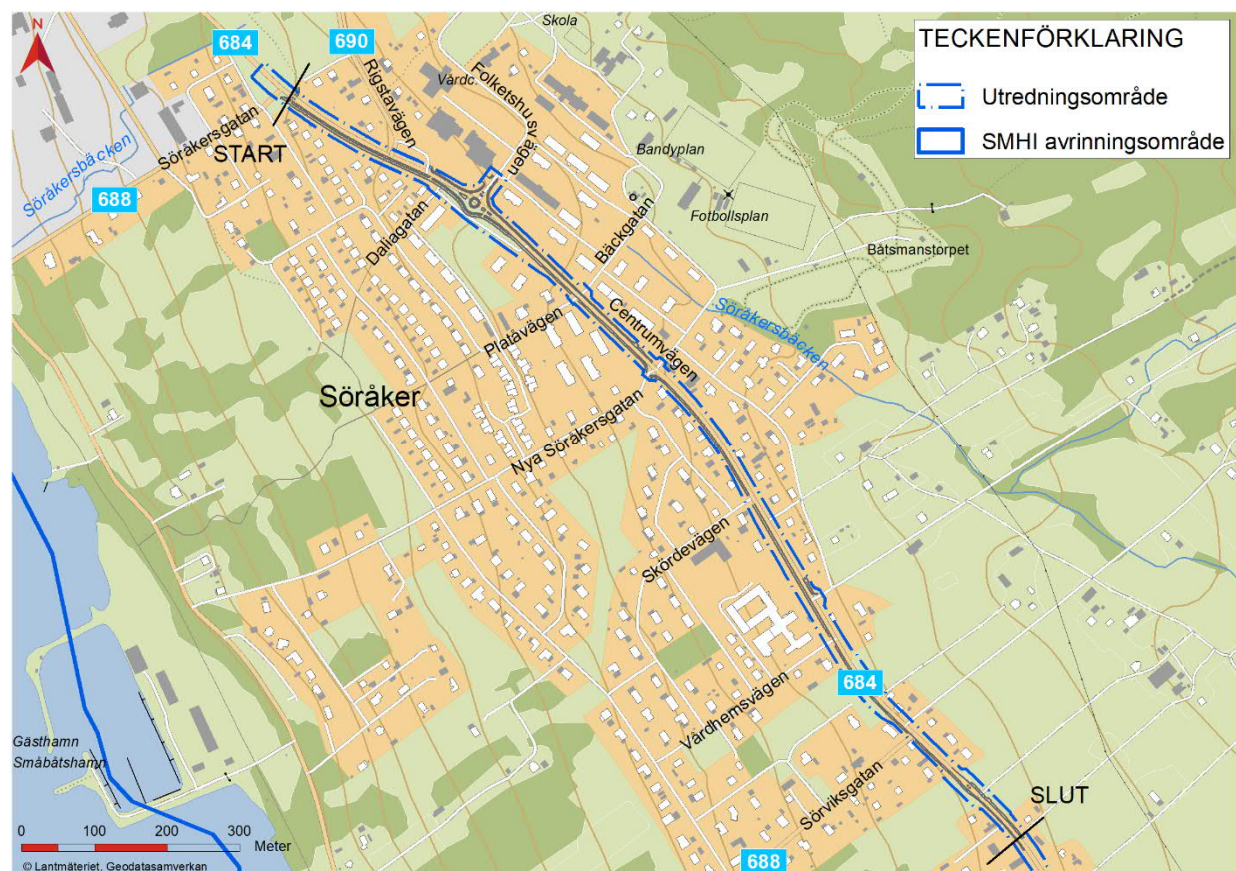
För att kvalitativt kunna bedöma påverkan på både ytvatten- och grundvattenrecipienter från vägdagvattnet används de miljökvalitetsnormer (MKN) som tagits fram av vattenmyndigheterna inom ramen för vattenförvaltningen. De syftar till att vi ska uppnå en långsiktigt hållbar förvaltning av våra vattenresurser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

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

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

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

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



Figur 24. Avrinningsområde för aktuell sträcka.

4.6.3. Belysning och ledningar

Vägbelysning

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

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

Ledningar

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

Vatten och avloppsledningar

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

EI- och teleledningar

Eon har markledningar,

Sundsvall Elnät har fiberledningar vilka förvaltas av Servanet

och Skanova har teleledningar.

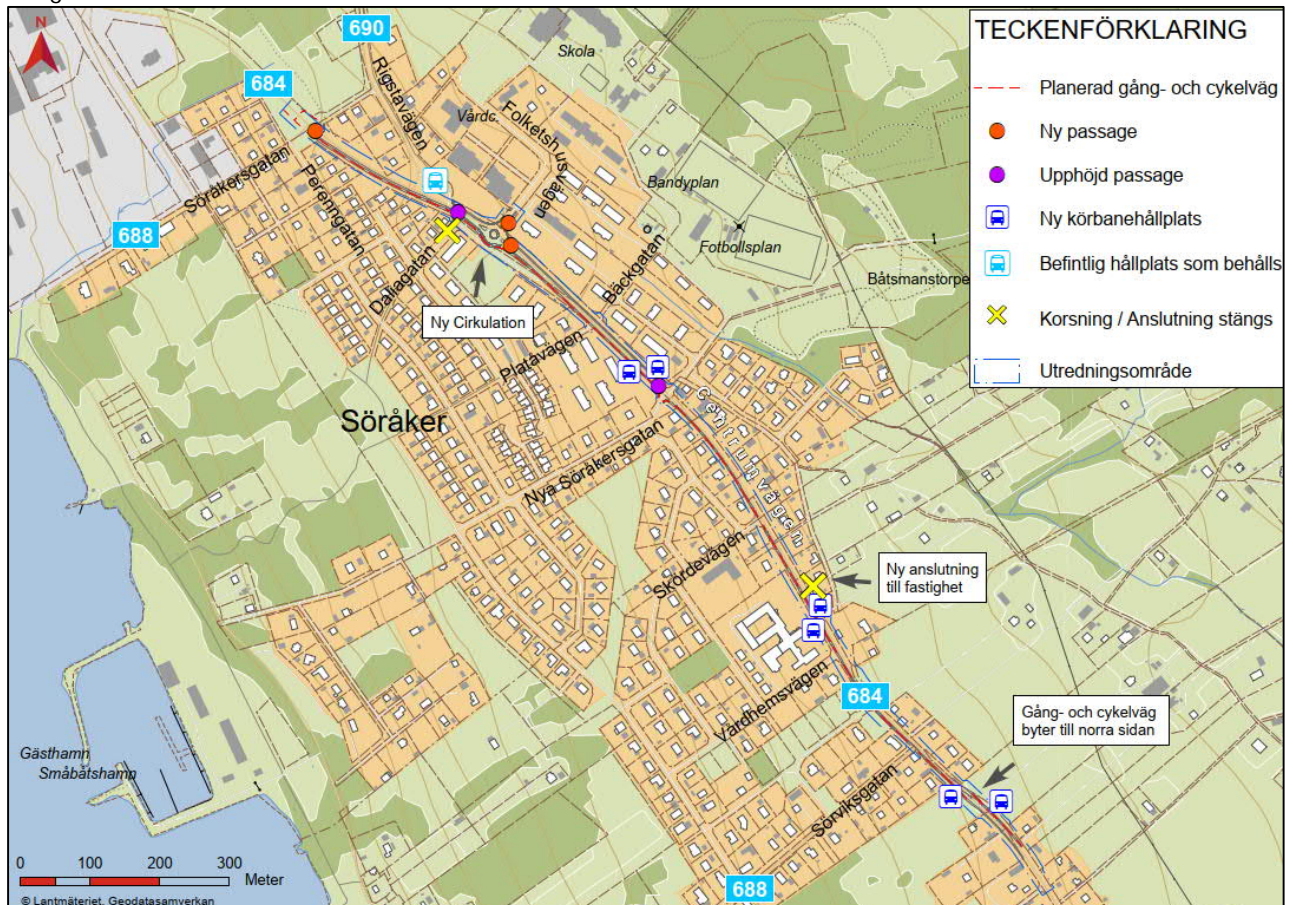
Övriga ledningar

Adven Energilösningar har fjärrvärmeledning som på två ställen korsar Centrumvägen.

Timrå kommun svarar för dagvattennätet.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

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



Figur 25. Visar översikt över de åtgärder som föreslås utmed sträckan.

5.1. Val av lokalisering

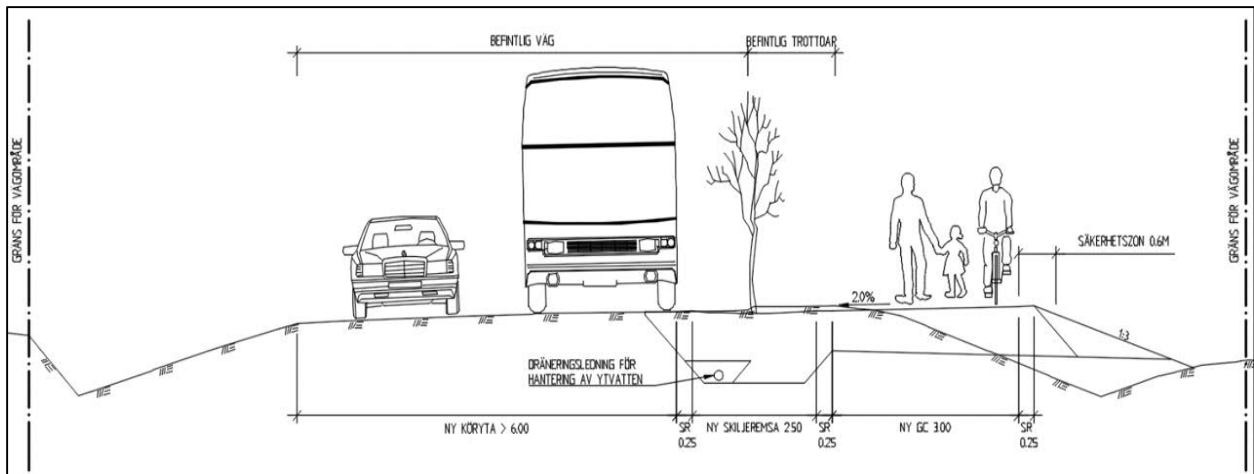
Geografiskt avgränsas detta projekt av Centrumvägen mellan Centrumvägen/Söråkersgatan i väster till busshållplatsen Centrumvägen 80 i öster, en sträcka på cirka 1,5 km. Ingen lokaliseringsutredning har gjorts specifikt för sträckan. Gång- och cykelvägen föreslås till största delen lokaliseras utmed den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

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

5.2. Val av utformning

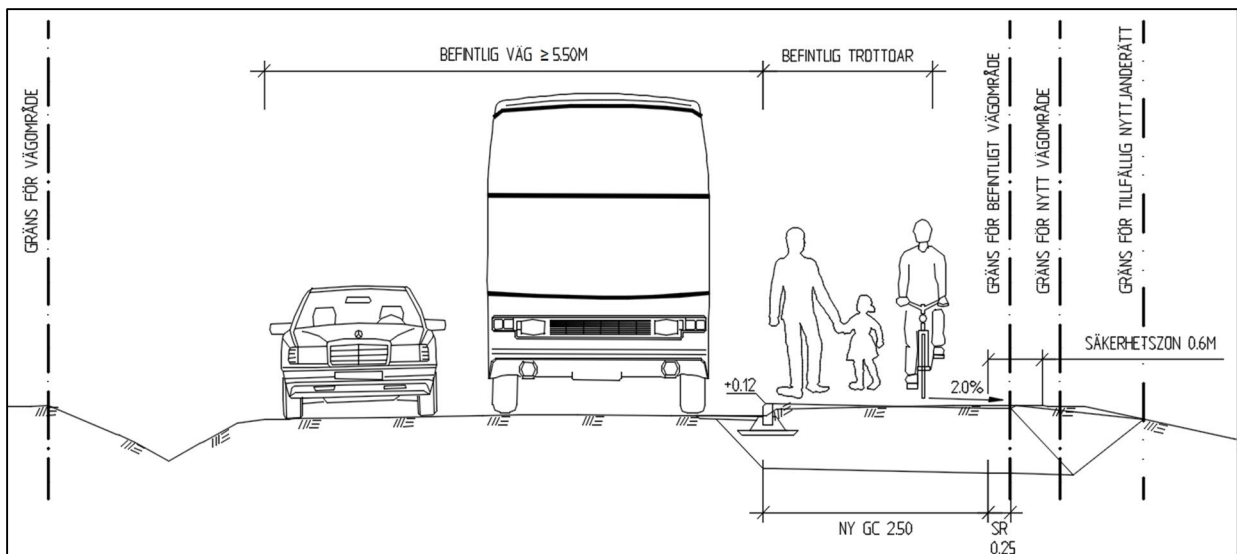
5.2.1. Vägutformning

Hastigheten utmed sträckan planeras att sänkas från 50 till 40 km/h. Körbanan planeras bli 5,5-6,0 m bred. Från vägplanens start fram till den föreslagna cirkulationen planeras körbanebredden att minska från 6,5 m-8,0 m till 6,0 m. Efter cirkulationen kvarstår befintlig vägbredd på 5,5-6,0 m. Gång- och cykelvägens bredd planeras utmed de första 500 metrarna av sträckan, fram till Platåvägen, vara 3 m bred. Ca 400 m av denna sträcka, från Söråkersgatan till efter cirkulationen, förses med en grönremsa mot Centrumvägen. Grönresan är 2,5 m bred fram till Daliagatan där den smalnar av till 2 m. Strax innan Platåvägen smalnar gång- och cykelvägen av till 2,5 m och fortsätter med samma bredd fram till vägplanens slut, se figur 26.



Figur 26. Typsektion som visar utformningen av gång- och cykelvägen utmed sträcka med planerad grönremsa.

Utmed sträckan med grönremsa föreslås ingen kantsten då kantsten hindrar grönremsan från att kunna dränera ytvattnet från Centrumvägen. Kantstensseparerad gång- och cykelväg börjar där grönremsan upphör, se figur 27.



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

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

För att förbättra sikten från anslutning Centrumvägen/Sörviksgatan föreslås rivning av ett uthus på fastigheten Strand 4:45. Detta medför även att gång- och cykelvägens minsta bredd på 2,5 kan hållas.

Utmed den norra sidan förbättras befintlig gångbana med ny kantsten och beläggning.

5.2.2. Korsningar/anslutningar

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

I korsningen Centrumvägen/Folketshusvägen föreslås en ny cirkulation. Cirkulationen dimensioneras för att rymma en boggibuss. För att minska det utrymme som behövs för cirkulationsplatsens körbana utformas den med en rondell (den runda ytan i mitten) med en 2 m bred överkörningsbar yta. Den icke överkörningsbara rondellytan har en diameter på 10 m där det finns utrymme för gestaltningsåtgärder.

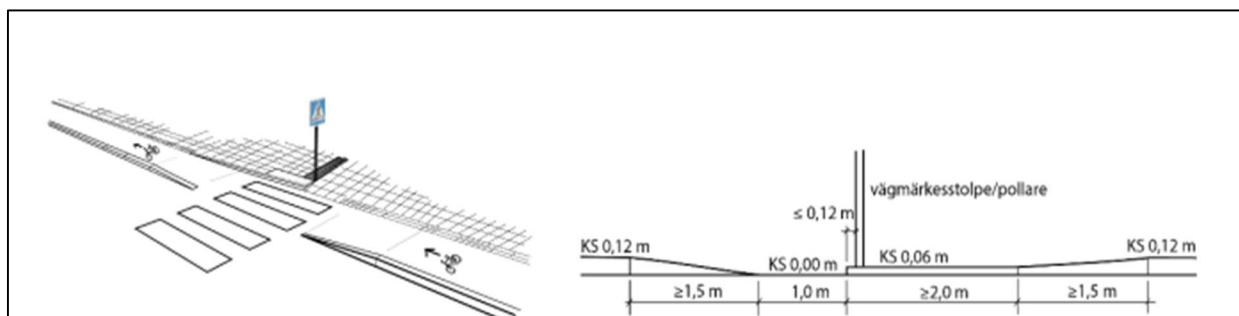
Anslutningsvägar som föreslås stängas

En av anslutningarna till fastighet Söråker 30:12 (den östra) föreslås stängas.

Anslutningen till fastighet Strand 5:80 föreslås stängas för att medge plats till planerad busshållplats. Ny anslutning till fastigheten föreslås från Grusvägen (som finns norr om fastigheten).

5.2.3. Övergångsställen och Passager

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

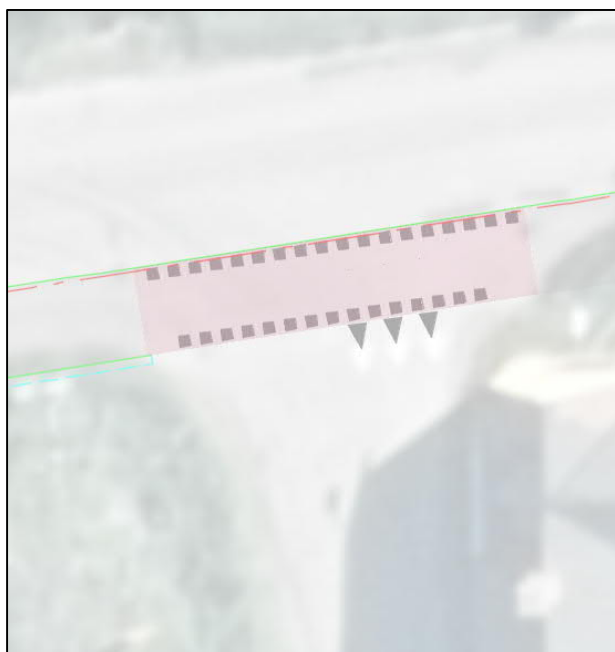


Figur 28. Exempel på utformning av övergångsställe med tvärställt kantstöd och nivåutjämning.

Vid passagera i början och i slutet av sträckan föreslås körfälten separeras med en refug som är 1,2 m bred. Bredden har minskats från 2,0 m för att minimera markintrånget samt påverkan på kringliggande miljö.

Passager planeras över Platåvägen, Nya Söråkersgatan (föreslås förses med övergångsställe med målning), Skördevägen, Vårdhemsvägen och Sörviksgatan. Dessa kommer att markeras med hjälp av

asfalt som färgats i någon kontrasterande kulör samt "hajtänder" (som påvisar väjningsplikt) för att tydliggöra och uppmärksamma trafikanter om dem, se figur 29.



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

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

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

5.2.4. Busshållplatser

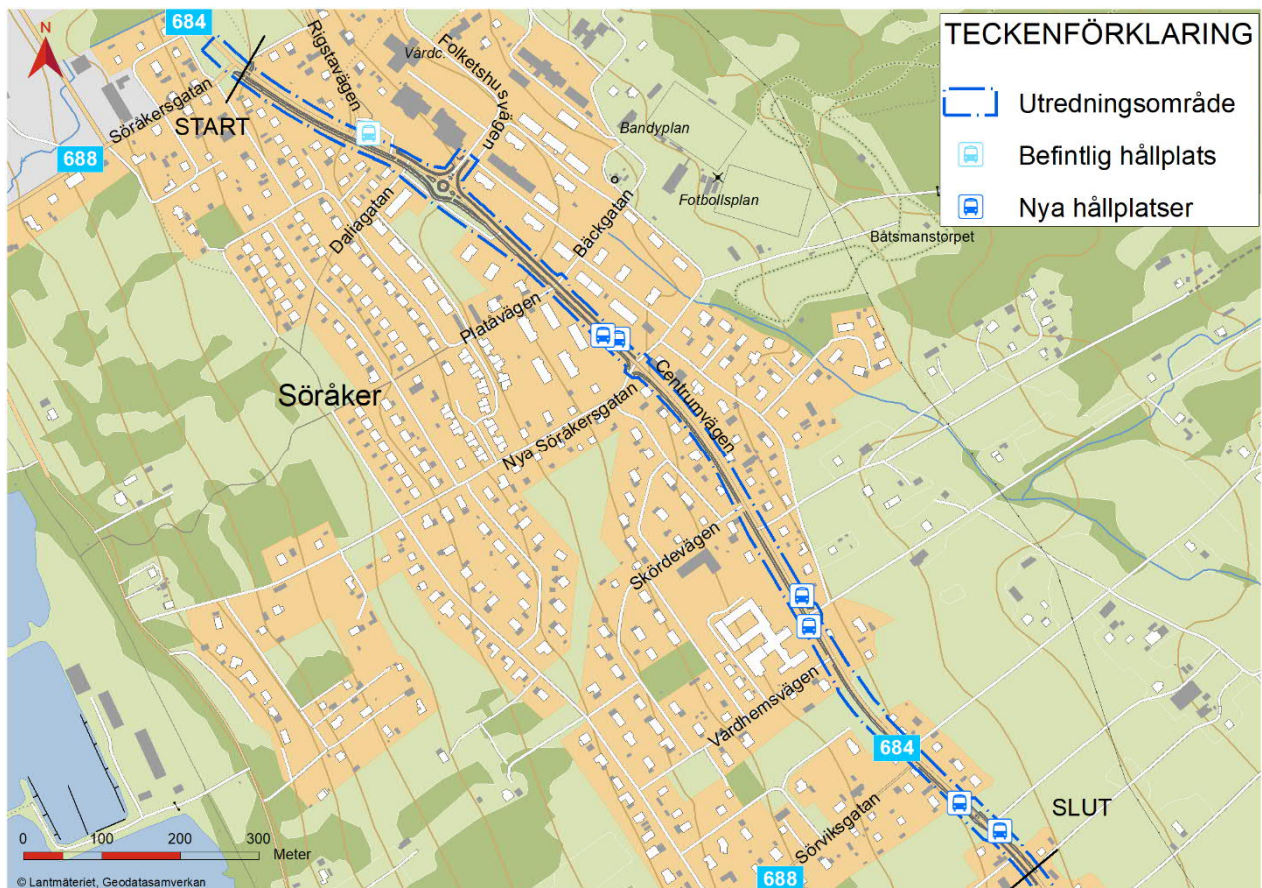
Tre nya busshållplatser föreslås utmed den södra sidan av Centrumvägen. Dessa hållplatser markeras med en skylt för Din tur.

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

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

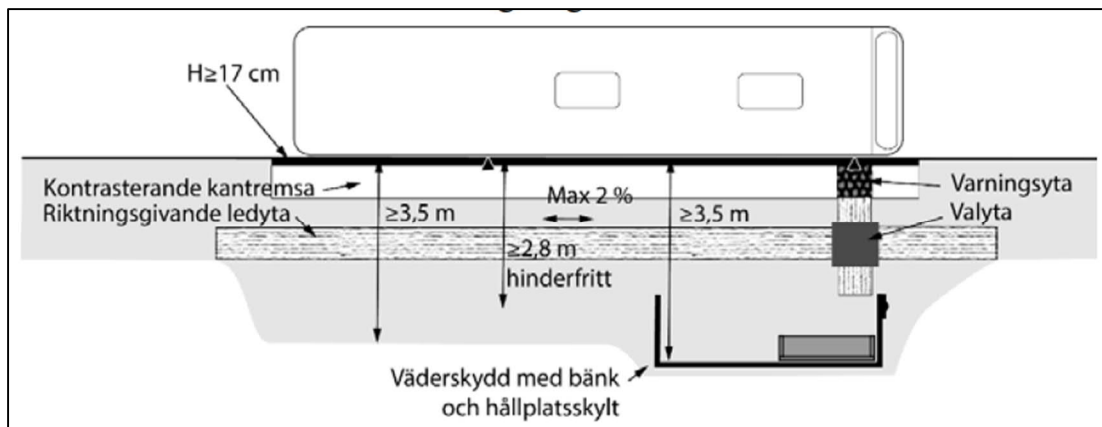
Ny dubbelriktad busshållplats planeras vid passage mellan Centrumvägen 65 och Centrumvägen 74, där gång- och cykelbanan byter sida. Denna hållplats föreslås ersätta befintlig hållplats med namn Centrumvägen 80. I anslutning till denna hållplats föreslås passage med refug över Centrumvägen, (enligt tabell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

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



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

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



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

5.2.5. Belysning

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

5.2.6. Avvattning

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

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

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

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

5.2.7. Geoteknik och vägteknik

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

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

5.2.8. Gestaltning

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

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

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

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

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

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

5.2.9. Alternativ som utretts men valts bort

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Passage väster om Söråkersgatan: Ett förslag på en passage placerad väster om korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan togs fram under samrådshandlingsskedet med syfte att ersätta den stig som idag används för att ta sig över till Rigstavägen. Förslaget valdes bort då det inte ansågs kunna

ersätta stigen och därmed uppnåddes inte syftet med placeringen. Istället togs ett nytt förslag fram med placering av passage på östra sidan om korsningen Centrumvägen/Söråkersgatan.

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

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Åtgärderna i denna plan föranleder inte några skyddsåtgärder som ska fastställas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Trafikflöden och säkerhet

I planförslaget föreslås Daliagatan stängas. Syftet med stängningen är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs den södra sidan av Centrumvägen. Åtgärden innebär att oskyddade trafikanter längs Centrumvägens södra sida inte behöver hamna i en konflikt med svängande motorfordonstrafik utmed platsen då ett övergångsställe planeras över Centrumvägen i närheten av Daliagatans nuvarande anslutning. Åtgärden medför en enklare trafikmiljö vid korsande av Centrumvägen eftersom både oskyddade trafikanter och motorfordonsförare har färre fordonsrörelser att ta hänsyn till i sin trafikmiljö. En stängning av Daliagatans anslutning mot Centrumvägen innebär att dagens trafikflöden hänvisas till andra vägar.

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

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

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

Vid korsningen Daliagatan/Centrumvägen har antal svängande trafik räknats vid två tillfällen: En gång vid morgonens maxtimme och en gång vid eftermiddagens maxtimme. Dessa räkningar visar att knappt 40 % av flödena in och ut från Daliagatan har koppling västerut och drygt 60 % av flödena in och ut från Daliagatan har koppling österut. Det innebär drygt 100 fordonsrörelser per dag åt väster och knappt 200 fordonsrörelser per dag åt öster. En stängning av Daliagatan innebär att andra gator som idag har 200-300 fordonsrörelser per dag får en ökning om 100-200 fordonsrörelser per dag, se sammanställning i tabell 7. Numerärt är antalet fordon lågt, men procentuellt är ökningen stor. Inom bostadsgator där boende idag finner en trygghet att vistas och färdas, kommer tryggheten och säkerheten att försämrats för barn och övriga boende med dessa ökade trafikmängder. Trafikmiljön försämrats främst för barnen.

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

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

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



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

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

Den planerade cirkulationsplatsen bedöms ge ett lugnare trafikflöde. Kapacitetsberäkningar har utförts med både 2017 och 2040 års trafikflöden, för både nuvarande utformning och med framtida utformning med cirkulationsplats. Enligt kapacitetsberäkningarna bidrar inte en cirkulationsplats i aktuell korsning till någon förändring i kapacitet för trafiken utmed de anslutande vägarna. Det

innebär att cirkulationsplatsen inte beräknas ge några effekter på framkomligheten i korsningen. Resultaten visar på så små förändringar i kapaciteten så att de kan försummas.

6.1.2. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter

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

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

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

6.1.3. Kollektivtrafik

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

6.1.4. Barnkonsekvenser

Prövning av barnets bästa

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

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

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

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

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

Cykelöverfarterna kan till en början skapa osäkerheter både för oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägen och för motorburna trafikanter. Syftet med dessa överfarter är att öka framkomligheten

och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Till detta behöver barnen i Söråker få allmän information om cykelöverfarer så att de vet hur de ska agera när de passerar över cykelöverfarerna oavsett om det är till fots eller med cykel samt kunskap om vad skyltarna betyder. Cykelöverfarer kommer att hjälpa och underlätta för barn som väljer att cykla utmed Centrumvägen.

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

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

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

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

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskapet

Planförslaget kommer att påverka befintlig vegetation på delar av sträckan där vägens sektion är smal och det blir ett markintrång på näraliggande fastigheter. I den västra delen av området mellan Söråkersgatan och cirkulationsplatsen berörs att fåtal träd i den trädridå som avskiljer villatradgårdarna från vägen som hamnar i släntfot. Dessa bedöms dock kunna bevaras om släntlutningen anpassas lokalt, varför ridån förblir intakt. I anslutning till cirkulationsplatsen påverkas ett antal träd som utgår på grund av markintrånget för cirkulationen. Från sektion ca KM 0/700 – 0/900 är det trångt om utrymme i vägrummet med ett markintrång på befintliga villatomter som följd. Det innebär att det blir en stor påverkan på befintliga häckar och trädridåer som är viktiga för gaturummets rumslighet. Mellan KM 0/940 – 0/980 finns en allé med 5 st. skogsekar. Allén omfattas av det generella biotopskyddet. Arbeten och schakter för gång- och cykelvägen kan komma att påverka träden. Träden bedöms möjliga att bevara förutsatt att lämpliga skyddsåtgärder vidtas för trädens kronor, stammar och rotzon. Se vidare under kapitel 6.3.3 Naturmiljö.

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

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra en liten påverkan på landskapsbilden i stort förutsatt att skyddsåtgärder utförs för befintlig vegetation som ska bevaras inom och anslutning till vägområdet. En genomtänkt utformning av Centrumvägen bidrar till att skapa ett tydligare och mer sammanhållet vägrum, förbättra orienterbarheten och minska det storskaliga intrycket i synnerhet i anslutning till Söråker centrum.

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

6.3.2. Buller

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

6.3.3. Naturmiljö

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

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

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

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

Strandskydd

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

- Strandskyddsområde markeras på plankartorna som prickad ljusblå linje.

Biotopskydd

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

- Biotopskyddsområde markeras på plankartorna som prickad grön linje.

6.3.4. Kulturmiljö

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

6.3.5. Rekreation och friluftsliv

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

6.3.6. Förorenad mark

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

6.3.7. Naturresurser

Vattenresurser

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

Jordbruk

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

Masshantering

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

6.3.8. Geohydrologi och avvattning

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

6.3.9. Geoteknik och vägteknik

Den fasta undergrunden längs sträckan medför att det inte bedöms krävas några geotekniska åtgärder. Däremot krävs vägtekkniska bärighetshöjande åtgärder i befintlig gång- och cykelväg på grund av risken

för tjällyft. Då bärighetshöjande åtgärder utförs bedöms en förbättrad vägteknisk standard och hållbarhet över tid uppnås.

6.3.10. Klimat och risker

Anläggande av gång- och cykelvägar främjar möjligheten till att använda hållbara transportmedel. Den största klimatpåverkan sker under byggskedet. Enligt den klimatkalkyl som utförts leder de lösningar som hittills beslutats att genomföras till minskad klimatpåverkan på ca 59,78 ton koldioxid, det vill säga 20 %. Projektets mål att reducera utsläpp av växthusgaserna under byggskedet med 30 % kommer alltså inte att nås om inte ytterligare reducerande lösningar implementeras. En total klimatbesparing på ca 32 % är möjlig om åtgärder under entreprenadskedet också utförs. De två största faktorerna för projektets klimatpåverkan är användning av diesel och asfalt.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

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

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

Efter avslutad samrådshandling kommer den samhällsekonomiska bedömningen från samrådsunderlaget att uppdateras och samtliga värderingar och bedömningar kommer att ses över utifrån ny information som inkommer från samrådshandlingen. När den nya bedömningen är genomförd, granskad, godkänd och publicerad på Trafikverkets sida kan resultaten från den att kunna presenteras.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

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

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

6.6. Påverkan under byggnadstiden

6.6.1. Miljöeffekter

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

Störning under byggtiden avseende buller, vibrationer och damning kan uppkomma.

Naturvårdsverkets allmänna råd om byggbuller ska följas och åtgärder ska vidtas om olägenheter uppstår. Arbeten i området ska i möjligaste mån ske dagtid på grund av närheten till bostäder.

Information bör ges till boende i området innan byggarbetet påbörjas. Under byggtiden kan störningar för bilister och oskyddade trafikanter avseende framkomligheten på Centrumvägen och anslutande vägar förekomma men under en begränsad tid.

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

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

6.6.2. Trafik under byggtid/byggbarhet

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

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

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

6.6.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid

Följande skyddsåtgärder föreslås under byggnadstiden:

- Byggbuller regleras av naturvårdsverket allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15.
- Oskyddade trafikanter, särskilt barn, ska säkert kunna passera området, till fots eller cykel, under byggtiden. Det vill säga omledning ska inte göras så att oskyddade trafikanter behöver dela utrymme med motortrafik.
- Omledning, information och skyltning av omledning ska vara begriplig för motorburna trafikanter och skyddade trafikanter, särskilt barn.
- Parkering av entreprenörernas privata fordon ska inte ta mark, där barn vistas, i anspråk.

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

7 Samlad bedömning

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

7.1. Uppfyllelse av projektmålen och de transportpolitiska målen

7.1.1. Projektmål

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

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

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

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

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

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

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

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

7.1.2. Funktionsmålet och hänsynsmålet

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

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet bedöms uppfyllas genom att sänkt hastighet liksom bättre infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms leda till en överflyttning från bilresor till mer hållbara transportslag och bedöms därmed leda till lägre utsläpp. Miljömässigt finns inga kvantitativa beräkningar. Hälsomässigt bedöms åtgärderna ge förbättrade förutsättningar för fysisk aktivitet. Åtgärderna förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken samt möjligheten att gå och cykla för primärt barn, äldre och funktionshindrade, vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv. Stängda utfarter och korsningar innebär omvägar som i sin tur kan ge ökad mängd fordonskilometrar, vilket är negativt. Åtgärderna bedöms sammantaget ge positiva bidrag till hänsynsmålet.

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

7.2. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmålen

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

Begränsad klimatpåverkan

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

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

Giftfri miljö

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

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

Ett rikt odlingslandskap

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

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

God bebyggd miljö

Definition: Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

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

Ett rikt växt- och djurliv

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

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

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

8.1. Allmänna hänsynsreglerna

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

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

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

Bevisbörderegeln (MB 2 kap 1§)

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

Kunskapskravet (MB 2 kap 2§)

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

Försiktighetsprincipen (MB 2 kap 3§)

Redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Inom arbetet med miljöbeskrivningen och vägplan har skyddsåtgärder och försiktighetsmått tagits fram och beskrivits.

Produktvalsprincipen (MB 2 kap 4§)

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

Hushållnings- och kretsloppsprincipen (MB 2 kap 5§)

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

Lokaliseringsprincipen (MB 2 kap 6§)

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

Skälighetsprincipen (MB 2 kap 7§)

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

Skadeansvaret (MB 2 kap 8§)

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

8.2. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

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

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

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

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

8.3. Miljökvalitetsnormer

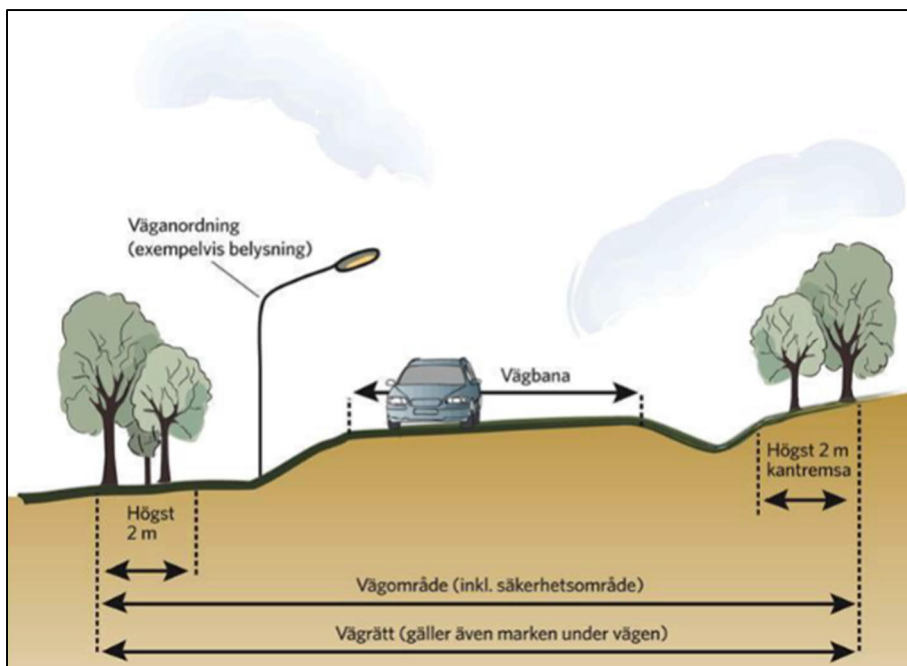
Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS2010:477), för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

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

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

Nytt vägområde för vägåtgärder som föreslås vid allmän väg omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som föreslås. För att möjliggöra drift och underhåll ingår i vägområdet en kantremsa som i skogsmark är två meter bred utanför bankfot eller släntröna, se figur 33. Inom exempelvis åkermark är kantremsan 0,5 m bred. På tomtmark tas ingen kantremsa i anspråk. I denna vägplan har ingen ytterligare kantremsa tagits till i syfte att minska omgivningspåverkan.



Figur 33. Vägområde och vägrätt.

9.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

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

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

Nytt vägområde med vägrätt redovisas på plankartorna som V- NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT och uppskattas till ca 3 000 m². Marktypen består i huvudsak av tomtmark ca 2 000 m². Övriga marktyper som omfattas är jordbruksmark och allmän platsmark. Mer exakta arealer kommer redovisas i granskningshandlingen.

9.1.2. Vägområde med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet. Denna rätt tillfaller annars väghållaren. För att möjliggöra en hantering av ytvatten vid ett upphöjt övergångsställe har detta utrymme markerats som inskränkt vägrätt. Den inskränkta vägrätten framgår av plankartan.

Nytt vägområde med inskränkt vägrätt redovisas på plankartorna som Vi- NYTT VÄGOMRÅDE MED INSKRÄNKT VÄGRÄTT och omfattar ca 130 m²

9.1.3. Vägområde med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att entreprenören ska kunna bygga de planerade väggårdarna. Det kan vara uppställning av byggmaterial, etablering och upplag. Den tillfälliga nyttjanderätten ska gälla från byggstart till två månader efter godkänd slutbesiktning och markytorna kommer att återställas och besiktigas innan de återlämnas till markägare. Upplagsytor föreslås utmed två platser. Den ena är placerad inom fastigheten Söråker 29:1 och den andra finns inom fastighet Strand 4:81. Areal för tillfällig nyttjanderätt som planen föreslår uppgår i detta skede till ca 6 500 m² och består mestadels av öppen mark och jordbruksmark. Mer exakta arealer kommer redovisas i granskningshandlingen. Följande områden har markerats på plankartorna:

TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT:

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

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

10 Fortsatt arbete

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

10.1. Viktiga frågeställningar som kvarstår att hantera

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

- Fortsatt dialog med Timrå kommun om hantering av detaljplaner som berörs.
- Eventuell samordning med andra byggprojekt i kommunen för att effektivisera hantering och användning av schaktmassor.
- Fortsatt utredning av Söråkersbäckens kulverterade del och hur dess lokalisering hanteras i relation till den planerade cirkulationsplatsen.
- Arbetet med reducering av klimatpåverkan måste fortsatt drivas och ständigt genomsyra projektet för att målet på 30 % reduktion ska kunna nås.
- Fortsatt undersökning av eventuell förekomst av bekämpningsmedel i schaktmassor i anslutning till den före detta trädgårdsskolan.
- Fortsatt dialog med ledningsägare gällande eventuell flytt av ledningar samt hur ledningar ska hanteras under byggtiden.
- Fortsatt dialog med Timrå kommun kring gestaltning av rondellyta och grönytor i anslutning till cirkulationsplatsen.
- Ta fram förslag på avvattningslösning kring upphöjt övergångsställe vid korsningen Centrumvägen/Nya Söråkersgatan.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Samråd på orten med efterföljande utställning av samrådshandling planeras ske under hösten 2022.

11.1.1. Granskningshandling

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

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

Vägplanen planeras ställas ut för granskning under våren 2023.

11.1.2. Fastställelsehandling och fastställelse

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

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948). Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor. När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

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

Vägplanen planeras lämnas in för fastställelse under januari 2024.

11.2. Kommunala planer

Vägplanen berör 12 detaljplaner, se kapitel 4.3.2 Kommunala planer samt tabell 4 och figur 14. Vägplanen får inte strida mot detaljplanernas syften. För de områden som gör intrång i detaljplan och inte överensstämmer med planen, dvs inte kan anses som en mindre avvikelse kommer en slutgiltig utredning göras i Granskningshandlingsskedet huruvida detaljplanerna bör anpassas eller upphävas. För de intrång som inte motverkar syftet med detaljplanen kan en mindre avvikelse bedömas.

Inom detaljplanelagt område där kommunen är huvudman för allmän plats så uppkommer inte vägrätt. Kommunen skall här i stället tillhandahålla den mark som krävs för utformningen av vägen. För att vägplanen ska kunna fastställas och för att projektet ska kunna byggas måste detaljplaner överensstämma med det planerade projektet.

Trafikverket och Timrå kommun har gemensamt gjort en preliminär bedömning av vägplanens intrång i detaljplaner enligt följande:

Vägplanens intrång överensstämmer med detaljplanen i sin helhet.

- 22-HÄS-870
- 22-HÄS-1090
- 2262-P88/0217/1
- 2262-P90/0620/2
- 2262-P97/0310/2
- 2262-P08/0225/1
- 2262-P10/4
- 2262-P2022/1

Vägplanens intrång strider mot detaljplanen men som inte motverkar planens syfte och kan bedömas som mindre avvikelse. Intrången som bedöms vara mindre avvikelse ligger inom det som är utpekade som kvartersmark i detaljplanen. Övriga intrång i detaljplanen överensstämmer med planens syfte.

- 22-HÄS-1133
- 2262-P81/0219/1
- 2262-P2021/2

Vägplanen strider mot detaljplanen och intrånget kan inte bedömas som mindre avvikelse och därmed behöver den ändras. Ändringen avser det som vägplanen gör intrång i detaljplanen. Intrången ligger inom det som är utpekade som kvartersmark i detaljplanen.

- 22-HÄS-1018

11.3. Genomförande

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

11.3.1. Tillstånd, dispenser och anmälningar

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

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

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

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

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

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

Behov av ytterligare tillstånd/dispenser/anmälningar utreds vidare i det fortsatta arbetet.

11.4. Finansiering

Den totala kostnaden för projektet bedöms uppgå till ca 30 miljoner kr . Projektet finansieras via regional investering.

12 Underlagsmaterial och källor

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

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

Länsstyrelsen Västernorrland, Länskarta Västernorrland. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=bc7b78a8cdf04fedabada5ad1bc9b61b> (2021-05-26)

Naturvårdsverket, Miljökalitresnormer 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/upplevagora.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/>

Ledningskollen <https://ledningskollen.se>



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

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

www.trafikverket.se