

Åtgärdsvalsstudie

Söråker-Tynderö/Åstön

Ärendenummer: TRV 2017/76097



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 684 och 690 Söråker - Tynderö/Åstön

Författare: Ramböll Sverige AB

Ansvarig för genomförande: Jan Lindgren

Organisation: Trafikverket, enhet Utredning, Planering Region Mitt

Datum - start: 2016-02-15

Datum - avslut: 2018-01-31

Medverkande: Mats Burström, Linnéa Söderholm, Ramböll Sverige AB.

Ärendenummer: TRV 2017/76097

Fastställt av: Anders Lasell, Planering Region Mitt

Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Innehållsförteckning

1. BAKGRUND	6
2. INTRESSENTER	8
3. AVGRÄNSNINGAR	9
4. MÅL	10
5. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
6. ALTERNATIVA LÖSNINGAR	25
7. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....	32

Sammanfattning

Timrå kommun vill utveckla Söråker tätort och öka dess attraktivitet och stärka besöksnäringen i Tynderö-Åstönområdet. Samtidigt finns det brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet i området. Det finns ett behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Söråkers centrum. Vägarna 684 och 690 brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Det upplevs vara osäkert att röra sig säkert längs vägen som oskyddad trafikant, vilket leder till mer bilkörning och mindre gång- och cykeltrafik.

Syftet med studien har varit att enas om en gemensam målbild för Söråkers centrum, väg 684 och väg 690 och identifiera de problem som hindrar uppfyllande av denna målbild. Syftet har vidare varit att föreslå åtgärder för att komma till rätta med problemen.

Målet är att identifierade åtgärder som medverkar till en hållbar landsbygdsutveckling och förbättrar förutsättningarna för besöksnäringen. Åtgärderna ska medföra att trafiksäkerheten, miljön och tillgängligheten förbättras för trafikanter och boende längs väg 684 och 690.

Många olika åtgärds typer har identifierats och diskuterats. Åtgärderna har delats in i tematiska paket. *Allmänna åtgärder* avser informationskampanjer, satsningar på särskilda busslinjer till större evenemang och kompletterande utredningar. *Åtgärder för centrala Söråker* innefattar byggande av säkra gångpassager, sänkt hastighet under vissa tider, upprustning av tätortsmiljön i Söråker och förbättrade busshållplatser. *Åtgärder för väg 690* syftar till att sänka hastigheten och minska genomfartstrafiken på väg 690. *Åtgärder för väg 684* innehåller satsningar på mobila busshållplatser, minskat antal utfarter till vägen och ökad bredd på vägen samt satsningar på säkra sidoområden.

Utredningar i paketet Allmänna åtgärder spelar roll för vilka åtgärder som kan bli aktuella för att främja cykling, då två huvudscenarios för detta finns. Ett paket för *sommarcykling*, med satsningar på att komplettera det parallella nätet med småvägar och skogsbilvägar och ett paket för *helårscyklning* med separat GC-väg ut till Tynderö.

Gemensamt för åtgärds paketen är att de medverkar till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hastighetsreducerande åtgärder i Söråker minskar dock i liten grad framkomligheten för näringslivets transporter.

Åtgärds paketen har översiktligt kostnadsberäknats. Åtgärder för centrala Söråker är mycket svårbedömt då omfattningen och ambitionsnivån i åtgärderna i hög grad påverkar prisbilden.

Åtgärds paket	Investeringskostnad
Allmänna åtgärder	1 650 000 kr
Centrumåtgärder	32 650 000 kr
Åtgärder för väg 690	90 000 kr
Åtgärder för väg 684	40 218 000 kr
Sommarcykelpaketet	26 854 000 kr
Helårscykel paketet	40 026 000 kr

Kompleta samhällsekonomiska beräkningar har inte kunnat göras inom detta projekt. Enkla bedömningar och indikationer kan dock göras, som mera ska ses som ett mått på effektiviteten i åtgärden. Samtliga paket väntas medför negativa nettonuvärdeskvoter i eventuella samhällsekonomiska beräkningar.

Resultatet av åtgärdsvalsstudien är en gemensam beskrivning av problembilden, en gemensam målbild och ett antal rekommenderade förslag på åtgärder för att lösa brister och närma sig målen. Åtgärdsförslagen finns samlade i åtgärdspaketen

- Allmänna åtgärder
- Centrumåtgärder
- Åtgärder för väg 690
- Åtgärder för väg 684
- Sommarcykelpaketet

Åtgärdsförslagen kommer att läggas in i Åtgärdsbanken. Trafikverket kommer också att utforma ett ställningstagande med de åtgärdsförslag med de åtgärdsförslag som man avser att gå vidare med. Eventuellt kommer också en gemensam avsiktsförklaring tas fram mellan Trafikverket och Timrå kommun.

1. Bakgrund

1.1. Problembild och aktualitet

Timrå kommun vill utveckla Söråker tätort och öka dess attraktivitet och stärka besöksnäringen i Tynderö-Åstönområdet. Området blir allt mer attraktivt för åretruntboende och en trend är att förvandla fritidshus till permanent boende. Det finns ett påtalat behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Söråkers centrum. Behovet är påtalat av Timrå kommun, näringsidkare och invånare i området. Efter vägarna 684 och 690 finns upplevda brister i framkomlighet och trafiksäkerhet för trafikanter.

Deltaterminalen utvecklas vilket ger framtida behov av ny anslutning till väg 684 från Delta-terminalens område.

Bristbeskrivning

Det finns brister när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet för både boende samt verksamheter i detta område. Det berör både oskyddade trafikanter, de som åker buss och övrig fordonstrafik.

Brister i förhållande till funktionsmålet

Genomfarten i Söråker har brister när det gäller användbarhet och framkomlighet. Boende och besökare upplever bl.a. problem med köbildning vid infarterna i centrum sommartid när besöksnäringen utmed väg 684 ökar.

Trafikanter på vägen ut mot Tynderö/Åstön upplever att det finns brister i användbarhet på grund av att vägen är smal.

Brister i förhållande till hänsynsmålet

Trafiksäkerhet

- Genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal trottoar på vardera sidan av vägen. Separat cykelväg saknas.
- Vägen ut mot Tynderö/Åstön används av många oskyddade trafikanter sommartid. Arbetspendling sker med bil längs sträckan. Tillåten hastighet är 70 km/tim på smal väg (mellan 5,3 och 6 meter bred). Längs vägen finns randbebyggelse med många utfarter. Det saknas säkra busshållplatser.

Miljö och hälsa

Det upplevs som svårt att röra sig säkert längs vägen, vilket leder till mer bilkörning och mindre gång- och cykeltrafik.

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Trafikverket har ansvarat för att arrangera och bjuda utvalda intressenter till två workshops i Tynderö bygdegård. Den första workshopen syftade till att förstå situationen och enas om en gemensam målbild. Workshop två syftade till att finna åtgärder enligt fyrstegsprincipen på de problem som lades fram under den första workshopen. Dessa åtgärdsförslag har efter workshop 2 bearbetats av projektgruppen, kostnadsberäknats och effektbedömts. Några åtgärder har sedan, efter förankring hos

utpekad ansvarig för åtgärdens genomförande, kunnat rekommenderas och som efter åtgärdsvalsstudien samlas i en åtgärdsbank som ligger till grund för framtida investeringar i området.

Underlag har funnits tillgängligt på webben under hela processen genom en interaktiv karta där bland annat kommunens utvecklingsplaner, infrastruktur och trafiksäkerhet har kunnat studeras.

1.3. Tidigare planeringsarbete

År 2013 genomfördes en förstudie för att förbättra boendemiljö i Söråker kommun. I slutet på 1990-talet togs detaljplanen "Strandstaden" fram som togs fram för att visa riktning för framtida planering.

1.4. Anknytande planering

- Timrå kommun har bostadsutvecklingsplaner (i detaljplan och översiktsplan) med plats för 300-400 nya boende
- Centrumförnyelse i Söråker
- Utveckling av besöksnäringen vid vatten i projektet "Ringar på vattnet"
- Utveckling av verksamheten i Söråkers hamn

1.5. Sammanförande av flera behov/brister/problem

1.6. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats

Det övergripande målet med åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien är att:

Transportsystemet (vägarna och trafiken) i ett stråk från E4 genom Söråker och ut till Tynderö/Åstön bidrar till en hållbar landsbygdsutveckling och förbättrar förutsättningarna för besöksnäringen. Trafiksäkerheten, miljön och tillgängligheten har förbättrats för trafikanter och boende längs väg 684 och 690.

Det övergripande målet ska ses som en målbild med tidshorisonten 2030.

För att underlätta bedömning av åtgärders bidrag till måluppfyllelse har några med detaljerade delmål tagits fram, som preciseras det övergripande målet:

- Barns skolvägar ska vara säkra
- Det ska vara säkert för oskyddade trafikanter att färdas inom och mellan Söråker, Tynderö och Åstön
- Det ska vara säkert för oskyddade trafikanter att passera väg 684 i Söråker
- Busshållplatser ska vara säkra och tillgängliga
- Busshållplatser ska vara möjliga att anpassa efter skiftande behov av kollektivtrafik
- Väg 690 ska vara en lokalgata med minimal smittrafik till/från E4
- Väg 684 ska vara den huvudsakliga vägen för resor och transporter till/från/inom bygden
- Väg 684 ska vara trafiksäker och framkomlig för resor och transporter till/från/inom bygden
- Vägssystemet i bygden ska klara tillfälliga trafikökningar under vissa tider och evenemang
- Väg 684 ska medverka till utvecklingen av bygdens besöksnäring
- Väg 684 ska medverka till en hållbar tätorts- och landsbygdsutveckling

Under slutfasen i arbetet med åtgärdsvalsstudien har två målpreciseringar strukits:

- Väg 684 ska klara höga vattenflöden utan störningar i trafiken – *Målpreciseringen togs fram med hänsyn till att det tidvis rinner smältvatten över vägen. Det gällde ett lokalt problem på en plats som numera är åtgärdat och därför inte längre aktuellt.*
- Det ska vara en sammanhängande och enhetlig driftsklass på väg 684 hela vägen från E4 till Åstön – *Det är inte möjligt att ha samma driftsklass hela vägen. Driftklass bestäms av exempelvis vägens standard och trafikflöden. Vägen får en driftsklass E4-Söråker och en annan Söråker – Åstön.*

1.7. Kostnadsramar för genomförande av lösning/åtgärder

Det finns inga uttalade kostnadsramar för genomförande av åtgärder.

2. Intressenter

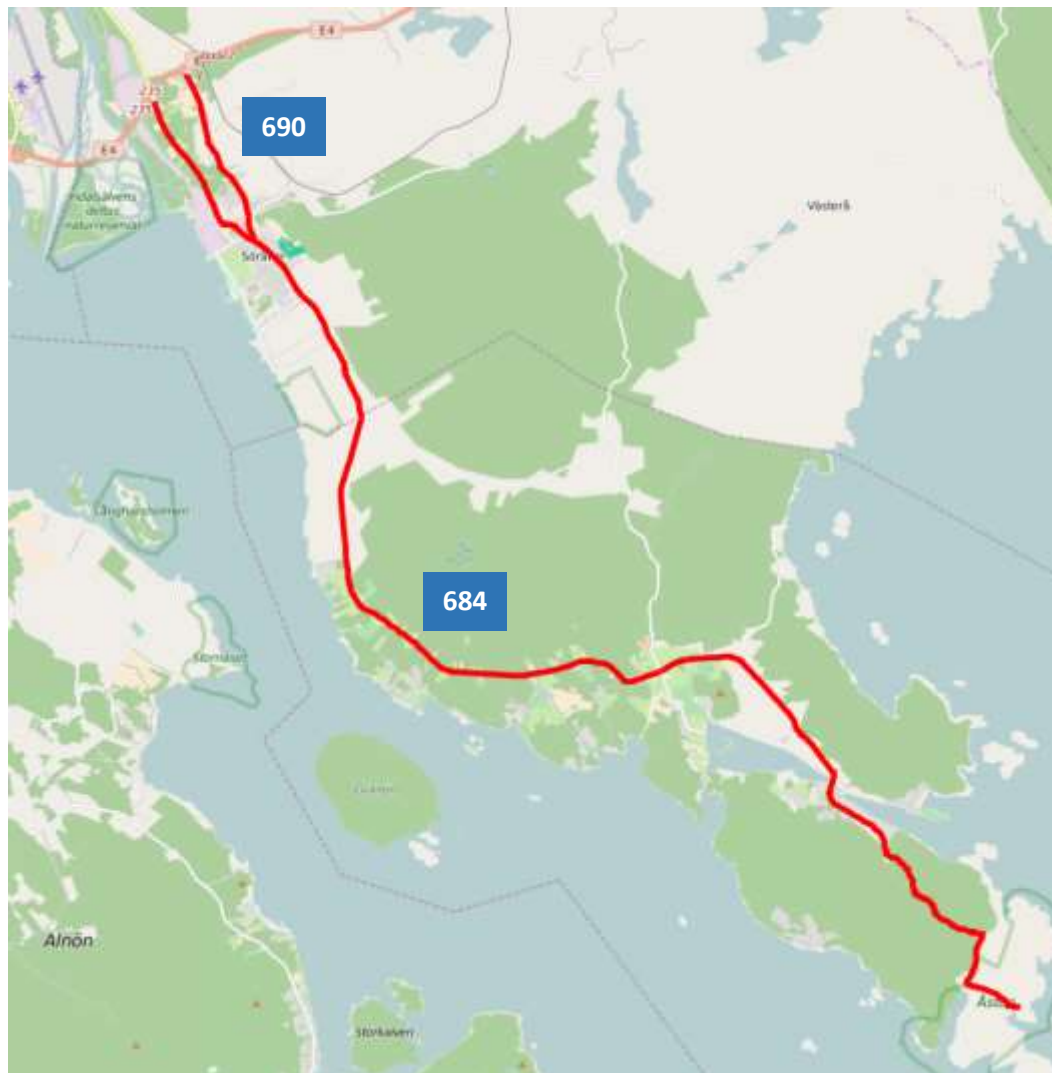
Olika intressenter har deltagit och beaktats i studien. Representanter från Timrå kommun, Timråbo, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, Länsstyrelsen i Västernorrland, Landstinget i Västernorrland, Migrationsverket, Tynderö hembygdsförening, Söråkers Folkets hus, Tynderö Bygdegårdsförening, Tynderö fiskareförening, Åstöns fiskarmuseinämnd, Skeppshamns kapellag, Tynderö fiber, Skillinge vägsamfällighetsförening, ICA Nära i Söråker, Oskars surströmming, Portercaféet och Vårdshuset Idyllen, Holmö brygga, Deltaterminalen, Hundhuset/Haganord AB, Söråkers herrgård, Högbergs lantbruk, Söråker hälsocentral, Flyktingförläggningen Åstön, Ceris och Nobina har bjudits in till att medverka i studien genom deltagande i workshopar och yttra sig över de minnesanteckningar som skickats ut efter respektive workshop.

Se bilagor om deltagande vid workshopar m.m.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Studien avgränsar sig till väg 684 (från E4 ut till Åstön) och väg 690 (från E4 till väg 684).



Figur 3.1 Utredningsområdet markerad med röd linje

3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudien hanterar framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet på väg 684 och 690 för fordonstrafik och oskyddade trafikanter längs och tvärs berörda vägar.

3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Åtgärdsvalsstudien övergripande mål avser en målbild med tidshorisont 2030.

4. Mål

4.1. Koppling till transportpolitiska mål

Trafiksäkerhet

- Genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal trottoar på vardera sidan av vägen. Separat cykelväg saknas.
- Vägen ut mot Tynderö/Åstön används av många oskyddade trafikanter sommartid. Arbetspendling sker med bil längs sträckan. Tillåten hastighet är 70 km/tim på smal väg (mellan 5,3 och 6 meter bred). Längs vägen finns randbebyggelse med många utfarter. Det saknas säkra busshållplatser.

Miljö och hälsa

Det upplevs som svårt att röra sig säkert längs vägen, vilket leder till mer bilkörning och mindre gång- och cykeltrafik.

4.2. Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget

Inga projektspecifika regionala och kommunala mål har uttalats under åtgärdsvalsstudien.

4.3. Övergripande målbild

Följande övergripande mål bör vara uppfyllda senast 2030:

- Tillgängligheten och trafiksäkerheten längs vägarna 684 och 690 är god för oskyddade trafikanter (cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer), näringslivets transporter och övriga resenärer.
- Söråker har en säker och tillgänglig genomfartsmiljö med god arkitektur.

4.4. Detaljerade målbilder

Vid workshop 1 diskuterades brister, behov och förslag till mål. Följande detaljerade målbilder togs fram och har sedan bearbetats. Dessa målbilder ligger sedan till grund för de val av förslag till åtgärder som redovisas senare i rapporten.

- Barns skolvägar ska vara säkra
- Det ska vara säkert för oskyddade trafikanter att färdas inom och mellan Söråker, Tynderö och Åstön
- Det ska vara säkert för oskyddade trafikanter att passera väg 684 i Söråker
- Busshållplatser ska vara säkra och tillgängliga
- Busshållplatser ska vara möjliga att anpassa efter skiftande behov av kollektivtrafik
- Väg 690 ska vara en lokalgata med minimal smittrafik till/från E4
- Väg 684 ska vara den huvudsakliga vägen för resor och transporter till/från/inom bygden
- Väg 684 ska vara trafiksäker och framkomlig för resor och transporter till/från/inom bygden
- Vägsystemet i bygden ska klara tillfälliga trafikökningar under vissa tider och evenemang
- Väg 684 ska medverka till utvecklingen av bygdens besöksnäring
- Väg 684 ska medverka till en hållbar landsbygdsutveckling

5. Förutsättningar

5.1. Befolkning och ortstruktur

Timrå kommun ligger i Västernorrlands län och har ca 18 000 invånare. I kommunen finns fyra tätorter varav Timrå är den största med ca 10 500 invånare. Därefter kommer Söråker som har ca 2 300 invånare. De två minsta tätorterna är Bergeforsen med ca 1500 invånare och Stavreviken med ca 200 invånare. I Timrå kommun finns flera stora företag etablerade, bland annat Permobil, Wifsta pappersbruk och Östrands massafabrik (SCA) som är kommunens största privata arbetsgivare. Timrå har ett centralt läge i regionen med närhet till flygplats, E4 och Ådalsbanan och Ostkustbanan.

Söråker ligger öster om Sundsvall-Timrå Airport och har god tillgänglighet till flera orter med stora arbetsmarknader. Till Timrå tätort har boende i Söråker ca 14 km och till Sundsvall är det ca 24 km beroende på målpunkt. Söråker har god tillgänglighet till Härnösand, dit det är ca 30 km. I både Härnösand och Sundsvall finns flera stora offentliga arbetsgivare och privata arbetsgivare.



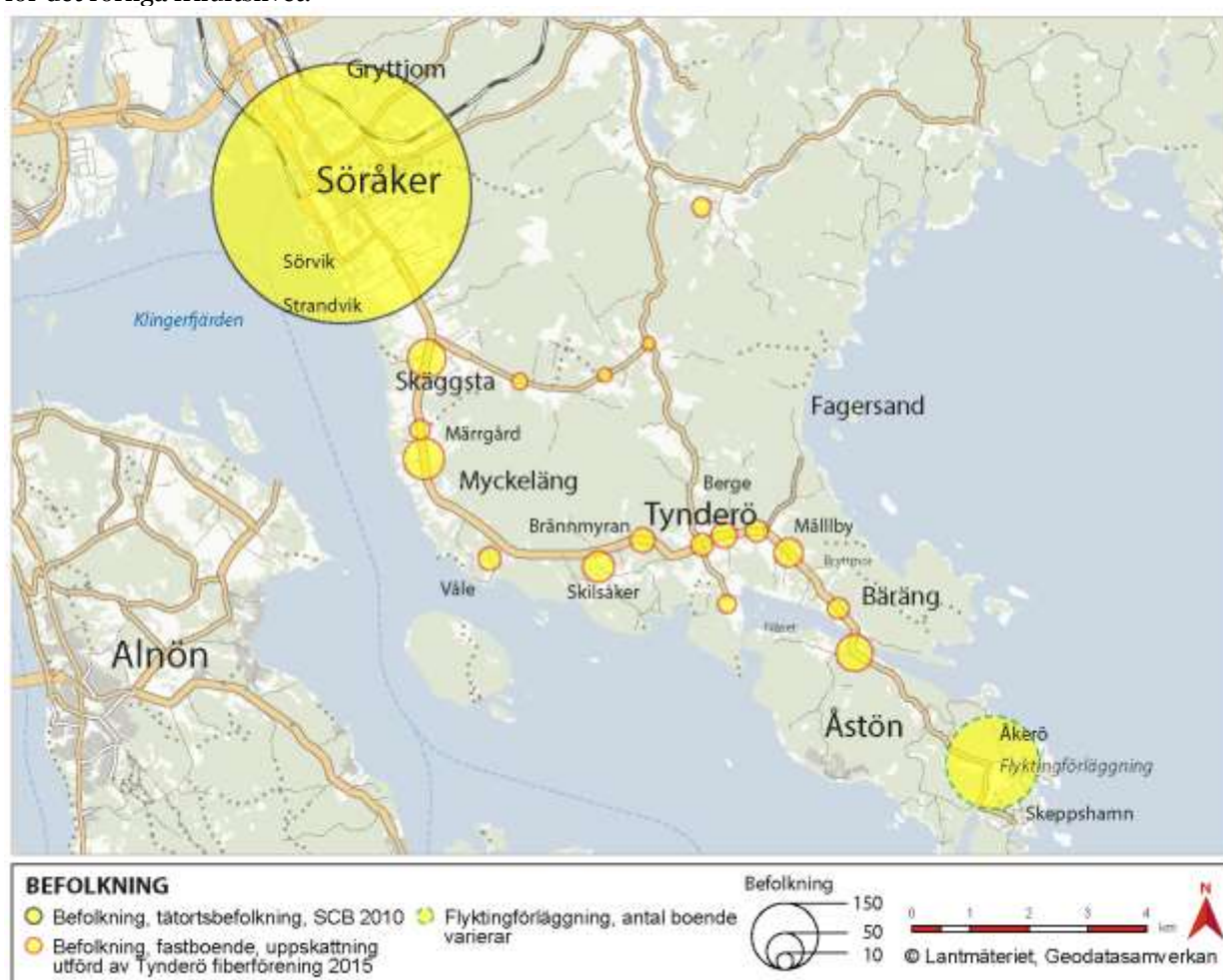
Figur 5.1 Avstånd och restider till omgivande målpunkter

Söråkers befolkning minskade med närmare 1 800 invånare mellan 1990 och 2010. Idag bor ca 2300 invånare i tätorten. Trots den negativa befolkningstillväxten tror kommunen att befolkningen på sikt kommer att öka i Söråker. Ortens geografiska läge anses vara en styrka samt att det är nära till friluftsliv.

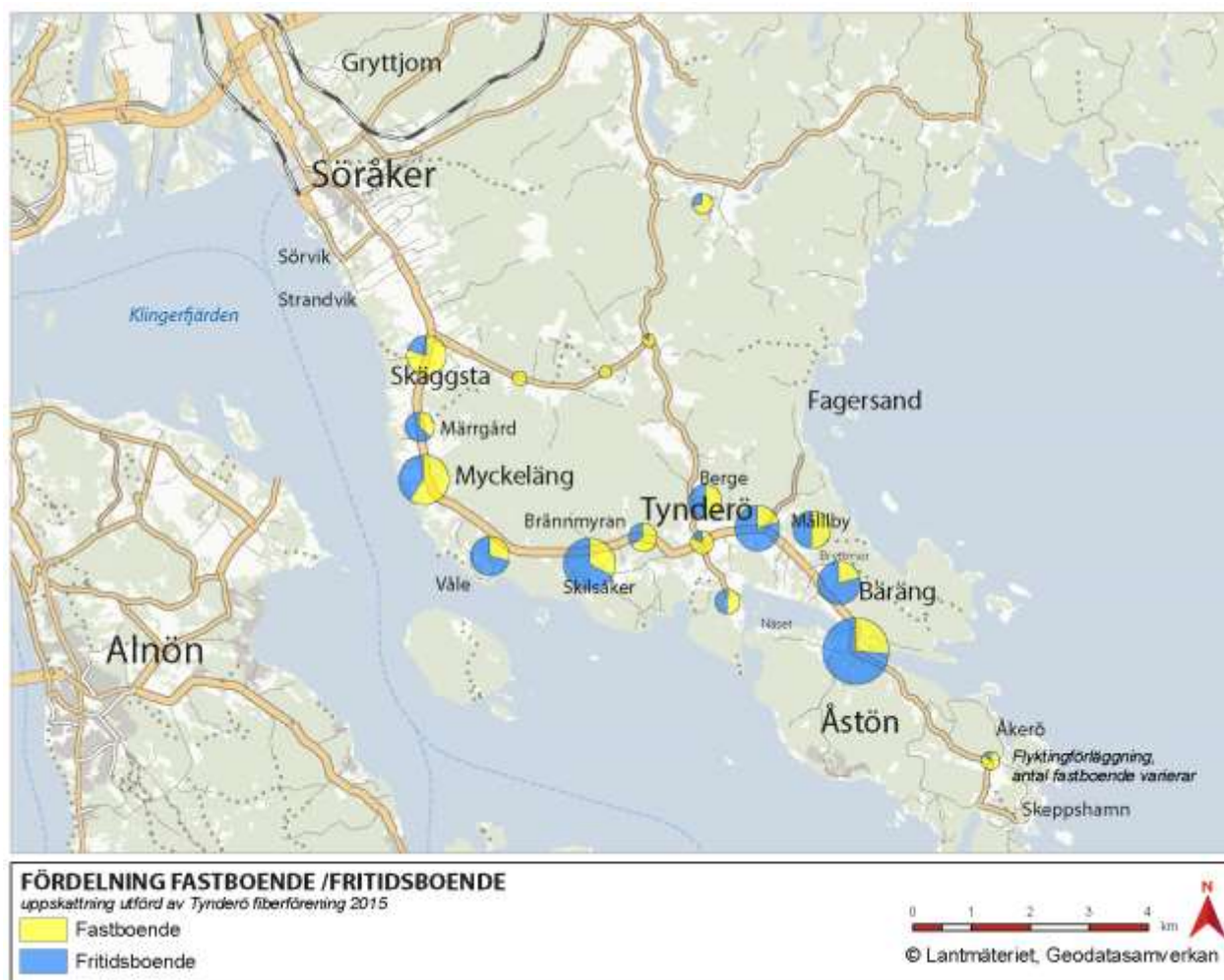
områden. Bostadspriserna är fortfarande förhållandevis låga i området vilket lockar köpare då bostadspriserna i de större orterna är höga.

Från Söråker och utmed kusten till Tynderö och Åstön ligger det små områden med bebyggelse där det bor ca 10-60 fastboende. Under sommarhalvåret ökar dessa områden i befolkning då människor flyttar ut till sina fritidshus. Bäräng, Mällby, Märsgård, Skilsåker, Våle och Åstön har under sommarhalvåret fler fritidshusboende än fastboende enligt en husräkning som Tynderö fiberförening utfört i samband med kartläggning av områdets fiber behov. Även Myckeläng och Öde har stor andel fritidshusboende

Tynderö församling har ca 700 invånare och området utgörs av en halvö och en större bebodd ö, Åstön. Bygden präglas av fiskenäring och småjordbruk. På senare tid har fritidsboendet ökat vilket innebär att befolkningen ökar under sommarhalvåret. Enligt den fördjupande översiktsplanen för Söråker (1997) finns stora möjligheter att bygga ytterligare fritidshus utan att förstöra tillgängligheten för det rörliga friluftslivet.



Figur 5.2 Befolkningen i utredningsområdet



Figur 5.3 Fördelning mellan fastboende och fritidsboende. Andelen fritidsboende ökar ju längre ut åt kusten man kommer och sommartid ökar den sammanlagda befolkningen kraftigt.

5.2. Verksamheter och näringsliv

I Söråker finns grundläggande samhällsservice som skolor, hälsocentral och bibliotek. Här finns även en ICA-butik, bensinstationer och flertalet restauranger. Det finns även en del annan service och handel som blomsterbutik och hårfrisör.

Söråker har två skolor, Söråkers skola med 300 elever fördelat på årskurser från förskoleklass till årskurs fem och Alaskolan med årskurserna 6-9. Alaskolan har ca 200 elever. På orten finns även en förskola. Totalt bor det, enligt uppgift från Timrå kommun ca 760 skolbarn (inklusive gymnasieelever) i området runt Söråker och ut mot Åstön.

Tynderö bygdegård är en populär mötesplats och ligger ca 15 km från E4 efter vägen till Åstön. Här bedriver Timrå kommun sin lokala förskola (1-6 år) och huset används även för föreningslivet och är en populär lokal att hyra till fester, föreningsmöten, gym, studiecirklar etc. I anslutning till Bygdegården finns ungdomsparken med möjligheter till olika uteaktiviteter och grillplats.



Figur 5.4 Verksamheter finns i i utredningsområdet, med en koncentration i centrala Söråker.

5.3. Kommunala utvecklingsplaner

Söråker är vackert beläget vid Klingerfjärden och många bostadsområden har vattenutsikt. Utsikt över vattnet finns från stora delar av Söråker genom den jämna sluttningen ner mot vattnet. Bebyggelsestrukturer från jordbruksamhället är tydligt framträdande längs med landsvägen och i övre delen av Strands by. Sågverket och massatillverkningen har satt sina spår i bebyggelsen och är främst tydlig längs med Söråkersgatan, Sörviksgatan och nere vid Strandviks såg. Det moderna Söråker började byggas i slutet av 1950-talet och den tidens typiska snedstruktur på gator med planerade och enhetligt byggda hyreshus och småhus syns tydligt.

Centrumområdet planlades och byggdes på 1960-talet och bostadsområden i tidstypisk stil byggdes. Under 1970-talet tillkom skola, folkets hus, köpcentrum och ny tillfartsväg till E4. I centrum har gatuplaneringen brustit vilket har resulterat i att gatan upp till skolan, gatan upp till förskolan, angöringen till bostäderna i centrum och tillfarten till småindustriområdet vid infarten inte har en optimal tillgänglighet.

Dagens centrummiljö sträcker sig mellan Stiftsgården och OKQ8. Det finns två varuhallar, varav en är i bruk och huserar en ICA-nära butik, hälsocentral, returstation. Området vid varuhallarna och hälsocentralen har brister i sin planering och utemiljön anses i översiktsplanen vara torftig. Översiktsplanen för Söråker sammanfattar området med *"Karaktärsdragen är storskalighet, lådformade byggnader, krångliga angörings- och trafikförhållanden och dålig kvalitet"*.

Öster om Söråker finns stora skogsområden, framförallt norr om E4. I Västansjö och Hössjö kyrkby är typisk jordbruksbygd av norrländsk karaktär. Här finns möjligheterna att bedriva heltid/deltids-jordbruk och ändå bo nära staden.

Norr, söder och öster om Söråker tätort finns stora områden med obebyggd eller glest bebyggd mark utan stora lutningar eller besvärande grundförhållanden. I området finns flera utflyktsstugor och möjligheterna för stig och spårssystem är mycket goda.

I Söråker har hamnverksamhet bedrivits sedan sågverksepoken under senare hälften av 1800-talet. Sågverken har sedermera bytts ut mot olika typer av fabriker som alla har haft hamnverksamhet knuten till sig. När sulfittfabriken lades ner på 1950-talet tog Gullfiber över området. I mitten av 1980-talet lade Gullfiber ner sin verksamhet i Söråker. Under 1900-talet har hamnverksamheten med lagerutrymmen utvecklats och idag driver Deltaterminalen AB en expanderande hamnverksamhet med timmer, vägsalt och containrar.

Idrottsplatsen med omgivningar ovanför centrumbebyggelsen ligger i anslutning till ett spårssystem uppe i skogen. Området är ostrukturerat med oklara tillfarts- och parkeringsförhållanden och stora gräsytor som fått stigar och mopedvägar över sig.

I den fördjupande översiktsplanen *"Strandstaden Söråker"* (1997) redovisas en klar vision över Söråkers utveckling. Den innehåller en strandpark, två parkstråk, upprustning av infartsmiljö, utveckling av den nya genomfartsgatan genom Tynderö Strandboulevarden, omdaning av hela centrummiljön och en ny framtida stadsdel med småstadskaraktär.

Under 2013 presenterades en förstudie för Söråkers centrumförnyelse. Den sammanställer förslag som framkommit över hur miljön i centrala Söråker kan förbättras. Kommunen ser det som ett första steg i planeringsprocessen för att förnya Söråker. Planerna utgår från att förbättra området kring Centrumvägen och tanken är att ge det en mer stadsmässig karaktär och förnya centrum med torg och strukturerade parkeringsytor. Önskan är att knyta samman skolan/Folkets hus med centrum och strandpromenaden genom att anlägga ett tvärstråk. Tvärstråket definieras av att det anläggs trottoar längs Daliagatan och att befintlig asfaltsbelagda gångstigar breddas och beläggs med stenmjöl. Kommunen vill också fortsätta utveckla strandpromenaden och att stranden blir mer tillgänglig med anslutande tvärstråk i nordostlig riktning.

I Söråker är området mellan väg 684 och kusten speciellt attraktivt för boende. Området har ökat i attraktivitet sedan kommunen anlade strandpromenaden för några år sedan. I pågående ÖP kommer mark för nya bostäder föreslås i två områden. I det centrala området planeras för både villor och flerbostadshus. Kommunen uppskattar att området kan rymma mellan 150-250 personer beroende på bostadstyp och förtätningsgrad. Det andra området ligger i Gasabäck, längre österut från centrum sett. Det ligger ovanför ett Natura 2000-område och är beläget ca 2 km från Söråker centrum. Kommunen föreslår att området planeras för ca 30-50 villor och beroende på förtätningsgrad kan rymma ca 100-150 boende.

5.4. Angränsande projekt och kommande utveckling

Söråkers skola

Kultur- och teknikförvaltningen genomför under 2106 en nybyggnation av kök och matsal vid Söråkers skola samt ny tillfartsväg, avlämningsplats och utökning av parkeringsplatser i två etapper. I den första etappen byggs nytt kök och matsal vid Söråkers skola. Den andra etappen består av ny tillfartsväg och avlämningsplats. Även en utökning av parkeringsplatser intill skolan kommer att anläggas.

Ombyggnationen syftar till att förbättra trafiklösningen och trafiksäkerheten vid skola, Folkets hus och närliggande områden. Arbetet beräknas avslutas under senare delen av 2016.

Logistikcenter Torsboda

I den fördjupade översiktsplanen från 2009 *"Fördjupad översiktsplan för Söråker-Torsboda Logistikcenter"* hanteras utvecklingsplaner för att komplettera hamnverksamheten med ett logistikcenter. Målet var att bygga upp en spåranknuten terminal för containers, trailers och lösgods till den befintliga bangården i Torsboda. Utvecklingsplanerna har även hanterat planer för en containerhamn och nya väganslutningar till hamnområdet.

Sedan 2009 har inte så mycket hänt av dessa planer och just nu är läget oklart om dessa planer någonsin kommer att aktualiseras.

Övrig verksamhet i området utvecklas men inga större planer som påverkar trafiksituationen har identifierats.

Gamla militäranläggningen på Åstön

Under hösten 2015 öppnades den gamla militäranläggningen på Åstön upp för asylboende. Upp till 300 boende fanns under vår och sommar 2016. Under våren pratades det om att anläggningen skulle vara i bruk i några år. Under hösten 2016 har boendet dock tömts och ska inte längre fortsätta husera flyktingar. Enligt uppgift från Timrå kommun, har de som äger fastigheter andra utvecklingsplaner men att inget i nuläget är bestämt vad som kommer att ske.

5.5. Pendling och kollektivtrafik

Från Timrå kommun är det ca 57 % som pendlar till annan kommun för arbete. Från Söråker och Tynderö/Åstön pendlar flertalet boende till annan ort för arbete. De flesta pendlar med bil eftersom bussen anses ta för lång tid.

Från Söråkers centrum går det under vardagar 2 turer per timme under högtrafiktid, totalt 13 dubbel-turer till Sundsvall via Torsboda och sedan E4 till Sundsvall. Fem av turerna går till och från Tynderösundet. Under lågtrafiktid (dagtid och kvällstid) går det buss en gång per timme till Sörberge norra för byte till linje 120.

Kompletteringstrafik (byter troligen namn till närtrafik) finns mellan Tynderösundet-Söråker med tre taxiturer vardagar och fyra taxiturer helgdagar.

Övrig busstrafik är linje 633 från Ljustorp och linje 635 från Hässjö som är anpassade till skolornas behov. Dagtid och helger finns kompletteringstrafik med taxi.

Ny bebyggelse på Strand kan öka efterfrågan på bussturer. Det finns möjlighet att förlänga turer till Skäggsta istället för att som nu vända i Söråkers centrum.

Tillfälliga behov: Flyktingförläggningen på Åstön med 240 platser har gett behov av en extra busstur/vecka på förmiddagen.

5.6. Infrastruktur och vägstandard

Till Söråker finns två infarter från E4, väg 690 (Rigstavägen) och väg 684 som går hela vägen ut till Åstön. Genom Söråker kallas väg 684 för Centrumvägen.

Väg 690 är smal (genomsnitt 6 meter bred) landsväg och går genom ett äldre jordbrukslandskap där bebyggelsen ligger i tät anslutning mot vägen. Trots att vägen har två körfält kör bilarna ofta i mitten av körbanan och håller endast ut mot sidan vid möte. Skyltad hastighet är 50 km/h (vid skolan är det variabel hastighet, 30 km/h gäller under morgon och kväll) och årsdygnstrafiken (ådt) ligger runt ca 670 fordon/dygn varav ca 80 räknas som tung trafik. Från korsningen Duvedsvägen, och väg 690 fram till korsningen med väg 684 ökar ådt till ca 1400 fordon när vägen passerar Söråker centrum.

Väg 684 är 9 meter bred fram till Söråker centrum och smalnar därefter av och ut till Åstön varierar vägens bredd mellan 5-6 meter. På Åstön är vägen ca 4 meter bred. Det finns ett körfält i vardera riktning och vägen klassas som sekundär länsväg. Skyltad hastighet är 70 km/h förutom genom tätbebyggda områden (bl.a. Söråker centrum och Tynderö) där hastigheten är 50 km/h.

Från E4 och genom Söråker centrum passerar ca 3600 fordon per dygn (ådt) på vägen. Mellan Söråker och Tynderö passerar ca 1100 fordon/dygn. Ut till Åstön passerar ca 600 fordon vägen per dygn. Till Åstöns naturreservat åker i snitt ca 100 fordon per dygn.

Väg 684 används för timmertransporter och näringslivet i området har behov av tunga transporter. Vid smalare passager mellan Söråker och Tynderö där en personbil möter större lastbilar behöver båda parter sakta in och passera varandra med försiktighet.

Under workshop 1 framkom det att det ibland är svårt att få varor hemlevererade på grund av att fraktbolag anser att vägen brister för mycket.



Figur 5.5 Gällande hastighetsgränser i utredningsområdet



Figur 5.6 Vägbredd i utredningsområdet.



Figur 5.7 och 5.8 Trafikvolym per årsmedeldygn, total mängd fordon respektive lastbilstrafik

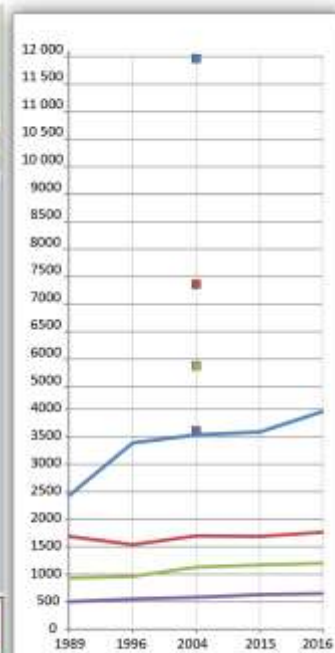
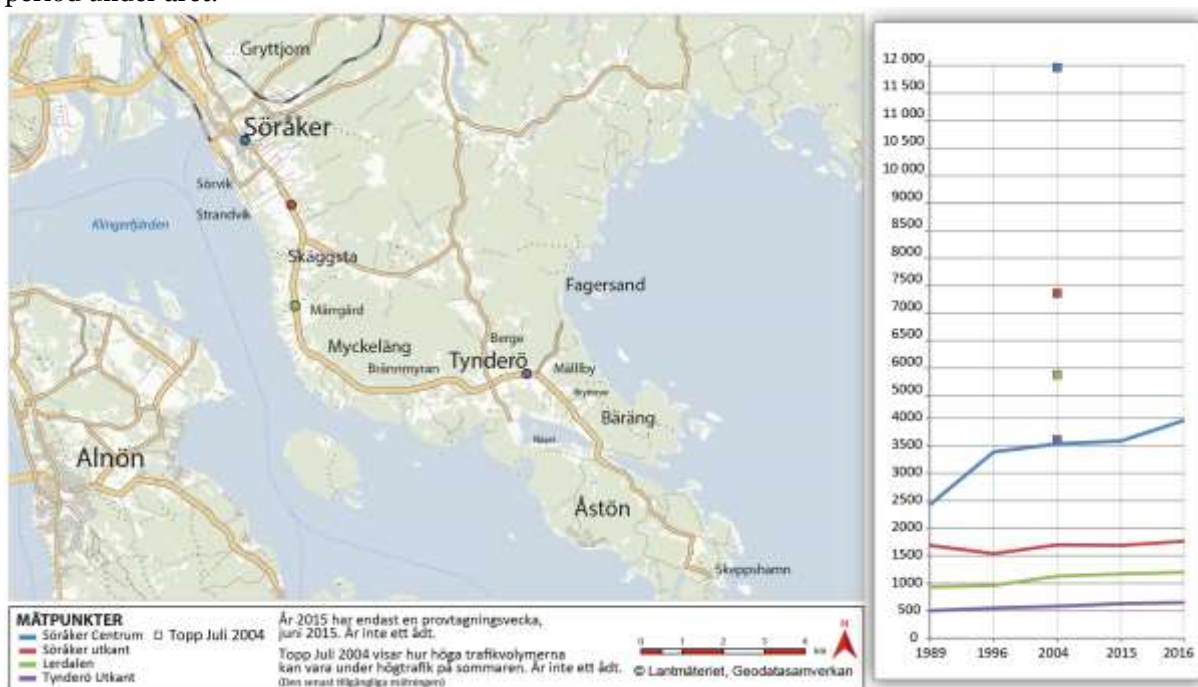
5.7. Trafikmätningar

Boende har påtalat till kommunen och Trafikverket att trafiken har påtagligt ökat de senaste åren. En av orsakerna anses vara att många fritidshus har byggts om till året runt boende vilket har ökat antalet boende i området. Detta föranledde att Trafikverket under en vecka i juni 2015 utförde mätningar på fyra punkter längs med väg 684. Dessa extra mätningar utfördes vid ett tillfälle, jämfört med ordinarie mätningar som görs vid fyra tillfällen per år de år mätningar sker. Senaste mätning genomfördes 2016.

En mätpunkt ligger mitt i Söråker centrum och på den punkten passerade 3960 fordon/dygn (Årsmedel dygnstrafik, ådt), vilket är en ökning med 420 fordon sedan år 2004. Den andra mätpunkten, ligger precis vid Söråkers utkant och mätningen gav 1820 fordon/dygn. Det är en ökning med 120 fordon sedan 2004. Vid Lerdalen är den tredje mätpunkten. Där passerade 1200 fordon/dygn vilket ger en ökning med 70 fordon sedan år 2004. Efter Tynderö ligger den fjärde mätpunkten, den uppmätte 650 fordon/dygn. Det är en ökning på 70 fordon sedan mätningen i 2004.

Söråker och Tynderöområdet är populära besöksmål under sommarmånaderna och det är många fritidshusägare som flyttar ut över sommaren. Det gör att under en tid på sommaren är trafikvolymerna väsentligt högre än under resterande år. Diagrammet nedan visar hur trafiken förändrats sedan 1989 och punkterna i diagrammet visar på det högsta uppmätta trafiktalet under denna period. Den mätningen ägde rum mellan 23-26 juli 2004.

I Söråker centrum passerade närmare 12 000 fordon/dygn och mellan Söråker och Tynderö passerade nästan 6000 fordon/dygn. Dessa höga flöden får konsekvenser för framkomligheten under denna tid på året. Vägens standard kan inte anpassas för dessa nivåer eftersom de inträffar under en begränsad period under året.



Figur 5.9 Mätpunkter för trafikmätningar.

Figur 5.10 Diagram över trafikutvecklingen under de senaste trafikmätningarna.

5.8. Trafiksäkerhet

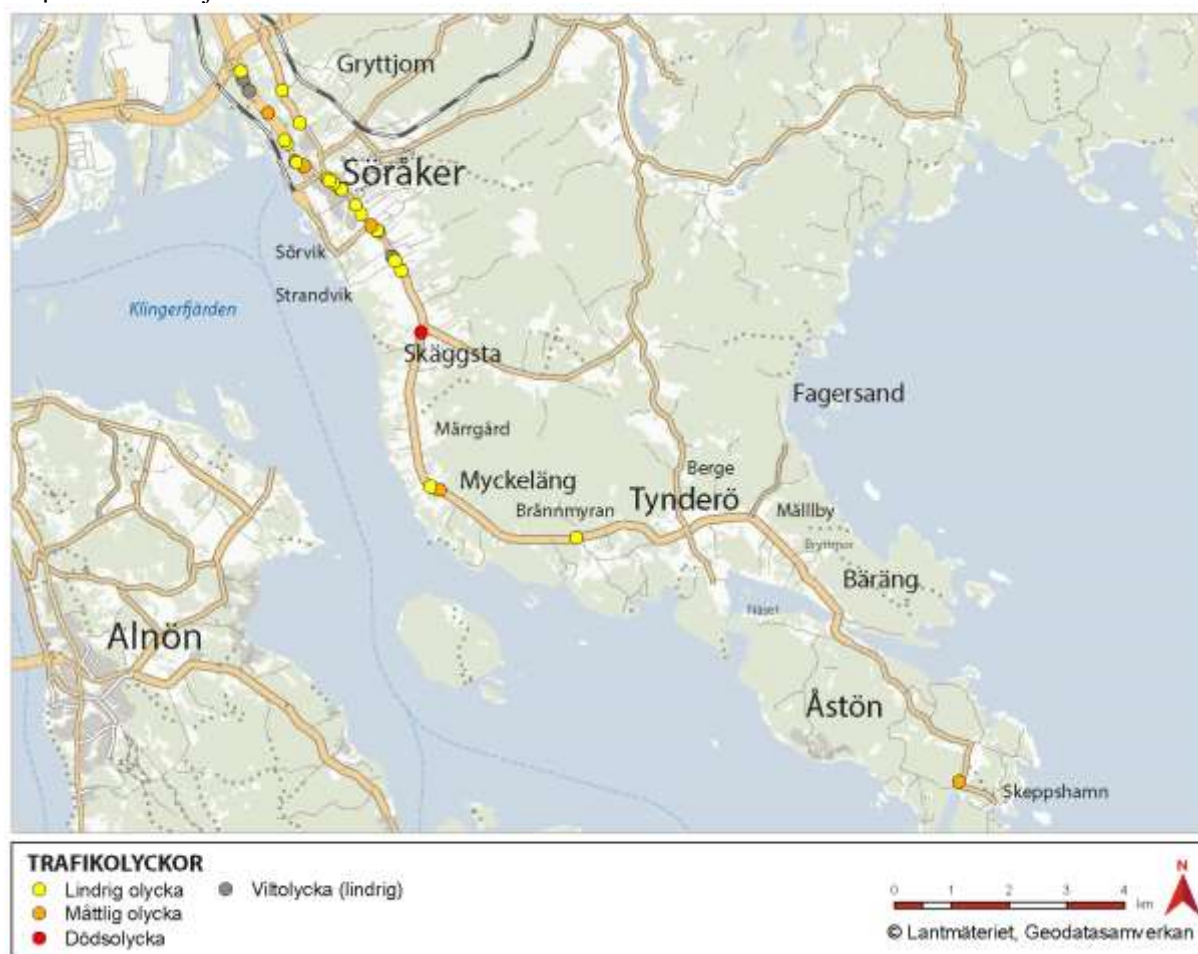
Väg 690 och väg 684 upplevs som osäker av många som vistas på och efter vägen. Vägen är smal och bilarna upplevs köra fort. Avdikning utfördes under 2015 på väg 684 och efter det försvann en del av stödremsan som många oskyddade trafikanter nyttjade.

Mellan E4 och Söråker har det under perioden 2005-02-01 – 2016-01-31 skett 3 singelolyckor och 3 olyckor som involverat två motorfordon. Dessa är främst av lindrig olycksgrad. Genom Söråker centrum har det inrapporterats 15 olyckor de senaste tio åren där motorfordon varit inblandade. Av dessa är 14 av lindrig grad och endast en olycka är av måttlig svårighetsgrad. Ingen har skadats allvarligt eller dött. Vid tre av olyckorna var fotgängare inblandade och vid en olycka var en moped/cykel inblandad.

På vägen ut mot Tynderö/Åstön skedde det under 2006 en dödsolycka och tre singelolyckor. Två är av lindrig svårighetsgrad och en är av måttlig svårighetsgrad. På Åstön har det skett en singelolycka av måttlig grad.

Trots att väg 690 är smal är den inte speciellt olycksdrabbad. De senaste tio åren har det endast rapporterats in två trafikolyckor där motorfordon varit inblandade. De är båda klassade som lindriga olyckor.

Det har skett tre viltolyckor av lindrig grad. Två av dessa skedde strax efter avfarten från E4 till väg 684 och den tredje skedde strax öster om Söråker tätortsområde.



Figur 5.11 Trafikolyckor kända av polis och sjukvård under perioden 2005-02-01 – 2016-01-31.

5.9. Väghållare och underhåll

Riktlinjerna för vem som ska ha väghållaransvar är att staten ska ta ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande trafiknät i tätorter. Kommuner ska ta huvudansvaret för väghållning inom tätorter med undantag för det övergripande transportnätet. Väghållaransvar omfattar ansvar för att vägen underhålls och är farbar, d.v.s. säkerställa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet genom t.ex. beläggningsunderhåll och vinterväghållning.

Både väg 690 och väg 684 har Trafikverket som väghållare men det pågår en diskussion mellan Timrå kommun och trafikverket om det i fortsättningen ska vara Trafikverket som ska vara väghållare för väg 690 eller om Timrå kommun ska ta över ansvaret. Andra vägar där det finns funderingar på att byta ansvar är Stallvägen, Båthamnsvägen, Sörviksvägen samt väg 690 och Duvedsvägen fram till Duved.

Väg 690 och väg 684 har haft olika klassningsgrad gällande underhåll och vinterväghållning. Det har gjort att kvalitén på underhållet och snöröjning varierat längs med sträckan.

Översvämningsproblematik har funnits vid vissa avsnitt som beror på att trummor vid vägen inte har varit konstruerade på rätt sätt. Trafikverket har åtgärdat dessa fel under 2016.



Figur 5.11 Väghållare och eventuellt byte av väghållare från statlig (trafikverket) till kommunalt (Timrå kommun).

5.10. Besöksnäring och skyddade områden

Timrå kommun samarbetar med både Sundsvall och Ånge kommun för att skapa ett gemensamt nav för besöksnäringen. Idag besöks Timrå främst av personer som antingen bor i regionen eller som kategoriseras som anhörigturism genom besök hos släkt och vänner.

I Åkerövikens på Åstön finns idag en relativt nygjord brygga med plats för ca 30 båtar. Det finns också färskvatten, en WC samt en grillplats. Inom 500 meter finns restaurang, museiförening, camping och kapell. Timrå kommun har planer på att uppdatera faciliteterna som bryggor, servicehus WC, dusch etc. Delar av Åstön är ett naturreservat som har skapats av kommunen för att bevara och utveckla ett stycke land med många betydelsefulla kulturmiljöer och vacker natur. Det främsta besöksmålet är fiskeläget Skeppshamn med kapell, fiskarmuseum och lotstorn. Campingen som funnits i området har inte fått förlängt tillstånd på grund av den skyddsvärda naturen i området. Det finns dock de som förordar att kommunen lyfter ut Åkerövikens ur det kommunala naturreservatet då området är mycket intressant för en utvecklad besöksnäring. Det är dock en lång process att få tillstånd en sådan ändring och inget som kommer hända inom närstående framtid. En utbrytning anses motiveras av både ökat behov av attraktiva boendemöjligheter och restaurangutveckling.

Färja-området ligger på Tynderö, i anslutning till kanalen mot Åstön. Här finns ett gammalt fiskeläge som kommunen vill utveckla. Där finns intressant kulturhistorik med kopplingar mot fiskeverksamhet och förädling. I området finns restaurang- och kaféverksamhet. Timrå kommun har sökt pengar för att utveckla småbåtshamnen med bryggor och gästhamn. De vill även ersätta det gamla Salteriet med en ny byggnad som ska inrymma övernattningsmöjligheter, gemsamhetsytor mm.

Här finns även sjönära tomter som kan säljas. Möjlighet att utveckla kommersiell verksamhet bedöms som god då det finns mycket bebyggelse i området. Både året runt-boende och sommarboende.

Området kring Tynderö har under sommarmånaderna många välbesökta restauranger och badplatser. Under sommaren hålls flera stora arrangemang i Tynderö som lockar många besökare.

Med kommunens expansionsplaner i området och att det finns många inom näringslivet som satsar på besöksnäringen finns det all anledning att tro att området kommer öka i popularitet och locka allt fler besökare till området. Badplatser finns vid Oxviken, Skillinge, Unnviken, Södra Åstön, Söråkers badplats.

5.11. Problembeskrivning

Väg 684 är smal och många kör fort. Samtidigt är utrymmet för oskyddade trafikanter längs vägen litet, vilket leder till konflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Med stigande trafikvolymer sommartid ökar dessa problem. Satsningar på besöksnäringen gör att denna trafik kan öka än mer. Vid flyktingboendet arbetar ett 20-tal personer och det finnas plats för ca 300 personer boende. Vägens brister begränsar tillgängligheten i området. Cyklister kommer inte hit, och få cyklar här.

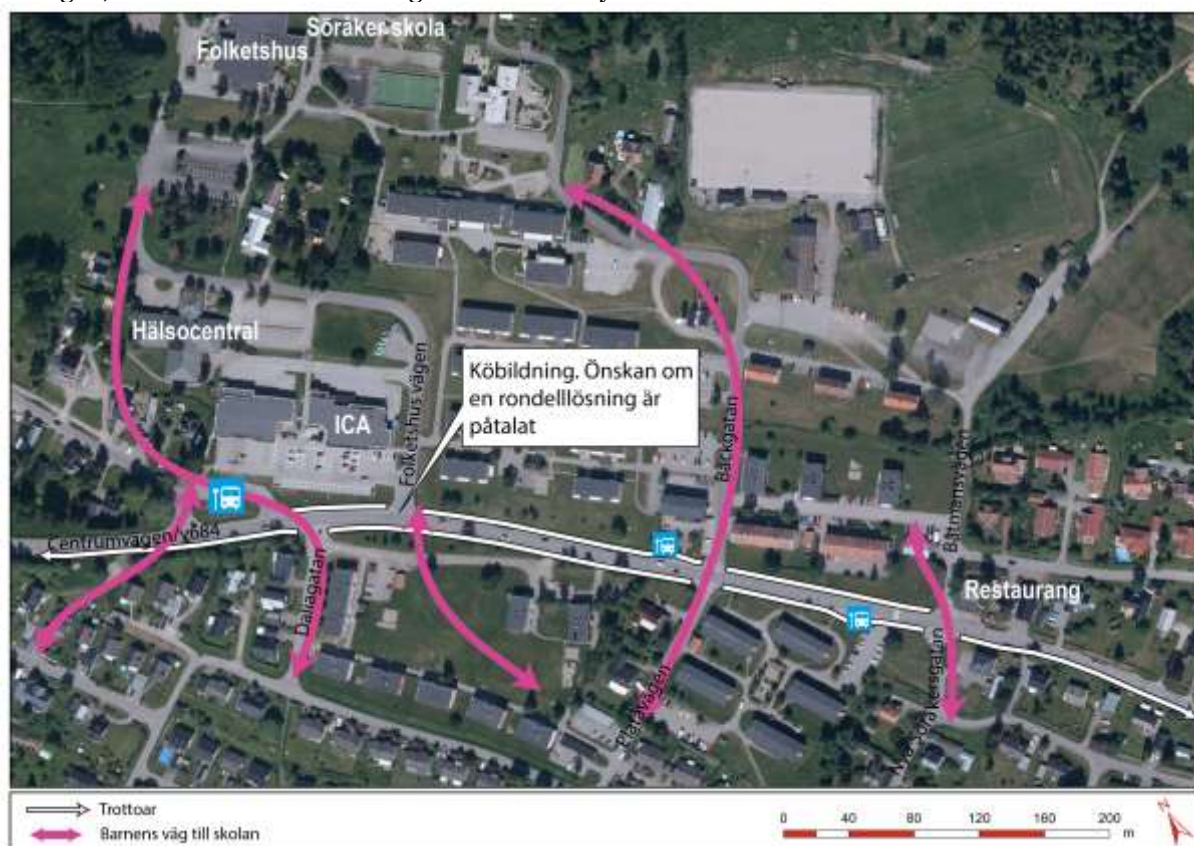
Bebyggelse ligger nära vägen, vilket skymmer sikt och försvårar för den som vill köra upp på vägen från intilliggande fastigheter.

Busshållplatserna har låg standard och låg tillgänglighet. Kollektivtrafiken utgör inte ett attraktivt alternativ för resor.

Dålig väg hindrar utvecklingen i området. Både inflyttning och näringsverksamhet missgynnas. Transportföretag vill inte köra ut till Tynderö p.g.a. dålig vägstandard. Satsningar på näringslivet riskerar att inte få full effekt eftersom den dåliga vägen begränsar nyttan med satsningarna.

Framtida trafikanter kommer att ha andra behov, vilket innebär krav på ett förnyat förhållningssätt till infrastrukturer. Om inga åtgärder genomförs kommer identifierade problem att förvärras.

Vägen genom centrala Söråker är bred och inbjuder till höga hastigheter. Här är också behovet att korsa vägen störst för de som bor nedanför vägen och samhällsservicen ovanför vägen. Väg 684 utgör en barriär i samhället. Genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal trottoar på vardera sidan av vägen, som är för smal både för gående och för cyklister.



Figur 5.12 Trafiksituationen i Söråker centrum.

6. Alternativa lösningar

6.1. Tänkbara åtgärdstyper

Vid workshop 2 diskuterades åtgärder utifrån identifierade brister. I en första diskussion hanterades optimeringsåtgärder, d.v.s. åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2. I den andra diskussionen hanterades om- och nybyggnadsåtgärder. Vid diskussionerna berördes även vilket eller vilka mål som åtgärden medverkar till att uppfylla, möjlig tidshorisont och vilken/vilka organisationer som kan tänkas vara ansvarig för åtgärdens genomförande.

Några åtgärder som föreslogs var hastighetsövervakning för att få befintlig trafik att hålla rätt hastighet, men även att sänka hastigheten vid kritiska avsnitt i Söråker. Kollektivtrafiken bör marknadsföras bättre och kan kompletteras med anropsstyrd trafik med mindre fordon. Säkerheten för oskyddade trafikanter kan ökas genom att dela ut gratis reflexvästar.

Några om- och nybyggnadsåtgärder som föreslogs var att bredda väg 684 helt eller delvis ut till Åstön, byggande av separat GC-väg antingen längs med vägen eller längs kustremsan och befintliga småvägar, avsmalning av vägen genom Söråker tätort, breddning av trottoarer, cirkulationsplatser på kritiska platser i Söråker, utveckling av tätortsmiljön i Söråker och minskat antal direktutfarter mot vägen.

6.2. Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar

Nedan redovisas samtliga åtgärder som föreslagits vid workshop. Åtgärderna har paketerats i tematiskt och/eller geografiskt gemensamma områden inför kommande effektbedömningar.

Några av de åtgärder som föreslogs vid workshop, exempelvis ”bredda väg 684” har i arbetet med paketering och analys brutits ned i olika ambitionsnivåer gällande exempelvis vägbredd. Separat cykelväg har studerats utifrån olika start- och slutpunkter, samt med och utan belysning. Andra föreslagna åtgärder har redigerats för att bli renodlade åtgärder. Exempelvis ”hastighetsövervakning” har redigerats till två åtgärder, Påtala behov av hastighetsövervakning respektive Genomför hastighetsövervakning.

Allmänna åtgärder

- Informationskampanj om vikten av att hålla hastighetsgränser, nyttan med samåkning, samåkningsappar etc. Engagera lokala föreningar i arbetet.
- Dela ut reflexvästar till boende (sponsringskampanj)
- Utred behovet av, och förutsättningar för, cykling (pendling, turism, fritidscyklning) Söråker-Tynderö-Åstön. Utredningen, som även bör behandla bredden på väg 684, är det första steget i en längre kedja med åtgärder beroende på vad utredningen visar. Det kan till exempelvis på kort sikt bli ökad bredd och förbättrad sikt i kritiska partier av väg 684, samt kurvrätningar och åtgärder för säkra sidoområden. På längre sikt kan breddning av väg 684 ut till Tynderö vara en lämplig åtgärd. Utredningen får ta reda på om det är pendlingscykling eller fritids- och turismcykling som är viktigast att lösa.
- Informationskampanj och dialog med föräldrar med barn i skolålder om trafiksäkert beteende vid busshållplatser.
- Utred möjlighet till båtförbindelse Sundsvall-Tynderö-Åstön. Utredningen får utvisa om det är pendling eller turism som har bärkraft etc.

- Informera om och marknadsför möjligheten till resande med kollektivtrafik, verkliga kostnader för resor med kollektivtrafik jämfört med bilkostnader (ägan och drift).
- Etablera och marknadsför särskilda bussturer till midsommarfirande, Åstödagar och andra evenemang.
- Arbeta vidare på busskonceptet "Antikrundan".

Åtgärder för centrala Söråker

- Sänk hastigheten på väg 684 genom centrala Söråker till 30 km/tim under de tider som skolbarn kan förväntas behöva korsa vägen.
- Påtala behov av hastighetsövervakning för Polisen.
- Genomför hastighetsövervakning.
- Förbättra säkerheten och synligheten vid övergångsställena vid Folketshusvägen och Båtsmansvägen med markering, belysning och eventuell upphöjning så att det blir säkra gångpassager.
- Komplettera med säkra gångpassager vid vårdhemmet och Sörviksgatan, med markering, belysning och eventuell upphöjning.
- Bygg om trafikmiljön i Söråker, exempelvis med kantstenar, plattsättningar, växtlighet, sittbänkar för att öka känslan av tätort. Några åtgärder finns exemplifierade i Förstudie Söråkers centrumförnyelse, 2013.
- Minska vägbredden genom centrala Söråker och bredda GC-banorna.
- Förtydliga och förbättra hållplatserna i centrala Söråker, för att förbättra standarden och det stadsmässiga uttrycket.
- Bygg cirkulationsplats vid ICA/Folketshusvägen.
- Genomför fördjupad utredning för trafiklösningen i centrala Söråker. Utredningen bör försöka lösa Centrumvägen, Daliagatan, Folketshusvägen och Riggstavägen/väg 690 i en gemensam lösning för ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och tätortskänsla.

Åtgärder för väg 690

- Genomför en översyn av gällande hastighet på väg 690.
- Genomför åtgärder för att sänka hastigheten på väg 690.

Åtgärder för väg 684 Söråker-Tynderö

- Inför mobila hållplatser vars placering ses över årligen och anpassas efter aktuellt behov. De mobila hållplatserna utformas för att väntande passagerare inte ska behöva stå på vägen och vänta.
- Minska antalet direktutfarter till väg 684 genom att samlas till ett färre antal och bygg ersättningsvägar.
- Se över hur kvarvarande korsningspunkter kan förbättras genom siktröjning (klippa träd, buskar etc.) eller hur utfarten kan förbättras i övrigt
- Varna för skymd sikt vid utsatta platser som inte på annat sätt kan förbättras.
- Se över bredden på väg 684 och öka bredden i kritiska partier. Genomför kurvvrätningar och säkra sidoområden. Några sträckor som har identifierats där åtgärder kan vara aktuella är vid Märregård 240 m, vid Myckeläng 880 m, vid Våle 500 m och vid Berg 360 m. Breddökning 0,7 m.

- Öka bredden på väg 684 till 6,5 m ungefär från Båtsmansvägen till Tynderö. En breddökning från 6,0 till 6,5 m på 1,9 km, från 5,3 till 6,5 meter på 7,7 km och en breddökning från 5,7 till 6,5 m på 0,8 km. Total sträcka att bredda 10,4 km. Åtgärden uppfyller krav enligt VGU. Medför ej cykelseparering, men trafikflödet på vägen medger enligt VGU blandtrafik.

Cykelåtgärder för sommarcykling

- Komplettera felande länkar mellan småvägar vid Våle, Skilsåker och Öde
- Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Tynderö kyrka och Bygdegården
- Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Bygdegården och Mällby
- Bygg en bro för gång- och cykel mellan Näset och Holmö
- Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Skäggsta och infarten norr om Våle (Myckeläng vid Våle)

Cykelåtgärder för helårscyklning

- Bygg en separat GC-väg längs hela eller delar av väg 684. Söråker-Tynderö, med belysning.
- Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Tynderö kyrka och Bygdegården
- Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Bygdegården och Mällby

Kombinationer av åtgärds paket

Åtgärder för väg 684 Söråker-Tynderö-Åstön kan valfritt kombineras med åtgärder för sommarcykling eller åtgärder för helårscyklning beroende på vad utredningen av behovet av cykeltrafik Söråker-Tynderö-Åstön kommer fram till.

Bortvalda åtgärder

- Utred möjligheten till separat, sammanhängande cykelstråk från Sundsvall via Timrå till Åstön.
– *Det är orimligt att anta att åtgärder för cykling mellan Sundsvall och Timrå kan bidra till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Söråker och Tynderö.*
- Utred förutsättningar för att få installera automatisk hastighetsövervakning.
– *ATK sätts normalt inte upp på vägar med 50 km/tim eller lägre. Ett annat kriterium är att uppmätt medelhastighet ska ligga minst 5 km/tim över skyltad hastighet, vilket den inte gör.*
- Installera "sänk farten-skylt" som påminner om hastigheten i centrala Söråker.
– *Åtgärden kommer troligen inte att prioriteras eftersom platsen inte uppfyller de förutsättningar som normalt krävs.*
- Komplettera felande länkar mellan småvägar vid Stacke-Ravansböle "Örevägen" samt felande länkar mellan småvägar vid Mällby "Storvägen".
– *Åtgärderna ger visserligen sammanhängande cykelmöjlighet mellan Söråker och Tynderö samt badplatserna i öster, men ger inga extra fördelar inom stråket då antalet boende här är få.*

- Öka bredden på hela eller delar av väg 684 för att medge plats för GC-väg i en bredare vägren.
– *Åtgärden hanteras som ingående del i annan åtgärd.*
- Bygg en separat GC-väg längs hela eller delar av väg 684. Söråker-Tynderö.
– *Åtgärden är inte rimlig utan belysning.*
- Bygg en separat GC-väg längs hela eller delar av väg 684. Söråker-Åstön-Skeppshamn.
– *Det är inte en rimlig åtgärd att bygga en separat GC-väg längs väg 684 hela vägen ut till Skeppshamn eller Åstån. Avstånden är för långa och trafikflödena på vägen är förhållandevis små. Däremot kan man överväga att bygga delsträckor enligt föreslagna åtgärds paket för sommarcykling eller helårscyklning, beroende på vad den föreslagna utredningen om behovet av cykelåtgärder visar.*
- Öka bussarnas turtäthet vid intressanta avgångstider.
– *För litet resandeunderlag för att motivera fler bussturer.*
- Komplettera med anropsstyrd trafik som ansluter till bussar vid Söråker eller E4.
– *Detta system finns redan. Eventuell utökning av denna trafik sker samordnat med utveckling av kollektivtrafiken i E4-stråket.*
- Etablera båtförbindelse Sundsvall-Tynderö-Åstön.
– *En utredning behöver genomföras för att ta reda på hur behovet och förutsättningarna för en båtförbindelse ser ut. Innan denna utredning genomförts kan etablering av båtförbindelse inte rekommenderas.*
- Utred vilka hamnar som kan hantera lagring och lastning av timmer, och utred hur stort detta behov är.
– *Befintliga bryggor och anslutningsvägar samt markområden vid brygglägen klarar inte de krav som sjöfartstransporter skulle medföra. Befintlig hamn vid Söråker kan hantera inkommande och utgående gods och timmer, men då sker fortfarande transporten på de sämre delarna av väg 684.*
- Utred befintliga direktutfarter till väg 684 ur ett säkerhetsperspektiv och utred hur många som kan förbättras eller samlas i ett minskat antal utfarter.
– *Denna åtgärd kan endast ske inom ramen för vägplan.*
- Utred orsaker till översvämningsproblemen längs väg 684 och åtgärda.
– *Åtgärdades under sommaren 2016.*
- Uppgradera vägen till en högre driftsklass, klass 4 i stället för klass 5.
– *Redan planerad åtgärd.*
- Inventera vägen och reparera skador, dikesslänter etc.
– *Sker inom ramen för det löpande underhållet.*

- Genomför vid behov mindre profiljusteringar.
– *Tveksamt att det finns behov av denna typ av åtgärd.*
- Utred om det föreligger särskilda viltpassager och sätt eventuellt upp varningsmärken.
– *Trafikverket är oftast mycket restriktiv till denna åtgärd. Skyltning vid en plats leder till att man tror att det är helt säkert på andra platser.*
- Öka bredden på väg 684 till 6,0 m från tomatodlingen till Tynderö. En breddökning från 5,3 till 6,0 meter på 7,7 km och en breddökning från 5,7 till 6,0 m på 0,8 km. Total sträcka att bredda 8,5 km.
– *Vägbredd 6 m uppfyller ej krav enligt VGU, Vägar och Gators Utformning.*
- Öka bredden på väg 684 till 7,5 m från Folketshusvägen till Tynderö. En breddökning från 6,5 till 7,5 m på 0,3 km, från 6,0 till 7,5 m på 1,9 km, från 5,3 till 7,5 meter på 7,7 km och en breddökning från 5,7 till 7,5 km på 0,8 km. Total sträcka att bredda 10,7 km.
– *Enligt VGU kan vägen utformas med 2 körfält á 3,0 m samt 2 vägrenar á 0,75 m för att uppnå cykelseparering. Åtgärden medför att separat cykelväg inte behöver byggas. Kostnaden för åtgärden bedöms vara ungefär samma som att bredda vägen till 6,5 m tillsammans med satsningar på ett separat cykelstråk längs befintliga parallellvägar, enligt paket "Cykelåtgärder för sommarcykling". Den ökade bredden i detta förslag medför sämre säkerhet för oskyddade trafikanter då den ökade vägbredden medför ökade hastigheter.*
- Bygg cirkulationsplats vid Söråkersgatan.
– *Onödig åtgärd sett till gällande trafikmängder.*
- Bygg cirkulationsplats vid Båtsmansvägen/Nya Söråkersgatan.
– *Onödig åtgärd sett till gällande trafikmängder.*
- Bygg cirkulationsplats vid Sörviksgatan.
– *Onödig åtgärd sett till gällande trafikmängder.*
- Bygg cirkulationsplats vid Stallvägen.
– *Onödig åtgärd sett till gällande trafikmängder.*

6.3. Potentiella effekter och konsekvenser

Åtgärder för centrala Söråker

Åtgärderna förväntas leda till en ökad tätortskänsla i centrala Söråker, vilken tillsammans med hastighetsreducerande åtgärder och cirkulationsplats vid ICA/Folketshusvägen medför ökad trafiksäkerhet.

Den ökade trafiksäkerheten i Söråker motverkar i viss grad målet om ökad framkomlighet för näringslivets transporter.

Åtgärder för väg 690

Åtgärderna för väg 690 förväntas bidra till måluppfyllelse gällande väg 690 ska vara en lokalgata med minimal smittrafik till/från E4 samt till väg 684 ska vara den huvudsakliga vägen för resor och transporter till/från/inom bygden. Om åtgärderna blir effektiva kan dock en negativ följd effekt bli att benägenheten att köra bil till pendlarparkeringen och fortsätta resan med buss minskar.

Åtgärder för väg 684 Söråker-Tynderö

Att bredda väg 684 till 6,5 m medför att vägen uppfyller krav enligt VGU och medger cykeltrafik i blandtrafik. Åtgärderna totalt sett medger ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet och säkerställer långsiktig funktion för både boende, besökare och näringsliv.

Det finns en viss risk att den ökade vägbredden även medför ökad hastighet på trafiken längs vägen. I jämförelse med alternativet att bredda vägen till 7,5 m (bortvalt alternativ) är denna risk betydligt mindre. Även om 7,5 m bred väg medger cykelseparering är det endast en fråga om en målad/räfflad linje som separerar biltrafiken från de oskyddade trafikanterna. Konsekvenserna av en olycka förvärras av ökad hastighet.

Cykelåtgärder för sommarcykling

Åtgärderna medför att det med förhållandevis små åtgärder blir möjligt att cykla, i ett sammanhängande och mestadels separerat cykelstråk. Cykelstråket binder samman fritidshusbebyggelse och turistiska målpunkter. Cykelstråket underhålls inte vintertid, och förses inte med belysning. Därmed minskar också den potentiella nyttan för pendling med cykel.

Cykelåtgärder för helårscyklning

Åtgärderna medför ett sammanhängande, separerat cykelstråk från Söråker ut till Mällby. Nyttan blir betydande, men de samhällsekonomiska effekterna kraftigt negativa. Att anlägga en separat gång och cykelväg längs väg 684 medför ett omfattande markintrång i fastigheten längs vägen.

Övriga åtgärder

Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärderna väntas vara liten då beteendeförändringar kan vara svåra att realisera utan att samtidigt förändra i infrastrukturen. Samtidigt är kostnaden mycket liten för åtgärds paketet. Åtgärdsförslagen i detta paket förstärker nyttan med åtgärder i andra paket

Kombinationer av åtgärds paket

Åtgärdsförslagen i paketet "Övriga åtgärder" förstärker nyttan med föreslagna åtgärder i de andra paketen. Stor nytta väntas även uppstå i kombination mellan åtgärder för 684 och åtgärder enligt

sommarcykelpaketet, då separerad cykelmöjlighet sommartid uppnås till ungefär samma kostnad som bortvald åtgärd bredda väg 684 till 7,5 m.

6.4. Uppskattning av kostnader för alternativen

Nedanstående uppgifter baseras på enkla kalkyler med erfarenhetsbaserade schablonvärden från liknande åtgärder och projekt. Fördjupade studier, ambitionsnivåer och eventuella projekteringar kommer att kunna förändra uppgifterna.

Åtgärds paket	Investeringskostnad
Allmänna åtgärder	1 650 000 kr
Centrumåtgärder	32 650 000 kr
Åtgärder för väg 690	90 000 kr
Åtgärder för väg 684	40 218 000 kr
Sommarcykelpaketet	26 854 000 kr
Helårscykel paketet	40 026 000 kr

6.5. Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen

Kompleta samhällsekonomiska beräkningar har inte kunnat göras inom detta projekt. Enkla bedömningar och indikationer kan dock göras, som mera ska ses som ett mått på effektiviteten i åtgärden.

Samtliga paket väntas medför negativa nettonuvärdeskvoter i eventuella samhällsekonomiska beräkningar, möjligen med undantag av åtgärds paketet "Allmänna åtgärder" som har låg investeringskostnad med stor sannolik nytta. Åtgärder för väg 690 har än lägre investeringskostnad, men då åtgärderna medför sänkt hastighet uppstår och restidsförluster som inte kan vägas upp av ökade trafiksäkerhetseffekter.

Ett beräkningsexempel, applicerat på helårscykel paketet: Enligt Trafikverkets samhällsekonomiska kalkylvärden är den genomsnittliga kostnaden för en cykelolycka 600 000 kr. Den statistiskt förväntade risken uppges vara 2,5 olyckor per 1 miljon cykelkilometer och separering av trafiken medför en olycksreduktion med 40%. Sträckan Skäggsta-Våle är ca 3,5 km. Antaget 10 cyklister per dag och 220 arbets/cykeldagar per år blir det totala trafikarbetet 15 400 km/år på sträckan. Statistiskt ska då 0,0385 olyckor inträffa per år, vilket minskas till 0,0231 per år med separering. Den statistiska kostnaden för cykelolyckor beräknas då minska med 13 860 kr. Med dessa kalkylvärden är det inte möjligt att med samhällsekonomiska metoder motivera en separat gång och cykelväg.

6.6. Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor

Se bilaga Samlad effektbedömning, SEB, per åtgärds paket.

7. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

7.1. Beskrivning av övergripande inriktning

De studerade åtgärdsförslagen har tagits fram i syfte att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 690 och 684. Förslagen har formats med hjälp av alternativstudier, bedömning av effekter, kostnader och måluppfyllelse. I de fall alternativa utförandemetoder eller ambitionsnivåer har funnits har dessa jämförts och utvärderats mot varandra.

Den övergripande inriktningen bör vara att, i enlighet med de övergripande målen med åtgärdsvalsstudien, föreslagna åtgärder medverkar till att transportsystemet (vägarna och trafiken) i ett stråk från E4 genom Söråker och ut till Tynderö/Åstön bidrar till en hållbar landsbygdsutveckling och förbättrar förutsättningarna för besöksnäringen. Trafiksäkerheten, miljön och tillgängligheten har förbättrats för trafikanter och boende längs väg 684 och 690.

När det gäller cykelpaketen rekommenderas sommarcykelpaketet men inte helårscykelpaketet, på grund av den låga nyttan i förhållande till kostnaden.

7.2. Rekommenderade åtgärder

Resultatet av åtgärdsvalsstudien är en gemensam beskrivning av problembilden, en gemensam målbild och ett antal rekommenderade förslag på åtgärder för att lösa brister och närma sig målen. Åtgärdsförslagen finns samlade i åtgärdspaketen

1. Allmänna åtgärder
2. Centrumåtgärder
3. Åtgärder för väg 690
4. Åtgärder för väg 684
5. Sommarcykelpaketet

Åtgärdsförslagen bör föras vidare i processen, med inriktning på ansvariga aktörer för genomförande, tidplan för genomförande, eventuella etappindelning, tidplan och inbördes beroende för enskilda åtgärder, fördjupade studier av tekniska lösningar, ambitionsnivåer, investeringskostnader och förslag till finansiering.

Åtgärds-paket	Rekommenderade åtgärdsförslag	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Bedömd möjlig tid för genomförande	Bedömd kostnad (tkr)	Ansvariga aktörer för genomförande (huvudansvarig med fetstil)	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Allmänna åtgärder							
1	Informationskampanj om vikten av att hålla hastighetsgränser och nyttan med samåkning.	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-, årligen	200	Timrå kommun Lokala föreningar	Timrå kommun	
1	Dela ut reflexvästar till boende.	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-, årligen	300	Timrå kommun NTF Lokala föreningar	Näringsliv	Kommunen bjuder in till dialog för att diskutera möjligheterna
1	Utred behovet av, och förutsättningar för, cykling Söråker-Tynderö-Åstön.	1-2	Genomför utredning	2018-20	500	Timrå kommun	Timrå kommun	

Åtgärds-paket	Rekommenderade åtgärdsförslag	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Bedömd möjlig tid för genom-förande	Bedömd kostnad (tkr)	Ansvariga aktörer för genomförande (huvudansvarig med fetstil)	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Informationskampanj och dialog om trafiksäkert beteende vid busshållplatser.	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-, årligen	50	Timrå kommun Kollektivtrafikmyndig-heten	Timrå kommun	
1	Utred möjlighet till båtförbindelse Sundsvall-Tynderö-Åstön.	1-2	Genomför utredning	2018-20	400	Timrå kommun Näringsliv Lokala föreningar	Näringsliv	Kommunen bjuder in till dialog för att diskutera möjligheterna
1	Informera om och marknadsför möjligheten till resande med kollektivtrafik.	1-2	Kommunens miljöarbete	2017-, årligen	150	Timrå kommun Kollektivtrafiken	Timrå kommun	
1	Etablera och marknadsför särskilda bussturer till större evenemang.	1-2	Tas med i planering för evenemang	2018-, årligen		Timrå kommun Arrangörer	Arrangörer	Kommunen bjuder in till dialog för att diskutera möjligheterna
1	Arbeta vidare på busskonceptet "Antikrundan"	1-2		2018	50	Timrå kommun Lokala föreningar	Timrå kommun	
2	Centrumåtgärder							
2	Genomför fördjupad utredning för trafiklösningen i centrala Söråker	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-20	2000	Timrå kommun Trafikverket	Timrå kommun Trafikverket	
2	Sänk hastigheten på väg 684 genom centrala Söråker till 30 km/tim under de tider som skolbarn kan förväntas behöva korsa vägen	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-20	50	Timrå kommun Trafikverket	Trafikverket	

Åtgärds-paket	Rekommenderade åtgärdsförslag	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Bedömd möjlig tid för genomförande	Bedömd kostnad (tkr)	Ansvariga aktörer för genomförande (huvudansvarig med fetstil)	Förslag till finansiering	Kommentar
2	Påtala behov av hastighetsövervakning för Polisen	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-, årligen		Timrå kommun Lokala föreningar		
2	Genomför hastighetsövervakning	1-2	Polisens trafiksäkerhetsarbete	2018-, årligen	50	Polisen	Polisen	T ex med flyttbar ATK.
2	Bygg om trafikmiljön efter genomfarten i Söråker. Exempel på åtgärder: -Förbättra säkerheten och synligheten vid övergångsställena vid Folketshusvägen och Båtsmansvägen. -Kompletera med säkra gångpassager vid vårdhemmet och Sörviksgatan. -Bygg om trafikmiljön så att den blir mer stadsmässig. -Minska vägbredden genom centrala Söråker och bredda GC-banorna. -Förtydliga och förbättra hållplatserna i centrala Söråker. -Bygg cirkulationsplats vid ICA/Folketshusvägen	3-4	Vägplan Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2021-23	30250 (400) (600) (20000) (1050) (200) (8000)	Trafikverket Timrå kommun	Trafikverket Timrå kommun	Genomförs enligt resultat från fördjupad utredning.

Åtgärds-paket	Rekommenderade åtgärdsförslag	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Bedömd möjlig tid för genomförande	Bedömd kostnad (tkr)	Ansvariga aktörer för genomförande (huvudansvarig med fetstil)	Förslag till finansiering	Kommentar
3	Åtgärder för väg 690							
3	Genomför en översyn av gällande hastighet på väg 690	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-20	50	Timrå kommun Trafikverket	Timrå kommun	
3	Genomför åtgärder för att sänka hastigheten på väg 690	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018	40	Timrå kommun Trafikverket	Timrå kommun	
4	Åtgärder för väg 684							
4	Inför mobila hållplatser vars placering ses över årligen och anpassas efter aktuellt behov.	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-20	500	Timrå kommun Kollektivtrafikmyndigheten	Timrå kommun	
4	Minska antalet direktutfarter till väg 684 genom att samlas till ett färre antal och bygg ersättningsvägar	3	Vägplan	2021-23	1000	Timrå kommun Vägföreningar Fastighetsägare	Timrå kommun	
4	Se över hur korsningspunkter kan förbättras genom siktröjning (klippa träd, buskar etc.) eller hur utfarten kan förbättras i övrigt	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-20	50	Timrå kommun Fastighetsägare Trafikverket	Timrå kommun Trafikverket	
4	Varna för skymd sikt vid utsatta platser som inte på annat sätt kan förbättras	1-2	Kommunens trafiksäkerhetsarbete	2018-20	20	Trafikverket Timrå kommun	Trafikverket	
4	Se över bredden på väg 684 och öka bredden i kritiska partier. Genomför kurvrätningar och säkra sidoområden	3	Vägplan	2021-23	6158	Trafikverket	Trafikverket	Länstransportplanen

Åtgärds-paket	Rekommenderade åtgärdsförslag	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Bedömd möjlig tid för genomförande	Bedömd kostnad (tkr)	Ansvariga aktörer för genomförande (huvudansvarig med fetstil)	Förslag till finansiering	Kommentar
4	Öka bredden på väg 684 till 6,5 m ungefär från Båtsmansvägen till Tynderö	4	Vägplan	2024-29	32490	Trafikverket	Trafikverket	Länstransport-planen
5	Sommarcykelpaketet							
5	Komplettera felande länkar mellan småvägar vid Våle, Skilsåker och Öde	3-4	Landsbygds- och tätortsutveckling	2021-23	2220	Timrå kommun Lokala föreningar	Timrå kommun	
5	Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Tynderö kyrka och Bygdegården	4	Landsbygds- och tätortsutveckling	2024-29	2520	Timrå kommun Lokala föreningar	Timrå kommun	
5	Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Bygdegården och Mällby	4	Landsbygds- och tätortsutveckling	2024-29	4914	Timrå kommun Lokala föreningar	Timrå kommun	
5	Bygg en bro för gång- och cykel mellan Näset och Holmö	4	Landsbygds- och tätortsutveckling	2021-23	2500	Timrå kommun Lokala föreningar	Timrå kommun	
5	Bygg separat cykelväg längs väg 684 mellan Skäggsta och infarten norr om Våle (Myckeläng vid Våle)	4	Landsbygds- och tätortsutveckling	2024-29	14700	Trafikverket Timrå kommun	Trafikverket	Länstransport-planen

7.3. Förslag till beslut om fortsatt hantering

Resultatet av åtgärdsvalsstudien är en gemensam beskrivning av problembilden, en gemensam målbild och ett antal rekommenderade förslag på åtgärder för att lösa brister och närma sig målen. Åtgärdsförslagen finns samlade i åtgärdspaketen

- Allmänna åtgärder
- Centrumåtgärder
- Åtgärder för väg 690
- Åtgärder för väg 684
- Sommarcykelpaketet

Åtgärdsförslagen kommer att läggas in i Åtgärdsbanken. Trafikverket kommer också att utforma ett ställningstagande med de åtgärdsförslag med de åtgärdsförslag som man avser att gå vidare med. Eventuellt kommer också en gemensam avsiktsförklaring tas fram mellan Trafikverket och Timrå kommun.

Bilagor

PM Workshop 1, med deltagarlista

PM Workshop 2, med deltagarlista

Lista med föreslagna åtgärder, med mål och beräknad kostnadsbild

Karta åtgärder för cykeltrafik

Samlade effektbedömningar

SEB Åtgärdspaket allmänna åtgärder

SEB Åtgärdspaket centrala Söråker

SEB Åtgärdspaket helårscyklning

SEB Åtgärdspaket sommarcyklning

SEB Åtgärdspaket väg 684

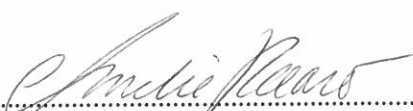
SEB Åtgärdspaket väg 690

Karta för åtgärdspaket Centrala Söråker

Karta för åtgärdspaket väg 684 och 690

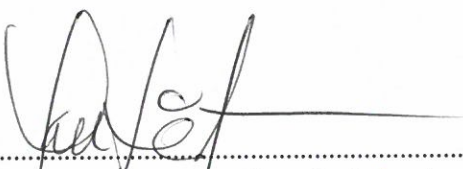
Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☒ Nej ☐ Datum: Klicka här för att ange datum. 22/11 2017
Utförd av:	Annelie Paavo

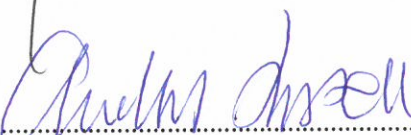
22/11 2017 

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

24/1 2018 

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

24/1 2018 

Godkänt - datum och underskrift av chef



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Mitt, Box 186, 871 24 Härnösand

Besöksadress: Nattviksgatan 8, Härnösand.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se