

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Centrumåtgärder Söråker, Väg 684

Timrå kommun, Västernorrlands län

Vägplan, 2022-06-23

Projektnummer: 173278

Handlingsnummer: 7C14SR01



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-06-23

Ärendenummer: TRV 2021/33730

Kontaktperson: Jörgen Stjärne Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Tidig Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Din tur)	10
3.1.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	18
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	18
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	19
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	23
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	23

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

1 Sammanfattning

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

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

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Samrådsmöten har hållits med länsstyrelsen i Västernorrlands län. I samrådsunderlagsskedet genomfördes ett enskilt samråd med länsstyrelsen för att informera om projektet och då främst om kända naturvärden och om hur dessa hanteras i vägplanen.

2021-12-14 beslutade Länsstyrelsen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

Kollektivtrafikmyndigheten: Flertalet samrådsmöten har hållits med kollektivtrafikmyndigheten Din tur.

2 Samrådsrets

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

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

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Informationskampanj

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

Utställelse av samrådsunderlag

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

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2021-06-14 Samråd med länsstyrelsen

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

Länsstyrelsens synpunkter på planerad samrådskrets och remisstid önskas.

Befintliga miljöförhållanden

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

Utredningar/inventeringar

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

Hantering av biotopskydd och invasiva arter

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

Länsstyrelsen har tagit del av förslaget till samrådsunderlag centrumåtgärder Söråker, väg 684. Handlingarna har inkommit inför kommande beslut om betydande miljöpåverkan.

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

Biotopskydd

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

Trafikverkets kommentar:

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

3.1.2. Tidig Samråd med berörd kommun

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Sweco har tagit fram och presenterar ett förslag på cirkulationsplats där utformningen anpassats för att minska påverkan på kommunens fastighetsgräns och den detaljplan som är under framtagande. Den befintliga anslutningen mot Daliagatan har föreslagits att stängas. Kommunen undrar om förslaget medger utrymme för en matargata inom deras fastighet? Det är även viktigt med fortsatta diskussioner mellan Trafikverket och kommunen gällande estetisk utformning på matarvägar för biltrafik samt för gång- och cykeltrafik från hyresfastigheterna. Kommunen kommenterar att förslagen gång- och cykelväg påverkar prickad mark kvartersmark i detaljplanen som är under framtagande. Gällande busslingen, som finns placerad något väster om ICA, anser kommunen att det kan vara en god idé att rusta denna, men att beslutet får tas senare.

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

2021-08-24 Samråd med Timrå kommun om samrådsunderlaget

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

I vägplanen är det Trafikverket som tar fram ändamål och projektmål, men dessa ska samtidigt inte strida mot lokala och kommunala mål. Gällande eventuell stängning av Daliagatan är Trafikverket beredda att hantera synpunkter som kan komma upp gällande detta samt att det är viktigt att presentera mer detaljerad information om förslagens konsekvenser i kommande skede. Gällande den avvattningstekniska utformningen tar Trafikverket med sig synpunkten och meddelar att utformningen kommer tydliggöras och möjligheter till eventuell samförläggning kommer hanteras i kommande samråd med ledningsägarna utmed sträckan. Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande remiss och sakägare till kommande utställelse och samråd.

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

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

Samhällsenheten:

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

Kultur- och teknikförvaltningen:

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

Trafikverkets kommentar:

Samhällsenheten

Synpunkterna noteras och informationen kommer ses över till kommande skede.

Kultur- och teknikförvaltningen

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

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

Hastigheten 40 km/h planeras att hållas utmed så lång sträcka som möjligt.

Hastigheterna utmed sträckan kommer fortsatt ses över i kommande skede.

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

Då busslingen har kommunalt ägarskap utlämnas denna ur vägplanen.

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

Vägbredderna kommer att preciseras i nästkommande samrådshandlingsskede.

3.1.3. Samråd med kollektivtrafikmyndigheten (Din tur)

2021-06-07 Samråd med Dintur

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Kollektivtrafikmyndigheten inkommer med remissyttrande som sammanfattas här nedan.
Förtydligande

Sid 18 andra stycket. Det behöver inte vara så att hållplatsen är enkelriktad pga. att det inte finns stolpe på motsvarande sida. Det har varit så att tidigare har det bara varit en markerad hållplats på ena sidan vägen, ofta där det varit på den sida som haft mest påstigande. Sedan är det ett avstignings läge på andra sidan vägen, med det kan vara omarkerat

=ingen stolpe eller tavla. Den andra orsaken att det kan saknas markerat hållplatsläge kan vara att stolpen och tavlan blivit bortkörd av väghållaren i samband med plogning. Eller så har den körts bort vid släntklippningen.

KTM Remissvar

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna gällande informationen om de befintliga busshållplatsernas funktion.

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

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

3.1.4.1. Inkomna yttranden i samband med Trafikverkets informationskampanj

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

Möjlighet att påverka i vägplaneprocessen

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

Åtgärder

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

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

Trafikverkets kommentar:

Möjlighet att påverka i vägplaneprocessen

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

Åtgärder

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

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

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

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

3.1.4.2. Inkomna yttranden i samband med utställelse av samrådsunderlaget

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

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

Belysning

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

Trafikverkets kommentar:

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

Förläng vägplanens åtgärder

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

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

Flertalet synpunktslämnare anser att gång- och cykelvägen borde förlängas längre österut med skilda sträckningar. En anser att den borde åtgärdas hela vägen till Skeppshamn, vilket skulle medföra en ökad möjlighet till inflyttning och exploatering av området. Anledningarna som framförs är att det finns många skolbarn samt djur utmed vägen i kombination med att hastighetsgränsen inte hålls och smal och krokig väg avsaknad av vägren samt ökad trafik under sommartid.

Trafikverkets kommentar:

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

Behov av åtgärder för gång- och cykeltrafikanter

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

En person önskar bredare gångbana. Befintlig gångbana saknar övergångsställe där den byter sida av Centrumvägen. En person uttrycker önskemål om att GCM-väg anläggs längs samma sida utmed sträckan framförs. Detta minskar risk för olycka. Gångvägen vid Strandbo (börjar vid Söråkersgatan) behöver bli bredare. Vid gamla Strands skola där gång- och cykelbanan byter sida, vad händer med övergångsstället som fanns förut?

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

Hastighetssänkande åtgärder

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

Samrådsunderlagets kvalitet

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket överväger att utöka antalet exemplar av handlingar som läggs ut på de fysiska platserna. Informationen som presenteras i samrådsunderlaget följer kravet enligt de lagar och regler som ingår i planlägningsprocessen och som slutligen ska leda till en fastställd vägplan. En fastställd vägplan ger Trafikverket vägrätt för de åtgärder som föreslås. I denna process ingår även myndighetsbeslut och att bland annat länsstyrelsen

ingår som remissinstans för att kontrollera att exempelvis Miljöbalkens lagar efterlevs. Till detta hör att informationen i handlingen ska presenteras och anpassas för att ge ett bra kunskapsunderlag inför myndighetsbeslut. Samrådsunderlaget ska presentera information till länsstyrelsen för att de i sin tur ska kunna ta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

Övergripande frågor och synpunkter

Höjd bör tas för ökad befolkningsutveckling

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

Synpunkt gällande sträckan Söråker-Torsboda

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar i vägplanen hänsyn till kommande prognosår 2040 för bedömning av framtida trafikmängd som i sin tur blir en förutsättning till hur väganläggningen utformas och dimensioneras. En eventuell framtida befolkningsökning till följd av möjlig exploatering kommer först och främst ställa krav på den kommunala planeringen gällande exempelvis detaljplaner och bostadsbyggande. Därefter, när väl behovet uppstår att åtgärda de statliga vägarna i samband med dessa aktuella exploateringar finns möjlighet att Trafikverket tar fram vägplaner för dessa.

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

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

Här nedan sammanfattas yttrandet från Timråbo.

Timråbo informerar om att de har ett stort intresse av projektet då flertalet deras befintliga och blivande fastigheter ligger inom aktuell vägsträcka. Timråbo är positiv till föreslagna åtgärder i stort som bidrar till ökad trafiksäkerhet och skapar ett välkommande intryck i Söråkers centrum. Timrå kommun genomför just nu en detaljplanändring för att möjliggöra nyproduktion av ett femtiotal hyresrätter på fastigheten Söråker 2:72/3. Under förutsättning

att de skisser som presenterats av projektet i samband med tidigare samrådsmöten med Timrå kommun och Timråbo inte förändrats sedan dess, har AB Timråbo inga ytterligare synpunkter på det planerade utrymmet för cirkulationsplatsen och gång- och cykelvägen.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Här nedan sammanfattas yttrandet från föreningen.

I samband med föreningsmöte diskuterades samrådsunderlaget och följande synpunkter lyftes:

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

även enskilda samrådsmöten med representanter ur samrådsgruppen där specifika frågor diskuteras.

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

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

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

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2022-03-23 Samråd med länsstyrelsen

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

Befintliga miljöförhållanden

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

Kommunikation kommer fortsatt föras med miljökontoret när analysvaren inkommit.

Utredningar/inventeringar

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

Hantering av biotopskydd

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

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

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

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

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

Hantering av invasiva arter

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

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

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

Sweco svarar att det inte finns parkslide inom vägplaneområdet.

Anmälan om vattenverksamhet och strandskydd

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

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

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

3.2.2. Samråd med berörd kommun

2021-12-14 Samråd med Timrå kommun

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

Sweco presenterar tidplan och de åtgärder som föreslås i samrådshandlingen.

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

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

Vägbredder, enhetlig utformning bör eftersträvas

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

Föreslagna åtgärder i samrådshandlingen

Sweco informerar att busshållplatserna föreslås utrustas med vindskydd/bänk

Kommunen undrar hur underhåll vid planerade bänkar vid busshållplatser skötas under vintertid? Trafikverket svarar att drift- och underhållsansvar planeras lämnas över till kommunen. Kommunen anser att det inte är lämpligt att sätta ut enbart bänk.

Rondellytan och stängning av Daliagatan

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

Klimatreducerande åtgärder; parallella projekt för utbyte av massor/byggmateriel

Input önskas från kommunen. Finns något parallellt projekt för att utbyta massor/byggmaterial? Befintligt vindskydd i trä som vid ICA? Annat? Finns någon stentipp? Kommunen svarar att det ev. ska anläggas förskolor inom lämplig tidpunkt. Kommunen meddelar att om batterifabriken hamnar i Torsboda, så kommer massor att behövas dit. Det är OK med vindskydd i trä. De är dock mer utrymmekrävande. Sweco ser över om vindskydd i trä inryms.

Forum för att inhämta synpunkter från ungdomar

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

Parallella projekt/exploateringar att ev. ta hänsyn till

Kommunen meddelar att om Northvolts batterifabrik anläggs i Torsboda (beslut inväntas under feb./mars) kommer det att förändra förutsättningarna för detta projekt, då exploatering och byggnation av bostäder troligtvis kommer öka inom Söråker. Trafikverket meddelar att fabriken och följdverkningarna först och främst kommer behöva hanteras via en kommunal planering.

2022-03-15 Samråd med Timrå kommun

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

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

Utredningsområdet avser en sträcka där det kan finnas mycket fyllnadsmassor, vilket gör att det kan finnas föroreningar även där inga andra förorenande verksamheter förekommit. Därför är det bra att den förtätade provtagningen planerats in. Omfattningen av provtagningen bedöms av kommunen vara rimlig. Speciellt anses provtagningen (utförd och planerad) vara tillräcklig i östra halvan av området där inga halter över MRR påträffats.

Kommunen påpekar att den utförda provtagningen tillsammans med den planerade kan vara tillräckligt för att bestämma masshantering, förutsatt att inga nya föroreningar påträffas. Om ytterligare föroreningar/förhöjda halter påträffas kan ytterligare provtagning och avgränsning vara nödvändig.

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

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

Kommunen kan ha kännedom om vad som kan göras med överskottsmassor, bland annat Bengt Andersson som processar och tar hand om massor i närheten.

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

2022-03-17 Samråd med Timrå kommun

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

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

Vägutformning

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

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

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

Kommunen undrar varför GC-vägens bredder varierar?

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

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

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

Belysning

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

Kommunen är positiva till effektbelysning i rondellytan.

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

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

Själva busslingen är kommunal och kommunen ser gärna att den åtgärdas av Trafikverket. Trafikverket informerar om att enligt tidigare beslut av ska den inte vara med i vägplanen. Hur är det med matningar (centraler) till kommunal belysning när de går ut från samma läge som Trafikverkets centraler? Viktigt reda ut så att de inte är sammatade.

Kommunen kommer tillsammans med Sweco lyfta frågan vidare med Timrå Elmontage. Har kommunen tanke på fibernät till busskurerna? Ev. behov av belysning för tidtabeller eller dylikt?

Kommunen ser inget behov av ovan.

Kulvert och planerad GC mitt emot Söråkersgatan

Ägs kulverten av kommunen?

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

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

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

2022-04-06 Samråd med Timrå kommun

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

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

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

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

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

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

Detta kapitel kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2022-03-01 Samråd med Timråbo och NCC

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

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

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

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

2022-02-24—2022-03-14 Samråd med berörda ledningsägare

Flertalet samrådsmöten via TEAMS samt mailväxlingar har skett med berörda ledningsägare (med undantag från Trafikverket ITV) under perioden för framtagandet av samrådshandlingen. Här nedan sammanfattas dessa samråd.

2022-02-24, samrådsmöte med Skanova

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

2022-03-02, samrådsmöte med Servanet

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

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

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

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

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

2022-03-14, mailväxling med Adven Energilösningar AB

Ledningsägaren kommer beröras då entreprenören behöver schakta för gång- och cykelvägen och dess dränering. Inga avtal finns att tillgå.

Mailväxling med ledningsägarens kontaktperson 2022-03-14 i syfte att samråda kring de ledningar som berör den aktuella vägplanen. Kontaktperson ger information om att ledningen ligger på 0,5 m djup överkant rör och har en diameter på 160 mm. Ledningen ligger inte i skyddsrör och ledningsägaren ser inte att det behövs kompletteras med något sådant då det inte går någon tung trafik på gång-och cykelvägen. Viktigt är dock att lägga material kring ledningen, vid återfyllning, som inte är för grovt.



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

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