



Beslutsunderlag för Trafikverkets rapport PLK Tallnäs-Stavreviken

SAMMANFATTNING

Samhällsenheten föreslår att på delsträcka 1 byggs en planskild gång- och cykeltunnel under järnvägen. Därefter stängs plankorsningarna Tallnäsvägen och Vivstavarvstjärn.

På delsträcka 2 accepteras Trafikverkets förslag, med kompletteringen att befintlig gång- och cykelväg längs Bölevägen förlängs över plankorsningen med järnvägen. Trafikverkets förslag innebär att plankorsningarna Stenvägen och Fagerviksvägen stängs.

Inom delsträcka 3 föreslås att de tre sydligaste ”stängda” plankorsningarna slopas och en ny gång- och cykeltunnel byggs vid Sandarna under väg 331 och järnvägen. Vidare föreslås att plankorsningen vid Ljustorpsån öppnas fram till dess en utredning inom delsträcka 4 har funnit andra lösningar.

Inom delsträcka 4 ställer sig samhällsenheten bakom Trafikverkets förslag på fortsatt arbete, men vill att en ny plankorsning byggs mer centralt i Stavreviken p.g.a. omläggningen av busslinjerna. I den fortsatta utredningen ska även ingå att hantera korsningsbehoven vid plankorsning Ljustorpsån inom delsträcka 3.

Bakgrund

Trafikverket strävar efter att minska antalet plankorsningar över järnvägar genom att slopa dem eller bygga planskilt och åtgärdar löpande plankorsningar med särskilda risker.

I rapporten redovisar Trafikverket förslag på förbättringar av säkerheten i spår och plankorsningar på sträckan Tallnäs-Stavreviken inom Ådalsbanan. Målen är att finna möjligheter till förbättrad säkerhet kring befintliga plankorsningar och otillåtna passager. Det aktuella utredningsområdet omfattar delar av tätorterna Timrå, Bergeforsen och Stavreviken i Timrå kommun. Utredningen beskriver den miljö järnvägen löper igenom, från Tallnäs vid Södra Fagerviksvägen i söder till Stavreviken i norr. Den totala sträckan är uppdelad i fyra geografiska delsträckor, med delsträcka ett i söder och delsträcka fyra i norr.

Problembild, behov och lösningsförslag beskrivs i en helhet per delsträcka. Mellan delsträcka ett och två respektive mellan delsträcka två och tre ligger delområden som inte ingår i studien.

Viktiga utgångspunkter

Stängningar av flera plankorsningar påverkar tillgängligheten till viktiga målpunkter såsom rekreationsområden, samhällsservice med mera för människor som bor och vistas i närheten av järnvägen och bör därför begränsas i rimlig omfattning.

Lösningar bör i första hand prioriteras till de delsträckor som berör flest människor, d.v.s. inom delsträcka 1 och 2.

Lösningarna måste också ha ett framtidsperspektiv och beakta den ombyggnad av järnvägen som planeras genom Timrå och Sörberge. Långsiktigt hållbara lösningar som inte innebär instängsling på långa sträckor måste eftersträvas.

De omfattande linje- och profilstudier för ny järnväg norr om Timrå som skett inom ramen för Trafikverkets projekt ”Samordnad Planering 3” (SP3) borde kunna ligga till grund för utredning, projektering och byggande av t.ex. gång- och cykelportar som kan fungera och finnas på plats när den nya järnvägen byggs. I det sammanhanget måste man beakta att plankorsningen över Solbackavägen ska stängas enligt SP3.

Inom delsträcka 1 och 2 ska den absoluta strävan vara att finna lösningar som fungerar när den nya järnvägen inom Ostkustbanan är på plats.

Kommunens bedömning är att om instängsling skett längs sträckor där den nya järnvägen ska byggas inom huvudsakligen samma sträckning är sannolikheten liten att Trafikverket vill skapa nya planskildheter.

Trafikverkets alternativ och kommunens synpunkter och egna alternativ

Delsträcka 1

Kort beskrivning

Delsträcka 1 avgränsas av Södra Fagerviksvägen söder om Vivstavarvstjärnen och Solbacka i nordost. De plankorsningar som behandlas i delsträckan är Vivstavarvtjärn och Tallnäsavägen. Båda plankorsningarna är oskyddade i form av gångfällor.

Söder om plankorsningarna finns en vägbro på vilken Södra Fagerviksvägen går över järnvägen. Norr om plankorsningarna finns en planskild passage för gång- och cykeltrafik via en bro under järnvägen. Västerut från denna planskilda passage löper en gång- och cykelväg genom skogen fram till busshållplatserna intill E4:an samt vidare mot Arenaskolan och Timrå IP.

Trafikverkets alternativ

För delsträcka förordas i första hand alternativ 1.5. Det innebär att plankorsningarna med gångfällor vid Vivstavarvstjärn och Tallnäs vägen stängs och hela sträckan stängslas in.

I stället hänvisas oskyddade trafikanter till att använda befintlig gång- och cykelport ca 350 meter norr om plankorsning Tallnäs vägen. Gångstråken går dock inte raka vägen, utan innebär en omväg västerut mot E4:an. Inom alternativet ingår åtgärder för att bygga en genare gång- och cykelväg väster om järnvägen.

Genvägen skulle korta gång- och cykelvägen mellan plankorsning Tallnäs vägen och gång- och cykelporten från ca 540 till ca 400 meter.

Syftet med insatserna är att få en mer attraktiv gång- och cykelväg mellan gång- och cykelporten och rekreationsområdet vid tjärnen längs den västra sidan spåret.

Alternativet erbjuder en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, medelgod tillgänglighet till kollektivtrafik och GCportar vid E4:an och låg tillgänglighet till grönområdet väster om järnvägen p.g.a. omvägar till följd av slopningar.

Alternativet innebär en hög säkerhet, då befintliga plankorsningar slopas, under förutsättning att personskyddstängslet inte forceras.

Kommunens synpunkter

Det är inte acceptabelt att stänga de båda plankorsningarna Vivstavarvstjärnen och Tallnäs vägen eftersom som så många boende i Tallnäs och Sörberge får försämrade tillgänglighet till tjärnen med dess badplats och rekreationsområdena norr därom. Kommunen bedömer att risken för forcering av personskyddstängslet är uppenbar eftersom bebyggelse saknas i närheten. Tidigare har stängsel forcerats vid t.ex.

Vivstavarvstjärnen. Det föreslagna alternativet med en gc-väg fram till plankorsningen tar inte hänsyn till de åtgärder som krävs på västra sidan av järnvägen fram till plankorsningen vid Vivstavarvstjärnen. Det är en nivå skillnad på ca 5 meter, vilket innebär lutningar på ca 7-10% från lågpunkten till plankorsningen, vilket inte är acceptabelt.

Kommunens alternativ

Timrå kommun menar att det är nödvändigt att bygga en planskild förbindelse i form av en gc-port under järnvägen mellan de båda plankorsningarna. På västra sidan av järnvägen är det en stor svacka, ca 5 meter lägre än nivån vid plankorsningarna. Denna sänka måste planas ut så för att den nya förbindelsen ska bli attraktiv för äldre och funktionshindrade. Det kan åstadkommas om en gc-port byggs under järnvägen vid sänkan. Det borde vara fullt möjligt eftersom järnvägen ligger på bank på denna sträcka och marknivån på gångvägen på östra sidan av järnvägen är på ungefär samma nivå som järnvägen. Sänkan fylls då upp något och ramper byggs på båda sidor om järnvägen och i båda riktningarna. En sådan lösning har alla fördelar som Trafikverket redovisar i utredningen. Åtgärden borde också kunna anpassas så att den fungerar när den nya järnvägen är på plats.

Kommunen anser att Trafikverket bör lyfta fram denna åtgärd i den nya nationella planen. I Trafikverkets utredning har en gc-tunnel enligt alternativ 1.7 kostnadsberäknats till 6,7 milj. kronor.

Om inte detta kan lösas i närtid behålls båda plankorsningarna.

Delsträcka 2

Kort beskrivning

Delsträcka 2 går genom centrala Sörberge och avgränsas av plankorsning Bölevägen i sydväst och Berglundavägen i nordost.

På sträckan finns fyra plankorsningar varav tre endast är för oskyddade trafikanter, Stenvägen, Norlings väg och Fagerviksvägen, medan en även är till för fordonstrafik, Gärdesgatan, som är försedd med bomanläggning med ljud och ljussignal.

Plankorsning Stenvägen är endast för oskyddade trafikanter och är försedd med gångfälla.

Plankorsning Norlings väg är endast för oskyddade trafikanter och den har säkerhetsutrustning i form av enkel ljussignal. Den används endast av en fastighetsägare i samband hästskötsel och övriga transporter kopplat till näringsidkarens verksamhet.

Den mest nordliga plankorsningen är Fagerviksvägen. Den är försedd med gångfälla samt ljud- och ljussignal.

Trafikverkets alternativ

I utredningen föreslår Trafikverket följande:

Plankorsningen med gångfällan över Stenvägen stängs. Oskyddade trafikanter hänvisas till Bölevägen 230 meter längre söderut.

Plankorsningen Gärdesgatan med bomanläggning behålls.

Plankorsningen Norlings väg behålls. Marken avjämnas närmast spåret för att underlätta passage.

Även plankorsningen Fagerviksvägen stängs.

Utöver stängningarna föreslås en gc-väg genom skogspartiet som utgör Hoppvägen för att skapa en bra förbindelse för oskyddade trafikanter när plankorsning Stenvägen stängs.

Alternativet innehåller ett förslag för att minska omvägen för boende norr om plankorsning Fagerviksvägen. Förslaget är att bygga en 390 meter lång gång- och cykelväg mellan Fagerviksvägen och Gärdesgatan, belägen längs fastighetsgränsen

mellan Sörberge 2:267 och Sörberge 1:194. En gång- och cykelväg längs denna sträckning skulle minska omvägen till korsningen Berglundavägen/ Gärdesgatan. Omvägen via Egnahemsvägen till korsningen Berglundavägen/Gärdesgatan är uppmätt till ca 830 meter, men via denna gång- och cykelväg till 690 meter.

Kommunens synpunkter

De främsta behoven av att passera järnvägen är att de boende på östra sidan av järnvägen vill besöka målpunkterna i Sörberge centrum och få så nära som möjligt till busshållplatserna på Berglundavägen. Öster om järnvägen finns vissa skogsområden som i viss omfattning används för närrekreation.

Kommunen bedömer att Trafikverkets förslag i huvudsak kan accepteras. Stängningarna av plankorsningarna Stenvägen och Fagerviksvägen medför förvisso omvägar men dessa får anses acceptabla. Dock är det angeläget att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras när plankorsningen Bölevägen används för att korsa järnvägen. Gång- och cykelvägen måste förlängas över järnvägen. När plankorsningen Gärdesgatan med bommar och signaler behålls finns en relativt säker passage. Det är också bra att behålla Norlings väg så att näringsidkaren inte drabbas i sin verksamhet av en stängning.

Kommunens alternativ

Timrå kommun accepterar Trafikverkets förslag, men vill att det också byggs en gångväg över järnvägen vid Bölevägen.

Delsträcka 3

Kort beskrivning

Delsträcka 3 avgränsas av Indalsälven i söder och Ljustorpsån i norr. På sträckan finns fyra plankorsningar för oskyddade trafikanter som är stängda, men det finns öppningar i stängslet vilket möjliggör passager. Plankorsningarna som behandlats är

Bobinfarten, Svenska Trärör, Sandarna och Ljustorpsån

Inom delsträckan finns även i söder en planskild passage för oskyddade trafikanter under väg 331 längs Spikvägen.

Trafikverkets alternativ

Trafikverket förordar alternativ 3.4 som innebär att de fyra stängda plankorsningarna slopas. Hela sträckan blir därmed instängslad. Därutöver föreslås en ca 32 meter lång bantrumma (gång- och cykeltunnel) under järnväg och väg 331 vid Sandarna.

Säkerheten bedöms förbättras avsevärt under förutsättning att personskyddstängsel inte forceras olovligen. Förslaget innebär att tillgängligheten för boende förändras jämfört med idag. I vilken mån tillgängligheten förändras beror på var startpunkt och målpunkt är. För dem som redan idag ofta korsar järnvägen vid plats för alternativ 3.4, ökar både tillgängligheten och säkerheten, exempelvis för boende

inom Ri, medan tillgängligheten blir sämre för dem som bor mitt emellan föreslagen plats för åtgärd och Spikvägen. Förslaget innebär att tillgängligheten till fiskeområdet försämras.

Inom Trafikverkets huvudsakliga uppdrag ingår dock inte primärt att möjliggöra god tillgänglighet till rekreationsområden. Med alternativ 3.4, port under järnväg och väg, är det dock möjligt att öster om järnvägen, nå fiskeområdet. För tillgänglighet till Ljustorpsåns fiskeområden hänvisar Trafikverket till en dialog mellan Ljustorpsåns fiskevårdsområde, Timrå kommun och SCA.

Vid framtagande av lösningar i denna utredning, diskuterades lösningarnas varaktighet i det fall järnvägen får en ny dragning efter år 2029. De lösningar norr om Bergforsens kraftstation som innebär en passage förbi både järnväg och väg 331, bedöms ha en bestående nytta även efter järnvägens möjliga flytt eftersom en planskildhet fortsättningsvis överbryggat den barriär väg 331 utgör för boende och verksamma inom området. Planer finns även att spåret kvarstår i befintlig sträckning som industrispår med begränsad funktion.

Kommunens synpunkter

Förslaget att bygga en planskild passage under både väg 331 och järnvägen är bra. Det förbättrar tillgänglighet till viktiga målpunkter för boende i såväl Sandarna och norra delen av Forsmon öster om järnvägen och boende i Ri-området väster om järnvägen. Viktiga målpunkter är rekreationsområdet väster om järnvägen, busshållplatserna vid Sandarnavägen, badplatsen vid Viktjärnen och boende vid Viktjärngatan.

Kommunen planerar att bygga en ny väg mellan Sandarnavägen och väg 331 p.g.a. att bron över Ljustorpsån måste stängas. Kollektivtrafiken måste därför ledas om till den nya vägen. Vägen föreslås lokaliseras i den södra delen av fastigheten Sandarna 1:80. Därför är det angeläget att den föreslagna vägtrumman lokaliseras nära den planerade nya vägen parallellt med att nya busshållplatser lokaliseras intill.

För boende i södra delen av Forsmon ökar avstånden något till t.ex. Viktjärnen, men det bedöms att dessa försämringar kan tolereras eftersom vägförlängningen till den planskilda passagen vid Spikvägen inte är avsevärd.

Den föreslagna stängningen av plankorsningen vid Ljustorpsån medför väsentligt försämrade tillgänglighet för fiskare och andra som vill nå Ljustorpsån. Kommunen anser att den plankorsningen inte slopas i ett första skede tillsammans med de tre övriga plankorsningarna. Frågan måste utredas vidare tillsammans med den fortsatta utredning som föreslås för delsträcka 4 (se nedan). I och med stängningen av bron över Ljustorpsån längs Sandarnavägen har kommunen planer på att bygga en bro över Ljustorpsån för oskyddade trafikanter. Det bör beaktas i den fortsatta utredningen inom delsträcka 4.

Kommunens alternativ

En planskild passage under väg 331 och järnvägen byggs vid Sandarna enligt Trafikverkets förslag alternativ 3.4, men med lokalisering nära kommunens planerade vägförbindelse mellan Sandarnavägen och väg 331. När den är byggd kan de tre sydligaste plankorsningarna slopas samtidigt som instängsling sker fram till plankorsning Ljustorpsån. Plankorsningen vid Ljustorpsån stängs inte. Alternativa lösningar utreds parallellt med utredningen inom delsträcka 4.

Delsträcka 4

Kort beskrivning

Delsträcka 4 behandlar den obehagade gångfällan i plankorsning Stavreviken och omfattar tätorten Stavreviken norr om Ljustorpsån, men även koppling mot Lögdö.

Innan väg 331 år 2009 fick en ny sträckning vid Stavreviken fanns det ytterligare en plankorsning försedd med bomlösning för både biltrafik och oskyddade trafikanter. Under samma tid var plankorsningen Stavreviken försedd med bomlösning för både biltrafik och oskyddade trafikanter. Den har nu ersatts med en obehagad lösning. Det innebär att såväl tillgänglighet som säkerhet har försämrats för oskyddade trafikanter efter att den nya vägen blev klar.

Den utformning som uppkom 2009, innebar att järnvägen blev en mer påtaglig barriär och väg 331 byggdes med en utformning som i sig är en barriär för oskyddade trafikanter. Att använda väg 331 och som oskyddad trafikant gå längs vägrenen för att på så sätt korsa järnvägen bedöms inte som en trafiksäker miljö p.g.a. hög hastighet, smal vägren, stor andel tung trafik (14% år 2017) och skymd sikt. Det innebär att väg 331, med bro över järnvägen, bedöms som en barriär i området, både i avseende att gå eller cykla längs, samt att korsa.

Utöver dessa två infrastrukturbarriärer är även Ljustorpsån en barriär. Den är idag möjlig att korsa via bron längs Stavreviksvägen samt via 331:an, där den förstnämnda bedöms innebära en tryggare och säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter, än längs väg 331.

Väg 684 trafikeras av fem busslinjer medan väg 331 trafikeras av två busslinjer. Väg 684 är således en led för att nå kollektivtrafiken och därmed skola och arbete. På grund av beskrivna barriärer bedöms inte tillgängligheten till väg 684 vara tillfredsställande.

Dessa två infrastrukturbarriärer bildar, tillsammans med Ljustorpsån, en komplex miljö för oskyddade trafikanter inom Stavreviken och innebär begränsningar för att nå t.ex. naturmark, bostadsområden och busshållplatser.

Trafikverkets alternativ

Under utredningsarbetet har en komplex problemställning identifierats. Inom Stavreviken finns tre tydliga barriärer för oskyddade trafikanter, varav två av dessa

barriärer består av infrastruktur: Väg 331 och järnvägen. Den tredje barriären är Ljustorpsån.

Projektet är avgränsat till att tillhandahålla lösningsförslag för järnvägen. Under arbetets gång konstaterades att en åtgärd bestående av en bomlösning innebär att säkerheten höjs från dagens nivå till något bättre än innan år 2009. Tillgängligheten uppnår dock inte samma nivå som den var fram till år 2009.

Trafikverket har studerat olika lösningar men har inte funnit något alternativ som primärt kan överbrygga de två infrastrukturbarriärerna järnvägen och väg 331, men om möjligt, även Ljustorpsån. Därför föreslås ett fortsatt utredningsarbete.

Kommunens synpunkter

Kommunen anser att Trafikverket har ett stort ansvar att finna lösningar som återställer tillgänglighet och säkerhet till minst den nivå som fanns t.o.m. 2009.

Plankorsningen i Stavreviken ligger i en kurva och den ligger också långt ifrån bebyggelsekärnan i samhället. Den bör stängas. En ny plankorsning anläggs istället i ett mer centralt läge, t.ex. vid Marknadsvägen. Det är viktigt inte minst mot bakgrund av busstrafiken inte längre ska passera över Ljustorpsån. Busshållplatserna kommer då att flyttas till väg xxx (gamla E4) och då behövs en plankorsning i ett mer centralt läge. Naturligtvis kan en planskildhet övervägas, men mot bakgrund av att den nya Ostkustbanan inte ska passera Stavreviken i framtiden kan en plankorsning accepteras.

Kommunens alternativ

Kommunen ställer sig bakom Trafikverkets förslag på fortsatt arbete, men vill att en ny plankorsning byggs mer centralt i Stavreviken p.g.a. omläggningen av busslinjerna. I den fortsatta utredningen ska även ingå att hantera korsningsbehoven vid plankorsning Ljustorpsån inom delsträcka 3.

Faktafel

I redovisningen av delsträcka 1 används ordet Tallvägen för plankorsningen över järnvägen. Det finns ingen sådan väg i Timrå med det namnet. Tallnäs vägen heter vägen.

På sid 18 står följande: ”Området väster om Solbacken är i översiktsplanen utpekade som möjligt nytt bostadsområde, i första hand för småhusbebyggelse. Bergig terräng och långa ledningar för att ansluta området till VA bedöms dock innebära höga exploateringskostnader. Området är privatägt.”

Kommunen har förvärvat marken och detaljplanearbete har påbörjats. Efterfrågan på nya bostäder har ökat i Timrå de senaste åren.

På sid 32, karta 5 är badplatsen vid Vivstavarvstjärn markerad på fel ställe. Den ligger på den östra stranden av tjärnen längre norrut.