

Planprogram för  
**Gång- och cykelbanor längs Berglundavägen**  
Sörberge  
Timrå kommun

---

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Rubricerat planprogram har varit föremål för samråd enligt PBL 5:11 under tiden 7 januari december 2016 t o m 29 januari 2016. I samband med samrådet har 28 yttranden inkommit.

Huvuddelen av de inkomna synpunkterna är mycket positiva till förslaget, men det finns delar i utformningen och genomförandet som väcker frågor.

Synpunkterna kretsar i stora drag kring:

- Vilken sida gc-vägen ska ligga på i etapp 1.
- Att åtgärder behöver göras på Berglundavägen omgående.
- Att gc-vägen inte ska löpa framför busshållplatserna.
- Utformning och placering av övergångsställ.
- Åtgärder som behöver göras om mark ska lösas in.

De inkomna yttrandena finns att ta del av i sin helhet hos Miljö- och byggkontoret. I denna samrådsredogörelse är synpunkterna sammanfattande och åtföljs av Miljö- och byggkontorets kommentarer.

### Svar har inkommit från

Statliga myndigheter:

#### Länsstyrelsen

Programmet belyser på ett bra sätt utgångspunkter och mål för rubricerad detaljplan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt 6 kap 11 § miljöbalken behöver därför inte upprättas. De överväganden som legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser ska alltid redovisas i detaljplanens planbeskrivning.

**Kommentar:** *Noteras.*

#### Trafikverket

Trafikverket har inga att synpunkter mot planförslaget. Trafikverket vill dock vara med i den kommande planeringen om man avser att göra åtgärder som kan påverka möjligheterna att använda vägen som en omledningsväg.

**Kommentar:** *Trafikverket kommer få möjligheter att påverka planförslaget som samrådspart i den kommande planprocessen.*

#### Lantmäteriet

Genomförandet av planen innebär att mark behöver föras över mellan fastigheter genom fastighetsregleringar. De fastighetsregleringar och markförvärv som behöver ske vid genomförandet ska anges i detaljplanens genomförandebeskrivning.

I illustrationen till programmet är mark markerad som föreslås få ändrade användningsbestämmelser. Området II föreslås bli kvartersmark för handelsändamål. I gällande detaljplan är området avsett för bostadsändamål. Denna bestämmelse gäller även för marken strax norr och öster om området. Västra delen av ICA:s fastighet har även bestämmelsen Gata eller torg. För att detaljplanebestämmelserna ska leda till att en lämplig fastighetsindelning ska kunna skapas föreslår Lantmäteriet att dessa delar ses över i planprocessen. För att en lämplig fastighetsindelning ska kunna skapas bör även den mark som finns direkt söder om området II få samma användningsbestämmelse som område II.

Ledningsrätter är planstridigt att skapa i kvartersmark, men går att skapa i u,l och c-områden. Speciellt u-områden behöver därför läggas in i plankartan, både för befintliga ledningar och för att skapa möjligheter för nya ledningsrätter.

Lantmäteriet vill också påminna om att planhandlingarna ska redovisa om ett exploateringsavtal ska ingås.

***Kommentar:** Samtliga fastighetsregleringar och markförvärv kommer att redovisas i planbeskrivningens genomförande. Synpunkterna på området II i programmets illustration tas i beaktande i den vidare planprocessen. U-områden kommer att läggas in i kvartersmark i kommande planprocess. Om exploateringsavtal ingås kommer det att redovisas i planhandlingarna.*

Kommunala myndigheter- och bolag samt övriga företag:

#### **Socialnämnden**

Villaområdet ska ta över skötsel/snröjning av sina gator, även matargatan (gamla riks 13) om den ska nyttjas för enskilda utfarter. Kommunen ska naturligtvis ha andel för att klara gångvägen till tunnlarna. Från korsningen Terminalvägen fram till Forsvägen ska vägen ha samma bredd och gc-väg på båda sidor. Efter Forsvägen kan det räcka med en sida. Det är bra om vi kan ha en enhetlig hastighetsgräns, 30 km/h.

***Kommentar:** Huvudmannaskapet kommer att behandlas i den vidare planprocessen. Huvudregeln är dock att kommunen är huvudman för allmän plats i den här typen av tätortsområde. Miljö- och byggkontoret instämmer i att det efter Forsvägen kan räcka med gc-väg på en sida. Hastighetsbegränsningar hanteras inte i detaljplaneprocessen.*

#### **Kommunledningskontoret**

På illustration 1 finns inritat en vändplats för buss. Där finns inget behov för det. Om vändplatsen är för annan trafik så finns ingen synpunkt på det.

Busshållplatsernas placering bör ändras så att cykelvägen går bakom busshållplatsen. Det finns risk för kollision mellan cyklister och bussresenärer. El behövs vid busshållplatserna för belysning och informationstavlor.

Alla busshållplatser bör ses över i samråd med kollektivtrafikmyndigheten så att de nya hållplatserna hamnar på lämpliga ställen. Särskilt viktigt är att hållplatsen i närheten av Ica flyttas så att det möjliggör en ev. ändring av linjesträckningen från Solbackavägen till Bölevägen.

***Kommentar:** Möjligheten till att ändra om så att cykelvägen kan löpa bakom busshållplatserna kommer att ses över i planprocessen. Nya hållplatslägen kommer att samrådas med kollektivtrafikmyndigheten. I övrigt noteras synpunkterna.*

### **Barn- och utbildningsnämnden**

Barn- och utbildningsnämnden tillstyrker förslaget.

### **Kultur- och tekniknämnden**

Har inget att erinra mot planförslaget.

### **Kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen har tagit del av planförslaget. Ärendet kommer åter att behandlas av kommunstyrelsen inför kommunfullmäktiges antagande av planen.

### **E.ON Elnät Sverige AB**

E.ON Värme Timrå har fjärrvärmeledningar inom planområdet och önskar att nuvarande ledningsplacering ska förbli orörd. De aktuella ledningarna omfattas av ledningsrätt. E.ON Värme Timrå tar inte några kostnader vid eventuell flytt av ledningssträcka eller övrig tillhörande utrustning. I övrigt påtalas också aspekter som behöver vägas in i ett genomförandeskede.

***Kommentar:** Synpunkterna noteras. Ledningar är tänkta att vara kvar i befintliga lägen i så lång utsträckning det är möjlig.*

### **MittSverige Vatten**

Inom området finns befintliga va-ledningar, dessa måste beaktas vid framtida utformning av området t.ex förändrad marknivå, belysningsstolpar, förstärkningar eller rivningar av gatans uppbyggnad.

För befintliga ledningar önskas ledningsrätt på de fastigheter som berörs av planförslaget. Ledningsrätten bör upprättas innan fastigheterna byter ägare eller ändrade planförhållanden genomförs. Vid en ev. ledningsflytt bekostas det av exploitören.

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom vägområdet. I andra hand bör fördröjning av dagvattnet ske innan avledning. Rening av vägvattnet sker enklast och bäst i öppna diken. Dagvattnet från Sörbergevägen ska tas hand om lokalt enligt planprogrammet.

***Kommentar:** Synpunkterna noteras och är viktiga för kommande detaljprojektering. Dagvattnet kommer att behöva avledas till ett dagvattennät eftersom en kantstenslösning för gc-väg kommer att tillkomma.*

*Ledningsrätt ska ansökas av ledningsinnehavaren, alltså i detta fall MittSverige Vatten.*

Privatpersoner, intresseföreningar, politiska partier:

### **Sörberge 2:267**

På ett övergripande plan är jag nöjd med förslaget. Trafiksäkerheten kommer att förbättras efter detta genomförande. Att ha dubbla gc-vägar fram till Forsvägen och Höglidsgatan är mycket klokt. Refugen som planeras med övergångsstället kommer att bidra till sänkt hastighet och tryggare situation för gångtrafikanter. Man kan dock resonera om man inte borde flytta den till själva korsningen mot forsvägen och samtidigt göra den korsningen mer rätvinklig för att undvika genande.

Vad innebär den röda linjen som illustrerar vägområde? På vissa platser är vägområdet draget 10 meter utanför den tänkta gc-ytan. Vem ska äga denna mark? Vad är syftet med 5-10 m buffertzonen? Vem får bruka den? Hur ersätts markägaren?

Om Timrå kommun avser att inskränka 5-10 meter på min tomt som vetter mot vägen så behöver kommunen kompensera med insyn och bulleråtgärder på dessa sträckor.

***Kommentar:** Synpunkterna på refugen och övergångsstället tas med i den vidare planprocessen. Vägområdet är det område som behövs för en väganordning. Till en väganordning ingår förutom vägbanan också diken, slänter, säkerhetszoner, dagvattenanordningar, belysning m m. I den projektering som gjorts inför planprogrammet har detta förslag till vägområde bedömts som nödvändig för planens genomförande, framförallt är det nivåskillnader med slänter som gör att vägområdet blir större på vissa ställen. Marken är tänkt att vara i Timrå kommuns ägo. För den mark som behöver lösas in för att möjliggöra planförslaget kommer en ersättning utgå till varje berörd fastighetsägare.*

*Eventuella åtgärder mot buller och insyn är något som får bedömas i varje specifikt fall.*

### **Sörberge 2:9**

Förslaget är bra i stora drag. Men att bygga en bilparkering på tomten mellan Bölevägen och Sörbergevägen är väl inte ett miljötänkande, att asfaltera ett "grönområde" för bilparkering. Sörbergevägen är en återvändsgata med gc-väg och boendens in- och utfart med tillräckligt av biltrafik, buller och avgaser. Undertecknad har uteplats mot den berörda tomten och om ni, mot miljötänkande, ändå bygger en parkering där vill jag att ni avskärmar den östra gränsen med något plank eller en häck.

***Kommentar:** Behovet av den föreslagna parkeringen kommer att ses över till den vidare planprocessen.*

### **Privatperson**

Vi ser positivt på detta. Ett tryggare sätt för alla att ta sig fram genom samhället och ge större möjlighet att välja denna sträcka istället för att gå omvägar. Vi är inte direkt berörda men använder nämnd väg väldigt ofta.

**Sörberge 1:183**

Fastighetsägarna har inkommit med två yttranden.

Vi önskar ändra infarten till vår fastighet till att vara placerad mitt emot huset eftersom Timrå kommun inte kommer att underhålla, snöröja, eller sanda infarten till vårt hus. I planförslaget skulle då infarten hamna mitt i gång- och cykelvägen upp mot Fagerviksavfarten.

Nuvarande hastighetsbegränsning på den sträcka som berör oss (Berglundavägen mellan Gulf-macken och fagerviksavfarten) är 50 km/h. Vi störs ständigt av fordon som inte håller denna hastighet. Vi har småbarn och upplever hastigheten på vägen som direkt farlig med barn i närheten. Vi välkomnar därför varmt förslaget om en ny gc-väg intill vägen. Men faran med höga hastigheter samt dessa olägenheter kommer att kvarstå om inget görs. Vi önskar att något slags farthinder sätt upp längs sträckan för att eliminera dessa störande element. En lägre hastighetsbegränsning skulle också vara önskvärt

***Kommentar:** I dag är det inte planmässigt möjligt att ha en infart där då marken är planlagd som parkmark. Vidare är det också nivåkillnader där som gör att en infart där inte bedöms som lämplig. Infarten till fastigheten löper idag också över parkmark men vägen har funnits där under så pass lång period att den bedöms ingå i den pågående markanvändningen.*

**Böle 1:269**

Det är ohållbart att gc-vägen går framför busshållplatserna. Det uppmanar inte folk att cykla efter som det kommer uppstå situationer då cyklande och väntande passagerare och tidvis även en buss blockerar vägen man skall fram på. Prioritera gående och cyklister annars uppstår onödiga trafikfaror.

Övergången vid järnvägen är inte heller bra utformad. Det är trångt där med alla trafikslag som ska samsas och ta sig över där. Nytt förslag med bättre lösning måste utformas.

Parkeringen vid servicehuset är i dagsläget mycket trafikfarlig. Som jag förstår blir det en annan utformning i denna lösning vilket jag ser fram emot. Lösningen med handikapparkeringar vid Ica Andersson och utformningen av gc-vägen är inte heller riktigt bra. Många tillbud riskerar att inträffa där. En fördel då att gc-vägens huvudstråk går på den andra sidan Berglundavägen.

***Kommentar:** GC-vägen framför busshållplatserna ses över till den vidare planprocessen. Det är svårt att göra stora förändringar vid järnvägsövergången i dagsläget med hänsyn till förändringar som kan komma att ske med framtida järnvägsdragning. Parkeringen vid äldreboendet kommer att förändras med planförslaget för att göra det mer trafiksäkert.*

**Sörberge 2:252**

Jag var på informationsmötet och har tagit del av förslaget till ombyggnad av vägen. Jag tycker det ser bra ut och det kommer bli ett lyft för Sörberge. Jag ser på ert förslag att ni ritat in tomtgränsen innanför min nuvarande tomtgräns. Som det är nu har jag ett plank ut mot Berglundavägen. Hur tänker ni göra med

den marken för vägområdet som går in på min tomtgräns? Köpa den? Vilken lösning har ni tänkt mot min tomtgräns?

**Kommentar:** *Det preliminära vägområdet går med förslaget in på er tomt där planket står. Om vägområdet kvarstår som sådant behöver marken lösas in av Timrå kommun. Ersättning för marken samt hur planket ska lösas får studeras mer noggrant i den kommande planprocessen.*

### **MHF, Motorförarnas Helykterhetsförbund**

Har inkommit med två yttranden, varav det ena är en vidarebefordran från Sörberge intresseförening.

Det förslag som presenterats är klart inriktat på att skydda gående och cyklister. De synpunkter som lämnades av boende längs Berglundavägen om att flytta gc-väg till boendens sida var nog att föredra. De som bor där har vana av att se daglig användning av gatan. Därför instämmer MHF i detta förslag och ser fram emot förändring även när det gäller parkering längs gatan där så uppenbarligen erfordras.

Vidarebefordrat yttrande:

Gångvägen från isladan under viadukten, vänster sida gamla E4 fram till busshållplatsen vid konsum Solbacka. Övergång och fortsättning på gamla Riks 13 fram till Sörbergvägen. Då räddas villatomterna och det blir raka vägen till bilparkeringen och en mycket säkrare väg att promenera. Bevara det gamla.

**Kommentar:** *Etapp 1 kommer inte att ingå i den vidare detaljplanprocessen då det området idag omfattas av en detaljplan som kan inrymma en gc-väg och kantstensparkerings. Synpunkten om vilken sida gc-vägen ska ligga på tas med i den vidare planprocessen. Miljö- och byggkontoret ser dock att längre gc-stråk i så stor utsträckning som möjligt bör ligga på samma sida efter vägen.*

### **Sörberge 2:431**

Förslaget är utomordentligt bra. Men i etapp 1 bör parkeringarna flyttas till andra sidan vägen istället för längs tomtgränserna. Det behöver ordnas en säker övergång till andra sidan vägen före man kommer till korsningen mot Berglundavägen (där etapp 1 slutar) för att säkert kunna ta sig vidare mot centrum på förlängningen av gångvägen.

Bra med delat övergångsställe vid gångvägen från Musterigatan där etapp 2 börjar. Bra också med övergångsställe mitt emot ICA. Vid infarten Mogatan behöver denna trafikfara som parkerade bilar utgör åtgärdas. Bra med delat övergångsställe vid avfarten till Bergeforsparken.

**Kommentar:** *Synpunkten om parkering noteras och vägs in i kommande detaljprojektering. Däremot kommer Etapp 1 inte ingå i den vidare detaljplanprocessen då det området redan är planlagt och kan inrymma gc-väg och parkering.*

### **Böle 1:57**

Huvudsyftet med förslaget är väldigt bra. Vi har dock synpunkter på den sydligaste delen, etapp 1.

På den sträcka ni planerar att lägga gc-väg har vi flera korsningar och utfarter från villor. Ni planerar också att lägga in ett antal parkeringsplatser längs sidan som ligger närmast skogen. Parkeringar som ska vara till för evenemang på arenan.

För det första: Det behövs inte fler parkeringsplatser till arenan, det finns redan tillräckligt med parkeringar vid arenan.

För det andra: Gc-väg på samma sida som alla korsningar, 4 st känns farligt och som upplagt för olyckor. Förutom alla korsningar så har 6 villautfarter att tänka på. Det kan vara dålig sikt för en del av dem och en del måste backa ut från sina hus. Vi tror att risken för olyckor är stor.

Vi föreslår istället att man skippar parkeringsplatserna och lägger gc-vägen mot skogskanten istället. Även om denna lösning innebär att gångare och cyklister måste korsa vägen tror vi att det är bättre att ha en övergång än att de ska behöva passera 10 korsningar/utfarter. Man borde istället lägga "krutet" på att hitta en bra och säker plats för övergången.

**Kommentar:** Synpunkten om parkering noteras och vägs in i kommande detaljprojektering. Etapp 1 kommer inte ingå i den vidare detaljplaneprocessen då det området till viss del redan är planlagt för ändamål som inrymmer gc-väg och parkering.

Synpunkten om gc-väg mot skogskanten tas också i beaktande. Exakt utformning får avgöras i en vidare detaljprojektering. Oavsett vilken sida gc-vägen anläggs på så finns det en problematik med att cyklister och gående behöver ta sig över korsningspunkter för att nå gc-vägen. Fördelen med att förlägga gc-vägen närmast bostäderna är att gc-trafiken kan röra sig på samma sida i en längre sträcka.

### **Privatperson**

Den detaljplanering som nu projekteras för genomfarten i Sörberge är jag i stort sätt jättenöjd med, men jag vill lämna några synpunkter kring de olika etapperna.

Vid etapp 1 tycker jag att man bör flytta gc-vägen till motsatt sida för att inte begränsa/riskera vid alla utfarter från fastigheter efter vägen. Att det sedan blir en vändplan vid vägtunneln är bra.

Vid etapp 2 tycker jag att man måste ta bort risken för olyckor vid korsningen Mogatan- Berglundavägen. En förhöjd gc-väg som fortsätter en bra bit in på Mogatan för att på så sätt slippa den långa raden av bilar som parkerar efter vägkanten. Dessa bilar skymmer sikten för alla fordon och gångtrafikanter som ska ut på Berglundavägen och skymmer även för gångtrafikanter som är på väg mot ICA.

Vid etapp 3 så borde parkeringen på Berglundavägen vid äldreboendet/etagehusen flyttas till en sidogata.

**Kommentar:** Angående etapp 1, se ovanstående svar. För etapp 2 finns preliminärt ingen fortsättning av gc-väg på Mogatan. Själva storleken på korsningen är tänkt att minska genom gc-projektet vilket borde försvåra gatuparkering närmast korsningen. För etapp 3 noteras synpunkten, men kommunen ser svårigheter med att hitta annan plats för parkering och bedömer att kantstensparkeringen utgör en bra lösning.

## **Kommunala PensionärsRådets Trafikgrupp, KPR**

KPR har inkommit med två yttranden.

Vi är nöjda över att allmänheten i ett så tidigt läge av planeringsprocessen fick ta del av förslaget och få lämna synpunkter. Vi ser fram emot en höjning av trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

För att få ner hastigheten till önskade 30 km/h räcker det inte med enbart skyltning utan speciellt övergångsställena måste trafiksäkras till högst 30 km/h. Detta kan göras med samma metod som i Timrå centrum med upphöjda övergångsställen. Kanske kan man hitta ett bra läge för ytterligare ett övergångsställe inom etapp 3.

Tiden för genomförandet är långt och det är mycket som måste lösas innan allt är klart. Problem med höga hastigheter och buskörning på Berglundavägen måste åtgärdas snarast. Vi föreslår att vid etapp 3 och 4 byggs upphöjda övergångsställen med mittrefug. I samband med att dessa övergångsställen byggs bör hastigheten sänkas till 30 km/h från infarten parkeringen ICA till Gärdesgatan.

***Kommentar:** Miljö- och byggkontoret håller med om att upphöjda övergångsställ är en bra åtgärd för att dämpa hastigheter. Till skillnad från Köpmangatan i Timrå centrum är Berglundavägen omledningsväg för väg E4. Den vidare planprocessen och projekteringen får visa om det är möjligt/lämpligt att ha upphöjda övergångsställ på Berglundavägen.*

Från boende efter Sörbergevägen har följande synpunkter framförts: Angående uppställning av fordon efter Bölevägens södra sida väster om Sörbergevägens anslutning till pizzerian. I dag parkerar fordon genom att man kör in mot husfasaden och ställer sig vinkelrätt mot körbanan. Sikten blir då väldigt skynd för de som färdas Sörbergevägen in på Bölevägen. Genomför en detaljplaneändring så att två handikapplatser, längsgående, inrättas. Detta skulle medföra att siktskymmande yta på parkerade bilar minskar till fordonens bredd i stället för längd.

***Kommentar:** Miljö- och byggkontoret ser svårigheter med den föreslagna lösningen då den gör att kommersiella delen i kvarteret tappar ett antal parkeringar.*

## **Brf Sörbergehus Nr1 genom ordföranden**

Vi har tagit del av förslaget och har följande synpunkter:

- Etapp 1 och 2 bör genomföras samtidigt samt att etapp 2 förlängs att gälla efter nuvarande övergångsställe. Åtgärder bör vidtas snarast med hänsyn till rådande trafiksituation på Berglundavägen. Det kan genomföras provisoriskt utan hänsyn till pågående planarbete.
- Vi ser positivt på föreslagna åtgärder som begränsar infarten till vår parkering vid Handelsbanken samt grönytan och flytten av övergångsstället, Bölevägen.
- Vårt nuvarande staket efter Berglundavägen förutsätter vi att kommunen flyttar in alt återställer om så krävs.
- Vi förutsätter att kommunen ser över dagvattensituationen på Berglundavägen-Bölevägen samt Sörbergevägen.

- Angående planens föreslagna framtida fastighetsgränser får vi återkomma till under planarbetet.

I övrigt ser vi mycket positivt på planarbetet.

**Kommentar:** *Synpunkterna beaktas och tas med i kommande detaljplanering och projektering.*

### **Moderaterna Timrå**

Det som anges som förslag att längs Berglundavägen skapa gräsplanteringar/buskar mellan körbanan och gc-vägen är inte så funktionellt när det gäller ex snöröjning. Sen så kommer körbanan att få en alltför smal bredd. Det man inte får glömma är att vägen är en omledningsväg för E4, men även att dagens befintliga handel som har dagliga runga transporter till sina verksamheter. Vi kan se effekten av dålig planering när det gäller ombyggnaden av Köpmangatan i Timrå centrum då tunga transporter inte på ett trafiksäkert måste använda sig av båda körbanorna för att ta sig till ex Systembolaget.

För att behålla ett gott företagsklimat är tillgänglighet viktigt. Vi ser hellre att man öppnar upp den södra infarten från E4 till Berglundavägen, det skulle säkert också minska miljöpåverkan än dagens situation där man måste fara till Sörberge Norra för att sen besöka handeln.

Att man ser över markförhållandena i området är bra så att delar av parkmarken kan säljas till berörda tomtägare. Det är otydligt vad som menas med att mark ska överföras, står på ett ställe men är tanken att ska gälla alla fastighetsägare?

Att planförslaget skulle påverka möjligheterna till rekreation och friluftsliv positivt är märkligt. Har man inte idag samma möjligheter?

Att man har som ambition att minska motorfordon genom att konsturera ombyggnaden så att de skulle bli besvärligare kan inte vara en ambition. För att handeln ska överleva i Sörberge måste fordonstrafik lätt som tung kunna på ett enkelt sätt ta sig in och ut.

**Kommentar:** *Projekteringen är gjord i samråd med Kultur- och teknikförvaltningen som ansvarar för driften av gatan och några problem med ex snöröjning bedöms inte föreligga. Körbanans bredd bedöms inte heller bli för smal. Den är i projekteringsförslaget 7 m bred, vilket kan jämföras med Köpmangatans körbana som är ca 6 m bred. Den ökade bredden är tagen med hänsyn till Berglundavägens roll som omledningsväg för E4. Sedan behöver utrymmen för gång- och cykelväg inrymmas inom vägområdet, detta gör också att körbanan för bilar och andra större fordon inte kan vara större.*

*Att öppna upp en avfart från E4 vid södra Sörberge ser Miljö- och byggkontoret problem med då avfarten skulle hamna precis vid befintligt bostadsområde vid Solbacka. Boendesituationen där skulle försämrats avsevärt med en motorvägsavfart.*

*Ett flertal fastighetsregleringar behöver göras i samband med plangenomförandet. Det gäller förutom parkmark också mark för bostäder och*

*handel. De fastighetsregleringar som behöver genomföras omfattar kommunal mark och privat mark för privatpersoner samt företag/bostadsrättsföreningar.*

*I planbeskrivningen står att planförslaget förbättrar möjligheterna att nå Vivstavarvstjärn och arenaområdet med en säkrare trafiklösning. Detta bedöms ha en positiv påverkan på rekreation och friluftsliv.*

*Syftet med projektet är att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter, sänka hastigheterna för motorfordon, säkerställa parkeringsmöjligheter och skapa en mer attraktiv miljö längs gatorna. För att uppnå syftet behöver åtgärder göras som kanske i första hand inte prioriterar motorfordons framkomlighet. Förslaget till utformning av Berglundavägen bedöms ta hänsyn till samtliga trafikslag och medverka till en attraktivare miljö att vistas i vilket också förhoppningsvis medverkar till positiva effekter för handeln.*

### **Miljöpartiet Timrå**

Vi är positiva till förslaget men vill påpeka att man bör beakta riskerna med kollisioner mellan cyklister och busstrafikanter vid hållplatserna. Vi föreslår därför att man drar gc-vägen bakom vindskydd och hållplatser.

**Kommentar:** *Möjligheterna att dra GC-vägen framför busshållplatserna ses över till den vidare planprocessen.*

Miljö- och byggkontoret

Olof Lindstrand  
Planarkitekt

Klas Lundgren  
Förvaltningschef Miljö- och byggkontoret